

Centrum Publieksparticipatie
OTB omlegging A9 Badhoevedorp
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Badhoevedorp, 8 augustus 2011

Geachte meneer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u onze reactie van de Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp op het OTB Omlegging A9. Zoals u weet is de Dorpsraad Badhoevedorp de initiatiefnemer van de A9om!-actie, welke een belangrijke impuls was voor het besluit tot omlegging van de A9. Het is nu het officiële moment om te toetsen of Rijkswaterstaat haar ambities en beleidskeuzes, zoals ook vastgelegd in de bestuursovereenkomst met Schiphol, gemeente Haarlemmermeer, provincie e.a., waarmaakt en of de plannen vallen binnen de wettelijke kaders.

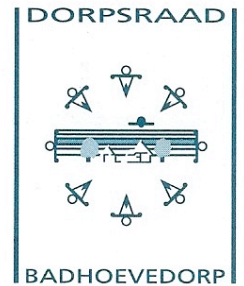
Ons algemene oordeel

De omlegging van de A9 heeft een dubbeldoelstelling. Het primaire doel van de omlegging is het verbeteren van de leefbaarheid in Badhoevedorp. Het andere doel is het verbeteren van de doorstroming op het hoofdwegenet.

Wij hebben de indruk dat de laatste doelstelling lijkt te worden gehaald. Daarbij gaat de leefbaarheid voor een deel van Badhoevedorp er op vooruit, maar voor een ander deel zal deze verslechteren. Tevens is geen rekening gehouden met nieuwbouwlocaties die gezamenlijk zijn overeengekomen, maar nu mogelijk niet kunnen worden gerealiseerd.

Het is daarbij van belang te constateren dat 'leefbaarheid' een andere betekenis heeft dan 'voldoen aan de wettelijke normen'. De huidige situatie voldoet mogelijk aan de wettelijke normen voor milieu en geluid, maar voldoet o.i. niet aan de normen voor leefbaarheid.

- Voor een groot aantal woningen zal de geluidsbelasting verslechteren en boven de streefwaarden gaan vallen. De luchtkwaliteit in het oostelijk deel van het dorp zal aanmerkelijk verslechteren.
- Met de bebouwing met 500 woningen op het terrein Schuilhoeve, welke één op één volgt uit de bestuursovereenkomst, wordt geen rekening gehouden. Dit kan op z'n minst dubieus worden genoemd omdat ook RWS de bestuursovereenkomst heeft ondertekend waarin deze uitbreiding is vastgelegd en is overeengekomen dat beide deelprojecten ("Weg-" en "Ontwikkelingslocaties") elkaar niet mogen hinderen.



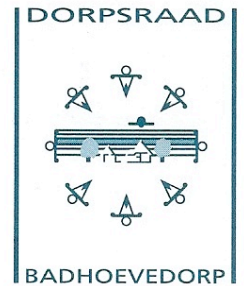
- In het huidige ontwerp van de op- en afrit Badhoevedorp wordt de bereikbaarheid van Badhoevedorp aanmerkelijk slechter dan in de huidige situatie.
- Onderdeel van de bestuursovereenkomst is het afwaarderen van de huidige Schipholweg en dat er een omgelegde variant komt. Het is niet duidelijk of er met de laatste versie van het ontwerp van de op- en afrit Badhoevedorp, zoals besproken op de voorlichtingsbijeenkomst van 13 juli 2011, rekening is gehouden met deze afwaardering.
- Het vernieuwde en uitgebreide knooppunt Badhoevedorp (A4/A9) is niet visueel en niet ruimtelijk ingepast in de omgeving. Vanuit het dorp gezien is dit een aanzienlijke verslechtering. In zijn totaliteit is de ruimtelijke inpassing vanuit de richting van het dorp gezien geen item in het plan en ook niet bij de gemaakte keuzes.
- Het effect op de luchtkwaliteit kunnen wij niet beoordelen, daar de beschrijvende onderliggende rapporten niet in het beschikbare dossier zijn opgenomen. De cijfers over 2009 en 2010 tonen nu reeds aan dat voor Badhoevedorp de maximaal toegestane niveaus zijn bereikt. En het is niet aangetoond dat het oostelijk Badhoevedorp onder de wettelijke normen blijft na de omlegging.

Indien u het niet eens bent met bovenstaande constatering willen wij u verzoeken deze, bij voorkeur kwantitatief, te weerleggen.

Integraliteit aanpak

Zoals hiervoor reeds geschetst, vinden wij het oostelijke deel van het plan – het knooppunt met omgeving – een groot zorgpunt. Ons inziens wordt daar een nieuw probleemgebied rondom de A9 gecreëerd. De integraliteit tussen dorp en A9 ontbreekt hier naar onze mening volledig. Dit vinden wij een principieel punt, vandaar enkele vragen:

- Zijn de bestuursovereenkomst voor de omlegging van de A9 en het voorliggende plan voor de omlegging van de A9 volgens u onlosmakelijk met elkaar verbonden?
- Zo ja, waarom kiest u dan niet voor een integrale aanpak waarbij met alle ruimtelijke consequenties van de uitvoering van de bestuursovereenkomst rekening wordt gehouden en dus duurzame oplossingen worden geboden voor het beperken van geluidshinder en verbeteren van de luchtkwaliteit?
- En zo niet, waarom gaat u bij de effectbeoordeling er dan wel van uit dat er in het dorp na de omlegging bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen zoals vastgelegd in de bestuursovereenkomst plaatshebben?
- Kunt u aangeven welke bestuursrechtelijke en privaatrechtelijke (principe-)afspraken er gemaakt zijn tussen het Rijk en haar bestuurlijke partners voor de omlegging, buiten de bestuursovereenkomst? Wij doen hierbij beroep op de Wet Openbaarheid Bestuur.



