

Startnotitie

A9 Alkmaar - Uitgeest

Colofon

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

Bezoekadres: Toekanweg 7
Haarlem

Informatie: drs. E. de Heij

Telefoon: (023) 530 12 61
Fax: (023) 530 12 57

Datum 16 mei 2007

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Procedure	9
1.3 Wat is een Startnotitie?	10
1.4 Leeswijzer	10
2 Verkeersproblematiek	11
2.1 A9: schakel tussen Noord-Kennemerland en de Randstad	11
2.2 Doorstroming en bereikbaarheid	12
2.3 Verkeersveiligheid	15
2.4 Samenvattend	15
3 Alternatieven en varianten	17
3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten	17
3.2 Nulalternatief	17
3.3 Voorgenomen activiteit: spitsstroken met plaatselijk verbreden	17
3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	19
3.5 Niet te onderzoeken alternatieven en varianten	19
4 De omgeving van de A9	21
4.1 Ruimtelijke ordening	21
4.2 Milieu	22
5 Te onderzoeken effecten	25
5.1 Hoe worden de milieueffecten bepaald?	25
5.2 Verkeer	26
5.3 Ruimtelijke ordening	26
5.4 Milieu	27
5.5 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten	29
6 Procedure en planning	30
6.1 Verkorte Tracéwetprocedure en afstemming met andere regelingen	30
6.2 Stappen in de procedure	30
6.3 Planning	32
Literatuurlijst	33
Begrippenlijst	34

Samenvatting

In deze Startnotitie A9 Alkmaar - Uitgeest, wordt een begin gemaakt met de door de Tracéwet voorgeschreven procedure. Voor dit project wordt de verkorte Tracéwetprocedure gevolgd omdat sprake is van uitbreiding van een bestaande weg.

De A9 is voor wegverkeer de belangrijkste schakel tussen de regio Heerhugowaard - Alkmaar - Langedijk (HAL) en de Randstad. Het traject Alkmaar - Uitgeest heeft dagelijks te maken met fileproblemen, wat de bereikbaarheid van en naar de HAL-regio verslechtert. Daarnaast kampt de parallelle route N203 / Kennemerstraatweg door de gemeenten Heiloo, Castricum en Uitgeest met doorstromings- en leefbaarheidsproblemen.

De verkeersproblemen op de A9 en N203 nemen in de toekomst toe onder invloed van de ontwikkeling van wonen en bedrijvigheid en de autonome groei van het autoverkeer. Ook streeft de regio (Alkmaar, Heiloo, Castricum en Provincie Noord-Holland) naar een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van Heiloo. Deze aansluiting moet overlast op het onderliggend wegennet als gevolg van de ontwikkeling van het project 'Wonen in het Groen' en bedrijventerrein Boekelermeer, voorkomen. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal een aanvraag voor een nieuwe aansluiting A9 Heiloo in overweging nemen zodra besluitvorming over de capaciteitsuitbreiding van de A9 Alkmaar – Uitgeest aan de orde is. Rijkswaterstaat Noord-Holland heeft het initiatief genomen om de problematiek op de A9 aan te pakken, rekening houdend met de situatie op het onderliggend wegennet.

De problematiek op de A9 treedt in de spits op. Spitsstroken zijn een afdoende oplossing om het probleem op te lossen. Daarnaast zijn spitsstroken een relatief goedkope en ruimtebesparende oplossing. Om de spitsstroken bij aansluitingen goed in te passen en negatieve (verkeersveiligheids)effecten te beperken, zal bekeken worden of het zinvol is de weg plaatselijk permanent te verbreden. De voorgenomen activiteit die beoordeeld wordt in het MER is dan ook: spitsstroken in combinatie met plaatselijk verbreden bij aansluitingen. Binnen het alternatief zijn er twee varianten: één met aansluiting Heiloo en één zonder aansluiting Heiloo.

In het MER worden de voorgenomen activiteit en daarin de twee varianten getoetst aan het nul-alternatief. Dit betekent dat de effecten van de situatie met en zonder het realiseren van spitsstroken worden onderzocht. Het onderzoek richt zich op effecten op het gebied van verkeer en vervoer, woon- en leefomgeving en natuurlijke omgeving. Op basis van de effectanalyse van de voorgenomen activiteit en een onderzoek naar nadere effectbeperkende maatregelen wordt het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) opgesteld.

In deze Startnotitie wordt beschreven welke alternatieven en varianten en welke aspecten Rijkswaterstaat wil gaan onderzoeken in het kader van de Tracéwet/m.e.r.-procedure. Tijdens de inspraaktermijn op deze Startnotitie kunt u op dit onderzoeksvoorstel en het voorgenomen proces reageren.

De Startnotitie ligt van 29 mei tot en met 9 juli 2007 ter inzage.

Hoe kunt u reageren?

Schriftelijk:

De minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM nodigen u uit schriftelijk op de Startnotitie te reageren. Het gaat daarbij met name om de vraag wat er volgens u moet worden onderzocht om zicht te krijgen op de beste oplossing. Uw schriftelijke reactie kunt u tot en met 9 juli 2007 sturen naar:

**Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
o.v.v. Startnotitie A9 Alkmaar – Uitgeest
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG**

Via internet

Op www.inspraakvenw.nl kunt u tot en met 9 juli 2007 online uw mening geven door het invullen van een reactieformulier.

Mondeling

Wanneer u mondeling wilt inspreken, kunt u dit tot en met 9 juli 2007 kenbaar maken bij het Inspraakpunt, telefoon 070 351 96 00

1 Inleiding

De groei van het verkeer op de A9 tussen Alkmaar en Diemen leidt tot toenemende problemen. De kans op files neemt snel toe. Om de doorstroming te verbeteren worden verschillende projecten uitgevoerd. Het traject Alkmaar - Uitgeest is tot nu toe buiten beschouwing gebleven, terwijl ook dit deel van de A9 te maken heeft met doorstromingsproblemen. Deze problemen geven een ongewenste verkeersbelasting op het onderliggend wegennet. Vooral op de N203 door de gemeenten Heiloo, Castricum en Uitgeest. Een mogelijke oplossing ligt in het vergroten van de wegcapaciteit van de A9. Daarnaast speelt de wens van de regio om nabij Heiloo een nieuwe aansluiting op de A9 te realiseren. Deze wens was voor de provincie Noord-Holland aanleiding om de Minister te verzoeken de extra aansluiting te mogen realiseren. De Minister zal een aanvraag voor een nieuwe aansluiting A9 Heiloo in overweging nemen, zodra besluitvorming over de capaciteitsuitbreiding van de A9 Alkmaar - Uitgeest aan de orde is. Rijkswaterstaat Noord-Holland heeft het initiatief genomen om een oplossing te zoeken voor de verkeersproblemen op de A9 Alkmaar - Uitgeest.

1.1 Aanleiding

De gemeenten Alkmaar, Heiloo en Castricum en de provincie Noord-Holland wensen een extra aansluiting op de A9 nabij Heiloo om de ontwikkeling van het bedrijventerrein Boekelemeer en van de woningbouwlocatie "Wonen in het groen" te faciliteren. Deze aansluiting zal naar verwachting een positief effect hebben op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het gebied.

De A9 is voor het wegverkeer de belangrijkste schakel tussen Regio Noord-Kennemerland en de Noordvleugel van de Randstad (Amsterdam, Schiphol, Haarlemmermeer, Haarlem). De doorstroming op de A9 is op een aantal deeltrajecten slecht. In de Nota Mobiliteit is de corridor A9 aangemerkt als knelpunt binnen de hoofdwegenstructuur (zie figuur 1.1). In de Nota Mobiliteit is het rijksbeleid op het gebied van verkeer en vervoer vastgelegd.

Figuur 1.1: Doorstromingsknelpunten Hoofdwegenet 2020 (Nota Mobiliteit)



Realisatie van een extra aansluiting op de A9 zal ten koste gaan van de verkeersafwikkeling op de A9. In de huidige situatie is regelmatig sprake van filevorming op het traject A9 Alkmaar – Uitgeest. Dit zal de komende jaren verder verslechteren.

De doorstromingsproblematiek op de A9 blijkt ook negatieve gevolgen te hebben voor het onderliggend wegennet, in het bijzonder voor de N203. Een gedetailleerdere beschrijving van de verkeersproblematiek staat in hoofdstuk 2.

De maatregel spitstroken A9 Heiloo – Uitgeest is opgenomen in planstudietabel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2007 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Rijkswaterstaat Noord-Holland heeft opdracht om voor het traject A9 Alkmaar - Uitgeest (figuur 1.2) nadere studie te verrichten naar spitsstroken en hiervoor de verkorte Tracéwetprocedure op te starten.

Zodra besluitvorming over de realisatie van capaciteitsuitbreiding op het traject A9 Alkmaar – Uitgeest aan de orde is wil de Minister van Verkeer en Waterstaat een aanvraag voor een nieuwe aansluiting A9 Heiloo in overweging nemen.

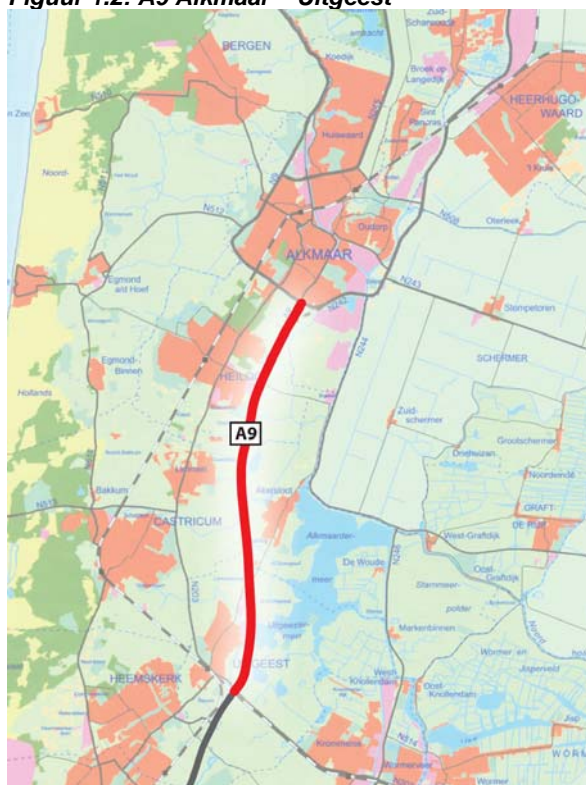
Ruimtelijke ontwikkelingen in de regio

In het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord staat de regionale opgave voor te ontwikkelen bedrijventerreinen. Tot 2014 wordt circa 115 hectare bedrijventerrein ontwikkeld en tot 2030 in totaal circa 360 hectare. In de gemeenten Alkmaar en Heiloo wordt de komende jaren het bedrijventerrein Boekelermeer uitgebreid.

Daarnaast hebben de gemeenten Castricum, Heiloo en provincie Noord-Holland het initiatief genomen woningbouw te realiseren in het gebied tussen Heiloo en Limmen. In totaal worden maximaal 2.400 woningen gerealiseerd.

Ten behoeve van de ontsluiting van deze projecten zetten de partijen in op het realiseren van een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van Heiloo. De aansluiting is opgenomen in de studiefase van het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI). Provincie Noord-Holland heeft de Minister verzocht de extra aansluiting te mogen realiseren. Zodra besluitvorming over het vergroten van de wegcapaciteit aan de orde is, kan de Minister een besluit over de aanleg van een extra aansluiting op de A9 nabij Heiloo in overweging nemen.

