



Nota van B&W

Onderwerp Omliegging A9: financiering HOV-tunnel Schipholweg

Portefeuillehouder H. Tuning

Collegevergadering

Inlichtingen

Registratienummer

H. Tuning

9 februari 2010

Rik Thorborg (023 5676082)

2010.0004878

Inleiding

Met deze nota vindt besluitvorming plaats over de verdeelsleutel van de kosten voor financieren van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (verder: HOV)-tunnel in de Schipholweg te Badhoevedorp. Besluitvorming hieromtrent maakt onderdeel uit van het project omliegging A9. Ook wordt in deze nota nader aandacht besteed aan de ontwikkelingen omtrent de overgang van de Sloterweg over de A9.

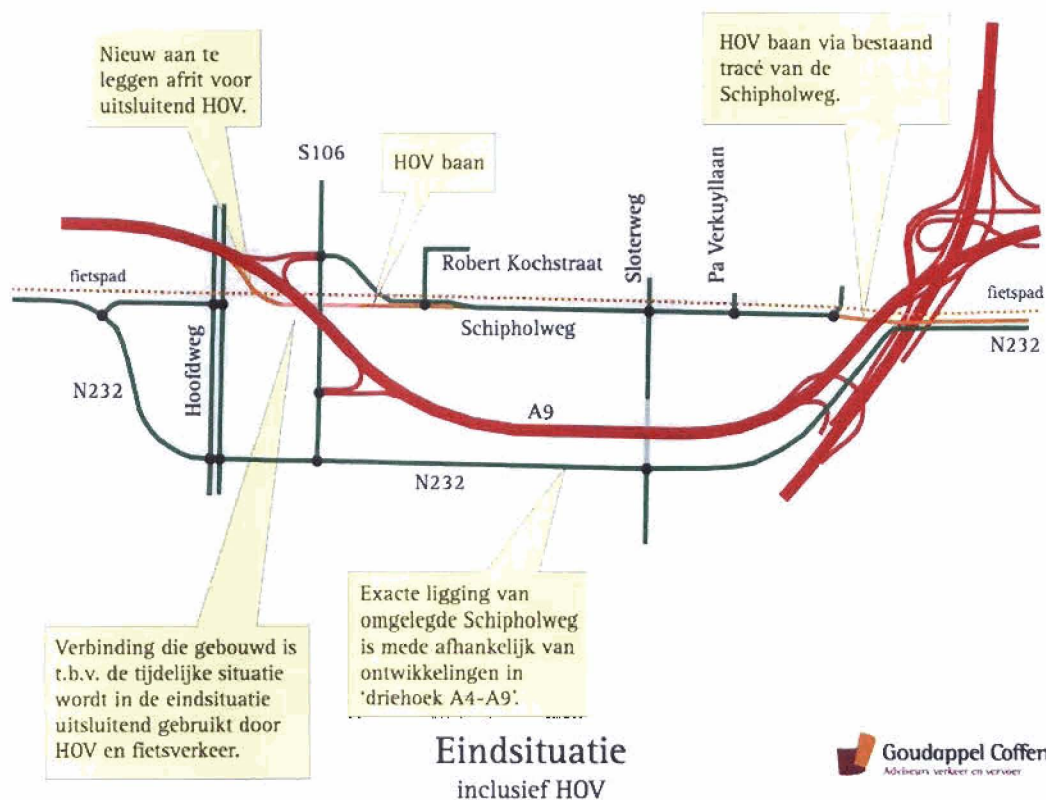
Context

In 2005 hebben het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam een overeenkomst ondertekend waarin afspraken zijn gemaakt over de omliegging A9 Badhoevedorp (incl. scope, planning en financiering). Op basis van deze afspraken is Rijkswaterstaat Noord-Holland gestart met de tracéwetprocedure. De openstelling van de Omliegging A9 is voorzien in 2015. Het project wordt gerealiseerd voor een taakstellend budget van 300 miljoen euro. De gemeente draagt hieraan bij met een bedrag van € 16,5 miljoen, alsmede een bedrag van € 90,9 miljoen, gebaseerd op de opbrengsten uit de ontwikkelingslocaties.

Naar aanleiding van de bestuursovereenkomst uit 2005 is een voorkeursalternatief vastgesteld. Dit alternatief is in de Trajectnota/MER uitgewerkt, evenals een aantal andere alternatieven. Uit de Trajectnota/MER bleken echter alternatieve tracés gunstiger te scoren dan het voorkeursalternatief, onder meer op de aspecten leefbaarheid en kosten. Op het aspect bereikbaarheid scoorden alle alternatieven ongeveer gelijk. Ook uit de inspraakreacties kwam in grote lijnen voorkeur voor de andere alternatieven naar voren, evenals bezwaren op onderdelen van het ontwerp. Op basis hiervan heeft het Rijk in overleg met de regionale partners een nieuw voorkeursalternatief gekozen. Het ontwerp hiervan is gebaseerd op het zgn. bogenalternatief, 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 in de plaats is gekomen. Het nieuwe ontwerp is bijgevoegd als bijlage 1.

Scopewijzigingen bestuursovereenkomst ten behoeve van het onderliggend wegennet

Het is van belang dat er een adequate aansluiting van hoofdwegennet en onderliggend wegennet tot stand komt. Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam, Schiphol en Rijkswaterstaat Noord-Holland hebben in 2009 een toekomstbeeld ontwikkeld voor die aansluiting (eindbeeld en conclusie rapportage Goudappel Coffeng (hoofdstuk 5) als bijlage 2 bijgevoegd). Op basis van deze visie hebben de regionale partijen in 2009 met het rijk afgesproken om diverse maatregelen mee te nemen bij de uitvoering van het project Omlegging A9 om nu een goede bereikbaarheid te waarborgen en dat toekomstbeeld niet onmogelijk te maken. Er is bij de ontwikkeling van het onderliggend wegennet dus sprake van een fasering. Fase 1 in het kader van de Omlegging A9, waarbij voorinvesteringen worden gedaan voor een eindvariant en fase 2 in het kader van de ruimtelijke ontwikkelingen van de Schipholdriehoek. Een omgelegde Schipholweg (N232) is onderdeel van het beoogde eindbeeld. De huidige Schipholweg kan dan worden ingezet voor een optimale HOV-doorstroming op de relatie Haarlem met Schiphol, Amstelveen en Amsterdam.



