

Vergaderjaar 2009–2010

**31 089**

**Urgentieprogramma Randstad**

**Nr. 69**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 december 2009

Overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 9 en 11, eerste lid van de Tracéwet informeer ik u, mede namens mijn ambtsgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over het standpunt inzake de omlegging van de A9 ter hoogte van Badhoevedorp, naar aanleiding van de trajectnota/MER voor dit deel.

### **Afweging en keuze**

Samen met mijn collega van VROM kom ik voor de omlegging A9 Badhoevedorp tot een keuze voor het bogenalternatief, waarbij ten opzichte van het bogenalternatief uit de Trajectnota/MER enkele optimalisaties van het knooppunt Badhoevedorp hebben plaatsgevonden en enkele wijzigingen op de scope zijn doorgevoerd. Ik ga daar in de toelichting op het standpunt verder op in. Deze keuze hebben wij gemaakt na afweging van alle belangen en op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER en de ontvangen inspraakreacties en adviezen.

Het gaat hierbij om:

- De omlegging van de A9 tussen knooppunt Raasdorp en knooppunt Badhoevedorp, 600 m vanaf de rand van de bebouwing en uitbreiding naar 2 x 3 rijstroken met ruimtereservering voor 2 x 4 rijstroken;
- Aanpassing van het knooppunt Badhoevedorp. De huidige verbindingen in het knooppunt worden daarbij qua functionaliteit in stand gehouden.

Het bogenalternatief wordt gecombineerd met de volgende onderdelen uit het Meest Milieuvriendelijk Alternatief:

- Tweelaags ZOAB (of een verharding met gelijkwaardige geluidsdempende werking);
- Natuurvriendelijke bermsloten langs de omgelegde A9;
- Faunapassages;
- Compensatie voor de in het plangebied aangetroffen bittervoorn;

- Het nakomen van de afspraken zoals vastgelegd in het protocol Mainport en Groen (Groene Carré).

### **Toelichting op het Standpunt**

In 2005 is een bestuursovereenkomst gesloten waarin onder andere is overeengekomen dat de betrokken regionale partijen een financiële bijdrage leveren aan het project.

Het voorkeursalternatief («T106-alternatief») is op 26 april 2006 vastgesteld door de Stuurgroep omlegging A9 Badhoevedorp. Het voorkeursalternatief legde het op dat moment financieel haalbare alternatief voor de omlegging vast: de tracering ten zuiden van Badhoevedorp, waarbij de S106, nu lopend ten noordwesten van Badhoevedorp tot de huidige aansluiting Badhoevedorp, naar het zuiden wordt doorgetrokken naar de nieuwe aansluiting Badhoevedorp en verder als een aansluitende provinciale weg naar Schiphol met een halve aansluiting op de A4.

De huidige inzichten vanuit het oogpunt van leefbaarheid, verkeersveiligheid en kosten leiden tot een nieuw voorkeursalternatief. Kenmerkend verschil met het T106-alternatief is dat de verbinding Haarlem–Schiphol vice versa in het knooppunt Badhoevedorp wordt gerealiseerd.

#### *Keuze voor het aangepaste bogenalternatief*

Het alternatief waarvoor ik met mijn collega van VROM heb gekozen, is gebaseerd op het bogenalternatief uit de Trajectnota/MER en wijkt daar op enkele onderdelen van af. Deze afwijkingen licht ik na de overwegingen bij de keuze verder toe.