Figuur 1.2: A9 Alkmaar – Uitgeest



1.2 Procedure

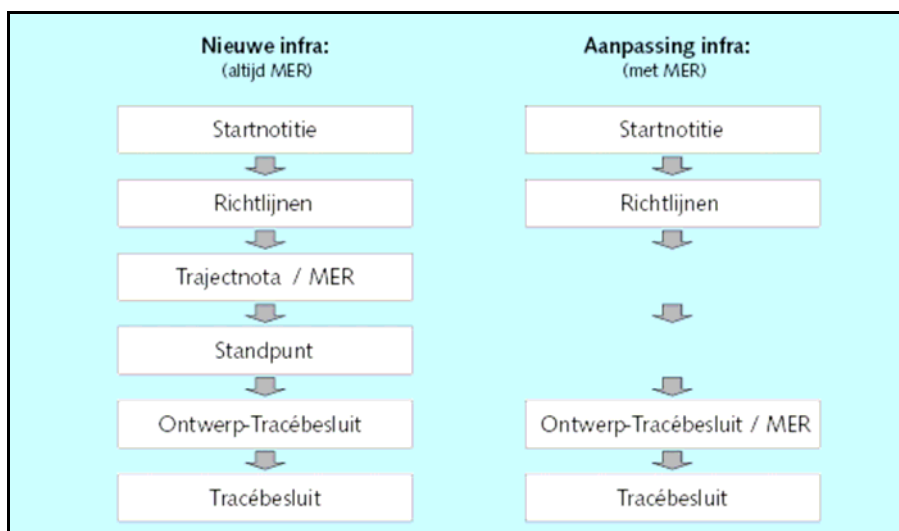
Op grond van de verkorte Tracéwetprocedure, de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. wordt een capaciteitsuitbreiding van de A9 Alkmaar - Uitgeest voorbereid. Deze Startnotitie is de eerste stap in deze procedure. Op basis van de Startnotitie komen richtlijnen voor het Milieueffectrapport (MER) tot stand.

Het MER wordt uitgebracht bij het Ontwerp Tracébesluit (OTB), waarin de gekozen oplossing in detail is uitgewerkt. De verschillende stappen in deze verkorte Tracéwetprocedure worden toegelicht in hoofdstuk 6.

Verkorte Tracéwetprocedure

Met de wijziging van de Tracéwet in 2005 is een verkorte procedure voor aanpassingen aan bestaande infrastructuur ingevoerd. Verwacht wordt dat deze kortere procedure aanzienlijk sneller doorlopen wordt dan de reguliere Tracéwetprocedure, die gevoerd wordt bij aanleg van nieuwe infrastructuur. De verkorte Tracéwetprocedure houdt in de kern in dat voor de meeste infrastructurele projecten de fasen Trajectnota en Standpunt komen te vervallen. Afhankelijk van het project moet dit een tijdswinst opleveren van enkele maanden tot anderhalf jaar.

In onderstaand schema staat globaal het verschil aangegeven tussen de reguliere en de verkorte Tracéwetprocedure.



1.3 Wat is een Startnotitie?

Een Startnotitie is de eerste fase van de m.e.r.-procedure. Doel van deze Startnotitie is de achtergronden en uitgangspunten van het project capaciteitsuitbreiding A9 Alkmaar - Uitgeest op een rij te zetten en te beschrijven welke zaken in een volgende fase onderzocht worden. Ook beschrijft de Startnotitie de alternatieven en geeft aan op welke (milieu)effecten de geformuleerde alternatieven worden onderzocht.

Hoe kunt u reageren?

De Startnotitie ligt 6 weken ter inzage. Gedurende deze periode kan iedereen reageren op de voorgenomen studie. Uw inspraakreactie kan leiden tot uitbreiding van de te onderzoeken alternatieven, varianten en/of (milieu)effecten. Door in te spreken draagt u bij aan een verantwoorde besluitvorming.

Uw schriftelijke reactie kunt u binnen de inspraaktermijn sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie A9 Alkmaar – Uitgeest
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de verkeersproblematiek uiteengezet, gevolgd door een beschrijving van de alternatieven en varianten in hoofdstuk 3. De huidige situatie en autonome ontwikkeling van de relevante milieu- en omgevingsaspecten worden in hoofdstuk 4 beschreven. In hoofdstuk 5 volgt een uiteenzetting van de in het MER te onderzoeken effecten. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 een beschrijving gegeven van de te nemen stappen in de verkorte Tracéwetprocedure.

2 Verkeersproblematiek

De A9 is de belangrijkste verbinding voor autoverkeer tussen de regio Heerhugowaard - Alkmaar - Langedijk (HAL) en de Noordvleugel van de Randstad. In de huidige situatie ontstaan regelmatig files op het traject Alkmaar - Uitgeest. Als er geen maatregelen worden getroffen ontstaat in de toekomst structurele filevorming op het traject. Daarnaast is sprake van leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op het onderliggend wegennet.

2.1 A9: schakel tussen Noord-Kennemerland en de Randstad

Beleid

Het Rijksbeleid zoals beschreven in de Nota Mobiliteit gaat uit van het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd voor het autoverkeer. Uitgangspunt is het principe dat de bestaande infrastructuur optimaal wordt benut. Indien 'benutten' geen uitkomst biedt, is 'bouwen' een optie. Daarbij moet rekening worden gehouden met de mogelijke effecten van de invoering van 'Anders Betalen voor Mobiliteit'. Voor de A9 Alkmaar – Uitgeest betekent dit dat in eerste instantie onderzocht moet worden of de problematiek opgelost kan worden door middel van 'benutten'.

Provincie Noord-Holland stelt in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan dat verbreding van de A9 ten zuiden van Alkmaar noodzakelijk is om een goede bereikbaarheid van en voor het noordelijk deel van de provincie te waarborgen. In het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur is de aansluiting bij Heiloo opgenomen als project in de studiefase.

De Nota Ruimte beschrijft de hoofdlijnen van het rijksbeleid op het gebied van de ruimtelijke ordening en doet uitspraken over de hoofdstructuur zoals economische hotspots, de belangrijkste stedelijke centra en de verbindingen die daarvoor primair van betekenis zijn.

Het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord is het streekplan voor het noordelijk deel van de provincie. Het rechte trekken van de scheve woon-werkbalans in de regio is een van de doelen in het plan. Concrete opgaven in het streekplan zijn: het verbeteren van de doorstroming op de verbinding A9 met de Randstad, het realiseren van een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van Heiloo, het ontwikkelen van het bedrijventerrein Boekelermeer en het realiseren van woningbouw in het kader van het project 'Wonen in het Groen'.

Woon-werkbalans

De HAL-regio heeft voor de werkgelegenheid een belangrijke functie voor heel Noord-Holland Noord. De HAL-regio wordt echter gekenmerkt door een relatief tekort aan arbeidsplaatsen. Dit komt doordat de regio in het verleden een groot deel van de woningbouwbehoefte van de regio Amsterdam heeft opgevangen. De ontwikkeling van werkgelegenheid is hierbij achtergebleven. Een aanzienlijk deel van de bevolking in de regio is daardoor aangewezen op arbeidsplaatsen in de Randstad. De A9 vervult een belangrijke functie bij de verplaatsingen van deze forenzen.

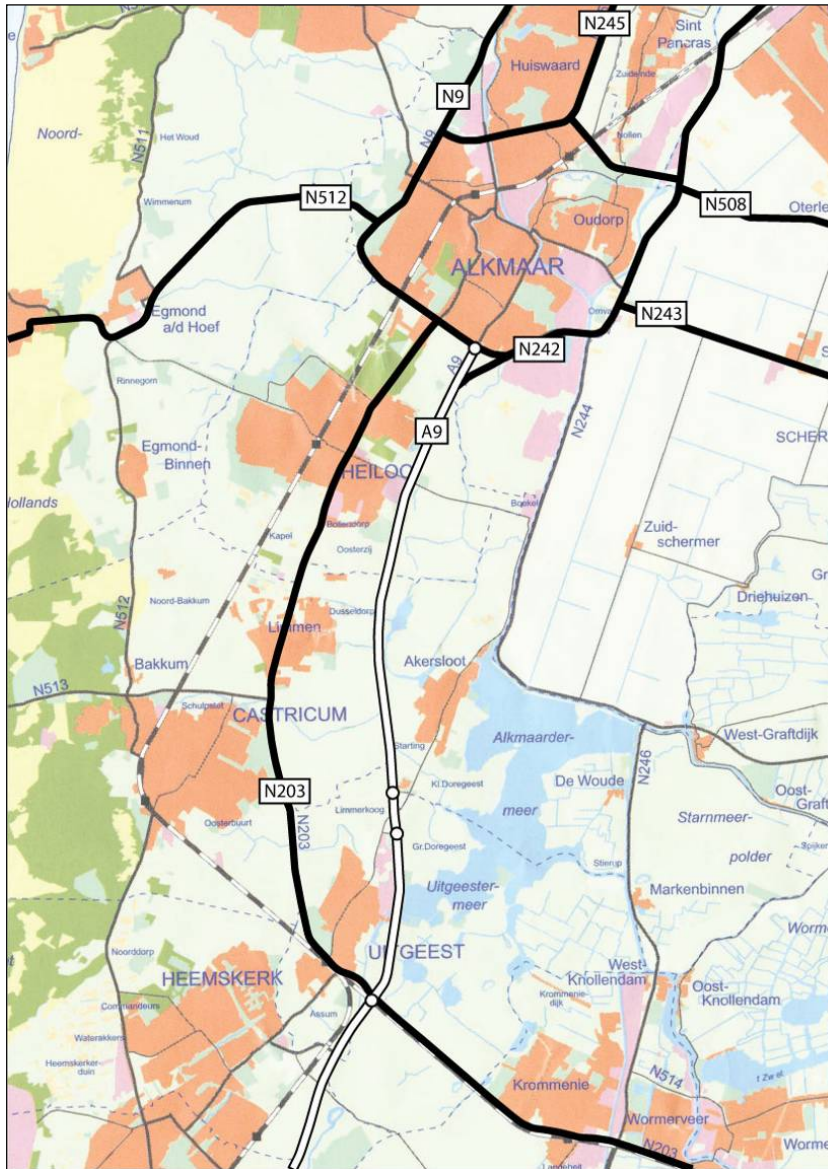
Regionale infrastructuur en functie A9

De ruggengraat van het bestaande regionale wegennet wordt gevormd door de A9, met daarnaast de N244, N203, N9 en N242 als belangrijke verbindingswegen. De A9 heeft in dit wegennet de functie van stroomweg. Doel van een stroomweg is het faciliteren van het doorgaand verkeer over middellange afstand. De A9 heeft 2 x 2 rijstroken en op het traject Alkmaar - Uitgeest aansluitingen op het onderliggend wegennet bij Alkmaar (N9/N242) en bij Akersloot en Uitgeest. De maximumsnelheid op de A9 is 120 km/uur. Alleen het deel tussen de noordgrens van Heiloo en de aansluiting met de N9/N242 heeft een maximumsnelheid van 100 km/uur.

De N9, N242 en N244 zijn regionale stroomwegen. De N203 is een gebiedsontsluitingsweg voor het landelijke gebied tussen Alkmaar en Uitgeest en heeft een maximumsnelheid van wisselend 80 km/uur (buiten de bebouwde kom) en 50 km/uur (binnen de bebouwde kom). De N203 ontsluit de kernen Heiloo, Castricum, Limmen en het landelijke gebied tussen deze kernen. Het verkeer ontsluit op de aanliggende (regionale) stroomwegen N9 en A9.