Ten opzichte van de scope in de bestuursovereenkomst gaat het om een aantal wijzigingen dat gevolgen heeft voor het op te stellen ontwerp tracébesluit (OTB):

1. Aansluiting Badhoevedorp West: De oorspronkelijke bedoeling was om de Schipholweg na Omlegging af te waarden middels een knip. De scopewijziging behelst het niet aanbrengen van een doorstroming belemmerende "zachte" knip in de Schipholweg, maar de aanleg van een tunnel onder de S106 en A9 ten behoeve van het HOV. De eerder voorziene zachte knip in de Schipholweg door middel van een "hoge hoed" (doorgaand verkeer moet een aanzienlijke omweg maken om de weg te kunnen vervolgen) zal al vrij snel na aanleg van de omlegging leiden tot knelpunten in de afwikkeling van het verkeer in het knooppunt Badhoevedorp West. Dit geldt ook voor het aantal aansluitingen op de doorgetrokken S106, waardoor de doorstroomsnelheid op termijn op het onderliggend wegennet (na 2020) onvoldoende zal zijn. De geraamde kosten van de HOV-tunnel bedragen € 15 miljoen. Het minderwerk door het achterwege laten van de "hoge hoed" is geraamd op € 2 miljoen. Het meerwerk door de aanleg van de tunnel is daarmee geraamd op € 13 miljoen, prijspeil 2009.
2. Verbinding Sloterweg: De verbinding Sloterweg zal toegankelijk moeten blijven voor alle verkeer in plaats van alleen voor langzaam verkeer en hulpdiensten.
3. Verbinding A4 / A9: de aanleg van een onderdoorgang om een mogelijk toekomstige omlegging van de Schipholweg niet onmogelijk te maken.

Op 14 juli 2009 hebben de regionale partners (Provincie Noord-Holland, Gemeente Haarlemmermeer en Stadsregio Amsterdam) de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd bovengenoemde scopewijzigingen door te voeren met het aanbod gezamenlijk een bedrag van € 13 miljoen bij te dragen. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 19 november aangegeven deze scopewijzigingen te willen overnemen. Het aanbod met betrekking tot de onderdoorgang onder de S106 en de A9 ter hoogte van de Schipholweg neemt de minister over, inclusief het aanbod van de regio daarvoor maximaal 13 miljoen aanvullend aan bij te dragen. De minister plaatst hierbij wel een kanttekening dat hij dit doet in het besef dat het risico van een kostenoverschrijding bij de realisatie van de onderdoorgang klein en beheersbaar is. Mocht sprake zijn van kostenoverschrijdingen, zullen alle partijen meewerken aan het vinden van een oplossing.

Rijkswaterstaat Noord-Holland zal het werk aanbesteden tegelijkertijd met de andere onderdelen van het knooppunt Badhoevedorp-West.

De gemeente heeft op 8 december schriftelijk ingestemd met het gewijzigde voorkeursalternatief (kopie van de verzonden brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat is als bijlage 3 bijgevoegd). Dit geldt ook voor de andere regionale partijen van de bestuursovereenkomst. De raad is bij brief van 8 december ook geïnformeerd (brief aan de raad met kenmerk 2009/98502 is als bijlage 4 bijgevoegd). Vervolgens heeft de minister van Verkeer en Waterstaat op 24 december 2009 de Tweede Kamer geïnformeerd over zijn standpunt. Hij stemt in met de gewijzigde voorkeursvariant voor de omlegging en de scopewijzigingen ten behoeve van het omliggend wegennet (de brief aan de provincie met dit standpunt is als bijlage 5 toegevoegd).

In 2010 zal Rijkswaterstaat een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) voor de Omlegging A9 opstellen. Dit is een gedetailleerde uitwerking van het in het Standpunt gekozen alternatief. Het OTB beschrijft de ligging van het gekozen tracé en geeft in detail aan tot welke aanpassingen in de omgeving de aanleg van het gekozen alternatief zal leiden. Maatregelen op het gebied van geluidhinder en landschap worden in het OTB beschreven. Ook wordt

duidelijk wat de exacte gevolgen voor belanghebbenden in de omgeving zijn wanneer het project volgens het voorgenomen Tracébesluit wordt uitgevoerd.

De Minister legt zijn Ontwerp-Tracébesluit (OTB) naar verwachting dit najaar ter inzage. Dat is het moment voor de formele inspraak. Intussen wordt op ambtelijk niveau waar mogelijk bijgestuurd om onze wensen en uitgangspunten in het OTB al voor die tijd te verwezenlijken.

Financiering € 13 miljoen t.b.v. tunnel Schipholweg

Aan de orde is nu de verdeling van de € 13 miljoen meerkosten tussen Stadsregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Gemeente Haarlemmermeer.

De onderdoorgang in de Schipholweg onder A9 en S106 dient meerdere doelen:

1. De onderdoorgang in de Schipholweg is een voorinvestering voor een in de toekomst te realiseren HOV verbinding via de Schipholweg.
2. De eerder voorziene zachte knip in de Schipholweg door middel van een "hoge hoed" zal al vrij snel na aanleg van de omlegging van de A9 leiden tot knelpunten in de afwikkeling van het verkeer op o.a. het onderliggend wegennet.

De Stadsregio geeft in het RVVP uit 2004 en de OV-visie 2010-2030 uit 2008, aan dat zij de ambitie heeft om de OV corridor Haarlem-Badhoevedorp-Schiphol/Amsterdam-Zuid/Amstelveen op te waarderen. De ligging van Badhoevedorp op deze relaties maakt het mogelijk om ook Badhoevedorp zelf te ontsluiten met HOV (dit is op voorhand niet makkelijk als gevolg van een beperkt aantal inwoners). Het vergt echter wel hoogwaardige infrastructuur bij Badhoevedorp omdat het anders leidt tot teveel kwaliteitsverlies op de doorgaande relaties. Hiervan kan het dorp dus meeprofiten. Het HOV tracé loopt via de Schipholweg, mits deze route voldoende kwaliteit heeft voor HOV in snelheid, rijcomfort en betrouwbaarheid. De tracering via de Schipholweg is mede zo belangrijk in verband met de verknoping van de verschillende HOV-lijnen bij Schiphol Noord (nieuw knooppunt van Zuidtangent, Westtangent, HOV Hoofddorp-Amsterdam Zuid, HOV Schiphol Oost en HOV A9).

