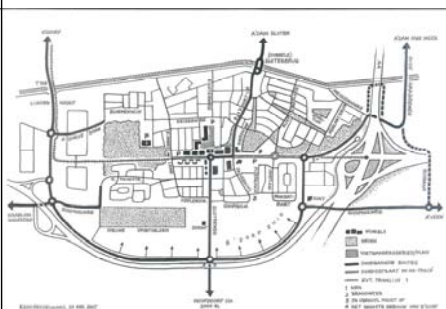
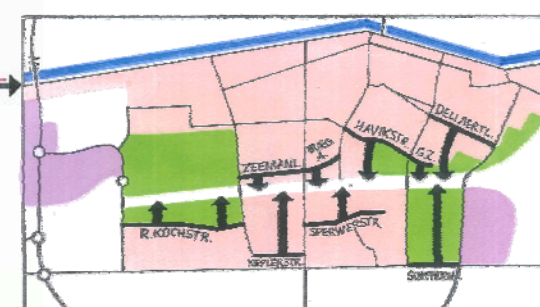
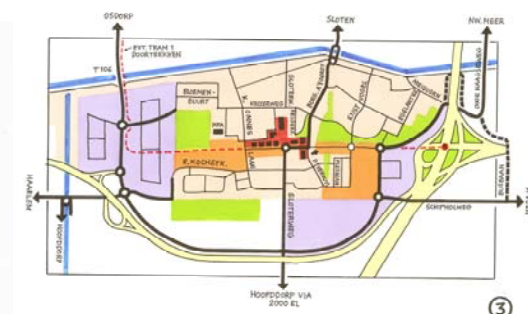
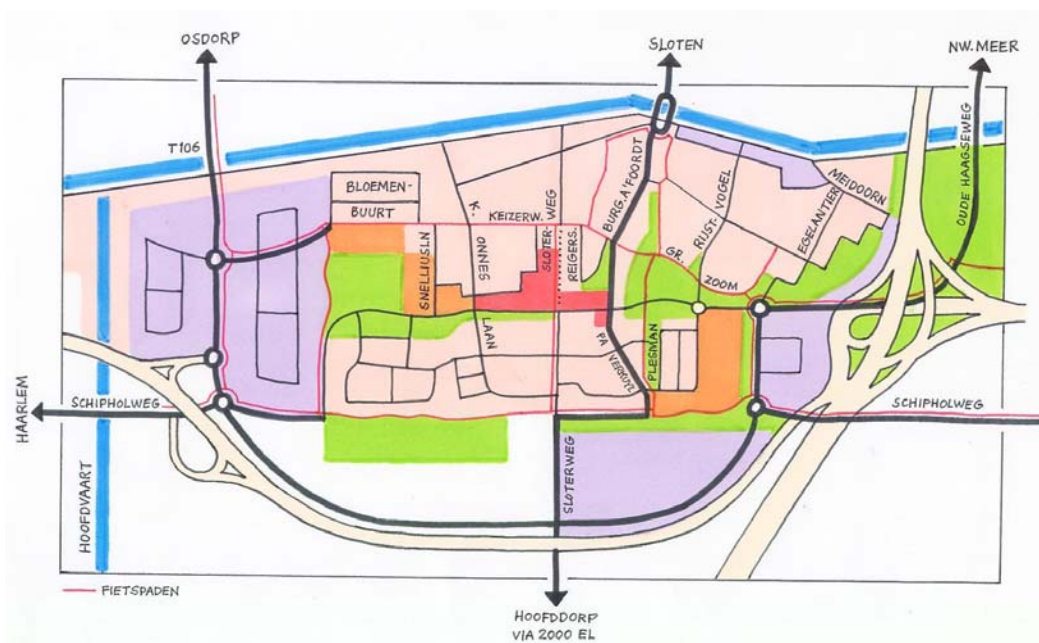
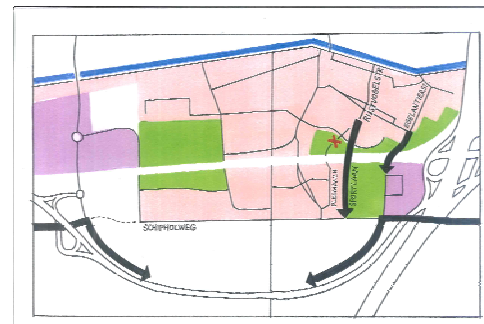
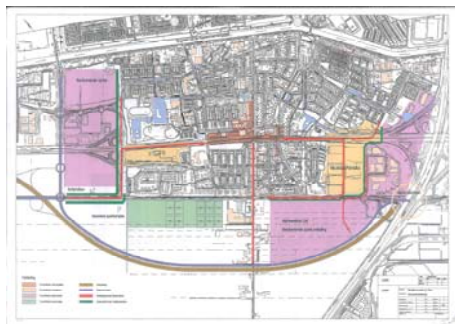




EINDRAPPORTAGE BEREIKBAARHEID

SEPTEMBER 2007

Stichting



adhoevedorp één

EINDADVIES BEREIKBAARHEID

Vier randvoorwaarden voor een Leefbaar Badhoevedorp

Centraal uitgangspunt van alle betrokken overheden en participatiegroepen bij de planvorming van Badhoevedorp is dat de Leefbaarheid moet worden verbeterd.

De minister van Verkeer en Waterstaat sprak zo bij de ondertekening van de bestuursovereenkomst van een 'make-over' van Badhoevedorp.

Volgens Badhoevedorp één zijn in de toekomst het verkeer en de bereikbaarheid aan de volgende condities gebonden:

1. Het verwijderen van de A9 uit het dorp.
2. Het op een duurzame wijze weghalen van het niet-bestemmingsverkeer uit het dorp.
3. Het op een andere manier van denken en kijken naar het dorp en zijn wegenstramien
4. Alle plannen beschouwen in een onderlinge samenhang.

Doelstelling bij het onderdeel bereikbaarheid

De doelstelling bij het onderdeel bereikbaarheid is een betere leefbaarheid en een betere verkeerssituatie voor alle Badhoevedorpers.

Wat betekent dit?

Badhoevedorp wordt een gebied van ringvaart tot omgelegde A9 en vanaf de Nieuwe Meer tot Lijnden. Binnen dit gebied mogen door wegen geen barrières worden gevormd zodat o.a. de voetgangers, fietsers en auto's zich hier veilig kunnen verplaatsen van oost naar west, van zuid naar noord en binnen naar buiten het dorp.

Er moet een logische route om het dorp heen zijn zodat verkeer dat hier niets te zoeken heeft hier ook niet komt. Denk aan de nieuwe ontsluiting voor Parkstad Amsterdam, verkeer van en naar Schiphol en sluipverkeer dat in de spits een weg zoekt door ons dorp.

Door deels gebruik te maken van het vrij gekomen oude A9 tracé kunnen nu reeds ingewikkelde routes om in het dorp van oost naar west te rijden en om ons winkelcentrum te bereiken een stuk makkelijker worden gemaakt. Hierdoor kunnen stukken van bestaande wegen worden verwijderd zodat op deze

grond kan worden gebouwd en gaat er geen kostbare grond verloren.

Ook het openbaar vervoer richting Amsterdam, Amstelveen, Haarlem en Hoofddorp moet veel beter. Onder andere omdat het kennelijk niet haalbaar is om een middelbare school in ons dorp te krijgen wat wel de wens is van veel Badhoevedorpers.

Voor al deze punten zijn goede oplossingen te vinden. De Werkgroep bereikbaar Badhoevedorp heeft dan ook alles van globaal tot in detail bedacht en uitgewerkt. Wij willen dan ook samen met de gemeente en de andere partijen van de bestuursovereenkomst komen tot een goed plan waarbij het leefklimaat voor iedere Badhoevedorper er op vooruit gaat.