Overwegingen bij deze keuze zijn:

- Beperking van luchtvervuiling en geluidhinder in Badhoevedorp ten opzichte van de huidige situatie en het toetsingsalternatief (dat dient om een vergelijking met de alternatieven te kunnen maken) doordat de weg uit het dorp wordt geplaatst. Ten opzichte van het bogenalternatief uit de Trajectnota/MER wordt met het door ons gekozen, aangepaste bogenalternatief de leefbaarheid in Badhoevedorp verder vergroot door het verminderen van de «neerslag» van geluid vanuit een hooggelegen boog.
- Dit alternatief scoort gunstiger dan het voorkeursalternatief uit 2006 op aspecten als leefbaarheid, kosten, verkeersveiligheid en robuustheid. Op overige aspecten zijn de alternatieven nagenoeg gelijkwaardig.
- Kostenbesparing ten opzichte van het bogenalternatief uit de Trajectnota/MER door het vervangen van de fly-over Schiphol–Haarlem door een verbindingslus in het knooppunt Badhoevedorp.
- Vergroting van de externe veiligheid ten opzichte van de huidige situatie en het toetsingsalternatief doordat het vervoer van gevaarlijke stoffen op grotere afstand van Badhoevedorp wordt gebracht.
- Verdere vergroting van het maatschappelijk draagvlak door het toevoegen van elementen die uit de inspraak naar voren kwamen.
- Een wens van Schiphol is dat een toekomstige aansluiting op de A4 van parkeerterreinen P3 en P4 niet onmogelijk moet worden gemaakt door de omlegging Badhoevedorp. Rijkswaterstaat bevestigt dat met de keuze voor het aangepaste bogenalternatief deze aansluiting niet onmogelijk wordt gemaakt en dat overigens de alternatieven hierin niet onderscheidend zijn. Te zijner tijd zal een eventuele daadwerkelijke realisatie getoetst moeten worden aan het aansluitingenbeleid.

De afwijkingen ten opzichte van het bogenalternatief uit de Trajectnota/MER zijn:

- De boog (fly-over) Schiphol-Haarlem is vervangen door een verbindingslus in het gereconstrueerde knooppunt Badhoevedorp;
- Er hebben enkele wijzigingen op de scope plaatsgevonden op verzoek van de regio per brief van 14 juli 2009.

#### *Vervangen boog Schiphol-Haarlem door een verbindingslus*

In de Trajectnota/MER waren ten zuidwesten van het knooppunt Badhoevedorp twee bogen voorzien voor de verbinding Haarlem-Schiphol vice versa. Na de vaststelling van de Trajectnota/MER is, vooruitlopend op het Standpunt en in lijn met de aanbevelingen van de commissie m.e.r., gekeken naar een optimalisatie van het knooppunt Badhoevedorp.

Daaruit is een variant ontstaan waarin de buitenste boog (de fly-over voor de verbinding Schiphol-Haarlem) is komen te vervallen. De buitenste boog wordt vervangen door een verbindingslus in het knooppunt Badhoevedorp. Deze verbindingslus heeft een ruimere boogstraal dan de huidige verbindingslus in het knooppunt en biedt voldoende capaciteit om de voorziene groei van het autoverkeer op te vangen.

#### *Scopewijzigingen*

Daarnaast zijn, op initiatief van en in overleg met de regionale partijen, de volgende wijzigingen op de scope doorgevoerd:

1. Een onderdoorgang onder de S106 en de A9 ter hoogte van het huidige tracé van de Schipholweg ten behoeve van een toekomstige HOV verbinding. Het risico van een kostenoverschrijding bij de realisatie van de onderdoorgang is klein en goed beheersbaar door mogelijke versoberingsmaatregelen;
2. Een viaduct voor alle verkeer ter hoogte van de Sloterweg over de omgelegde A9 in plaats van een onderdoorgang voor alleen fietsverkeer. In het merendeel van de inspraakreacties werd een voorkeur uitgesproken voor het openhouden van de Sloterweg voor alle verkeer. Dit onderdeel kan kostenneutraal worden uitgevoerd;
3. Het zodanig inrichten van het knooppunt Badhoevedorp dat een toekomstige omlegging van de Schipholweg niet onmogelijk wordt gemaakt. Ook dit onderdeel kan vrijwel kostenneutraal worden uitgevoerd.

Deze wijzigingen zijn zeer beperkt. Voor de afweging tussen de alternatieven uit de TN/MER hebben ze geen effect. In de toelichting op het OTB wordt hier nader op ingegaan.