De onderdoorgang wordt gerealiseerd op het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer. De provincie Noord-Holland is beheerder en eigenaar van de weg.

In het kader van de Gebiedsgerichte Uitwerking Mobiliteitsaanpak, het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) zijn afspraken tussen rijk en regio gemaakt over de realisatie van HOV tussen Haarlem, langs de A9 richting Zuidas en Schiphol. Hieruit kan 47% van € 13 miljoen worden gefinancierd. Daarnaast is met de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer afgesproken dat zij ieder 5% van de kosten voor hun rekening nemen. Het restant van de kosten (ruim € 5.500.000) wordt gefinancierd uit de BDU van de Stadsregio.

Rijksbijdrage:	AROV	€ 6.110.000	47%
Regionale bijdrage:		€ 6.890.000	53%
	Provincie Noord-Holland	€ 650.000	
	Gemeente Haarlemmermeer	€ 650.000	
	Stadsregio Amsterdam	€ 5.590.000	
Totaal		€ 13.000.000	

De voor dit deel van het project benodigde € 650.000 wordt onttrokken aan de grondexploitatie Badhoevedorp.

Op voorhand is bekend dat Rijkswaterstaat veel moeite heeft om binnen het taakstellende budget te blijven. In de toekomst is een discussie over versoberingsmaatregelen niet uitgesloten (extra geld van het Rijk is uitgesloten).

Voor de bekostiging van het gemeentelijk deel van de voorfinanciering van de HOV-tunnel in de Schipholweg ad. € 650.000 zal een kredietvoorstel aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Dit kredietvoorstel omvat tevens de termijnbetaling in de afdracht van de omlegging A9 aan Rijkswaterstaat en de reservering van financiële middelen voor grondaankopen.

Specifiek aandachtspunt: tunnel versus viaduct Sloteweg

In de tekst van het Standpunt wordt gesproken van een viaduct over de verlegde A9 ter hoogte van de Sloteweg. Eerder was sprake van een (fiets)tunnel onder A9 door. De tunnel zou behalve voor fietsers, ook toegankelijk zijn voor hulpdiensten van Schiphol. Naar aanleiding van de inspraak zou Rijkswaterstaat binnen de scope van de omlegging deze toch al vrij ruime tunnel geschikt maken voor alle verkeer. Op grond van kostenbesparing is de tunnel in de tekst nu vervangen door een viaduct. Hiertegen is een aantal bezwaren:

1. Het uitgangspunt is dat de A9 "boven" het landschap ligt; het onderliggend lokale wegennet ligt in de polderstructuur. Door de wijziging wordt de Sloteweg uit het landschap getild en komt de A9 daar in de plaats. Om dezelfde reden heeft de gemeente Haarlemmermeer succesvol gepleit voor een hoogteligging van de A9 op de kruising met de S106. Ook daar blijft het lokale wegennet in de polderstructuur en de A9 slingert er bovenlangs;
2. een tunnel heeft rechte damwanden, waar een viaduct een talud kent: de verstoring in de Sloteweg is daardoor groter bij een viaduct;
3. daar komt bij dat de A9 ter plaatse ca. 1,5 meter boven maaiveld ligt. Een viaduct moet dat hoogteverschil extra overwinnen, terwijl de tunnel die hoogte minder naar beneden hoeft te gaan: de hellingbaan is dan korter en geeft dus minder verstoring op de Sloteweg;
4. het geringere hoogteverschil maakt de oversteek van de A9 comfortabeler;
5. een viaduct hekwerken dient te hebben om stenengooien naar de A9 tegen te gaan. Dit doet afbreuk aan de vormgeving en de inpassing in het landschap.

Een nadeel van een tunnel is de mogelijke sociale onveiligheid. Door de vrij geringe diepte die bereikt hoeft te worden is dit bij de Sloteweg minder relevant. Verder is dit te verzachten door de A9 in twee delen op te leggen. De middenberm kan "open" uitgevoerd worden.

Inmiddels is er vanuit Rijkswaterstaat een andere variant voorgesteld: een verder oostelijk gelegen onderdoorgang. Dit is een eenvoudige tunnel, die op die plaats gerealiseerd kan worden, omdat de A9 daar reeds op hoogte ligt vanwege de knoop A4/A9. De voor- en nadelen worden op dit moment nog onderzocht. Wij stellen ons op het standpunt dat de kwaliteit van de fietsroute over de Sloteweg niet in gevaar mag komen door een (te) grote omleiding. Daarom blijven wij bij het in de bestuursovereenkomst opgenomen besluit de verlegde A9 ter hoogte van de Sloteweg te ondertunnelen.

Communicatie

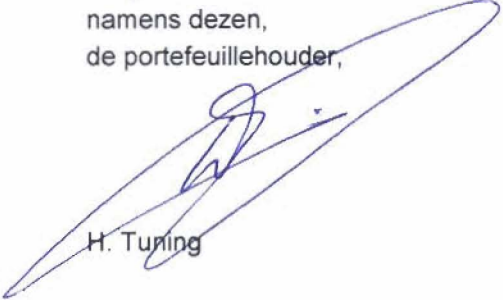
De ontwikkelingen van het project Omlegging A9 en de besluiten die daaraan ten grondslag liggen worden in het kader van de afspraken over participatie door de bewoners van Badhoevedorp en omgeving kenbaar gemaakt via de Werkgroep Bereikbaarheid Badhoevedorp en ook via de Klankbordgroep Badhoevedorp.

Besluit

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten om:

1. ten behoeve van de financiering van de HOV-tunnel (€ 13.000.000) in te stemmen met een gemeentelijke bijdrage van € 650.000;
2. deze kosten te onttrekken aan de grondexploitatie Badhoevedorp;
3. ter voorfinanciering van de HOV-tunnel een nader kredietvoorstel aan de raad voor te leggen;
4. deze nota ter informatie te zenden aan de raad.