Aanpak

De aanpak van het onderdeel bereikbaarheid is van grof naar fijn. Het programma van wensen (PvW) zal worden beschreven als uitwerking van de vier randvoorwaarden. Het detailniveau hiervan loopt uiteen en soms zijn de wensen reeds oplossingsgericht. Hierna wordt de visie verder uitgebreid en geconcretiseerd. Uiteindelijk zijn de doelstellingen in een aantal oplossingsrichtingen uitgewerkt. Samengevat is de visie ontwikkeling als volgt opgebouwd:



Programma van Wensen

1. Badhoevedorp moet niet alleen groeien, maar moet vooral veranderen.

Het dorp zal niet alleen groeien maar zal ook moeten veranderen. Het verdwijnen van de A9 uit het dorp geeft naast de ruimte voor woningbouw ook de mogelijkheid de structuur van het dorp - dat sinds de jaren 60 is ontregeld door de A9 en de voorrangswegen voor doorgaand bovenlokaal verkeer - op orde te brengen. Dit is ook nodig omdat het verkeer in en buiten het dorp alleen nog maar zal toenemen. Hier ligt een fantastische kans, waar wel een 'umdenken' voor nodig is. Badhoevedorp moet terug naar de tekentafel en slimme ingrepen zijn nodig. Edoch, de opgave is niet eenvoudig omdat de uitdaging op de scheidslijn van stedenbouw en verkeerskunde ligt.

2. Niet-bestemmingsverkeer wordt om het dorp heen geleid en het sluipverkeer¹ moet worden geweerd.

De infrastructuur buiten het dorp moet zo worden ingericht dat het logischer en aantrekkelijker is om het dorp heen te rijden. Dit is de moeder van een verkeersveilig en toegankelijk dorp. Dit moet regionaal worden opgepakt. De stadsregio Amsterdam – als ROA mede-ondertekenaar van het omleggingsakkoord – lijkt hiervoor het aangewezen orgaan.

Het onaantrekkelijk maken van dóórrijden van Badhoevedorp dient weloverwogen te worden gedaan, omdat het voor het dorp al snel averechts zal uitwerken.

Voor bestaande verkeersstromen door het dorp zoals tussen Amsterdam Parkstad en Schiphol Oost en oost-westgericht over de Ringdijk moeten alternatieven worden bedacht. Badhoevedorp hoeft niet langer meer de oplossing voor het fileprobleem op het hoofdwegennet te zijn.

3. Betere oost-west verbindingen in het dorp zijn noodzakelijk.

Stroomwegen in het dorp lopen thans noord-zuid als gevolg van de aanwezigheid van de A9 en accommoderen daarmee ook het bovenlokale verkeer. Het autoverkeer van oost naar west moet zigzaggend door de woonwijken, die smal zijn en veelal als 30 km-zones zijn ingericht. Dat is nu reeds een knelpunt. Met de omlegging van de A9 en de groei van het dorp moet dat veel beter. De huidige wegstructuur moet worden aangepast en nieuwe wegen moeten daarvoor worden aangelegd.

¹ Onder sluipverkeer wordt verstaan het verkeer dat geen bestemming of vertrekpunt Badhoevedorp heeft.

Voor fietsverkeer moeten er veilige oost-west trajecten worden aangelegd met speciale aandacht voor de passage van de stroomwegen. Dit is met name van belang voor jeugd, waaronder de schoolgaande kinderen. Badhoevedorp is oost-west langgerekt en de voorzieningen zijn verspreid over het dorp, wat deze noodzaak versterkt.

Deze stelling is ook in de enquête opgenomen. De uitslag is onderstaand weergegeven.

eens

oneens

Door de WG zijn hiervoor reeds enkele mogelijkheden uitgewerkt, die verderop worden gepresenteerd.

4. Voetgangers en fietsers zijn in het nieuwe Badhoevedorp VIP's.

In het nieuwe dorp is het vanzelfsprekend dat er voor een gelijkwaardigheid van de vervoersmiddelen wordt gekozen en dat de korte afstanden te voet of per fiets worden afgelegd. Ruimtelijk gezien bestaan er dan geen knelpunten meer. Dit wordt een belangrijke kwaliteit van het dorp. De grote bestaande (zoals scholen) en de nieuwe voorzieningen (zoals het MFA) dienen voor de fietser en de voetganger makkelijk benaderbaar te zijn.

Ook komen er speciale routes tussen de seniorencomplexen en het dorpshart, het MFA en tussen de complexen onderling.

Speciale aandacht is er ook voor de fietsende scholier die buiten Badhoevedorp naar school moet. De huidige routes vanuit het dorp naar Hoofddorp, Amsterdam, Haarlem en Amstelveen zijn niet veilig en/of comfortabel.

De uitslag van de enquête bevestigt de stelling dat fietsers en voetgangers thans zijn achtergesteld.

eens

oneens

5. Badhoevedorp wordt ontsloten vanaf de nieuwe Rondweg

De huidige Schipholweg is een parallelbaan van de A9 en de lokale functie is beperkt. Om te voorkomen dat de huidige Schipholweg een nieuwe A9 wordt voor het dorp, wordt deze omgelegd met de A9 mee. Omdat de 'Rondweg' Badhoevedorp dorp en Badhoevedorp Zuid moet ontsluiten lijkt een ligging binnen de buik (noordelijk van de omgelegde A9) logisch en goedkoper. Voorwaarde voor het binnen de buik liggen is dat de A9 iets meer naar het zuiden schuift, zodat de infrastructuurbundel op 600 meter ligt. Een bestemming van de Rondweg als ontsluitingsweg voor Schiphol is hierbij geen optie.

6. Het asfalt, dat nu nog Schipholweg heet, verdwijnt .

De Schipholweg wordt in de wegenhiërarchie maximaal een wijkontsluitingsweg. Op sommige plaatsen zal het asfalt in zijn geheel verdwijnen. Via de bestaande ventweg blijven de woningen en bedrijven bereikbaar. Badhoevedorp Zuid met de sportvelden en de groene zone loopt vloeiend over en soms door in het dorp. Het is één plan.

Omdat het dorp radiaal vanaf de rondweg wordt ontsloten is de Schipholweg als ‘verdeelkap’ niet nodig. De ruimte van de vrijgekomen delen van de huidige Schipholweg kunnen worden ingezet voor de herinrichting van het dorp.

7. De verbinding tussen Amsterdam en Badhoevedorp moet beter.

De huidige Sloterbrug voldoet niet. De doelstellingen – verkeersveiligheid fietsers, betere doorstroming en ontmoedigen sluiptverkeer – worden thans niet gehaald. De ‘nieuwe brug’ – dit is de brug in de T106 over de Ringvaart – is vanuit het dorp via een omweg te bereiken.

De verbinding tussen Badhoevedorp en Amsterdam is thans matig tot slecht. Als Badhoevedorp straks groeit wordt de noodzaak tot verbetering nog groter. Uit de enquête blijkt dat zorg voor verder toenemend sluiptverkeer echter groot is en het tegengaan hiervan geldt derhalve als voorwaarde voor een betere ontsluiting. Een meerderheid kiest onvoorwaardelijk voor een verbetering van de huidige situatie. De voorgelegde opties van een betere inzet van de nieuwe brug, de inzet van de Oude Haagweg en een tweede Sloterbrug vinden allen weerklank.

Andere suggesties zijn ondermeer de aanleg van een rotonde, een tweede Sloterbrug als fietsbrug en het herstel van de oude situatie van tweerichtingsverkeer op de Sloterbrug.

De uitslag op de vraag of Amsterdam onvoorwaardelijk beter ontsloten moet worden is als volgt.

eens

oneens

8. Badhoevedorp krijgt een goede OV verbinding met een NS-station én met de regio een frequentere busverbinding.

Ondanks dat Badhoevedorp midden tussen allerlei hoogwaardige openbaarvervoerverbindingen ligt, gaat het meeste aan ons voorbij. Badhoevedorp is alleen aangesloten op enkele busverbindingen waarvan de frequenties te wensen overlaten. De Zuidtangent een kleine uitstap naar de Schipholweg geven, is een goede aanvulling, bijv. een uitstap tot het Ibishotel, Dit kan een knooppunt worden met een halte van de in de toekomst door te trekken Noordzuidlijn van de Amsterdamse metro. De tram vanuit Amsterdam doortrekken, wordt afgewezen in de enquête. Wel is er behoefte aan een verbinding met een van de NS-stations, die nu hemelsbreed dichtbij zijn, maar in tijd op grote afstand liggen.