De regionale partijen stellen voor deze wijzigingen een aanvullend budget van € 13 miljoen beschikbaar.

#### **Relatie met andere projecten**

De omlegging van de A9 bij Badhoevedorp heeft een relatie met de volgende projecten:

- Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA);
- Aanleg spitsstroken op de A4 vanaf het Ringvaartviaduct richting Amsterdam en op de A9 richting Alkmaar;
- Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL).

Deze relatie is voor wat de eerste twee projecten betreft verkeerskundig van aard: realisatie van beide projecten heeft gevolgen voor de verkeersstromen op de A9 bij Badhoevedorp. Realisatie van OV-SAAL is een voor-

waarde voor de ontwikkelingen in het scenario «Airport Corridor Schit-tert» (zie de paragraaf «Scenario's» op pagina 7).

## **Probleemanalyse en doelstelling**

### *Probleemanalyse*

Het omleggen van de A9 vindt allereerst zijn oorsprong in het streven van alle partijen om de leefbaarheid en de ruimtelijke structuur in Badhoevedorp te verbeteren. De omlegging van de A9 is dus niet primair gebaseerd op verkeerskundige gronden. Maar met deze omlegging worden ook stevige bereikbaarheidsknelpunten opgelost.

De huidige situatie, waarbij de A9 door de kern van Badhoevedorp loopt, zorgt voor een aantal problemen:

- De leefbaarheid in Badhoevedorp is een knelpunt. De A9 loopt dwars door de kern Badhoevedorp. Hierdoor ontstaan problemen op het gebied van sociale veiligheid en verkeersveiligheid, door smalle en lage onderdoorgangen. Daarnaast leidt het feit dat de weg op een dijk ligt tot visuele problemen. Eveneens veroorzaakt de weg milieuproblemen: er zijn veel woningen die bloot staan aan verhoogde concentraties fijnstof en stikstofdioxide en bij circa 5 000 woningen wordt de voorkeursgrens-waarde van 48 dB overschreden. Ten slotte leiden de vele files op de A9 tot sluipverkeer door het dorp;
- De bereikbaarheid van de regio is slecht. In de huidige situatie wordt, zeker in spijtijden, niet voldaan aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit. De opstoppingen op de A9 en in het knooppunt Badhoevedorp hebben tot gevolg dat de bereikbaarheid van de economische centra Haarlem en Amsterdam en een deel van de kop van Noord-Holland (onder meer Alkmaar) onvoldoende is. Bovendien wordt de bereikbaarheid van Schiphol bedreigd.
- De A9 zorgt voor een ruimtelijke barrière in Badhoevedorp. De A9 belemmert de ontwikkeling van een goede ruimtelijke structuur van Badhoevedorp.

### *Doelstellingen*

Doelstellingen van de omlegging van de A9 zijn:

- Betere leefbaarheid in de kern van Badhoevedorp. De barrièrewerking en de sociale onveiligheid, veroorzaakt door de A9, moet aanzienlijk verminderen. Daarnaast moet het sluipverkeer worden teruggedrongen. De hinder van geluid en lucht in Badhoevedorp moet verminderen en mag niet boven de wettelijke normen komen.
- Betere bereikbaarheid van de Amsterdamse regio en mainport Schiphol. De omlegging van de A9 heeft tot doel op een toekomstvast wijze de doorstroming te verbeteren in het knooppunt Badhoevedorp en tussen het knooppunt Badhoevedorp en het knooppunt Raasdorp. Daarnaast heeft de omlegging tot doel de bereikbaarheid van Schiphol en de ontsluiting van Parkstad te verbeteren.
- Een kwaliteitsimpuls geven aan de ruimtelijke structuur van Badhoevedorp. Er moet ruimte komen om een duurzame verbetering van de ruimtelijke structuur mogelijk te maken.

