



Badhoevedorp, 31 augustus 2010
Onderwerp: Omlegging A9 bij Badhoevedorp

Aan de ondertekenaars van de bestuursovereenkomst voor de omlegging van de A9

Geachte mijnheer, mevrouw,

Vijf jaar geleden heeft u de bestuursovereenkomst voor de omlegging van de A9 ondertekend. Dit was het startsein voor de bouw van 'het paradijs op aarde', om de woorden van de toenmalig Minister Peijs aan te halen. Een investering van 300 miljoen in leefbaarheid en duurzaamheid voor Badhoevedorp, in doorstroming op het hoofdwegenet, in bereikbaarheid van de regio en in ruimtelijke structuur en kwaliteit van Badhoevedorp en de Schipholdriehoek.

Inmiddels is de planvorming gestart: de Tracé/m.e.r.-procedure, het Masterplan Badhoevedorp, het verkeersstructuurplan Badhoevedorp, het bestemmingsplan Badhoevedorp en de gebiedsuitwerking voor de Schipholdriehoek; Badhoevedorp is hier op uiteenlopende wijze bij betrokken.

Verkeer en Waterstaat heeft recent nogmaals enkele wijzigingen in haar ontwerp voor de omlegging doorgevoerd en koerst hiermee op het Ontwerp-tracébesluit af. Wij hebben daarom de balans opgemaakt hoe de vlag voor Badhoevedorp er bij hangt. Onze conclusie is dat deze zeer zeker nog niet kan worden gehesen. Integendeel: de plannen worden voor het dorp steeds schraler. Daarbij zijn ook nog diverse zaken onzeker, die voor het dorp dramatisch kunnen uitpakken. Uitgangspunt voor ons is de inhoud van de bestuursovereenkomst met de project-scope en het doel waarmee dit alles is begonnen: de leefbaarheid van Badhoevedorp. Wij constateren dan het volgende:

- Een omlegging op 600 meter vanaf de bebouwing wordt niet overal gerealiseerd.
- In de bestuursovereenkomst komt de geplande nieuwe woonwijk (De Schuilhoeve) op minder dan 100(!) meter afstand van de om te leggen A9 te liggen. Een somber perspectief voor de nieuwe bewoners, voorzover woningbouw nog mogelijk is.
- De tunnel voor fietsers en voetgangers bij de kruising van de A9 met de Sloterweg is inmiddels een breed viaduct geworden voor zwaar verkeer. Een dure oplossing en een 'bres in de wal' rondom het dorp.
- Van een voor het dorp goede ruimtelijke inpassing van de omgelegde A9 en van het knooppunt Badhoevedorp, waar de wegen op drie niveau's elkaar zullen kruisen, is geen sprake.

- De doorvoering van het nieuwe verkeersmodel NRM+ kost, samen met het geoptimaliseerde bogenalternatief, € 23 miljoen extra. Een voortschrijdend inzicht dat geheel ten laste komt van het taakstellende budget.
- Aan de oostzijde gaat het lokale verkeer daarom ook niet meer onder de A9 door, maar zal de A9 met een viaduct moeten worden gekruist. Een aderlating qua ruimtelijke kwaliteit. Uitgangspunt was en moet zijn dat het lokale wegennet *onder* het hoofdwegennet doorgaat.
- Rijkswaterstaat kiest voor de 'bogenvariant', terwijl de MER-variant met de binnenboog tussen de A4 en de A5 qua kosten en qua kwaliteit voor het dorp veel beter uitpakt. Zeker nu er een aantal voortschrijdende inzichten zijn, zoals NRM+, verkeerskundige toetsing; van een heroverweging hierop is thans geen sprake.
Een dubbele boog tussen de A4 en de A5 is voor Badhoevedorp nog veel gunstiger omdat het gevaarlijk transport, dat over de Verlengde Westrandweg van Amsterdam naar Rotterdam en vice versa gaat, dan niet meer via de A9 langs Badhoevedorp komt.
- De Schipholweg blijft vooralsnog in de huidige vorm en functie liggen. Volgens de bestuursovereenkomst zou de status van de Schipholweg moeten worden teruggebracht. Uit het verkeersstructuurplan Badhoevedorp blijkt dat dit essentieel is voor het dorp. De conclusie is dat handhaving als regionale verbinding alleen mogelijk is in omgelegde vorm.
- De omgelegde A9 zou in z'n geheel worden voorzien van luchtschermen en geluidsschermen. Daar zien we thans weinig of niets meer van terug. Ook zouden brede bermen het gebruik van vangrails niet nodig maken. Ook dit is inmiddels geschrapt.
- Pluspunt is dat er nu reeds rekening gehouden wordt met een HOV verbinding. Onzeker is waar deze straks zijn haltes krijgt. De HOV heeft alleen waarde voor het dorp als deze ook haltes krijgt centraal gelegen voor het dorp.

