

Actualisatie 2013 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp



Een actualisatie van het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp, vastgesteld in 2008

Februari 2013
Gemeente Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

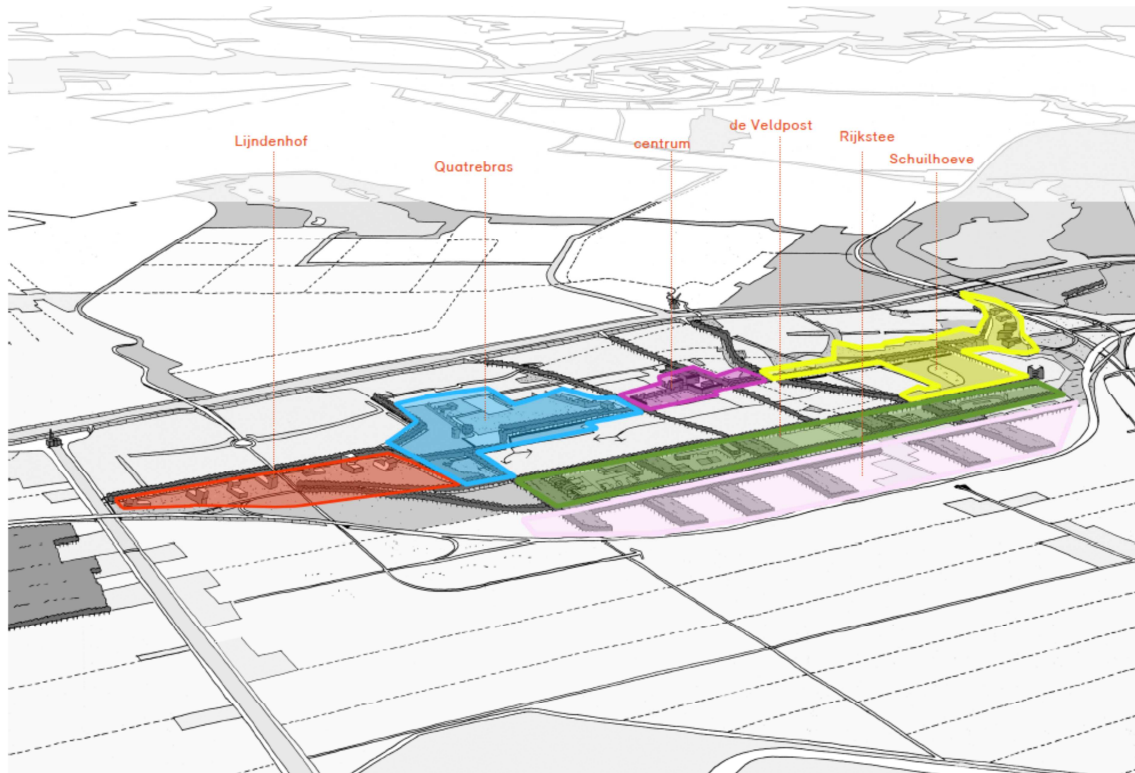
1.	INLEIDING	3
2.	CONTEXT.....	4
3.	ONTSluitINGSPRINCIPE	5
4.	WEGENSTRUCTUUR VOOR DE AUTO	8
5.	FIETSSTRUCTUUR	16
6.	STRUCTUUR OPENBAAR VERVOER.....	18
7.	ONTSluitING CENTRUMGEBIED	19
8.	ONTSluitING VOORZIENINGENGEbIED QUATREBRAS.....	19

1. Inleiding

In juni 2008 is, met het Masterplan Badhoevedorp, het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp ("VSP") door de gemeenteraad vastgesteld. De plannen zijn gemaakt in samenhang met de omlegging van de snelweg A9. De A9 gaat nu nog dwars door het Badhoevedorp, maar wordt in een boog ten zuiden van het dorp gelegd. Naar verwachting zal de omgelegde A9 in 2017 worden opengesteld. Deze verplaatsing heeft grote gevolgen voor het dorp (Badhoevedorp wordt weer één) maar ook voor het onderliggende wegennet van provinciale en gemeentelijke wegen.

De in het dorp vrijkomende ruimte wanneer de snelweg daar verdwijnt, wordt opgevuld door de ontwikkelgebieden. Dit zijn woongebieden (Quatrebras en Schuilhoeve), een sportlocatie (De Veldpost), bedrijventerreinen (Lijndenhof en Schuilhoeve), een nieuw dorpshuis en het winkelcentrum van Badhoevedorp. De ontwikkeling in het zuidelijke deel van de "buik" van de omlegging (Rijkstee) is uitgesteld tot na 2040. Het Masterplan en het VSP worden op dit moment nader uitgewerkt in de verschillende ontwikkelgebieden.

De wegenstructuur zoals vastgelegd in het VSP geeft het eindbeeld voor Badhoevedorp. Pas na de omlegging van de A9, de invulling van de ontwikkellocaties en de afwaardering van de Schipholweg kan het wegennet als bedoeld functioneren. De Actualisatie 2013 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp ("Actualisatie VSP") gaat in op de verschillen met het VSP en geeft de stappen weer die nodig zijn om met de voortgang van de ontwikkelingen te komen tot het eindbeeld van de verkeersstructuur. De Actualisatie VSP is besproken met de Begeleidingsgroep Mobiliteit en Bereikbaarheid Badhoevedorp en omgeving ("Begeleidingsgroep"). De actualisatie komt deels voort uit deze besprekingen. De principes zijn op de verschillende informatiebijeenkomsten aan de bewoners en belanghebbenden getoond.



Ontwikkelgebieden in vogelvlucht (Masterplan Badhoevedorp)

2. Context

Het VSP en Masterplan zijn leidend voor de ontwikkelingen in Badhoevedorp.

De Actualisatie VSP geeft de verschillende stappen weer, die nodig zijn om met de voortgang van de ontwikkelingen, te komen tot het eindbeeld van de verkeersstructuur.

De functie van de Schipholweg verandert in het VSP van een (provinciale) regionale verbindingsweg naar een (gemeentelijke) gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Het aantal aansluitingen en oversteken vanuit het dorp en de maximumsnelheid zijn hiervoor van doorslaggevend belang. Met de functie van de Schipholweg wordt het functioneren van de gehele wegenstructuur in Badhoevedorp bepaald.

In deze Actualisatie VSP is, mede op voorspraak van de Begeleidingsgroep, daarom een aparte verkeerstechnische analyse van de Schipholweg opgenomen. Deze analyse wordt geplaatst in het hoofdstuk "Wegenstructuur voor de auto", maar bevat ook uitspraken over fiets- en voetgangersverkeer en OV.

De analyse is een onderdeel van een integrale studie Schipholweg, gezet in het licht van het stedenbouwkundig uitgangspunt van het Masterplan Badhoevedorp (2008) en het Groenstructuurplan, waarover de gemeenteraad in 2013 besluit. Deze integrale studie wordt apart ter besluitvorming aangeboden.