## **Onderzochte alternatieven**

In het kader van de Trajectnota/MER van de omlegging A9 zijn de volgende alternatieven nader uitgewerkt en onderzocht:

- Het nulalternatief (inclusief een noordelijke spitsstrook op de bestaande A9);
- Het toetsingsalternatief;
- Het T106-alternatief (het voorkeursalternatief uit 2006);
- Het Bogenalternatief;

- Het Bogen-binnenringalternatief;
- Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Het T106-alternatief en het bogenalternatief zijn ook opgenomen in de eerder gepubliceerde Startnotitie. Het bogen-binnenring-alternatief is voortgekomen uit de inspraakreacties op de startnotitie. Conform de bestuursovereenkomst zijn ook de effecten van benuttingsmaatregelen en reconstructie van het knooppunt Badhoevedorp bekeken. Dit alternatief heet het toetsingsalternatief. Dit alternatief dient om een vergelijking met de omleggingalternatieven te kunnen maken.

#### *Toetsingsalternatief*

Het toetsingsalternatief gaat uit van de aanleg van zowel een noordelijke als zuidelijke spitsstrook en bevat bovendien een reconstructie van het knooppunt Badhoevedorp. De reconstructie van het knooppunt houdt in dat een aantal lusvormige verbindingswegen wordt vervangen door semi-directe verbindingswegen. Het betreft de verbindingen Badhoevedorp (A9)–Amsterdam (A4) en Amstelveen (A9)–Den Haag (A4).

#### *T106-alternatief*

In het T106-alternatief wordt een verbinding tussen Haarlem en Schiphol vice versa mogelijk gemaakt door een nieuwe weg (T106) vanaf aansluiting Badhoevedorp door te trekken naar Schiphol. De T106 sluit in één richting (van en naar het zuiden) aan op de parallelrijbanen van de A4. Bij de aansluiting Badhoevedorp sluit de T106 aan op de toekomstige S106, richting Parkstad. De T106 kruist het onderliggend wegennet bovenlangs zonder verbindingen.

Het knooppunt Badhoevedorp is in dit alternatief niet volledig. In het knooppunt is het niet mogelijk om vanaf Badhoevedorp via de A9 de A4 richting het zuiden te rijden en vice versa.

#### *Bogenalternatief*

De omgelegde A9 kent in het bogenalternatief dezelfde ligging als in het T106-alternatief. Voor de verbinding Haarlem–Schiphol vice versa worden twee verbindingbogen aangelegd tussen de A4 en de omgelegde A9. Deze verbindingbogen zijn een onderdeel van het knooppunt Badhoevedorp, dat in dit alternatief dus wel als een volledig knooppunt is te beschouwen.

#### *Bogen-binnenringalternatief*

Dit alternatief is naar aanleiding van de inspraakreacties op de Startnotitie toegevoegd.

Het bogen-binnenring-alternatief verschilt met het bogenalternatief omdat hier, in plaats van twee verbindingbogen tussen de A9 en A4, alleen een verbindingboog A9–A4 voor de richting Haarlem–Schiphol wordt aangelegd. De verbinding Schiphol–Haarlem loopt via een nieuwe verbindingboog tussen de A4 en de A5 in het knooppunt De Hoek en niet via de A9.

Dit alternatief bevat daarmee geen volledig knooppunt Badhoevedorp, het is niet mogelijk om vanaf Schiphol richting Haarlem te reizen. De overige verbindingen zijn wel mogelijk. De driehoek A9–A4–A5 kan «rechtsom» worden gereden.

#### *Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)*

Het MMA zorgt vooral voor het opheffen van de negatieve effecten op Flora- en faunawet. Het MMA is het alternatief dat het best scoort op milieueffecten, aangevuld met de volgende extra milieumaatregelen:

- Tweelaags ZOAB;

- Natuurvriendelijke bermsloten langs de omgelegde A9;
- Berminrichting;
- Waterpartijen in verkeerslussen;
- Faunapassages;
- Groeiplaatsen voor de zwanebloem;
- Compensatie voor de bittervoorn;
- Vormgeven van ruimtelijke ontwikkelingen op het huidige tracé;
- Sociale veiligheid Sloterwegtunnel;
- Het Groene Carré Noord.

