



Startbeslissing MIRT-verkenning Rottepolderplein

Datum 14 november 2018
Status Definitief



Datum: 14 november 2018

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Inhoud

Inhoud—2

1 Inleiding—3

- 1.1 Aanleiding voor de startbeslissing A9 Rottepolderplein—3
- 1.2 Afbakening: project- en studiegebied—4
- 1.3 Leeswijzer—5

2 Opgave en doelstelling—6

- 2.1 De A9 is nationaal en regionaal van groot belang—6
- 2.2 Bereikbaarheidsopgave—6
- 2.3 Doelstelling van de verkenning—7
- 2.4 Verkenning is onderdeel van het bereikbaarheidsprogramma MRA—7
- 2.5 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen—8
- 2.6 Gedragen beeld van de opgave—8

3 Aanpak, oplossingsrichtingen en procedure—9

- 3.1 De MIRT-verkenning bestaat uit vier fases—9
- 3.2 Scope en uitwerking oplossingsrichtingen—10
- 3.3 Omgang met meekoppelkansen en duurzaamheid—11
- 3.4 Bekostiging van maatregelen—12
- 3.5 De Tracéwetprocedure zonder (sectorale) structuurvisie wordt gevolgd—12
- 3.6 De planning tot aan realisatie—13

4 Organisatie—14

- 4.1 Rijk en regio werken samen aan de MIRT-verkenning—14
- 4.2 Participatieproces—15

Bijlage A Bronnenlijst—16

Bijlage B Betrokken stakeholders bij totstandkoming startbeslissing—17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de startbeslissing A9 Rotteplein

Naar aanleiding van het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) is in het bestuurlijk overleg MIRT van maart 2018 besloten tot een verkenning naar de ontvlechting van het Rotteplein (A9). Het Rotteplein is één van de oudste knooppunten van Nederland en is een knelpunt uit de NMCA 2017. Het Rotteplein vormt een belangrijk onderdeel van de 'draaischijf' rond Amsterdam. Voor het functioneren van deze draaischijf is het noodzakelijk dat dit knooppunt een optimale doorstroming kent.

In het MIRT-onderzoek NowA is geconstateerd dat er knelpunten zijn ten aanzien van de doorstroming in Rotteplein. Zo zijn onder meer hoge I/C-verhoudingen op enkele wegdelen geconstateerd. Met name het weefvak op de westbaan van de A9 (in zuidelijke richting) zorgt momenteel voor opstoppingen. Het wegvak A9 in noordelijke richting kent ook problemen in de doorstroming, maar in mindere mate dan de Westbaan.

Conclusies BO MIRT

- ❖ Het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) heeft aangetoond, dat knelpunten in de A9 niet kunnen worden opgelost zonder te investeren in weginfrastructuur. In dat licht heeft de stuurgroep NowA in het najaar van 2017, met deelnemers van Rijk en regio, aanbevolen een MIRT-verkenning te starten naar de A9 Rotteplein. Het Rotteplein is een van de oudste knooppunten van Nederland en het is ook een knelpunt uit de NMCA 2017.
- ❖ Rijk en regio besluiten:
 - In het voorjaar van 2018 een MIRT-verkenning te starten voor de ontvlechting van het Rotteplein (A9) in beide richtingen. Hiervoor wordt €30 miljoen gereserveerd uit het programmabudget.
 - De effecten van deze ontvlechting in kaart te brengen en te betrekken bij een toekomstige beslissing over het al dan niet starten van een MIRT-verkenning naar een verbreding van de A9 Rotteplein-Wijkertunnel.

Uit het MIRT-onderzoek NowA kwam de ontvlechting van het Rotteplein naar voren als een logische maatregel in de verbetering van de autobereikbaarheid op de A9 (conclusie, eindrapport NowA d.d. september 2017). Door het scheiden van de verschillende verkeersstromen (ontvlechten) in beide richtingen kan de doorstroming op het knooppunt naar verwachting verbeterd worden. Een combinatie met maatregelen aan het verkeersplein ligt daarbij voor de hand.

Op grond van dit onderzoek heeft de minister van IenW besloten om een startbeslissing te nemen voor het uitvoeren van een MIRT-verkenning. In deze MIRT-verkenning zal inzicht verkregen worden op welke manier de doorstroming in het Rotteplein het beste kan worden verbeterd. Daartoe zal een nadere probleemanalyse worden uitgevoerd, zullen verschillende (technische) alternatieven uitgewerkt en beoordeeld worden op basis waarvan een voorkeursalternatief kan worden geselecteerd.