De stelling dat een betere OV verbinding met Amsterdam nodig is, wordt in de enquête gesteund door een overgrote meerheid.

eens

oneens

9. Een goede verbinding over de weg met Hoofddorp is nodig.

Badhoevedorp is een grote kern in de Haarlemmermeer. Een goede verbinding met Hoofddorp is derhalve nodig, hoewel het – volgens de enquête – ook een aanmerkelijk deel koud laat. De verbinding verdient aandacht omdat de route over de Tweeduizend EL ongewis is en de verbinding via Lijnden op het kruispunt Hoofdvaart Schipholweg stuit.

De stelling in de enquête geeft het volgende beeld.

eens

oneens

Verkenning bereikbaarheid

Uitgangspunt is geweest, dat de omlegging van de A9 zijn oorsprong vindt in het streven de leefbaarheid en de ruimtelijke structuur in Badhoevedorp te verbeteren, zoals verwoord in het Bestuursakkoord voor de omlegging en de Startnotitie Omlegging A9 Badhoevedorp van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dat houdt in, dat de aandacht niet alleen gericht is op de vrijvallende strook van het huidige tracé, maar op het gehele dorp, met inbegrip van wat nu Badhoevedorp-Zuid wordt genoemd, en wat vooralsnog de nieuwe locatie wordt voor een groot aantal sportvoorzieningen.

Maatgevend is voor ons de gedachte, dat het dorp bevrijd zal zijn van de druk van doorgaand verkeer en dat de inrichting van het verkeers- en vervoersysteem binnen de dorpskern opnieuw onder de ogen dient te worden gezien.

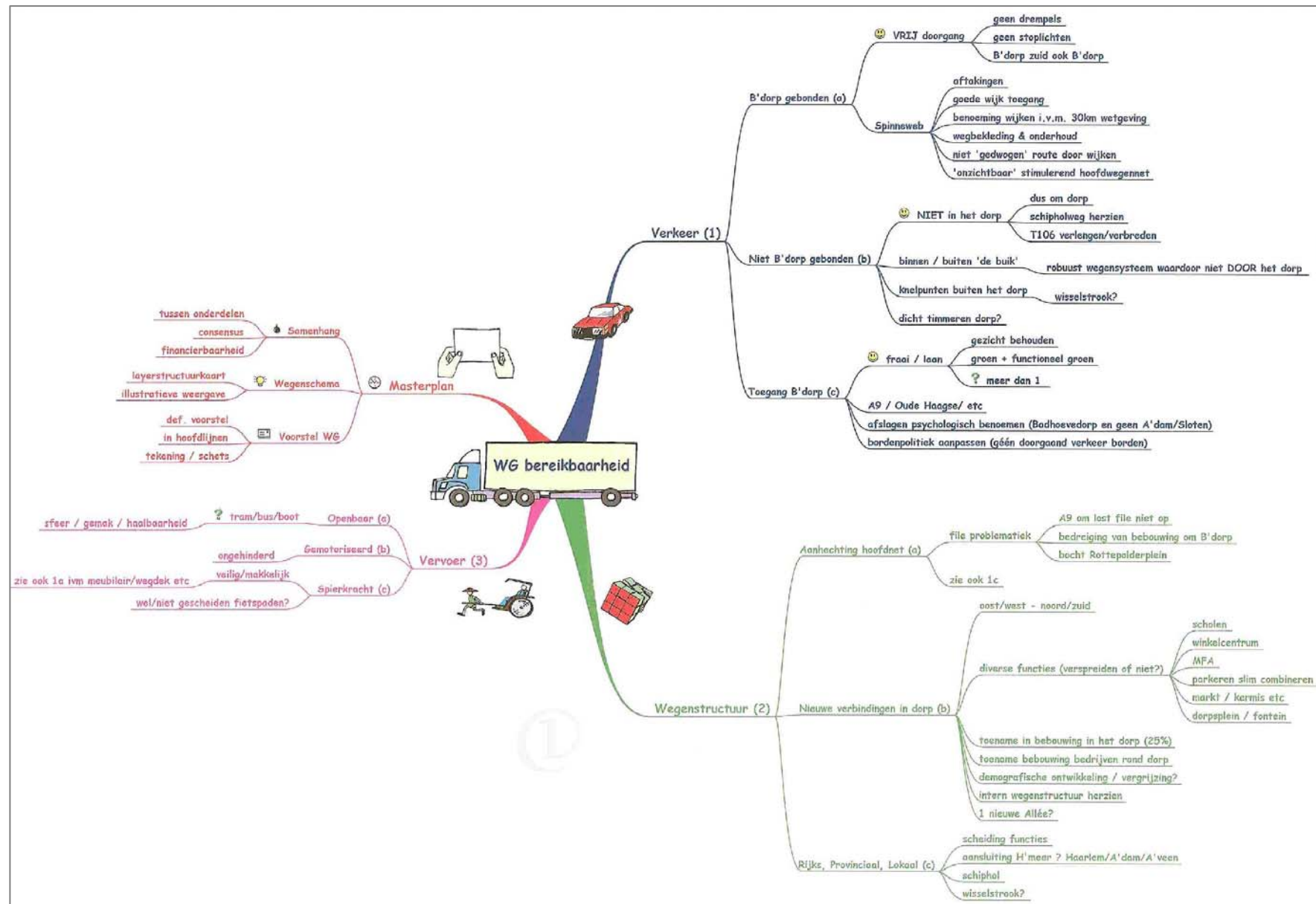
Leidende gedachte was daarbij:

- dat alle doorgaande, niet aan Badhoevedorp gebonden verkeersstromen om het dorp heen zullen worden geleid en dat sluipverkeer zal worden geweerd;
- dat binnen het dorp zowel noord-zuid als oost-west verbindingenaandacht moeten hebben;
- en dat de toegangen tot het dorp moeten uitdrukken, op welke omgeving Badhoevedorp georiënteerd wil zijn.

In de verkenning die voor bereikbaarheid is uitgevoerd, is onderscheid gemaakt in:

- verkeer;
- wegenstructuur;
- en vervoer.

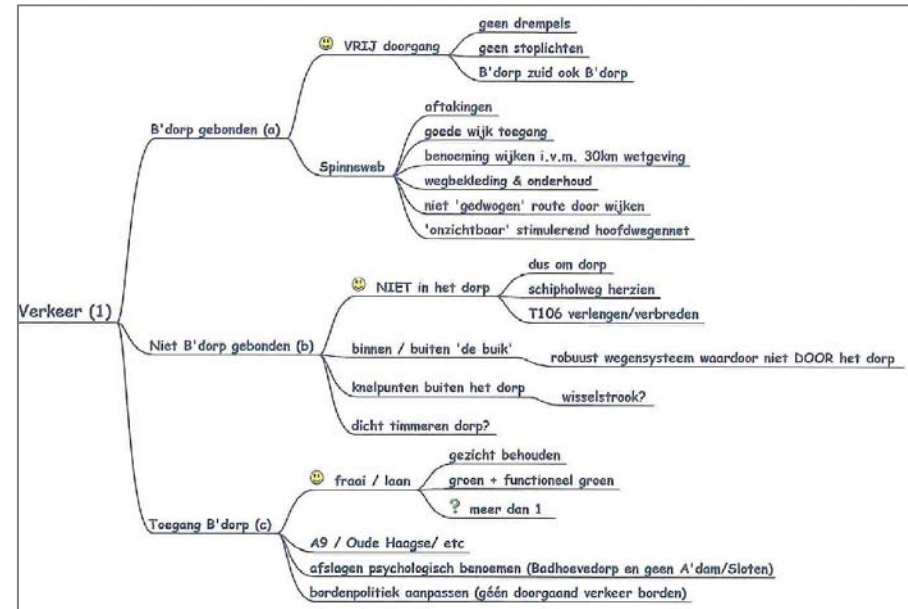
In de figuur op de volgende pagina zijn deze drie thema's en de opname in het masterplan verder uitgewerkt. Vervolgens wordt er op de onderdelen afzonderlijk ingegaan.