De belangrijkste veranderingen ten opzichte van het VSP uit 2008:

- de oplossing van de problematiek rond de Sloterbrug wordt niet meer gezocht in het versimpelen van de VRI, zodat de Akerdijk éénrichting verkeer moet worden. Nu wordt ingezet op een nieuwe fiets/voetbrug langs de bestaande brug;
- in de Schipholweg komt ter hoogte van de aansluiting van de A9 een busafrit vanaf de A9 en een onderdoorgang in de weg, die op termijn slechts voor (H)OV en fiets toegankelijk is. Dit laatste komt in plaats van de zachte autoknip in de vorm van een "hoge hoed" om doorgaand verkeer te weren. Hiertoe is een wijziging van de Bestuursovereenkomst afgesloten;
- in de werkzaamheden van de omlegging A9 wordt een voorbereiding getroffen om later op eenvoudige wijze in het verlengde van de Pa Verkuijllaan over een extra onderdoorgang in de A9 te kunnen beschikken.
- de knip in de Lijnderdijk valt niet meer onder het VSP, maar komt aan bod in het bestemmingsplan Lijnden;
- de knip in de Tweeduizend EI komt te vervallen. Deze weg krijgt juist in de toekomst een belangrijker functie: als omgelegde N232;
- de bypass in de Raasdorperweg valt niet meer onder het VSP, maar komt aan bod in het bestemmingsplan Lijnden;
- in de Begeleidingsgroep is de wens aangegeven om een extra fiets/voetbrug over de Ringvaart niet in het verlengde van de Kamerlingh Onneslaan te leggen, maar aan de Nieuwemeerdijk ter hoogte van het Amsterdamse Bos. Daarmee verbetert de bereikbaarheid van het Amsterdamse Bos voor Badhoevedorpers (conform advies Rekenkamercommissie);
- in plaats van extra fietsstroken langs de Burgemeester Amersfoordtlaan, wordt ingezet op een parallelle fietsroute door de wijk, vanwege de beperkte ruimte op de weg;
- een extra noord-zuid fietsverbinding (niet voor brommers) van de Ringdijk, langs het Wandelbos en door Quatrebras, een kruising met de Schipholweg ter hoogte van de Amsterdamse Laan naar De Veldpost. In het VSP liep deze route langs de verlegde T106;
- een recreatieve fiets/wandelroute langs de Spaarnwoudertocht. Het tracé moet nog worden bepaald, maar sluit aan op de oversteken van de Schipholweg;

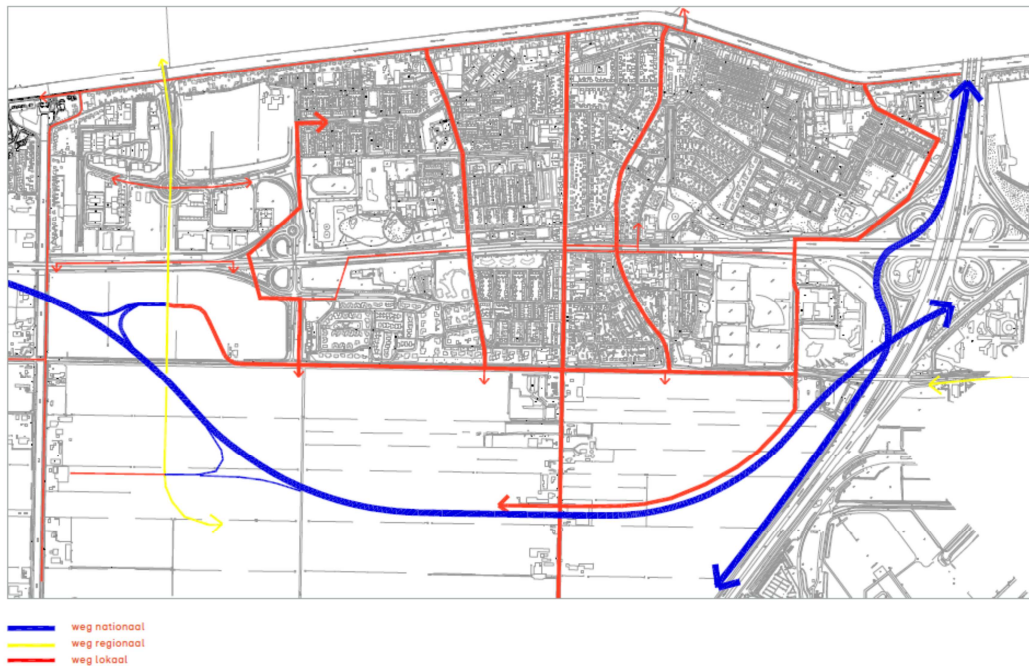
- de fietsroute vanuit het groene Lint en de Groene Zoom wordt verbonden met het nieuwe fietspad langs de golfbaan bij Nieuwemeerdijk via de vrijkomende ruimte onder de A4 en een nieuwe onderdoorgang in de lus van de knoop A4/A9;
- in het groene Lint is geen plaats voor een hoogwaardige, gestrekte busroute. De nieuwe HOV A9 gaat daarom via de Schipholweg. Het HOV A9 heeft één of twee haltes in Badhoevedorp;
- vanwege de komst van HOV A9 is er geen aanleiding meer voor extra haltevoorzieningen op de Oude Haagseweg;
- aan de Hugo de Grootstraat op Schiphol Noord komt een regionaal (H)OV overstapstation;
- de nieuwe Marechausseekazerne en het Justitieel Complex op Schiphol Noordwest krijgen een verbinding met een busdienst naar P40 en Schiphol Centrum. In de toekomst kan deze lijn mogelijk worden uitgebreid naar Amsterdam, al dan niet via Badhoevedorp.

Tenslotte is er meer zicht op de fasering van de ontwikkelingen in en rond Badhoevedorp. De Actualisatie VSP voorziet daarom in een gefaseerde planning van de realisatie van de nieuwe wegenstructuur. Deze is opgenomen in hoofdstuk 3, paragraaf "Analyse Schipholweg". De planning is gebaseerd op een globale inschatting; de definitieve planning is in de grondexploitatie Badhoevedorp Centrum opgenomen.

3. Ontsluitingsprincipe

De huidige A9 door het dorp blokkeert de vrije doorstroming van het verkeer. Wanneer de barrière van de A9 wegvalt, ontstaat de mogelijkheid de ontsluiting van het dorp te herzien. Met het VSP in 2008 is besloten dat de Schipholweg de functie van ontsluitingsweg van het dorp krijgt. In het eindbeeld van de gemeentelijk visie is de Schipholweg afgewaardeerd tot een ontsluitende laan met een maximum snelheid van 50 km/u en het beheer is overgegaan van de provincie naar de gemeente. Vanaf deze weg leiden een vijftal lanen het dorp in. Vanuit het westen zijn dat respectievelijk de (nieuwe) Amsterdamse Laan, de (doorgetrokken) Kamerlingh Onneslaan, de Sloterweg, de Pa Verkuijllaan en de nieuwe ontsluitingslaan van Schuilhoeve. Deze lanen kennen ook een maximumsnelheid van 50 km/u. Alle dwarse verbindingen en de overige wegen zijn in principe 30 km/u. Uitzondering zijn delen van de busroutes door het dorp.

In de huidige situatie heeft alleen de onderdoorgang in de Kamerlingh Onneslaan voldoende doorrijhoogte voor alle verkeer. Dat betekent dat een onevenredige hoeveelheid verkeer van en naar het dorp gebruik maakt van deze onderdoorgang en van de toeleidende wegen: de Robert Kochstraat en de Zeemanlaan. Deze wegen vormen daarom nu belangrijke dwarsverbindingen door het dorp.



Ontsluitingsprincipe VSP 2008

Fiets.

Op de plaats waar zich de A9 nu nog door het dorp loopt, komt straks een belangrijk deel van de ontwikkelingen. In de vrijkomende strook wordt een aaneen geschakelde fiets- en voetverbinding aangelegd: het groene Lint.

Het groene Lint combineert deze langzaam verkeersverbinding met groen en water, zodat het nadrukkelijk ook een verbindende functie heeft tussen beide delen van het dorp. Met het groene Lint wordt het dorp aaneen gesmeed. Alle fietsroutes door het dorp worden verbonden door het groene Lint. Het groene Lint is uitgewerkt in een apart document, in samenhang met het Groenstructuurplan Badhoevedorp en Lijnden.

Een tweede belangrijke fietsroute is die van Lijnden, via de Keizersweg en de Groene Zoom naar de gewenste nieuwe onderdoorgang in de knoop A4/A9. Bij de Groene Zoom komt deze route samen met het groene Lint.