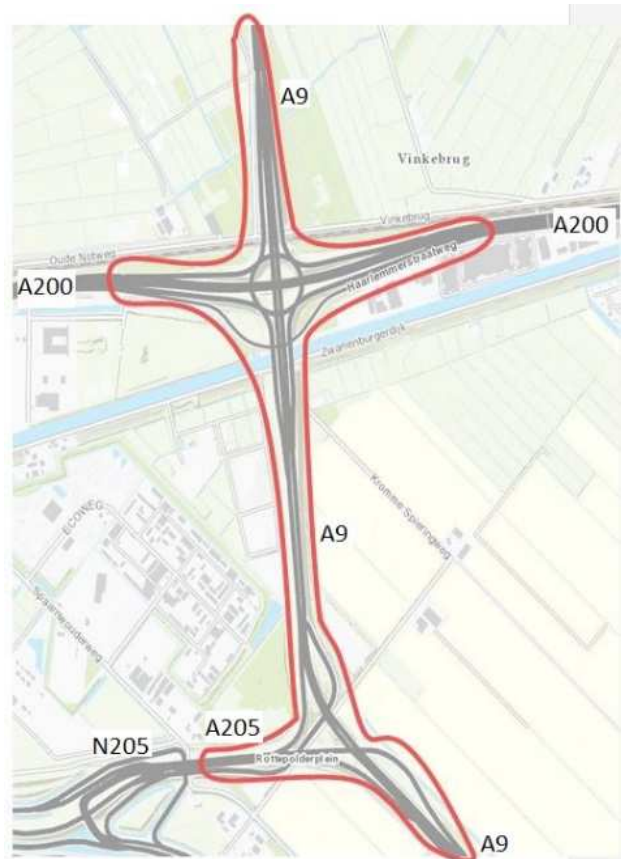
De verkenning vangt aan met een startbeslissing zoals in artikel 2 lid 1 van de Tracéwet is vastgelegd. Deze startbeslissing is genomen door de Minister van

Infrastructuur en Waterstaat en is tot stand gekomen na consultatie van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, het Hoogheemraadschap van Rijnland en de gemeenten Haarlem (mede namens de regio Zuid-Kennemerland), Velsen (mede namens de regio IJmond) en Haarlemmermeer. Hiermee wordt voldaan aan de in de Tracéwet gestelde vereiste om bij de voorbereiding van de startbeslissing relevante bestuursorganen te betrekken. Deze startbeslissing is gedeeld met de Tweede Kamer en geplaatst in de Staatscourant.

1.2 Afbakening: project- en studiegebied

De scope van de verkenning A9 Rottepolderplein bestaat uit een projectgebied en een studiegebied. Het projectgebied (zie omljnd gebied in figuur 1) betreft het volledige knooppunt Rottepolderplein, met daarbij inbegrepen de aansluitingen op de A200 en A205. Meer concreet omvat het projectgebied de volgende verbindingen: de A9 van hectometerpaal 40.8 tot 43.7 met een lengte van 2,8 km, de A205 van hectometerpaal 3.4 tot aan de aansluiting met de A9 en de A200 van hectometerpaal 8.5 tot 9.9. Het projectgebied is het gebied waarbinnen in de Verkenning wordt gezocht naar kansrijke maatregelen voor de ontvlechting van het knooppunt in beide richtingen. Dat neemt uiteraard niet weg dat uit de verkenning naar voren kan komen dat ook (kleine) aanpassingen nodig zijn die net buiten het projectgebied liggen om de ontvlechting mogelijk te maken.

Het studiegebied reikt verder dan het projectgebied; dit is het gebied waarvoor de effecten van de onderzochte maatregelen in beeld worden gebracht. De omvang van het studiegebied kent geen harde grenzen. Het studiegebied wordt bepaald door te verwachten effecten van de maatregelen en verschilt daarmee per te onderzoeken aspect. In het BO-MIRT is afgesproken om met het oog op een eventuele studie naar een verbreding van de A9 tussen Rottepolderplein en de Wijkertunnel de effecten van de ontvlechting voor in elk geval dit traject in beeld te brengen. Daarnaast wordt ook de impact op het functioneren van de draaischijf rond Amsterdam ook bestudeerd in deze Verkenning.



Figuur 1: Projectgebied

1.3

Leeswijzer

Deze startbeslissing is als volgt opgebouwd. Dit hoofdstuk, *Hoofdstuk 1*, beschrijft de aanleiding en afbakening van deze MIRT-verkenning. *Hoofdstuk 2* gaat in op het doel en de opgaven van deze Verkenning en relevante ruimtelijke ontwikkelingen. *Hoofdstuk 3* beschrijft globaal de aanpak van de Verkenning met aandacht voor onder meer het wettelijk kader, de te volgen procedure, de te onderzoeken oplossingsrichtingen, de omgang met potentiële 'meekoppelkansen', de bekostiging en een planning op hoofdlijnen. Tot slot geeft *hoofdstuk 4* inzicht in de organisatie en het participatieproces.

