

## **VERKEERSSTRUCTUURPLAN BADHOEVEDORP**

GEMEENTE HAARLEMMERMEER

Vastgesteld door de Gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer op 12 juni 2008

23 juni 2008

110634/CE7/0N2/000136



# Inhoud

<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1 Aanleiding	5
1.2 Doelstelling(en)	6
1.3 Organisatie	7
1.4 Opbouw van het rapport	7
<b>2 Beleidskader</b>	<b>8</b>
2.1 Vigerend beleid	8
2.1.1 Beleid hogere overheden	8
2.1.2 Gemeentelijk beleid	9
2.2 Beoogde ruimtelijke ontwikkelingen	10
<b>3 Huidige situatie 2007</b>	<b>13</b>
3.1 Autostructuur	13
3.2 OV structuur	16
3.3 Fietsstructuur	17
3.4 Luchtkwaliteit	19
3.5 Verbeterpunten	20
<b>4 Autonome ontwikkelingen 2010-2017</b>	<b>21</b>
4.1 Toekomstige situatie zonder omlegging A9 – 2010	21
4.2 Toekomstige situatie zonder omlegging A9 – 2017	23
4.3 Toekomstige situatie met omlegging A9 zonder Masterplan – 2017	25
4.4 Opdracht voor het verkeerstructuurplan Badhoevedorp	26
<b>5 Varianten verkeersstructuur</b>	<b>28</b>
5.1 Algemeen	28
5.2 Referentie variant: Toekomstige situatie met omlegging A9 met Masterplan – 2017	29
5.3 Variant 1: Verlegde Schipholweg ten noorden van de A9 met een westelijke entree	32
5.4 Variant 2: Verlegde Schipholweg ten zuiden van de A9 met twee westelijke entrees	34
5.5 Variant 3: Verlegde Schipholweg ten zuiden van de A9 met een westelijke entrees	36
5.6 De keuze voor het verkeerstructuurplan	38
<b>6 Verkeerstructuurplan Badhoevedorp</b>	<b>40</b>

<b>6.1</b>	Algemeen	40
<b>6.2</b>	Autostructuur	40
<b>6.3</b>	Ov structuur	42
<b>6.4</b>	Fietsstructuur	43
<b>6.5</b>	Maatregelen (voor en na 2017)	45
6.5.1	Wensbeeld verkeersstructuur 2020 Masterplan auto	46
6.5.2	Wensbeeld verkeersstructuur 2020 Masterplan openbaar vervoer	47
6.5.3	Wensbeeld verkeersstructuur 2020 Masterplan fietsverkeer	48
Bijlage 1	Overzicht varianten verkeersstructuurplan Badhoevedorp	49
Bijlage 2	Modelplots	54
<b>Colofon</b>		<b>55</b>

# Samenvatting

Al bijna 40 jaar loopt de A9 dwars door Badhoevedorp. Op 31 oktober 2005 is een bestuursovereenkomst voor de omlegging A9 bij Badhoevedorp ondertekend. Hiermee gaat een lang gekoesterde wens in vervulling: de A9 wordt uit de kern gehaald. Door deze omlegging kan een start gemaakt worden met de gebiedsontwikkeling van Badhoevedorp Centrum en Badhoevedorp Zuid. Deze ontwikkelingen zijn voor de gemeente Haarlemmermeer aanleiding geweest voor het opstellen van een verkeersstructuurplan van de kern van Badhoevedorp.

Voor de onderbouwing van de verkeersstructuur Badhoevedorp is gebruik gemaakt van het gemeentelijk verkeersmodel. De eerste stap om te komen tot een verkeersstructuurplan is het in beeld brengen van de huidige verkeerssituatie in Badhoevedorp (2007). Vervolgens zijn er voor het in beeld brengen van de autonome ontwikkelingen een aantal rekenlagen uitgevoerd:

Toekomstige situatie zonder omlegging A9 – 2010

Toekomstige situatie zonder omlegging A9 zonder programma Masterplan – 2017

Toekomstige situatie met omlegging A9 zonder programma Masterplan – 2017

Vervolgens is de referentievariant omschreven, dit is de toekomstige situatie met omlegging van de A9 met programma Masterplan – 2017. Op basis van deze referentie zijn een aantal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om te bepalen hoe het wegennet reageert indien ingrijpende maatregelen worden doorgevoerd. Op basis van de resultaten van deze gevoeligheidsanalyses zijn onderstaande varianten gedefinieerd:

Verlegde Schipholweg ten noorden van omgelegde A9 met een westelijke entree.

Verlegde Schipholweg ten zuiden van de omgelegde A9 met twee westelijke entrees.

Verlegde Schipholweg ten zuiden van de omgelegde A9 met een westelijke entree.

Deze varianten zijn vervolgens beoordeeld op basis van de afwikkelingskwaliteit en de mate waarin doorgaand verkeer door Badhoevedorp geweerd wordt. Dit heeft geresulteerd in de voorkeursvariant welke beschreven is hoofdstuk 6.



# HOOFDSTUK 1 Inleiding

## 1.1

### **AANLEIDING**

Al bijna 40 jaar loopt de A9 dwars door Badhoevedorp. De snelweg vormt een barrière in het dorp en het autoverkeer op de A9 veroorzaakt geluidshinder en luchtverontreiniging. Er zijn verschillende oplossingen bedacht en begin jaren 90 is er een plan voor de omlegging van de A9 in procedure gezet. Eind jaren 90 bezuinigde het Ministerie van Verkeer & Waterstaat het plan echter weg. Vanaf dat moment is in de regio een bestuurlijk proces gestart om een gedragen en haalbaar plan te realiseren. Op 31 oktober 2005 is een bestuursovereenkomst voor de omlegging A9 bij Badhoevedorp ondertekend. Hiermee gaat een lang gekoesterde wens in Badhoevedorp in vervulling: de A9 wordt uit de kern gehaald waarmee het dorp 'geheeld' wordt! Door de omlegging van de A9 kan er een start gemaakt worden met de gebiedsontwikkeling van Badhoevedorp Centrum en Badhoevedorp Zuid.