### **Vergelijking van de alternatieven**

Het toetsingsalternatief heeft nauwelijks andere effecten dan de autonome ontwikkeling. Behalve voor verkeer en vervoer zijn er geen verbeteringen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Aan de hoofddoelstelling van dit project, het verbeteren van de leefbaarheid, wordt in het geheel niet tegemoet gekomen. In relatie tot de doelstellingen is dit alternatief dan ook niet interessant.

De omleggingsalternatieven hebben wel belangrijke effecten. Voor verkeer en vervoer leveren de alternatieven waarbij de A9 wordt omgelegd een betere oplossing dan het toetsingsalternatief. Ook zorgen ze voor een verbetering van de sociale aspecten in Badhoevedorp. De veiligheidsrisico's met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen in Badhoevedorp verminderen door het weghalen van de A9 uit Badhoevedorp. De omlegging beperkt de luchtvervuiling in Badhoevedorp en zorgt voor een vermindering van de geluidhinder in de kern van Badhoevedorp.

Het belangrijkste negatieve effect van de omlegging is het versnipperen van de ecologische structuur en het overtreden van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet. Door het toepassen van extra milieumaatregelen uit het MMA zorgen de omleggingsalternatieven echter ook voor een ecologische verbetering.

### **Watertoets**

De Watertoets is een instrument om de waterdoelstellingen beter mee te nemen in de ruimtelijke plannen en besluiten, waarbij er onder meer aandacht is voor wateroverlast en overstromingen. De formele momenten waarop de Watertoets wordt gebruikt, vallen samen met de formele momenten in de tracé/m.e.r.-procedure. Als onderdeel van de watertoets is overlegd met de waterbeheerder van het plangebied, het hoogheemraadschap van Rijnland. Door middel van de watertoets is invulling gegeven aan compensatie van verhard oppervlak en aanpassing van het watersysteem.

### **Robuustheid**

Het hoofdwegennet van het studiegebied is in de huidige situatie zeer robuust. Dit komt vooral door de aanwezigheid van de driehoek bestaande uit de A4, A5 en A9. De Schipholweg heeft in het studiegebied een drietal afslagen (in)direct op de A9 en geeft daarmee de A9 een zekere robuustheid.

Ten opzichte van de huidige situatie neemt de robuustheid van het wegennet toe door de geplande capaciteitsuitbreiding. De A5 zorgt, door de komst van de A5 Westrandweg, voor alternatieve routemogelijkheden indien er calamiteiten zijn op bijvoorbeeld de A10, A9 of A4.

## Scenario's

Bij de effectbeoordeling in de Trajectnota/MER is rekening gehouden met ontwikkelingen in het gebied die al bekend zijn, zoals de geplande aanleg van het Groene Carré. Ook wordt gerekend met een bepaalde economisch groei volgens het gebruikelijke scenario: het European Coördination (EC-)scenario.

In de Trajectnota/MER zijn de effecten van de A9 ook onderzocht bij andere scenario's voor ruimtelijke ontwikkeling, dan de autonome ontwikkeling. Er zijn, naast het referentiescenario, twee alternatieve scenario's ontwikkeld voor de invulling van deze ruimte:

- 'Airport Corridor Schittert';
- 'Armoe Troef'.

De verschillende scenario's leveren geen wezenlijk andere verkeersstromen op. In het scenario «Armoe Troef» zijn de verkeersstromen minder, maar de A9 met 2 x 3 rijstroken is nog steeds noodzakelijk. In het scenario «Airport Corridor Schittert» verschilt de verkeerssituatie nauwelijks van het referentiescenario. Ook de onderlinge vergelijking tussen de onderzochte alternatieven verandert niet of nauwelijks. Een belangrijke constatering voor het scenario «Airport Corridor Schittert», is dat bij deze ontwikkelingen de aangenomen verbetering van de OV-verbindingen en verbetering van het onderliggend wegennet een voorwaarde is.

