

Inventarislijst behorende bij Wob-dossier met kenmerk 1236837 aangaande Omlegging A9 en 'Airport City A9'

1. Rapport Risicoanalyse Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp Zuid, inclusief bijlagen, beleidsnotities, memo's, e-mailcommunicaties politieke ambtsdragers

Nummer	Soort Document	Datum	Omschrijving	Reeds openbaar ja/nee			Opmerkingen
			deze documenten hebben wij niet in ons bezit				

2. Raadsbesluit 2006/59741 gemeente Haarlemmermeer inclusief bijlagen en e-mailwisselingen

Nummer	Soort Document	Datum	Omschrijving	Reeds openbaar ja/nee	Openbaar maken?	Weigeringsgrond	Opmerkingen
			deze documenten hebben wij niet in ons bezit				

3. Verslagen AT Osborne met betrekking tot omlegging tracé A9 (in opdracht van Stuurgroep risicoanalyse gebiedsontwikkeling Badhoevedorp Zuid

Nummer	Soort Document	Datum	Omschrijving	Reeds openbaar ja/nee	Openbaar maken?	Weigeringsgrond	Opmerkingen
			deze documenten hebben wij niet in ons bezit				

4. Verslagen aan de "Airportcity A9-groep (At Osborne)

Nummer	Soort Document	Datum	Omschrijving	Reeds openbaar ja/nee	Openbaar maken?	Weigeringsgrond	Opmerkingen
			deze documenten hebben wij niet in ons bezit				

5. Uitwerking lange en korte termijn variant gebiedsuitwerking Schipholdriehoek, rapport Goudappel Coffeng

Nummer	Soort Document	Datum	Omschrijving	Reeds openbaar ja/nee	Openbaar maken?	Weigeringsgrond	Opmerkingen
1	Offerteaanvraag	9-1-2009	Offerteaanvraag	nee	nee	art. 2.57 lid 2, Aw 2012	
2	Concept Tekening	9-2-2009	Concept Omlegging A9 huidige capaciteit onderliggend wegennet van: Goudappel Coffeng	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
3	E-mail	9-2-2009	Aan: PNH, gemeente Haarlemmermeer, RWS, Stadsregio Amsterdam, Schiphol, Goudappel Coffeng, Decisio, Tauw Onderwerp: Agenda workshop verslag, nieuwe adressenlijst 2 bijlagen	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
3a	Bijlage		Verslag startoverleg	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
3b	Bijlage		Adressenlijst projectgroep	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
4	Startdocument	20-2-2009	Startdocument Onderliggend Wegen Netwerk Badhoevedorp Van: Stadsregio Amsterdam	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
5	Email	18-3-2009	Aan: PNH, Stadsregio Amsterdam, RWS, gemeente Haarlemmermeer, Goudappel Coffeng. Onderwerp: Schipholweg Memo HOV A9 1 bijlage	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
5a	Bijlage		Concept Memo HOV A9 Van: Goudappel Coffeng	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
6	E-mail	20-3-2009	Aan: PNH, stadsregio Amsterdam, RWS, gemeente Haarlemmermeer, Schiphol, Goudappel Coffeng, Het Dorp, Bohemen Onderwerp: Definitief voorstel voor knoop A9 4 bijlagen	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
6a	Bijlage		Concept Afbeelding ovonde	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
6b	Bijlage		Concept Afbeelding Haarlemmermeer	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
6c	Bijlage		Concept Afbeelding Hoge Hoed	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
6d	Bijlage		Concept Combinatievarianten matrix van: Goudappel Coffeng	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
7	E-mail	26-3-2009	Aan: PNH, RWS, Stadsregio Amsterdam, Goudappel Coffeng, gemeente Haarlemmermeer Onderwerp: Ronde/ovonde badhoevedorp en planning 2 bijlagen	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	

7a	Bijlage		Concept afbeelding ovonde	nee			zie document 6a
7b	Bijlage		Concept alternatieve afslag A9	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
8	E-mail	2-4-2009	Van: Goudappel Coffeng Aan: Goudappel Coffeng, PNH, Stadsregio Amsterdam, Decisio, RWS, gemeente Haarlemmermeer, Schiphol, Tauw Onderwerp: Rapportage en Tekeningen 7 bijlagen	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
8a	Bijlage		Concept tekening NHA204variant V deel 2 verbindingsweg	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
8b	Bijlage		Concept tekening NHA204 variant I N232 recht over a4_a9	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
8c	Bijlage		Concept tekening NHA204 variant II N232 afgebogen tussen A4_A9	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
8d	Bijlage		Concept tekening NHA204 variant III Schipholweg met HOV	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
8e	Bijlage		Tekening NHA204 variant IV rondweg	nee			Staat in de rapportage (nr. 23) figuur 4.6
8f	Bijlage		Concept tekening NHA204 variant V deel 1 verbindingsweg	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
8g	Bijlage		Concept tekening NHA204 variant VI aansluiting haarlemmermeer	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
9	E-mail	6-4-2009	Van: Goudappel Coffeng Aan: PNH, gemeente Haarlemmermeer, RWS, Stadsregio Amsterdam, Schiphol, Decisio, Goudappel, Tauw Onderwerp: Agenda bijeenkomst dinsdag 7 april 1 bijlage	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
9a	Bijlage		Verslag Workshop	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
10	E-mail	16-4-2009	Van: PNH Aan: PNH, Stadsregio Amsterdam, RWS, Schiphol, gemeente Haarlemmermeer, Onderwerp: Concept notitie Bestuurlijk overleg 1 bijlage	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
10a	Bijlage		notitie bestuurlijk overleg OWN omlegging A9 22 4 2009 Van: Gemeente Haarlemmermeer	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
11	E-mail	16-4-2009	Aan: PNH, Gemeente Haarlemmermeer Onderwerp: Conceptrapportage onderliggend wegennet Omlegging A9 (variantenstudie) 1 Bijlage	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
11a			notitie OWN omlegging A9 22 4 2009 (zie document 10a)	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
12	E-mail	16-4-2009	Van: Goudappel Coffeng Aan: PNH Onderwerp: bijlage bij bestuursrapportage bij HOV Schipholweg 1 bijlage	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
12a	Bijlage		Bijlage bij bestuursrapportage, onderzochte varianten	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
13	E-mail	16-4-2009	Van: Goudappel Coffeng Aan: PNH Onderwerp: Kosten A9 omlegging 1 bijlage	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
13a	Bijlage		Excelbestand kosten aanpassing omlegging A9 Badhoevedorp	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
14	E-mail	17-4-2009	Van: PNH Aan: RWS, PNH, Stadsregio Amsterdam, Schiphol, gemeente Haarlemmermeer, Goudappel Coffeng Onderwerp: Bestuurlijk overleg OWN Schipholweg Omlegging A9 Badhoevedorp d.d. 22 april 2009 5 bijlagen	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
14a	Bijlage		Notitie bestuurlijk overleg OWN Omlegging A9 d.d. 22 april 2009 (zie document 10a, 11a)	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
14b	Bijlage		Bijlage bij Bestuursrapportage (zie document 12a) (variantenstudie)	nee			zie document 12a
14c	Bijlage		Concept tekening Goudappel Coffeng totaal overzicht Verbindingsweg	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
14d	Bijlage		Concept beeld lange termijn	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
14e	Bijlage		Concept beeld korte termijn	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
15	E-mail (intern)	17-4-2009	Onderwerp: Stafstuk bij agendapunt 17 4 bijlagen	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
15a	Bijlage		Notitie bestuurlijk overleg OWN Omlegging A9 d.d. 22 april 2009 (zie documenten 10a, 11a, 14a)	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
15b	Bijlage		Bijlage bij Bestuursrapportage (zie documenten 12a, 14b) (variantenstudie)	nee			zie document 12a, 14b
15c	Bijlage		Concept tekening Goudappel Coffeng totaal overzicht Verbindingsweg (zie document 14c)	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
15d	Bijlage		Nota GS-staf tbv voorbespreking bestuurlijk overleg d.d. 22 april 2009	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
16	E-mail	17-4-2009	Van: Goudappel Coffeng Aan: PNH Onderwerp: Nieuwe Afbeeldingen 2 bijlagen	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
16a	Bijlage		Concept afbeelding lange termijn	nee			zie document 14d
16b	Bijlage		Concept afbeelding korte termijn	nee			zie document 14e
17	E-mail	24-4-2009	Van: RWS Aan: PNH, gemeente Haarlemmermeer Onderwerp: Alternatief afslag A9 1 bijlage	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
17a	Bijlage		concept Afbeelding alternatief afslag A9	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
18	E-mail (intern)	28-4-2009	Onderwerp: Vormgeving nieuwe aansluiting op basis van voorkeur OWN 2 bijlagen	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
18a	Bijlage		Toelichting op sheets relatie HWN en OWN	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
18b	Bijlage		Sheets relatie Hoofdwegennet en Onderliggend wegennet	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
19	E-mail	6-5-2009	Van: RWS Aan: PNH, RWS, gemeente Haarlemmermeer, stadsregio Amsterdam, Schiphol, Goudappel Coffeng Onderwerp: conceptverslag en kosten Aanpassing OWN omlegging A9 1 bijlage	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
19a	Bijlage		kostenraming aanpassing onderliggend wegennet A9 Badhoevedorp	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	

			Van: Goudappel Coffeng Aan: PNH, stadsregio Amsterdam, RWS, gemeente Haarlemmermeer, Schiphol, Goudappel Coffeng, dienst IVV Amsterdam Onderwerp: Stukken voor Ambtelijk overleg OWN Schipholweg Omlegging A9 Badhoevedorp				
20	E-mail	2-6-2009	5 bijlagen	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
20a	Bijlage		Afbeelding beeld huidige situatie aangepast	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
20b	Bijlage		Beeld tijdelijke situatie aangepast	nee	ja		Staat in de rapportage (nr. 23) figuur 5.2
20c	Bijlage		Eindbeeld	nee	ja		Staat in de rapportage (nr. 23) figuur 5.1
20d	Bijlage		Concept afbeelding nummering verschillende kunstwerken	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
20e	Bijlage		Opmerkingen bij notitie bestuurlijk overleg OWN omlegging A9 (zie documenten 7a, 8a, 11a, 12a)	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
			Van: RWS Aan: PNH, RWS, gemeente Haarlemmermeer, stadsregio Amsterdam, Schiphol, Witteveen en Bos, dienst IVV Amsterdam Onderwerp: Verslag ambtelijk overleg OWN Omlegging A9 d.d. 2 juni 2009 incl presentatie				
21	E-mail	10-6-2009	2 bijlagen	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
21a	Bijlage		Verslag ambtelijk overleg d.d. 2 juni 2009	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
21b	Bijlage		Presentatie definitieve afspraak over input OWN	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
			Van: PNH Aan: PNH, stadsregio Amsterdam, RWS, Schiphol, gemeente Haarlemmermeer, dienst IVV Amsterdam, Goudappel Coffeng Onderwerp: Bestuurlijk overleg OWN Omlegging A9 Badhoevedorp d.d. 25 juni 2009				
22	E-mail	18-6-2009	2 bijlagen	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
22a	Bijlage		Notitie bestuurlijk overleg OWN Omlegging A9 d.d. 17-06-2009 (zie documenten 10a, 11a, 14a, 15a, 20e)	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
22b	Bijlage		Onderliggend verslag bestuurlijk overleg d.d. 22-04-2009	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
23	rapportage	14-7-2009	rapportage Goudappel Coffeng onderliggend wegennet Omlegging A9 (variantenstudie)	nee	gedeeltelijk	art. 10 lid 2 onder b Wob	
			Van: PNH Aan: PNH, stadsregio Amsterdam, RWS, Ministerie van V&W, Schiphol, gemeente Haarlemmermeer, dienst IVV Amsterdam, Goudappel Coffeng Onderwerp: OWN Omlegging A9 Badhoevedorp brief aan Directoraat Generaal Mobiliteit				
24	E-mail	15-7-2009	3 bijlagen	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
24a	Bijlage		Concept brief aan Directoraat Generaal Mobiliteit inzake wijziging projectscope	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
24b	Bijlage		Bijlage bij brief (zie documenten 10a, 11a, 14a, 15a, 20e, 22a) definitieve versie	nee	ja		zie document 25
24c	Bijlage		Beeld huidige situatie	nee	ja		zie document 25
25	Afschriften	17-8-2009	Brief aan Directoraat Generaal Mobiliteit inzake wijziging projectscope en afschriften naar de verschillende deelnemende partijen	nee	ja		
			Van: RWS Aan: RWS, PNH, Stadsregio Amsterdam, Witteveen en Bos, gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Verslag technische werkgroep/ ambtelijk overleg d.d.8-9-2009				
26	E-mail	16-9-2009	1 bijlage	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
26a	Bijlage		Verslag technische werkgroep/ ambtelijk overleg d.d. 08-09-2009	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
27	Interne E-mail	27-11-2009	Onderwerp: Reactie minister I&W naar aanleiding van projectscopewijziging	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
27a	Bijlage		Brief reactie minister I&W naar aanleiding van projectscopewijziging	nee	ja		
28	Interne E-mail	27-11-2009	Onderwerp: Staf WVV stukken agendapunt 10	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
28a	Bijlage		Stafnota WVV scopewijziging	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
28b	Bijlage		Brief GS Scopewijziging	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
28c	Bijlage		Toelichting bij stafnota	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
28d	Bijlage		Brief reactie minister I&W naar aanleiding van projectscopewijziging (zie document 27a)	nee			zie document 27a
			Van: PNH Aan: Stadsregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, PNH Onderwerp: Kostenverdeling meerkosten scopewijziging A9 Schipholweg				
29	E-mail	10-12-2009	2 bijlagen	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
29a	Bijlage		Notitie ten behoeve van kostenverdeling tunnel Schipholweg	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
29b	Bijlage		Hoofdstuk 5 conceptrapportage (zie document 23)	nee			zie document 23
			Van: Stadsregio Amsterdam Aan: PNH, gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Onderwerp: Stafstukken omlegging A9 (externe stukken)				
30	E-mail	7-1-2010	1 bijlage	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	
30a			Stafnota verkeer en vervoer van de Stadsregio	nee	nee	art. 11 lid 1 Wob	

Onderliggend wegennet omlegging A9 Badhoevedorp

Onderliggend wegennet omlegging A9 Badhoevedorp

Datum 14 juli 2009
Kenmerk NHA204/Bkd/2478
Eerste versie

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s) Provincie Noord-Holland

Titel rapport Onderliggend wegennet omligging A9 Badhoevedorp

Kenmerk NHA204/Bkd/2478

Datum publicatie 14 juli 2009

Projectteam opdrachtgever(s)

[Redacted names of project team members]

Projectteam Goudappel Coffeng

[Redacted name of project team member]

Projectomschrijving Naar aanleiding van de TN-MER omligging A9 vraagt Rijkswaterstaat nu aan de regionale partijen hoe de onderliggende wegenstructuur nabij de aansluiting Badhoevedorp er uit komt te zien. Deze rapportage beschrijft hoe het onderliggende wegennet er uit komt te zien.

Trefwoorden Omligging A9, Badhoevedorp, aansluiting S106 op de A9, aansluiting Schipholweg op A9

Inhoud

1	Inleiding.....	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Leeswijzer	2
2	Procesbeschrijving	3
2.1	Varianten	3
2.1.1	Keuze 1: Ligging van de Schipholweg bij Badhoevedorp.....	3
2.1.2	Keuze 2: A9 alternatieven.....	4
2.1.3	Keuze 3: Functie van de Schipholweg.....	4
2.1.4	Keuze 4: Snelheidsregime op de Schipholweg	5
2.2	Keuze voor de varianten	5
2.2.1	Beschrijving processtappen tot reductie van varianten.....	6
2.3	Gehanteerde criteria	8
3	Analyse van de varianten	9
3.1	Keuze voor het verkeersmodel.....	9
3.2	Overzicht verkeersintensiteiten	11
3.3	Analyse verkeersmodelcijfers	14
3.4	Beoordeling van de criteria	15
3.5	Conclusie	16
4	Ruimtelijke consequenties	17
4.1	Algemeen.....	17
4.2	Schetsontwerp I: Schipholweg recht over A4/A9	18
4.3	Schetsontwerp II: Schipholweg buigt tussen A4 en A9 door.....	19
4.4	Schetsontwerp III: Schipholweg bestaande weg handhaven	20
4.5	Schetsontwerp IV: rondweg Badhoevedorp (noordelijk parallel aan A9)	21
4.6	Schetsontwerp V: verbindingsweg Schiphol (zuidelijk parallel aan A9)	22
4.7	Schetsontwerp VI: half-klaverblad aansluiting Badhoevedorp.....	23
4.8	Schetsontwerp VII: rotonde aansluiting Badhoevedorp.....	24
4.9	Afweging ontwerp.....	25
4.10	Afweging kosten.....	26
5	Eindbeeld en fasering.....	28
5.1	Eindsituatie	28
5.2	Fasering: completeren aansluiting S106/inpassing HOV.....	29
5.3	Conclusie	30
	Bijlagen	
1	SSK-raming	
2	Brief aan Ministerie van Verkeer & Waterstaat	

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Rijkswaterstaat is voornemens om de A9 bij Badhoevedorp om te leggen. De huidige A9 bij Badhoevedorp heeft 2x2 rijstroken en kan het verkeer op piekmomenten onvoldoende verwerken. Verbreding van de huidige A9 is niet mogelijk in verband met de bebouwing. Om die reden wordt het tracé verplaatst naar een locatie ten zuiden van de kern Badhoevedorp. Voor de gemeente Haarlemmermeer is dit een kans om de ruimtelijke structuur van de kern Badhoevedorp te verbeteren. De huidige A9 vormt namelijk een ernstige barrière in de dorpskern.

Ten behoeve van de voorbereiding van de OTB-fase 'Omlegging A9 bij Badhoevedorp' is het noodzakelijk dat op korte termijn inzicht wordt verkregen over de juiste uitgangspunten en eisen aan het Onderliggend Wegennet (OWN) bij Badhoevedorp. Het gaat onder meer om de nieuwe aansluiting Badhoevedorp op de A9, de Schipholweg en Sloterweg.

De provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer, Rijkswaterstaat en Schiphol Group hebben behoefte aan een verkeerskundig onderzoek, waarin het volgende helder wordt:

- een verkeerskundig modelmatig onderzoek naar capaciteiten en intensiteiten in 2020 bij een omgelegde A9 bij Badhoevedorp;
- een aantal schetsontwerpen voor de toekomstige Schipholweg;
- een gedragen oplossing voor alle betrokken partijen.

De gemeente Haarlemmermeer heeft een verkeers- en gebiedsvisie opgesteld voor het gebied gelegen tussen de omgelegde A9 en de Schipholweg. Het gebied wordt ontwikkeld tot een gemengd gebied met onder andere kantoren, sportvelden en beperkte woningbouw. Door de ruimtelijke ontwikkelingen ontstaat bij de gemeente Haarlemmermeer de wens om de verkeersdruk op de Schipholweg te verminderen. Deels zal dit al gebeuren door toevoeging van extra capaciteit op de A9, aangezien de Schipholweg op dit moment als sluiproute gebruikt wordt bij congestie op de rijksweg. Verder wil de gemeente Haarlemmermeer de verkeersdruk verminderen door aanleg van een zachte knip op de Schipholweg ter hoogte van de aansluiting Badhoevedorp.

De provincie Noord-Holland gaat uit van de bestuursovereenkomst, die gesloten is tussen provincie, gemeente Haarlemmermeer, Stadsregio Amsterdam, Rijkswaterstaat en Schiphol. De bestuursovereenkomst gaat uit van een zachte knip ter hoogte van de nieuwe aansluiting Badhoevedorp (A9). De provincie Noord-Holland vertaalt dit als een beperkte zachte knip.

Rijkswaterstaat ging voorafgaande aan dit project uit van realisatie van een 'hoge hoed' ter hoogte van de nieuwe aansluiting Badhoevedorp. Het tracé van de Schipholweg loopt dan ter hoogte van de aansluiting Badhoevedorp via het huidige tracé van de A9 (tussen de Hoofdvaart en de kern Badhoevedorp).

De provincie Noord-Holland heeft Goudappel Coffeng BV in samenwerking met Tauw BV en Decisio gevraagd het OVN bij Badhoevedorp te ontwerpen.

In deze rapportage wordt antwoord gegeven op de volgende onderzoeksvragen:

- Hoe dient de aansluiting Badhoevedorp (A9) er uit te zien?
- Hoe dient het kruispunt Hoofdweg – Schipholweg vormgegeven te worden?
- Welk tracé dient gekozen te worden voor de Schipholweg ter hoogte van Badhoevedorp?
- Hoe dient de Schipholweg de omgelegde A9 en de bestaande A4 te kruisen?
- Hoe dient de Sloterweg vormgegeven te worden?

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een procesbeschrijving gegeven. In hoofdstuk 3 worden de resultaten van de verkeersmodellen beschreven. In hoofdstuk 4 worden de ruimtelijke consequenties beschreven. Hoofdstuk 5 geeft informatie over het eindbeeld en de fasering van de maatregelen.

2

Procesbeschrijving

In dit hoofdstuk is een procesbeschrijving gegeven van deze studie.

Beschreven is op welke wijze het grote aantal varianten is teruggebracht tot een werkbaar aantal. Tevens is beschreven aan de hand van welke criteria de uit te werken varianten worden beoordeeld.

2.1 Varianten

Aan het begin van het planproces zijn alle mogelijke varianten voor het onderliggende wegennet op een rij gezet. De varianten zijn opgebouwd uit verschillende componenten, die in deze paragraaf worden beschreven. Het gaat om de volgende keuzes:

Keuze 1: Ligging van de Schipholweg bij Badhoevedorp:

- 1a: huidige locatie;
- 1b: Schipholweg komt parallel ten noorden van de omgelegde A9 te liggen;
- 1c: Schipholweg komt parallel ten zuiden van de omgelegde A9 te liggen.

Keuze 2: A9 alternatieven:

- 2a: T106 alternatief;
- 2b: bogenalternatief A4-A9;
- 2c: bogenalternatief binnenring A9-A4-A5.