Naast het wegennet loopt een belangrijke regionale spoorverbinding tussen Heerhugowaard / Alkmaar en Amsterdam / Haarlem.

Figuur 2.1: Hoofdinfrastructuur regio Alkmaar - Heiloo - Castricum – Uitgeest



2.2 Doorstroming en bereikbaarheid

Huidige situatie

A9

De verkeersbelasting in de spits is te verklaren met een aantal samenhangende factoren. Door de spreiding van de woon- en werklocaties in de regio ontstaan pendelstromen. De functies van de wegen in het wegennet zijn vervolgens van invloed op de verdeling van deze pendelstromen

over de verschillende wegen. Momenteel is de verkeersbelasting over de doorsnede van de A9 ruim 75.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal).

Rijkswaterstaat Noord-Holland stelt jaarlijks een Filethermometer op met daarin een overzicht van de files op de rijkswegen. Uit de Filethermometer van 2005 blijkt dat in de ochtendspits gemiddeld 30 tot 60 minuten sprake is van een filesituatie in zuidelijke richting op het traject Alkmaar – Uitgeest. In de avondspits ontstaat deze file in omgekeerde richting.

Een goed middel om de kwaliteit van de doorstroming op een autosnelweg te beschrijven is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van de weg (I/C verhouding) in het drukste spitsuur. Voor het berekenen van de I/C verhouding wordt voor de huidige situatie uitgegaan van een maximale capaciteit van de A9 van 4300mvt/uur.

I/C verhouding als graadmeter voor de kwaliteit van de doorstroming

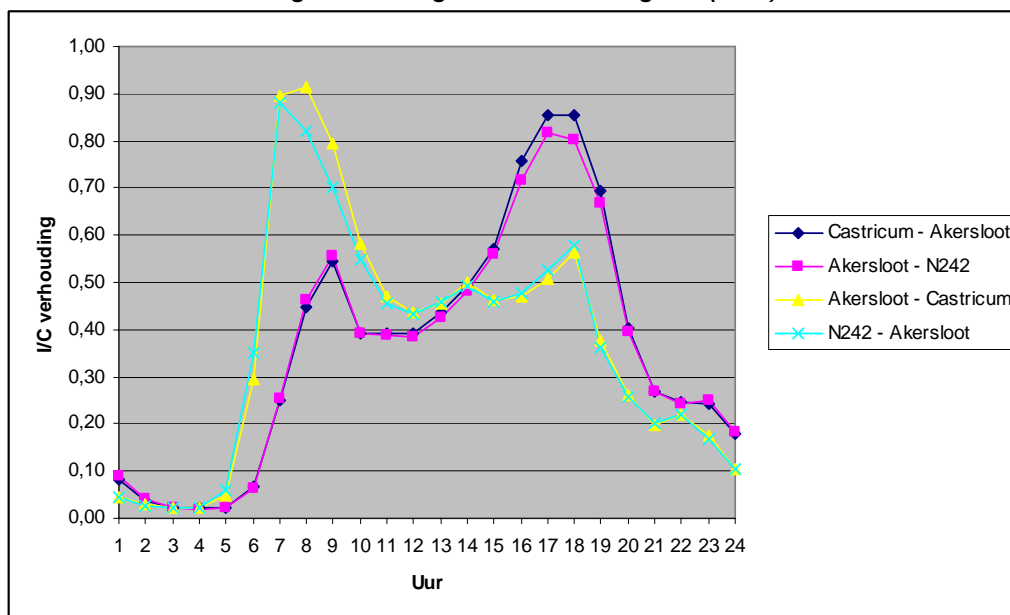
Zolang de I/C verhouding op een autosnelweg onder 0,8 ligt is er sprake van een goede doorstroming. Gebruikelijk is om het drukste spitsuur als maatgevende periode voor de I/C verhouding te hanteren. Problemen met de doorstroming en filevorming ontstaan bij een waarde tussen 0,8 en 0,9. Bij een verhouding boven 0,9 is er sprake van structurele filevorming.

De etmaalintensiteiten en de I/C verhouding op de A9 Alkmaar - Uitgeest in het jaar 2005 is in tabel 2.1 af te lezen. In grafiek 2.1 is tevens de verdeling van de etmaalintensiteiten over de dag te zien. Hieruit blijkt dat de verkeersproblematiek op de A9 Alkmaar – Uitgeest momenteel vooral in de spits optreedt.

Tabel 2.1: Verkeersintensiteiten en I/C verhouding A9 Alkmaar – Uitgeest in de huidige situatie

Wegvak	Intensiteit Richting zuid	Intensiteit Richting noord	I/C verhouding drukste spitsuur Richting zuid	I/C verhouding drukste spitsuur Richting noord
A9 Alkmaar - Akersloot	37.700	37.000	0,88	0,81
A9 Akersloot - Castricum	38.500	37.800	0,93	0,86

Grafiek 2.1: I/C verhouding over de dag A9 Alkmaar - Uitgeest (2005)



Onderliggend wegennet

Parallel aan de A9 ligt de Kennemerstraatweg / N203. Deze weg ontsluit de kernen en het landelijk gebied van Uitgeest, Castricum en Heiloo. Uit tellingen van provincie Noord-Holland (2004) blijkt een etmaalintensiteit van ruim 19.000 motorvoertuigen. Deze belasting leidt vooral in de kernen Heiloo, Limmen en Uitgeest tot doorstromingsproblemen op de verschillende kruispunten. De kruispunten zijn bepalend voor de capaciteit van de N203.

Het verkeer op de N203 door Limmen bestaat voor meer dan de helft uit doorgaand verkeer, zo blijkt uit het Integraal Verkeers- en Vervoersplan Castricum. Dit betekent dat de weg niet alleen als gebiedsontsluitingsweg, maar ook alternatief voor de stroomweg A9 wordt gebruikt.

Toekomstige situatie

Infrastructurele ontwikkelingen

Tot 2020 wordt uitgegaan van een aantal autonome ontwikkelingen in het wegennet. Hieronder vallen de voor dit project relevante capaciteitsuitbreiding op de A9 tussen Velsen en Raasdorp, Raasdorp - Badhoevedorp en de N242. Uit de Verkenning blijkt dat door het aanpakken van de knelpunten op de A9 de druk op het traject A9 Alkmaar - Uitgeest in de avondspits toeneemt. In de ochtendspits leiden de maatregelen tot een verbeterde doorstroming richting het zuiden. In de ochtendspits leidt de verbeterde doorstroming op de N242 tot extra verkeersbelasting op de A9. In de avondspits leidt dit juist tot vermindering van de congestie rond Kooimeer / aansluiting N242.

Genoemde projecten leiden tot een verandering van de verkeersintensiteit op de A9 tussen Alkmaar en Uitgeest en het onderliggend wegennet. Met behulp van een verkeersmodel (NRM-Randstad) is een inschatting gemaakt van de verkeersbelasting in de 2020. Met dit model worden regionale effecten van maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer bepaald. In het model zijn de autonome ontwikkelingen in de regio opgenomen.

In de periode van nu tot 2020 wordt een toename van de capaciteit verondersteld van 4% als gevolg van verbeterd rijgedrag, voortschrijdende technische verbetering van de voertuigen en betere benutting. De etmaalintensiteiten en I/C verhoudingen in de spits veranderen in de toekomstige situatie (2020). Dit is af te lezen uit tabel 2.2. Over de verdeling over de dag zijn op basis van het verkeersmodel geen uitspraken te doen, maar gezien de ruimtelijke ontwikkelingen is de verwachting dat de verdeling over de dag geen grote veranderingen zal kennen.

Tabel 2.2: Verkeersintensiteiten en I/C verhouding A9 Alkmaar – Uitgeest toekomstige situatie (2020)

Wegvak	Intensiteit Richting zuid	Groei t.o.v. huidige situatie	Intensiteit Richting noord	Groei t.o.v. huidige situatie	I/C verhouding drukste spitsuur Richting zuid	I/C verhouding drukste spitsuur Richting noord
A9 Alkmaar - Akersloot	45.600	21%	42.300	14%	0,94	0,90
A9 Akersloot - Castricum	45.700	19%	47.000	24%	0,95	0,94

Onderliggend wegennet

Ook op het onderliggend wegennet, vooral op de N203, is in 2020 sprake van een toename van verkeer. De etmaalintensiteit op het zuidelijke deel van de N203 bedraagt in 2020 circa 26.000 motorvoertuigen. Dit betekent dat de situatie op deze weg verder zal verslechteren.

2.3 Verkeersveiligheid

Huidige situatie

Uit ongevallencijfers op de A9 Alkmaar - Uitgeest blijkt dat in 2005 10 letselongevallen en 11 ongevallen met uitsluitend materiële schade plaatsvonden. In 2005 waren er geen ongevallen met dodelijke afloop op dit deel van de A9. Het traject A9 Alkmaar - Uitgeest is hiermee geen knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid.

In de 'Monitor verkeersveiligheid Provinciale Wegen Noord-Holland 2005' is de N203 niet aangemerkt als weg met een hoog risicocijfer. Dit betekent dat voor de weg geen specifiek verkeersveiligheidsbeleid is opgesteld. De route Kennemerstraatweg / N203 doorsnijdt de kernen van Limmen en Heiloo en heeft een groot aantal kruisingen en erfontsluitingen. Uit het Verkeer- en Vervoersplan van gemeente Castricum blijkt dat de route vooral bij de kruisingen als onveilig wordt ervaren. De meeste ongevallen in de gemeente doen zich op de Kennemerstraatweg / N203 voor. Ondanks het gegeven dat de weg in de kernen een maximumsnelheid van 50 km/uur heeft, is de oversteekbaarheid van de weg voor voetgangers en fietsers slecht. Dit komt vooral door de drukte op de kruisingen.

Toekomstige situatie

Als gevolg van de toenemende verkeersintensiteiten neemt de kans op conflictsituaties op de A9 en op het onderliggend wegennet toe. Op de A9 zal dit leiden tot een toename van het aantal kop-staartbotsingen door stagnerend verkeer.

Op het onderliggend wegennet, met name de parallelle route Kennemerstraatweg / N203, verslechtert de oversteekbaarheid van de weg doordat deze weg drukker wordt. Het aantal flankongevallen als gevolg van de erfaansluitingen op de N203 neemt hierdoor naar verwachting toe.

Een aantal kruisingen op de Kennemerstraatweg / N203 wordt momenteel gereconstrueerd of onderzocht op doorstroming en verkeersveiligheid.

2.4 Samenvattend

Probleemstelling

Het wegvak Alkmaar - Uitgeest op de A9 heeft te maken met dagelijkse filevorming. In de ochtendspits ontstaat file in zuidelijke richting en in de avondspits in noordelijke richting. De congestie treedt op doordat de capaciteit van de weg te klein is om aan de verkeersvraag te voldoen. Indien geen maatregelen worden getroffen neemt de problematiek de komende jaren toe. In 2020 is dan sprake van ernstige filevorming in beide spitsperiodes.

Door overbelasting van het wegvak A9 Alkmaar - Uitgeest nemen ook de problemen op het onderliggend wegennet toe, vooral op de Kennemerstraatweg / N203. Het aandeel doorgaand verkeer op de Kennemerstraatweg / N203 is hoog. Dit is ongewenst gezien de functie (gebiedsontsluitingsweg) van deze weg in het regionale wegennet. De zware belasting van de N203 zorgt voor leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in de kernen van Heiloo, Limmen en Uitgeest.