### **OMLEGGING A9**

Naast het ondertekenen van de bestuursovereenkomst voor de omlegging van de A9 hebben de bestuurlijke partijen Rijkswaterstaat Noord-Holland, provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, Schiphol en gemeente Haarlemmermeer op 26 april 2006 een besluit genomen over het voorkeurstracé voor de omlegging. Binnen dit proces moet nog een oplossing gezocht worden voor enkele vooruitgeschoven onderwerpen als de vormgeving van de nieuwe aansluiting op de A9 van de kernen Badhoevedorp, Lijnden en Osdorp, de functie van de Schipholweg, een drukke weg ten zuiden van Badhoevedorp (afwaarderen) en het verbreden van de Amsterdamse Baan.

### **GEBIEDSONTWIKKELING BADHOEVEDORP**

Met het omleggen van de A9 komen op het huidige wegtracé ontwikkellocaties beschikbaar, aangeduid als Badhoevedorp centrum. Deze gebiedsontwikkeling is nodig om de omlegging van de A9 financieel haalbaar te maken. De ontwikkelopgave is dan ook gekoppeld aan de omlegging. Voor deze ontwikkellocaties heeft de gemeente in 2005 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met ontwikkelaar Bohemen. Afgesproken is dat uiterlijk eind 2007 voor deze ontwikkellocaties een Masterplan moet zijn opgesteld en goedgekeurd. Het omleggen van de snelweg A9 zorgt ervoor dat beide gebiedsdelen van het dorp weer met elkaar in samenhang gebracht kunnen worden. Voorts wordt in de driehoek tussen de rijkswegen A4, A9 en A5 ook gebiedsontwikkeling voorzien. Het gaat hierbij om de realisatie van een groot kantoren- en bedrijvengebied ten zuiden van Badhoevedorp. Dit gebied dient in de toekomst goed ontsloten te worden. Tot slot is er sprake van de ontwikkeling van de Westrandweg A5 en het realiseren van een nieuwe hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Amsterdam Zuid/WTC en Schiphol.

Genoemde ontwikkelingen zijn voor de gemeente Haarlemmermeer aanleiding geweest voor het opstellen van een verkeersstructuurplan voor de kern Badhoevedorp.

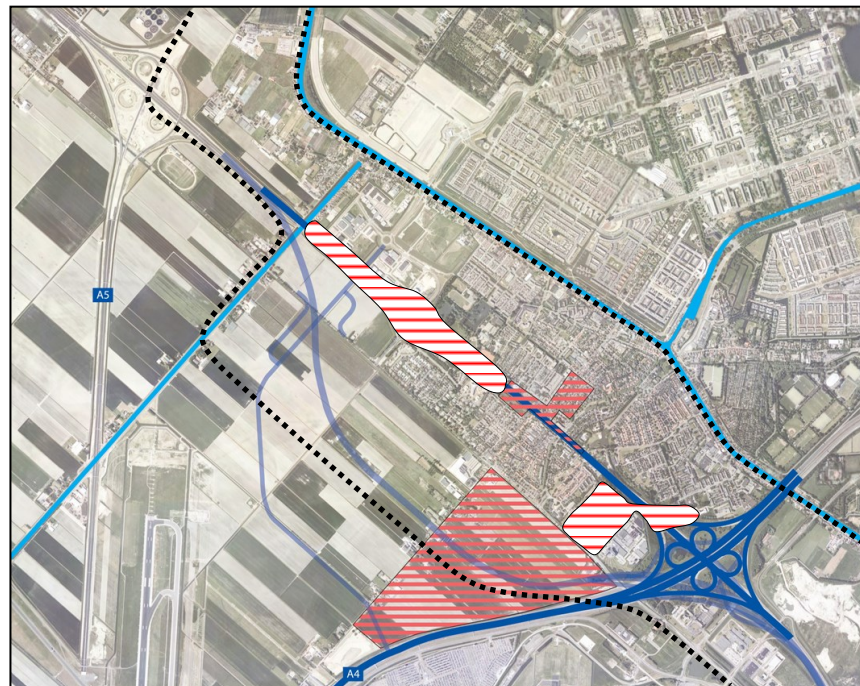
De ontwikkelingen bieden namelijk kansen om de overlast van het doorgaande verkeer in Badhoevedorp te verminderen, alsook het initiëren van een ruimtelijke kwaliteitsimpuls binnen de kern. Aan ARCADIS is de opdracht gegund voor het opstellen van het verkeersstructuurplan Badhoevedorp als onderdeel van het Masterplan Badhoevedorp.

## GEBIEDSBEGREINZING

Het verkeersstructuurplan heeft betrekking op het gebied dat is gelegen tussen de Westrandweg (A5), de omgelegde A9, de Ringvaart en de A4. Onderstaande figuur geeft het plangebied weer alsook de omlegging van de A9, de ligging van de A5, de Ringvaart en de A4, alsmede de locaties Badhoevedorp Centrum en Badhoevedorp Zuid.