Keuze 3: Functie van de Schipholweg:

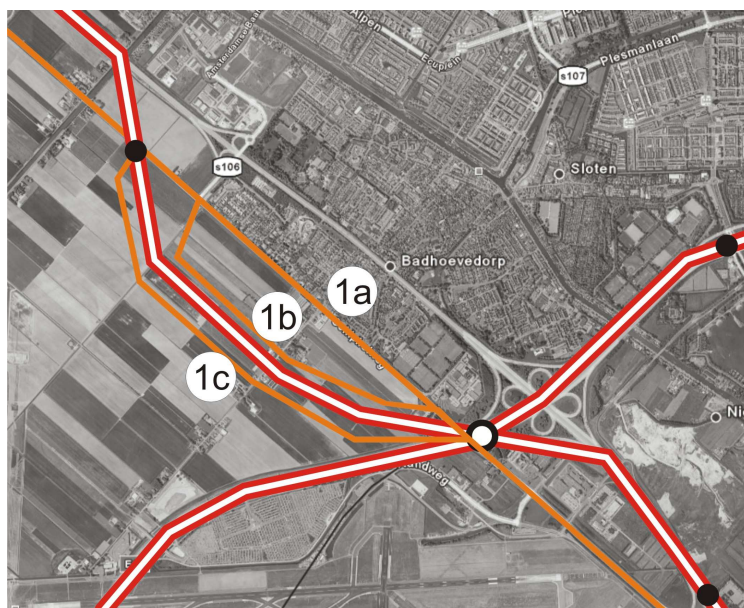
- 3a: Schipholweg bij Badhoevedorp als onderdeel van de regionale structuur;
- 3b: Schipholweg bij Badhoevedorp als onderdeel van het stedelijk wegennet.

Keuze 4: Snelheidsregime op de Schipholweg:

- 4a: maximumsnelheid 50 km/h;
- 4b: maximumsnelheid 80 km/h.

2.1.1 Keuze 1: Ligging van de Schipholweg bij Badhoevedorp

Een van de vragen die beantwoord moet worden is hoe om te gaan met het regionale verkeer op de Schipholweg. De Schipholweg ligt op dit moment buiten het stedelijke weefsel van de kern Badhoevedorp. Met de ontwikkeling van het gebied ten noorden van de omgelegde A9 komt hier echter verandering in. De Schipholweg kan een barrière vormen in het toekomstige stedelijke weefsel, zeker als er sprake is van een hoge verkeersdruk. In deze studie zijn twee alternatieven onderzocht voor de huidige locatie van de Schipholweg. In beide varianten wordt uitgegaan van verlegging van de Schipholweg parallel aan de omgelegde A9. In figuur 2.1 zijn de verschillende opties bij keuze 1 weergegeven.



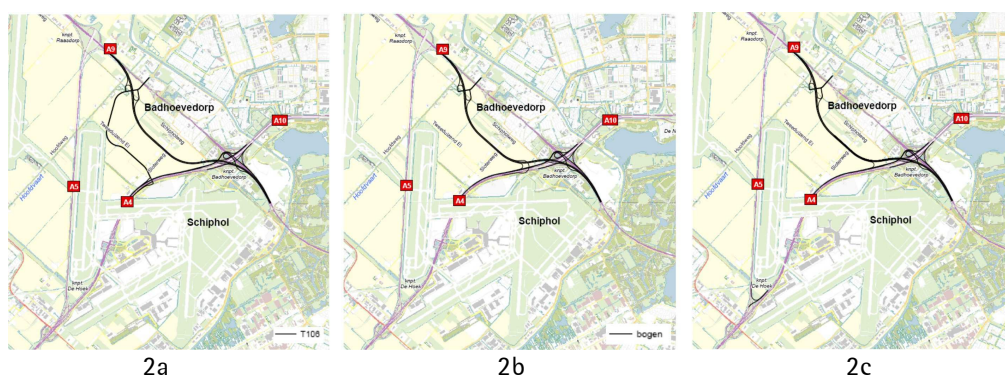
Figuur 2.1: Keuzemogelijkheden ligging Schipholweg tracés (ondergrond: Google Earth)

2.1.2 Keuze 2: A9 alternatieven

Rijkswaterstaat heeft een concept TN/MER opgesteld, waarbij een aantal alternatieven voor de omgelegde A9 zijn afgewogen. De alternatieven zijn met name onderscheidend naar de wijze waarop de A4 is verbonden met de omgelegde A9. Hiervoor zijn de volgende alternatieven bestudeerd binnen de concept TN/MER:

- 2a: T106 alternatief;
- 2b: bogenalternatief A9-A4;
- 2c: bogenalternatief binnenring A9-A4-A5.

In figuur 2.2 zijn deze alternatieven afgebeeld.



Figuur 2.2: A9 alternatieven (bron: Rijkswaterstaat)

2.1.3 Keuze 3: Functie van de Schipholweg

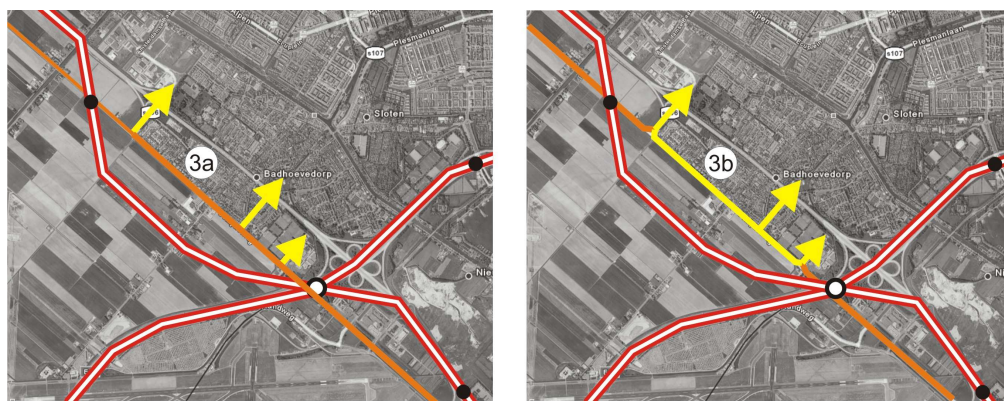
Voor de functie van de Schipholweg zijn twee opties mogelijk.

De eerste visie gaat er vanuit dat een meer regionale functie voor de Schipholweg is weggelegd. Deze visie gaat er vanuit dat regionaal verkeer tussen Haarlem en

Badhoevedorp/Schiphol Noord/Schiphol Oost van de Schipholweg gebruik kan maken. Bovenregionaal verkeer maakt in dat geval gebruik van de A9.

De tweede visie gaat uit van ringstructuren rondom de stedelijke weefsels in Haarlemmermeer. In dat geval maakt de Schipholweg ter hoogte van Badhoevedorp ook deel uit van zo'n ringstructuur en wordt deze gezien als onderdeel van het stedelijke wegennetwerk. Andere delen van de Schipholweg behoren in deze visie wel tot het regionale netwerk, bijvoorbeeld voor de relaties tussen Zwanenburg-Hoofddorp, Badhoevedorp-Hoofddorp en Zwanenburg-A9.

In figuur 2.3 zijn de keuzes voor de functie van de Schipholweg gevisualiseerd.



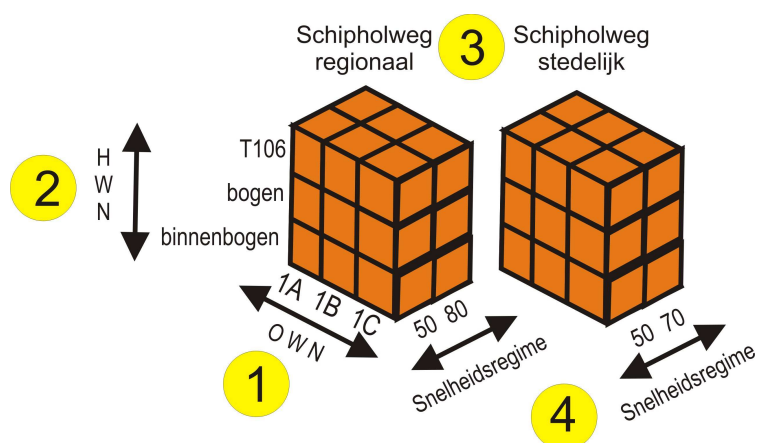
Figuur 2.3: Keuze voor de functie van de Schipholweg

2.1.4 Keuze 4: Snelheidsregime op de Schipholweg

Het snelheidsregime op de Schipholweg geldt als vierde keuze. Op dit moment geldt een maximumsnelheid van 80 km/h. Het verkeersstructuurplan Badhoevedorp van de gemeente Haarlemmermeer gaat uit van een maximumsnelheid van 50 km/h ter hoogte van Badhoevedorp.

2.2 Keuze voor de varianten

De combinatie van alle componenten leidt tot 36 varianten (zie figuur 2.4). Het is praktisch niet mogelijk alle varianten te bestuderen met het verkeersmodel en om daar ontwerpen voor te maken. Daarom is er door de projectgroep een keuze gemaakt voor een aantal varianten tijdens een werkbijeenkomst op 12 februari 2009 (zie figuur 2.5).



Figuur 2.4: Totaal aantal varianten



Figuur 2.5: Bestudering van alle varianten tijdens de workshop

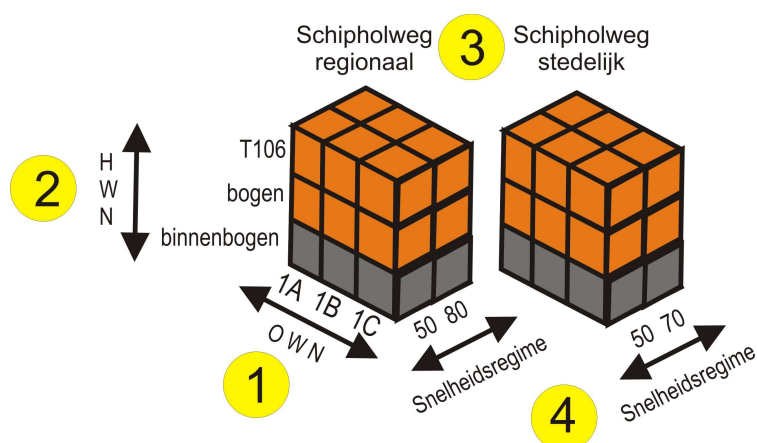
2.2.1 Beschrijving processtappen tot reductie van varianten

Stap 1: Bepalen HWN varianten

Op basis van de TN/MER zijn de volgende conclusies te trekken. Verkeerskundig gaat de voorkeur uit naar de T106 variant, aangezien er op de snelwegen sprake is van een iets betere doorstroming. Op basis van andere onderdelen (ecologie, milieu, kosten e.d.) is het bogenalternatief A9-A4 het meest kansrijk.

Echt zwaar onderscheidend zijn de varianten echter niet. Voor het onderliggende wegennet zijn de verkeersintensiteiten bij de binnenbogen- en bogenvariant ongeveer gelijk. Ook de verkeersintensiteiten van de T106-variant is vrijwel gelijk aan de bogenvariant, met uitzondering van de aansluiting Badhoevedorp. Daar is echter sprake van een grotere verkeersdruk.

Voor het doorrekenen worden alleen het bogen- en T106 alternatief uit de TN/MER meegenomen bij berekeningen met het verkeersmodel.



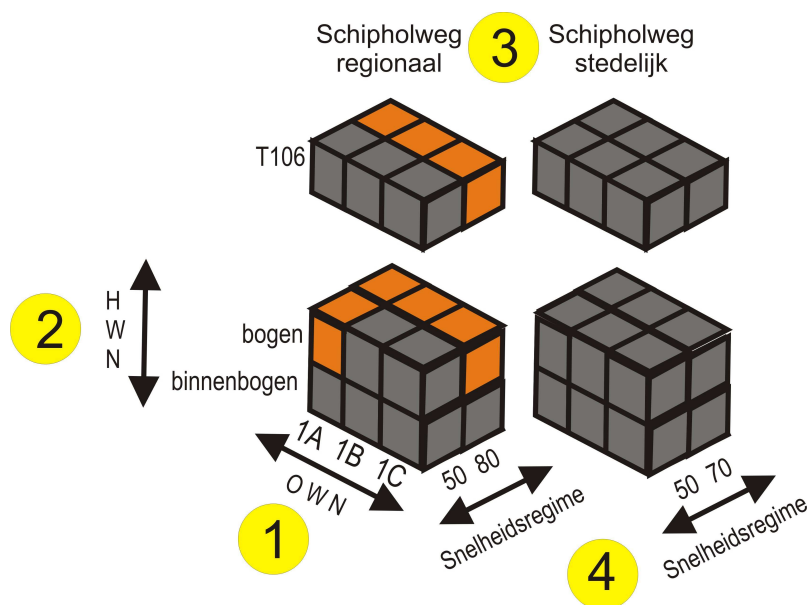
Figuur 2.6: Binnenbogenvariant wordt niet meegenomen

Stap 2: 50 of 80 km op de (omgelegde) Schipholweg?

In de workshop is er een grote voorkeur uitgesproken om in principe uit te gaan van 80 km/h op de (eventueel omgelegde) Schipholweg. Zeker bij een omlegging van de Schipholweg (1b of 1c) wordt het doorgaande karakter van de N232 belangrijk gevonden. Toch is het goed om één variant ook door te rekenen met een lagere maximumsnelheid van 50 km/h op de huidige Schipholweg (1a). Hierdoor is te onderzoeken wat het effect is van de invoering van een lagere maximumsnelheid op de intensiteit en daarmee op de overstekbaarheid en milieu. In overleg met de projectgroep is besloten om dit te doen in combinatie met het meest wenselijke HWN-alternatief, het bogenalternatief.

Stap 3: laatste selectie

Tijdens de workshop zijn de varianten, zoals weergegeven in figuur 2.7, als uiteindelijke keuze overgebleven.



Figuur 2.7: Gekozen varianten

2.3 Gehanteerde criteria

Binnen de projectgroep is afgesproken om uit te gaan van de volgende criteria bij de verdere analyse:

- Verkeer:
 - doorstroming;
 - oversteekbaarheid;
 - logica;
 - doorstroming hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);
 - geen terugslag van verkeer bij aansluiting Badhoevedorp op rijksweg A9.
- Ruimtelijke ordening:
 - ontsluiting Badhoevedorp;
 - ontsluiting gebied tussen Schipholweg en omgelegde A9;
 - versnippering.
- Milieu/duurzaamheid/leefbaarheid:
 - geluid (worden kwalitatief bepaald);
 - uitstoot (worden kwalitatief bepaald).
- Groen:
 - groene as/carré.
- Inpasbaarheid
- kosten
- toekomstvastheid

3

Analyse van de varianten

In dit hoofdstuk wordt de keuze voor het verkeersmodel beschreven.

Tevens worden de resultaten van de variantenstudie weergegeven.

3.1 Keuze voor het verkeersmodel

Ten behoeve van de TN/MER Omgelegde A9 is gebruik gemaakt van het landelijke NRM verkeersmodel. Er is ook een regionaal verkeersmodel beschikbaar: het verkeersmodel van de gemeente Haarlemmermeer (HMR). In deze studie moet een keuze gemaakt worden tussen het NRM en HMR model.

Tussen de modellen zitten verschillen, maar deze zijn volgens Goudappel Coffeng acceptabel. Uit een vergelijking tussen het NRM verkeersmodel en het model van de gemeente Haarlemmermeer (HMR) valt op dat het NRM model het verkeer vrij snel richting het onderliggend wegennet (OWN) stuurt. De S106 krijgt relatief veel verkeer te verwerken binnen het HMR model. Uit een nadere analyse blijkt dat de ruimtelijke ontwikkelingen in/rondom de westelijke tuinsteden in Amsterdam beter zijn geprognosticeerd in het HMR model.

Beide modellen gaan uit van een zachte knip ter hoogte van de nieuwe aansluiting Badhoevedorp/A9 door middel van een 'Hoge Hoed'.

Het gebruik van het HMR-model heeft voor deze studie de voorkeur omdat het model een hoog detailniveau kent (meer zones, meer lokale wegen en aanwezige kruispuntmodellering) en kan hierdoor beter en gericht antwoord geven op de (detail)vragen uit het verzoek:

- Het model is door de regiogemeente(n) geaccepteerd.
- Met dit model kunnen kruispuntstromen worden gegenereerd (een essentieel onderdeel van deze studie), terwijl het NRM model die mogelijkheid niet heeft.
- Met dit model worden op dit moment berekeningen uitgevoerd om de effecten van HOV en de tramtunnel in Haarlem in beeld te brengen. Vanuit het Haarlemmermeer model kan dus direct rekening gehouden worden met de laatste inzichten voor wat betreft openbaar vervoer.

Nadeel van deze aanpak is, dat er ten aanzien van het hoofdwegennet (A9) waarbij uitgegaan wordt van het NRM, enige mate van inconsistentie kan optreden. Het blijven immers twee verschillende verkeersmodellen. Om inconsistentie te vermijden is het Haarlemmermeermodel voor wat betreft infrastructuur zoveel mogelijk in overeenstemming gebracht met het NRM (bogenvariant uit de TN/MER). Dit is gecontroleerd en daar waar nodig is het model van de Haarlemmermeer hier op aangepast om te komen tot een referentiesituatie.

Binnen het HMR-model zijn de volgende regionale infrastructurele ontwikkelingen opgenomen in de toekomstige referentiesituatie:

- de A9 is omgelegd bij Badhoevedorp;
- de A5 is doorgetrokken naar de tweede Coentunnel;
- de A4 heeft een parallelstructuur;
- er is een omgelegde N201 ter hoogte van Aalsmeer en Uithoorn;
- het OV netwerk is opgenomen conform de Westflankstudie (HOV+ variant).

In tabel 3.1 zijn de verschillen tussen het NRM en HMR verkeersmodel weergegeven.

Wegvak	NRM	HMR
A5 (A4-A9)	97.500	79.700
A9 (A4-BHV)	142.250	128.100
A9 (BHV-A5)	154.300	123.000
A9 (A4-Aalsm)	203.800	139.900
A4 (Sloten-A9)	233.500	208.300
Schipholweg	13.250	9.650
Hoofdweg (A5)	16.850	18.450
S106 thv ringvaart	13.050	32.100
Aansluiting A9	36.000	52.000

Tabel 3.1: Verschillen tussen NRM en HMR verkeersmodel (etmaalcijfers)

Verder is op screenlinieniveau gekeken hoe de verhouding tussen het NRM en HMR model ligt bij de Ringvaartovergangen ter hoogte van Badhoevedorp. (tabel 3.2)

Wegvak	NRM	HMR basis bogen	HMR bogen L1a
S106 thv ringvaart	12.000	25.700	33.000
Sloterbrug	25.700	15.000 – 20.000	15.200
A5 thv ringvaart	73.300	79.700	84.200
A4 thv ringvaart	233.500	203.700	197.600
Totaal	343.900	324.100 – 329.100	330.000
Index	100	94-96	96

Tabel 3.2: Verschillen screenline tussen NRM en HMR verkeersmodel (etmaalcijfers)

De totale hoeveelheid verkeer over de Ringvaart is in beide modellen vrijwel gelijk. Voor het onderliggend wegennet (S106 en Sloterbrug) zien we in het HMR model samen een hogere intensiteit als in het NRM. Voor berekeningen voor het onderliggend wegennet kan, voor het HMR-model, van een worst case worden gesproken.

Een tweede opvallend punt is de grotere drukte op de Amsterdamse Baan (S106) in het HMR model ten opzichte van het NRM. Dit is een gevolg dat in het verkeersmodel van Haarlemmermeer ook een volledige invulling van Parkstad bevat. De uitkomsten uit het HMR laten voor de bruggen over de Ringvaart (S106 en Sloterbrug) ook een reëler beeld zien. De Sloterbrug met 2x1 kan normaal gesproken niet meer aan dan 15.000 tot 20.000 mvt/etmaal verwerken. Uitbreiding naar 2x2 is ruimtelijk niet inpasbaar. Voor de S106 is een 2x2 brug noodzakelijk en kan ook ruimtelijke ingepast worden.

Samenvattend kan gesteld worden dat het gebruik van het HMR model past binnen de totale hoeveelheid verkeer dat ook door het NRM wordt geprognosticeerd ter hoogte van Badhoevedorp. Daarbij laat het HMR model voor het onderliggend wegennet een logischer en (iets) hoger verkeersbeeld zien dan het NRM. Voor de verdere uitwerking zal hierdoor de kans op onderschatting van de problemen op het onderliggend wegennet afnemen.

3.2 Overzicht verkeersintensiteiten

In figuur 3.1 zijn per wegvak de verkeersintensiteiten weergegeven voor de huidige referentiesituatie (2005).

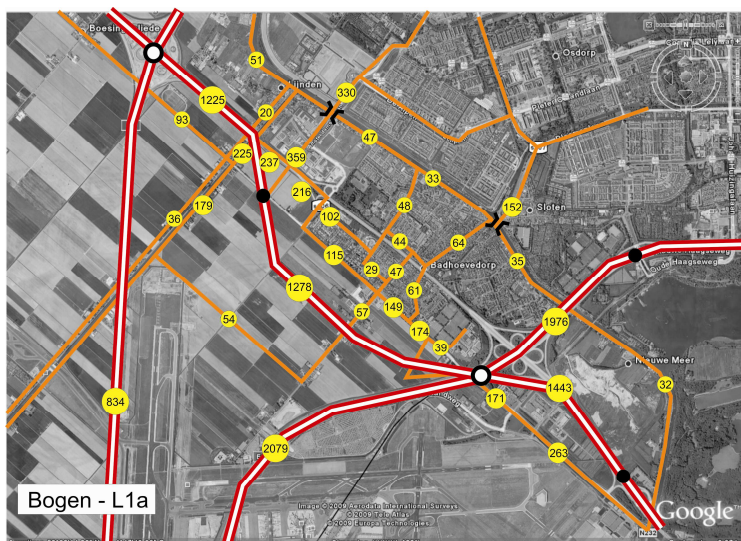


Figuur 3.1: Etmaalintensiteiten huidige situatie (x 100)

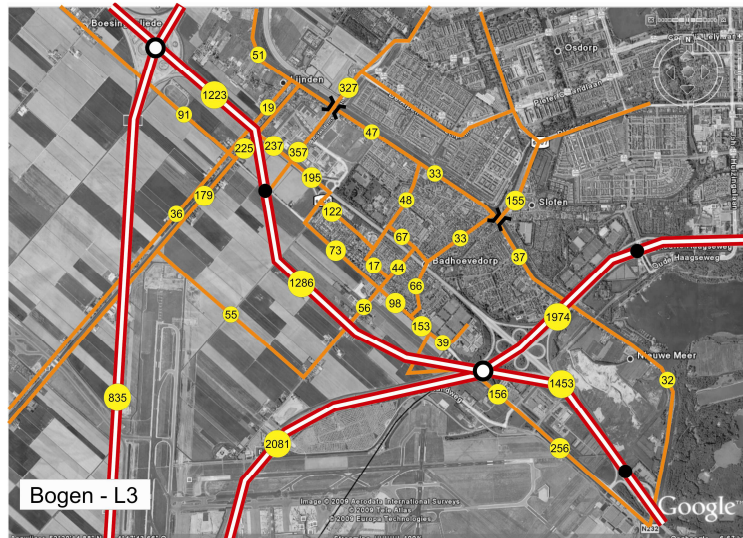
Op basis van de toekomstige referentiesituatie met bogenaansluiting A9 zijn de volgende modelvarianten doorgerekend met het verkeersmodel:

- Schipholweg 80 km/h (i.c.m. bogenvariant en T106);
- Schipholweg 50 km/h (i.c.m. bogenvariant);
- rondweg 80 km/h (i.c.m. bogenvariant en T106);
- verbindingsweg 80 km/h (i.c.m. bogenvariant en T106).