2 Opgave en doelstelling

2.1 De A9 is nationaal en regionaal van groot belang

De A9 vormt een cruciale verbinding binnen de provincie Noord-Holland. Het is voor bewoners en bedrijven in en aan de A9-corridor een belangrijke verkeersader van en naar de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en is een belangrijke schakel in het functioneren van de draaischijf rond Amsterdam. Daarnaast is de A9 een belangrijke verbinding richting Den Haag (A5), luchthaven Schiphol (A4), Amsterdam (A10) en Utrecht (A2).

Het Rottepolderplein ligt centraal tussen Haarlem en Amsterdam, en in de nabijheid van luchthaven Schiphol. Daarmee vormt het één van de drukste knooppunten in de MRA. Voor de (inter)nationale concurrentiepositie is verbetering van de bereikbaarheid en doorstroming in het gebied essentieel. Dit is ook beklemtoond in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), waarin de MRA als grootstedelijke regio is aangemerkt. Het verbeteren van de bereikbaarheid van deze regio is daarmee een opgave van nationaal belang.

In NowA is verder geconcludeerd dat het Rottepolderplein altijd aanpak behoeft, indien er ook op de A9 zelf aan opwaardering gedacht wordt. Het vormt dus een voorwaarde voor eventuele verdere oplossingsrichtingen.

2.2 Bereikbaarheidsopgave

Het toenemende verkeersaanbod en de toenemende congestie hebben als effect dat de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid van economisch belangrijke locaties in de MRA steeds verder onder druk komt te staan. Dit geldt ook voor het deel van de A9 ter hoogte van het Rottepolderplein.

In het MIRT-onderzoek NowA is onder meer geconstateerd dat in het lage groeiscenario (RC) op enkele wegdelen in het knooppunt een relatief hoge I/C-verhouding ontstaat (weinig restcapaciteit op de weg). In het hoge groeiscenario (GE) loopt dit verder op.

In de meer recente NMCA 2017 staat Rottepolderplein (als onderdeel van twee trajecten nl. Heiloo – Rottepolderplein en Rottepolderplein – Badhoevedorp) in de file top 50 voor scenario hoog.

Ook uit de meest recente verkeersberekeningen met het NRM-model (2018)¹ blijkt dat in zowel het lage als hoge scenario voor 2030 enkele wegvakken hoge I/C-verhoudingen kennen in de spitsen. Zo zit de hoofdrijbaan Rottepolderplein-Haarlem Zuid (westkant) in de ochtendspits in scenario Laag bijvoorbeeld op 96% van haar capaciteit en zit de enkele weefstrook (oostkant) naar de rotonde gedurende beide spitsen en de restdag boven de 90% van de capaciteit in scenario Hoog.

Tevens is in NowA geconcludeerd dat de knelpunten op het hoofdwegennet het grootst zijn in het zuidelijk deel van de A9-corridor. Maatregelen voor de A9 ter verbetering van de bovenlokale bereikbaarheid zullen logischerwijs een

¹ Bron: Rijkswaterstaat, West Nederland Noord.

opeenvolging hebben van zuid naar noord. De maatregel voor het ontvlechten van het Rotteplein vormt derhalve een logisch startpunt om de autobereikbaarheid te verbeteren.

Opgemerkt wordt dat in de probleemanalyse van de MIRT-verkenning de opgave nader gedetailleerd zal worden.

2.3 Doelstelling van de verkenning

Het Rotteplein is één van de oudste knooppunten van Nederland en is op een manier ingericht die niet berekend is op de huidige en toekomstige verkeersstromen. Het doel van deze MIRT-verkenning is het verbeteren van de verkeersdoorstroming in knooppunt Rotteplein. Zoals geconstateerd in NowA is ontvlechten daarbij een mogelijk kansrijke maatregel. Met het ontvlechten in beide richtingen worden verkeersstromen zoveel mogelijk gescheiden waarmee het aantal weefbewegingen wordt teruggebracht. Hiermee zal naar verwachting de doorstroming en ook de verkeersveiligheid verbeteren, hoewel dit laatste in het voortraject van deze verkenning niet als expliciet doel is genoemd. Het huidige niveau van verkeersveiligheid op het Rotteplein geeft op zichzelf geen aanleiding om het knooppunt te ontvlechten. Nu om redenen van doorstroming wel tot deze verkenning wordt overgegaan, zal uiteraard de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt zijn.

Voor het verbeteren van de doorstroming worden in deze verkenning enkele alternatieven uitgewerkt. Deze zullen worden beoordeeld op hun effecten waarna een keuze kan worden gemaakt voor een voorkeursalternatief. Het in beeld brengen van de effecten gebeurt op netwerkniveau: niet alleen de effecten op het HWN, maar ook die op het OVN worden in beeld gebracht en meegewogen bij de besluitvorming over het Voorkeursalternatief. Het uitgangspunt is dat de verkeersveiligheid in de nieuwe situatie nooit zal mogen afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast zal verkeersveiligheid een belangrijke indicator zijn bij de vergelijking van eventuele varianten.