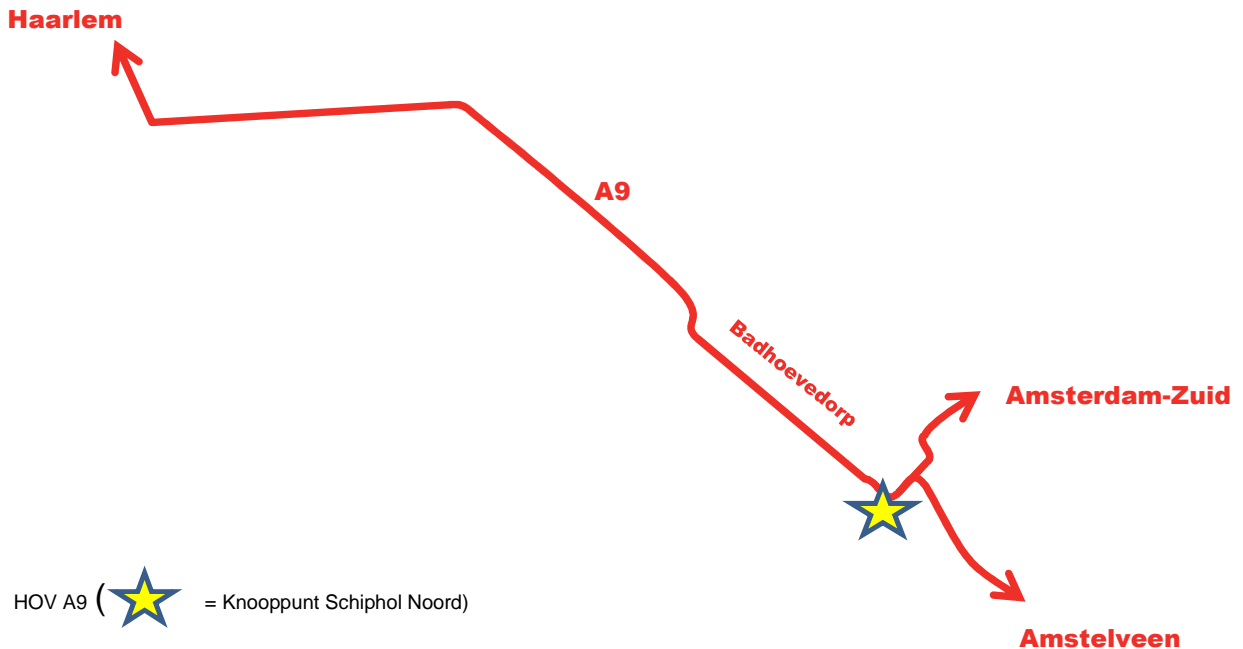


Impressie van het groene Lint

Hoogwaardig openbaar vervoer.

Met de komst van de hoogwaardige openbaar vervoerverbinding langs de A9 (HOV A9) wordt ook het openbaar vervoernetwerk herzien. HOV kenmerkt zich door hoge frequenties (6 keer per uur per richting), grotere halteafstanden (globaal tussen 800 en 1.000 m), voorkeursbehandeling bij VRI's of vrije banen en daardoor een snellere en betrouwbaarder busdienst (vergelijk de Zuidtangent).

De HOV A9 verbindt Haarlem met Amstelveen en voert over de Schipholweg in Badhoevedorp. Het dorp krijgt een halte langs de Schipholweg (of twee, afhankelijk van de mogelijkheden tot inpassing) en wordt daarmee verbonden met het nieuwe HOV-netwerk. Naast de directe verbinding met Haarlem en Amstelveen, verbindt het HOV A9 Badhoevedorp ook met het nieuwe HOV-knooppunt Schiphol Noord. Hier komen vrijwel alle regionale HOV-verbindingen en het onderliggend openbaar vervoer samen in een grootschalig, wellicht zelfs overdekt overstappunt. Hierdoor is Badhoevedorp veel beter ontsloten per openbaar vervoer. Het reguliere openbaar vervoer door het dorp biedt de mogelijkheid op de halte over te stappen op het HOV.

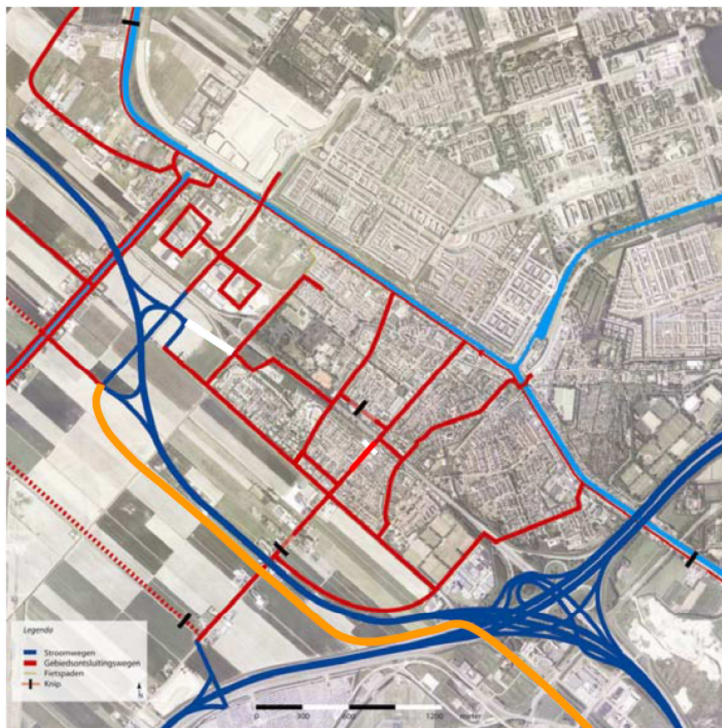




Mogelijk beeld van het (H)OV knooppunt Schiphol Noord

4. **Wegenstructuur voor de auto**

Het ontsluitingsprincipe in het eindbeeld van de wegenstructuur zoals vastgelegd in het VSP blijft overeind.

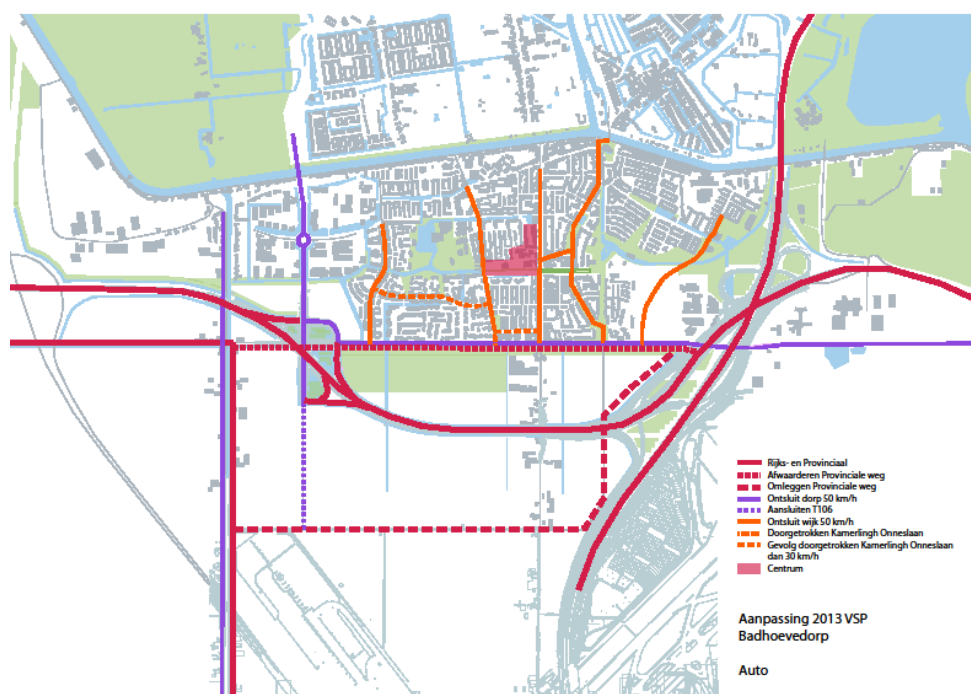


Eindbeeld VSP 2008

De Schipholweg is een provinciale regionale verbindingsweg (N232) van de categorie gebiedsontsluitingsweg 80 km/u (GOW 80). De weg verbindt Haarlem met Amstelveen. De weg loopt grotendeels parallel met de A9. Dit geldt ook voor het deel van de weg dat in Haarlemmermeer ligt. Verkeer tussen Haarlem en Amstelveen heeft dus twee opties: via de A9 of via de N232. Over de provinciale weg gaat veel verkeer, deels omdat de A9 vaak onbetrouwbaar is qua doorstroming. Vooral het deel tussen Raasdorp en de A4 is berucht, omdat dat weggedeelte niet verbreed kan worden tot een volwaardige 2x3 weg. Na de omlegging van de A9 heeft de weg volledig 2x3 rijstroken en stroomt het verkeer naar verwachting veel beter door. Het regionale karakter van de Schipholweg (N232) is, nu en in de toekomst, niet helder: door de paralleliteit van N232 en A9 is, bij een goed functionerend hoofdwegennet, de weg als regionale verbinding feitelijk overbodig. Doorgaand verkeer kiest bij voorkeur de A9 en niet de Schipholweg.

Eindbeeld.

Het eindbeeld zoals dat in het VSP is vastgesteld, zal pas bereikt worden nadat de HOV-A9 van start is gegaan, de ontwikkelingen in de Veldpost in gebruik genomen zijn en de Schipholweg is afgewaardeerd van 80 km/u naar 50 km/u.



Eindbeeld Actualisatie VSP

Analyse Schipholweg.

Het eindbeeld van het VSP 2008 is niet direct te realiseren; er is daarom in de Actualisatie VSP gekozen voor een gefaseerde opzet. Het eindbeeld is daarbij uitgangspunt. De tussentijdse maatregelen mogen er niet toe leiden dat het eindbeeld niet gehaald of verstoord wordt.

Fasering.

0. Huidige situatie (2013)
1. Start HOV-A9 (december 2013)
2. Bereikbaarheid De Veldpost (2015 -2017)
3. Omlegging A9 en aanleg ontsluiting Schuilhoeve (2017)

4. Aanleg ontsluiting Quatrebras (2018)
5. Overige ontwikkelingen in Badhoevedorp en afwaardering Schipholweg (2015 – 2025)
6. Langere termijn: de ontwikkelingen in de Schipholdriehoek, oostelijke onderdoorgang en omlegging Schipholweg (ca. 2040 en verder)

Ofschoon fase 6 een doorkijkje geeft naar de langere termijn, wordt het eindbeeld voor de Schipholweg in Badhoevedorp zoals hierboven aangegeven, al in fase 5 bereikt. De fasering is een indicatie: de definitieve fasering loopt op met de voortgang van de ontwikkelingen.

Een tweede belangrijke nuancering is het moment van afwaardering van de Schipholweg. Deze is in de 5^e fase geplaatst, maar is sterk afhankelijk van de voortgang van de gesprekken tussen gemeente en provincie. Omdat elke extra aantakking op de provinciale Schipholweg strijdig is met het provinciaal beleid, zal vanaf de omlegging van de A9 in 2017 elke nieuwe ingreep als gevolg van de ontwikkelingen in Badhoevedorp, een motivatie kunnen zijn tot versnelde overdracht of afwaardering. Het afwaarderen naar 50 km/u heeft directe gevolgen voor de verkeersbelasting. De afname die nu in de 5^e fase is te zien, zal dan evenredig eerder optreden.

Fase 0 (Huidige situatie: 2013).

In de huidige situatie is een aantal aspecten relevant. Deze aspecten zullen in de latere fasen successievelijk worden aangepast en bepalen daarmee het veranderende karakter van de Schipholweg.

- De weg is een provinciale weg
- De weg kent een maximum snelheid van 80 km/u
- Er gaat geen HOV over de weg
- De Kamerlingh Onneslaan is niet aangesloten op de Schipholweg
- Verkeer vanuit de richting Haarlem mag niet linksaf de Sloterweg in richting centrum
- Verkeer richting centrum maakt veelal gebruik van (de route over) de Robert Kochstraat
- De Schipholweg heeft een beperkt aantal aansluitingen naar het dorp: de Amsterdamse Baan (naar de Robert Kochstraat), de Sloterweg, de Pa Verkuijllaan en de ontsluiting van bedrijventerrein Schuilhoeve
- De Robert Kochstraat kent een maximum snelheid van 50 km/u

Fase 1 (Start HOV-A9: december 2013).

In december 2013 gaat het HOV A9 van start. Dit is de eerste tijd nog een tijdelijke route. De definitieve route kan pas na de omlegging van de A9 en de aanleg van de busafrit en de tunnel in de Schipholweg worden gebruikt. Ook de HOV-knoop op Schiphol Noord is nog niet (geheel) in gebruik genomen.

Voor het deel van de Schipholweg langs het dorp is dit van minder belang: de bus rijdt langs de Schipholweg en de keuze voor de plaats van de halte is in principe de definitieve locatie. Op het (versneld) afwaarderen van de weg heeft de komst van het HOV geen positieve invloed. Zelfs is er vanuit de exploitatie van de busdienst een lichte voorkeur voor een route over een weg met een maximum snelheid van 80 km/u boven een weg met 50 km/u. De rijtijden zijn korter, waardoor de efficiency toeneemt. Het effect is niet erg groot: de rijtijd wordt vooral bepaald door de stops (haltes, verkeerslichten etc.) en veel minder door de toegestane rijdsnelheid.

Voordat de A9 is omgelegd zal de provincie Noord-Holland de weg nog niet afwaarderen en de maximumsnelheid op de weg nog niet verlagen. Dit betekent dat alle maatregelen, zoals de aanleg van de bushalte ten behoeve van het HOV, moeten voldoen aan de richtlijnen voor een 80 km/u gebiedsontsluitingsweg (GOW 80). Het is geen bezwaar dat een voor een maximumsnelheid van 80 km/u ontworpen halte, later langs een 50 km/u weg komt te liggen. De halte is iets ruimer en de

invoegstrook iets langer. Een halte voor 80 km/u kan dus zonder problemen aangelegd worden langs een weg die te zijner tijd tot 50 km/u wordt afgewaardeerd.

De definitieve keuze wordt gemaakt door de besturen van Stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland en de gemeente samen. Het gemeentelijk standpunt in deze procedure komt mede tot stand door inbreng vanuit de participatie.

Fase 2 (Bereikbaarheid De Veldpost: 2015 – 2017).

Een groot deel van de ontwikkelingen in Badhoevedorp kunnen pas van start gaan wanneer de bestaande sportvoorzieningen zijn vergeplaatst volgens het Masterplan.

De Schipholweg is nu een provinciale regionale verbindingsweg. De provincie is medeondertekenaar van de Bestuursovereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp 2005, waarin over de Schipholweg is opgenomen dat *“de status van deze weg wordt teruggebracht”*.

De komst van de HOV-tunnel in de Schipholweg heeft geleid tot een Aanvulling van de Bestuursovereenkomst. De in de Bestuursovereenkomst genoemde zachte knip door de hoge hoed in de weg is hiermee komen te vervallen. De tunnel zal op termijn slechts voor (H)OV en fiets toegankelijk zijn, waardoor er in feite alsnog een (harde) knip in de weg komt. De afwaardering is hierdoor afhankelijk van de omlegging van de Schipholweg geworden. Dan pas is een volledige knip in de weg verantwoord, omdat de omgelegde Schipholweg het alternatief vormt.