VERKEER (1)

B'dorp gebonden (a)

Het verkeer binnen de dorpskern zou, als het aan de werkgroep ligt, in een geest van verdraagzaamheid moeten zijn ingericht, waarbij voetgangers, fietsers en automobilisten (ook de scooters en motoren etc) met elkaars aanwezigheid en gedrag rekening houden vrije doorgang krijgen. Stricte scheiding van verkeersstromen is daarbij noch gewenst, nog uitvoerbaar. Dat houdt ook in dat drempels, overige barrières en verkeerslichten waar mogelijk worden vermeden. De werkgroep acht het noodzakelijk dat Badhoevedorp als één geheel wordt beschouwd en er geen splitsing is tussen zuid en centrum voor wat betreft benadering van zaken.



De werkgroep geeft in overweging na te gaan of de huidige verdeling van 30-en 50 km zones wordt gehandhaafd. De aard van de bestrating zal de nodige aandacht moeten hebben als ook het onderhoud naar de toekomst. Kruisingen en oversteek plaatsen zijn helder vormgegeven en trottoirs zijn ook goed benutbaar voor verkeerdeelnemers met een handicap. Door het dorp ligt een hoofdwegennet dat niet als zodanig is toegewezen met borden o.i.d maar hier wel toe uitnodigt

Niet B'dorp gebonden (b)

De werkgroep hanteert, zoals gezegd, als uitgangspunt dat alle doorgaand verkeer om het dorp heen wordt geleid.

Toegang B'dorp (c)

Het ligt voor de werkgroep voor de hand om er van uit te gaan dat Badhoevdorp meer dan één toegang zal behoeven.

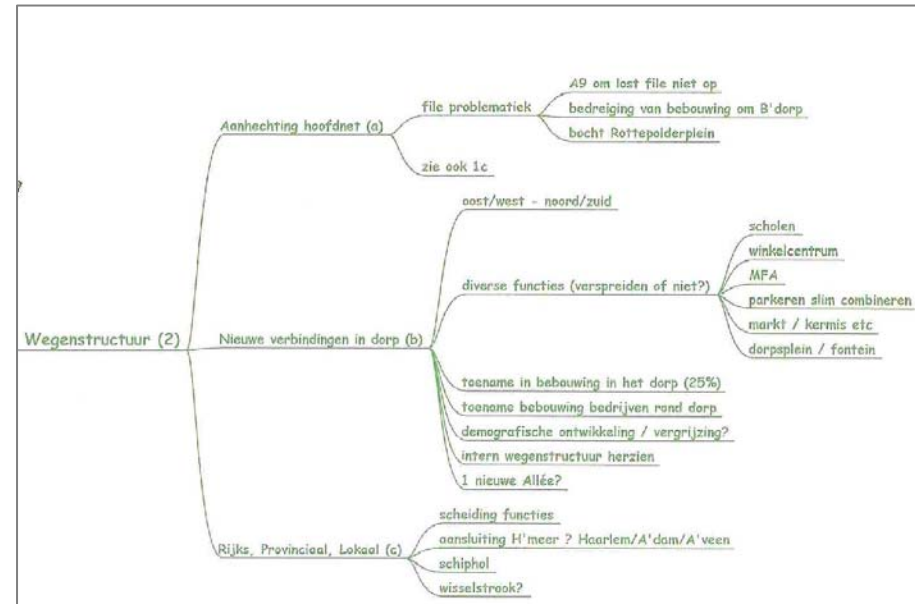
WEGENSTRUCTUUR (2)

Aanhechting hoofdnet (a)

Voorop dient te staan dat indien de omlegging van de A9 het bestaande en het straks nog in omvang toenemende fileprobleem niet kan wegnemen. De kern Badhoevedorp kan in geen geval onderdeel van de oplossing daarvoor zijn.

Rijks, Provinciaal, Lokaal (c)

Uit voorgaande analyse zal duidelijk zijn dat de huidige verhouding tussen rijks-, provincie en lokaal wegennet herzien zal moeten worden.



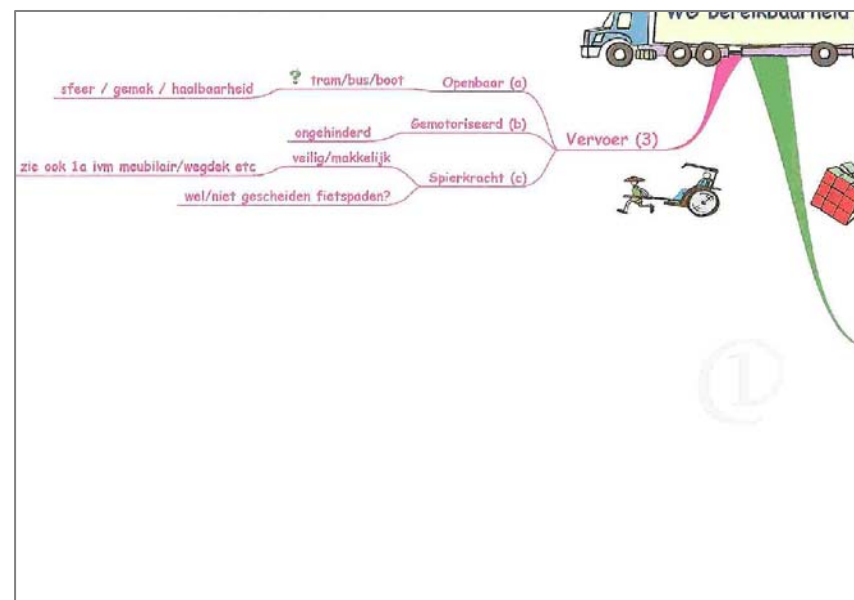
VERVOER (3)

Openbaar (a)

De werkgroep acht voor 2 elementen voor de openbaarvervoer-verbindingen met de andere kernen een nadere bestudering gewenst. Wat betreft de busverbindingen zal wellicht uitbreiding met nieuwe (met name naar Amstelveen en wellicht Haarlem / Schiphol) en intensivering van bestaande lijnen in aanmerking komen.

De werkgroep bepleit tenslotte bestudering van de mogelijkheid van doortrekken van een tramlijn uit Amsterdam (evt ook uit Amstelveen). Daarbij ligt de huidige tramlijn 1 (Osdorp De Aker) het meest voor de hand. Deze zou Badhoevedorp inkomen via de Amsterdamse Baan. Lijn 2 (Nieuw Sloten) ontmoet voor doortrekken naar Badhoevedorp te veel bezwaren. De Sloterbrug is voor een tramlijn minder geschikt. Bovendien is de route door het dorp bezwaarlijk van die kant. Eindpunt van de lijnen zou bij het toekomstige station van de Zuidtangent bij Ibis hotel kunnen zijn waarbij er een soort overstap naar Amstelveen en visa versa mogelijk is. Hier dient ook ruimtelijk geanticipeerd te worden op een eventueel toekomstige halte van doorgetrokken Noordzuidlijn van de metro.

Tevens verlaagt dit de druk op het wegennet daar de verschillende kantoren- en bedrijventerreinen kan ontsluiten alsmede Schiphol en de parkeerplaats. Vooral met de busbedrijven dienen zéér goede afspraken over de lijnen gemaakt te worden. Badhoevedorp is al vaker in het verleden bewust uitgehold op openbaarvervoer gebied door lijnen minder interessant te maken waarna de lijn als onrendabel te boek komt te staan.



Gemotoriseerd (b)

De werkgroep acht een aantal aanpassingen voor het gemotoriseerde vervoer noodzakelijk. Gelet op de uitgangspunten van de inrichting van Badhoevedorp moet worden gestreefd naar een situatie waarbij voorrangswegen binnen de kern niet meer nodig zijn (zie ook artikel Autovisie). Wel lijkt het geboden het aantal straten met éénrichtingsverkeer voor auto's uit te breiden waar dit de bereikbaarheid niet negatief beïnvloedt. Waar dit vereist is zal evenwel van meerdere factoren afhankelijk zijn, waaronder de breedte van de rijbaan, de functie van de straat (bv. langs scholen), de ligging van verkeersaantrekkende voorzieningen. Gelet zal moeten worden op de bevoorradingsroutes voor de diverse ondernemingen. Te denken is aan een overslagplaats aan de rand van het dorp en bevoorrading middels kleinere speciaal hiervoor uitgeruste wagens. De werkgroep benadrukt nogmaals dat de inrichting van het wegdek en het straatmeubilair alsmede het onderhoud van enorme importantie is.