De verkenning zal er op gericht zijn om – gegeven het taakstellende budget van € 30 miljoen - voor de ontvlechting slimme manieren te verzinnen. Bekeken zal moeten worden wat de meest effectieve ingrepen zijn om tot een betere doorstroming te komen. Veelal worden in een MIRT-verkenning ook andere maatregelen onderzocht om zonder fysieke ingrepen dit doel te bereiken. In deze MIRT-verkenning zal dat echter niet gebeuren. De reden hiervoor is dat in NowA is geconstateerd dat het ontvlechten van dit knooppunt hoe dan ook winst (no regret) zal opleveren.

2.4 Verkenning is onderdeel van het bereikbaarheidsprogramma MRA

Deze verkenning maakt onderdeel uit van het gebiedsgerichte Bereikbaarheidsprogramma van de Metropoolregio Amsterdam (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid). Binnen dit programma werken Rijk en regio samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid in de MRA. De diverse opgaven die in deze regio spelen, zoals de ontwikkeling van economische toplocaties, woningbouwopgaven en het daily urban system, worden in het programma in beeld gebracht. Vervolgens wordt breed gekeken welke maatregelen, infrastructureel en niet-infrastructureel, kansrijk zijn om de bereikbaarheid, gegeven de opgaven, op peil te houden en te verbeteren. Concrete voorbeelden van zaken die spelen binnen dit programma en

raakvlak hebben met deze verkenning zijn de verbinding A8 – A9 en de ontwikkeling van Havenstad en Amsterdam. Eventuele kansen of wensen die in deze verkenning naar voren komen, maar buiten de specifieke scope vallen, kunnen mogelijk wel in dit bredere programma worden opgepakt.

2.5 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen

In de directe omgeving van het Rottepolderplein is sprake van de volgende relevante ontwikkelingen, plannen en projecten die (mogelijk) van invloed zijn op de opgave voor het knooppunt:

- Corridorstudie Amsterdam-Hoorn;
- De nieuwe N200 en afwaardering deel N200;
- A9 Badhoevedorp – Holendrecht;
- Ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder de ontwikkeling van Sugar City en bedrijventerrein de Nieuwe Liede en woningbouwplannen in Haarlem;
- Aanpassing knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel;
- Zuidelijke ring Haarlem (als onderdeel van de regioring rond Haarlem/Zuid-Kennemerland);
- Ontwikkelingen op het gebied van toerisme;
- Regionaal OV-Toekomstbeeld.

Bovenstaande lijst is niet limitatief en wordt tijdens de looptijd van deze verkenning aangevuld met opgedane inzichten. In de MIRT-verkenning wordt uitgewerkt hoe de raakvlakken met deze relevante ontwikkelingen en projecten worden beheerst. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van het meenemen van bepaalde ontwikkelingen in uitgangspunten voor analyses. Mogelijk leveren deze ontwikkelingen ook mogelijkheden op om 'werk met werk' te maken.

2.6 Gedragen beeld van de opgave

Betere doorstroming op de A9 is ook van regionale overheden een belangrijke wens. Zo verbetert naar verwachting de doorstroming op het onderliggende wegennet (waaronder de N200 en N205) en daarmee de bereikbaarheid van Haarlem. Ook de provincie is gebaat bij een verbetering van de doorstroming op deze wegen.

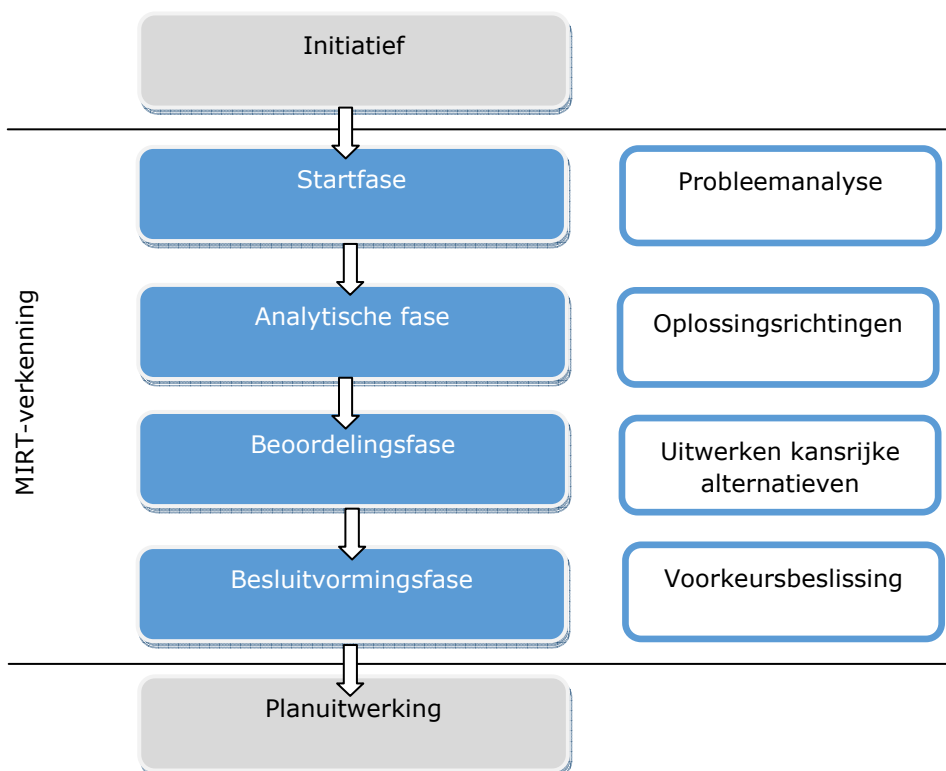
Doordat de A9, A200 en N205 ook gebruikt wordt door enkele buslijnen van zowel de Provincie Noord-Holland als de Vervoerregio Amsterdam, zal ook het openbaar vervoer kunnen profiteren van een betere doorstroming.