In de komende jaren speelt een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in de regio die bijdragen aan de hiervoor beschreven fileproblematiek. De aanleg van bedrijventerrein Boekelermeer en 'Wonen in het Groen' zorgen ervoor dat de druk op het wegennet verder toeneemt. Voor de ontwikkeling van deze projecten wenst de regio een extra aansluiting nabij Heiloo (zie hoofdstuk 1).

Doelstelling

Hoofddoel van het project is het verminderen van de congestie op het wegvak A9 Alkmaar - Uitgeest, hierdoor verbetert de doorstroming van het verkeer op dit traject. Er wordt rekening gehouden met de problematiek op het onderliggend wegennet en de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

Relaties met andere studies en projecten

Deze Startnotitie heeft betrekking op capaciteitsuitbreiding van de A9 tussen Alkmaar (aansluiting Kooimeer) en Uitgeest (aansluiting Castricum). Het project heeft een verkeerskundige relatie met andere projecten. In de eerste plaats is er een relatie met de aanleg van spitsstroken op de trajecten A9 Velsen - Raasdorp en A9 Raasdorp - Badhoevedorp. Ook wordt het knooppunt Rottepolderplein aangepakt. De N9 en de N242 bij Alkmaar worden momenteel opgewaardeerd.

3 Alternatieven en varianten

Om de problematiek op de A9 Alkmaar - Uitgeest aan te pakken is een aantal oplossingsrichtingen verkend in de Verkenning A9 Alkmaar - Uitgeest. Naar aanleiding van de Verkenning is besloten met één alternatief door te gaan: spitsstroken in combinatie met plaatselijk verbreden. Dit is het enige alternatief dat aan de gestelde randvoorwaarden voldoet. De aansluiting Heiloo is een variant die wordt meegenomen binnen het alternatief.

3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

De te bestuderen oplossingen moeten aan een aantal voorwaarden voldoen om voor studie in aanmerking te komen. In de Startnotitiefase worden ze globaal aangeduid. In een volgende fase van de procedure worden ze nader uitgewerkt.

De oplossingen moeten:

- binnen de juridische en financiële kaders vallen;
- een duurzame oplossing bieden voor de fileproblematiek;
- een verbetering opleveren van de verkeersveiligheid;
- rekening houden met autonome ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen;
- binnen redelijke grenzen technisch uitvoerbaar zijn.

3.2 Nulalternatief

In het MER moet altijd de referentiesituatie (nulalternatief) beschreven worden. De beschrijving van het nulalternatief heeft vooral een methodologische functie: het nulalternatief maakt het mogelijk om de verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken. De alternatieven worden in het MER afgezet tegen de situatie waarin geen extra maatregelen in het kader van het project worden genomen. Maatregelen en projecten in de omgeving waarover al besluiten genomen zijn, worden in het nulalternatief meegerekend. In dit project gaat het dan om de projecten 'Wonen in het groen' en de ontwikkeling van bedrijventerrein Boekelermeer.

3.3 Voorgenomen activiteit: spitsstroken

Bij een spitsstrook wordt de vluchtstrook gedurende drukke perioden (vooral in de spits) gebruikt als rijstrook. Een belangrijk kenmerk van het aanleggen van spitsstroken is dat de doorstroming verbetert zonder grootschalige ingrepen aan de bestaande weg. Een spitsstrook is daarom een relatief goedkope oplossing met geringe effecten op de omgeving. Een ander voordeel van deze oplossing is dat op het traject Velsen – Badhoevedorp ook spitsstroken aangelegd worden. Dezelfde oplossing op het traject Alkmaar – Uitgeest leidt tot een eenduidig wegbeeld, vooral voor de niet reguliere gebruiker.

Een nadeel is dat er geen vluchtstrook beschikbaar is, als de spitsstrook geopend is. Om dit te compenseren moeten pechhavens worden aangelegd langs de vluchtstrook. Een ander nadeel is de situatie bij aansluitingen. Daar moet een extra invoegstrook worden gerealiseerd om de spitsstrook door te kunnen laten lopen langs de aansluiting. Dit leidt echter tot een onduidelijk wegbeeld, vooral in situaties dat de spitsstrook niet geopend is. Voor verbetering

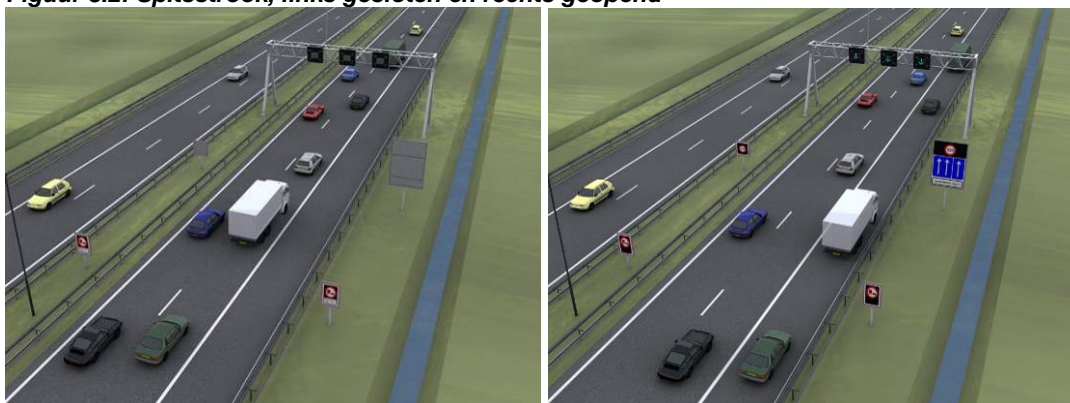
van het wegbeeld zal onderzocht worden of een plaatselijke permanente capaciteitsuitbreiding een oplossing kan zijn voor de inpassing bij aansluitingen.

Bij het maken van het wegontwerp zal rekening worden gehouden met de taken van de hulpdiensten ten behoeve van het beveiligen van de incidentlocatie, het bereikbaar maken van de incidentlocatie en het verlenen van vrije doorgang voor spoedtransporten van de ambulancedienst.

Als de spitsstrook geopend is, is de maximumsnelheid beperkt tot 100 km/uur. Buiten de spits vervult de vluchtstrook zijn oorspronkelijke functie en is de maximumsnelheid weer 120 km/uur.

Er wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om de mogelijke effecten van de invoering Anders Betalen voor Mobiliteit inzichtelijk te maken.

Figuur 3.2: Spitsstrook, links gesloten en rechts geopend



Variant aansluiting Heiloo

Om de problemen op de N203 / Kennemerstraatweg op te lossen en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren wil de regio (gemeenten Alkmaar, Heiloo, Castricum) samen met provincie Noord-Holland een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van Heiloo. Deze aansluiting is ook opgenomen in provinciaal beleid. De aansluiting wordt als een variant meegenomen. Per alternatief wordt het effect van de aansluiting Heiloo in kaart gebracht.

Regio zet in op aansluiting Heiloo

De gemeenten Alkmaar, Heiloo en Castricum en provincie Noord-Holland willen een extra aansluiting op de A9 ter hoogte van de Lagelaan bij Heiloo. Naar deze aansluiting zijn in het kader van de aanleg van bedrijventerrein Boekelermeer al verschillende studies verricht. De provincie heeft de aansluiting opgenomen in de studiefase van het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur. Doel van de aansluiting is het realiseren van een directe aansluiting van bedrijventerrein Boekelermeer op de A9, zodat het (vracht)verkeer van en naar dit bedrijventerrein niet over het onderliggend wegennet wordt geleid.

Daarnaast is een groot deel van het project 'Wonen in het groen' volgens de partijen gebaat bij een nieuwe aansluiting op de A9. Een nieuwe aansluiting kan de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op de route N203 / Kennemerstraatweg verkleinen doordat verkeer uit Heiloo en Limmen de mogelijkheid heeft sneller de A9 te bereiken en niet meer door de kernen van Heiloo en Limmen hoeft te rijden.

In het bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport Noordvleugel op 4 oktober 2006 is afgesproken dat bij de verdere uitwerking van de spitsstroken A9 Alkmaar – Uitgeest rekening wordt gehouden met de mogelijke realisatie van een extra aansluiting op de A9 nabij Heiloo uiterlijk in 2012.

3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het is een wettelijke verplichting om in een MER een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te presenteren. Het MMA is een realistisch alternatief dat de verkeersproblemen oplost of vermindert met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving. Op basis van de effectanalyse van het voorkeursalternatief en een onderzoek naar nadere effectbeperkende maatregelen wordt het MMA opgesteld.

3.5 Niet te onderzoeken alternatieven en varianten

In het MER wordt een aantal alternatieven en oplossingsrichtingen uit de Verkenning A9 Alkmaar - Uitgeest buiten beschouwing gelaten. De keuze om alternatieven uit de Verkenning in het vervolgtraject niet mee te nemen is gedaan op basis van de criteria doorlooptijd, milieu, bereikbaarheid en wegbeeld.

Alternatief verbreden tot 2 x 3

Verbreden tot 2 x 3 houdt in dat over het hele wegvak A9 Alkmaar - Uitgeest in beide richtingen een extra rijstrook wordt aangelegd. De rijstroken hebben dan een 'normale' breedte, wat positief is voor het wegbeeld. De maximumsnelheid van 120 km/uur kan op vrijwel het gehele traject gehandhaafd blijven.

Het alternatief verbreden tot 2 x 3 is een relatief dure oplossing en neemt bovendien veel ruimte in beslag. Dit laatste leidt tot ook tot grotere effecten op milieu en omgeving, zoals het verlies aan areaal natuurgebied en recreatiegebied. Daarnaast is de fileproblematiek op de A9 Alkmaar - Uitgeest vooral een spitsprobleem (zie hoofdstuk 2), waardoor plusstroken of spitsstroken voldoende zullen zijn om de problematiek op te lossen. Een ander nadeel van verbreden tot 2 x 3 is de langere doorlooptijd van de procedures en de langere aanlegtijd. Vanwege deze nadelen wordt het alternatief verbreden tot 2 x 3 niet meegenomen als alternatief in het MER.

Alternatief plusstroken

Een plusstrook is een extra rijstrook aan de linkerzijde van de rijbaan die grotendeels gecreëerd wordt binnen het bestaande profiel van de weg. Dit betekent dat de rijstroken gemiddeld smaller worden dan reguliere rijstroken. Plusstroken zijn in principe alleen in de spits geopend. Een voordeel van plusstroken is dat er geen gevolgen zijn voor het gebruik van de vluchtstrook. De maximumsnelheid bedraagt 100 km/uur bij geopende plusstroken en 120 km/uur bij gesloten plusstroken.

In de Verkenning bleek dat op het traject A9 Alkmaar - Uitgeest een aanzienlijke aanpassing van het wegprofiel noodzakelijk is om de plusstroken te kunnen realiseren, wat tot grotere effecten op milieu en omgeving leidt dan het alternatief spitsstroken. De plusstroken hebben daarmee bijna dezelfde kosten als het alternatief verbreden tot 2 x 3. Een ander nadeel is dat tussen Velsen en Badhoevedorp spitsstroken worden aangelegd. Het aanleggen van plusstroken op dit deel van de A9 zou tot een minder eenduidig wegbeeld en daarmee tot een toename van het aantal ongevallen leiden. Vanwege deze nadelen is het alternatief plusstroken geen realistisch alternatief en wordt het niet onderzocht in het MER.