In de figuren 3.2 t/m 3.8 zijn de verkeersintensiteiten per variant weergegeven voor de varianten met bogenvariant.



Figuur 3.2: Etmaalintensiteiten Schipholweg 80 km/h, bogenvariant (x 100)



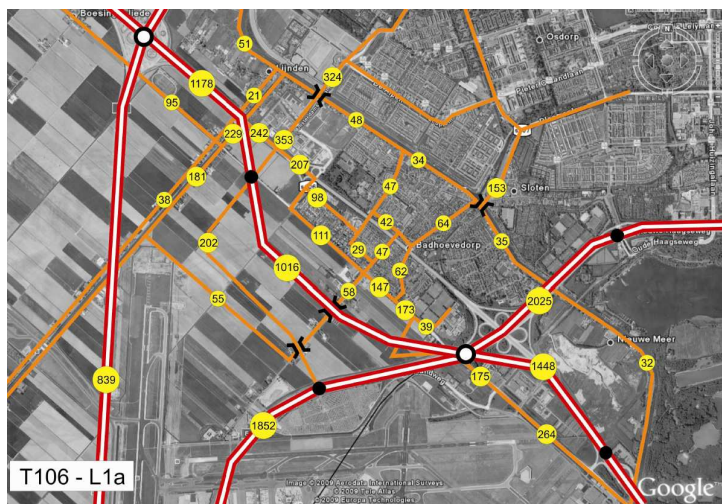
Figuur 3.3: Etmaalintensiteiten Schipholweg 50 km/h, bogenvariant (x 100)



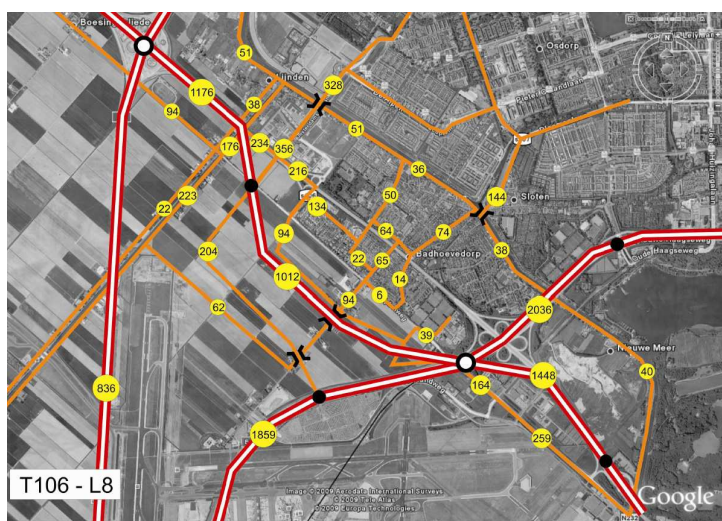
Figuur 3.4: Etmaalintensiteiten Rondweg 80 km/h, bogenvariant (x 100)



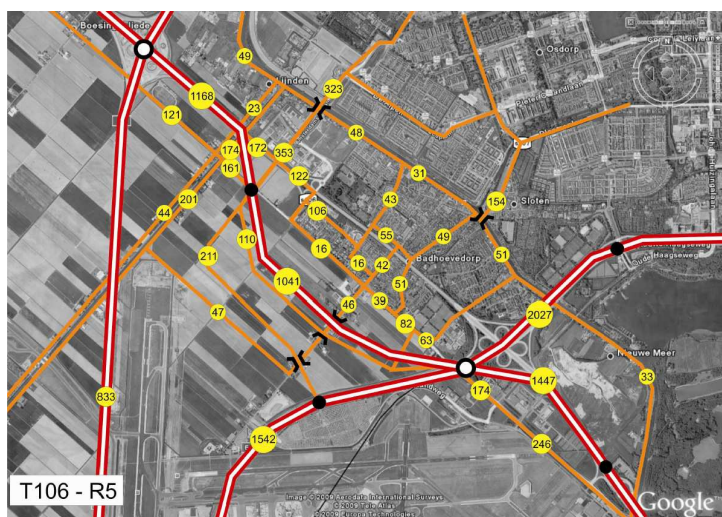
Figuur 3.5: Etmaalintensiteiten Verbindingsweg 80 km/h, bogenvariant (x 100)



Figuur 3.6: Etmaalintensiteiten Schipholweg 80 km/h, T106 variant (x 100)



Figuur 3.7: Etmaalintensiteiten Rondweg 80 km/h, T106 variant (x 100)



Figuur 3.8: Etmaalintensiteiten Verbindingsweg 80 km/h, bogenvariant (x 100)

3.3 Analyse verkeersmodelcijfers

De effecten qua intensiteiten (en dus doorstroming) voor het OWN met bogen of de T106 zijn nihil. Het enige waar een groot verschil in zit, is bij de nieuwe aansluiting Badhoevedorp. Bij de verdere uitwerking naar ontwerp is daarom uitgegaan van de OWN-varianten met het bogen alternatief. Daarbij is wel rekening gehouden met een mogelijke toekomstige uitbreiding met de T106.

De afname in verkeersintensiteiten bij Schipholweg 50 km/h in plaats van Schipholweg 80 km/h is 30 tot 35%. Daarmee blijft de Schipholweg 50 km/h een drukke gebiedsontsluitingsweg met 8.000 tot 12.000 mvt/etmaal. Hiermee blijft de oversteekbaarheid van de weg lastig en blijft de Schipholweg met 50 km/u ook een barrière. In beide gevallen is een aparte HOV-baan gewenst/nodig.

Bij de twee andere varianten (rondweg en verbindingsweg) is de Schipholweg wel rustig (paar duizend mvt/etmaal) en kan het HOV over de bestaande Schipholweg met autoverkeer meerijden.

3.4 Beoordeling van de criteria

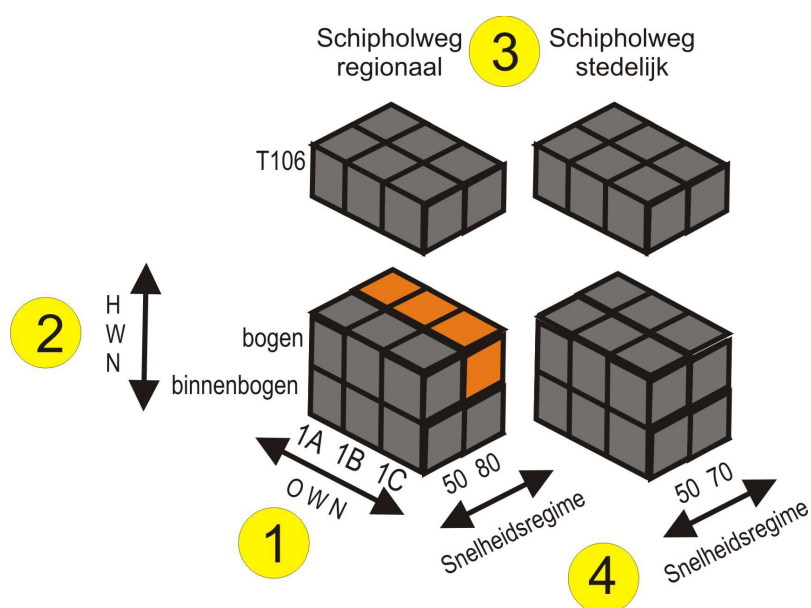
In onderstaande tabel is een beoordeling gegeven van de verschillende criteria.

	Schipholweg 80	Schipholweg 50	Rondweg 80	Verbindingsweg 80
Doorstroming	- Hoge verkeersdruk op regionale weg	- Hoge verkeersdruk op de regionale weg	+/- Omrijdbeweging voor regionaal verkeer	+ Snelle route voor regionaal verkeer
Oversteekbaarheid Schipholweg	- Hoge verkeersdruk op Schipholweg	- Hoge verkeersdruk op Schipholweg	+ Lage verkeersdruk op Schipholweg	+ Lage verkeersdruk op Schipholweg
Logica	+ Conform huidige situatie	+ Conform huidige situatie	+/- Omrijdbeweging voor regionaal verkeer	+ Regionaal en lokaal verkeer worden gescheiden
Doorstroming HOV	- Hoge verkeersdruk op Schipholweg	- Hoge verkeersdruk op Schipholweg	+ Lage verkeersdruk op Schipholweg	+ Lage verkeersdruk op Schipholweg
Terugslag van verkeer op A9	+ Is verkeerstechnisch op te lossen	+ Is verkeerstechnisch op te lossen	+ Is verkeerstechnisch op te lossen	+ Is verkeerstechnisch op te lossen
Ontsluiting Badhoevedorp	+ Conform huidige situatie	+ Conform huidige situatie	+ Is verkeerstechnisch op te lossen	+ Is verkeerstechnisch op te lossen
Ontsluiting buik Badhoevedorp	+/- Hoge verkeersdruk op Schipholweg	+/- Hoge verkeersdruk op Schipholweg	+ Lagere verkeersdruk op Schipholweg	+ Lagere verkeersdruk op Schipholweg
Versnippering gebied Badhoevedorp	- Extra infrastructuur nodig op Schipholweg	- Extra infrastructuur nodig op Schipholweg	+ Geen extra verkeer nodig op Schipholweg	+ Geen extra verkeer nodig op Schipholweg
Geluid en uitstoot	- Hoge verkeersdruk op Schipholweg	- Hoge verkeersdruk op Schipholweg	+ Lagere verkeersdruk op Schipholweg	+ Lagere verkeersdruk op Schipholweg
Groene as rondom Schipholvaart	- Extra infrastructuur nodig op Schipholweg	- Extra infrastructuur nodig op Schipholweg	+ Regionaal verkeer wordt omgeleid	+ Regionaal verkeer wordt omgeleid
Toekomstvastheid	-	-	+/-	+
Kosten	-	-	+/-	-
Inpasbaarheid	-	-	+	+
Totaal	- 6	- 6	9	12

Tabel 3.3: Beoordeling van de criteria

3.5 Conclusie

Uit tabel 3.3 blijkt dat de varianten Rondweg 80 en Verbindingsweg 80 positief scoren op de gehanteerde criteria. Deze varianten zijn uitgetekend. De Schipholweg varianten scoren negatief. Voor de vergelijking met de andere varianten is er voor gekozen om ook de Schipholweg 80 (met aparte HOV-baan) uit te tekenen, aangezien er geen verschil zit in de criteria voor de varianten Schipholweg 50 en Schipholweg 80. Hiermee is inzicht verkregen in drie relatief verschillende varianten (ook in kosten). Welke variant ook gekozen wordt, er zullen altijd twee extra rijstroken nodig zijn in verband met de wenselijke doorstroming van het HOV. Bij een Schipholweg 80 (of eventueel 50) zal er een aparte HOV-baan nodig zijn om de gewenste HOV kwaliteit langs Badhoevedorp te kunnen garanderen. Bij een rondweg 80 of verbindingsweg 80 is er op de Schipholweg geen aparte HOV-baan nodig, maar wordt er wel een 2x1 weg voor het autoverkeer aangelegd.



Figuur 3.9: Uitgetekende varianten

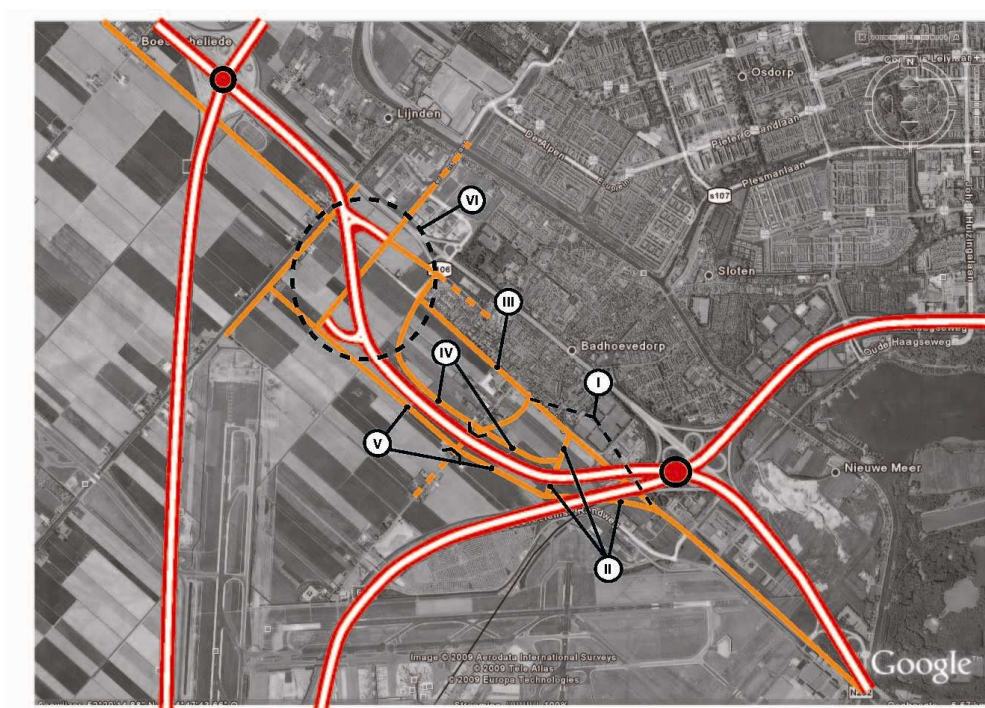
4 Ruimtelijke consequenties

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden per schetsontwerp de ruimtelijke consequenties en nuanceringen besproken.

Daarin worden de drie varianten, bestaande Schipholweg (1a), rondweg (1b) of verbindingsweg (1c) besproken. Dit zijn respectievelijk nummers III, IV en V in figuur 4.1.

Uiteindelijk zijn er zeven schetsontwerpen gemaakt:



Figuur 4.1: uitsplitsing onderdelen schetsontwerpen (ontwerp I t/m VI)



Figuur 4.2: uitsplitsing onderdelen schetsontwerpen (ontwerp VII)

Belangrijk is daarbij dat bedacht moet worden, dat de keuze tussen varianten ter hoogte van de bebouwde kom van Badhoevedorp (III, IV, V) in hoge mate bepalen hoe het verloop van de ontwerpen bij de overkluizing van de A4 en A9 (I, II) en bij de aansluiting Badhoevedorp (VI, VII) er uit zien.

Ander belangrijk aandachtspunt is dat de schetsontwerpen vooral ook inzicht moeten geven in de kosten die de veranderingen op het onderliggend wegennet met zich mee brengen. Het zijn dus geen eindplaatjes, maar dienen als afwegingskader voor zowel de inpassing als de kosten.

In veel gevallen zullen de schetsontwerpen verder gedetailleerd moeten worden of zelf nog 'lokale' varianten onderzocht moeten worden. Dit zal zich vooral moeten toe spitsen op kruispuntsvormen en dergelijke.

4.2 Schetsontwerp I: Schipholweg recht over A4/A9

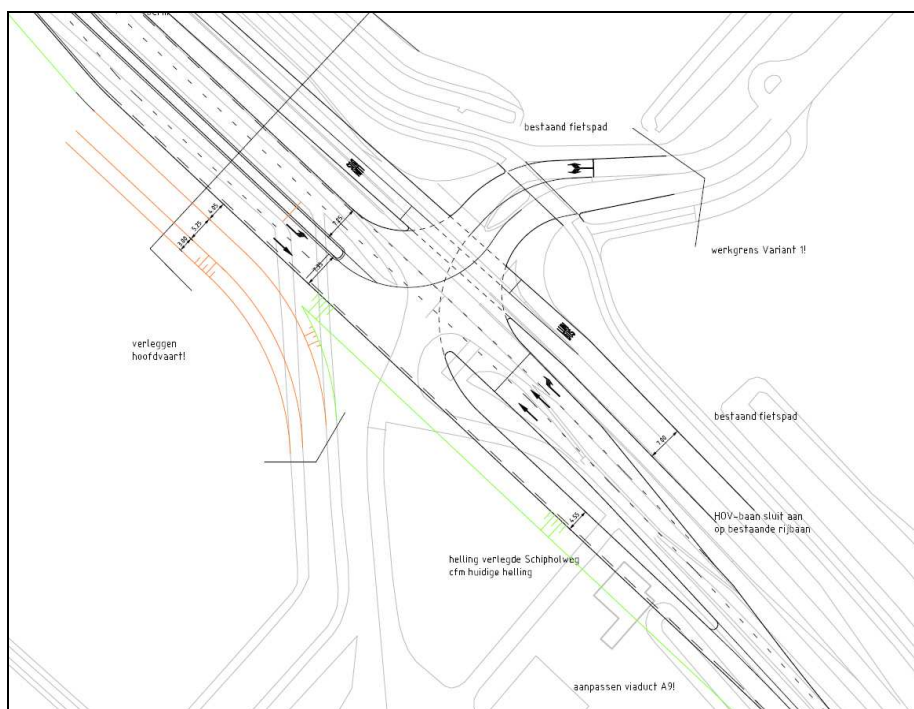
Dit is min of meer gelijk aan de huidige situatie. Deze variant is met name interessant op het moment als gekozen wordt voor variant III (bestaande Schipholweg handhaven). De intensiteiten zijn dusdanig dat volstaan kan worden met 2x1 rijstroken. Echter om voldoende (doorstromings)kwaliteit te bieden aan een HOV langs de Schipholweg is extra infrastructuur (viaduct over de A4 en tunnel van de A9) noodzakelijk. De HOV baan is aan de noordzijde van de Schipholweg geprojecteerd vanwege:

1. busstation Schiphol Noord ligt aan noordzijde Schipholweg;
2. merendeel van de te bedienen bebouwing in Badhoevedorp ligt aan noordzijde van Schipholweg.

Gezien de ruimte ter hoogte van het bestaande viaduct beperkt is, lijkt op dit moment een nieuwe brug ten zuiden van de bestaande het beste inpasbaar. Dat betekent dat de bestaande brug dan voor HOV wordt gebruikt en er een nieuwe brug voor het autoverkeer

bij komt. Dit is ook zo getekend. Zolang de HOV-baan er nog niet is kan dus van de bestaande brug gebruik gemaakt worden.

Ter hoogte van de Schuilhoeve is een kruising met VRI getekend in verband met de HOV-baan (zie figuur 4.3). Het snelheidsregime bedraagt 80 km/u (gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom).



Figuur 4.3: Kruispunt Schipholweg – Schuilhoeve (schetsontwerp I)

4.3 Schetsontwerp II: Schipholweg buigt tussen A4 en A9 door

De variant komt vooral in beeld wanneer gekozen wordt voor een rondweg om Badhoevedorp (parallel aan de noordzijde van de A9) of een verbindingsweg langs nieuw te plannen logistieke functies van Schiphol (parallel aan de zuidzijde van de A9).

Ook hier hebben we rekening gehouden met een nieuwe brug voor het autoverkeer, waarbij het bestaande viaduct over de A4 gehandhaafd kan blijven voor HOV en fiets. In deze situatie is het naar onze mening wel nodig om direct een nieuwe brug te bouwen ook al wordt er niet direct een HOV-verbinding gerealiseerd. Daarvoor zijn twee redenen:

1. Indien van de bestaande brug gebruik wordt gemaakt, moet het bestaande viaduct halverwege de A4 worden gesloopt om vervolgens een boog naar het zuiden te kunnen aansluiten. Dit betekent dat de verbinding tussen Schiphol Noord en Badhoevedorp gedurende langere tijd niet gebruikt kan worden. Ook is het technisch ingewikkeld om aan een deels bestaand viaduct een nieuw viaduct te maken.
2. Indien later de HOV-verbinding wordt gerealiseerd is er toch nog een nieuwe brug over de A4 nodig.

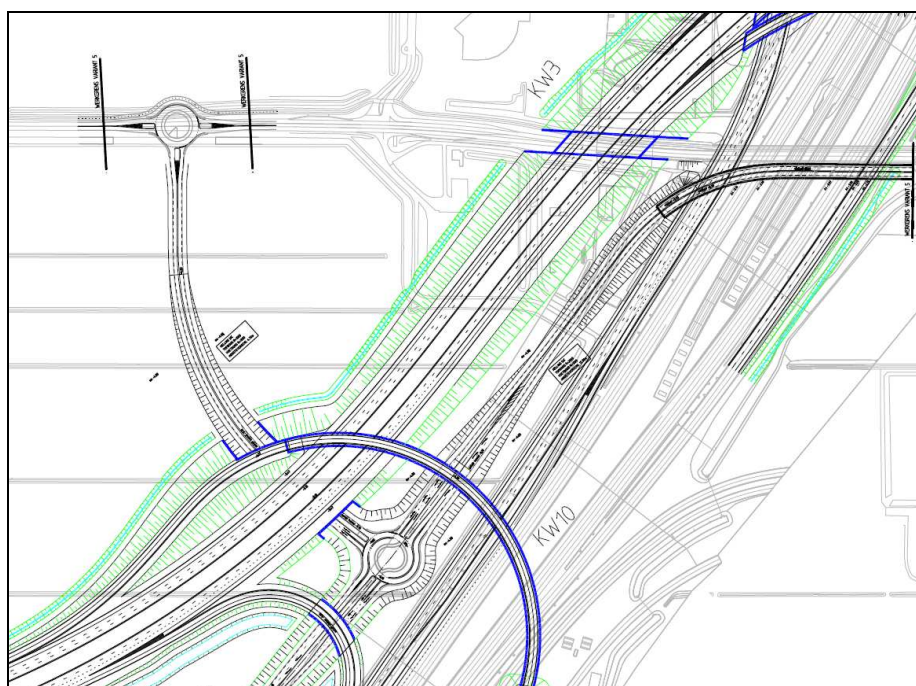
Variante 2 gaat na het viaduct over de A4, tussen de A4 en A9 door naar beneden om vervolgens met een tunnel onder de A9 door richting Badhoevedorp te gaan.

In alle opzichten is deze variant/verbinding een (voor)investering voor toekomstige uitbreidingen in de infrastructuur. De HOV-verbinding kan goed en makkelijk worden ingepast. Deze verbinding biedt echt ook mogelijkheden om zowel goed aan te sluiten op de bestaande Schipholweg (variant III), maar ook op een rondweg Badhoevedorp (variant IV) en/of verbindingsweg Schiphol (variant V). Zowel de rondweg als de verbindingsweg kunnen er ook gefaseerd op worden aangesloten.

De bouw van variant II kan geschieden zonder veel problemen voor het verkeer.

Het snelheidsregime bedraagt 80 km/h (gebiedsontsluitingsweg). Omdat de A9 ter hoogte van de tunnel van de Schipholweg al redelijk op maaiveld ligt, ligt de tunnel van de Schipholweg hier onder maaiveld. Verdere optimalisatie van de hoogteliggingen van de A9 en Schipholweg is gewenst.