3 Aanpak, oplossingsrichtingen en procedure

3.1 De MIRT-verkenning bestaat uit vier fases

De verkenningfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een voorkeursalternatief te selecteren en te besluiten over de vervolgfase. Deze MIRT-verkenning bestaat uit vier fases:

1. Startfase: opstellen plan van aanpak en probleemanalyse;
2. Analytische fase: Oplossingsrichtingen in beeld brengen en eerste trechtering;
3. Beoordelingsfase: Uitwerken en beoordelen van kansrijke alternatieven;
4. Besluitvormingsfase: de vaststelling van het Voorkeursalternatief uit te werken in het (O)TB.



Figuur 2: Fasering MIRT-verkenning

De MIRT-verkenning start formeel na de vaststelling van voorliggende startbeslissing. De eerste fase staat in het teken van het opstellen van een plan van aanpak en nader uitwerken van de opgave (probleemanalyse). Opgemerkt wordt dat hierbij onder meer gebruik zal worden gemaakt van de resultaten van het eerder uitgevoerde MIRT-Onderzoek NowA.

In de tweede fase worden in overleg met de betrokken instanties, oplossingsrichtingen in beeld gebracht welke op hoofdlijnen worden geanalyseerd en beoordeeld op doelbereik, kosten en uitvoerbaarheid. Op basis hiervan vindt een

eerste trechtering plaats van kansrijke alternatieven. Deze worden vastgelegd in een Notitie Kansrijke Alternatieven.

In de derde fase worden de geselecteerde alternatieven nader uitgewerkt en beoordeeld op hun effecten. Hierbij worden in elk geval verkeersanalyses uitgevoerd, (onderscheidende) milieueffecten in beeld gebracht en een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) opgesteld.

In de vierde en laatste fase vindt de besluitvorming plaats. Met inachtneming van de resultaten van de eerdere fases, en na overleg met de betrokken bestuursorganen, kiest de Minister een voorkeursalternatief. Het geselecteerde voorkeursalternatief zal in de Planuitwerking worden uitgewerkt. Afhankelijk van de omvang van de ingreep kan dit zijn het doorlopen van een Tracéwetprocedure in de vorm van een Ontwerp-tracébesluit (OTB) en Tracébesluit (TB) dan wel andere besluitvorming om te komen tot uitvoering. Het voorkeursalternatief wordt aan de Tweede Kamer gezonden.

3.2 Scope en uitwerking oplossingsrichtingen

Scope: Sectorale MIRT-verkenning

Gezien de doelstelling van de MIRT-verkenning om de doorstroming te verbeteren en het daaruit volgende bestuurlijke besluit om een MIRT-verkenning te starten naar de ontvlechting van het Rotteplein, kan de Verkenning aangemerkt worden als 'sectoraal'. Maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets en vraagbeïnvloeding zowel binnen als buiten het projectgebied vallen buiten de scope van de MIRT-verkenning. Opgemerkt wordt dat, zoals hierboven beschreven, binnen het Bereikbaarheidsprogramma van de MRA Rijk en regio wel breder kijken naar mogelijke maatregelen om de bereikbaarheid in de MRA te verbeteren. Zoals beschreven in paragraaf 3.3 kunnen dergelijke zaken eventueel wel worden meegenomen als meekoppelkans.

Ondanks de sectorale scope wordt in de Verkenning wel rekening gehouden met de huidige buslijnen die gebruik maken van Rotteplein. Mogelijke effecten van maatregelen op de doorstroming hiervan worden in beeld gebracht en meegenomen in de afweging.