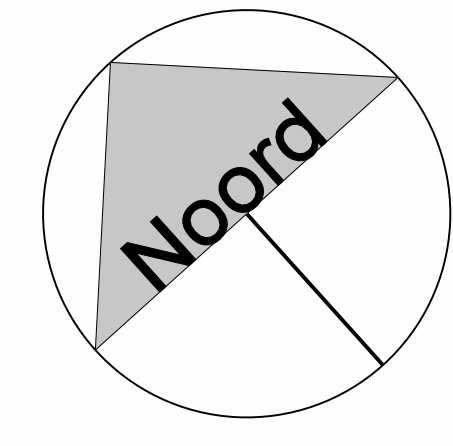
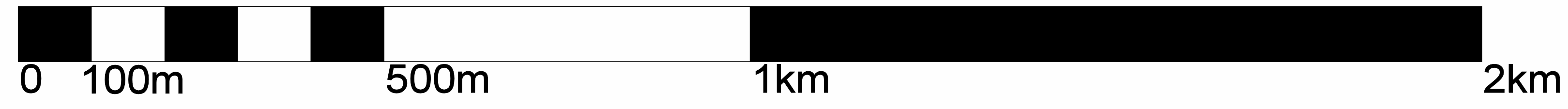
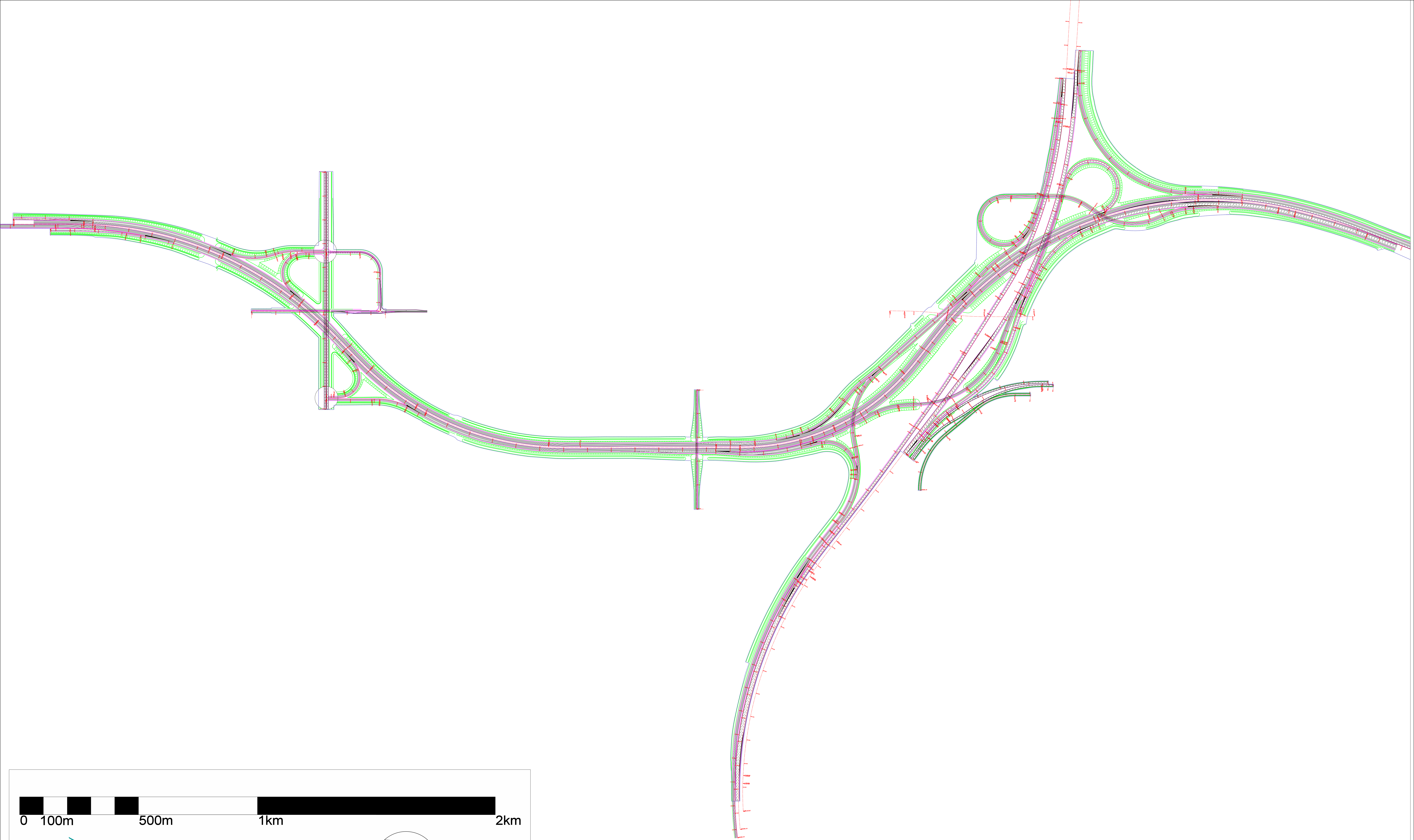
Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,
de portefeuillehouder,



H. Tuning

Bijlage(n):

1. gewijzigd ontwerp knooppunt A4/A9;
2. hoofdstuk 5 rapport Goudappel Coffeng.
3. brief aan Minister 8 december 2009;
4. brief aan gemeenteraad 8 december 2009;
5. brief van minister Eurlings aan provincie over Standpunt Omlegging A9 Badhoevedorp 24 december 2009.



Dit is een afdruk van een plan in ontwerp, dat nog aan wijzigingen onderhevig kan zijn. Aan hetgeen op deze afdruk is weergegeven kan geen enkel recht worden ontleend!