**Figuur 1.1**

Plangebied  
verkeersstructuurplan



## 1.2

### DOELSTELLING(EN)

Het verkeersstructuurplan moet in samenhang met de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum van Badhoevedorp inzicht geven in de gewenste verkeersstructuur als de A9 vanaf circa 2015 uit het dorp is verdwenen. Ook moet het plan voorstellen bevatten voor de verbetering van de verkeersstructuur voor de korte termijn en de middellange termijn, vooruitlopend op de omlegging. Gerichte verkeersmaatregelen moeten de verkeersstructuur ondersteunen en tevens een verbetering bieden voor de problemen van vandaag.

In deze rapportage wordt een voorstel gedaan voor de toekomstige verkeersstructuur van Badhoevedorp in samenhang met de omlegging van de A9 inclusief een maatregelenpakket. De rapportage vormt de basis voor verdere planvorming, RO procedures en de milieuonderzoeken met betrekking tot luchtkwaliteit en geluid. In deze rapportage wordt niet ingegaan op een gedetailleerde uitwerking van wegen, het openbaar vervoer en dergelijke.

Kortom de gemeente is voornemens de verkeersstructuur van Badhoevedorp kritisch onder de loep te nemen. Duidelijk moet worden welke knelpunten zich nu voordoen en hoe deze op korte en/of lange termijn verholpen kunnen worden. Om recht te kunnen doen aan de genoemde ontwikkelingen moet er toegewerkt worden naar een robuuste verkeersstructuur. Dit verkeersstructuurplan omvat daarom:

- Een analyse van de huidige situatie, vastlegging van knelpunten en verbeterpunten.
- Een beoordeling van de situatie na omlegging van de A9 (2015): een verkeersstructuurplan voor een situatie na 2020 ten behoeve van autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer.
- Een advies voor het aanpakken van de knelpunten op korte termijn (< 2010) die wel passen binnen het eindbeeld.

Het onderzoek en de berekeningen vormen de basis voor het overleg met de partners in de Overeenkomst Omlegging A9 en de verkeersberekeningen bij de uitwerking van het Masterplan naar een Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp (DSO). De uitgangspunten en de uitkomsten van dit onderzoek worden gehanteerd voor de milieuonderzoeken naar luchtkwaliteit en geluidsbelasting.

### 1.3

#### **ORGANISATIE**

Participatie in het planproces is belangrijk om de kwaliteit van het plan te verbeteren en de (maatschappelijke) acceptatie van het resultaat te vergroten. Het voorliggende verkeersstructuurplan is tot stand gekomen door intensieve samenwerking met de werkgroep Verkeer, de Stichting Badhoevedorp Eén, de werkgroep Bereikbaarheid van de Stichting, de projectgroep Badhoevedorp en een klankbordgroep van maatschappelijke organisaties. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met externe partijen o.a. Provincie Noord-Holland, Schiphol, stadsdeel Osdorp, de stadsregio Amsterdam en Rijkswaterstaat. Ook heeft tijdens het proces afstemming plaatsgevonden met het stedenbouwkundig bureau Palmboom & vd Bout dat opdracht had voor het opstellen van het Masterplan voor Badhoevedorp centrum.

### 1.4

#### **OPBOUW VAN HET RAPPORT**

*Hoofdstuk twee* beschrijft het beleidskader en de beoogde ontwikkelingen. Daarna wordt in *hoofdstuk drie* de huidige situatie beschreven. In *hoofdstuk vier* worden de autonome ontwikkelingen 2010 – 2017 beschreven. In *hoofdstuk vijf* komt de studie van varianten aan bod. *Hoofdstuk zes* beschrijft de optimale variant voor de auto, de fiets en het openbaar vervoer en wordt ingegaan op de maatregelen (korte, middellange en lange termijn). Verder bevat voorliggende rapportage een bijlage deel waarin een overzicht wordt gepresenteerd van alle uitgevoerde rekenslagen met het verkeersmodel.

# HOOFDSTUK 2

## Beleidskader

Dit hoofdstuk bevat het beleidskader voor het verkeersstructuurplan voor Badhoevedorp, verdeeld naar nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid. Verder is inzichtelijk gemaakt welke ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 zijn meegenomen bij het opstellen van het structuurplan.

### 2.1

#### **VIGEREND BELEID**

#### 2.1.1

##### **BELEID HOGERE OVERHEDEN**

De Nota Mobiliteit (2006) beschrijft het vigerende landelijke verkeers- en vervoersbeleid. Versterking van de economische structuur door een goede bereikbaarheid is uitgangspunt. Groei van verkeer door allerlei ontwikkelingen moet mogelijk worden gemaakt. Betrouwbare reistijden staan centraal, zowel voor autoverkeer als voor het openbaar vervoer. Het collectieve personenvervoer moet op stadsgewestelijke schaal een grotere rol gaan vervullen. Een samenhangend netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoersverbindingen is een voorwaarde. In aansluiting op dit landelijke beleid wil de gemeente in Badhoevedorp ondermeer inzetten op het verbeteren van het gebruik van (hoogwaardig) openbaar vervoer en de fiets.

#### **PWP**

De algemene beleidsdoelstelling van het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan is en blijft *'vlot en veilig door Noord-Holland'*. Dit vraagt om actie. Vooral in de sterk verstedelijkte gebieden, waaronder belangrijke delen van de gemeente Haarlemmermeer, is er sprake van een hoge verkeersdruk. Vanuit sociaal en economisch perspectief en voor leefbaarheid en het milieu is dit een belangrijk aandachtspunt. In landelijke gebieden is er inzet voor meer keuze tussen vervoerswijzen en het beter op elkaar laten aansluiten van vervoerssystemen. De uitdaging voor Noord-Holland is om bij groeiende mobiliteit de bereikbaarheid de komende jaren te waarborgen.