Oplossingsrichtingen

De resultaten uit het NowA-onderzoek vormen een belangrijk startpunt voor het identificeren van mogelijke (kansrijke) maatregelen. In elk geval worden de volgende maatregelen in deze MIRT-verkenning nader onderzocht:

- Verkeersmanagementmaatregelen, met name het optimaliseren van de verkeersregelininstallaties op Rotteplein;
- Optimaliseren/aanpassen van de rijstrookconfiguratie op de A200;
- Aanleg van vrije 'rechtsaffers' langs het verkeersplein;
- Het realiseren van een parallelbaan om de verkeersstroom vanaf de A9 uit het noorden richting de N205 te scheiden van het doorgaande verkeer op de A9 (ontvlechting).

Op basis van de probleemanalyse in de MIRT-verkenning zullen (ook andere) mogelijke maatregelen worden geïdentificeerd en beoordeeld.

In het kader van NowA is tevens geconstateerd dat mogelijke toekomstige vervolgstappen (na aanpassing van Rotteplein) zijn:

- een verbreding van de A9 tussen Rotteplein en Velsen naar 2x4 rijstroken inclusief 2x3 rijstroken in de Wijkertunnel, en

- een nieuwe aansluiting A9-A22-N208.

Deze maatregelen maken geen onderdeel uit van de scope van de MIRT-verkenning Rottepolderplein. Wel zal de robuustheid van de alternatieven/het voorkeursalternatief voor Rottepolderplein door middel van gevoeligheidsanalyses worden geanalyseerd in relatie tot deze maatregelen. Concreet betekent dit dat in beeld wordt gebracht wat het effect zou zijn op de doorstroming op (het aangepaste) Rottepolderplein indien bovenstaande mogelijk toekomstige vervolgstappen zouden worden uitgevoerd.

3.3 Omgang met meekoppelkansen en duurzaamheid

Bij meekoppelkansen gaat het om het benutten van kansen die zich aandienen om meerwaarde te creëren of werk-met-werk te kunnen maken. In deze MIRT-verkenning worden mogelijke meekoppelkansen in beeld gebracht die binnen het projectgebied en directe omgeving vallen, en daarbij verkeerskundig van aard zijn dan wel gekoppeld kunnen worden aan de wettelijk verplichte eisen op het vlak van mitigatie en compensatie.

Het benoemen van meekoppelkansen betekent niet dat de uitwerking of realisatie daarvan onder de scope van de verkenning gaat vallen. Betrokken partijen kunnen separaat afspraken maken over de uitwerking, financiering of uitvoering van een meekoppelkans. Daarnaast kunnen 'meekoppelkansen' ingezet worden als mogelijk mitigerende of compenserende maatregel, als negatieve effecten van de alternatieven dat noodzakelijk zouden maken. Verder wordt hierbij opgemerkt dat er sprake is van een taakstellend budget dat gelabeld is voor de realisatie van dit project. Dit betekent dat dergelijke kansen alleen als kansrijk betiteld kunnen worden als de vragende partij(en) voor financiering kan (kunnen) zorgen.

In aanloop naar de verkenning hebben verkennende gesprekken op ambtelijk niveau plaatsgevonden. Hierin kwamen ook al enkele mogelijke meekoppelkansen aan bod die als mogelijke wens binnen deze organisaties leven. Het ging daarbij om:

- HOV verbinding tussen Velsen/Beverwijk en Schiphol/Zuidas/Amsterdam Zuidoost via de A9;
- Een busstrook in het projectgebied Rottepolderplein (bij eventueel structureel blijvende problemen in de doorstroming).

Meekoppelkansen zullen in een vroeg stadium van de verkenning worden geïnventariseerd. Vervolgens zal beoordeeld worden of, en in welke mate de betreffende meekoppelkansen daadwerkelijk gekoppeld kunnen worden aan de kansrijke alternatieven. Het Directeurenoverleg zal hierin worden meegenomen. Verder wordt hierbij ook gekeken op welke manier de geïdentificeerde meekoppelkansen zich verhouden tot de in paragraaf 3.5 beschreven procedure voor deze verkenning. Daarnaast zal in het specifieke geval van dit project bekeken worden in hoeverre genoemde meekoppelkansen beter een plek kunnen krijgen binnen het bredere Bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.

Tenslotte maakt duurzaamheid deel uit van het onderzoek dat wordt uitgevoerd in het kader van deze MIRT-verkenning. Zo maakt duurzaamheid onderdeel uit van verschillende aspecten in het beoordelingskader. Echter, het gaat om meer dan alleen de beoordeling van effecten; mogelijk zijn er ambities en kansen die meegekoppeld kunnen worden. Daarom zal hier apart aandacht aan besteed worden, zodat bij vaststelling van het voorkeursalternatief helder is wat meegenomen wordt in de opdracht voor de volgende planfase.