Spijkracht (c)

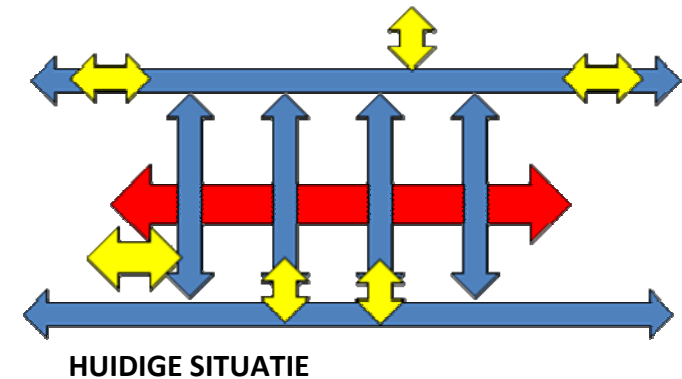
Badhoevedorp is een woonkern met een grote Haarlemmermeerse historische invloed, waarvan de maten voor een groot deel van de inwoners verplaatsing te voet mogelijk maken. Voor een gemiddelde voetganger is het ene eind van het dorp niet meer dan een half uur lopen van het andere verwijderd, en van elk punt in het dorp zijn de winkels niet meer dan een kwartier verwijderd. Het dorp is primair een voetgangers dorp. Dat houdt in dat het dorp goede aandacht vereist voor veiligheid en gemak van voetgangersverkeer. Bij plaatsen waar meerdere soorten verkeer elkaar ontmoeten zou dan het voetgangersverkeer voorrang verdienen. Te denken valt aan heldere en goed geplaatste en verlichte oversteekpunten. Voor wat de kwaliteit van de trottoirs betreft zou hier de categorie met de grootste beperking (bejaarden en rolstoelgebruikers) maatgevend moeten zijn (zie ook onderhoud). Dit betekent een belangrijke omstelling van het beleid. Het huidige Badhoevedorp is primair bepaald door het faciliteren van het autoverkeer; vooral het doorgaande fiets- en voetgangerverkeer zijn voornamelijk restcategorie. Het toekomstige Badhoevedorp zal gekenmerkt moeten zijn door een evenwicht tussen de verschillende categorieën verkeersdeelnemers. Zie ook de werkgroepoplossing. Voor vervoer per fiets bepleit de werkgroep aandacht aan 2 punten: een netvormig systeem van fietsstroken langs de rijbaan waar gemotoriseerd verkeer is toegestaan. Een aparte afhandeling van fietsers op drukke kruispunten, zonodig met stoplichten (liever niet). Vervoer per fiets dient aangemoedigd te worden nu het weer veilig kan in de nieuwe situatie.

Het dorp in en uit

Een belangrijk onderwerp is hoe wij straks ons dorp in en uitgaan en hoe zich dit verhoudt tot andere functies en ruimtelijke ontwikkelingen. Diverse mogelijkheden zijn door ons beschouwd en navolgend zullen er vier nader worden toegelicht. Dit gebeurt aan de hand van vier schematiseringen. De gele pijlen geven daarbij de 'poorten' van het dorp weer.

Nulsituatie

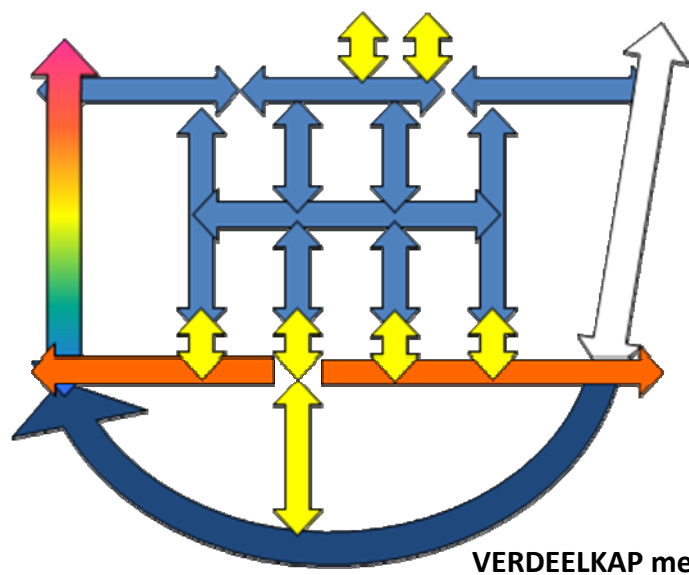
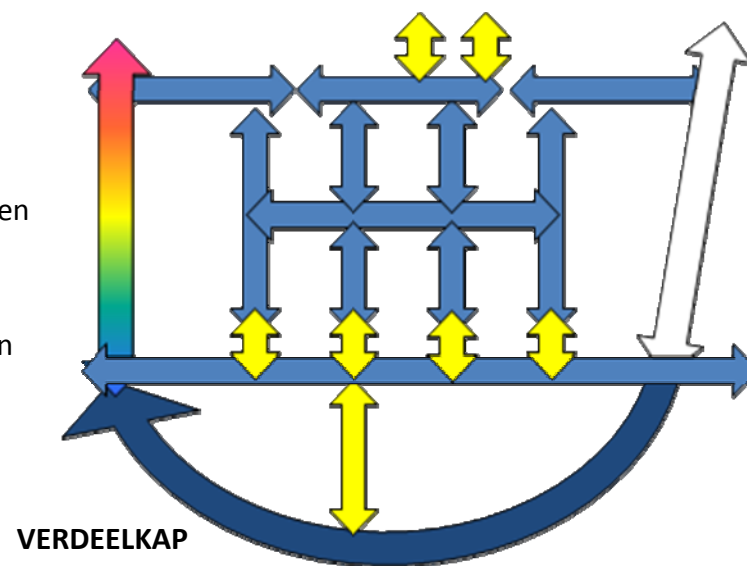
Als eerste de huidige situatie. De grote gele pijl linksonder is de Robert Kochstraat die aansluit op de Amsterdamse Baan en de A9. De Ringdijk en de Schipholweg en vier stroomwegen door het dorp zijn schematisch weergegeven. Deze structuur is debet aan de thans slechte verkeerssituatie. De omlegging van de A9 biedt de gelegenheid om hier rigoureuus verandering in aan te brengen.



Navolgend worden drie varianten besproken. De eerste sluit aan op de huidige situatie. De tweede dient nader te worden verkend. De derde is onze voorkeursvariant. Eerst nog een toelichting op de gehanteerde uitgangspunten. Bij alle drie de varianten is uitgegaan van een Rondweg parallel aan de A9 rond het dorp. Deze kan ten noorden of ten zuiden van de A9 komen te liggen ('binnen of buiten de buik'). Met het oog op de ontsluiting van Badhoevedorp, inclusief het nieuwe Badhoevedorp Zuid, gaan we hier uit van een ligging binnen de buik. De Rondweg is aangesloten op de T106 en krijgt bij voorkeur een aansluiting op de Oude Haagweg, die weer toegankelijk wordt voor autoverkeer. Maatregelen buiten en binnen het dorp zorgen er voor dat de Ringdijk een locale weg wordt en niet meer gebruikt wordt door niet-bestemmingsverkeer. Ook is er centraal in het dorp een nieuwe oost-west verbinding opgenomen, conform het hiervoor beschreven programma van wensen. De dubbele pijl bij de Sloterbrug symboliseert een betere verbinding op dat punt met Amsterdam, bijvoorbeeld door middel van een dubbele brug. De drie verschillen onderling onder andere in het gebruik van de Schipholweg.