Daarnaast zal een verdere optimalisatieslag moeten worden gemaakt in de inpassing in het landschap. Dit kan dan wel een lager snelheidsregime tot gevolg hebben.



Figuur 4.4: Schetsontwerp II

4.4 Schetsontwerp III: Schipholweg bestaande weg handhaven

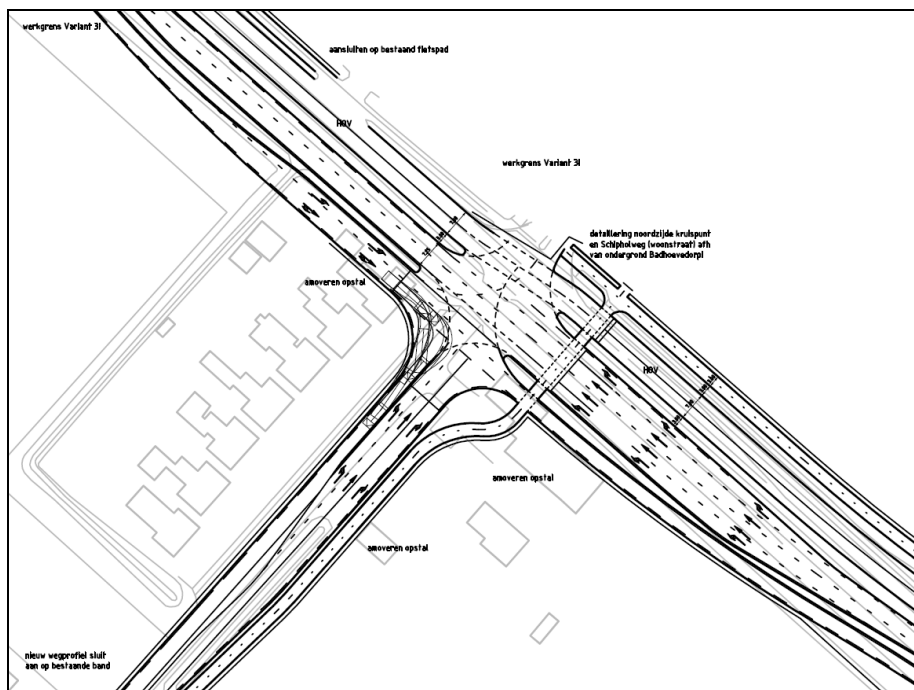
Bij deze variant hebben we over de gehele lengte tussen de Schuilhoeve en de Amsterdamse Baan (dus langs de volledige bebouwing van Badhoevedorp) een HOV-baan langs de bestaande auto-infrastructuur getekend.

Uit de plots van het verkeersmodel blijkt dat langs de Schipholweg I/C-verhouding zich over bijna het gehele traject boven de 0.7 bevindt. Dit betekent dat er makkelijk verstoring kan optreden in het verkeersbeeld. Vandaar dat er dan gekozen is om auto en HOV te scheiden, om HOV voldoende (doorstromings)kwaliteit te kunnen bieden. Dat betekent ook, dat er voor alle kruisingen gekozen is voor VRI in plaats van rotondes.

Bij het ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden om de bestaande tocht langs de Schipholweg te handhaven.

We zien echter, dat op het gedeelte bij de Pa Verkuyllaan en Sloterweg de infrastructuur dusdanig opgerekt/verbreed moet worden dat bestaande bebouwing geamoveerd moet worden.

Daarbij is nog geen rekening gehouden met eventuele consequenties voor lucht en geluid. In deze situatie blijft de Sloterweg op zijn huidige plaats, omdat de intensiteiten en het karakter van de weg nagenoeg gelijk blijven aan de huidige situatie. Het snelheidsregime bedraagt 80 km/h (gebiedsontsluitingsweg).



Figuur 4.5: Schetsontwerp III

4.5 Schetsontwerp IV: rondweg Badhoevedorp (noordelijk parallel aan A9)

In variant IV is het mogelijk om zowel aan te sluiten op de bestaande Schipholweg (variant I) als op de nieuwe weg tussen A4 en A9 door (variant II).

In het voorliggende schetsontwerp zijn we primair uitgegaan van een aansluiting van variant II. Mocht gekozen worden voor variant I, dan zullen met name de kruisingen bij de Schuilhoeve en de rotonde westelijk daarvan aangepast (lees: groter) moeten worden gemaakt.

Omdat in deze variant het autoverkeer op de Sloterweg tussen de rondweg en de Schipholweg fors toeneemt, kan dit niet meer door de huidige Sloterweg worden verwerkt. Daarom is er een nieuwe Sloterweg getekend. De nieuwe Sloterweg kan ook dienen voor de ontsluiting van nieuwe ontwikkelingen ten zuiden van de Schipholweg. Het is echter ook mogelijk nieuwe ontwikkelingen te ontsluiten via de Schipholweg.

De nieuwe Sloterweg is oostelijk ten opzichte van de huidige Sloterweg geplaatst. Hiervoor is gekozen, omdat er minder bebouwing gekruist hoeft te worden. Verkeerskundig is een nieuwe Sloterweg aan de westzijde ook mogelijk.

Gekozen is om een verbindingsweg te maken tussen de bestaande Sloterweg en nieuwe Sloterweg, zodat het mogelijk is de Sloterweg richting Badhoevedorp rustig te laten zijn. Een knip in de Sloterweg (bijvoorbeeld ten zuiden van hotel) zou dan tot de mogelijkheden behoren.

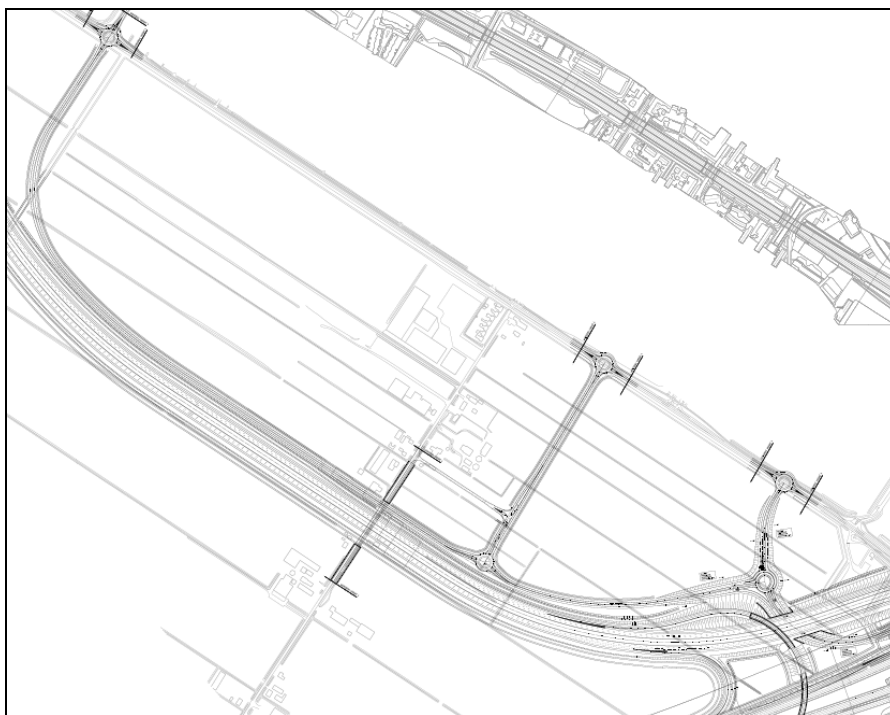
De Sloterweg is bereikbaar voor alle verkeer. Dit geldt ook voor de tunnel onder de A9 en de rondweg. Op deze manier is het voor alle verkeer, dus ook voor hulpdiensten, mogelijk gebruik te maken van de Sloterweg.

Het snelheidsregime op de rondweg bedraagt 80 km/h, gebiedsontsluitingsweg. De nieuwe Sloterweg heeft een snelheidsregime van 60 km/h, erftoegangsweg. Omdat de A9 ter hoogte van de tunnel van de Schipholweg al redelijke op maaiveld ligt, ligt de tunnel van de Schipholweg hier onder maaiveld en ook de rotonde. Verdere optimalisatie van de hoogteliggingen van de A9 en Schipholweg is gewenst.

Daarnaast zal een verdere optimalisatieslag moeten worden gemaakt in de inpassing in het landschap. Bijvoorbeeld de weg tussen de Schipholweg en nieuwe rondweg meer langs de A9 laten lopen en aan te laten sluiten bij de Schuilhoeve.

Verder hebben we rotondes op de Schipholweg ontworpen. In een nadere uitwerking zouden de kruisingen op de Schipholweg ook zonder rotondes bekeken moeten worden. Dit is vanuit HOV-kwaliteit wenselijk, maar kan wel leiden tot minder veilige kruisingen.

In een nadere uitwerking moet worden bekeken waar een knip op de Sloterweg moet komen tussen de A9 en Schipholweg.



Figuur 4.6: Schetsontwerp IV

4.6 Schetsontwerp V: verbindingsweg Schiphol (zuidelijk parallel aan A9)

Bij de verbindingvariant aan de zuidzijde van de A9 behoudt de N232 een belangrijke Oost-West functie, alleen is de ontsluiting van Badhoevedorp beperkt. De verbindingsweg heeft nu meer een 'ontsluitende' functie voor nieuw te ontwikkelen logistieke functies van Schiphol.

In het voorliggende schetsontwerp zijn we primair uitgegaan van een aansluiting van variant II. De rotonde tussen A4 en A9 ligt ook hier verdiept in het maaiveld om de tunnelverbinding onder de A9 mogelijk te maken richting Badhoevedorp, maar ook onder de op maaiveld liggende verbindingsoog tussen de A9 en A4.

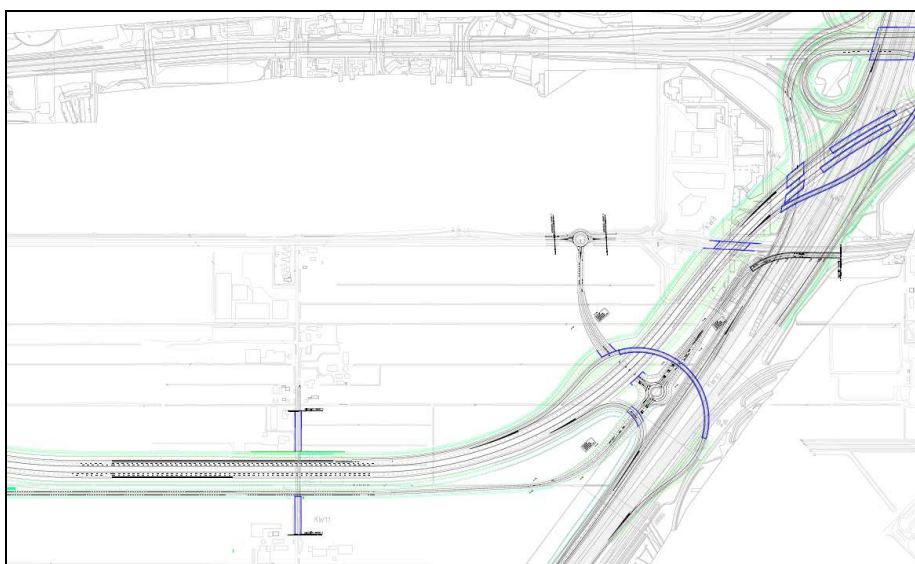
Vervolgens ligt de verbindingsweg zo strak mogelijk langs de A9 en kruist samen met de A9 de Sloterweg. De Sloterweg heeft geen aansluiting op de verbindingsweg. De Sloterweg behoudt bij deze variant zijn huidige functie.

De verbindingsweg kan op twee manieren aansluiten op de aansluiting Badhoevedorp. In het geval van variant IV (Haarlemmermeervoorstel), een aansluiting met twee halve klaverbladen, sluit de verbindingsweg aan op een nieuw te maken verbinding tussen de Hoofdweg oostzijde en de aansluiting Badhoevedorp.

In het geval van een aansluiting in de vorm van een ovonde/rotonde komt te liggen, kan deze als 6^e tak op de ovonde worden aangesloten. Dit is voor zover bekend een unicum binnen Nederland. Nader onderzoek op doorstroming is dan zeker nog noodzakelijk.

Bij deze variant hebben we ons geconcentreerd op de verbindingsweg. Voor de huidige Schipholweg hebben we geen aanpassingen doorgevoerd. Wij kunnen ons voorstellen dat met de verbindingsweg een afwaardering plaatsvindt van de Schipholweg ter hoogte van Badhoevedorp van 80 naar 50 km/h weg. Dit hebben we nog niet uitgetekend.

Het snelheidsregime op de verbindingsweg bedraagt 80 km/h (gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom). Verdere optimalisatie van de hoogteliggingen van de (verbindingsoog) van de A9 en Schipholweg is gewenst.



Figuur 4.7: Schetsontwerp V

4.7 Schetsontwerp VI: half-klaverblad aansluiting Badhoevedorp

Bij dit ontwerp is rekening gehouden om de Amsterdamse Baan zo recht mogelijk in het landschap in te passen. Dit houdt in dat er scherpe hoeken ontstaan op de op/afritten van de A9 op de Amsterdamse Baan.

Verder is rekening gehouden met de huidige gebruikelijk boogstralen voor afritten van autosnelwegen en zoveel mogelijk rechte opstelvakken voor de kruisingen. Samen met de scherpe hoeken tussen A9 en Amsterdamse Baan is het ruimtegebruik van de op/afritten fors.

In deze situatie zou je voor gekozen kunnen worden om het HOV vanuit Haarlem richting Badhoevedorp via de eendere afslag richting Schipholweg te leiden en vervolgens langs de Schiphol de Amsterdamse Baan gelijkvloers te laten kruisen. Het is echter allemaal krap.

Wanneer nog wordt gezocht naar minder ruimtegebruik (noordelijke op/afrit naar zuiden schuiven) is een HOV-verbinding alleen ongelijkvloers (lees: tunnel) mogelijk op deze wijze mogelijk. Andere mogelijkheid is om de HOV met een aparte busbaan 2x rechtsaf via de voorgestelde aansluiting te laten gaan.

De verkeerstromen op de kruisingen zijn fors te noemen, vooral bij de noordelijke op/afrit. Deze kruising is alleen met fors aantal opstelstroken en VRI regelbaar. Hierbij is nog geen rekening gehouden met een eventuele T106 als verbinding tussen Haarlem en Schiphol. Deze weg kent ongeveer 20.000 mvt/etmaal en moet op deze aansluiting extra worden verwerkt. De noordelijke aansluiting biedt in deze vorm te weinig capaciteit om deze uitbreiding aan intensiteiten te kunnen accommoderen. Het aantal rijstroken in het conflict (3x rechtdoor en 2x linksaf) kunnen zo maar met een extra rijstroken worden uitgebreid. Het uit elkaar trekken van de aansluiting Badhoevedorp en T106 separaat is dan noodzakelijk.

Bij kruising van de Schipholweg met de Hoofdvaart en Hoofdweg is getracht om het autoverkeer zo beperkt mogelijk te laten zijn om de kruising regelbaar te houden. Vandaar dat de grote stromen Hoofddorp – Badhoevedorp en Haarlem – Badhoevedorp elkaar nu treffen op een rotonde ten zuiden daarvan. Ondanks alles blijft de kruising (Schipholweg – Hoofdweg) in zijn huidige vorm voor de toekomst te krap. Een nieuwe brug lijkt ons inziens dan ook noodzakelijk. Zeker als N232 als belangrijke strategische provinciale verbinding wordt gezien.

De route Amsterdamse Baan – Hoofdvaart is als stroomweg 70 km/h vormgegeven. De aansluitende Schipholweg richting Badhoevedorp is uitgegaan van 50 km/h gebiedsontsluitingsweg.

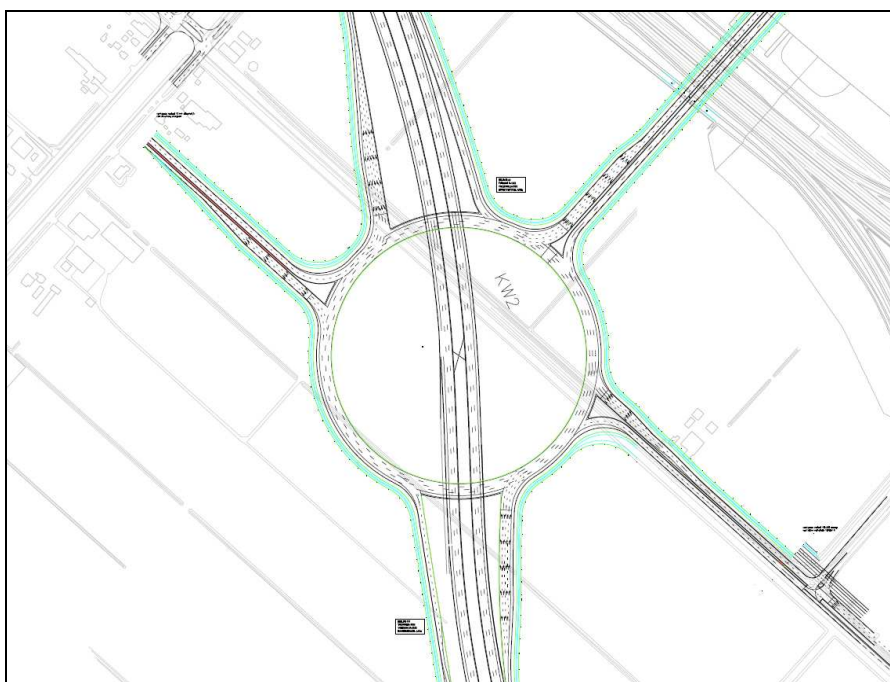


Figuur 4.8: Schetsontwerp VI

4.8 Schetsontwerp VII: rotonde aansluiting Badhoevedorp

Een eerste indicatie op basis van globale VRI-berekeningen laat zien dat een diameter van 250 meter nodig is met 3 tot 4 rijstroken. Tussen alle aansluitingen is ongeveer 100 meter nodig.

Indien er wordt gekozen voor de verbindingsweg (variant V) komt deze weg apart nog op de rotonde, dus krijgt men een 6-taks rotonde. Dat betekent, dat in dat geval de rotonde van Schiphol richting Haarlem 5/6 moet worden genomen, andersom is dat 1/6.



Figuur 4.9: Schetsontwerp VII

4.9 Afweging ontwerp

De keuze voor de afweging van het ontwerp bestaat uit drie vraagstukken:

- Welke variant is het best toepasbaar als overbrugging over de A4 en A9 en past ook het beste bij de gewenste variant ter hoogte van Badhoevedorp?
- Welke variant is het best toepasbaar ter hoogte van de kern Badhoevedorp?
- Welke variant is het best toepasbaar bij de aansluiting Badhoevedorp en past ook bij de gewenste variant ter hoogte van Badhoevedorp?

Overbrugging A4 en A9 (I - II)

Gezien de verwachte intensiteiten zal de overbrugging over A4 en A9 dusdanig zijn, dat bij de komst van HOV er een extra HOV-trace (brug) bij moet komen. Omdat de HOV het beste aan de noordzijde van de Schipholweg kan worden gelegd, kan het HOPV dan van de bestaande brug gebruik maken en kan er een nieuw viaduct dat ten zuiden van worden gelegd.

In dat geval heeft de variant met een nieuwe route tussen A4 en A9 door (variant II) de voorkeur boven de bestaande Schipholweg. Deze is dan relatief eenvoudig te maken naast de bestaande brug (weinig overlast). Maar ook is het in dat geval goed en soepel mogelijk is om zowel aan te sluiten op de verbindingsweg als op de rondweg.

Kern Badhoevedorp (III - IV - V)

In onze ogen is de variant met de huidige Schipholweg uitbouwen niet te handhaven. Ten eerste blijft de weg ook in de toekomst druk en is de beschikbare capaciteit beperkt (I/C-verhouding in veel gevallen boven 0,7). Dat betekent ook dat bij een HOV-verbinding over Schipholweg er extra rijstroken nodig zijn en deze ruimte is niet aanwezig. De infrastructuur doorsnijdt vele panden. Daarnaast zullen ook lucht en geluidzones mogelijk nog voor extra sanering zorgen.

Voor zowel de rondweg als de verbindingsweg is voor beide wat te zeggen. Een rondweg is onzes inziens handig als de buik van Badhoevedorp wordt volgebouwd. Op dit moment is het voorziene programma dusdanig, dat de huidige Schipholweg als ontsluiting kan dienen.

De verbindingsweg kan vooral interessant zijn als de uitbreiding van Schiphol doorgaat. In beide gevallen ontlasten zij in hoge mate de Schipholweg, waardoor langs de Schipholweg geen nieuwe HOV-infrastructuur nodig is.

De verbindingsweg past wel beter bij de beeldvorming van een strategische doorgaande provinciale route.

Aansluiting A9 (VI en VII)

Bij een verbindingsweg past het half klaverblad beter dan de rotonde. De verbindingsweg zal in geval rechtdoor getrokken kunnen worden richting Hoofdvaart. Ter hoogte van de Hoofdvaart is er dan een splitsing richting Hoofddorp (N520) en Haarlem (N232).

Bij de rotonde komt de verbindingsweg op de rotonde en ontstaat een plein met 6 takken, dit is uniek in Nederland. Zowel qua doorstroming als qua vormgeving zal hiervoor dan nog veel nader onderzoek voor nodig zijn. Daarnaast verliest door de rotonde de heldere doorgaande verbinding tussen beide delen van de Schipholweg.

Tot slot zijn alle varianten zijn bekeken met als HWN-variant de 'bogenvariant'. Voor het onderliggend wegennet kunnen dezelfde conclusies voor de 'binnenbogen' variant worden gebruikt. Voor de T106-variant geldt dat de varianten ter hoogte van Badhoevedorp en de overbrugging van de A4 en A9 qua intensiteiten (en dus qua conclusies) gelijk zijn aan die van de 'bogenvariant'. Alleen ter hoogte van de aansluiting is ongeveer 20.000 mvt/etmaal extra te verwerken. Dit is in de getekende schetsontwerpen (halve klaverblad, rotonde) niet mogelijk. Een aparte T106-aansluiting is dan noodzakelijk.

Door de Stadsregio is een suggestie gedaan om de HOV een aparte op- en afrit ter hoogte van Sloterweg te geven. Dit komt de doorstroming van de aansluiting Badhoevedorp zeer ten goede. Met name in varianten waarbij de HOV gelijkvloers de Amsterdamse baan zou kruisingen. Aangetekend dient te worden dat op deze wijze het westelijk deel van Badhoevedorp dan niet bediend wordt.

Als alternatief kan ook gedacht worden aan een ongelijkvloerse kruising van HOV (tunnel) met de Amsterdamse Baan.

4.10 Afweging kosten

In bijlage 1 is de SSK-kostenraming opgenomen.