Omlegging A9 (13-01-2010 MvL)

Referentie tekeningen:
xref-klaver_110110.dwg en xref-OTB grens.dwg
Schaal 1 op 5.000 (bij afdruk op A0)

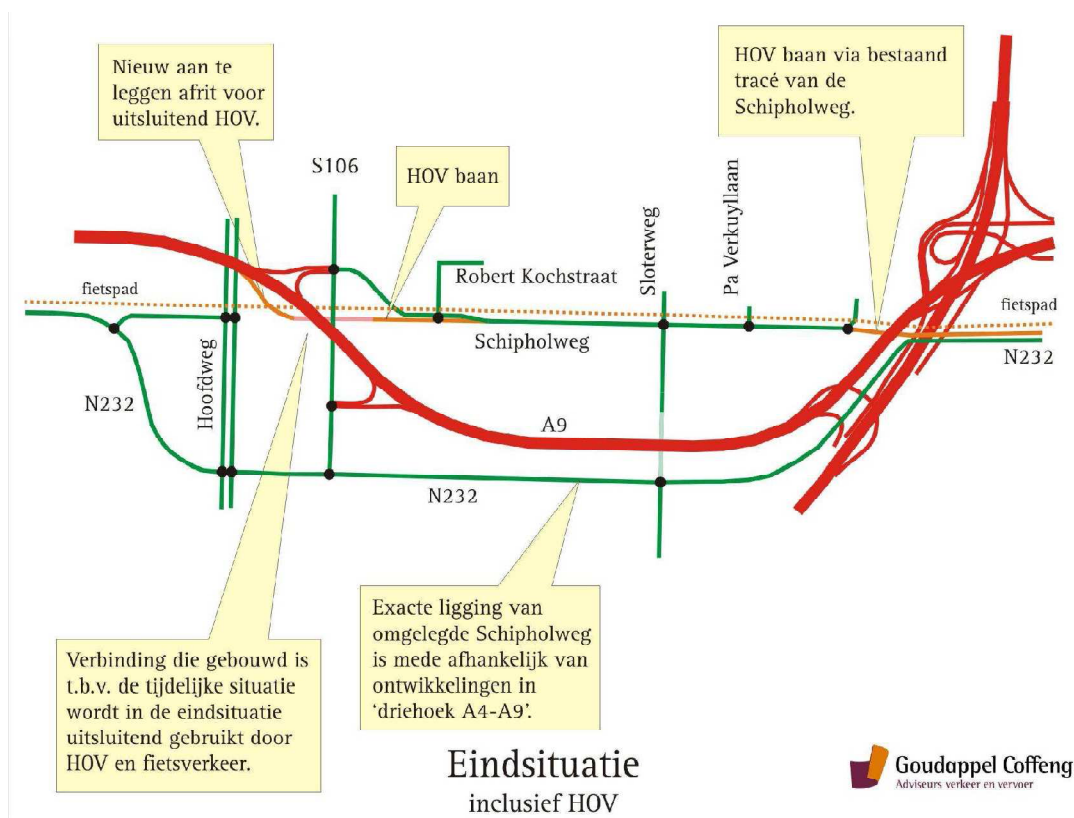
Evt. opmerkingen m.b.t. verzending van brief en/of afschriften:

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 HOVbaan 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 lokale 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 lokale functie.

HOV-as

De Schipholweg krijgt in de toekomstige situatie in Badhoevedorp een lokale ontsluitingsfunctie.

Deze lokale 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.

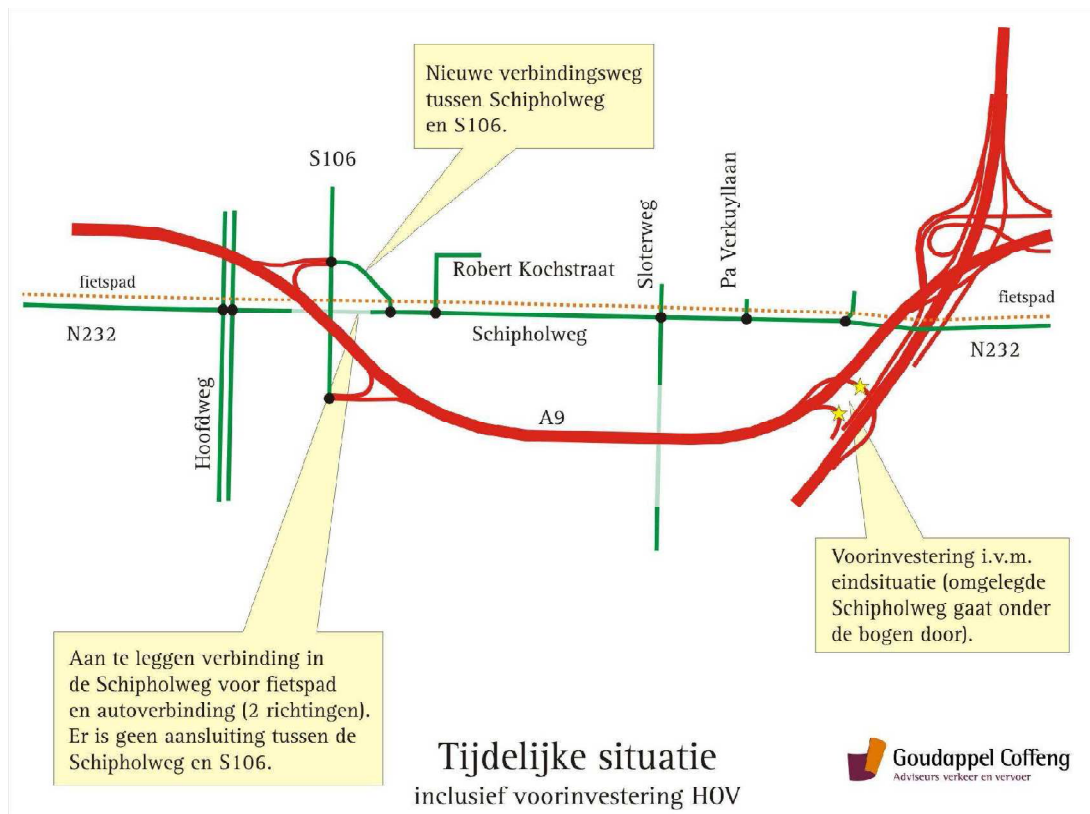
Voor beide wegen is ook in de toekomst een tunnel onder de A9 aanwezig. Daarmee is de mogelijkheid geschapen om de Sloterweg op te nemen in de calamiteitenroutes rond Schiphol.

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.