De ontwikkelingen in Badhoevedorp maken een snellere afwaardering van de Schipholweg noodzakelijk. De vele kinderen die op hun sportclubs in De Veldpost gaan sporten, maken het veilig oversteken van het dorp naar de overkant van de weg tot topprioriteit.

De ontwikkeling van De Veldpost is een voorwaarde voor de ontwikkelingen van Quatrebras en Schuilhoeve. Deze ontwikkelingen vinden tenslotte deels plaats op de daar te ontruimen sportlocaties. De goede en veilige bereikbaarheid van De Veldpost is voor de gemeente en voor de bewoners essentieel bij het verplaatsen van de sportverenigingen. In de participatie is dit sterk naar voren gekomen.

Onder het huidige 80 km/u-regime kan die veiligheid bereikt worden door verkeerslichten (“VRI’s”), ofwel ongelijkvloerse oversteken. Rotondes zijn ook mogelijk en verbeteren de verkeersveiligheid voor auto’s aanzienlijk, maar de veiligheid voor langzaam verkeer is minder geborgd.

Ongelijkvloerse oversteken zijn kostbaar, maar nog belangrijker is dat ze niet stroken met de wens om de weg later af te waarden. Ongelijkvloers kruisen suggereert een stroomweg waar met hoge snelheid gereden wordt. VRI’s zijn toepasbaar in zowel de huidige als de toekomstige situatie met de afgewaardeerde weg en daarom veel toekomst vaster.

In totaal voorziet de gemeente op vier plaatsen een oversteek naar De Veldpost, die deels in latere fasen aangelegd worden.

In deze 2^e fase wordt de bestaande oversteek op de kruising Schipholweg/Sloterweg aangepast door ook een oversteek op het zuidelijk deel van de Sloterweg aan te brengen. Dit betreft een langzaam verkeersaansluiting; mogelijk wordt via deze bestaande kruising De Veldpost ook ontsloten voor auto’s.

En tweede ontsluiting voor langzaam verkeer is gepland langs de nieuwe aansluiting van de Amsterdamse Laan. In deze fase is die weg echter nog niet aangelegd, zodat voorlopig een extra langzaam verkeersoversteek wordt aangelegd bij de huidige aansluiting van de Amsterdamse Baan (T106) op de Schipholweg. Dit vergt een kleine actualisatie van de afstelling van de VRI, de bestrating en de belijning.



Vier oversteken voor langzaam verkeer naar De Veldpost

Fase 3 (Omlegging A9 en aanleg ontsluiting Schuilhoeve: 2017).

Het gehele proces van de omlegging A9 vormt de basis voor de nieuwe verkeersstructuur in Badhoevedorp en de feitelijke omlegging in 2017 is dan ook een belangrijk ijkpunt. De doorstroming op de A9 zal naar verwachting sterk toenemen omdat het profiel van 2x3 rijstroken dan helemaal doorgezet is. Daarmee is de sluiproute die de Schipholweg biedt wanneer er file op de A9 staat is minder nodig.

De omlegging van de A9 is het sein om de ontwikkelingen Quatrebras en Schuilhoeve te kunnen voltooien en De Veldpost in gebruik te nemen. Met deze ontwikkelingen worden fase 5 en 6 uitgevoerd, waarbij de volgtijdelijkheid minder scherp zal zijn.

Hoewel de ontwikkeling van Quatrebras als eerste zal starten (ca. 2014 - 2015), duurt het naar verwachting nog tot 2018 voordat de nieuwe Amsterdamse Laan gerealiseerd zal worden, in verband met de afhankelijkheid van de sloop van de bestaande A9 en de toe- en afritten. Tot die tijd blijft de Amsterdamse Baan haar huidige functie behouden.

De eerste echte actualisatie op de Schipholweg is de aanleg van de nieuwe ontsluitingslaan van Schuilhoeve in 2017. De nieuwe laan wordt met een T-kruising op de Schipholweg aangesloten.

Met de omlegging is ook de nieuwe ontsluiting van Amsterdam op de A9 een feit. De aansluiting Badhoevedorp wordt gebruikt om deze verbinding te leggen. Op dit is in de Bestuursovereenkomst vastgelegd:

“Gemeente Amsterdam ziet af van de ontsluiting van de locatie Parkstad via een directe aansluiting op de Westrandweg, omdat binnen de Projectscope van de omlegging A9 voorzien is in een aansluiting Badhoevedorp/Parkstad inclusief een verdubbeling van de T106 tot de grens van de Projectscope. Gemeente Amsterdam zal zorgdragen voor de verbinding T106 van Parkstad tot de grens van de Projectscope op gelijke wijze zoals door haar bij de aansluiting Parkstad op de Westrandweg was voorzien. Gemeente Haarlemmermeer zal voor zover deze verbinding op haar grondgebied wordt gerealiseerd met in acht name van artikel 10 haar medewerking hieraan verlenen”.

Met de gemeente Amsterdam loopt nu de discussie of de T106/S106 van rotonde Lijnden-Oost tot aan De Alpen in 2x2 rijstroken gaat worden aangelegd, of dat Amsterdam kan volstaan met aanpassingen aan de kruisingen. Inmiddels is door de gemeente Amsterdam, in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer, een onderzoek gestart naar de noodzaak van het uitvoeren van de T106/S106 in 2x2 rijstroken.

Fase 4 (Aanleg ontsluiting Quatrebras: 2018).

Met het in gebruik nemen van de nieuwe A9 (eind 2017) en de volledige sloop van de oude (ca. een jaar later), kan ook de nieuwe Amsterdamse Laan aangesloten worden op de Schipholweg. Het deel van de bestaande Amsterdamse Baan vanaf de Schipholweg tot aan de Robert Kochstraat, blijft het verkeer naar het dorp leiden, zolang de Amsterdamse Laan nog niet is aangelegd.

De aansluiting van de Amsterdamse Laan wordt een T-aansluiting voor alle verkeer, met een vierde tak naar het zuiden om De Veldpost voor (alleen) langzaam verkeer te ontsluiten.

Fase 5 (Overige ontwikkelingen in Badhoevedorp en afwaardering Schipholweg: 2015 – 2025).

Door het realiseren van de oversteken naar De Veldpost, de aanleg van de nieuwe ontsluitingslanen voor Quatrebras en Schuilhoeve komt de provinciale status van de Schipholweg steeds meer in het nauw. Overname van het beheer van de weg en het afwaarderen van 80 km/uur naar 50 km/uur is dan een logische stap. De weg bevindt zich inmiddels binnen de bebouwde kom van het dorp. Het moment van afwaarderen is nog niet te bepalen; de onderhandelingen beginnen al in de eerste fase, wanneer de oversteken naar De Veldpost worden gerealiseerd. Wat de gemeente betreft kan de weg dan reeds afgewaardeerd worden en wordt fase 5 veranderd in fase 2.

Met de afwaardering komt ook het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan in beeld. Na het doortrekken van de langzaam verkeersverbinding naar De Veldpost in fase 1, zal de kruising met de Schipholweg nu ook voor auto's mogelijk worden. De kruising wordt uitgevoerd als T-kruising, met een vierde tak voor langzaam verkeer naar De Veldpost zoals bij de Amsterdamse Laan.

Een gevolg hiervan is dat het niet langer nodig is de Robert Kochstraat als gebiedsontsluitingsweg te handhaven.

Zodra de Schipholweg afgewaardeerd is tot 50 km/u kan ook de kruising met de Sloterweg weer een volledige kruising worden: het linksafverbod vanuit de richting Haarlem kan dan opgeheven worden.

Fase 6 (Langere termijn: de ontwikkelingen in de Schipholdriehoek, oostelijke onderdoorgang en omlegging Schipholweg: na 2040).

Op langere termijn zal het gebied tussen grofweg de A4, de A9 en de A5 (de Schipholdriehoek) en het gebied in de buik van de A9 ontwikkeld worden. Door de afspraken in Plabeka II zijn die ontwikkelingen pas voorzien na 2040.