Voor het totaal op het onderliggend wegennet komt de raming uit op 172 miljoen euro exclusief BTW. Er zijn 5 hoofdposten te onderscheiden:

- voorbelasting;
- infrastructuur (ook tunnels en bruggen) die aangelegd moeten worden;
- tunnels en bruggen t.b.v. voorinvestering;
- vastgoed;
- bijkomende kosten.

Bij de voorbelasting is rekening gehouden met een voorbelasting voor het volledige tracé.

Bij infrastructuur zijn alle wegen, kruisingen, bruggen (ook over watergangen) en tunnels meegenomen die in ieder geval aangelegd moeten worden. Bij de bouwkosten is aan de veilige kant geraamd. Goudappel Coffeng/Tauw is voor de tunnel onder de S106 uitgegaan van bouwkosten van € 3.500 per m² in de raming. Dat is aan de voorzichtige kant.

Daarnaast zijn de opslagen van Tauw voor onvoorzien, VAT, bijkomende kosten e.d. 100% van de bouwkosten. Dit is ook aan de veilige kant geraamd. Deze opslag van 100% gebruikt ook Rijkswaterstaat in zijn ramingen.

Het gaat vooral om het tabblad met de **voorinvesteringen**. Daarin is opgenomen het bedrag voor een tunnel onder de A9 richting Schipholweg. Verder zijn er viaducten in de twee verbindingsbogen opgenomen. Wat betreft de Sloterweg is uitgegaan van een A9 en N232 op maaiveld en een Sloterweg met tunnel er onderdoor. Daarbij is uitgegaan dat het RWS deel bestaat uit de twee opritten en de tunnel onder de A9 door en apart geraamd gedeelte van de provinciale weg.

Bij **vastgoed** is rekening gehouden met de aankoop van landbouwgrond. Ter hoogte van de Sloterweg gaat de N232 door een pand heen. Dit bedrag (ongeveer 1 miljoen euro) zou opgeteld moeten worden bij de voorinvesteringen.

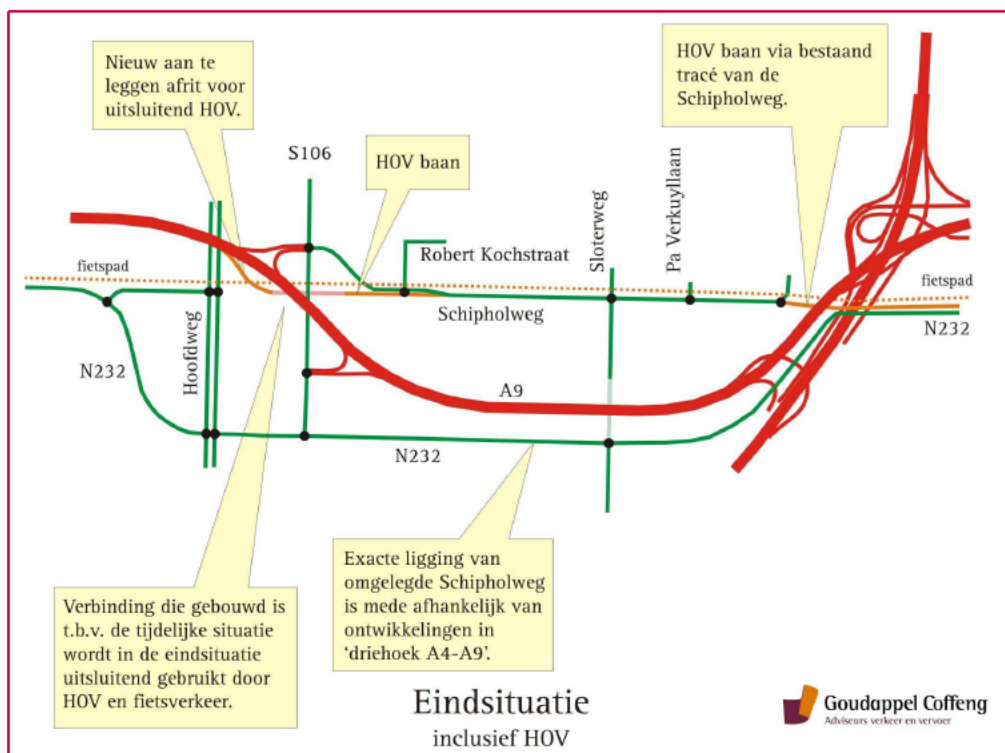
Bij **bijkomende kosten** is een bedrag van 10 miljoen euro opgenomen. Hierin zitten ook kabels en leidingen.

5 Eindbeeld en fasering

In dit hoofdstuk laten we de beoogde eindsituatie zien en de faseringsmogelijkheden die daarin zijn opgenomen.

5.1 Eindsituatie

De verlegde A9 is uitgangspunt voor het onderliggende wegennet. Het aantal aansluitingen op de A9 neemt niet toe in vergelijking met de huidige situatie. De doorstroming op de A9 is daar mee gediend. Het onderliggend wegennet vormt in combinatie daarmee een heldere verkeersstructuur die het toekomstige verkeer goed kan verwerken en leidt tot een goede inpassing van het HOV. Figuur 5.1 geeft een beeld.



Figuur 5.1: Eindsituatie

Ligging N232

Door het verleggen van de A9 verdwijnt er een zware barrière uit Badhoevedorp. Het is bijzonder ongewenst dat er in de toekomst opnieuw een nieuwe barrière ontstaat. Dat risico is zeer reëel in de vorm van een provinciale verbinding gecombineerd met een HOV-baan op het tracé van de Schipholweg. Om te komen tot een op langere termijn robuuste oplossing voor de verkeersproblematiek rond Badhoevedorp, die rekening houdt met ruimtelijke ontwikkelingen, moet ook de N232 een nieuw tracé krijgen.

Om deze wens te honoreren heeft de N232 een tracé ten zuiden van de A9. De N232 is als het ware mee geschoven met de verlegging van de A9. Door deze ligging kan de N232 ook in de toekomst de functie van calamiteitenroute blijven vervullen. De huidige Schipholweg is in de toekomst een locale ontsluitingsweg ten behoeve van de gebieden aan beide zijden van de weg met een doorstroomfunctie voor het HOV.

Op het grondgebied van Badhoevedorp ontstaan door het verdwijnen van het regionale verkeer mogelijkheden om het gebied tussen de Schipholweg en de verlegde A9 te ontwikkelen en bij het dorp te betrekken.

Aansluiting Badhoevedorp – S106

De Amsterdamsebaan S106 is rechtgetrokken en sluit op de A9 aan op de nieuwe aansluiting Badhoevedorp. De Amsterdamsebaan is verdubbeld om te zorgen dat verkeer vanuit Parkstad ook goed richting de A9 kan komen en voldoende capaciteit heeft in de knoop van de aansluiting. De Amsterdamsebaan sluit ten zuiden hiervan aan op de verlegde N232. De Hoofdweg is niet aangesloten op de A9 en houdt daarmee net als in de huidige situatie vooral een locale functie.

HOV-as

De Schipholweg krijgt in de toekomstige situatie in Badhoevedorp een locale ontsluitingsfunctie. Deze locale functie is gecombineerd met de HOV-as. Het HOV komt daarmee direct aansluitend op het woongebied van Badhoevedorp te liggen en kan daarmee ook een functie vervullen voor het nieuw te ontwikkelen gebied tussen de Schipholweg en de verlegde A9. In het licht van de beperkte intensiteiten op de Schipholweg kan het HOV grotendeels gemengd met het overige verkeer rijden en zijn alleen op de kruispunten mogelijk aanvullende maatregelen gewenst.

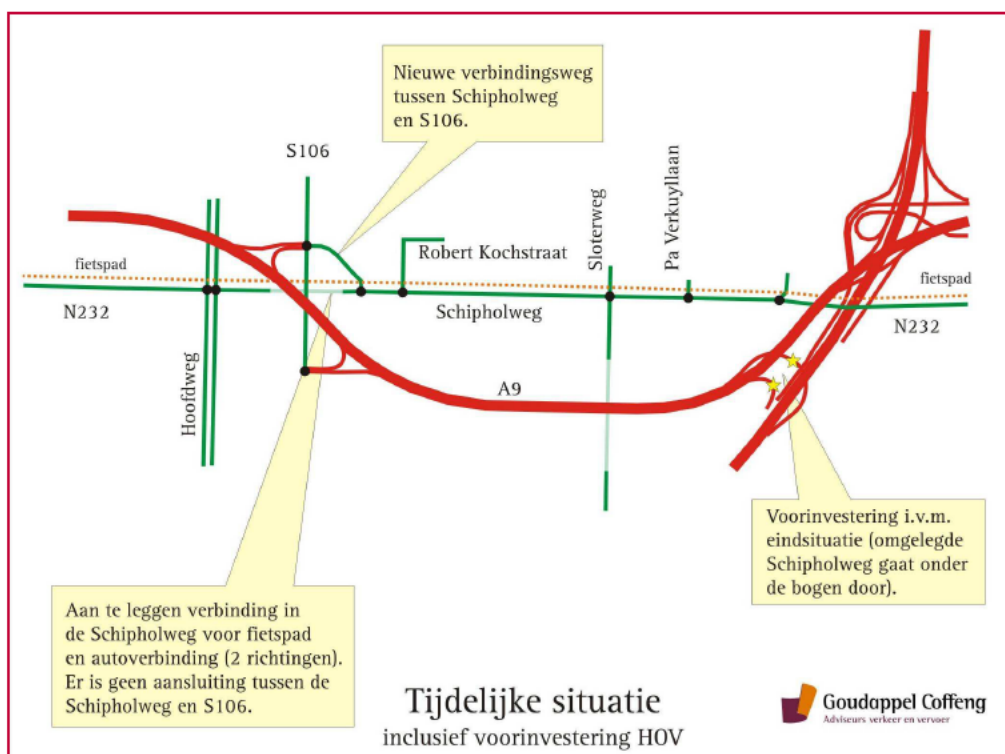
Het HOV rijdt ten westen van Badhoevedorp over de A9. In westelijke richting volgt het HOV het autoverkeer – zonodig via een eigen rijstrook – en voegt in ter plaatse van de aansluiting Badhoevedorp. In de tegenrichting krijgt het HOV een eigen afrit waardoor een snelle en rechtstreekse verbinding ontstaat.

Hoofdweg en Sloterweg

De Hoofdweg en de Sloterweg zijn ondergeschikt ten opzichte van de N232 en de A9. Deze wegen hebben net als in de huidige situatie geen rechtstreekse aansluiting op de A9. Voor beide wegen is ook in de toekomst een tunnel onder de A9 aanwezig. Daarmee is de mogelijkheid geschapen om de Sloterweg op te nemen in de calamiteitenroutes rond Schiphol.

5.2 Fasering: completeren aansluiting S106/inpassing HOV

Nadat de A9 is verlegd moet de aansluiting Badhoevedorp gecompleteerd worden. Vooralsnog gaan we daarbij uit van een N232 op het huidige tracé. Aangezien een verlegging van de N232 een nadrukkelijke wens is, is naar een kostenefficiënte oplossing gezocht om deze verlegging in de toekomst mogelijk te maken. Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van kunstwerken en tracés die ook in de eindsituatie nodig zijn. Voor de toekomst is ten behoeve van het HOV een doorgang noodzakelijk onder de A9 door in het tracé van de Schipholweg. Door deze onderdoorgang extra breedte te geven kan deze worden benut voor de N232.



Figuur 5.2: fasering – 'eindsituatie bij handhaven N232

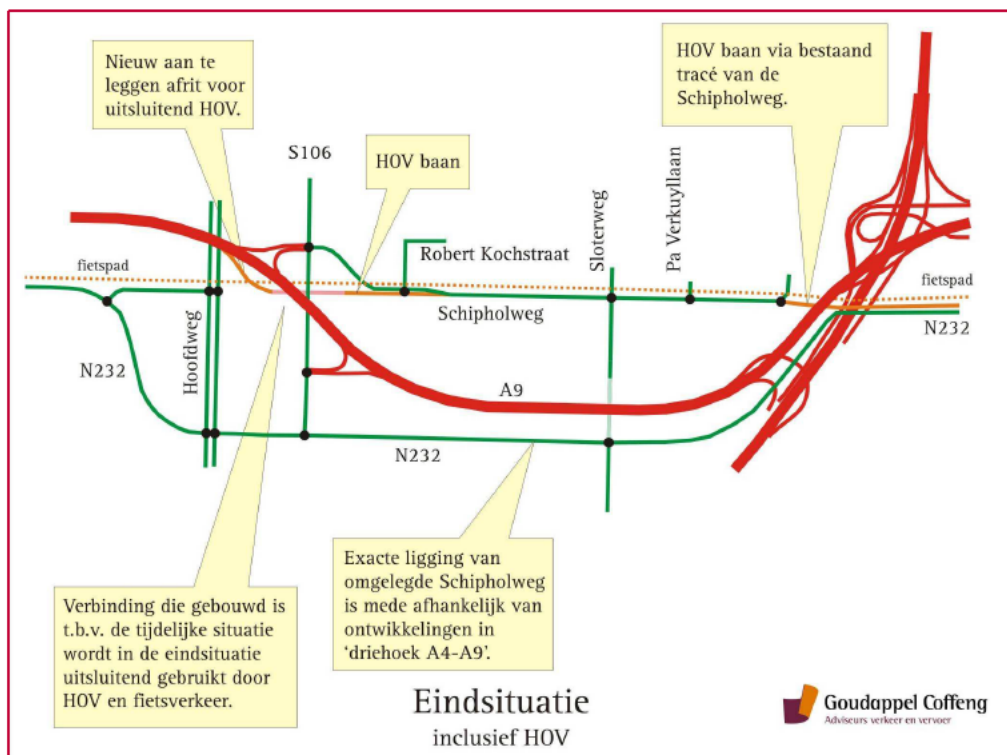
Ook ter hoogte van knooppunt Badhoevedorp is een kunstwerk nodig om de A9 te kruisen. Aangezien hier het HOV in twee richtingen zal rijden is nauwelijks extra breedte nodig om dit kunstwerk in te zetten voor de N232.

De N232 wordt met een nieuwe verbindingsweg aangesloten op de aansluiting Badhoevedorp. In de figuur is aangegeven dat onder de verbindingsbogen tussen de A9 en de A4 ruimte aanwezig moet zijn als reservering voor de verlegde N232.

In een nadere ontwerpslag moet worden onderzocht welke maatregelen in deze fase nodig zijn om het nieuw te ontwikkelen gebied ten zuiden van de Schipholweg veilig bereikbaar te maken vanuit Badhoevedorp. In deze fase is de Schipholweg op dit traject een drukke 80 km/h weg die slechts een zeer beperkt aantal aansluitingen zal hebben.

5.3 Conclusie

Door een goede fasering en het in een vroeg stadium voorinvesteren in de benodigde kunstwerken ontstaat rond Badhoevedorp in elke fase een heldere en goed functionerende verkeerssituatie. Verdere stappen na de verlegging van de A9, zoals het realiseren van de HOV-verbinding en het verleggen van de N232, kunnen worden gerealiseerd zonder dat er op de A9 hinder door de werkzaamheden ontstaat.



Figuur 5.3: De voorinvesteringen benut in de eindsituatie

Bijlage 2: Brief aan Ministerie van Verkeer & Waterstaat

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
t.a.v. de heer mr. ing. J.H. Dronkers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum: 14 juli 2009

reg.nr. PNH: 2009-41883

Geachte heer Dronkers,

Op 31 oktober 2005 ondertekenden het ministerie van Verkeer en Waterstaat, provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam en N.V. Luchthaven Schiphol de bestuursovereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp. Zij wilden een integrale aanpak en financiering van een passende en doelmatige omlegging, ingebed in een kwalitatief hoogwaardige gebiedsontwikkeling. Het taakstellend budget bedroeg € 300 miljoen, gebaseerd op een overeengekomen scope. Nadien is een tracéwetprocedure gestart. Inmiddels heeft een trajectnota/mer ter visie gelegen.

Ten behoeve van verder te nemen besluiten is van belang dat een adequate en gedragen aansluiting van hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN) tot stand komt. Provincie Noord-Holland heeft het initiatief genomen om samen met Stadsregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam, Schiphol en Rijkswaterstaat Noord-Holland een toekomstbeeld te ontwikkelen op die aansluiting HWN – OWN en een maatregelenpakket, dat in het kader van de tracéwetprocedure moet worden uitgevoerd om nu een goede bereikbaarheid te waarborgen en dat toekomstbeeld niet onmogelijk te maken.

In goed overleg tussen regio en rijk is onderzoek gedaan naar diverse oplossingen. Er heeft een afweging plaatsgevonden op basis van voor- en nadelen. Ook de kosten zijn hierin meegenomen. Hieruit is een gedragen voorkeursrichting gekomen. De huidige situatie, tijdelijk gewenste situatie in het kader van de tracéwetprocedure Omlegging A9 en een gewenst eindbeeld zijn weergegeven in bijgevoegde kaarten. Een beschrijving is eveneens bijgevoegd. De eindrapportage zal apart worden toegezonden.

Ten opzichte van de scope in de bestuursovereenkomst is er een aantal wijzigingen dat gevolgen heeft voor het op te stellen Ontwerp tracébesluit (OTB). Een nieuw uitgangspunt komt voort uit de Gebiedsgerichte Uitwerking Mobiliteitsaanpak, het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV). In dit kader zijn tussen rijk en regio afspraken gemaakt over de realisatie van een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) te realiseren tussen Haarlem, langs de A9 richting Zuidas en Schiphol.

Daarmee samen hangt de wens de Schipholweg om te leggen, in het kader van een op te stellen gebiedsuitwerking voor het gebied Schipholdriehoek. De verbinding Sloterweg zal toegankelijk moeten blijven voor alle verkeer in plaats van alleen voor langzaam verkeer en hulpdiensten. Tevens is er het besef dat de eerder voorziene zachte knip in de Schipholweg

door middel van een “hoge hoed” al vrij snel na aanleg van de omlegging zal leiden tot knelpunten in de afwikkeling van het verkeer in het knooppunt Badhoevedorp West. Dit geldt ook voor het aantal aansluitingen op de doorgetrokken T106, waardoor de doorstromingsnelheid op termijn (na 2020) onvoldoende zal zijn.

Op basis van de genoemde onderbouwing en het gevoerde overleg zijn Rijkswaterstaat Noord-Holland, Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam en NV Luchthaven Schiphol de volgende wijzigingen overeengekomen ten behoeve waarvan globale ramingen zijn opgesteld:

- a. Aansluiting Badhoevedorp West: geen knip te maken in de Schipholweg, maar de aanleg van een tunnel onder de S106 en A9. De geraamde kosten bedragen € 15 miljoen. Het minderwerk door het achterwege laten van de “hoge hoed” is geraamd op € 2 miljoen. Het meerwerk door de aanleg van een tunnel, is daarmee vooralsnog geraamd op minimaal € 13 miljoen, prijspeil 2009.
- b. Verbinding Sloterweg: geen tunnel voor alleen fietsers (met beschikbaarheid voor hulpdiensten), maar het opwaarderen naar een viaduct voor alle verkeer. De meerkosten van deze wijziging zijn nihil.
- c. Verbinding A4 / A9: aanleg van 1 onderdoorgang. Het betreft extra werk op verzoek van de regio om een mogelijk toekomstige omlegging van de Schipholweg niet onmogelijk te maken. Dit betreft een voorinvestering van € 2 miljoen.

De drie bovengenoemde wijzigingen resulteren in een scopewijziging waaraan meerkosten zijn verbonden. De regionale partijen voelen zich mede verantwoordelijk voor deze scopewijziging en hebben zich in dat overleg dan ook bereid verklaard gezamenlijk een bedrag van maximaal € 13 miljoen extra bij te dragen aan deze scopewijziging. De regionale partijen zullen onderling nadere afspraken over de verdeling van deze extra bijdrage.

Wij gaan er vanuit dat daarmee zowel de projectscope als het overeengekomen projectbudget, conform de inhoud van de Bestuursovereenkomst van 31 oktober 2005, zijn gewijzigd en dat het overeengekomen projectbudget daarmee is opgehoogd met genoemde € 13 miljoen. Binnen dat opgehoogde projectbudget zouden de meerkosten en risico's zoveel mogelijk moeten worden afgedekt.

Het is goed daarbij aan te tekenen dat voor ons, en naar wij aannemen ook voor u, uitgangspunt is dat wij allen, inclusief dus het rijk, verantwoordelijkheid dragen voor een toekomstvast en maatschappelijk en bestuurlijk breed gedragen oplossing. Tegen die achtergrond is het in ons aller belang vast te houden aan de overeengekomen scopewijziging. Wij constateren echter dat de ramingen die ten grondslag hebben gelegen aan de afspraken die zijn gemaakt op 25 juni jl. erg globaal waren en het gewenst is daarover meer duidelijkheid te krijgen omdat er signalen zijn dat de financiële consequenties van de scopewijziging nog onvoldoende in beeld zijn en er daarmee onzekerheid blijft bestaan over de risico's. Wij stellen daarom voor een meer gedegen kostenraming te laten opstellen, waar alle partijen zich in kunnen vinden. Daarmee moet de onzekerheidsmarge zodanig worden verkleind dat de mate van risico van budgetoverschrijding helder wordt en partijen op basis daarvan zo nodig opnieuw met elkaar in overleg gaan om nadere afspraken te maken over de dekking van de meerkosten en risico's. De afspraken die zijn gemaakt in het overleg van de 25^e juni jl. en die

zijn vastgelegd in de Bestuursovereenkomst van 31 oktober 2005 vormen daarbij uitgangspunt.

Tot slot. De provincie Noord-Holland heeft het initiatief genomen om samen met eerder genoemde partners een toekomstbeeld te ontwikkelen op de aansluiting HWN – OWN in het kader van de omlegging A9 Badhoevedorp. Ook in het vervolgtraject zal de provincie zich opstellen als “trekker” van de aansluiting HWN-OWN in het kader van de omlegging A9 Badhoevedorp.

Hoogachtend,

Mede namens wethouder H. Tuning, gemeente Haarlemmermeer en J.H. Gerson,
Portefeuillehouder Verkeer van de Stadsregio Amsterdam

E. Post,
Gedeputeerde Verkeer en Vervoer
Provincie Noord-Holland

Onderliggend Wegennet Schipholweg in relatie met Omlegging A9 Badhoevedorp

1. Aanleiding

Op 15 april 2009 is de Trajectnota/MER voor de Omlegging A9 gepubliceerd. Na afronding van de Trajectnota/MER-fase Omlegging A9 Badhoevedorp start Rijkswaterstaat met het maken van het Ontwerp Tracébesluit o.b.v. Standpunt Minister. Daarbij wordt de inrichting en het ruimtegebruik van de nieuwe aansluiting Badhoevedorp en van de kruisingen van de omgelegde A9 met het onderliggend wegennet (viaduct Schipholweg en tunnel Slotterweg) vastgelegd.