3.4 Bekostiging van maatregelen

Van het programmabudget van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid van € 200 miljoen is € 30 miljoen (prijspeil 2018, incl. BTW) gereserveerd voor de ontvlechting van het Rottepolderplein. Dit vormt het taakstellende budget voor realisatie van het te kiezen voorkeursalternatief binnen de MIRT-verkenning. Ook de wettelijke vereisten vanuit onder meer mitigatie en compensatie dienen hieruit te worden gefinancierd. Daarmee wordt de ontvlechting van het knooppunt volledig gefinancierd uit het wegebudget van het Infrastructuurfonds. Hiermee is voldaan aan de eis van zicht op financiering van 75% van de te verwachten projectkosten bij de start van een MIRT-verkenning.

3.5 De Tracéwetprocedure zonder (sectorale) structuurvisie wordt gevolgd

Afhankelijk van het uiteindelijke voorkeursalternatief is de Tracéwet wel of niet van toepassing in de fase van planuitwerking. In het kader van deze startbeslissing wordt van een tracéwetprocedure uitgegaan. De Tracéwet beoogt een zorgvuldig proces voor de besluitvorming over de aanleg of het wijzigen van de hoofdinfrastructuur.

Indien de Verkenning uitmondt in een Tracéwetprocedure is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag en stelt het Tracébesluit vast.

De Tracéwet kent twee mogelijke procedures voor zogenoemde Tracéwet-plichtige activiteiten. Een (sectorale) structuurvisie is verplicht bij een wegverbreding met meer dan twee rijstroken (beide richtingen bij elkaar opgeteld). Naar verwachting zal de A9 niet met meer dan twee rijstroken worden verbreed als resultaat van de Verkenning. Daarom wordt in deze startbeslissing uitgegaan van de reguliere Tracéwetprocedure zonder structuurvisie.

Met het niet opstellen van een structuurvisie, is er geen sprake van een (kaderstellend) plan en is er geen verplichting tot het opstellen van een zogenoemde plan-MER. Verder is er geen sprake van activiteit die betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer waardoor er geen sprake is van een verplichte m.e.r.(beoordeling)-procedure. Aangezien er geen belangrijk nadelige milieugevolgen worden verwacht wordt (vooralnog) uitgegaan van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze zal plaats vinden in de planuitwerkingsfase en maakt onderdeel uit van de besluitvormingsinformatie voor het (O)TB. In het geval dat gedurende de Verkenning toch belangrijke negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, zal alsnog (in de planuitwerking) een MER moeten worden opgesteld.

3.6 De planning tot aan realisatie

Conform Sneller & Beter bedraagt de maximale doorlooptijd van een MIRT-verkenning twee jaar. Vanwege de relatief beperkte scope kan deze verkenning mogelijk sneller doorlopen worden. Afhankelijk van het te kiezen voorkeursalternatief geldt dit mogelijk ook voor de planuitwerking.

Voor de realisatie moet echter wel rekening gehouden worden met werkzaamheden in de regio. Vanaf nu tot aan 2028 staan namelijk veel werkzaamheden gepland in én rondom Amsterdam.

Indicatieve planning:

Verkenning t/m selectie voorkeursalternatief	2019/2020
Planuitwerking:	2020/2021
Tracébesluit	2022/2023
<i>Start realisatie</i>	<i>Mede afhankelijk van overige projecten. Niet eerder dan 2023/2024</i>

4 Organisatie

4.1 Rijk en regio werken samen aan de MIRT-verkenning

Verantwoordelijkheid en trekkerschap

Binnen het bereikbaarheidsprogramma voor de MRA werken Rijk en regio samen aan het aanpakken van urgente bereikbaarheidsopgaven, zowel op de korte als de lange termijn. In het BO MIRT van maart 2018 is besloten tot een MIRT-verkenning naar Rotteplein, dat zal worden uitgevoerd binnen het kader van het MRA-programma.

De verantwoordelijkheid en het trekkerschap voor deze MIRT-verkenning berust namens het Rijk bij het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RWS heeft een belangrijke rol als kennisleverancier, trekker van de latere planuitwerking en als wegbeheerder. IenW is op basis van de Tracéwet verantwoordelijk voor besluitvorming over wijzigingen aan het hoofdwegennet.