Onze conclusie is dat benodigde afwegingen eenzijdig worden gemaakt. Waar de omlegging 'duurzaam en toekomstvast' moet zijn, geldt dit alleen voor het hoofdwegennet. De versoering komt alleen ten koste van de leefbaarheid. Badhoevedorp moet dus steeds meer inleveren t.o.v. van het oorspronkelijke plan uit 2005.

Wat hierbij voor Badhoevedorp ook van belang is, zijn de ontwikkelingen bij onze buurman Schiphol. Met het huidige LVB is Schiphol dichterbij gekomen en zal met de toename van het aantal vluchten, conform het resultaat van de Alderstafel, verder oprukken. Dit betekent nogal wat voor het dorp. Met de huidige omleggingsplannen wordt de bereikbaarheid van de mainport voor de toekomst veiliggesteld. De verkeerssluizen worden opengezet, maar van een dam voor de leefbaarheid van het dorp is vooralsnog geen sprake.

U merkt het, wij zijn somber gestemd over de richting die het plan voor de omlegging van de A9 opgaat en over de grote onzekerheden die de plannen nog hebben. De vlag hangt voor ons op driekwart en het is de vraag of deze verder zakt of toch gehesen zal worden.

Concreet verwachten wij antwoord op de volgende vragen:

- Hoe denkt men de minimum afstand tussen de snelweg en het dorp van 600 meter zeker te kunnen stellen?
- Hoe denkt men voor de nieuwe woonwijk De Schuilhoeve de leefbaar te waarborgen?
- Op welke wijze kan men de belangen van Badhoevedorp afschermen tegen rekenfouten en tegenvallers bij de partijen?
- Hoe gaat men het omleggen van de Schipholweg als voorwaarde opnemen in de verdere besluitvorming?
- Hoe gaat men de “bogenvariant” afwijzen en de besparing die met de “binnenboog” kunnen worden gerealiseerd, toevoegen aan de begroting?
- Welke verbeteringen kunnen aan Badhoevedorp concreet worden toegezegd, daar waar in het belang van Schiphol de ene aanpassing na de andere wordt gedaan?
- Wanneer wordt het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet alsmede een goede ruimtelijke inpassing integraal opgepakt?
- Hoe gaat men er voor zorgen dat de investeringen, die nu worden gedaan in de HOV, daadwerkelijk iets opleveren voor het dorp?

De omlegging van de A9 is de gelegenheid om de leefbaarheid van het dorp naar de toekomst toe veilig te stellen. Hiervoor zijn wel andere keuzes noodzakelijk. Andere keuzes die voorwaarde zijn voor een positieve bijdrage en instemming vanuit Badhoevedorp.

Hoogachtend,

Ir. P.A.A. Teunissen
Voorzitter

cc.

Gemeente Haarlemmermeer

Provincie Noord-Holland

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Stadsregio Amsterdam (v/h ROA)

Gemeente Amsterdam

Schiphol Nederland B.V.

Leden van de gemeenteraad van de Haarlemmermeer

Leden van de Provinciale Staten van Noord-Holland

Leden van de Tweede Kamer der Staten Generaal