Overige oplossingen

Anders ordenen van ruimtelijke ontwikkelingen

De mogelijkheden om meer werkgelegenheid in de HAL-regio te creëren en daarmee de woon-werkbalans van de regio te verbeteren zijn beperkt. Voor een deel van de werkgelegenheidsopgave in het Streekplan Noord-Holland Noord is nog geen plek gevonden.

Het beperken van ruimtelijke ontwikkelingen draagt niet bij aan het oplossen van de problematiek. In de huidige situatie is al sprake van een probleem, dat ook zonder realisatie van nieuwe projecten in omvang toeneemt. De aanleg van een groot bedrijventerrein als Boekelermeer draagt al bij aan het verbeteren van de woon-werkbalans.

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer staan de komende jaren verschillende verbeteringen op stapel. Bij het berekenen van de toekomstige vervoersvraag is uitgegaan van verbetering van de dienstregelingen, de bestaande infrastructuur voor het openbaar vervoer en uitbreiding van deze infrastructuur. Deze verbeteringen leiden ten opzichte van de huidige situatie tot een vergroot aandeel van het openbaar vervoer. Door het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer kan geprobeerd worden het aandeel van het openbaar vervoer verder te vergroten en de automobilisten uit de auto te krijgen. Dit kan door ruimtelijke ontwikkelingen af te stemmen op openbaar vervoer, het aanbieden van meer en beter openbaar vervoer, of door het verlagen van de prijs van openbaar vervoer. De ruimtelijke opbouw van de regio en de nieuwe ontwikkelingen bieden echter weinig aanknopingspunten om invloed uit te oefenen op het autogebruik. Het aanbieden van meer en beter openbaar vervoer heeft naar verwachting op een beperkt aantal relaties een effect en heeft slechts beperkt invloed op het aantal automobilisten op de A9. Het verlagen van de prijs leidt tot meer openbaar vervoer gebruik, maar nauwelijks tot een afname van het autogebruik op dit traject. Verbetering van het openbaar vervoer leidt niet tot een oplossing van de problematiek op de A9.

Verkeersmanagement

Door het toepassen van (dynamisch) verkeersmanagement kan een hogere capaciteit van de infrastructuur worden gecreëerd. Op de A9 tussen Alkmaar en Uitgeest, en alle toeleidende wegen, is nu al sprake van een geavanceerd verkeersmanagement systeem. De verwachte winst die hier nog valt te behalen, is niet voldoende om de geconstateerde knelpunten op te lossen.

Op het onderliggend wegennet wordt verkeersmanagement slechts beperkt toegepast. Hier valt relatief veel winst te behalen, echter niet voldoende om de problemen op het onderliggend wegennet op te lossen.

Opwaarderen onderliggend wegennet

Doorstromingsproblemen op het onderliggend wegennet kunnen door het opwaarderen ervan worden opgelost. Het opwaarderen van de N203 is echter niet wenselijk in verband met de leefbaarheidproblematiek in de kernen rond deze weg. Ook past dit niet bij de functie van deze weg (gebiedsontsluitingsweg) in de hiërarchie van het wegennet. Het is niet wenselijk veel doorgaand verkeer over een gebiedsontsluitingsweg te leiden. Doorgaand verkeer moet zo snel mogelijk naar een stroomweg worden geleid.

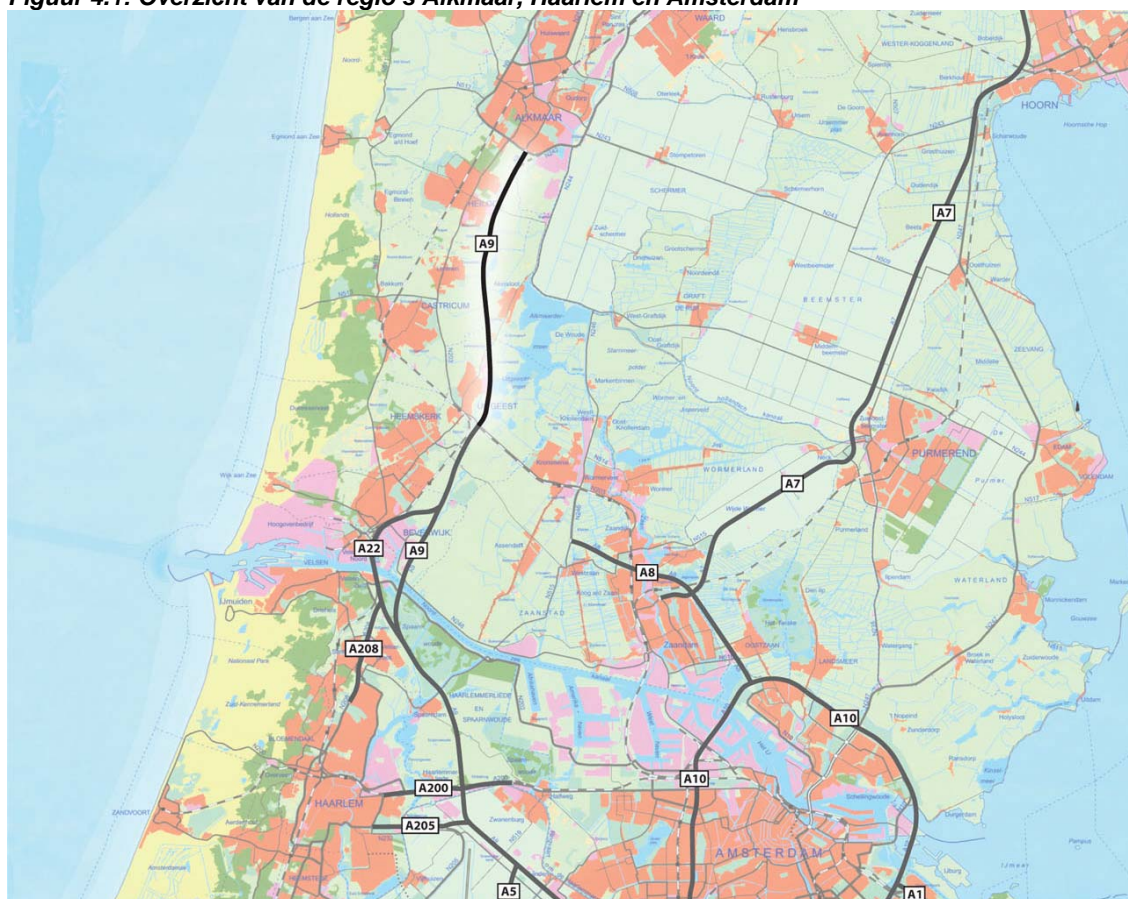
4 De omgeving van de A9

In het MER moet naast de verkeerssituatie en -problematiek op de A9 en het onderliggend wegennet rekening worden gehouden met de omgeving van de A9. Maatregelen op de A9 zijn een afgeleide van ontwikkelingen in de omgeving of hebben hun effect op de omgeving. In het MER is het van belang de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen (nulalternatief) tot 2020 op het gebied van ruimtelijke ordening, woon- en leefomgeving en de natuurlijke omgeving inzichtelijk te maken. Dit geeft een handvat voor de vergelijking van de milieueffecten van de alternatieven en varianten met het nulalternatief. In dit hoofdstuk is een eerste aanzet gegeven voor de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen.

4.1 Ruimtelijke ordening

De ruimtelijke opbouw van de regio Heerhugowaard – Alkmaar – Langedijk (HAL) is een belangrijke factor in de problematiek op de A9. Er bestaat in de HAL-regio een tekort aan arbeidsplaatsen. Daardoor is een groot deel van de beroepsbevolking voor werkgelegenheid aangewezen op de Noordvleugel van de Randstad. Dit leidt dagelijks tot een grote stroom forenzen tussen de HAL-regio en de regio Amsterdam/Haarlem/Schiphol.

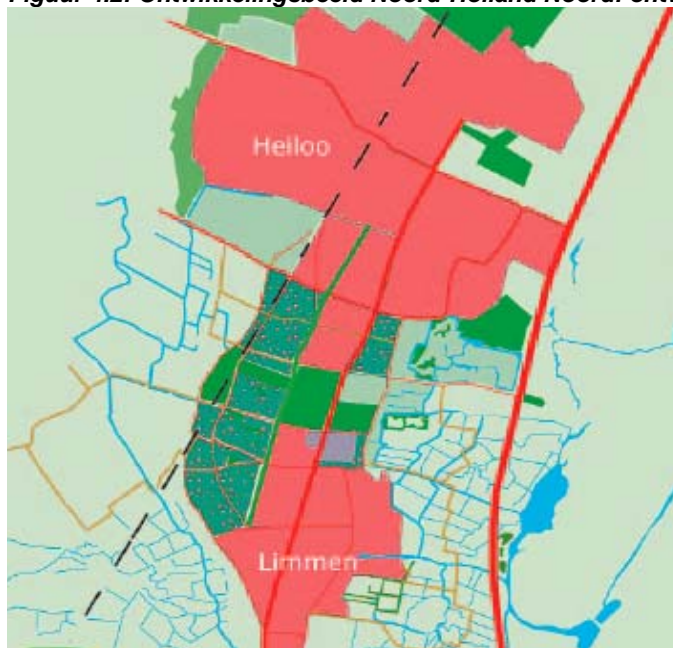
Figuur 4.1: Overzicht van de regio's Alkmaar, Haarlem en Amsterdam



Naast veranderingen in de infrastructuur (zie hoofdstuk 2) speelt in de regio in 2020 de aanleg van diverse nieuwe bedrijventerreinen en de ontwikkeling van een aantal woningbouwlocaties. De groei van bedrijventerreinen bedraagt 115 hectare tot 2014 en 360

hectare tot 2030. De ontwikkeling van bedrijventerrein Boekelermeer maakt onderdeel uit van deze opgave. De woningbouwopgave voor de HAL-regio bestaat uit circa 15.000 woningen tot 2014 en tot 2030 in totaal circa 30.000 woningen. Het woningbouwproject 'Wonen in het Groen' (maximaal 2.400 woningen) is onderdeel van deze opgave.

Figuur 4.2: Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord: ontwikkeling 'Wonen in het Groen'



4.2 Milieu

Woon- en leefomgeving

Wetgeving en beleid

Het relevante milieubeleid is vastgelegd in de Nationaal Milieubeleidsplannen 3 en 4 (NMP3 en 4). In het NMP3 is het milieubeleid tot 2003 vastgelegd met een doorkijk naar 2010. Het NMP4 richt zich op de termijn tot 2030. Het NMP3 blijft onverkort van kracht, tenzij anders vermeld in het NMP4. Het reduceren van geluidhinder, het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen en het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid zijn belangrijke doelstellingen.

De beleidsdoelstellingen voor geluid zijn opgenomen in de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte. De doelstellingen zijn deels ook vastgelegd in de vorm van de Wet geluidhinder en de Tracéwet.

De Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit zijn verwerkt in het Besluit luchtkwaliteit dat op 19 juli 2001 in werking is getreden en in 2005 is vernieuwd. In 2007 wordt hoogstwaarschijnlijk de Wet luchtkwaliteit van kracht. Een belangrijk onderdeel van de wet is het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) waarin een aantal grote infrastructurele projecten aan elkaar wordt gekoppeld om deze doorgang te kunnen laten vinden.

Het externe veiligheidsbeleid is vastgelegd in de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Geluid

In de huidige situatie ligt de 50dB(A) contour van de A9 op ongeveer 540 meter. Uitgaande van een autonome groei van het wegverkeer ligt de 50dB(A) contour in 2020 op 575 meter van de A9. Dit is ontleend aan de Verkenning A9 Alkmaar – Uitgeest (Grontmij, 2006).