Variant 1 'De verdeelkap'

De Schipholweg is verbonden met de Rondweg via een hoofdader, bijvoorbeeld de huidige Sloteweg. De ontsluiting van het dorp vindt plaats via vier punten op de Schipholweg, die als een 'verdeelkap' functioneert. De Kamerlingh Onneslaan krijgt een nog te maken verbinding met de Schipholweg. De oplossing heeft ons inziens een aantal nadelen. De Schipholweg blijft een belangrijke stroomweg en vormt zowel verkeerskundig als ruimtelijk een barrière: de sportvelden zijn moeilijk toegankelijk en daar waar de sportvelden nu in het dorp opgenomen zijn liggen ze hier 'aan de overkant'. Verkeerstechnisch is dit ook tegenstrijdig: het afwaarderen van de Schipholweg in combinatie met de toegangsweg tot het dorp.

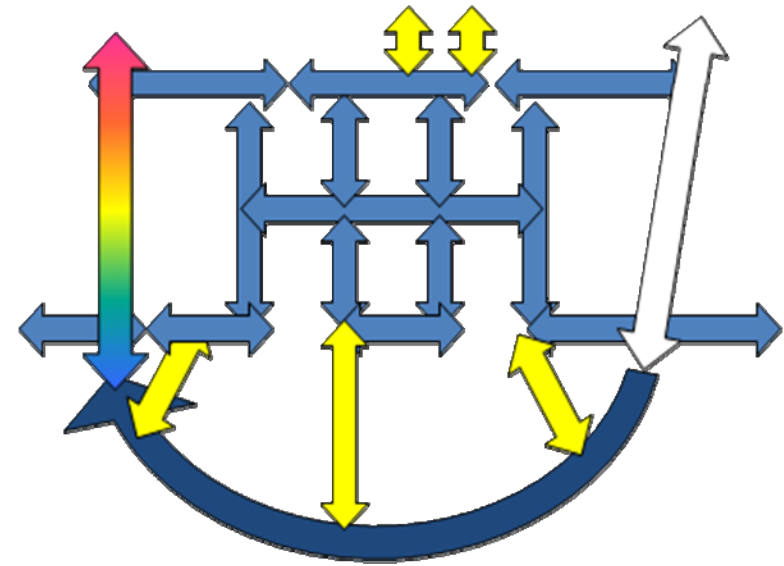


Variant 2 'De verdeelkap met éénrichtingsverkeer'

Het verschil met B is dat de Schipholweg hier een éénrichtingsweg wordt. Vanaf de toegangsweg moet men kiezen óf links óf rechts de Schipholweg op of rechtdoor. Het oostelijk deel van het dorp kan via de Schipholweg over de Oude Haagweg richting A10 of bij de oprit Aalsmeer de A9 op. Men kan ook via de Rondweg richting Haarlem. Deze variant lijkt verkeerskundig gunstiger dan variant 1 maar de Schipholweg blijft Badhoevedorp in tweeën delen.

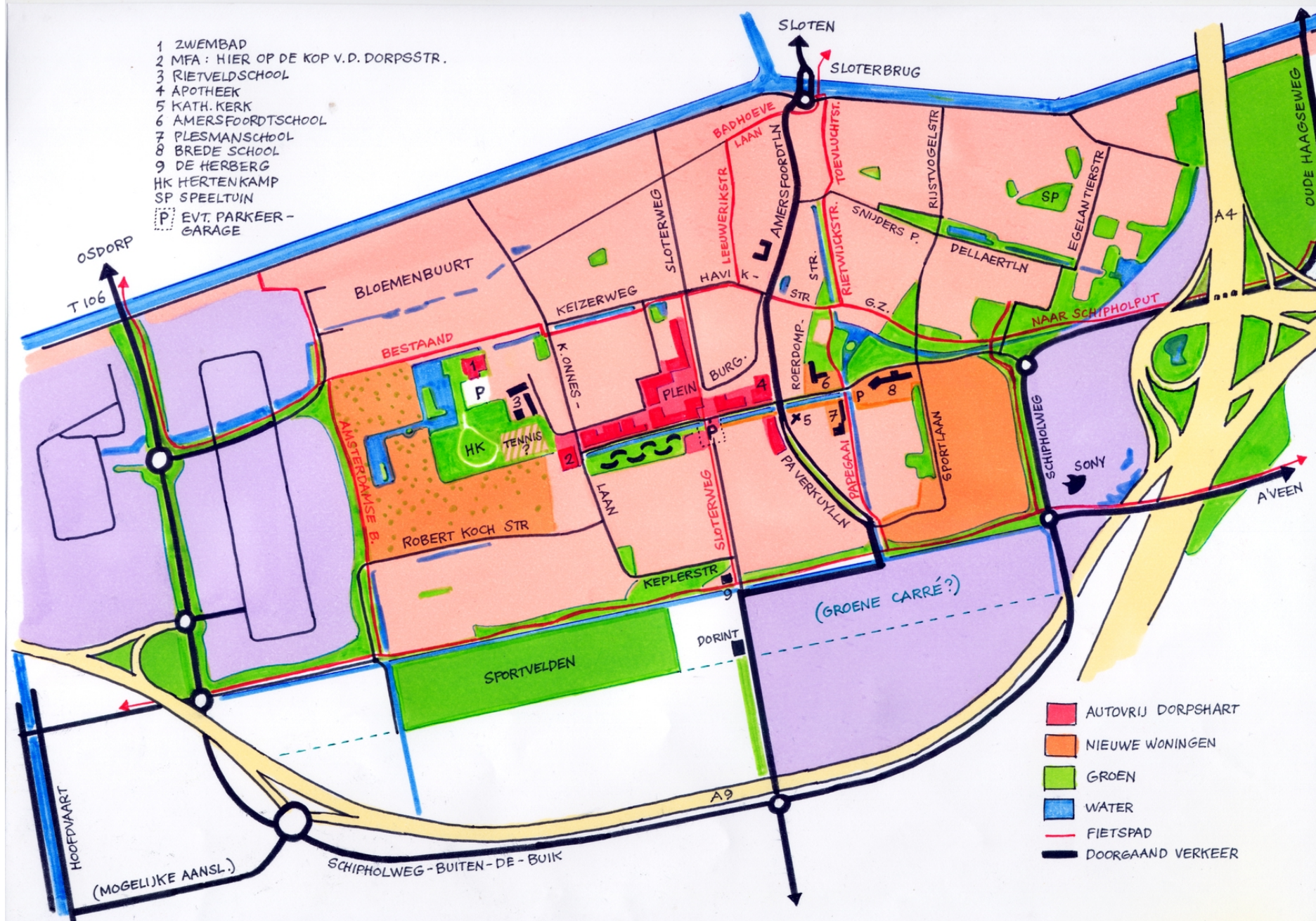
Variant 3 Één Badhoevedorp

Bij varianten 1 en 2 lijkt het er op dat er twee wegen gebruikt worden, waar er wellicht met één kan worden volstaan. In variant 3 wordt het dorp radiaal ontsloten vanaf de Rondweg. De Schipholweg krijgt dan een dorpsfunctie en kan op sommige plekken worden verwijderd. Er komt zo ruimte vrij voor andere functies, die extra inkomsten voor het project kunnen genereren. Deze variant is onze voorkeursvariant.