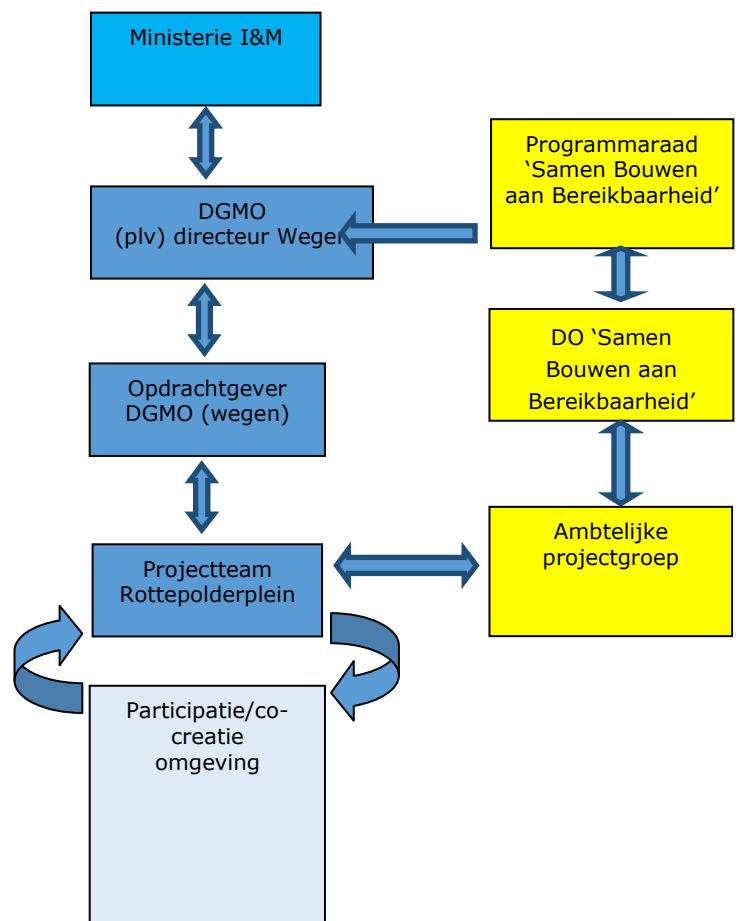
Een projectteam voert de MIRT-verkenning uit in opdracht van de directeur Wegen en Verkeersveiligheid (WV). Het projectteam rapporteert aan het hoofd van de afdeling programmering Rijkswegen van WV, die op zijn beurt de directeur van WV adviseert.

Governance structuur

Het realisatiebudget is afkomstig uit het programmabudget van het Bereikbaarheidsprogramma van de MRA. Daarom wordt ook aangesloten bij de governancestructuur van dit MRA-programma. Dit betekent dat de volgende gremia zullen worden benut:

- Directeurenoverleg 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'²;
- Bestuurlijke Programmaraad 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'.

De voorbereiding van deze overlegsgremia ligt bij de programmamanagers en programmalijs-trekkers. In het geval van deze MIRT-verkenning vindt de voorbereiding plaats binnen het kader van de



² Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Metropoolregio Amsterdam.

programmalijs Netwerken en Ringen.

Aangezien het de rijksinfrastructuur betreft is de minister bevoegd gezag. De minister beslist derhalve over het voorkeursalternatief, met daarbij uiteraard gehoord hebbende de hiervoor genoemde gremia.

Omdat Rijk en regio samen willen werken aan de MIRT-verkenning wordt voor de begeleiding van de MIRT-verkenning een ambtelijke projectgroep ingesteld met vertegenwoordiging van Rijk en regio. Deze projectgroep adviseert het projectteam. In deze projectgroep nemen de volgende organisaties zitting:

- Rijk (DGMO en RWS);
- Provincie Noord-Holland;
- Vervoerregio Amsterdam;
- Gemeente Haarlemmermeer;
- Gemeente Haarlem (mede namens gemeente Velsen en regio Zuid-Kennemerland)
- Hoogheemraadschap van Rijnland.

4.2 Participatieproces

Voor een succesvolle MIRT-verkenning is, naast een solide projectorganisatie en afstemming met aanpalende projecten, de samenwerking met stakeholders onontbeerlijk. Om zowel deze MIRT Verkenning als het uiteindelijke project goed te laten functioneren, is het belangrijk stakeholders in de juiste rol te betrekken. Het uitgangspunt daarbij is onderscheid maken in de rollen meeweten, meedenken, meepraten, meewerken en meebeslissen. Zowel overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, alsook direct belanghebbenden, waaronder (georganiseerde) bewoners en bedrijven in de directe omgeving van het traject, zullen gedurende de verkenning en in de fases daarna worden betrokken. De participatieaanpak wordt uitgewerkt in het Participatieplan.

Bijlage A Bronnenlijst

- Structuurvisie Infrastructuur en ruimte (SVIR) (2012);
- Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, (2016);
- Eindrapport MIRT NoWA (2017);
- Eindversie bestuurlijke notitie MIRT NowA (2017);
- Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017 (2017);
- Afsprakenlijst vervolg Bestuurlijke Overleggen MIRT, 15 maart 2018 (2018);
- Programma 'Bereikbaarheid van, naar en in Metropoolregio Amsterdam (2018);
- Verkeersanalyses NRM (Rijkswaterstaat, 2018);

Bijlage B Betrokken stakeholders bij totstandkoming startbeslissing

Organisaties die zijn geconsulteerd bij de totstandkoming van deze startbeslissing zijn:

- Gemeente Haarlemmermeer;
- Gemeente Haarlem (mede namens regio Zuid-Kennemerland);
- Gemeente Velsen (mede namens regio IJmond);
- Provincie Noord-Holland;
- Vervoerregio Amsterdam;
- Hoogheemraadschap van Rijnland.