## Advies commissie m.e.r. en inspraakreacties

Na de ter inzagelegging van de Trajectnota/MER heeft de commissie voor de milieueffectrapportage een advies uitgebracht. Daarnaast is gedurende een periode van 6 weken inspraak mogelijk geweest.

Hieronder wordt het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage gegeven, de inspraakreacties van de betrokken bestuursorganen en de overige inspraakreacties. Alle insprekers ontvangen een brief met dit standpunt als bijlage. De feitelijke (en formele) beantwoording van de reacties van de insprekers vindt plaats in het OTB.

### *De Commissie voor de milieueffectrapportage*

Op 17 september 2008 heeft de commissie m.e.r. haar advies uitgebracht over de omlegging A9 Badhoevedorp. De commissie komt in het advies tot de volgende conclusies:

#### «Oordeel over het MER

De Commissie is van mening dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is. Het MER is systematisch van opzet en goed geïllustreerd. De probleemstelling en doelstellingen zijn duidelijk verwoord en alternatieven worden consequent getoetst op milieueffecten en doelbereik.»

«De effecten van de alternatieven op de luchtkwaliteit zijn voldoende onderzocht in het MER en het bijlagerapport. Uit het MER volgt dat de luchtkwaliteit op bepaalde locaties verbetert, maar dat op andere locaties overschrijding van grenswaarden zal optreden. Voor maatregelen om deze overschrijdingen tegen te gaan wordt verwezen naar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dat in juli 2009 van kracht wordt. Gesteld wordt dat met deze maatregelen overschrijding van grenswaarden wordt voorkomen. De Commissie acht deze stelling aannemelijk, maar het is op basis van het MER niet duidelijk in hoeverre de uitgangspunten voor de omlegging van de A9 in het NSL overeen komen met de uitgangspunten in het MER.»

«De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming de in het MER gehanteerde uitgangspunten (verkeersintensiteiten, locatie van de omlegging) te vergelijken met de gegevens zoals opgenomen in de NSL Saneringstool.» Ik heb laten nagaan of de in het MER gehanteerde uitgangspunten te vergelijken zijn met de gegevens zoals opgenomen in de NSL Saneringstool. De enige discrepantie is het snelheidsregime. Een deel van de A9 zal in de gebruiksfase 120 km/u worden en een deel 100 km/u (zoals in de huidige situatie). In het NSL is voor het gehele tracé 120 km/u aangehouden. Dit houdt in dat de reële situatie gunstiger is dan de situatie die in het NSL is aangehouden. Ik voorzie daarom geen juridisch beletsel in het verdere verloop van deze procedure.

#### *De betrokken bestuursorganen*

Er zijn inspraakreacties ontvangen van de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland. De essentie van hun inspraakreacties is als volgt:

#### *Gemeente Haarlemmermeer*

##### Verkeer en Vervoer

- Gemeente Haarlemmermeer wil graag zien dat de aansluiting Badhoevedorp wordt vormgegeven conform de in de Startnotitie aangehouden vormgeving;
- Indien de A9 de Schipholweg hoog kruist, dient het viaduct voldoende lengte te hebben om aan verkeerskundige, recreatieve, cultuurhistorische en ecologische aspecten tegemoet te komen;
- De gemeente wil een bevestiging van het afwaarderen van de Schipholweg van 80 naar 50 km/uur;
- De Gemeente wil een bevestiging dat de kruising van de Sloterweg met de A9 ook geschikt zal zijn voor hulpdiensten.
- De gemeente wil concreet zien welke fietsverbindingen er gerealiseerd gaan worden en hoe de veiligheid gegarandeerd wordt. De combinatie van een fietsroute met de Groene As dient onderzocht te worden.

##### Geluid en trillingen

De gemeente vraagt zich af of er bij de geluidsberekeningen rekening gehouden is met gebiedsontwikkeling.