#### **RWP**

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer en vervoerbeleid tot 2015. Het RVVP is opgesteld binnen de ambities die de ROA-gemeenten hebben geformuleerd: *"het creëren van gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat en zorgen voor een duurzame leefomgeving"*. De mobiliteitsgroei wordt beschouwd als een gegeven. Deze groei moet echter wel goed worden opgevangen, om te voorkomen dat de groeiende mobiliteit leidt tot onbereikbaarheid en aantasting van de leefbaarheid.

Zowel het personen- en goederen vervoer zal de komende jaren fors toenemen. In het RVVP komen de hoofdlijnen van het beleid samen in een vijftal strategieën, te weten: samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en slagvaardige samenwerking en financiering.

#### CASH CORRIDORSTUDIE

De Stadsregio Amsterdam heeft de 'Faseringsstudie CASH' uitgevoerd om te inventariseren welke beleidsinspanningen de komende jaren nodig zijn op de regionale openbaar vervoersverbinding Corridor Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (CASH). In 2003 besloot de stadsregio dat een doortrekking van de Noord/Zuidlijn vanuit Amsterdam Zuid/WTC via Schiphol naar Hoofddorp de bereikbaarheid van de zuidwestflank kan verbeteren. Deze doortrekking kan ook de capaciteitsproblemen in de Schipholtunnel verminderen. In 2005 is het plan geactualiseerd. Het resultaat van deze actualisatie was dat de mogelijke komst van een tweede terminal van de luchthaven een voorwaarde was voor een regionale ontsluiting. De genoemde doortrekking van de Noord/Zuidlijn kan daarin voorzien. Deze tweede terminal zal echter niet voor 2015 aangelegd zijn en aanleg van CASH is voor die datum niet nodig.

#### VERKENNING OV SAAL

De bereikbaarheid van de Randstad, en daarmee ook de Noordvleugel, is belangrijk. Dat geldt niet alleen voor de auto, maar ook voor het openbaar vervoer. Tussen Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) worden in de toekomst knelpunten verwacht voor het openbaar vervoer. Deze worden onderzocht in de Planstudie OV SAAL.

De Planstudie OV SAAL vormt onderdeel van het Noordvleugel programma en heeft een samenhang met meerdere andere projecten: bijvoorbeeld de Zuiderzeelijn, het project Zuidas en de Planstudie SAA (weg). De relatie met de Zuiderzeelijn heeft ook een financiële component. Een rijksbijdrage voor het OV in de Noordvleugel is nog niet gereserveerd, omdat deze een onderdeel vormt van de gereserveerde rijksbijdrage voor de Zuiderzeelijn (2,8 miljard euro) en over de Zuiderzeelijn door het kabinet nog besluitvorming moet plaatsvinden.

### 2.1.2

#### GEMEENTELIJK BELEID

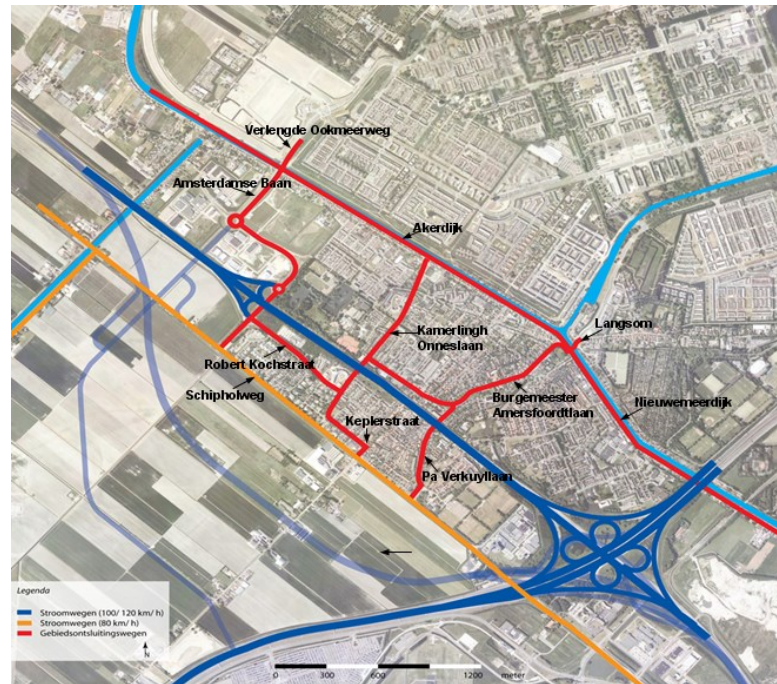
#### CATEGORISERINGSPLAN HAARLEMMERMEER

Met het categoriseringsplan (2004) wordt gestreefd naar meer uniformiteit van het wegennetwerk binnen de gemeente. Dit is van belang om duidelijk te maken welk verkeersgedrag van de weggebruikers wordt verlangd om zodoende de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarom zijn landelijke afspraken gemaakt over de indeling van alle wegen in drie wegcategorieën, namelijk stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De vormgeving of inrichting van deze wegen dient overeen te komen met de functie en het gebruik. In het verkeersstructuurplan wordt rekening gehouden met deze duurzaam veilige categorisering van wegen.

#### Afbeelding 2.1

Categorisering  
Badhoevedorp





## SLOTERBRUG

Uit een kentekenonderzoek (2005) blijkt dat er sprake is van een substantieel aandeel door gaand verkeer op de Sloterbrug (30%). Maatregelen uit 2002 om het doorgaande autoverkeer te weren, zijn onvoldoende geweest zo blijkt uit het onderzoek. Aanvullende maatregelen zoals een vrije busbaan op een gedeelte van de Burg. Amersfoordtlaan en éénrichtingsverkeer tussen de Ringdijk en de Badhoevelaan, gecombineerd met verkeersremmende maatregelen in een aantal woonstraten nabij de Sloterbrug zijn destijds niet uitgevoerd vanwege het ontbreken van draagvlak bij bewoners. Medio 2006 is gekeken naar de effecten van een knip op de Nieuwemeerdijk. Dit heeft zeker effect op de verkeersdruk op de Nieuwemeerdijk maar vrijwel niet op de intensiteiten nabij de Sloterbrug. In het kader van het verkeersstructuurplan zal gekeken worden naar duurzame oplossingen voor de problematiek op en rond de Sloterbrug.