ÉÉN BADHOEVEDORP

- 1 ZWEMBAD
- 2 MFA : HIER OP DE KOP V.D. DORPSSTR.
- 3 RIETVELDSCHOOL
- 4 APOTHEEK
- 5 KATH. KERK
- 6 AMERSFOORDTSCHOOL
- 7 PLESMANSCHOOL
- 8 BREDE SCHOOL
- 9 DE HERBERG
- HK HERTENKAMP
- SP SPEELTUIJN
- [P] EVT. PARKEER-GARAGE



- [Red Box] AUTOVRIJ DORPSHART
- [Orange Box] NIEUWE WONINGEN
- [Green Box] GROEN
- [Blue Box] WATER
- [Red Line] FIETSPAD
- [Black Line] DOORGAAND VERKEER

Visualisatie 1

- a. Op deze tour komen we vanuit Amstelveen over de Schipholweg aan bij het Sony-gebouw. Rechtdoor kan niet, daar is alleen een fietspad door het groen. Linksaf gaan we om Badhoevedorp en zelfs om de omgelegde A9 heen, maar dat willen we niet; we moeten in het dorp zijn. Dus rechtsaf. Rechts van ons staan Zuid-as achtige kantoren, links van ons schemert een nieuwe woonwijk achter een lint van groen. De weg om de Schuilhoeve maakt een ruime bocht naar rechts, waarin opnieuw een rotonde. Het meeste verkeer gaat hier rechtdoor, onder de A4 door, richting de Oude Haagsebrug. Maar die moeten in Amsterdam zijn (of op de golfcourse?). Wij nemen de rotonde linksaf, de Dorpsstraat in.
- b. Dit is een parkachtige entree, met aan weerskanten fietspaden en een watertje slingerend tussen de bomen. Ook de Dorpsstraat golft een beetje; het doet denken aan het Prinsen Bolwerk in Haarlem, met rechts het bolwerk en links een aaneengesloten gevelwand. We steken een kruising over. Links heb je de Sportlaan, daar moet je in als je in de nieuwe woonwijk wilt zijn. Rechts is het parkje nog breder geworden; op deze plek was vroeger aan de ene kant van de weg een rioolwaterzuivering, aan de andere kant de Fordgarage. Als je rechtsaf de omgelegde Rijstvogelstraat zou inrijden kom je weer tussen de huizen. Maar daar gaan we niet heen, want wij moeten rechtdoor.
- c. De Dorpsstraat buigt zich om een nieuwe school heen, tot je over een bruggetje komt. Hier kun je eventjes heel ver naar links en naar rechts kijken, maar wat je ziet is vooral groen. Links zie je een natuurlijke sloot met veel riet en brede oevers: de Papegaaisloot. Rechts iets soortgelijks, maar wat meer water, een rij knotwilgen die in de verte verdwijnt en helemaal achteraan steken molenwieken boven de bomen uit. Vanaf dit punt is de Dorpsstraat ineens recht en loopt langs een grachtje dat vreemd genoeg de Kromme Tocht wordt genoemd. Het parkje ligt achter ons, de eerste winkels zijn te zien. Bij de katholieke kerk aan onze linkerhand moeten we stoppen voor stoplichten.
- d. Wij kruisen namelijk een vrij drukke weg, de Pa Verkuyllaan, een doorgaande route richting de Sloterbrug. Bovendien is hier ook een grote voetgangersoversteekplaats voor mensen die het winkelcentrum in gaan. Vandaar die stoplichten.
- e. Ons licht springt op groen en wij vervolgen onze weg over de Dorpsstraat. Aan onze linkerhand ligt de gracht met aan de overkant de huizen van de Adelaarstraat. Aan onze rechterhand gaan wij een ongeveer 600 meter lang trottoir passeren, met winklend publiek, etalages en daarboven 3 lagen etagewoningen. Tussen de winkels door zien wij af en toe een passage naar de achterkant van de gebouwen, waar een markt bezig is. Bijna halverwege dit stuk kunnen we opnieuw heel ver naar links en naar rechts kijken: de Sloterweg. Maar naar rechts is inrijden duidelijk niet de bedoeling, want dit is een voetgangersgebied. Rechtdoor dan maar.
- f. Zodra de Sloterweg uit beeld is wordt het aan de overkant van de gracht weer veel groener. Hoge bomen die half over het water hangen, met daartussen vijf of zes hoge boogvormige luxere flatgebouwen. Een flink contrast met rechts, waar nog steeds gewinkeld wordt. Aan de achterkant van de gebouwen is

een plein te zien met terrasjes. Maar het einde van het centrum is alweer in zicht. Dwars op de Dorpsstraat, aan de kop van de gracht, is het Dorpshuis te zien, tussen de brandweerkazerne rechts en het bejaardenhuis links. En daarachter opnieuw hoge bomen.

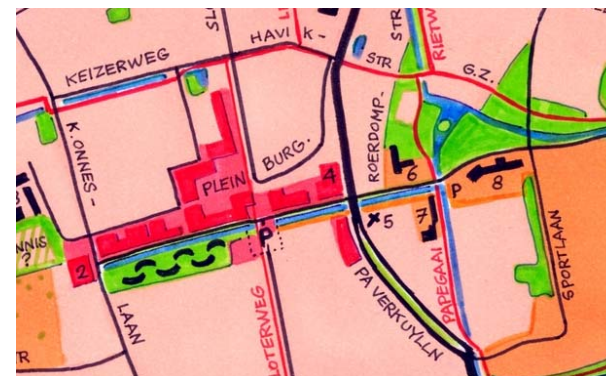
g. We slaan linksaf en voorbij het bejaardenhuis weer rechts, de Robert Kochstraat in. Rechts van deze straat is een hele nieuwe wijk ontstaan in het voormalige Wandelbos. De mooiste bomen hebben ze laten staan en de nieuwe villa's er tussendoor gebouwd. Daarom ziet de wijk er vanaf het begin al volwassen uit. De oorspronkelijke bosvijver is gehandhaafd, dus daar liggen de huizen aan het water. De vierkante meters aan park die hiervoor zijn opgeofferd zijn op andere plekken in het dorp teruggekomen, wat meer in het centrum. Bijvoorbeeld rond het Groenezoommeetje (het voormalige Vierhuizenmeetje), op de plekken van het vroegere dorpshuis, de Plesmanschool en de garages aan de Keplerstraat (zie 9). Eventueel ook de tennisbaan?

h. Vroeger was de Robert Kochstraat een soort verlengde van de snelweg, want aan het einde ervan ging hij vanzelf over in de opritten van de A9. Nu is de Robert Koch nog steeds een route het dorp uit, maar niet meer zo logisch als ingang. Omdat hij langer is geworden, bochtiger en smaller, en uiteindelijk in het nauwe centrum uitkomt. Vanaf de ring ben je sneller Badhoevedorp voorbij als je op de ring blijft."

Tot zover onze tour in de toekomst. Terug naar de tekentafel. Hier volgen nog wat aanvullingen op de tekening.

i. De drukke doorsteek midden in het dorp van zuid naar noord richting de (verdubbelde) Sloterbrug gaat nu niet meer via de Sloterweg maar via de Pa Verkuyllaan: zoveel mogelijk een min of meer rechte lijn. De knik in de route die in de vorige tekening dus nog in het centrum lag, is nu verplaatst naar de huidige Schipholweg. Verder is de hele Schipholweg tussen Sony en de Amsterdamse Baan opgedoekt. Daarvoor in de plaats is groen aangelegd, aansluitend aan de Groene Carré, met daar doorheen slechts een fietspad (dat nu ruimte heeft om te slingeren).

j. De overgang Pa Verkuyl/Burg. Amersfoordtlaan is recht getrokken; meteen links daarvan begint bij de apotheek al het voetgangersgebied (marktplaats). Voor de bewoners van het kromme stuk Amersfoordtlaan blijft de ventweg beschikbaar, die aan het eind ontsluit aan de Sloterweg. Maar daar kun je alleen rechtsaf; links is de autovrije voetgangerspassage tussen Pa Verkuyl en het Lorentzplein, met daaronder eventueel de door alle werkgroepen gewenste parkeergarage. Op het drukke stuk Amersfoordtlaan naar de Sloterbrug blijven de mooie platanen staan, maar dan is er geen ruimte meer voor fietsers: te gevaarlijk.