##### Luchtkwaliteit

De gemeente vraagt zich af of in het NSL ook ontwikkelingen van het onderliggend wegennet rond Badhoevedorp zijn opgenomen.

##### Flora en fauna

De gemeente wil weten hoe de Groene As in de omlegging wordt verwerkt, in het bijzonder in het knooppunt Badhoevedorp.

##### Bodem en water

Gevraagd wordt mee te werken aan een duurzaam watersysteem, integraal met alle ontwikkelingen die gaan plaatsvinden in het kader van het masterplan Badhoevedorp en de gebiedsontwikkeling.

#### *Provincie Noord-Holland*

De wens is een zo spoedig mogelijke openstelling van de omgelegde A9. Er is geen duidelijke voorkeur voor een van de alternatieven. Van belang is de aansluiting van het onderliggend wegennet op het hoofdwegennet. Uitgangspunt dient te zijn dat op het niveau van het onderliggend wegennet een doorgaande west-oostverbinding in stand blijft en dat de mogelijkheid blijft bestaan een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding te realiseren tussen Haarlem en Zuidas/Schiphol.

### *Overige inspraakreacties*

Overige inspraakreacties kwamen van omwonenden, inwoners van Badhoevedorp en het bedrijfsleven. Deze reacties waren in hoofdlijnen als volgt:

- In grote meerderheid tegen het T106-alternatief;
- Schipholweg en Sloterweg toegankelijk houden voor alle verkeer;
- Nemen van geluidsmaatregelen, met name rondom het nieuwe knooppunt Badhoevedorp.

### **Financiën**

Het taakstellend budget voor de omlegging van de A9 bedraagt € 315,7 miljoen (inclusief BTW en € 21 miljoen BLD-bijdrage, prijspeil 2009). Dit is, conform de bestuursovereenkomst van 31 oktober 2005, inclusief bijdragen van de volgende partijen (bedragen inclusief BTW, prijspeil 1-1-2005):

- De provincie Noord-Holland draagt € 15 miljoen bij;
- De gemeente Haarlemmermeer draagt € 16,5 miljoen bij;
- De gemeente Haarlemmermeer draagt in tranches € 90,9 miljoen bij;
- De Stadsregio Amsterdam draagt € 10,5 miljoen bij;
- De N.V. Luchthaven Schiphol draagt € 15 miljoen bij.

De scopewijzigingen resulteren in een ophoging van het taakstellend budget met € 13 miljoen (gefinancierd door de regio). Daarmee resulteert een taakstellend budget van € 328,7 miljoen. Het project blijft naar verwachting binnen dit taakstellend budget.

### **Vervolg van de procedure**

Het standpunt zal worden uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit. Dit zal naar verwachting in het najaar van 2010 ter inzage worden gelegd. Belanghebbenden en betrokkenen kunnen in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling inspreken.

Na afweging van alle binnengekomen reacties zal ik, in overeenstemming met de Minister van VROM, in de eerste helft van 2011 het definitieve Tracébesluit (TB) vaststellen. Tegen het Tracébesluit is beroep mogelijk bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Uitgaande van een beroepsprocedure van een jaar, zal er naar verwachting medio 2012 een onherroepelijk TB liggen. Als de Crisis- en Herstelwet van kracht is, zal de termijn voor de beroepsprocedure overigens zijn teruggebracht tot een half jaar. In dat geval ligt er naar verwachting ultimo 2011 een onherroepelijk TB.

Wanneer het TB onherroepelijk is, kan direct worden gestart met de uitvoering. De aanbestedingsprocedure van het D&C-contract (Design & Construction contract) is parallel aan de TB-procedure uitgevoerd. Het contract zal volgens planning begin 2011 worden gegund. Vervolgens heeft de betreffende marktpartij tenminste een jaar tijd voor ontwerp- en voorbereidende werkzaamheden. Conform planning zal de omlegging van de A9 in 2015 gereed zijn. Er is daarna nog een jaar nodig om de bestaande A9 tot maaiveld te verwijderen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings