



Zienswijze OTB omlegging A9

Inleiding

In aanvulling op de reacties/zorgen aan u kenbaar gemaakt door de Dorpsraad Badhoevedorp, Belangengroep Badhoevedorp-Zuid en VROM en Buurtvereniging Nieuwemeer, maken wij u via dit schrijven deelgenoot van de zorgen die wij als leden van de Werkgroep Bereikbaarheid Badhoevedorp en omgeving (WBBEO) hebben ten aanzien van het OTB omlegging A9.

Wij richten ons in alle overleggen met de gemeente en inwoners van Badhoevedorp als lokale ervaringsdeskundigen op de bereikbaarheid van nu en in de toekomst.

1 Aansluiting Afrit A9 t.h.v. Badhoevedorp West

Volgens het OTB komt deze aansluiting op de T106 (richting o.a. KW28). De MER-rapportage is hier ook op gebaseerd. Naar verluidt, wordt dit gewijzigd en komt de afrit aan de binnenzijde van de buik direct op de Schipholweg (N232). Hier is in de MER geen rekening mee gehouden en dit leidt direct tot een verslechtering van de woonomstandigheden in Badhoevedorp-West en wijkt af van de afspraken in de bestuursovereenkomst dat de weg op minimaal 600 meter van de woningen zou komen te liggen.

Minimaal zo belangrijk voor ons is het te verwachten verkeerstechnische aspect, nl. de afrit van een snelweg komt direct op de Schipholweg, een beoogde lokale weg met HOV prioriteit. Het is te verwachten dat hierdoor de afrit onvoldoende snel leeg kan lopen. Bij de in het OTB voorgestelde variant gebeurt dit niet omdat hierbij de afrit op een provinciale weg (T106), zonder beperkingen uitkomt, waarna er in verschillende richtingen naar een 'lager niveau' weg wordt doorgereden.

2 Status Schipholweg

De Schipholweg zou in de doelstellingen en het plan afgewaardeerd (naar 50 km/uur) worden en/of in de nabije toekomst omgelegd, er is zelfs afgesproken dat de komst van het HOV onlosmakend verbonden zou zijn aan een omlegging van de Schipholweg (N232).



Van de afwaardering lijkt geen sprake meer, gelet op het 80 km/uur regime, zoals toegelicht tijdens de presentatie van het OTB in het Dorpshuis. Een omlegging lijkt hierdoor verder weg dan ooit.

Dit rijmt niet met de plannen en maakt een veilige bereikbaarheid voor de jeugd van de te verhuizen sportvelden onmogelijk of draagt bij aan extra kosten, als gevolg van noodzakelijk te nemen extra maatregelen (bijv. een Kinderduct), welke tot nu toe allemaal ten laste van Badhoevedorp zijn gekomen.

Mocht er onverhoopt toch tot een soort van afwaardering worden overgegaan dan vragen wij ons af waarom er geen alternatief is opgenomen in het OTB voor de afwaardering van een provinciale weg, welke in het grotere, dorp overschrijdende, verkeersstructuurplan een significante functie vervult en dit met het oog op de activiteiten rond Schiphol-Oost ook zal moeten kunnen blijven vervullen.

3 Onderdoorgang / viaduct Sloterweg

Voor ons is nog steeds niet duidelijk waarom er niet, of mogelijk pas in een later stadium, wordt gekeken naar een verschoven onderdoorgang onder de omgelegde A9 i.p.v. het viaduct in de Sloterweg.

Wij hebben voorgesteld de geplande onderdoorgang voor de Sloterweg te verplaatsen richting de A4, omdat hier de weg toch al omhoog moet en er dus minder kosten nodig zijn om de onderdoorgang te realiseren. Hierbij wel rekening houdend met een makkelijke fietsverbinding voor de bewoners van Badhoevedorp- Zuid.

Het lijkt er nu op dat er een mega viaduct (KW12) wordt aangelegd in de Sloterweg en er wordt overwogen de voorgestelde verschoven tunnelbuis, mee te nemen voor toekomstige ontsluiting van de bedrijven binnen de zgn. buik.

Dit lijkt dubbelop en sluit niet aan bij het beoogde 'sluipverkeer luw' maken van Badhoevedorp-Centrum. Hiermee wordt er een toekomstige 'volle opening' door Badhoevedorp voorbereid. De, in 1^e instantie beoogde robuuste, tunnel voor lokaal verkeer (2 richting en fietspad) met de mogelijkheid voor de Crashtenders van nu en de toekomst om er bij calamiteiten doorheen te kunnen lijkt ons derhalve toch de meest passende oplossing.

4 Fiets- en voetverbindingen

Wij maken ons veel zorgen over de fiets-/ voetverbindingen in het algemeen in en rond Badhoevedorp, maar in het bijzonder in het kader van dit OTB doelen wij speciaal op de in het plan voorgestelde en beoogde fiets-/ voetverbinding vanaf de Meidoornweg naar de Koekoekslaan. Mocht de in het plan voorgestelde tunnel te kostbaar blijken dan is een verbinding langs de voet van het dijklichaam van de A4 een goed alternatief. Met deze verbinding wordt er voldaan aan een wens van de gemeente t.a.v. uitbreiding van fietsverbindingen en wordt voor de schoolgaande kinderen en de bewoners van Badhoevedorp het groen van en rond Nieuwemeer beter bereikbaar en het opgeofferde groen deels gecompenseerd. Tevens sluit dit aan bij het geplande fiets-/voetpad over het dijklichaam langs de Golfbaan en A9 en komt een veilige fietsverbinding met het Amsterdamse Bos en voor de schoolgaande kinderen ook naar Amstelveen, beschikbaar.

5 Robuustheid OTB

Een algemene zorg t.a.v. het hele OTB betreft de sterk gereduceerde bandbreedte voor wat betreft de groei mogelijkheden. Dan doelen wij in het bijzonder op de uitbreidings mogelijkheden naar 2x4 rijbanen en de beperkingen van de op- en afritten tot versmalde versies. Wij spreken onze zorg uit



over de verkeersveiligheid m.b.t. deze beslissingen welke de optische beleving van een rijksweg en de robuustheid voor de toekomst ondermijnen.

De te verwachten verkeersgroei, o.a. na openstelling van de Westrandweg en de 2^{de} Coentunnel, zullen aanzienlijk zijn en mogelijk leiden tot een extra noodzakelijke verbinding tussen de A5 en de A4 t.h.v. de 2000 el-weg.

Dit lijkt ons een slecht voorbeeld van een robuuste oplossing dat wat wel van de omlegging van de A9 verwacht mag worden. Met de keuze voor een viaduct i.p.v. een tunnel in de Sloterweg zoals hiervoor beschreven wordt wel voorzien in de robuustheid van het plan, denkt men, maar in dit geval in negatieve zin voor Badhoevedorp.

Robuust is het ook als de doorgang van KW3 bij knooppunt Badhoevedorp op de Schipholweg (N232) voor lokaal gebruik beschikbaar blijft. M.a.w. wanneer het HOV 'eist' dat dit vrije baan zou moeten zijn, er ter hoogte van KW3 rekening wordt gehouden met voldoende ruimte voor fiets en auto. Zo wordt tevens het verschuiven van de verkeersdruk naar de Nieuwemeerdiijk (erftoegangsweg) voorkomen.

Verbaasd kijken wij naar de oplossing voor een haakse hoek in de T106 als verkeersafwikkeling. Dit biedt mogelijk gewenste of ongewenste toekomst mogelijkheden. Wij horen graag naar de gedachten bij deze keuze.

Voor de hele omgeving van Badhoevedorp onderschrijven wij de wens van velen om de driehoek A4(A10) - A5 - A9 met de klok mee en tegen de klok in te kunnen rijden. Of de oplossing middels de lus uit het Zuiden onder KW15 en over KW6 naar het Westen de meest robuuste is voor Badhoevedorp voor de leefbaarheid op gebied van geluids- en luchtbelasting daar zetten ook wij onze vraagtekens bij. Hopelijk kunt u deze vraagtekens wegnemen.

Financiering en beperkingen

Tot slot, wij maken ons grote zorgen over het te verwachten resultaat van de omlegging A9 omdat de financiering taakstellend is gemaakt en deze voor een belangrijk deel uit de opbrengsten van woningbouw uit Badhoevedorp moet komen.

Dat deze, na het nu laat aanzien, gaan tegenvallen lijkt niet onwaarschijnlijk waardoor de woningbouw in aantal zal moeten gaan toenemen. Dit zal o.a. weer een toename van verkeer en afname van woongenot in het dorp, mede door wegvallen van nog meer groen, gaan leiden. Naar nu ook blijkt dat er op een aantal beoogde lokaties niet (of minder) zonder oprekkings van grenzen, gebouwd kan/mag gaan worden. Om wonen/bouwen mogelijk te maken door oprekkings/ontheffingen van geluids- en luchtkwaliteitsgrenzen lijkt ons met het oog op de immer voortscheidende toename van geluidsbelasting geen wenselijke zaak, dit kunnen wij als inwoners/lokale ervaringsdeskundige helaas beamen.

Gezien het regionale belang voor Schiphol, de Stadregio en de gehele bereikbaarheid van de Randstad pleiten wij er voor meer gelden te betrekken bij de andere belanghebbenden en verantwoordelijke partijen, zoals het rijk (we hebben het hier immers over een rijksweg) om tot een beoogde robuuste omlegging te komen waarmee de omgeving decennia voort kan. Badhoevedorp blijft alleen dan zoals beoogd leefbaar en bereikbaar. Daarbij moeten wij ook constateren dat wél de project grenzen zijn opgerekt maar het taakstellend budget niet. Vreemd toch?

Een te bekrompen ontwerp nu geeft een groter financieel- en bereikbaarheidsprobleem straks. Regeren is vooruit zien, nietwaar?



🔑 Conclusie

Het voorliggende OTB is wat ons betreft onvoldoende robuust naar de (directe) toekomst voor wat betreft de bereikbaarheidsgaranties voor Schiphol en de gehele Randstad of gaat een onacceptabele wissel trekken op de leefbaarheid en bereikbaarheid van Badhoevedorp.

Deze leefbaarheidsverbetering was nou net een van de hoofddoelstellingen van de omlegging A9. Immers de huidige situatie laat dagelijks een capaciteit probleem zien met de direct daar aangekoppelde milieu overbelasting (fijnstof PM₁₀) in het bijzonder voor de naast de weg gelegen scholen en o.a. bejaardenhuizen.

Wij rekenen op een onderbouwde reactie danwel gewijzigde versie van het voorliggende OTB waarin meer rekening wordt gehouden met de doelstellingen (o.a. zoals verwoord in de getekende overeenkomst) en beloofde verbetering, het binnen de wettelijke gecummuleerde grenzen brengen van de milieubelasting voor en zoals ervaren door de bewoners van Badhoevedorp die zoals het er nu naar aanziet onevenredig veel moeten in leveren aan woongenot. Wij zien dit met vertrouwen te gemoed.

Is getekend en verstuurd via de website <http://centrumpp.nl> Badhoevedorp 9 augustus 2011,

Hoogachtend,

namens leden van de Werkgroep Bereikbaarheid (WBBeo)

R. de Haas

E. Hoogenboom

H. van Elk

Marko Holt

Ciska Spikker