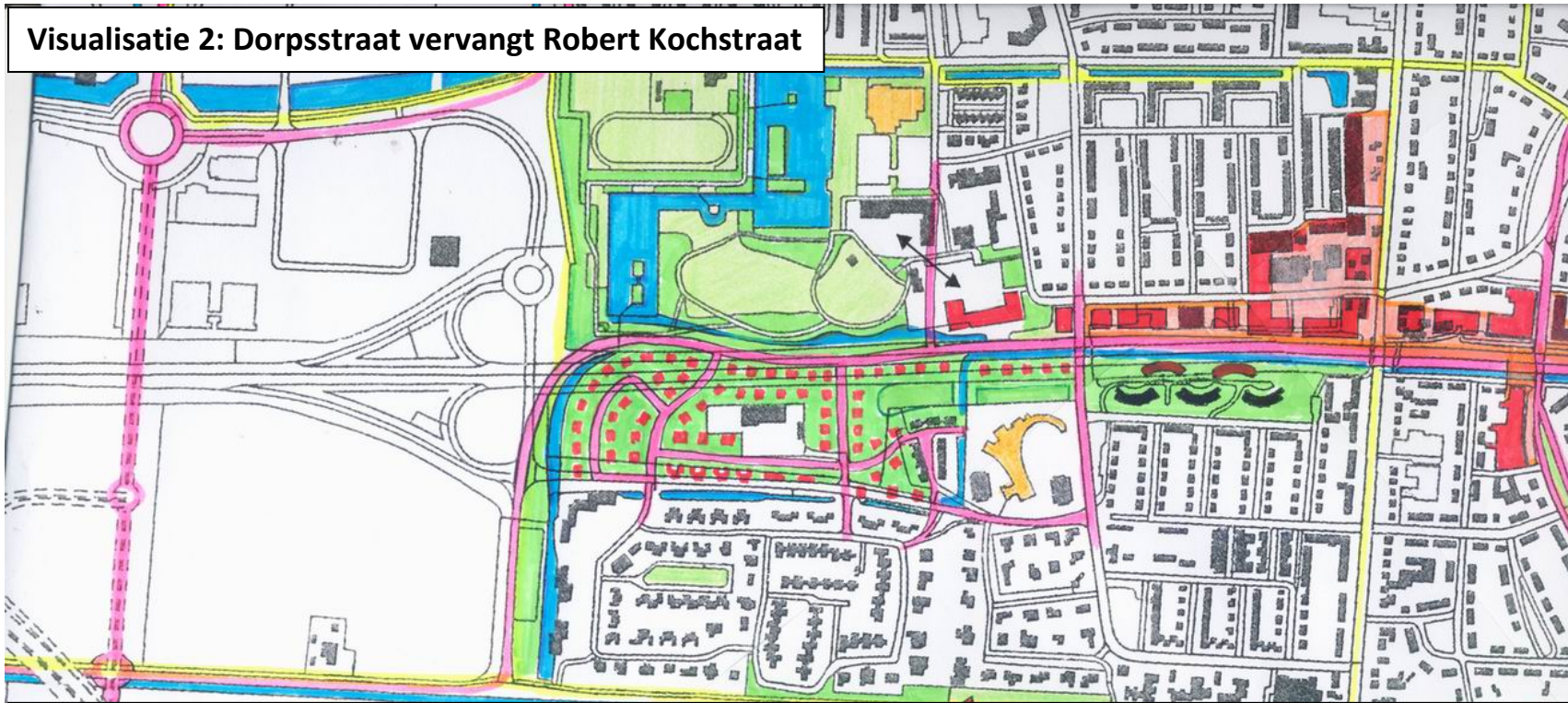
k. De fietsers in Badhoevedorp hoeven niet meer voor hun leven te vrezen. Er zijn 2 fietspaden van west naar oost v.v. getekend en 4 noord/zuid v.v. Een is er al genoemd; die van de Schipholweg. Het andere west-oostpad begint bij de T 106, gaat via het bestaande pad door bedrijvenpark Lijnden en langs Kombij Sport naar de Keizerweg (maar dan aan de overkant van het water, langs de knotwilgen) en vandaar naar de Havikstraat. Ter hoogte van de Amersfoordtlaan regelen verkeerslichten de oversteek (misschien gecombineerd met de voetgangersoversteek voor de Oranje Nassaschool?). Alsmar recht door fietsend via de Groene Zoom bereik je uiteindelijk het golfterrein ten oosten van de A4 ('Schipholput'). Maar je kunt ook al eerder, bij de Schuilhoeve, rechtsaf de Dorpsstraat oversteken richting Schipholweg. Dat is het meest oostelijke fietspad van noord naar zuid, t.b.v. de fietsers uit de Egelantierbuurt die naar Amstelveen moeten. Helemaal aan de westkant van het dorp is ook een noord-zuid fietspad, tussen Bloemenbuurt en Schipholweg. Resten twee zuid-noord paden, allebei tussen Schipholweg en Sloterbrug, aan weerskanten van de drukke autoweg Pa Verkuyllaan/Burg. Amersfoordtlaan. Het westelijke pad van de twee gaat via Sloterweg, winkelcentrum en Leeuwerikstraat/Badhoevelaan naar de rotonde voor de brug. Het oostelijke van de twee moet voor het grootste gedeelte nieuw aangelegd: langs Papagaaisloot, Groenezoommeertje en de Rietwijkstraat fiets je, schuin de Spechtstraat overstekend, door de Toevluchtstraat naar dezelfde brugrotonde. Voor iedereen bieden deze fietspaden een veilig heenkomen. Alleen de bewoners aan het drukke stuk Amersfoordtlaan zullen eerst achterom naar het dichtstbijzijnde zijstraatje moeten om de fietspaden te bereiken. Hetzelfde geldt voor de gebruikers van de Oranje Nassaschool.

l. Omdat het dorps hart autovrij is geworden en de Sloterweg onderbroken, moet worden omgereden via K. Onneslaan en Keizerweg, ongeveer zoals nu wanneer er markt is. De Keizerweg zal daar op moeten worden toegerust. Het alternatief is om de Sloterweg wel open te houden, maar dan moeten er stoplichten komen bij de voetgangerspassage. Ongeveer zoals bij de kruising Kalverstraat/Spui in A'dam.

m. Voor de ringweg langs Sony naar de Oude Haagsebrug hoeft geen tunnel onder de A4 te worden aangelegd! Gebruik kan worden gemaakt van viaducten die vrijkomen door het gedeeltelijk wegvallen van het bestaande klaverblad. De Egelantierstraat c.s. hebben dus geen extra drukte te vrezen.

n. Om de Schipholweg om te leiden aan de buitenkant van 'de buik' moest diep worden nagedacht over een nieuw knooppunt linksonder in de tekening. Volgens Badhoevedorp één is dit de eenvoudigste oplossing. Er is zelfs ruimte ontstaan voor een aansluiting met de Hoofdvaart.

Visualisatie 2: Dorpsstraat vervangt Robert Kochstraat



We vertrekken hier op de kruising Schipholweg/A'damse Baan, en gaan in noordelijke richting. Dit heet meteen al de Dorpsstraat. Aan onze rechterhand de bruinmarmere kantoren die met hun voeten in het water staan. Dit water is doorgetrokken naar het noorden; de inrit Robert Kochstraat is verdwenen. De Dorpsstraat maakt vervolgens een ruime bocht naar rechts en duikt daarbij het Wandelbos in. Rechts zien we luxere woningen, vrijstaand of 2-onder-1-kappers, tussen volwassen bomen staan. Tijdens het maken van de bocht hebben we aan onze linkerhand ruim zicht op het Wandelbos. De Dorpsstraat gaat min of meer rakelings langs achtereenvolgens: de vijver met tussen straat en vijver een pleintje met bankjes; de speelweide; en het hertenkamp. De Dorpsstraat maakt dus het Wandelbos in één klap van een onzichtbaar, opgesloten en moeilijk te bereiken hondenuitlaatgebied, tot een prachtige parkachtige entree van het dorp, met links het park en aan de overkant daarvan statige huizen. 'n Beetje Santpoort, Overveen of Oud-Velsen. Het Wandelbos is verder niet bebouwd zoals in de vorige tekening, of het moet gaan om de velden van Kombij: die zouden bij de Bloemenbuurt kunnen worden getrokken. Er gaan vanaf de Dorpsstraat een paar laantjes rechtsaf de dure woonwijk in, maar voorbij het hertenkamp gaat ook een laan naar links, de Snelliuslaan. Deze gaat langs Rietveldschool richting zwembad en de daarbij horende parkeerplaats. Waarom loopt deze laan dwars over de tennisbaan, langs de voordeur van de kantine van de tennisclub? Omdat het Dorpshuis en de tennisbaan ruilen van plaats (zie de zwarte pijl). Tegenover de MFA vertakt de Dorpsgracht zich in twee richtingen naar bestaand water: aan de ene kant van de weg naar de parkvijvers, aan de andere kant naar bestaand water achter de Meerwende. De huidige Robert Kochstraat is opgeslokt door huizen.

Visualisatie 3 voorlopig eindpunt Badhoevedorp één (september 2007)