Taakstellend budget i.r.t. omgevingskwaliteit en leefbaarheid

Het project heeft een taakstellend budget van ca. 300 miljoen Euro, welke volgens u randvoorwaardelijk is. In de OTB fase na de MER heeft u diverse bezuinigingen op het ontwerp moeten doorvoeren vanwege nieuwe inzichten en randvoorwaarden. Zo diende er voor het NRM+ scenario een besparing van 25 miljoen Euro doorgevoerd te worden. Het lijkt er op dat deze besparingen eenzijdig ten laste van de omgevingskwaliteit en leefbaarheid zijn gekomen.

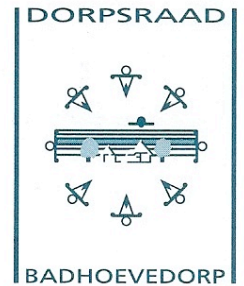
- Kunt u aangeven welke inzichten, uitgangpunten en uitwerkingen er in het OTB t.o.v. de MER zijn doorgevoerd en wat hiervan de consequenties zijn voor de effectbeoordeling destijds in de MER? M.a.w. is de effectbeoordeling in de MER op basis van de toenmalige globale plannen nog in overeenstemming met het OTB, bijvoorbeeld t.a.v. de gehanteerde verkeersintensiteiten en de kostenramingen?
- Kunt u aangeven of u in de OTB-fase het significant goedkopere bogenbinnenring-alternatief als voorkeursalternatief heeft overwogen om zo minder te hoeven bezuinigen op de omgevingskwaliteit? Zo ja, kunt u ons verslag doen van de afweging die u heeft gemaakt?
- Kunt u aangeven in hoeverre er bij de kunstwerken reeds wordt geanticipeerd op de 2x4 rijstroken in de toekomst en wat hiervan de extra kosten zijn t.o.v. een sec 2x3 variant?
- Bent u bereid om het aanbestedingsvoordeel t.o.v. het taakstellend budget in te zetten voor de omgevingskwaliteit, bijvoorbeeld de landschappelijke inpassing?
- Bent u bereid voor het verbeteren van de omgevingskwaliteit samenwerking te zoeken met andere partijen voor het vinden van de noodzakelijke financiering en bent u bereid eventuele verbeteringen op te nemen in de volgende versie van het ontwerp?

Tenslotte de directe aanleiding: leefbaarheid

De minimale landschappelijke inpassingen in het huidige ontwerp en het compenseren van groenvoorzieningen op locaties die nauwelijks bijdragen tot de verbetering van de leefbaarheid, staan op gespannen voet met de primaire aanleiding voor de omleiding. Daarmee wordt slechts de doorstroming verbeterd, de leefbaarheid lijkt de sluitpost in de begroting.

Vaststellend dat de leefbaarheid (geluid en mogelijke ook luchtkwaliteit) in Badhoevedorp Oost en Zuid reeds bij de aanleg van 2x3 rijstroken vermindert, is het aannemelijk dat bij een toekomstige uitbreiding naar 2x4 rijstroken, aanzienlijke aanvullende maatregelen noodzakelijk zullen zijn.

- Is het ook de mening van RWS dat de verbetering van de leefbaarheid het primaire doel was van de omlegging?
- Welke aanvullende maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid kunnen worden genomen zodat de verslechtering nu reeds kan worden beperkt?



- Als nu reeds een uitbreiding naar 2x4 rijstroken verwacht wordt, is het dan niet aannemelijk dat nu geplande voorzieningen ter beperking van geluidshinder zullen moeten worden vervangen waarbij er sprake zal zijn van kapitaalvernietiging?
- Op welke wijze kan nu reeds worden geanticipeerd op de uitvoering van aanvullende maatregelen bij uitbreiding naar 2x4 rijstroken en de ontwikkeling van de nieuwbouw in de Schuilhoeve, waarbij duurzame voorzieningen ontstaan die niet alleen aan de wettelijke bepalingen voldoen maar ook de leefbaarheid verbeteren?
- Naast de maatregelen om het dorp af te schermen van het geluid en luchtvervuiling t.g.v. de A9 en zijn toekomstige uitbreidingen, welke maatregelen heeft RWS overwogen en genomen om deze problemen bij de bron aan te pakken?
- Op welke wijze is rekening gehouden met de ecologische hoofdstructuur, in het bijzonder tussen het dorp en de A4 inclusief de westelijke afrit naar Haarlem? Ter hoogte van het kantorenpark Schuilhoeve lijkt er geen enkele ruimte te zijn overgebleven.
- Welke mogelijkheden ziet RWS om de beschikbare groencompensatie te gebruiken als buffer tussen de A4-A9 en Badhoevedorp-Oost en -Zuid in plaats van het opvullen van de verkeersslussen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een groene wal in plaats van geluidsschermen?
- Welke onderzoek heeft RWS laten doen voor het reduceren van luchtvervuiling en de overlast daarvan voor Badhoevedorp en welke mogelijkheden zijn daarbij overwogen?
- Welke afstemming heeft plaatsgevonden met de andere partners in de bestuursovereenkomst, in het bijzonder Schiphol, om de problemen ten gevolge van stapeling van geluid en vervuiling van verschillende bronnen te beoordelen en welke maatregelen tot reductie daarvan zijn daarbij overwogen?

In afwachting van uw reacties en in het vertrouwen dat RWS als medeverantwoordelijke partij voor het verbeteren van de leefbaarheid in Badhoevedorp met een aantal goede antwoorden en concrete voorstellen zal komen. Verbetering van de leefbaarheid in Badhoevedorp, daar ging het toch om?

Hoogachtend,

Rebecca van Kooperen
Voorzitter

Joke Schutte
Secretaris