## RAASDORPERWEG

De problematiek op de Raasdorperweg wordt veroorzaakt door de hoeveelheid zwaar vrachtverkeer in combinatie met een te krap wegprofiel. Bewoners van Lijnden vragen al jaren om een verbetering van de situatie door de realisatie van een nieuwe weg, een zogenaamde randweg om Lijnden al dan niet in combinatie met beperkte gebiedsontwikkeling. Toegezegd is dat er voor 2006 bekend zou zijn wat er zal gebeuren. Echter tot op heden zijn er nog geen besluiten genomen. In het verkeersstructuurplan zal hier aandacht aan besteed worden.

## 2.2

### BEOOGDE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

#### OMLEGGING A9

Op 31 oktober 2005 is een bestuursovereenkomst ondertekend voor de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. Tevens hebben de bestuurlijke partijen Rijkswaterstaat Noord-Holland, provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, Schiphol en gemeente Haarlemmermeer op 26 april 2006 een besluit genomen over het voorkeurs tracé van de omlegging. In de startnotitie van de omlegging A9 zijn twee varianten weergegeven, namelijk een variant met bogen en een variant met doorgetrokken T106.

In beide varianten is rekening gehouden met een verbreding van de A9 van 2x2-rijstroken naar 2x3-rijstroken, een capaciteit van de verlengde T106 van 2x2-rijstroken, het realiseren van een tunnel ter hoogte van de Sloterweg onder de omgelegde A9 door voor uitsluitend langzaam verkeer en hulpdiensten en het afwaarderen van de Schipholweg.

### Afbeelding 2.2

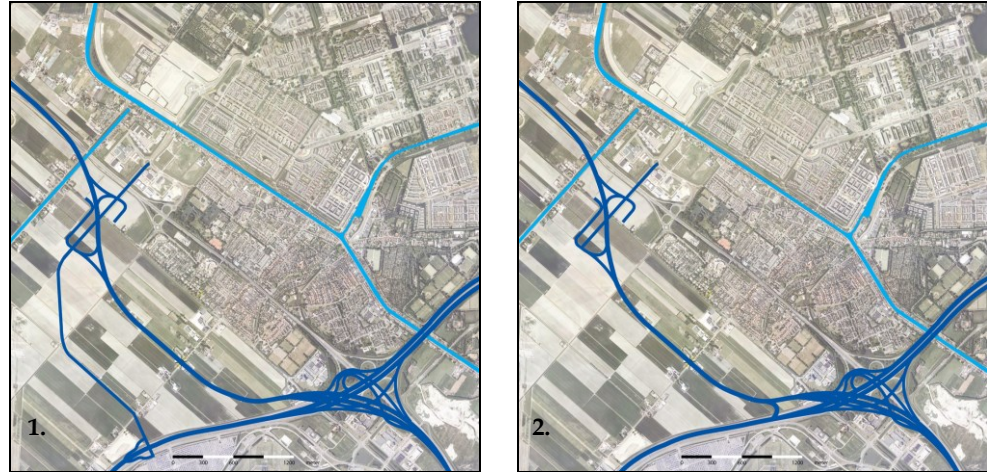
Varianten omlegging A9,

1 = voorkeursvariant<sup>1</sup>

2 = bogenvariant

(bron: startnotitie MER

Rijkswaterstaat)



### BADHOEVEDORP CENTRUM

Met het omleggen van de A9 komen op het huidige wegtracé ontwikkellocaties beschikbaar, aangeduid als Badhoevedorp centrum. Voor deze gebieden heeft de gemeente in 2005 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met projectontwikkelaar Bohemen. Afsproken is dat uiterlijk oktober 2007 voor deze ontwikkellocaties een Masterplan moet zijn opgesteld en goedgekeurd. Het omleggen van de snelweg A9 zorgt ervoor dat beide gebiedsdelen van het dorp weer met elkaar in samenhang gebracht kunnen worden, de huidige verkeersstructuur kan worden veranderd die is ontstaan als gevolg van de huidige A9 en de donkere viaducten verdwijnen. Het beoogde programma op deze as betekent een uitbreiding van het aantal woningen en oppervlakte bedrijvigheid in het dorp. Het huidige woningaantal in Badhoevedorp en omgeving (Lijnden) bedraagt 5.300 woningen en bijna 11.800 inwoners (peildatum 2007). Op basis van het programma komen er circa 1.000 woningen bij, wat een groei van de woningvoorraad inhoudt van bijna 20%. In onderstaande tabel is het te realiseren programma uit de bestuursovereenkomst weergegeven.

Tabel 2.1

Scopeomlegging A9

Ontwikkellocaties	Programma 2017
1. Badhoevedorp West	72.000 m2 bedrijven 8.000 m2 kantoren
2. Woon- en wandelbos en wegenwachtklokatie	110 vrijstaande vrije sector woningen
3. Centrum	3.500 m2 bvo commerciële functies 450 gestapelde vrije sector woningen
4. Schuilhoeve Groene Zoom	45.000 m2 bvo kantoren 40 vrije sector woningen langs A9
5. Schuilhoeve – sportvelden (=vervallen)	400 vrije sector woningen
6. Wildenhorst ten zuiden van de Schipholweg	14 ha sportpark

<sup>1</sup> De voorkeursvariant van Rijkswaterstaat is in deze studie als onderlegger in iedere variant (toekomstige situatie) meegenomen.