Luchtkwaliteit

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is gebaseerd op een Europese Richtlijn en bevat onder andere grenswaarden voor PM10 (fijn stof) en NO₂. Voor het plangebied zijn geen gemeentelijke luchtkwaliteitplannen beschikbaar.

Uit verkennend onderzoek met het model CARII (versie 5.0) blijkt dat in de huidige situatie sprake is van overschrijding van grenswaarden. De verwachting is dat onder invloed van autonome (bron)maatregelen in het kader van verbetering van de luchtkwaliteit een verbetering optreedt. Om die reden zijn er naar verwachting in 2020 geen overschrijdingen meer van de grenswaarden uit het Blk2005. Voor toetsing aan het Blk2005 zal in het MER ook voor het jaar na realisatie, 2012, de luchtkwaliteit worden berekend.

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op het gevaar voor personen in de omgeving van de weg door calamiteiten van transporten van gevaarlijke stoffen. Dit wordt uitgedrukt in de begrippen: plaatsgebonden risico en groepsrisico. In de huidige situatie is er volgens de Risicoatlas vervoer gevaarlijke stoffen voor het traject A9 Alkmaar - Uitgeest sprake van een bijna aandachtspunt voor het plaatsgebonden risico. Recentelijk is de publicatie 'Inventarisatie van EV-risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen', in het kader van het project ANKER, uitgekomen. Hieruit blijkt dat het traject A9 Alkmaar – Uitgeest geen knelpunt is voor het plaatsgebonden risico. Ook voor de toekomstige situatie is voor dit traject geen plaatsgebonden risico voorzien.

Wat het groepsrisico betreft is in zowel de huidige als de toekomstige (autonome) situatie volgens de uitkomsten van het project ANKER geen knelpunt op het traject A9 Alkmaar - Uitgeest.

Recreatie en barrièrewerking

De A9 vormt de grootste fysieke barrière in het gebied. Recreatiegebieden ten oosten en westen van de A9 zijn hierdoor van elkaar afgezonderd. Door de aanleg van het project 'Wonen in het Groen' en daarbijbehorende maatregelen op het gebied van waterberging en recreatie, wordt de hoeveelheid recreatiegebied in de toekomst (autonome ontwikkeling) groter. Nieuwe wegen in het kader van bedrijventerrein Boekelermeer en 'Wonen in het Groen' zorgen echter ook voor een mogelijke toename van het aantal barrières.

Natuurlijke omgeving

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het studiegebied bestaat uit strandwallen en strandvlakten. De strandwallen zijn de van oudsher hoger gelegen, drogere zandruggen, waarop de bebouwing van Heiloo, Uitgeest, Akersloot en Castricum zich concentreert. Tussen de verdichte strandwallen liggen de open strandvlakten. Dit zijn lager gelegen, vochtigere en karakteristieke wijdse gebieden met kenmerkende restanten van getijdenstromen en onregelmatige verkaveling. In het studiegebied komen enkele karakteristieke stolpboerderijen voor.

De historische kaart van omstreeks 1850 maakt duidelijk dat de landschappelijke structuur in 2006 nog grotendeels gaaf aanwezig is. Een groot deel van dit landschap is onderdeel van het Nationaal Landschap Hollands Midden. De bestaande A9 doorsnijdt dit landschap.

Uit de indicatieve kaart van archeologische waarden blijkt dat voor het hele studiegebied middelhoge tot hoge verwachtingen gelden met betrekking tot de archeologische waarden in de bodem. In dit deel van Noord-Holland komen oude strandwallen voor, die door de hoge ligging en goede drainage in het verleden geschikt waren voor bewoning.

Natuur

Langs het bestaande traject A9 Alkmaar - Uitgeest liggen enkele veenweidegebieden die van grote waarde zijn voor weidevogels. Ook bevinden zich terreinen van verschillende natuurbeherende organisaties langs het traject, diverse gebieden maken onderdeel uit van de provinciaal ecologische hoofdstructuur (PEHS). In de autonome ontwikkeling zal door de toename van het autoverkeer een klein deel van het broedgebied voor weidevogels negatief beïnvloed worden als gevolg van toenemend verkeerslawaai.

De meest nabijgelegen Natuurbeschermingswetgebieden liggen op ruime afstand van de A9 en buiten de beïnvloedingssfeer van de A9.

Water

Het studiegebied ligt waterstaatkundig in de Oosterzijpolder, de Groot Limmerpolder, Dorregeesterpolder en de polder Uitgeester- en Heemskerkerbroek. Dit zijn gebieden met een relatief kleine drooglegging. Vanuit het Raamplan Wateroverlast Noorderkwartier (2005) volgt dat het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier in de Oosterzijpolder een wateropgave heeft. Deze wordt de komende tijd (gedeeltelijk) opgelost. Wanneer er kansen liggen de wateropgave van het hoogheemraadschap (gedeeltelijk) te combineren met de realisatie van de spitsstroken, zal het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hierover overleggen met Rijkswaterstaat.

De A9 kruist verschillende hoofdwatervaningen. In het project 'Wonen in het Groen' is naast woningbouw een opgave voor compensatie van oppervlaktewater meegenomen. De komende jaren doen zich naar verwachting geen grote wijzigingen voor in het studiegebied voor wat betreft het aspect water.

Bodem

Er is een globale verkenning gedaan van de bodemkwaliteit direct langs het traject. Er blijkt in de huidige situatie een achttal verdachte locaties met betrekking tot bodemverontreinigingen aanwezig te zijn. Over het algemeen geldt dat de bodem direct grenzend aan snelwegen verontreinigd is met zware metalen en PAK als gevolg van de uitstoot van het verkeer en de uitloging van vangrails. Bij autonome ontwikkeling is te verwachten dat geen grote effecten op de bodemkwaliteit en bodemopbouw optreden.

5 Te onderzoeken effecten

De te onderzoeken effecten van de alternatieven en varianten hebben betrekking op verkeer, ruimtelijke ordening, woon- en leefomgeving en natuurlijke omgeving. Een aantal effecten zal optreden tijdens de uitvoering en andere effecten nadat de capaciteitsuitbreiding is gerealiseerd. In het MER wordt dit alles onderzocht. Hiermee is een vergelijking mogelijk van de effecten die per alternatief en variant kunnen optreden. Op basis van deze vergelijking kan in het MER het meest milieuvriendelijk alternatief worden bepaald.

5.1 Hoe worden de effecten bepaald?

Gebiedsafbakening

De (milieu)effecten van ingrepen op de A9 verschillen in hun reikwijdte. Sommige effecten zijn meer lokaal, en doen zich alleen voor in de directe omgeving van de weg. Een voorbeeld hiervan is de lokale luchtkwaliteit. Andere effecten kunnen merkbaar zijn in bredere omtrek, bijvoorbeeld de verkeersdruk op de Kennemerstraatweg / N203. Het verschil in reikwijdte van de effecten betekent dat voor dit project niet één centrale afbakening van het gebied wordt gekozen. In plaats daarvan wordt in het MER voor elk aspect apart bekeken in welk gebied de effecten van ingrepen op de A9 merkbaar zijn.

Tijdshorizon

De MER richt zich bij het bepalen van de effecten op het geldende zichtjaar 2020, het planjaar van de Nota Mobiliteit. Dit is ongeveer 8 jaar na realisatie van de beoogde capaciteitsuitbreiding. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten voorspeld voor andere jaren, zoals het jaar na realisatie.

Werkwijze

De beschrijving van de effecten moet een beoordeling en een onderlinge vergelijking van de alternatieven en varianten mogelijk maken. Dat heeft consequenties voor de werkwijze die moet worden gevolgd:

- In de effectbeschrijvingen moet steeds worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot normen en criteria uit relevante wetten en beleidsnota's.
- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het van belang dat bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten bestudeerd worden, aan de hand van steeds dezelfde methoden die dit kunnen voorspellen, en steeds voor dezelfde jaren.
- Voor besluitvorming is het vooral belangrijk om te weten op welke belangrijke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. Dat betekent dat de effectbeschrijvingen vooral die onderlinge verschillen in beeld moeten brengen.

In de studie wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens, modellen en studies bijvoorbeeld in het kader van de reeds opgestelde Verkenning A9 Alkmaar - Uitgeest.

In de volgende paragrafen volgt een overzicht van de in het MER te onderzoeken aspecten. Ook wordt aangegeven welke aspecten niet hoeven worden meegenomen in het MER omdat geen effecten worden verwacht.

5.2 Verkeer

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid wordt uitgedrukt aan de hand van het aantal voertuigverliesuren op het wegvak A9 Alkmaar - Uitgeest. De voertuigverliesuren vormen een indicatie voor de kwaliteit van de doorstroming. Een andere indicator is de I/C verhouding in de drukste spitsuren. Ook de I/C verhouding wordt ter beoordeling meegenomen in het MER. Ook worden de effecten op het onderliggend wegennet in kaart gebracht. Dit gebeurt aan de hand van berekeningen met een gedetailleerd verkeersmodel.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in de toekomstige situaties wordt per alternatief zowel kwantitatief als kwalitatief beoordeeld. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met het ontwerp van de weg, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid zoals het plaatsen van camera's, het calamiteitenplan en de verkeersprognoses. Daarbij wordt rekening gehouden met het eventueel verminderen van het verkeer op het onderliggend wegennet. Over het algemeen geldt dat het onderliggend wegennet gerekend naar voertuigkilometers onveiliger is dan het hoofdwegennet. Voor de kans op een ongeval zijn kentallen beschikbaar voor zowel het onderliggend wegennet als het hoofdwegennet. Op basis van deze kentallen en de verhouding voertuigkilometers op de snelweg als het onderliggend wegennet kan een kwantitatieve beoordeling worden gegeven.

Aspect	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none">Mobiliteit	Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none">Verkeersintensiteiten: A9 en onderliggend wegennet
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none">Kwaliteit doorstromingAantal slachtoffers	Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none">I/C verhouding en voertuigverliesuren
		Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none">Verhouding voertuigkilometers autosnelweg/ onderliggend wegennet
		Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none">Wegbeeld/ inrichting van de weg
		Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none">Kans op ongeval

5.3 Ruimtelijke ordening

Wonen en werken

De voorgenomen capaciteitsuitbreiding zal geen noemenswaardige invloed hebben op de ruimte voor bestaande en toekomstige gebieden, zoals woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Vandaar dat het aspect wonen en werken in de milieueffectrapportage niet zal worden onderzocht.

Ruimtebeslag

Het ruimtebeslag wordt bepaald door in kaart te brengen hoeveel hectare verhard oppervlak wordt aangebracht. Dit komt in paragraaf 5.4 onder het aspect water aan de orde.

5.4 Milieu

Woon- en leefomgeving

Geluid

Ten behoeve van het MER wordt voor alle alternatieven en varianten akoestisch ruimtebeslag (contouren) en het aantal geluidsgevoelige objecten c.q. geluidsbelaste woningen per geluidsklasse, van 48 tot > 68 dB (Lden) bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB. Op basis van de contouren wordt ook het akoestisch ruimtebeslag per contour bepaald voor de huidige situatie en 2020. Per contour worden de geluidsgevoelige objecten bepaald. Dit wordt gedaan conform de eisen uit de nieuwe Wet geluidhinder. Het oppervlak aangetast stiltegebied, recreatiegebied en weidevogelgebied wordt eveneens onderzocht in het MER. Tenslotte wordt ook cumulatie van geluid in beeld gebracht.

Luchtkwaliteit

Het effect van de verschillende alternatieven en varianten op de lokale luchtkwaliteit wordt bepaald aan de hand van te berekenen concentraties van de maatgevende stoffen NO₂ en fijn stof voor 2012 en 2020. De berekeningen van de concentraties worden uitgevoerd met een daarvoor geschikt rekenmodel. De concentraties worden getoetst aan de normen van het Besluit luchtkwaliteit. Bij overschrijding van een grenswaarde wordt de omvang hiervan berekend. Tevens wordt gekeken naar de overige stoffen die van belang zijn voor de luchtkwaliteit rond de weg. Bij het bepalen en toetsen van de effecten worden de meest recente inzichten in wet- en regelgeving meegenomen.

Externe veiligheid

Naar verwachting heeft een capaciteitsuitbreiding van de A9 Alkmaar - Uitgeest geen invloed op het vervoer van gevaarlijke stoffen over dit wegvak. Het openen van een aansluiting kan gevolgen hebben voor de routing van dit vervoer van en naar Boekelermeer. Hiervoor wordt onderzocht of er mogelijk effecten optreden in het Groepsrisico en/of het Plaatsgebonden Risico.

Recreatie

Vanwege de aard van de ingreep in relatie tot de omgeving is geen sprake van de aantasting van recreatieve functies. De bereikbaarheid van recreatieve functies wordt ook niet beïnvloed. Het aspect recreatie wordt dan ook niet nader onderzocht in het MER.

Barrièrewerking

Het realiseren van de capaciteitsuitbreiding op de A9 Alkmaar - Uitgeest veroorzaakt geen nieuwe fysieke barrières. Het aspect barrièrewerking wordt niet verder onderzocht in het MER.

Aspect	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Geluid	<ul style="list-style-type: none">• Oppervlak aangetast gebied	Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none">• Stiltegebied• Recreatiegebied• Weidevogelgebied
	<ul style="list-style-type: none">• Aantallen geluidsgevoelige objecten en geluidsbelaste woningen per contour	Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none">• Aantal objecten en woningen per geluidbelastingklasse
	<ul style="list-style-type: none">• Cumulatie• Bepalen akoestisch ruimtebeslag	Kwantitatief Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none">• Geluidsniveau meerdere bronnen• Contouren 48 – 68 dB
Lucht	<ul style="list-style-type: none">• Stoffen uit het Blk2005	Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none">• Normstelling uit het Blk2005
Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none">• Plaatsgebonden risico (PR)	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none">• Woningen en kwetsbare objecten binnen de 10-6 contour per jaar
	<ul style="list-style-type: none">• Groepsrisico (GR)	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none">• 10-4/jaar voor 10 slachtoffers, 10-6 voor 100 slachtoffers, etc.

Natuurlijke omgeving

Landschap en cultuurhistorie

In het MER wordt in kaart gebracht wat de landschappelijke consequenties zijn. Het landschapsplan A9 dat in 2005 door RWS is opgesteld vormt de basis waarop de landschappelijke inrichting van de weg zal gaan plaatsvinden. Aandachtspunten hierbij is landschappelijke inpassing van eventuele geluidwerende maatregelen. Overige landschappelijke effecten zullen gezien de aard van de ingreep niet optreden en worden daarom niet verder onderzocht in het MER. Wel wordt in het MER onderzocht wat de cultuurhistorische waarden in het gebied zijn.

Archeologie

In het MER wordt onderzocht wat de archeologische waarden zijn in het gebied. Dit onderzoek wordt uitgevoerd conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie. Het uit te voeren bureauonderzoek en eventueel veldonderzoek moet uitsluitend geven over de exacte ligging van de archeologisch waardevolle gebieden en de gevolgen hiervoor van de capaciteitsuitbreiding.

Natuur

Voor het MER wordt een Natuurtoets uitgevoerd. Daarin wordt onderzocht welke habitatten en soorten in het gebied aanwezig zijn. Er wordt onderzocht welke effecten op vernietiging, verstoring, verdroging en versnippering er in elk alternatief / variant optreden. Dit wordt beoordeeld aan de hand van het wegverkeerslawaaï, de wegverlichting en het verloren gaan van leef- of foeragegebied.

Water

In het MER worden de effecten op het aspect water nader onderzocht door middel van een Watertoets. De waterbeheerder geeft randvoorwaarden voor de benodigde hoeveelheid watercompensatie als gevolg van de toename van het verharde oppervlak. Ook de waterkwaliteit wordt bekeken.

Bodem

Voor het aspect bodem wordt een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Tevens worden de eventuele aantasting van bodembeschermingsgebieden en aantasting van de bodemkwaliteit in kaart gebracht.

Aspect	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Landschap en cultuurhistorie	<ul style="list-style-type: none">• Visueel ruimtelijke aspecten• Cultuurhistorische waarden	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none">• Landschappelijke inpassing geluidschermen• Cultuurhistorische waardenkaart
Archeologie	<ul style="list-style-type: none">• Aanwezigheid archeologische waarden	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none">• Aantasting archeologische waarden
Natuur	<ul style="list-style-type: none">• Vernietiging• Verstoring• Versnippering• Compensatie	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none">• Soorten/ oppervlak vernietigd gebied• Oppervlak verstoorde broedparen• Migratiemogelijkheden• Hectares/ euro's
Water	<ul style="list-style-type: none">• Effecten op Waterhuishouding	Watertoets	<ul style="list-style-type: none">• Toename verhard oppervlak/ advies waterbeheerder• Waterkwaliteit
Bodem	<ul style="list-style-type: none">• Bodemkwaliteit	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none">• Aanwezigheid saneringslocaties

5.5 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten

Aspect	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> Mobiliteit 	Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none"> Verkeersintensiteiten: A9 en onderliggend wegennet
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> Kwaliteit doorstroming 	Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none"> I/C verhouding en voertuigverliesuren
	<ul style="list-style-type: none"> Aantal slachtoffers 	Kwantitatief Kwalitatief Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none"> Verhouding voertuigkilometers autosnelweg/ onderliggend wegennet Wegbeeld/ inrichting van de weg Kans op ongeval
Geluid	<ul style="list-style-type: none"> Oppervlak aangetast gebied 	Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none"> Stiltegebied Recreatiegebied Weidevogelgebied
	<ul style="list-style-type: none"> Aantallen geluidsgevoelige objecten en geluidsbelaste woningen per contour 	Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none"> Aantal objecten en woningen per geluidbelastingklasse
Lucht	<ul style="list-style-type: none"> Cumulatie Bepalen akoestisch ruimtebeslag 	Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none"> Geluidsniveau meerdere bronnen Contouren 48 – 68 dB
	<ul style="list-style-type: none"> Stoffen uit het Blk2005 	Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none"> Normstelling uit het Blk2005
Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> Plaatsgebonden risico (PR) 	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none"> Woningen en kwetsbare objecten binnen de 10-6 contour per jaar
	<ul style="list-style-type: none"> Groepsrisico (GR) 	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none"> 10-4/jaar voor 10 slachtoffers, 10-6 voor 100 slachtoffers, etc.
Landschap en cultuurhistorie	<ul style="list-style-type: none"> Visueel ruimtelijke aspecten 	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none"> Landschappelijke inpassing geluidsschermen
	<ul style="list-style-type: none"> Cultuurhistorische waarden 	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none"> Cultuurhistorische waardenkaart
Archeologie	<ul style="list-style-type: none"> Aanwezigheid archeologische waarden 	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none"> Aantasting archeologische waarden
Natuur	<ul style="list-style-type: none"> Vernietiging 	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none"> Soorten/ oppervlak vernietigd gebied
	<ul style="list-style-type: none"> Verstoring 	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none"> Oppervlak/ verstoorde broedparen
	<ul style="list-style-type: none"> Versnippering 	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none"> Migratiemogelijkheden
	<ul style="list-style-type: none"> Compensatie 	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none"> Hectares/ euro's
Water	<ul style="list-style-type: none"> Effecten op Waterhuishouding 	Watertoets	<ul style="list-style-type: none"> Toename verhard oppervlak/ advies waterbeheerder
			<ul style="list-style-type: none"> Waterkwaliteit
Bodem	<ul style="list-style-type: none"> Bodemkwaliteit 	Kwalitatief	<ul style="list-style-type: none"> Aanwezigheid saneringslocaties

6 Procedure en planning

De Startnotitie is de start van het besluitvormingsproces zoals vastgelegd in de Tracéwetprocedure. Voor de capaciteitsuitbreiding A9 Alkmaar – Uitgeest is sprake van een zogenaamde verkorte Tracéwetprocedure. In het kader van deze procedure moet een aantal stappen worden doorlopen en afgerond, alvorens tot besluitvorming kan worden overgegaan.

6.1 Verkorte Tracéwetprocedure en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. De procedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming snel, maar ook zorgvuldig verloopt. Inspraak op de Startnotitie is mogelijk voor burgers en belangengroepen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Verder bepaalt de Tracéwet de gevolgen van het Ontwerp Tracébesluit. Dat wil zeggen wat wel en niet in het besluit wordt geregeld. Voor de capaciteitsuitbreiding van de A9 Alkmaar – Uitgeest moet een Tracébesluit worden genomen.

Het Bevoegd Gezag wordt gevormd door de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM. Provincies, regionale openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun bevoegdheden en belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse geraken, dan biedt de Tracéwet de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid besluiten te nemen.

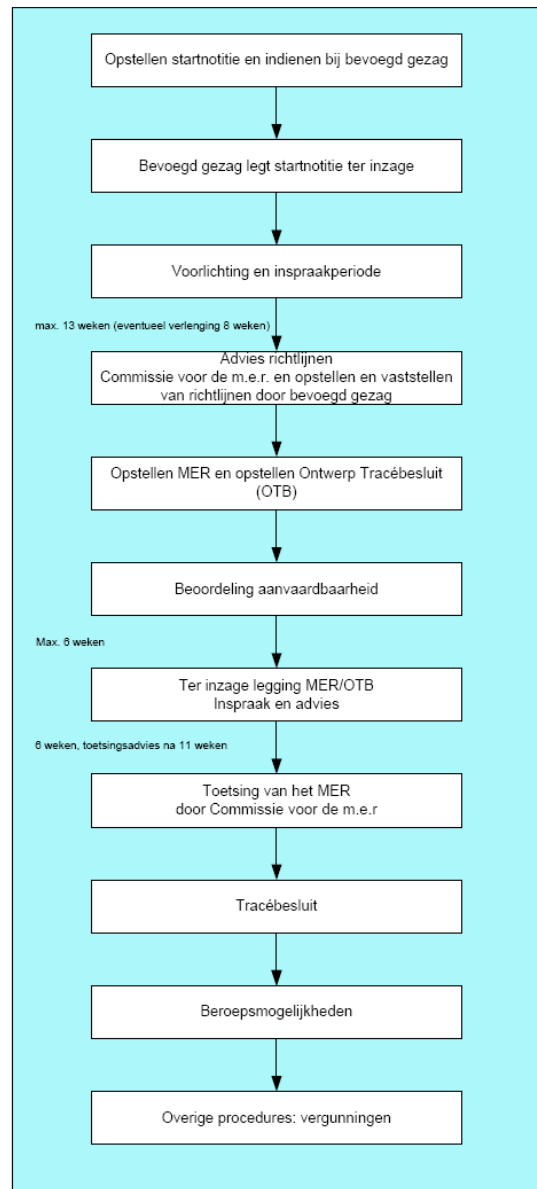
6.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. In het schema in figuur 6.1 zijn deze weergegeven in een planning voor het project A9 Alkmaar – Uitgeest.

Stap 1: Startnotitie

De Startnotitie is namens de Minister van Verkeer en Waterstaat opgesteld door de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat Noord-Holland. De Startnotitie wordt door het Bevoegd Gezag gedurende 6 weken ter inzage gelegd.

Figuur 6.1: schematisch overzicht stappen verkorte Tracéwetprocedure



Stap 2: Inspraak, advies, richtlijnen voor het MER

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen inspraakreacties indienen (zie paragraaf 1.3 voor termijn en adres). De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belanghebbenden en betrokkenen over de alternatieven en effecten die onderzocht worden.

De inspraakreacties worden gebundeld en bekend gemaakt. De reacties worden voorts overhandigd aan de Commissie van de milieueffectrapportage (Cie -m.e.r.). Deze commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het Bevoegd Gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van het MER'. Het Bevoegd Gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van het MER van start gaan.

Stap 3: Opstellen MER en OTB

Tijdens het opstellen van het MER wordt overlegd met verschillende partijen, onder andere: gemeenten, provincies en waterschappen. Is het MER gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het Bevoegd Gezag aan. Als het MER in de ogen van het Bevoegd Gezag voldoende kwaliteit heeft, wordt zij ter inzage gelegd. Tegelijkertijd met het opstellen van het MER wordt het Ontwerp Tracébesluit (OTB) opgesteld.

Stap 4: Inspraak, advies en toetsing

Het MER ligt 6 weken ter inzage. Dit gebeurt tezamen met het Ontwerp tracébesluit. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van het rapport en het OTB wordt toegelicht. Voorts is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens een speciaal daartoe georganiseerde hoorzitting). De centrale vraag tijdens deze inspraakronde is of de informatie in het MER en het Ontwerp Tracébesluit correct en volledig genoeg is om er een besluit op te kunnen baseren.

Parallel aan de inspraakronde wordt de Cie -m.e.r. weer ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in het MER op juistheid en volledigheid. De commissie kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu informatie. De commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

Stap 5: Besluitvorming (Tracébesluit)

Op basis van de informatie uit het MER, de inspraakreacties en de adviezen, stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat het besluit ten aanzien van het voorkeursalternatief vast in het Tracébesluit. Als de Minister van Verkeer en Waterstaat een besluit heeft genomen, dan is dit besluit de planologische vrijstelling voor het gekozen alternatief. Wel dienen de betrokken gemeenten binnen één jaar na het Tracébesluit het gekozen alternatief vast te leggen in hun bestemmingsplannen.

Stap 6: Beroep

Tegen het Tracébesluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat is voor belanghebbenden beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stap 7: Realisatie en evaluatie

Na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit en het doorlopen van de (aanvullende) vergunningenprocedures kan met de uitvoering van het werk worden gestart. Nadat het werk is gerealiseerd moet het Bevoegd Gezag de feitelijk optredende milieugevolgen van het genomen besluit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden, zoals verplicht in elke MER, de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In het evaluatieprogramma

is bepaald hoe en op welke termijn onderzoek verricht moet worden. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het Bevoegd Gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.

6.3 Planning

In onderstaande tabel wordt de planning globaal weergegeven.

Tabel 6.1: planning

Fase	Activiteiten	Planning
Startnotitie	BG maakt Startnotie openbaar Inspraak over de te onderzoeken effecten Commissie m.e.r. adviseert BG BG stelt richtlijnen vast	mei 2007 mei 2007 – juli 2007 augustus 2007 september 2007
OTB/MER	IN werkt voorkeurstracé uit en stelt MER op BG stelt OTB incl. MER vast Inspraak Commissie m.e.r. adviseert BG Besturen adviseren BG over MER	oktober 2007 – 2008 2008 2008 2008 2008
Tracébesluit	BG neemt Tracébesluit Beroepsprocedure Uitspraak Raad van State	2009 2009 2010
Uitvoering en evaluatie	Uitvoering Evaluatie milieueffecten	2010 – 2012 vanaf 2010

BG = bevoegd gezag, de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM

IN = Initiatiefnemer, in dit geval Rijkswaterstaat Noord-Holland

Commissie m.e.r. = Commissie voor de milieueffectrapportage

MER = milieueffectrapport

Literatuurlijst

- Gemeente Castricum, *Integraal verkeers- en vervoersplan. Concept-eindrapport*, Castricum, april 2004.
- Grontmij Nederland bv, *Verkenning A9 Alkmaar – Uitgeest*, Alkmaar, 21 september 2006.
- Kees Hund T&L Architect en Dienst Landelijk Gebied i.o.v. Rijkswaterstaat Noord-Holland, *Landschapsplan A9*, augustus 2005.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Nota Mobiliteit*, 's Gravenhage, 2004.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, *Nota Ruimte*, 's Gravenhage, 2004.
- Nationaal platform Anders betalen voor mobiliteit, *Advies anders betalen voor mobiliteit*, mei 2005.
- Provincie Noord-Holland, *Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland*, Haarlem, oktober 2004.
- Provincie Noord-Holland, *Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Noord-Holland*, Haarlem, 2003.
- Rijkswaterstaat, *Slimme stroken. Spitsstroken, plusstroken en bufferstroken*, 's Gravenhage, juli 2003.
- Rijkswaterstaat, *Veiligheid spitsstroken, plusstroken, en bufferstroken. Advies voor de spoedwetprojecten*, 's Gravenhage, september 2003.
- Rijkswaterstaat, *Filethermometer 2005. De filesituatie op het hoofdwegennet van Noord-Holland*, Haarlem, februari 2006.

Begrippenlijst

- Akoestisch ruimtebeslag : Het oppervlak dat belast wordt met een bepaald geluidsniveau.
- Alternatief : Een samenhangend pakket aan maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.
- Besluit luchtkwaliteit 2005 : Het besluit is een Algemene Maatregel van Bestuur. Met het besluit implementeert Nederland in de Nederlandse wetgeving richtlijn 1999/30/EG van de Raad van de Europese Unie betreffende grenswaarden voor zes luchtverontreinigende stoffen, namelijk zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijn stof), lood, koolmonoxide en benzeen. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 geeft de beleidshorizon aan tot 2010. Voor de periode vanaf 2010 moet overal aan de grenswaarden worden voldaan.
In het besluit staan grenswaarden, plandrempels en alarmdrempels voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen en wordt de controle van de luchtkwaliteit geregeld. Voor de luchtverontreiniging door zwaveldioxide, koolmonoxide en lood geldt dat in Nederland nauwelijks overschrijding van de normen wordt verwacht. Voor fijn stof moet conform Europese regels per 1 januari 2005 aan de grenswaarden zijn voldaan. Voor deze stoffen zijn daarom alleen grenswaarden en geen plandrempels opgenomen in het besluit. Voor stikstofdioxide en benzeen zijn wel plandrempels opgenomen.
- Bereikbaarheid : Aanduiding van de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.
- Bevoegd gezag : Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld. In dit geval de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM.
- Capaciteit van een weg : Het maximale aantal voertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren, waarbij sprake is van een veilige verkeersafwikkeling.
- Commissie m.e.r./Cie m.e.r. : Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit en volledigheid in het rapport.
- Compenserende maatregel : Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep / activiteit compenseert door elders een positief effect te generen.
- dB(A) : Maat voor het geluidsniveau waarbij een (frequentieafhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.

Externe veiligheid	:	Het risico dat mensen op en rond de weg lopen voor de kans op een ongeval door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.
Flora- en faunawet	:	<p>Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. De wet is gericht op de bescherming van individuele soorten op nationaal niveau. De Flora- en faunawet vervangt onder andere de Vogelwet, de Jachtwet en de soortbescherming uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. In de wet zijn (nagenoeg) alle van nature in het wild voorkomende amfibieën, zoogdieren en vogels beschermt. Op 23 februari 2005 is de Flora- en faunawet gewijzigd. Vanaf dit moment zijn de beschermde soorten verdeeld in drie categorieën:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. algemene soorten; 2. overige soorten; 3. soorten bijlage IV Habitatrichtlijn en bijlage 1 AMVB; <p>Afhankelijk van de categorie moet wel of geen ontheffing worden aangevraagd bij ruimtelijke ontwikkelingen, is een gedragscode van toepassing.</p>
Groepsrisico (GR)	:	<p>Het groepsrisico is de kans dat een groep van 10 of meer personen overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen in de omgeving van een transportroute. Voor het GR is er geen grenswaarde, maar wordt een oriënterende waarde gehanteerd van 10-2/N2 per jaar per kilometer, waarbij N staat voor het aantal slachtoffers in één ongeval.</p> <p>Dit betekent dat de kans dat 10 mensen overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen, per kilometer wegvak of spoor maximaal één op de 10.000 per jaar (en voor 100 slachtoffers maximaal 1 op 1.000.000 per jaar) mag zijn. Dit is een oriëntatiewaarde; bij goede motivatie mag het GR de oriëntatiewaarde overschrijden.</p>
I/C verhouding	:	<p>Een belangrijke indicator voor knelpunten op hoofdwegen is de verhouding tussen de intensiteit van het autoverkeer (het aantal voertuigen per uur of etmaal) op een bepaald stuk weg en de capaciteit van de weg (het theoretisch maximum aantal te verwerken voertuigen per uur op dat stuk weg). Over het algemeen geldt hoe hoger I/C verhouding, des te lager de snelheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • < 0,8 = goede doorstroming; • 0,8 - 0,9 = matige doorstroming; • > 0,9 = slechte doorstroming.
MER; Milieueffectrapport m.e.r.	:	<p>Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke alternatieven zijn geïnventariseerd.</p> <p>Procedure van milieueffectrapportage; bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van het milieueffectrapport in de besluitvorming.</p>
Mitigerende maatregel	:	Maatregel die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomt of beperkt.
NO2	:	Stikstofoxiden, veroorzaker van onder meer verzuring.
Onderliggend wegennet	:	Alle niet rijkswegen.

- Plaatsgebonden risico (PR) : Het plaatsgebonden risico wordt bepaald door de kans dat een onbeschermd persoon (die zich permanent op de betreffende locatie zou bevinden) overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen. De grenswaarde voor het PR is gesteld op 10^{-6} per jaar. Dit wil zeggen dat de kans op overlijden als gevolg van een ongeval met het vervoer van gevaarlijke stoffen op een bepaalde locatie maximaal 1 op 1.000.000 per jaar mag bedragen.
- Richtlijnen : Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan het MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten.
- Streekplan : Een door de provincie opgesteld plan voor een deel van de provincie waarin de ruimtelijke ordening is vastgelegd.
- Versnippering : Milieuthema gericht op de effecten van doorsnijdingen van de (natuurlijke) ruimte.
- Verstoring : Milieuthema gericht op de effecten van verstoring van ecosystemen en woon- en leefmilieu als gevolg van geluid, licht en trillingen.
- Wet geluidhinder : De Wet geluidhinder voorziet in verschillende grenswaarden voor de toetsing van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Deze grenswaarden met betrekking tot wegverkeerslawaaai zijn onder andere afhankelijk van de vraag of het om een nieuwe weg gaat of om de aanpassing van een bestaande weg. Bij de A9 gaat het om uitbreiding van een bestaande weg. Bij een aanpassing van de weg is van belang of de toename van het geluidsniveau meer of minder dan 2,0 dB(A) bedraagt. Alleen bij een hogere waarde dan 2,0 dB(A) is wettelijk sprake van aanpassing van de weg.