Om dit goed te kunnen doen moet de afwikkeling van het verkeer in de aansluiting worden berekend en moeten dus ook de uitgangspunten en eisen aan de onderliggende wegen bekend zijn (denk aan soorten en hoeveelheden verkeer, maar ook eisen aan indeling en ruimtegebruik van de onderliggende wegen).

Rijkswaterstaat heeft gemeente Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland verzocht uiterlijk 1 mei 2009 de juiste uitgangspunten en eisen aan het OWN bij Badhoevedorp in te dienen. Dat is nu verlengd tot 1 juli. Deze datum komt voort uit de wens van partijen de Omlegging van de A9 Badhoevedorp zo snel mogelijk te realiseren. In de procedure is daarom het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) naar voren gehaald.

In het bestuurlijk overleg Omlegging A9 Badhoevedorp van 19 november 2008 is afgesproken dat de provincie Noord-Holland het voortouw neemt in overleg met Rijkswaterstaat Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, Stadsregio Amsterdam en Schiphol te komen tot een gedragen korte termijn beeld voor het OWN.

Op 22 april heeft een eerste bestuurlijk overleg plaatsgevonden; een afrondend overleg heeft plaatsgevonden op 25 juni. Doel van het bestuurlijk overleg was te komen tot een gemeenschappelijk antwoord op de vragen van Rijkswaterstaat aan de hand van de concept-resultaten van een in opdracht van de regio door Goudappel Coffeng uitgevoerd onderzoek.

Uitgangspositie bij de start van het onderzoek

In de bestuursovereenkomst is het volgende overeengekomen over de Schipholweg:

“De Schipholweg is in de huidige situatie een doorgaande weg. Uitgangspunt bij de omlegging van de A9 is dat de status van deze weg wordt teruggebracht; ter hoogte van de nieuwe T106 aansluiting wordt een knip in de Schipholweg aangebracht middels een bajonet die aansluit op het verlengde van de toe- en afritten Badhoevedorp. Gestreefd wordt de verkeersbeweging Boesingheliede – Badhoevedorp en Badhoevedorp – Hoofddorp vv te handhaven.”

Daarnaast staat in de bestuursovereenkomst dat (ter dekking van de bijdragen van de gemeente Haarlemmermeer) de regionale partijen zich vastleggen op de ontwikkeling van sportvoorzieningen (Wildenhorst) en bedrijven en kantoren (Badhoevedorp Zuid) in het gebied van de "buik" van de A9, ten zuiden van de Schipholweg.

Over de wijze van aanpassing van de Schipholweg bestonden verschillende beelden.

Bijkomend vraagstuk is het project HOV-bus via A9 Badhoevedorp. Via het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer is voor de HOV-bus via A9 Badhoevedorp 28,6 mln euro beschikbaar (afspraak MIRT-overleg oktober 2008 op basis van Mobiliteitsaanpak van minister Eurlings)

In dat kader zal in 2011 gestart zal worden met het project "HOV bustracé A9-Schiphol/Amsterdam Zuid". Dit project behelst het realiseren van het HOV bustracé Haarlem (Schalkwijk) – Badhoevedorp - Schiphol (Oost/Centrum) en Amsterdam Zuid. Uitgangspunt is een vrije baan. Doelstelling is om het project in 2015 gereed te hebben. Het project bevindt zich nu in de verkenningfase, waarbij een koppeling met de Schipholweg tot de mogelijkheden behoort.

2. Onderzoek

1 februari heeft de provincie Noord-Holland, in overleg met Rijkswaterstaat Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, Stadsregio Amsterdam en Schiphol een opdracht verstrekt aan Goudappel Coffeng / Decisio / Tauw gericht op het beantwoorden van de vragen die het Rijk aan de regio heeft met betrekking tot de aansluitingen HWN / OWN (overige vragen worden uitgewerkt in het kader van de gebiedsuitwerking Schipholdriehoek en het masterplan Badhoevedorp). Het onderzoek is begeleid door een projectgroep waarin alle genoemde partijen deelnemen.

Goudappel heeft ontwerpvarianten voor de toekomstige Schipholweg opgesteld:

- Schipholweg 80km,
- Schipholweg 50km ,
- Rondweg Badhoevedorp 80km met afgewaardeerde Schipholweg bij Badhoevedorp,
- Verbindingsweg via Schipholdriehoek 80km met afgewaardeerde Schipholweg bij Badhoevedorp.

In alle varianten zijn de consequenties van een vrije busbaan meegenomen.

Financiën speelt bij de toetsing van de varianten een belangrijke rol. Faseerbaarheid van een oplossing in relatie met toekomstige gebiedsontwikkeling is eveneens beschouwd. De oplossingen zijn getoetst op functioneren in het netwerk, functioneren van de knopen, doorstroming, verkeersveiligheid, duurzaamheid van de oplossing

De afname in verkeersintensiteiten bij Schipholweg 50km in plaats van Schipholweg 80km is 30% tot 35%. Daarmee blijft ook de Schipholweg 50km toch wel druk met 8.000 tot 12.000 mvtg/etmaal. Hiermee blijft de oversteekbaarheid van de weg lastig en blijft de Schipholweg een barrière. Zowel bij Schipholweg 80km als 50km is volgens Goudappel een aparte HOV-baan gewenst/nodig. Bij de varianten Rondweg en Verbindingsweg wordt de Schipholweg wel rustig (paar duizend mvtg/etmaal) en kan het HOV over de bestaande Schipholweg met autoverkeer meerijden.

Goudappel heeft de Schipholweg 80 (met aparte HOV-baan), de Rondweg en de Verbindingsweg verder uitgewerkt. Hiermee is inzicht verkregen in 3 relatief verschillende varianten.

De 3 varianten brengen direct een discussie met zich mee voor de financiële afweging. Ongeacht voor welke van de 3 varianten wordt gekozen, zullen – als direct de aanleg van vrije HOV infrastructuur wordt meegenomen - in de opinie van Goudappel in principe 2 extra rijstroken noodzakelijk zijn:

- Bij een Schipholweg 80 km (of eventueel 50km) zal er een aparte HOV-baan nodig zijn om de gewenste HOV kwaliteit langs Badhoevedorp te kunnen garanderen;
- Bij de Rondweg of Verbindingsweg is er op de Schipholweg geen aparte HOV-baan nodig, maar wordt er wel een 2x1 weg voor het autoverkeer op een andere plek aangelegd.

Belangrijk bij Schipholweg 80 km met aparte HOV is ook dat deze moeilijk tot niet inpasbaar is vanwege reeds aanwezige bebouwing, de Schipholvaart en kabels en leidingen. Ter hoogte van de Sloterweg gaat het om bebouwing aan beide zijden van de Schipholweg. Onteigeningskosten zijn geschat op 10 a 15 mio euro. De combinatie van een provinciale doorgaande weg, busbaan, kabelstrook en water vormt een barrière, die het dorp andermaal in tweeën dreigt te splijten.

Een combinatievariant van binnen en buiten de buik is niet onderzocht, zowel financieel als technisch. Dit maakt overigens voor de vraagstelling van Rijkswaterstaat niet uit.

Goudappel heeft ook verschillende varianten voor de aansluiting Badhoevedorp gezien. De alternatieven zijn afhankelijk van o.a. de (on)mogelijkheden bij de kruising van de Schipholweg met de Hoofdvaart, ruimte tussen kruisingen, hoogteverschillen, het makkelijk of moeilijk aantakken op eventueel de T106 en doorstroming op de kruisingen.

Huidige Situatie: zie kaartbeeld 1

Voorkeursvariant op termijn met Omgelegde A9, omgelegde Schipholweg en HOV-baan: zie kaartbeeld 4

Deze op termijn mogelijke variant is een robuuste oplossing. Kenmerken zijn:

- de huidige Schipholweg is geschikt voor hoogwaardig openbaar vervoer met een op delen (buiten het dorp) vrije baan;
- er is een nieuwe Schipholweg (80 km/uur) als regionale verbinding buiten de omgelegde A9 om;
- vanaf de nieuwe Schipholweg kan het gebied binnen de buik worden ontsloten;
- de Sloterweg is geschikt voor fiets- en autoverkeer, maar heeft geen aansluiting op A9. De Sloterweg is wel aangesloten op de nieuwe Schipholweg, omdat de tunnelverbinding bij Schuilhoeve eruit is gehaald. Op basis van andere modelvarianten is de verwachting van Goudappel dat de Schipholweg rustig blijft met een paar duizend motorvoertuigen per etmaal. Goudappel verwacht dat de Sloterweg tussen de nieuwe N232 en de huidige Schipholweg snel 5.000 tot 6.000 mvtg/etmaal zal genereren. De huidige Sloterweg is daar te smal voor en zal een weg parallel aan de Sloterweg noodzakelijk zijn;
- de knoop Badhoevedorp West is uiteengetrokken t.b.v. doorstroming verkeer en ecologische structuur / Groene As / gridstructuur Haarlemmermeer;
- de nieuwe Schipholweg buigt pas voorbij de Hoofdvaart terug naar oude Schipholweg waardoor knelpunt kruising Hoofdvaart is opgelost.

Voor deze variant is op dit moment geen financiële dekking te vinden bij publieke partijen; ook is er geen zicht op bijdragen uit de gebiedsontwikkeling. Eerst wordt nu een gebiedsuitwerking Schipholdriehoek opgesteld.

Korte termijn oplossing met Omgelegde A9 en “hoge hoed”: zie kaartbeeld 2

In het kader van de omlegging A9 dienen sowieso aanpassingen plaats te vinden aan het OWN en in de aansluitingen OWN / HWN. In de trajectnota/mer is aansluiting HWN-OWN bij Badhoevedorp West vormgegeven met een zachte knip in de Schipholweg door middel van een “hoge hoed”. Deze investeringen zijn onderdeel van het huidige projectbudget. Gelet op de geprognosticeerde verkeersintensiteiten in 2020 is de verwachting dat de “hoge hoed” het verkeer niet zal kunnen verwerken. Bovendien speelt deze oplossing niet in op de wens om in de toekomst een HOV-baan op de huidige Schipholweg te maken.

Korte termijn oplossing met Omgelegde A9 die anticipeert op eindbeeld met omgelegde Schipholweg en HOV: zie kaartbeeld 3

Het is mogelijk nu te anticiperen op het toekomstbeeld met een omgelegde Schipholweg en een HOV baan op de huidige Schipholweg. Dan brengt nu meerkosten met zich mee. Deze oplossing is bovendien verkeerskundig te verkiezen boven de “hoge hoed” variant. Indien daarover overeenstemming bestaat tijdens het bestuurlijk overleg op 25 juni en het Rijk een financiële bijdrage van de regio voldoende verzekerd acht, neemt het Rijk onderstaande maatregelen mee in het op te stellen OTB.

Schipholweg in korte termijn oplossing

De huidige Schipholweg blijft bij deze oplossing gehandhaafd als regionale verbinding met een maximum snelheid van 80 km /uur. Nadere uitwerking is nodig welke maatregelen noodzakelijk zijn om de weg verkeersveilig te houden op het moment dat er ruimtelijke ontwikkelingen komen ten zuiden van de Schipholweg. Tevens kan in het kader van de HOV verkenning A9 Badhoevedorp worden gezien welke doorstromingsmaatregelen genomen kunnen worden t.b.v. de oost-west busverbinding.

3. Scopewijzigingen in het kader van het OTB Omlegging A9 Badhoevedorp

Aansluiting A4/A9

De Schipholweg gaat recht over de A4 en onder de A9 door. Om de optie open te houden dat zowel de nieuwe Schipholweg als de HOV baan binnen de buik lopen, zou bij de maatvoering van het A9 viaduct rekening gehouden moeten worden met een onderdoorgang die 2x 7.20 meter wegbreedte toelaat (en doorrijhoogte 4,2 meter). De voorkeursvariant op termijn is op dit moment echter een nieuwe Schipholweg buitenom. Een dubbele infrastructuur binnen de buik wordt op dit moment niet als reëel gezien. Om die reden is deze voorinvestering niet meegenomen in de brief aan het rijk.

Het Rijk heeft als voorkeursvariant de aanleg van twee verbindingbogen Haarlem – Schiphol in de knoop A4-A9. OWN en HWN kruisen dan op 2 punten. Indien de keuze zou vallen op het HWN alternatief met een doorgetrokken S106 is er geen probleem.

Indien het Rijk kiest voor het bogenalternatief, dient het Rijk bij de dimensionering van de bogen rekening te houden – door de viaducten nu aan te leggen - met een toekomstige omgelegde Schipholweg buitenom. De extra investeringskosten hiervan zijn € 2 mio.

Uitgangspunt van de regio is dat het Rijk de bogen zodanig dimensioneert dat daar in de toekomst een omgelegde Schipholweg door heen kan.

Gebiedsontsluiting "buik"

De buik zou bij een omgelegde Schipholweg ontsloten kunnen worden via een aftakking gelegen tussen de beide bogen. Het nu reserveren van ruimte voor die aftakking kost € 8,6 mio. Hiervoor is geen dekking. Deze ruimtereservering is geen onderdeel van de brief aan het rijk.

De gebiedsontsluiting van de buik kan in de toekomst worden geregeld met een viaduct over de A9, oostelijk van de huidige Sloterweg. Hiervoor hoeven nu geen voorinvesteringen te worden gegaan. Indien in de toekomst gekozen zou worden voor een tunnel, dan zijn er extra kosten. Financiering is een zaak die in de toekomst in het kader gebiedsuitwerking /-ontwikkeling aan de orde komt.

Verbinding Sloterweg

De Sloterweg heeft een functie voor fietsverkeer en voor de ontsluiting van de bewoners en bedrijven in het gebied. De regio wil deze functie behouden zien. Tevens wordt deze weg gebruikt in het kader van het veiligheidsbeleid rond Schiphol door onder andere grote brandweervoertuigen ("crash tenders").

Het Rijk dient de verbinding geschikt te maken voor (vracht-)auto- en fietsverkeer en brandweervoertuigen.

Een eventuele verlenging van een kunstwerk in de Sloterweg t.b.v. een toekomstige nieuwe Schipholweg is op dit moment niet aan de orde. De exacte ligging van een mogelijk in de toekomst omgelegde Schipholweg is nu niet aan te geven.

Aansluiting Badhoevedorp West

Aan de hand van te onderscheiden verkeersstromen, ruimtelijk / landschappelijke kwaliteitseisen en de ontsluiting van bedrijventerrein Badhoevedorp West, is een ontwerp op hoofdlijnen voor deze aansluiting gemaakt.

Zoals is overeengekomen in de bestuursovereenkomst krijgt de T106 / S106 (vanuit Amsterdam) 2x2 rijstroken. Dit is de alternatieve ontsluiting van Amsterdam Parkstad op het hoofdwegennet (i.p.v. op de A5 Westrandweg). De aansluiting wordt gefinancierd uit het budget van de omlegging.

De in de bestuursovereenkomst overeengekomen knip in de Schipholweg in de vorm van een hoge hoed vervalft. Deze hoge hoed kan naar verwachting het verkeer in 2020 niet aan en is suboptimaal met het oog op de toekomstige ontsluiting van Badhoevedorp West. Het minderwerk is door Rijkswaterstaat geraamd op 2 mio euro.

In plaats van deze knip wordt de Schipholweg onder de S106 doorgeleid. In deze onderdoorgang komt tevens ruimte voor het fietsverkeer. Als in de toekomst de Schipholweg wordt omgelegd, wordt deze tunnel onderdeel van de HOV route. De Schipholweg behoudt zijn aansluiting op de S106 / A9. Voor autoverkeer in 2 richtingen en fietspad in twee richtingen is een tunnelbreedte van 12 meter nodig. De kosten van deze tunnel zijn geschat op 15 mio euro. Uitvoering is voorzien in 2012-2013.

Het Rijk beschouwt dit als een wens van de regio, die de regio in principe zelf moet financieren. De regio zal voor 1 juli 2009 duidelijkheid geven over haar financiële inzet. Het Rijk werkt het OTB dan verder uit zonder een "hoge hoed".

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
t.a.v. de heer mr. ing. J.H. Dronkers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum: 14 juli 2009

reg.nr. PNH: 2009-41883

Geachte heer Dronkers,

Op 31 oktober 2005 ondertekenden het ministerie van Verkeer en Waterstaat, provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam en N.V. Luchthaven Schiphol de bestuursovereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp. Zij wilden een integrale aanpak en financiering van een passende en doelmatige omlegging, ingebed in een kwalitatief hoogwaardige gebiedsontwikkeling. Het taakstellend budget bedroeg € 300 miljoen, gebaseerd op een overeengekomen scope. Nadien is een tracéwetprocedure gestart. Inmiddels heeft een trajectnota/mer ter visie gelegen.

Ten behoeve van verder te nemen besluiten is van belang dat een adequate en gedragen aansluiting van hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN) tot stand komt. Provincie Noord-Holland heeft het initiatief genomen om samen met Stadsregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam, Schiphol en Rijkswaterstaat Noord-Holland een toekomstbeeld te ontwikkelen op die aansluiting HWN – OWN en een maatregelenpakket, dat in het kader van de tracéwetprocedure moet worden uitgevoerd om nu een goede bereikbaarheid te waarborgen en dat toekomstbeeld niet onmogelijk te maken.

In goed overleg tussen regio en rijk is onderzoek gedaan naar diverse oplossingen. Er heeft een afweging plaatsgevonden op basis van voor- en nadelen. Ook de kosten zijn hierin meegenomen. Hieruit is een gedragen voorkeursrichting gekomen. De huidige situatie, tijdelijk gewenste situatie in het kader van de tracéwetprocedure Omlegging A9 en een gewenst eindbeeld zijn weergegeven in bijgevoegde kaarten. Een beschrijving is eveneens bijgevoegd. De eindrapportage zal apart worden toegezonden.

Ten opzichte van de scope in de bestuursovereenkomst is er een aantal wijzigingen dat gevolgen heeft voor het op te stellen Ontwerp tracébesluit (OTB). Een nieuw uitgangspunt komt voort uit de Gebiedsgerichte Uitwerking Mobiliteitsaanpak, het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV). In dit kader zijn tussen rijk en regio afspraken gemaakt over de realisatie van een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) te realiseren tussen Haarlem, langs de A9 richting Zuidas en Schiphol.

Daarmee samen hangt de wens de Schipholweg om te leggen, in het kader van een op te stellen gebiedsuitwerking voor het gebied Schipholdriehoek. De verbinding Sloterweg zal toegankelijk moeten blijven voor alle verkeer in plaats van alleen voor langzaam verkeer en hulpdiensten. Tevens is er het besef dat de eerder voorziene zachte knip in de Schipholweg

door middel van een "hoge hoed" al vrij snel na aanleg van de omlegging zal leiden tot knelpunten in de afwikkeling van het verkeer in het knooppunt Badhoevedorp West. Dit geldt ook voor het aantal aansluitingen op de doorgetrokken T106, waardoor de doorstromingsnelheid op termijn (na 2020) onvoldoende zal zijn.

Op basis van de genoemde onderbouwing en het gevoerde overleg zijn Rijkswaterstaat Noord-Holland, Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam en NV Luchthaven Schiphol de volgende wijzigingen overeengekomen ten behoeve waarvan globale ramingen zijn opgesteld:

- a. Aansluiting Badhoevedorp West: geen knip te maken in de Schipholweg, maar de aanleg van een tunnel onder de S106 en A9. De geraamde kosten bedragen € 15 miljoen. Het minderwerk door het achterwege laten van de "hoge hoed" is geraamd op € 2 miljoen. Het meerwerk door de aanleg van een tunnel, is daarmee vooralsnog geraamd op minimaal € 13 miljoen, prijspeil 2009.
- b. Verbinding Sloterweg: geen tunnel voor alleen fietsers (met beschikbaarheid voor hulpdiensten), maar het opwaarderen naar een viaduct voor alle verkeer. De meerkosten van deze wijziging zijn nihil.
- c. Verbinding A4 / A9: aanleg van 1 onderdoorgang. Het betreft extra werk op verzoek van de regio om een mogelijk toekomstige omlegging van de Schipholweg niet onmogelijk te maken. Dit betreft een voorinvestering van € 2 miljoen.

De drie bovengenoemde wijzigingen resulteren in een scopewijziging waaraan meerkosten zijn verbonden. De regionale partijen voelen zich mede verantwoordelijk voor deze scopewijziging en hebben zich in dat overleg dan ook bereid verklaard gezamenlijk een bedrag van maximaal € 13 miljoen extra bij te dragen aan deze scopewijziging. De regionale partijen zullen onderling nadere afspraken over de verdeling van deze extra bijdrage.

Wij gaan er vanuit dat daarmee zowel de projectscope als het overeengekomen projectbudget, conform de inhoud van de Bestuursovereenkomst van 31 oktober 2005, zijn gewijzigd en dat het overeengekomen projectbudget daarmee is opgehoogd met genoemde € 13 miljoen. Binnen dat opgehoogde projectbudget zouden de meerkosten en risico's zoveel mogelijk moeten worden afgedekt.

Het is goed daarbij aan te tekenen dat voor ons, en naar wij aannemen ook voor u, uitgangspunt is dat wij allen, inclusief dus het rijk, verantwoordelijkheid dragen voor een toekomstvast en maatschappelijk en bestuurlijk breed gedragen oplossing. Tegen die achtergrond is het in ons aller belang vast te houden aan de overeengekomen scopewijziging. Wij constateren echter dat de ramingen die ten grondslag hebben gelegen aan de afspraken die zijn gemaakt op 25 juni jl. erg globaal waren en het gewenst is daarover meer duidelijkheid te krijgen omdat er signalen zijn dat de financiële consequenties van de scopewijziging nog onvoldoende in beeld zijn en er daarmee onzekerheid blijft bestaan over de risico's. Wij stellen daarom voor een meer gedegen kostenraming te laten opstellen, waar alle partijen zich in kunnen vinden. Daarmee moet de onzekerheidsmarge zodanig worden verkleind dat de mate van risico van budgetoverschrijding helder wordt en partijen op basis daarvan zo nodig opnieuw met elkaar in overleg gaan om nadere afspraken te maken over de dekking van de meerkosten en risico's. De afspraken die zijn gemaakt in het overleg van de 25^e juni jl. en die

zijn vastgelegd in de Bestuursovereenkomst van 31 oktober 2005 vormen daarbij uitgangspunt.

Tot slot. De provincie Noord-Holland heeft het initiatief genomen om samen met eerder genoemde partners een toekomstbeeld te ontwikkelen op de aansluiting HWN – OWN in het kader van de omlegging A9 Badhoevedorp. Ook in het vervolgtraject zal de provincie zich opstellen als “trekker” van de aansluiting HWN-OWN in het kader van de omlegging A9 Badhoevedorp.

Hoogachtend,

Mede namens wethouder H. Tuning, gemeente Haarlemmermeer en J.H. Gerson,
Portefeuillehouder Verkeer van de Stadsregio Amsterdam



E. Post,
Gedeputeerde Verkeer en Vervoer
Provincie Noord-Holland

Onderliggend Wegennet Schipholweg in relatie met Omlegging A9 Badhoevedorp

1. Aanleiding

Op 15 april 2009 is de Trajectnota/MER voor de Omlegging A9 gepubliceerd. Na afronding van de Trajectnota/MER-fase Omlegging A9 Badhoevedorp start Rijkswaterstaat met het maken van het Ontwerp Tracébesluit o.b.v. Standpunt Minister. Daarbij wordt de inrichting en het ruimtegebruik van de nieuwe aansluiting Badhoevedorp en van de kruisingen van de omgelegde A9 met het onderliggend wegennet (viaduct Schipholweg en tunnel Sloterweg) vastgelegd.

Om dit goed te kunnen doen moet de afwikkeling van het verkeer in de aansluiting worden berekend en moeten dus ook de uitgangspunten en eisen aan de onderliggende wegen bekend zijn (denk aan soorten en hoeveelheden verkeer, maar ook eisen aan indeling en ruimtegebruik van de onderliggende wegen).

Rijkswaterstaat heeft gemeente Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland verzocht uiterlijk 1 mei 2009 de juiste uitgangspunten en eisen aan het OWN bij Badhoevedorp in te dienen. Dat is nu verlengd tot 1 juli. Deze datum komt voort uit de wens van partijen de Omlegging van de A9 Badhoevedorp zo snel mogelijk te realiseren. In de procedure is daarom het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) naar voren gehaald.

In het bestuurlijk overleg Omlegging A9 Badhoevedorp van 19 november 2008 is afgesproken dat de provincie Noord-Holland het voortouw neemt in overleg met Rijkswaterstaat Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, Stadsregio Amsterdam en Schiphol te komen tot een gedragen korte termijn beeld voor het OWN.

Op 22 april heeft een eerste bestuurlijk overleg plaatsgevonden; een afrondend overleg heeft plaatsgevonden op 25 juni. Doel van het bestuurlijk overleg was te komen tot een gemeenschappelijk antwoord op de vragen van Rijkswaterstaat aan de hand van de conceptresultaten van een in opdracht van de regio door Goudappel Coffeng uitgevoerd onderzoek.

Uitgangspositie bij de start van het onderzoek

In de bestuursovereenkomst is het volgende overeengekomen over de Schipholweg:

“De Schipholweg is in de huidige situatie een doorgaande weg. Uitgangspunt bij de omlegging van de A9 is dat de status van deze weg wordt teruggebracht; ter hoogte van de nieuwe T106 aansluiting wordt een knip in de Schipholweg aangebracht middels een bajonet die aansluit op het verlengde van de toe- en afritten Badhoevedorp. Gestreefd wordt de verkeersbeweging Boesingheliede – Badhoevedorp en Badhoevedorp – Hoofddorp vv te handhaven.”

Daarnaast staat in de bestuursovereenkomst dat (ter dekking van de bijdragen van de gemeente Haarlemmermeer) de regionale partijen zich vastleggen op de ontwikkeling van sportvoorzieningen (Wildenhorst) en bedrijven en kantoren (Badhoevedorp Zuid) in het gebied van de "buik" van de A9, ten zuiden van de Schipholweg.

Over de wijze van aanpassing van de Schipholweg bestonden verschillende beelden.

Bijkomend vraagstuk is het project HOV-bus via A9 Badhoevedorp. Via het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer is voor de HOV-bus via A9 Badhoevedorp 28,6 mln euro beschikbaar (afspraak MIRT-overleg oktober 2008 op basis van Mobiliteitsaanpak van minister Eurlings)

In dat kader zal in 2011 gestart worden met het project "HOV bustracé A9-Schiphol/Amsterdam Zuid". Dit project behelst het realiseren van het HOV bustracé Haarlem (Schalkwijk) – Badhoevedorp - Schiphol (Oost/Centrum) en Amsterdam Zuid. Uitgangspunt is een vrije baan. Doelstelling is om het project in 2015 gereed te hebben. Het project bevindt zich nu in de verkenningfase, waarbij een koppeling met de Schipholweg tot de mogelijkheden behoort.

2. Onderzoek

1 februari heeft de provincie Noord-Holland, in overleg met Rijkswaterstaat Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, Stadsregio Amsterdam en Schiphol een opdracht verstrekt aan Goudappel Coffeng / Decisio / Tauw gericht op het beantwoorden van de vragen die het Rijk aan de regio heeft met betrekking tot de aansluitingen HWN / OWN (overige vragen worden uitgewerkt in het kader van de gebiedsuitwerking Schipholdriehoek en het masterplan Badhoevedorp). Het onderzoek is begeleid door een projectgroep waarin alle genoemde partijen deelnemen.

Goudappel heeft ontwerpvarianten voor de toekomstige Schipholweg opgesteld:

- Schipholweg 80km,
- Schipholweg 50km ,
- Rondweg Badhoevedorp 80km met afgewaardeerde Schipholweg bij Badhoevedorp,
- Verbindingsweg via Schipholdriehoek 80km met afgewaardeerde Schipholweg bij Badhoevedorp.

In alle varianten zijn de consequenties van een vrije busbaan meegenomen.

Financiën speelt bij de toetsing van de varianten een belangrijke rol. Faseerbaarheid van een oplossing in relatie met toekomstige gebiedsontwikkeling is eveneens beschouwd. De oplossingen zijn getoetst op functioneren in het netwerk, functioneren van de knopen, doorstroming, verkeersveiligheid, duurzaamheid van de oplossing

De afname in verkeersintensiteiten bij Schipholweg 50km in plaats van Schipholweg 80km is 30% tot 35%. Daarmee blijft ook de Schipholweg 50km toch wel druk met 8.000 tot 12.000 mvtg/etmaal. Hiermee blijft de oversteekbaarheid van de weg lastig en blijft de Schipholweg een barrière. Zowel bij Schipholweg 80km als 50km is volgens Goudappel een aparte HOV-baan gewenst/nodig. Bij de varianten Rondweg en Verbindingsweg wordt de Schipholweg wel rustig (paar duizend mvtg/etmaal) en kan het HOV over de bestaande Schipholweg met autoverkeer meerijden.

Goudappel heeft de Schipholweg 80 (met aparte HOV-baan), de Rondweg en de Verbindingsweg verder uitgewerkt. Hiermee is inzicht verkregen in 3 relatief verschillende varianten.

De 3 varianten brengen direct een discussie met zich mee voor de financiële afweging. Ongeacht voor welke van de 3 varianten wordt gekozen, zullen – als direct de aanleg van vrije HOV infrastructuur wordt meegenomen - in de opinie van Goudappel in principe 2 extra rijstroken noodzakelijk zijn:

- Bij een Schipholweg 80 km (of eventueel 50km) zal er een aparte HOV-baan nodig zijn om de gewenste HOV kwaliteit langs Badhoevedorp te kunnen garanderen;
- Bij de Rondweg of Verbindingsweg is er op de Schipholweg geen aparte HOV-baan nodig, maar wordt er wel een 2x1 weg voor het autoverkeer op een andere plek aangelegd.

Belangrijk bij Schipholweg 80 km met aparte HOV is ook dat deze moeilijk tot niet inpasbaar is vanwege reeds aanwezige bebouwing, de Schipholvaart en kabels en leidingen. Ter hoogte van de Sloterweg gaat het om bebouwing aan beide zijden van de Schipholweg. Onteigeningskosten zijn geschat op 10 a 15 mio euro. De combinatie van een provinciale doorgaande weg, busbaan, kabelstrook en water vormt een barrière, die het dorp andermaal in tweeën dreigt te splijten.

Een combinatievariant van binnen en buiten de buik is niet onderzocht, zowel financieel als technisch. Dit maakt overigens voor de vraagstelling van Rijkswaterstaat niet uit.

Goudappel heeft ook verschillende varianten voor de aansluiting Badhoevedorp gezien. De alternatieven zijn afhankelijk van o.a. de (on)mogelijkheden bij de kruising van de Schipholweg met de Hoofdvaart, ruimte tussen kruisingen, hoogteverschillen, het makkelijk of moeilijk aantakken op eventueel de T106 en doorstroming op de kruisingen.

Huidige Situatie: zie kaartbeeld 1

Voorkeursvariant op termijn met Omgelegde A9, omgelegde Schipholweg en HOV-baan:
zie kaartbeeld 4

Deze op termijn mogelijke variant is een robuuste oplossing.

Kenmerken zijn:

- de huidige Schipholweg is geschikt voor hoogwaardig openbaar vervoer met een op delen (buiten het dorp) vrije baan;
- er is een nieuwe Schipholweg (80 km/uur) als regionale verbinding buiten de omgelegde A9 om;
- vanaf de nieuwe Schipholweg kan het gebied binnen de buik worden ontsloten;
- de Sloterweg is geschikt voor fiets- en autoverkeer, maar heeft geen aansluiting op A9. De Sloterweg is wel aangesloten op de nieuwe Schipholweg, omdat de tunnelverbinding bij Schuilhoeve eruit is gehaald. Op basis van andere modelvarianten is de verwachting van Goudappel dat de Schipholweg rustig blijft met een paar duizend motorvoertuigen per etmaal. Goudappel verwacht dat de Sloterweg tussen de nieuwe N232 en de huidige Schipholweg snel 5.000 tot 6.000 mvtg/etmaal zal genereren. De huidige Sloterweg is daar te smal voor en zal een weg parallel aan de Sloterweg noodzakelijk zijn;
- de knoop Badhoevedorp West is uiteengetrokken t.b.v. doorstroming verkeer en ecologische structuur / Groene As / gridstructuur Haarlemmermeer;
- de nieuwe Schipholweg buigt pas voorbij de Hoofdvaart terug naar oude Schipholweg waardoor knelpunt kruising Hoofdvaart is opgelost.

Voor deze variant is op dit moment geen financiële dekking te vinden bij publieke partijen; ook is er geen zicht op bijdragen uit de gebiedsontwikkeling. Eerst wordt nu een gebiedsuitwerking Schipholdriehoek opgesteld.

Korte termijn oplossing met Omgelegde A9 en "hoge hoed": zie kaartbeeld 2

In het kader van de omlegging A9 dienen sowieso aanpassingen plaats te vinden aan het OWN en in de aansluitingen OWN / HWN. In de trajectnota/mer is aansluiting HWN-OWN bij Badhoevedorp West vormgegeven met een zachte knip in de Schipholweg door middel van een "hoge hoed". Deze investeringen zijn onderdeel van het huidige projectbudget. Gelet op de geprognosticeerde verkeersintensiteiten in 2020 is de verwachting dat de "hoge hoed" het verkeer niet zal kunnen verwerken. Bovendien speelt deze oplossing niet in op de wens om in de toekomst een HOV-baan op de huidige Schipholweg te maken.

Korte termijn oplossing met Omgelegde A9 die anticipeert op eindbeeld met omgelegde Schipholweg en HOV: zie kaartbeeld 3

Het is mogelijk nu te anticiperen op het toekomstbeeld met een omgelegde Schipholweg en een HOV baan op de huidige Schipholweg. Dan brengt nu meerkosten met zich mee. Deze oplossing is bovendien verkeerskundig te verkiezen boven de "hoge hoed" variant. Indien daarover overeenstemming bestaat tijdens het bestuurlijk overleg op 25 juni en het Rijk een financiële bijdrage van de regio voldoende verzekerd acht, neemt het Rijk onderstaande maatregelen mee in het op te stellen OTB.

Schipholweg in korte termijn oplossing

De huidige Schipholweg blijft bij deze oplossing gehandhaafd als regionale verbinding met een maximum snelheid van 80 km /uur. Nadere uitwerking is nodig welke maatregelen noodzakelijk zijn om de weg verkeersveilig te houden op het moment dat er ruimtelijke ontwikkelingen komen ten zuiden van de Schipholweg. Tevens kan in het kader van de HOV verkenning A9 Badhoevedorp worden bezien welke doorstromingsmaatregelen genomen kunnen worden t.b.v. de oost-west busverbinding.

3. Scopewijzigingen in het kader van het OTB Omlegging A9 Badhoevedorp

Aansluiting A4/A9

De Schipholweg gaat recht over de A4 en onder de A9 door. Om de optie open te houden dat zowel de nieuwe Schipholweg als de HOV baan binnen de buik lopen, zou bij de maatvoering van het A9 viaduct rekening gehouden moeten worden met een onderdoorgang die 2x 7.20 meter wegbreedte toelaat (en doorrijhoogte 4,2 meter). De voorkeursvariant op termijn is op dit moment echter een nieuwe Schipholweg buitenom. Een dubbele infrastructuur binnen de buik wordt op dit moment niet als reëel gezien. Om die reden is deze voorinvestering niet meegenomen in de brief aan het rijk.

Het Rijk heeft als voorkeursvariant de aanleg van twee verbindingsbogen Haarlem – Schiphol in de knoop A4-A9. OWN en HWN kruisen dan op 2 punten. Indien de keuze zou vallen op het HWN alternatief met een doorgetrokken S106 is er geen probleem.

Indien het Rijk kiest voor het bogenalternatief, dient het Rijk bij de dimensionering van de bogen rekening te houden – door de viaducten nu aan te leggen - met een toekomstige omgelegde Schipholweg buitenom. De extra investeringskosten hiervan zijn € 2 mio.

Uitgangspunt van de regio is dat het Rijk de bogen zodanig dimensioneert dat daar in de toekomst een omgelegde Schipholweg door heen kan.

Gebiedsontsluiting "buik"

De buik zou bij een omgelegde Schipholweg ontsloten kunnen worden via een aftakking gelegen tussen de beide bogen. Het nu reserveren van ruimte voor die aftakking kost € 8,6 mio. Hiervoor is geen dekking. Deze ruimtereservering is geen onderdeel van de brief aan het rijk.

De gebiedsontsluiting van de buik kan in de toekomst worden geregeld met een viaduct over de A9, oostelijk van de huidige Sloterweg. Hiervoor hoeven nu geen voorinvesteringen te worden gegaan. Indien in de toekomst gekozen zou worden voor een tunnel, dan zijn er extra kosten. Financiering is een zaak die in de toekomst in het kader gebiedsuitwerking /-ontwikkeling aan de orde komt.

Verbinding Sloterweg

De Sloterweg heeft een functie voor fietsverkeer en voor de ontsluiting van de bewoners en bedrijven in het gebied. De regio wil deze functie behouden zien. Tevens wordt deze weg gebruikt in het kader van het veiligheidsbeleid rond Schiphol door onder andere grote brandweervoertuigen ("crash tenders").

Het Rijk dient de verbinding geschikt te maken voor (vracht-)auto- en fietsverkeer en brandweervoertuigen.

Een eventuele verlenging van een kunstwerk in de Sloterweg t.b.v. een toekomstige nieuwe Schipholweg is op dit moment niet aan de orde. De exacte ligging van een mogelijk in de toekomst omgelegde Schipholweg is nu niet aan te geven.

Aansluiting Badhoevedorp West

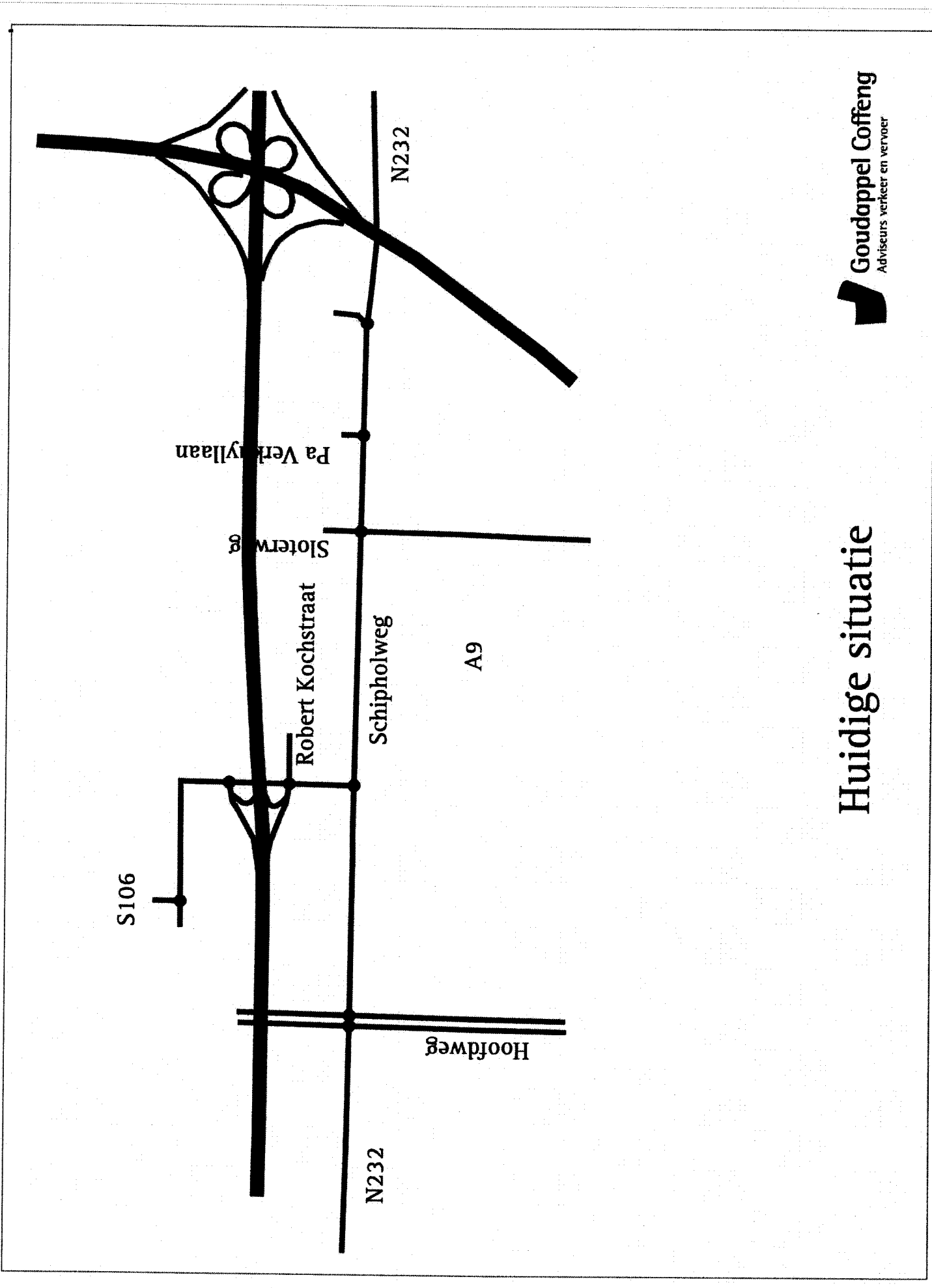
Aan de hand van te onderscheiden verkeersstromen, ruimtelijk / landschappelijke kwaliteitseisen en de ontsluiting van bedrijventerrein Badhoevedorp West, is een ontwerp op hoofdlijnen voor deze aansluiting gemaakt.

Zoals is overeengekomen in de bestuursovereenkomst krijgt de T106 / S106 (vanuit Amsterdam) 2x2 rijstroken. Dit is de alternatieve ontsluiting van Amsterdam Parkstad op het hoofdwegennet (i.p.v. op de A5 Westrandweg). De aansluiting wordt gefinancierd uit het budget van de omlegging.

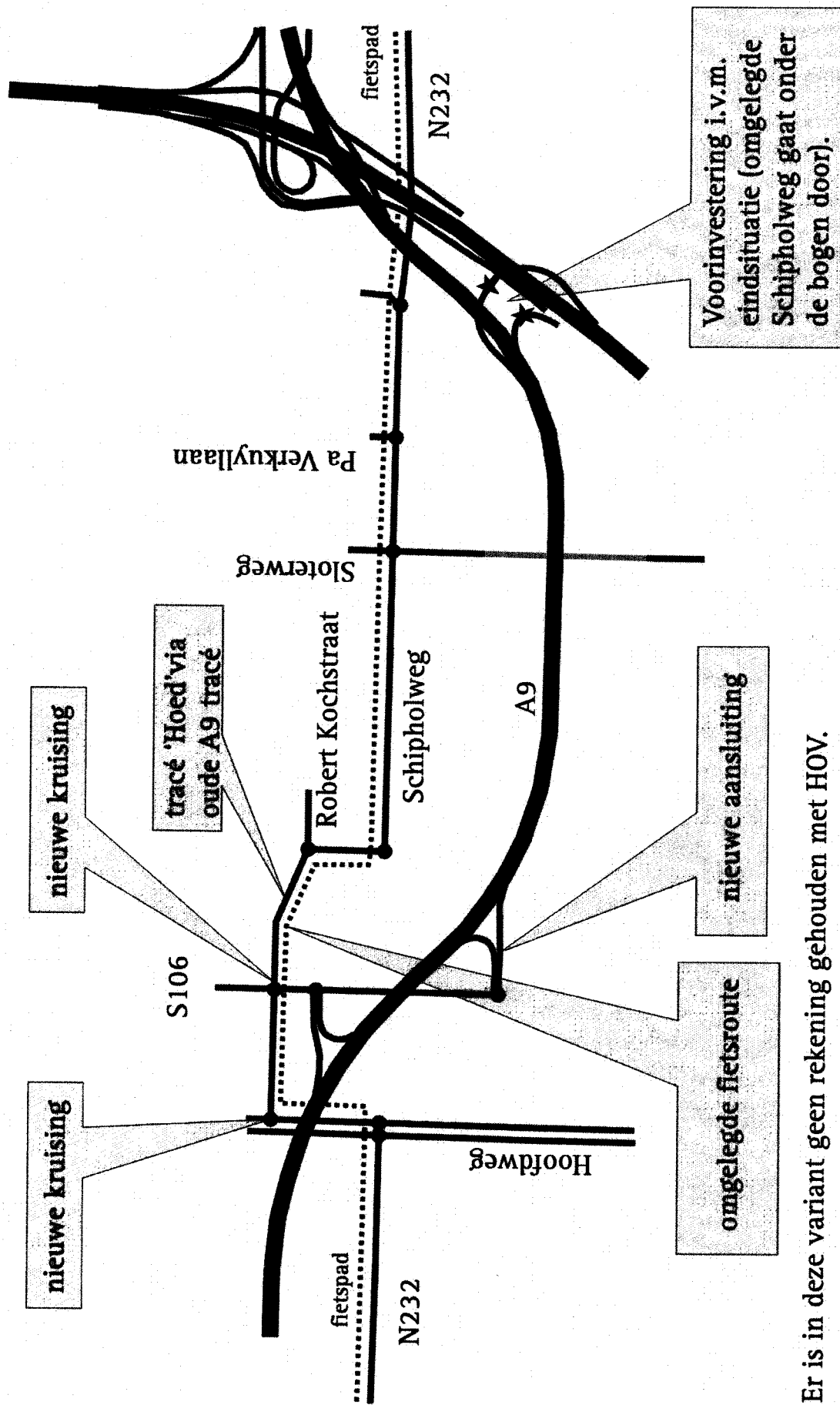
De in de bestuursovereenkomst overeengekomen knip in de Schipholweg in de vorm van een hoge hoed vervalst. Deze hoge hoed kan naar verwachting het verkeer in 2020 niet aan en is suboptimaal met het oog op de toekomstige ontsluiting van Badhoevedorp West. Het minderwerk is door Rijkswaterstaat geraamd op 2 mio euro.