**BADHOEVEDORP ZUID**

In de driehoek tussen de rijkswegen A4, A9 en A5 wordt ook gebiedsontwikkeling voorzien. Het gaat hierbij ondermeer om de realisatie van een groot kantoren- en bedrijvengebied ten zuiden van Badhoevedorp. Dit gebied dient in de toekomst goed ontsloten te worden. Het programma voor de middellange termijn gaat uit van de realisatie van 250.000 m<sup>2</sup> bvo bedrijven, waarvan circa 100.000 m<sup>2</sup> aan de noordkant van de omgelegde A9, het resterende deel ten zuiden van de omgelegde A9.

**Afbeelding 2.3**

Zoekgebied ontwikkellocaties  
(bron:  
'Bestuursvereenkomst  
Omlegging A9')



**RUIMTELIJK  
ONTWIKKELINGSPLAN  
SCHIPHOL**

(bron: Schiphol Group,  
februari 2007)

Schiphol heeft behoefte aan een extra transfer accommodatie op de lange termijn. Daarbij is ondermeer het idee naar voren gebracht om een deel van de passagiers te ontvangen in een nieuw luchthavengebouw ten noord westen van de huidige terminal. Deze tweede terminal kan uiteindelijk een capaciteit krijgen van 30 miljoen passagiers per jaar. De ontwikkelingen in de regio en op Schiphol zorgen voor een extra belasting van het regionale wegennet. Twee belangrijke aanpassingen van het wegennet zijn de omlegging van de A9 en de N201. De omlegging van de A9 vergroot de capaciteit, verminderd de milieuproblematiek in Badhoevedorp en biedt mogelijkheden voor de ontsluiting van Schiphol Noordwest en Badhoevedorp-Zuid. De omlegging van de N201 zorgt voor uitbreiding van de capaciteit van het regionale wegennet en biedt eveneens een verhoogde leefbaarheid in de woonkernen Aalsmeer en Uithoorn. Via een betere aantakking van de N201 naar de A9 wikkelt het regionale verkeer zich in de toekomst meer af via Schiphol-Oost. De capaciteit is hier niet toereikend voor. Schiphol is dan ook van mening dat de realisatie van deze aantakking, of een volwaardig alternatief daarvoor, op termijn noodzakelijk is.

**ONTWIKKELING LIJNDEN**

De ontwikkeling van Lijnden Oost bestaat uit de realisatie van circa 5 ha bedrijventerrein (inclusief deel kantoren) en 60 woningen ten noordwesten van de kern van Badhoevedorp. Eind 2004 is een onderzoek uitgevoerd naar de ontsluiting van dit gedeelte in relatie tot de verkeersstructuur in Badhoevedorp. De bewoners langs de Anjersingel wilden geen directe ontsluiting via de Anjersingel. In het kader van het verkeersstructuurplan is het van belang om aan de ontsluiting van dit gebied extra aandacht aan te besteden.



# 3 Huidige situatie 2007

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige verkeerssituatie in Badhoevedorp. Het gaat hierbij om de autostructuur, de fietsstructuur, het openbaar vervoer en de luchtkwaliteit. Gebruik is gemaakt van het gemeentelijke verkeersmodel. Het verkeersmodel is geactualiseerd voor het jaar 2007 en gevuld met de meest recente inzichten met betrekking tot de sociaal demografische gegevens, de infrastructuur en het flankerende beleid. Wat betreft de verkeersstructuur (netwerk) in Badhoevedorp is voor de huidige situatie uitgegaan van het categoriseringsplan (2004). Een ander belangrijk onderdeel van het in beeld brengen van de huidige verkeerssituatie is de burgerparticipatie. Door de bevolking van Badhoevedorp zijn knelpunten, wensen en ideeën aangedragen, welke voor een groot deel meegenomen zijn in deze inventarisatie. Het hoofdstuk eindigt met een aantal aanbevelingen.

## 3.1

### AUTOSTRUCTUUR

De hoofdstructuur van Badhoevedorp, uitgaande van het vigerende categoriseringsplan, bestaat uit de Schipholweg ten zuiden van de kern, de Burgemeester Amersfoordtlaan, de Robert Kochstraat, de Kamerlingh Onneslaan, de Keplerstraat, de Pa Verkuyllaan, de Zeemanlaan, de Sloterbrug en de Amsterdamse Baan. Ook de Sloterweg vormt een belangrijke noord-zuid verbinding. Genoemde wegen hebben een wezenlijke functie in de bereikbaarheid van het dorp, zowel extern als binnen de kern.

### VERKEERSINTENSITEITEN

Uit het verkeersmodel van de huidige situatie (2007) blijkt dat op de beide snelwegen A4 en A9 de capaciteit in de beide spitsen (ochtend en avond) is bereikt, met dagelijkse congestie en sluipverkeer op het onderliggende wegennet tot gevolg (zie ook bijlagenrapport). Dit zorgt voor (te) veel verkeer op onder meer de Schipholweg, Amsterdamse Baan en de Sloterbrug. Naast deze wegen wordt ook de route via de Burgemeester Amersfoordtlaan, Zeemanlaan en de Robert Kochstraat richting de A9 en vice versa veelvuldig gebruikt. Dit is mede te verklaren doordat voor het (vracht)verkeer dit de enige route is in verband met de bestaande hoogtebeperkingen. Een overzicht van de bestaande etmaalbelasting in en om Badhoevedorp is weergegeven in afbeelding 3.1<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Alle modelplots die zijn opgenomen in deze rapportage zijn afkomstig uit het verkeersmodel van de gemeente Haarlemmermeer.