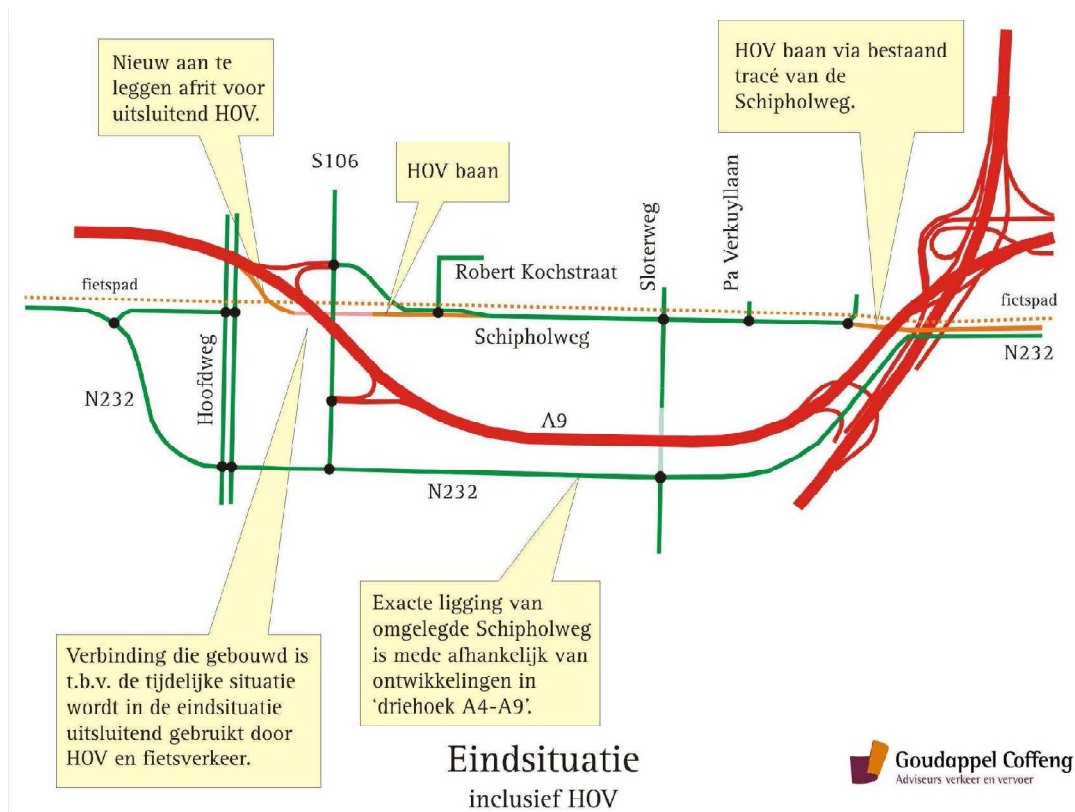
De N232 wordt met een nieuwe verbindingsweg aangesloten op de aansluiting Badhoevedorp.

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



gemeente
Haarlemmermeer

ARCHIEFEXEMPLAAR



Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
dhr. ir. C. Eurlings
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 0900 6082
Telefax 023 563 95 50

Cluster	Planvorming
Contactpersoon	Rik Thorborg
Doorkiesnummer	023 5676082
Uw brief	VENW/DGMO-2009/8488
Ons kenmerk	09.0405856
Bijlage(n)	Geen
Onderwerp	Onderliggend wegennet en scopewijziging Omlegging A9 Badhoevedorp

Verzenddatum
- 8 DEC. 2009

2009/100414

Geachte heer Eurlings,

Hartelijk dank voor uw positieve reactie op de door de regionale partijen voorgestelde wijzigingen in de scope van de omlegging A9 bij Badhoevedorp ten behoeve van het onderliggend wegennet.

Graag willen wij dan ook middels deze brief instemmen met de genoemde scopewijzigingen ten behoeve van uw standpuntbepaling over de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. Zoals vermeld in de brief van de Provincie Noord-Holland van 14 juli j.l. die mede namens de gemeente Haarlemmermeer is verzonden, maken de regionale partijen onderling nadere afspraken over de verdeling van de extra bijdrage van € 13 miljoen voor de meerkosten van de scopewijziging 'onderdoorgang onder de S106 en A9 ter hoogte van de Schipholweg'.

Daarnaast kan de gemeente Haarlemmermeer instemmen met het aangepaste voorkeursalternatief naar aanleiding van de Trajectnota/MER en de inspraakreacties daarop. Ook de aanpassing van het knooppunt Badhoevedorp, waar één der bogen vervalt door gebruikmaking van een deel van het klaverblad, zal naar onze mening bijdragen aan een verbetering in bereikbaarheid en leefbaarheid met inachtneming van de kosten en het gedefinieerde taakstellende budget. Hierbij is de afstand tot de beoogde bebouwing in Badhoevedorp, die in de voorgestelde vormgeving van het knooppunt kleiner is dan ten opzichte van de bogenvariant, nog wel een aandachtspunt.

De afstand tot het deelgebied Schuilhoeve is van groot belang, omdat de bebouwing mede de "verdiencapaciteit" van het Masterplan Badhoevedorp bepaalt, onder andere

ten behoeve van de omlegging van de A9. Indien de verkleinde afstand tot de
voorgenomen bebouwing van Schuilhoeve een verminderde grondopbrengst tot gevolg
heeft, treden wij in overleg met de partijen uit de Overeenkomst.

Wij zien uit naar een voorspoedige voortzetting van onze samenwerking.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,

drs. P.J. Buijtels

de burgemeester,

drs. Th.L.N. Weterings

Ons kenmerk 09.0405856
Volgvel 3

Verzendlijst t.b.v. FM/DRM

Steller : Rik Thorborg
Telefoon : 023 5676082
Geadresseerde : Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
dhr. ir. C. Eurlings
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw brief :
Bijlage(n) : Geen
Onderwerp : Onderliggend wegennet en scopewijziging Omlegging A9 Badhoevedorp
Kenmerk : 

Afschriften aan:

- Archief FM/DRM
- PV: Rik Thorborg
- PROJ/Matthie Vermeulen

Evt. opmerkingen m.b.t. verzending van brief en/of afschriften:



gemeente
Haarlemmermeer

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 0900 6082
Telefax 023 563 95 50

Cluster
Contactpersoon
Doorkiesnummer
Uw brief
Ons kenmerk
Bijlage(n)
Onderwerp

2009/gp502 ★
Planvorming
Rik Thorborg
023 5676082

09.0405853

Onderliggend wegennet en scopewijziging Omlegging
A9 Badhoevedorp

Verzenddatum

- 8 DEC. 2009

Geachte heer, mevrouw,

Op 14 juli 2009 heeft de gedeputeerde E. Post van de provincie Noord-Holland, mede namens portefeuillehouder Verkeer J.H. Gerson van de Stadsregio Amsterdam en wethouder Tuning, een brief gezonden aan de Directeur-generaal Mobiliteit van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze brief is een verzoek om een scopewijziging van het project Omlegging A9 van Rijkswaterstaat.

De scope van het project is vastgelegd in een Bestuursovereenkomst. In de scope van het project stond een aansluiting van het onderliggende wegennet op de omgelegde A9. Dat wil zeggen dat Rijkswaterstaat de bestaande verbindingen handhaaft en waar nodig verlegt om de bestaande relaties in de nieuwe situatie te laten bestaan.

De Schipholweg (N232), die nu ten zuiden van Badhoevedorp passeert, komt door de ontwikkelingen in de "buik" van de omgelegde A9, straks binnen het dorp te liggen. Het project voorziet in de handhaving van de Schipholweg als doorgaande regionale verbinding. De afwaardering van het deel van de weg door Badhoevedorp, genoemd in de Bestuursovereenkomst, wordt bereikt door de aanleg van een "hoge hoed"-verbinding ten westen van Badhoevedorp. Hierdoor ontstaat een "zachte knip" waarmee het doorgaande verkeer enigszins wordt geknepen.

Deze oplossing was in de ogen van de gemeente geen goede. Door de aanwezigheid van de Schipholweg als regionale verbinding zou een nieuwe barrière ontstaan in het dorp, waar juist de bestaande geslacht is door het wegnemen van de A9.

In het overleg met de partners in het omleggingsproject, naast Rijkswaterstaat de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en Schiphol, is overeengekomen om een andere structuur te kiezen voor het onderliggende wegennet.

De komst van de HOV-verbinding Haarlem – Schiphol Noord en verder (ook HOV A9 genoemd) maakte een ingrijpende wijziging mogelijk. Het HOV krijgt een tracé over de Schipholweg. De combinatie van een regionale (auto)verbinding met een HOV is niet mogelijk over de bestaande weg: er is dan een aparte busbaan nodig. Een dergelijke busbaan is gezien de noodzaak van sloop van woningen aan de noordzijde, dan wel het verleggen van de omvangrijke kabels- en leidingenstrook ten zuiden van de weg een zeer kostbare en ruimtelijk ongewenste aangelegenheid.

Daarnaast wordt de barrière in het dorp nog verder vergroot: twee rijstroken voor het autoverkeer, twee voor de busbaan en de kabels- en leidingenstrook betekenen samen een fysieke scheiding tussen het bestaande dorp en de nieuwe ontwikkeling. Deze ontwikkeling bestaat onder andere uit de vanuit het dorp verplaatste sportvoorzieningen en hebben daardoor juist een grote binding met het dorp.

Overleg met de partners heeft geresulteerd in een nieuwe visie op het onderliggend wegennet. De Schipholweg krijgt binnen Badhoevedorp de status van gebiedsontsluitingsweg voor het dorp en accommodeert tevens het HOV. Het dorp wordt hierdoor direct op het HOV-netwerk aangesloten, zonder dat er een aparte busbaan gemaakt hoeft te worden. Door op enkele plaatsen (met name de VRI's) doorstromingsmaatregelen te treffen, blijft de hoogwaardigheid van de busverbinding gegarandeerd. De financiële besparing wordt voor een deel gebruikt om een tunnel te maken in de Schipholweg onder de doorgetrokken S106 ten behoeve van het HOV A9 bij de aansluiting Badhoevedorp, ten westen van het dorp. De tunnel biedt ruimte aan een éénrichtingsverbinding (west - oost) voor het HOV, plus een tweerichting fietsverbinding.

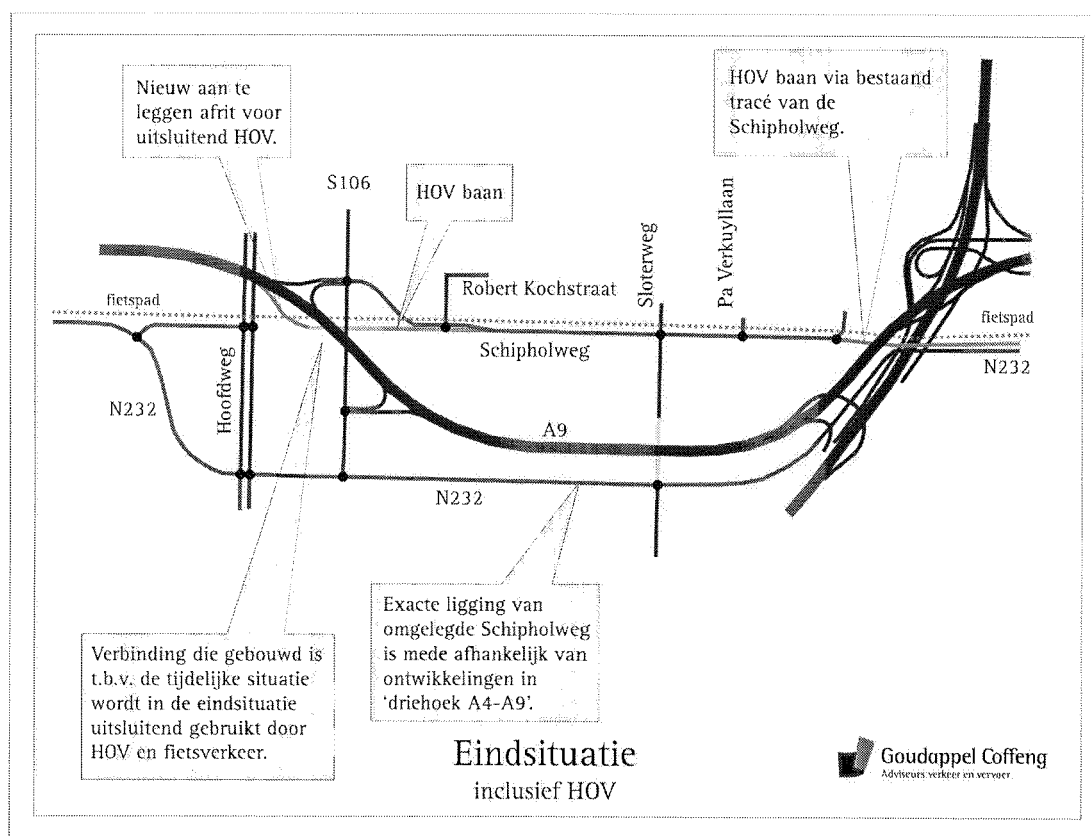
De afwaardering van de Schipholweg van regionale naar gebiedsontsluitende weg, betekent dat de regionale functie anders, c.q. elders moet worden opgelost. Hiertoe dient, ten zuiden van de omgelegde A9, de N232 (de omgelegde Schipholweg) te worden gerealiseerd. Deze regionale verbinding maakt gebruik van een nieuw viaduct over de A4 en buigt met de omgelegde A9 naar het zuiden af. De ligging van de omgelegde Schipholweg wordt nog exact bepaald, zodanig dat deze weg ook een functie kan gaan krijgen voor de gebiedsontwikkeling, die later in de driehoek A4, A5 en A9 gerealiseerd zal worden. Ter hoogte van de Sloterweg wordt via een tunnel of viaduct onder of over de A9 de verbinding gemaakt met het gebied in de buik. Verderop kruist de weg de S106 en geeft daarmee verbinding met Badhoevedorp en Amsterdam. De Hoofdvaart wordt gepasseerd, zonder op die plaats een uitwisseling van verkeer te hebben. Bij de A5 buigt de weg weer terug naar het bestaande tracé en vervolgt verder richting Haarlem. Hierdoor ontstaat een relatief rustig en autoluw gebied langs de Hoofdvaart. De verbinding van Badhoevedorp met Hoofddorp verloopt via de S106 en vervolgt in die richting tot de 2000 EI. Via deze weg kan dan de Hoofdweg Oost bereikt worden.