Wanneer die ontwikkelingen in de Schipholdriehoek beginnen, is goede infrastructuur nodig. Deze nieuwe wegen nemen dan de regionale verbinding N232 over van de Schipholweg. Daarmee is een omgelegde N232 een feit. De ontwikkelingen in de buik van de A9 (het gebied tussen de omgelegde A9 en de Spaarnwoudertocht zone dient hier goed op aangesloten te worden. Om dit ook in de toekomst goed te blijven ontsluiten, voldoet de Sloterweg niet. Het beleid is dergelijke oude polderlinten niet meer uit te breiden om nieuwe ontwikkelingen te ontsluiten. In de omlegging van de A9 is daarom rekening gehouden met een nieuwe onderdoorgang, die in het verlengde van de Pa Verkuijllaan komt te liggen in het weglichaam van de A9.

In deze fase kan ook de wens van Schiphol om P40 op de A4 aan te sluiten realiteit worden. De plannen moeten in samenhang met het gehele wegennet (hoofdwegen en onderliggend wegennet) worden gezien. Belangrijk aandachtspunt is het voorkomen van sluipverkeer door het dorp.

De aanleg van de "Haak", de verbinding tussen de T106 en de Tweeduizend EI, maakt deel uit van deze fase, maar kan naar voren gehaald worden. De Haak ontlast de kruising Schipholweg/Hoofdweg Oostzijde, wat nu een knelpunt is in de verkeerscirculatie. De Haak loopt dan al wat vooruit op de nieuwe wegenstructuur in de Schipholdriehoek.

De Haak heeft bovendien een effect op de hoeveelheid doorgaand verkeer door het dorp via de Sloterweg. Het effect is gering, maar heeft in combinatie met de maatregelen uit de eerdere fasen een positief gevolg voor de leefbaarheid in het dorp.

Verkeersintensiteiten per fase.

Om een inzicht te krijgen hoe de verkeersintensiteit verandert met de verschillende fasen is een tabel opgesteld waarin op een zevental wegen de intensiteit is weergegeven. De nummers in de tabel verwijzen naar zeven locaties die een inzicht geven in de verkeersstromen in het gehele dorp.

		Telling 2012	Verkeersmodellen				
Nr	Locatie		Fase 0/2	Fase 3	Fase 3A*	Fase 4	Fase 5
			mvt/etm	mvt/etm		mvt/etm	mvt/etm
1	Schipholweg ter hoogte van de Röntgenstraat	9.800	9.500	16.800	17.100	17.300	15.100
2	Kamerlingh Onneslaan ter hoogte van de Franklinstraat	9.700	11.800	6.600	6.600	3.600	6.400
3	Sloterweg ter hoogte van de Sperwerstraat	3.500	4.000	8.800	3.400	9.200	9.000
4	Pa Verkuijllaan tussen Sperwerstr en Papegaaistr	5.500	3.600	6.000	7.500	6.000	4.400
5	Burgem Amersfoordtlaan thv Groene Zoom	5.500	6.800	8.900	7.200	8.800	8.700
6	Robert Kochstraat ter hoogte van de Prinsenpoort	9.800	11.400	5.100	6.000	3.100	1.200
7	Sloterbrug	10.000	11.200	14.100	12.900	14.100	14.400

*Fase 3A = fase 3 met Sloterweg 30 km/u tussen Schipholweg en Zeemanlaan

In de tabel zijn een aantal opvallende zaken te onderscheiden:

- de sterke toename van verkeer op de Schipholweg na de omlegging van de A9;
- de sterke afname op de Robert Kochstraat;
- de sterke toename op de Sloterweg;
- de toename in de Kamerlingh Onneslaan in fase 5, na aanvankelijk eerst een afname;
- de toename van verkeer in het algemeen.

De toename van het verkeer in het algemeen is door twee factoren te verklaren: een autonome groei van de mobiliteit (ca. 1% per jaar) en door de ontwikkeling van woon- en werkgebieden in Badhoevedorp. Nieuwe woningen en nieuwe bedrijven genereren immers nieuw verkeer. De toename op bijvoorbeeld de Sloterbrug en de Burgemeester Amersfoordtlaan kan hieruit verklaard worden.

De toename van het verkeer op de Schipholweg kent ook twee oorzaken, waarvan één enigszins gerelativeerd mag worden door de interpretatie van het verkeersmodel. Dit laatste is het gevolg van de paralleliteit van de Schipholweg en de A9. Door de omlegging van de A9 moet het verkeer een iets langere weg afleggen dan via de Schipholweg. Dit wordt in het verkeersmodel relatief zwaar meegewogen. Het model geeft hier als het ware een "worst case-scenario" aan.

De tweede reden is dat de Schipholweg zijn gewenste functie als ontsluiting van het dorp duidelijk vervult. Het oost-west verkeer gaat gebruik maken van de Schipholweg in plaats van Robert Kochstraat. Dat verklaart meteen de grote afname op de Robert Kochstraat. De toename op de Schipholweg is dus verklaarbaar. Dit is ook de reden dat de Kamerlingh Onneslaan in fase 5 drukker wordt: deze krijgt dan een rechtstreekse aansluiting op de Schipholweg en wordt daardoor aantrekkelijker voor de ontsluiting.

Zolang de Schipholweg nog een regionale verbindingsweg is, zal de weg relatief druk blijven. Pas wanneer in fase 6 de HOV tunnel afgesloten wordt voor autoverkeer zal er naar verwachting sprake zijn van een sterke afname, omdat er dan alleen nog bestemmingsverkeer zal zijn, plus een deel dat gebruik blijft maken van de Sloterbrug. Hiervan is geen model gemaakt, omdat de omlegging van de

Schipholweg sterk afhankelijk van de ontwikkeling van de Schipholdriehoek. De aard en omvang is op dit moment nog te onzeker, waardoor het model zeer waarschijnlijk ver van de werkelijkheid blijft.

In het "Verkeersonderzoek Haarlemmermeer-Noord" uit 2011 door Goudappel & Coffeng staat over de Schipholweg:

Belangrijke 'verdeelweg': Schipholweg

De Schipholweg ligt op dit moment buiten het stedelijke weefsel van de kern Badhoevedorp. Met de ontwikkeling van het gebied ten noorden van de omgelegde A9 komt hier echter verandering in. De Schipholweg kan een barrière vormen in het toekomstige stedelijke weefsel, zeker als er sprake is van een hoge verkeersdruk. Op dit moment geldt een maximumsnelheid van 80 km/u.

Uit (model)analyses kan tevens worden geconcludeerd dat de Schipholweg vooral gebruikt wordt als 'verdeelweg' en veel minder als route voor doorgaand verkeer: voor verkeer over langere afstanden is de A9 in de regel een aantrekkelijker alternatief. Om dit aan te tonen is een 'selected link' gemaakt.

Een 'selected link' geeft aan hoe het verkeer van één wegvak zich verdeelt over het wegennet, in dit geval het wegvak Schipholweg tussen de S106 en de Hoofdvaart-Oost:

- *slechts circa 20% van het verkeer dat hier rijdt, rijdt ook nog op de Schipholweg ten westen van de IJweg;*
- *slechts circa 10% van het verkeer dat hier rijdt, rijdt ook nog op de Schipholweg ten oosten van de A4.*

Een "selected link" (geselecteerd wegvak) wordt toegepast om na te gaan waar verkeer dat zich op een bepaald wegvak bevindt, vandaan komt/naar toe gaat. Dit geeft inzicht in welk "soort" verkeer van de weg gebruik maakt: doorgaand verkeer of bestemmingsverkeer en welke route het verkeer kiest om op het geselecteerde wegvak te komen.