In plaats van deze knip wordt de Schipholweg onder de S106 doorgeleid. In deze onderdoorgang komt tevens ruimte voor het fietsverkeer. Als in de toekomst de Schipholweg wordt omgelegd, wordt deze tunnel onderdeel van de HOV route. De Schipholweg behoudt zijn aansluiting op de S106 / A9. Voor autoverkeer in 2 richtingen en fietspad in twee richtingen is een tunnelbreedte van 12 meter nodig. De kosten van deze tunnel zijn geschat op 15 mio euro. Uitvoering is voorzien in 2012-2013.

Het Rijk beschouwt dit als een wens van de regio, die de regio in principe zelf moet financieren. De regio zal voor 1 juli 2009 duidelijkheid geven over haar financiële inzet. Het Rijk werkt het OTB dan verder uit zonder een "hoge hoed".



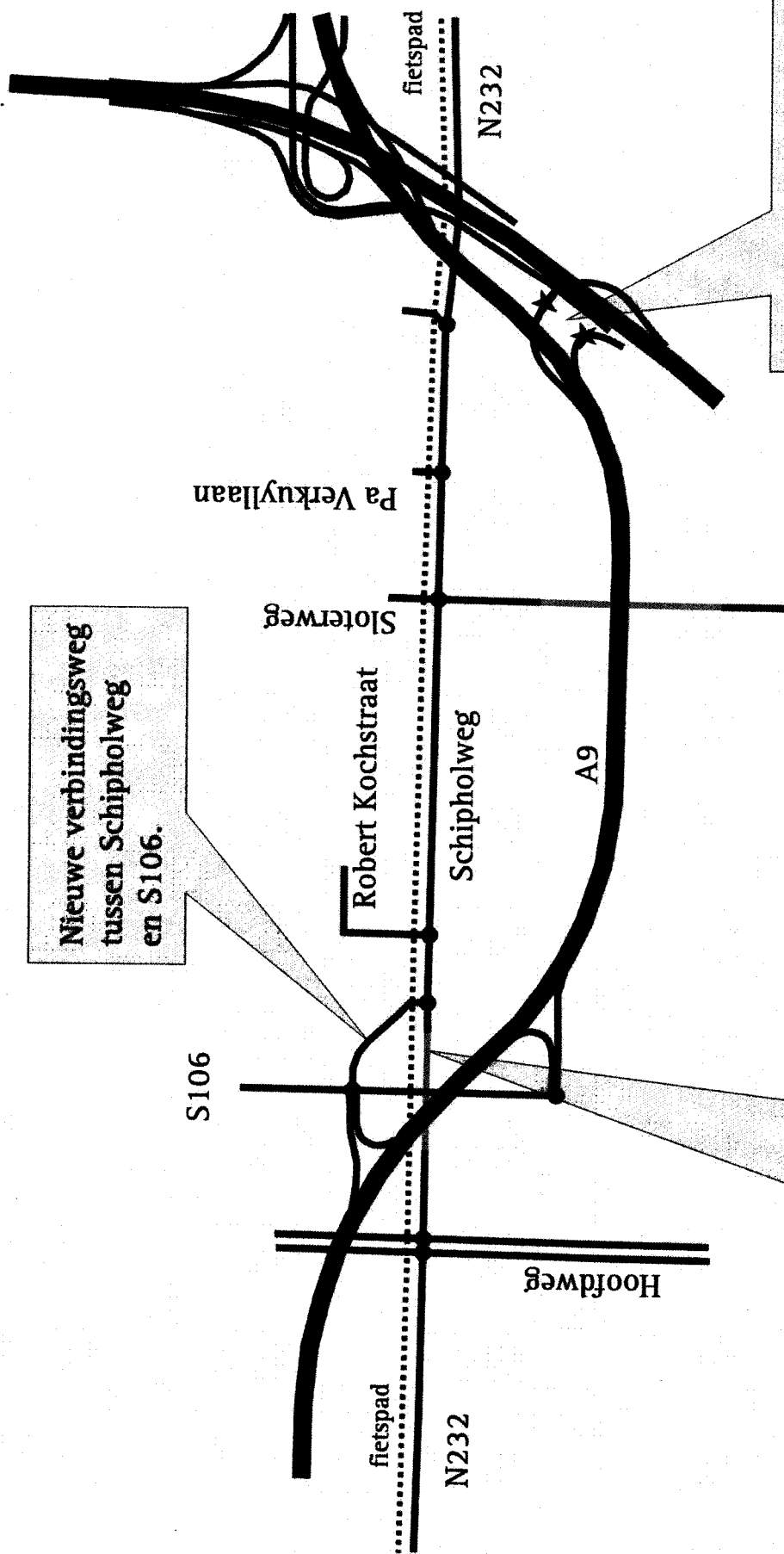
Huidige situatie



Er is in deze variant geen rekening gehouden met HOV.

Tijdelijke situatie 'Hoge Hoed'

conform uitgangspunt MER



Nieuwe verbindingsweg
tussen Schipholweg
en S106.

Aan te leggen verbinding in
de Schipholweg voor fietspad
en autoverbinding (2 richtingen).
Er is geen aansluiting tussen de
Schipholweg en S106.

Voorinvestering i.v.m.
eindsituatie (omgelegde
Schipholweg gaat onder
de bogen door).

Tijdelijke situatie inclusief voorinvestering HOV

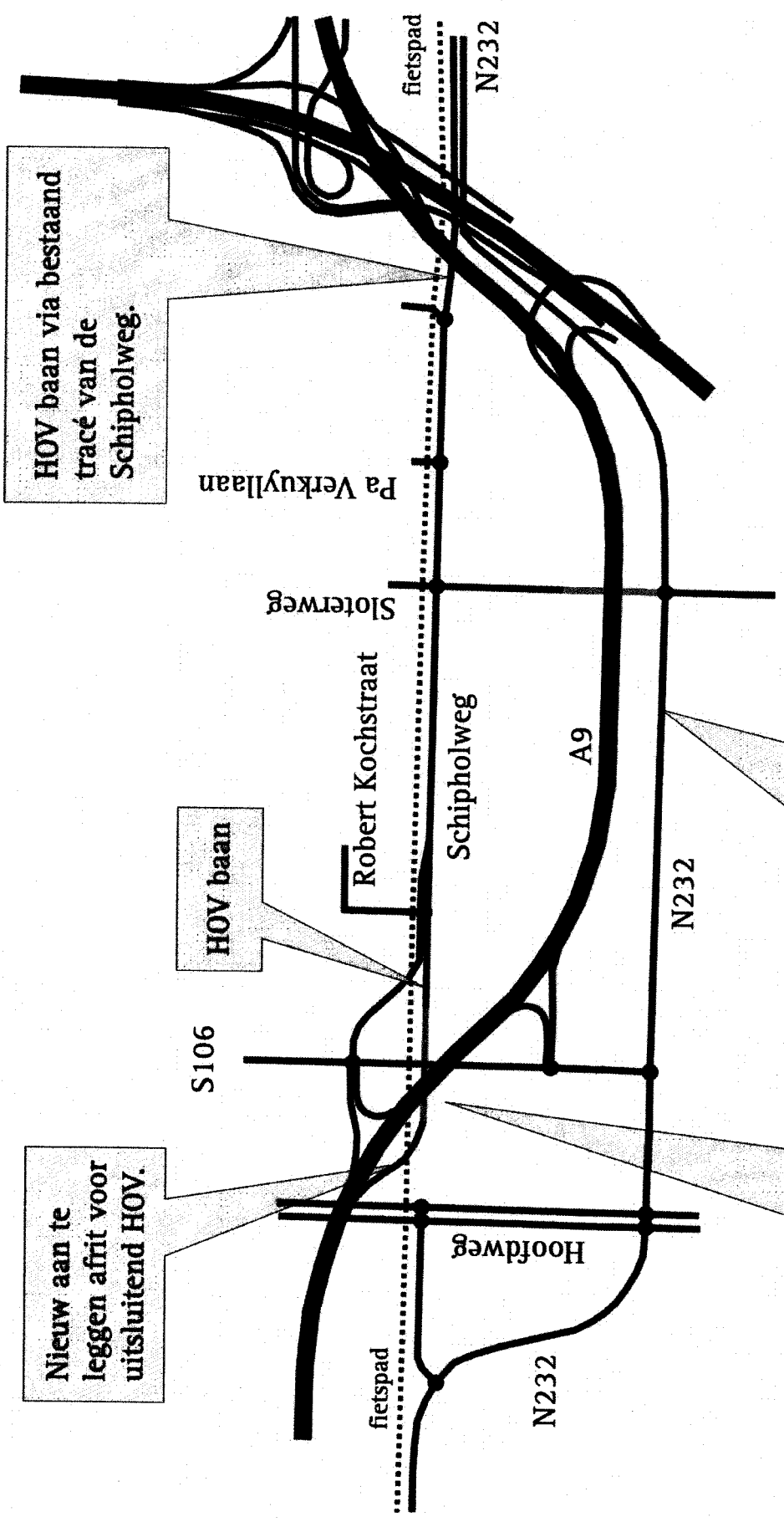


Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Nieuw aan te leggen afrit voor uitsluitend HOV.

HOV baan via bestaand tracé van de Schipholweg.

HOV baan



Exacte ligging van omgelegde Schipholweg is mede afhankelijk van ontwikkelingen in 'driehoek A4-A9'.

Verbinding die gebouwd is t.b.v. de tijdelijke situatie wordt in de eindsituatie uitsluitend gebruikt door HOV en fietsverkeer.

Eindsituatie inclusief HOV



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Provincie Noord-Holland
t.a.v. mevrouw E. Post
Postbus 123
2000 MD HAARLEM

Provincie Noord-Holland	
DIV	
Jaar 2009	70611
INGEKOMEN	20 NOV. 2009
Directie	GS
Onderdeel	
Dossiernr.:	

Datum 19 NOV 2009

Onderwerp Onderliggend wegennet omlegging A9 Badhoevedorp

Geachte mevrouw Post,

Hartelijk dank voor uw brief van 14 juli waarin u, mede namens de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer, uw zienswijze geeft op het onderliggend wegennet in relatie tot de omlegging van de A9 Badhoevedorp. De constructieve bijdrage die uit uw brief spreekt waardeer ik zeer, deze zal bijdragen aan een breed gedragen standpunt dat ik, samen met de minister van VROM, zal nemen. In deze brief ga ik in op enkele door u genoemde punten.

Keuze tussen alternatieven

Naar aanleiding van de bestuursovereenkomst van 2005 is een voorkeursalternatief vastgesteld. Dit alternatief is in de Trajectnota/MER uitgewerkt als het T106-alternatief. Daarnaast is een aantal andere alternatieven onderzocht, waaronder het bogenalternatief en het binnenbogenalternatief.

Uit de Trajectnota/MER blijkt dat het bogenalternatief en het binnenbogenalternatief gunstiger scoren dan het voorkeursalternatief, onder meer op de aspecten leefbaarheid en kosten. Op het aspect bereikbaarheid scoren alle alternatieven ongeveer gelijk. Ook uit de inspraakreacties komt in grote lijnen een voorkeur voor deze alternatieven naar voren. Dit maakt een heroverweging van het voorkeursalternatief noodzakelijk. Afwijken van het voorkeursalternatief is echter uiteraard alleen mogelijk in overeenstemming met de partners uit de bestuursovereenkomst.

Op 6 oktober 2009 heeft een ambtelijk overleg plaatsgevonden, waarin de huidige stand van het ontwerp is gepresenteerd. Hierbij waren vertegenwoordigers van de regionale partijen aanwezig, met uitzondering van de gemeente Amsterdam. Dit ontwerp is gebaseerd op het bogenalternatief uit de Trajectnota/MER, waarbij in het knooppunt Badhoevedorp enkele aanpassingen zijn doorgevoerd. De belangrijkste daarvan is het vervallen van de buitenste boog (verbinding Schiphol - Haarlem), waarvoor een klaverblad in het knooppunt Badhoevedorp in de plaats is gekomen. In de bijlage vindt u een schets van dit ontwerp. Deze aanpassingen hebben naar verwachting een gunstig effect op de leefbaarheid en de kosten.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
F 070 - 351 1693
www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon

T [redacted]
[redacted]@minvenw.nl

Ons kenmerk

VENW/DGMO-2009/8488

Uw kenmerk

2009-41883

Bijlage(n)

1



In dat overleg is door de aanwezige ambtenaren aangegeven dat het gepresenteerde ontwerp waarschijnlijk op instemming kan rekenen bij de regionale bestuurders. Afgesproken is dat:

- de regionale partijen bij hun bestuurders nagaan of er, op basis van het gepresenteerde ontwerp, nog fundamentele bezwaren zijn. Daarover zullen zij binnen een week terugkoppelen;
- indien bij de regionale bestuurders geen bezwaren bestaan, de regio met een formele reactie op deze brief een voorkeur voor het gepresenteerde alternatief zal uitspreken.

Ten slotte is in het overleg vastgesteld dat met deze procedure de wijziging van het voorkeursalternatief formeel kan worden vastgesteld en dat hiervoor geen bestuurlijk overleg noodzakelijk is.

Scopewijzigingen

In uw brief heeft u, mede namens de stadsregio Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer, enkele voorstellen gedaan voor wijzigingen van de scope:

1. Een onderdoorgang onder de S106 en de A9 ter hoogte van het huidige tracé van de Schipholweg;
2. Een viaduct voor alle verkeer ter hoogte van de Sloterweg over de omgelegde A9 in plaats van een (beperkt toegankelijke) onderdoorgang;
3. Het zodanig inrichten van het knooppunt Badhoevedorp dat een toekomstige omlegging van de Schipholweg niet onmogelijk wordt gemaakt.

U stelt namens genoemde regionale partijen voor het eerste punt een bijdrage van maximaal 13 miljoen euro extra ter beschikking.

In reactie hierop het volgende.

Ad 1. Allereerst waardeer ik het dat de regio het initiatief heeft genomen om voor financiering zorg te dragen. U heeft daarbij wel als conditie gesteld dat uw aanvullende bijdrage gemaximeerd is tot 13 miljoen euro.

Een raming van Rijkswaterstaat, opgesteld in overleg met de provincie Noord-Holland, laat zien dat realisatie van de onderdoorgang binnen het (met 13 miljoen opgehoogde) taakstellend budget lijkt te passen. Zekerheid daarover is echter op dit moment niet te geven.

Het ministerie heeft in het overleg op 6 oktober 2009 aangegeven dat het Rijk niet eenzijdig het risico van kostenoverschrijdingen kan en wil dragen. De regio heeft daarop aangegeven dat, indien er risico's optreden die aan deze onderdoorgang zijn toe te schrijven, ook de regionale partijen hun verantwoordelijkheid zullen erkennen en dat samen naar een oplossing zal worden gezocht.

Dit moet mede worden gezien in het licht van het feit dat in de bestuursovereenkomst voor het project als geheel geen risicoparagraaf is opgenomen. In het algemeen geldt daarom dat bij het optreden van risico's, partijen in overleg dienen te gaan over de verdeling van eventueel optredende meerkosten als gevolg daarvan.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum

Ons kenmerk

VENW/DGMO-2009/8488



Ten slotte is van belang dat Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat versoberingsmaatregelen voor de onderdoorgang mogelijk zijn wanneer toch een kostenoverschrijding voor deze onderdoorgang dreigt.

Ministerie van Verkeer en
Waterstaat

Datum

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2009/8488

Concluderend: het risico van een kostenoverschrijding bij de realisatie van de onderdoorgang is klein en goed beheersbaar door mogelijke versoberingsmaatregelen. Ik ga dan ook akkoord met het opnemen van het eerste punt in de scope, met inachtneming van de toezeggingen in het overleg van 6 oktober 2009 dat alle partijen in geval van kostenoverschrijdingen zullen meewerken aan het vinden van een oplossing.

Ad 2. Omdat in het merendeel van de inspraakreacties een voorkeur werd uitgesproken voor het openhouden van de Sloterweg voor alle verkeer, sta ik zeer positief tegenover het tweede punt. Daarnaast kan volgens Rijkswaterstaat dit onderdeel kostenneutraal worden uitgevoerd. Ik ga dan ook eveneens akkoord met het opnemen van het tweede punt in de scope.

Ad 3. Ten slotte kan volgens Rijkswaterstaat het derde onderdeel kostenneutraal worden uitgevoerd. Ik ga dan ook akkoord met het opnemen van het derde punt in de scope.

Overeenstemming over alternatief en scopewijziging

Alvorens het Standpunt te kunnen innemen, is overeenstemming over de aanpassing van het voorkeursalternatief en de wijziging van de scope noodzakelijk. Ik verzoek u daarom om in een reactie op korte termijn aan te geven of u akkoord gaat met de keuze voor het bogenalternatief zoals dat in het overleg van 6 oktober is besproken als nieuw voorkeursalternatief.

Ik zal ook de overige regionale partijen schriftelijk vragen of zij met de voorgestelde wijzigingen akkoord gaan.

Ik zal bij een positief bericht vervolgens in het standpunt kiezen voor het nieuwe voorkeursalternatief en voor:

- de scopewijziging zoals in uw brief beschreven;
- een verhoging van het taakstellend budget met maximaal 13 miljoen euro in de vorm van een aanvullende financiële bijdrage door de regionale partijen.

Risico van financiële spanning

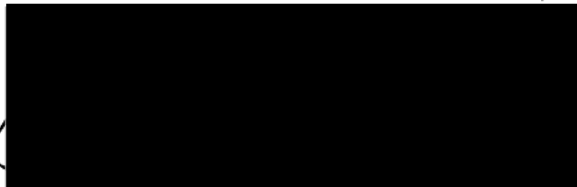
In de bestuursovereenkomst is onder meer vastgelegd dat voor het voorkeursalternatief een taakstellend budget geldt van €300 miljoen, inclusief bijdragen van derden van €147,9 miljoen. Met indexering bedraagt het taakstellend budget thans €310 miljoen. Dit budget zal mogelijk niet voldoende zijn. Alhoewel hierover pas in de OTB-fase duidelijkheid zal ontstaan, omdat dan een nieuwe kostenraming wordt opgesteld, wil ik u nu al dit signaal afgeven. Indien deze situatie zich voordoet, zal zo nodig het ontwerp geoptimaliseerd moeten worden of zal in overleg met de regio naar aanvullende financiering gezocht moeten worden.



Ik hoop u met deze brief voldoende informatie te hebben gegeven en zie uw reactie graag op korte termijn tegemoet.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

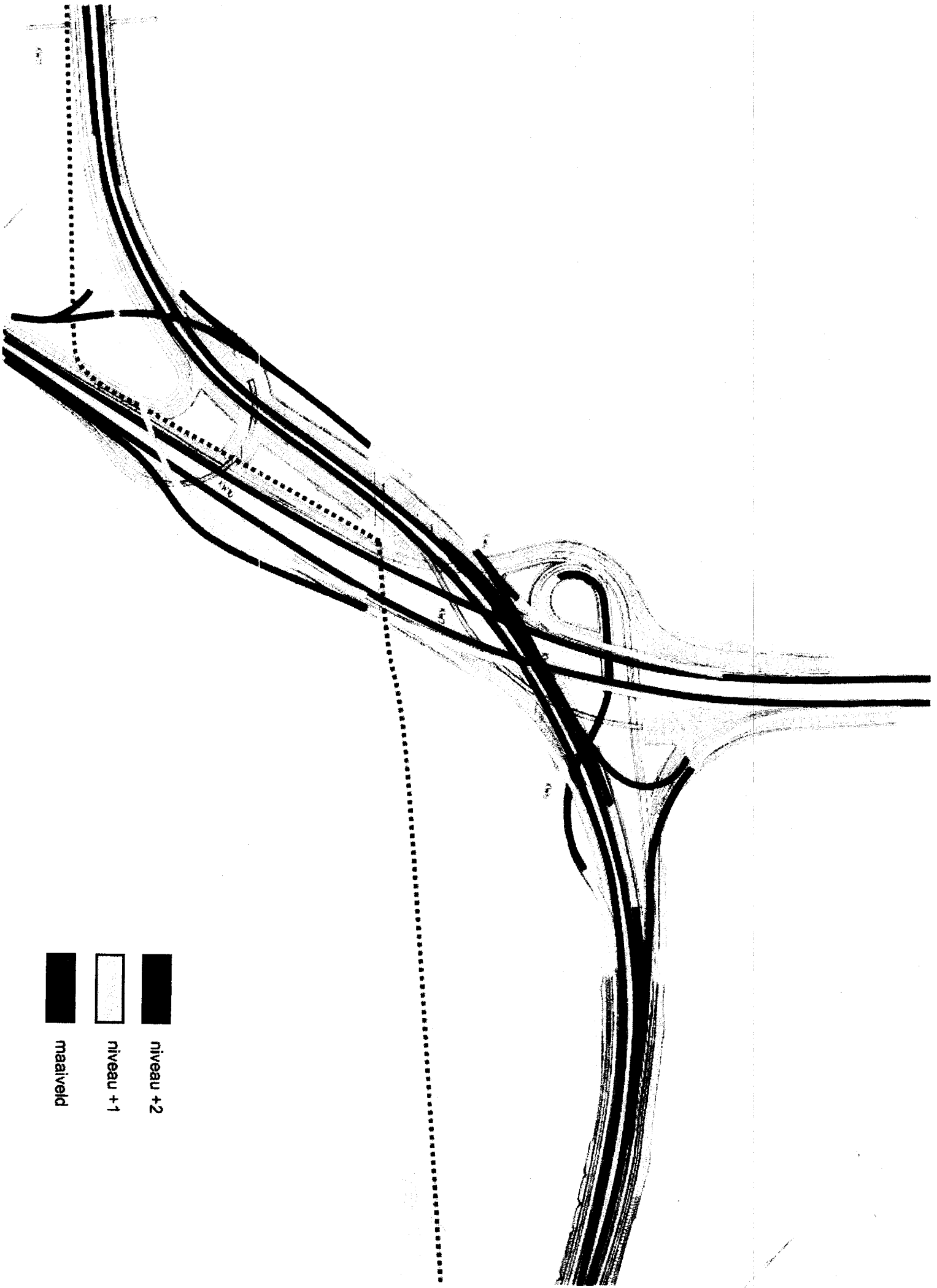



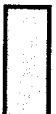

ir. Camiel Eurlings

**Ministerie van Verkeer en
Waterstaat**

Datum

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2009/8488



-  niveau +2
-  niveau +1
-  maaiheld