Voor het project Omlegging A9 van Rijkswaterstaat betekenen de aanpassingen die nodig zijn om te zijner tijd het gewenste onderliggend wegennet definitief aan te leggen een wijziging van de projectscope. Daarom is overleg gevoerd over welke aanpassing alsnog binnen de scope gebracht kan worden en welke daarbuiten vallen. Deze laatste categorie aanpassingen dient door de "Regio" (provincie, gemeente en Stadsregio) gefinancierd te worden.

Er zijn drie aanpassingen nodig:

- de aanleg van de HOV- en fietstunnel nabij de aansluiting Badhoevedorp. In de periode voordat het HOV A9 gaat rijden, en daarmee de omlegging van de Schipholweg mogelijk gaat maken, is de tunnel onderdeel van de regionale (auto)verbinding en biedt dan plaats aan tweerichting autoverkeer. Deze tunnel zal grotendeels gefinancierd worden uit het HOV-budget van de Stadsregio. Een klein deel zal vanuit de provincie en uit de grondexploitatie Badhoevedorp moeten komen;
- de onderdoorgang of het viaduct Sloterweg geschikt maken voor alle verkeer valt binnen de scope;
- de aanpassing bij het knooppunt Badhoevedorp (knoop A4/A9) om een omlegging van de Schipholweg in de toekomst mogelijk te maken valt binnen de scope. Alleen bij onvoorziene budgetoverschrijdingen wordt alsnog een beroep gedaan op de Regio.

De hoge hoedverbinding in de Schipholweg aan de westelijke zijde van Badhoevedorp komt te vervallen. Dit houdt in, dat in de tussenliggende fase (nadat de A9 is omgelegd, maar voordat de Schipholweg ook is omgelegd) de functie van de Schipholweg onveranderd blijft. Om de sportvoorzieningen goed en veilig bereikbaar te houden, worden extra maatregelen getroffen. Naast aanpassing in de oversteken, ook de plaatselijke instelling van een maximum snelheid van 50 km per uur.



Deze aanpassingen worden gedragen door alle partners (provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, Stadsregio Amsterdam en Schiphol) en zijn tevoren met Rijkswaterstaat afgestemd. Deze maatregelen betekenen een scopewijziging van het project van Rijkswaterstaat.

In de brief, verstuurd door de gedeputeerde, mede namens de Stadsregio en de gemeente, wordt gesteld dat een bedrag van € 13 mln is gemoeid met de scopewijziging. Verder is aangegeven dat de ramingen die ten grondslag hebben gelegen aan de afspraken, slechts globale calculaties geweest zijn. Intussen is het overleg gestart om nadere afspraken te maken over dekking en risico's.

U zult het voorstel dat voortvloeit uit deze besprekingen, ter behandeling voorgelegd krijgen.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,

drs. P.J. Buijtels

de burgemeester,

drs. Th.L.N. Weterings

1

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

Contactpersoon
Anne Baas
T 06-27 18 90 03

Datum
-

Classificatie
-

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2009/8488

Uw kenmerk
2009-41883

Bijlage(n)
1

minuut Onderliggend wegennet omlegging A9 Badhoevedorp

Getypt door/paraaf Anne Baas	Vervolg op -
Vergeleken door/paraaf -	Rappeldatum -
Verzonden door/paraaf -	Verzenddatum -
Ondertekening door/paraaf minister	Verzendwijze -
Medewerking van/paraaf Dronkers J-B Dijkstra L. van 't Hof	Na verzending retour aan -
Afschrift aan Dronkers Dijkstra Baas Van 't Hof Bastianen sect. WenV Spaargaren (DNH) Regeling (DNH)	Adres Postbus 3119, 2001 DC Haarlem Postbus 3119, 2001 DC Haarlem

1

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

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

Anne Baas

T 06-27 18 90 03
anne.baas@minvenw.nl

Datum -
Onderwerp Onderliggend wegennet omlegging A9 Badhoevedorp

Ons kenmerk

VENW/DGMO-2009/8488

Uw kenmerk

2009-41883

Bijlage(n)

1

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 waardeert 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.

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.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum

-

Ons kenmerk

VENW/DGMO-2009/8488

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.

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,

**Ministerie van Verkeer en
Waterstaat**

Datum

-

Ons kenmerk

VENW/DGMO-2009/8488

Ir. Camiel Eurlings