De verdeelfunctie van de Schipholweg wordt door de Actualisatie VSP nog verder versterkt. Dit komt vooral tot uiting in de lagere intensiteiten op de overige oost-west verbindingen in het dorp zelf. Een gevolg is dat de oversteken van en naar De Veldpost robuust moeten zijn en niet zonder de beveiliging van VRI's kunnen.

In de tabel is ook de toename op de Sloterweg zichtbaar. Zelfs na de openstelling van de verbinding tussen Kamerling Onneslaan en Schipholweg, is er sprake van een toename ten opzichte van de huidige situatie. Dit effect is te verklaren door de opname van de Tweeduizend EI en de Sloterweg Zuid in het verkeerssysteem. In het VSP stond een knip in de Sloterweg Zuid (ten zuiden van het hotel) die zeker effectief zou zijn. Het nadeel is de slechte bereikbaarheid van de woningen en bedrijven achter de knip.

Om de ongewenste toename op de Sloterweg te beperken is een tweetal maatregelen te nemen, die hun oorsprong vinden in de Structuurvisie Haarlemmermeer:

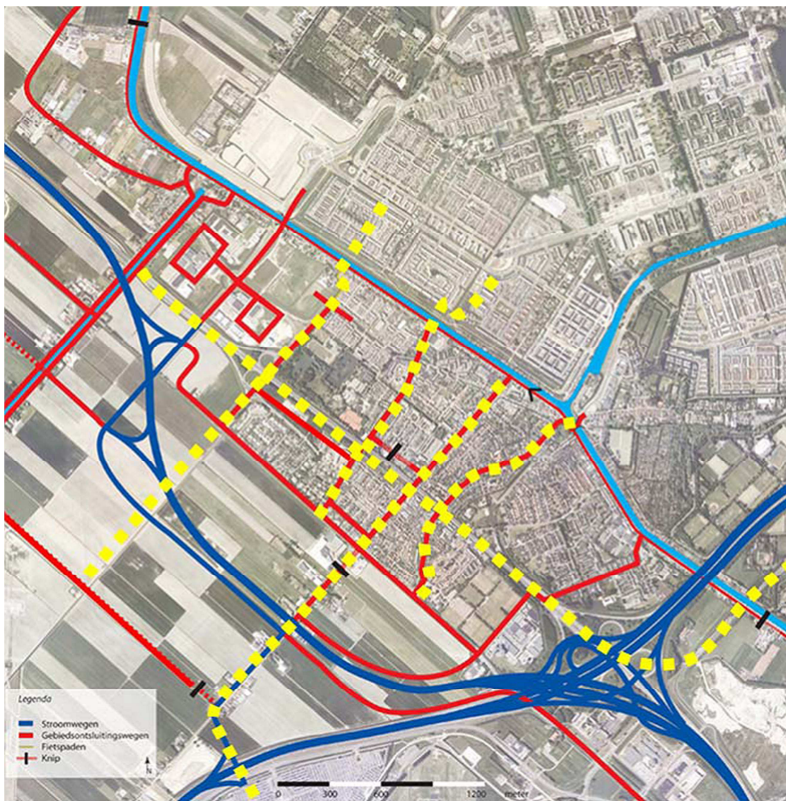
- de aanleg van een parallelle Sloterweg ten oosten van de huidige. In de werkzaamheden van de omlegging A9 wordt rekening gehouden met een voorbereiding voor een extra onderdoorgang in het verlengde van de Pa Verkuijllaan (op dit moment nog onder voorbehoud van financiering). Wanneer een verbinding wordt gelegd tussen de Tweeduizend EI, via de nieuwe onderdoorgang naar de Schipholweg ter hoogte van de Pa Verkuijllaan of nog oostelijker, wordt de Sloterweg in het dorp minder belast met verkeer vanuit de richting Hoofddorp via de Tweeduizend EI. De nieuwe onderdoorgang is bedoeld voor de situatie na 2040, wanneer het werkgebied in de buik van de A9 wordt ontwikkeld, maar kan ook al hiervoor van pas komen;

- het afwaarderen van de oude polderlinten, waar de Sloterweg er een van is, ten laste van nieuwe parallelle wegen of wegen die beter geschikt zijn, kan een oplossing zijn. De Sloterweg in het dorp zou dan alsnog naar 30 km/u gebracht kunnen worden. Deze maatregel heeft ook effect wanneer de nieuwe parallelle verbinding langs de Sloterweg Zuid nog niet is aangelegd, maar doet iets af van de zuivere verkeersstructuur uit het VSP.

Het afwaarderen van de Sloterweg tot 30 km/u leidt tot een significante vermindering van de verkeersintensiteit. Voor fase 3 is de afwaardering doorgerekend (fase 3A genoemd): een afname van 8.800 naar 3.400 mvt/etm. Deze afname blijft doortellen in de fasen 4 en 5.

5. Fietsstructuur

In onderstaande afbeelding is het toekomstig fietsnetwerk van Badhoevedorp weergegeven zoals opgenomen in het VSP. De gele lijnen zijn de fietsroutes. In de Actualisatie VSP krijgt dit fietsnetwerk een update.



Fietsstructuur VSP 2008

Fietsnetwerk Actualisatie VSP

Op bovenstaande kaart is het eindbeeld voor de fietsroutes in Badhoevedorp weergegeven. De rode doorgetrokken lijnen zijn bestaande fietsroutes. Over die routes kan nu gefietst worden, op sommige routes zijn wel verbeteringen mogelijk. De rode gestippelde lijnen zijn nieuwe fietsroutes die als

gepland zijn en worden gerealiseerd in één van onderstaande fases. De oranje lijnen zijn nieuwe gewenste routes, voor deze routes is nog geen dekking.

In een dorpse omgeving kan men “overal” fietsen en zijn er weinig fietspaden. Maar in de bestaande situatie ontbreken duidelijke routes naar de belangrijkste bestemmingen zoals het centrum. Verder wordt de fietsstructuur in de huidige situatie gekenmerkt door barrièrewerking van de A9, de A4, Amsterdamse Baan, de Schipholweg, de Ringvaart en de Hoofdweg waardoor het fietsverkeer moet omrijden. Aan het fietsnetwerk in Badhoevedorp valt op dat er maar weinig fietspaden zijn, alleen in de wijk Akerveld heeft de fiets een eigen netwerk. Ook bestaan er problemen met de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.

Op de noord-zuid relaties rijdt veel autoverkeer en liggen hooguit fietsstroken. Ook de oost-west relaties hebben ‘last’ van die drukke noord-zuid routes omdat op de kruispunten weinig voorzieningen zijn getroffen om de oversteekbaarheid te verbeteren. De belangrijkste regionale fietsroutes lopen langs de randen van het dorp via de Schipholweg en de Ringdijk maar ook de route via de Sloterweg, Zeemanlaan en Burgemeester Amersfoordtlaan naar de Sloterbrug is voor regionaal fietsverkeer belangrijk.

De fietsstructuur in Badhoevedorp wordt verbeterd door de aanleg van fietsvoorzieningen en het ontvlechten van auto- en fietsroutes. Door de realisatie van het groene Lint ontstaat een extra oost-west route. Samen met de ringdijk, de route Anemoonpad-Keizersweg-Groene Zoom en de Schipholweg is het fietsnetwerk in oost-west richting na realisatie van het groene Lint compleet. Wel dienen de oversteken van de noord-zuid assen voor autoverkeer nog verbeterd te worden.

In Quatrebras komt een extra noord-zuid fietsverbinding (niet voor brommers) van de Ringdijk, langs het Wandelbos en door Quatrebras, kruisend met de Schipholweg bij de Amsterdamse Laan naar De Veldpost. In het VSP liep deze route langs de verlegde T106.

De belangrijkste noord-zuid assen voor het fietsverkeer binnen Badhoevedorp en Lijnden zijn de Hoofdweg, Kamerlingh Onneslaan, Sloterweg en Burgemeester Amersfoordtlaan. Er wordt een extra fietsverbinding gerealiseerd tussen de Schipholweg en de ringdijk via Quatrebras en de Orchideelaan. Ook komt er een verbinding voor langzaam verkeer tussen de Groene Zoom en Schipholweg. Na realisatie van die twee nieuwe verbindingen is het fietsnetwerk ook in noord-zuid richting voldoende fijnmazig. De kwaliteit van de bestaande routes moet echter nog verbeterd worden. Langs de Kamerlingh Onneslaan en langs de Sloterweg zijn fietsstroken noodzakelijk en langs de Burgemeester Amersfoordtlaan een vrijliggend fietspad. De ruimte is echter te beperkt voor de aanleg van een vrijliggend fietspad, het ontvlechten van het auto- en fietsnetwerk is hiervoor een oplossing. Door de realisatie van een parallelle routes ten oosten van de Pa Verkuijllaan en de Burgemeester Amersfoortlaan ontstaat een nieuwe fietsverbinding over bestaande verkeersluwe straten.

Langs de Spaarnwoudertocht is een recreatieve fiets/wandelroute gewenst in aansluiting op de verbinding van het dorp op De Veldpost. Het tracé moet nog worden bepaald, maar sluit aan op de oversteken van de Schipholweg.

Om de verkeersveiligheidsproblemen voor het langzaam verkeer bij de Sloterbrug op te lossen is de aanleg van een afzonderlijke brug voor langzaam verkeer voorzien.

In het VSP staat verder een tweede fietsbrug in het verlengde van de Kamerlingh Onneslaan. Op voorspraak van de Begeleidingsgroep wordt nu gezocht naar middelen om deze aan te leggen. De brug wordt naar de Nieuwemeerdijk verplaatst, zodat er een vaste verbinding komt tussen het dorp en het Amsterdamse Bos.

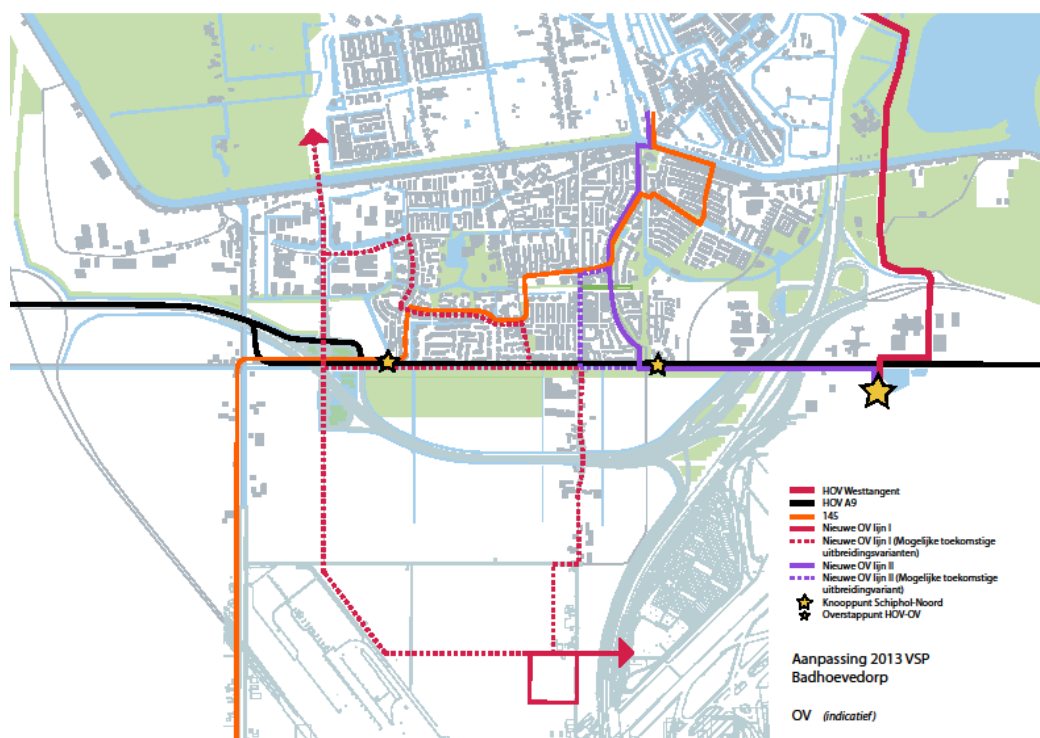
6. Structuur openbaar vervoer

De komst van HOV A9 vormt de aanleiding om het buslijnnet in en rond Badhoevedorp opnieuw te beschouwen. Doel is dat er een robuust en toekomstvast lijnennetwerk ontstaat dat goed aansluit op de HOV-lijn. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de Westtangent en de gevolgen daarvan voor de huidige buslijn 192.

HOV A9 verbindt Haarlem met Badhoevedorp, Schiphol-Noord en Amstelveen. Ook gaat de rechtstreekse lijn tussen Haarlem en Amsterdam-Zuid (huidige lijn 176) onder het HOV A9 vallen. Deze halteert echter niet in Badhoevedorp en Schiphol.

Badhoevedorp wordt op HOV A9 aangesloten bij één of twee haltelocaties. Hierdoor ontstaat een goede, snelle verbinding met Haarlem en Schiphol-Noord. Op het hoogwaardige knooppunt Schiphol-Noord kan vervolgens op heel veel andere buslijnen (HOV en Sternet) worden overgestapt. In combinatie met het onderliggend openbaar vervoer ontstaat dan het gewenste robuuste en toekomstvast netwerk van buslijnen.

Aan de wens in het VSP om een betere ontsluiting van het dorp en van Lijnden-Oost te verkrijgen en ook een betere verdeling van de bussen over de drie bruggen (T106, Sloterbrug en Oude Haagseweg) wordt hiermee voldaan.



Gemeentelijke wens mogelijk toekomstig (H)OV lijnennet Badhoevedorp

7. Ontsluiting centrumgebied

Voor het winkelcentrum aan de Sloterweg zijn nog geen definitieve plannen. Wel zijn er verkeerskundige uitgangspunten, waar de centrumplannen straks aan moeten voldoen.

Het centrum zal bereikbaar moeten zijn voor voetganger, fiets, auto, bus en vrachtwagen. Voor langzaam verkeer zijn de verschillende doorsteekjes vanuit de wijken van belang, maar ook de nadering langs de Sloterweg, de Burgemeester Amersfoordtlaan en de Zeemanlaan. Dus zoals het nu ook is. Nieuw hierbij is de functie die het groene Lint gaat krijgen, juist voor fietser en voetganger. Een tweede belangrijke oost-west verbinding voor langzaam verkeer is de route via de Keizersweg.

Voor auto's blijft het centrum bereikbaar via de Sloterweg (van zowel het noorden als het zuiden), de Zeemanlaan (zowel vanuit het westen als vanuit het oosten), de Burgemeester Amersfoordtlaan en de Keizersweg. Ook weer zoals het nu al het geval is.

In het Masterplan en het VSP staat dat de Zeemanlaan niet langer voor doorgaand verkeer bedoeld is. De noodzaak van de doorgaande functie van die weg is in de nieuwe verkeersstructuur verdwenen. De gemeente houdt in deze Actualisatie VSP vast aan bereikbaarheid van parkeervoorzieningen en distributie vanuit zowel west als oost, maar zonder doorgaand verkeer op de Zeemanlaan.

De bereikbaarheid voor bevoorradende vrachtwagens moet gewaarborgd zijn, in principe via dezelfde weg als de auto's, maar de routering is nog afhankelijk van de plannen.

8. Ontsluiting voorzieningengebied Quatrebras

De ontsluiting van het voorzieningengebied in Quatrebras maakt geen deel uit van deze Actualisatie VSP., maar wordt meegenomen in de ontwerpogave voor dit gebied. Dit onderdeel wordt separaat ter besluitvorming aangeboden.