**Afbeelding 3.1**

Intensiteiten huidige situatie  
(etmaal)



In de bestaande situatie worden de hoogste verkeersintensiteiten gemeten op de *noord zuid assen* (Amsterdamse Baan en Burgemeester Amersfoordtlaan, vooral bij de Ringvaartbruggen) en de ontsluitingswegen richting het dorpscentrum (Robert Kochstraat en Zeemanlaan). Op deze wegen variëren de etmaalintensiteiten tussen de 10.000 en 17.500 motorvoertuigen per etmaal. Op de overige wegen binnen het dorp blijven de etmaalbelastingen onder de 10.000 motorvoertuigen (m.u.v. de Schipholweg). Op de noord zuid verbindingen (zoals de Burgemeester Amersfoordtlaan en de Robert Kochstraat waar deze 10.000 motorvoertuigen in de kern bereikt wordt) zijn dit acceptabele intensiteiten.

#### I/C VERHOUDINGEN

De bestaande wegvakbelastingen leiden in de ochtend- en avondspits tot problemen op het rijkswegennet. Deze problemen zijn vooral manifest op de A9 en A4 rondom het knooppunt Badhoevedorp (voor de I/C verhouding in de ochtendspits zie afbeelding 3.2). Binnen de kern Badhoevedorp zelf doen zich afwikkelingsproblemen voor bij de brug over de Ringvaart. Naast deze afwikkelingsproblemen is er ook vaak sprake van congestie. Door de filevorming op de Schipholweg nabij de A4 verplaatst een deel van het verkeer zich naar de Nieuwemeerdijk (toename intensiteit). Door deze verschuiving komt vooral de leefbaarheid op de Burgemeester Amersfoordtlaan in het geding. Deze afwikkelingsproblemen zijn vooral manifest tijdens de spitsperioden en worden op hoofdlijnen veroorzaakt door:

- Verkeer op de relatie Amsterdam - Schiphol.
- *Oneigenlijk* gebruik (sluipverkeer) als gevolg van congestie op het rijkswegennet.
- *Standaard* doorgaand verkeer in het dorp door verkeer afkomstig van / Amsterdam Sloten / Osdorp dat gebruikt maakt van de aansluiting Badhoevedorp op de A9.
- De omvangrijke relaties tussen Badhoevedorp en Amsterdam (o.a. scholen, voorzieningen, openbaar vervoer (tram) en bedrijven).

**Afbeelding 3.2**

I/C verhouding (2-uurs)  
ochtendspits huidige situatie



Een belangrijke oorzaak van de hoge verkeersintensiteiten op de *noord zuid assen* in het dorp is het gevolg van doorgaand verkeer. Met een selected link is een indicatie gegeven wat het aandeel doorgaand verkeer is op de bruggen over de Ringvaart. Hierbij is vooral gekeken naar doorgaand verkeer dat georiënteerd is op de A9 (aansluiting Badhoevedorp). Gebleken is dat circa 25 - 30% op de bruggen geen herkomst en bestemming Badhoevedorp heeft, hiervan is ongeveer 15 % gericht op de A9.

#### KNELPUNTEN AUTO

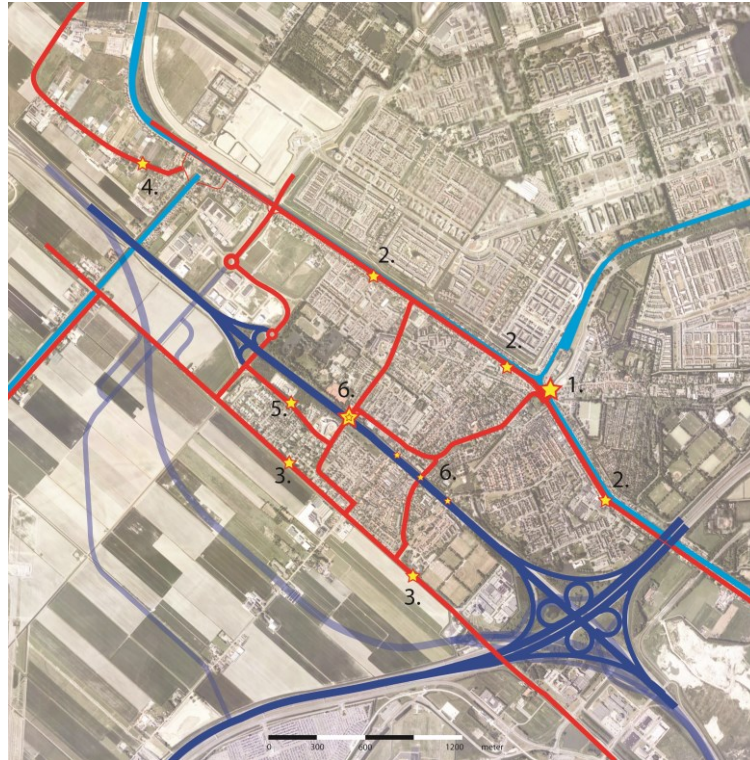
Voor de bestaande situatie 2007 zijn onderstaande knelpunten geconstateerd:

1. Lange wachtrijen voor Sloterbrug van zowel bestemmingsverkeer als doorgaand verkeer (30%). De verkeerslichten geven tevens prioriteit aan het openbaar vervoer uit Amsterdam.
2. Hard rijden en veel sluipverkeer op de Aker- en Nieuwemeerdijk.
3. Veel doorgaand (sluip)verkeer op de Schipholweg bij filevorming op de A9.
4. Raasdorperweg vormt een bron van ergenis vanwege het vele zware verkeer op deze smalle polderweg.
5. Hoge snelheid en veel verkeer op de Robert Kochstraat.
6. Veel vrachtverkeer op de route Robert Kochstraat, Zeemanlaan en Burgemeester Amersfoordtlaan vanwege de hoogtebeperking onder de A9 (er is maar één onderdoorgang mogelijk).
7. Veel kinderen worden met de auto naar school gebracht waardoor er veel drukte is bij het halen/brengen van de scholieren

Een visualisatie van de (h)erkende knelpunten is weergegeven in afbeelding 3.3.

#### Afbeelding 3.3

Bestaande knelpunten  
Badhoevedorp



### 3.2

#### OV STRUCTUUR

In onderstaande afbeelding is te zien dat een deel van Badhoevedorp, op basis van *invloedsgebieden*, onvoldoende is ontsloten met het openbaar vervoer, vooral het oostelijk deel en Lijnden. De bussen die door Badhoevedorp rijden, komen vanaf Schiphol, Hoofddorp, Haarlem of Amsterdam. De huidige buslijnen dienen gehandhaafd te blijven maar liggen nu te geconcentreerd in Badhoevedorp. De belangrijkste buslijn rijdt tussen Schiphol en Amsterdam West en vervoert veel werknemers voor Schiphol. De nabije ligging van Schiphol is voor het openbaar vervoer in Badhoevedorp aantrekkelijk. Naast de bus wordt er ook gebruik gemaakt van de tram (lijnen 1 en 2). De haltes zijn gelegen aan de noordkant van de Ringvaart en zijn slechts op twee plaatsen te bereiken met de fiets.

**Tabel 3.1**

Lijnvoering openbaar vervoer (bus en tram)

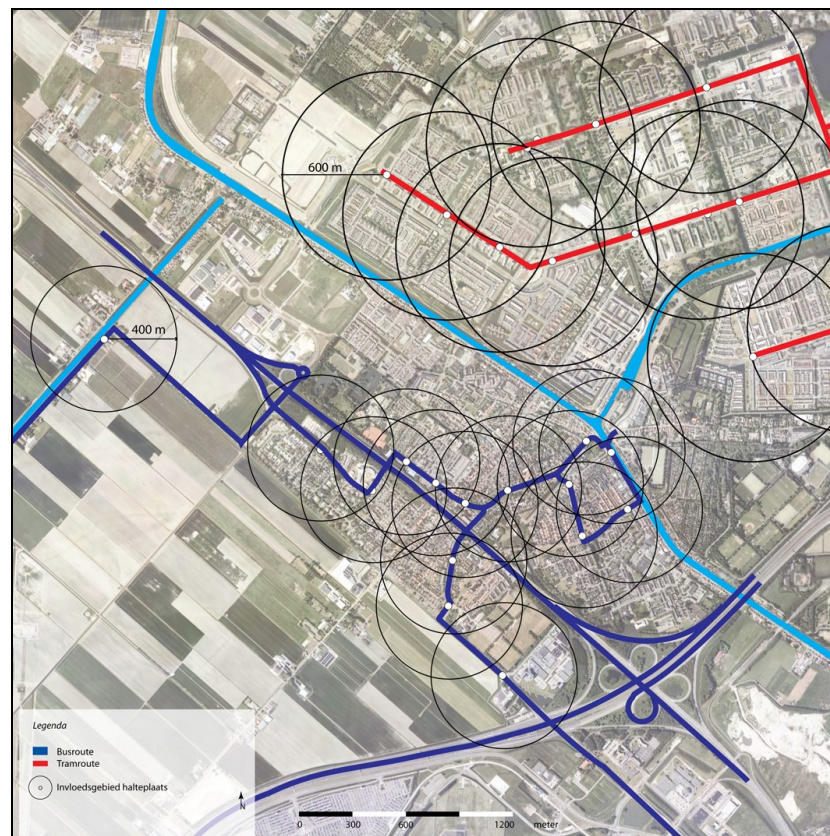
Lijnnummer	Van- naar	Frequentie
145 Connexxion	Amsterdam, Marnixstraat – Leiden CS	Ma t/m vr: 2 à 4 x per uur (dal / spits) Za: 2 x per uur Zo: 2 x per uur (per 09/12/2007)
195 Connexxion	Schiphol zuid – Amsterdam, station Lelylaan (via Oude Haagseweg)	Ma t/m vr: 2 à 4 x per uur (dal / spits) Za: 2 x per uur Zo: 2 x per uur
236 Connexxion	Schiphol-Oost – Haarlem	Ma t/m vr: 2 à 4 x per uur (dal / spits) Za: 1 x per uur Zo: rijdt niet
310 Connexxion	Zuidtangent	Ma t/m vr: 2 à 4 x per uur (dal / spits) Za: 2 x per uur Zo: 2 x per uur Rijdt per 09/12/2007



Lijnnummer	Van- naar	Frequentie
622 Connexxion	Lijnden – Amstelveen	Ma t/m vr: 2 x in ochtendspits Za en zo: 2 x middag
192 GVB	Amsterdam Sloterdijk – Schiphol-Zuid	Ma t/m vr: 2 à 4 x per uur (dal / spits) Za: 2 x per uur Zo: 2 x per uur
1 TRAM	Osdorp, De Aker –Amsterdam CS	Ma t/m zo: 6 x per uur (bereikbaar via brug T106)
2 TRAM	Nieuw Sloten – Centraal Station Amsterdam (vice versa)	Ma t/m zo: 6 x per uur (bereikbaar via Sloterbrug)

**Afbeelding 3.4**

Bestaande lijnvoering

**KNELPUNTEN OV**

Met betrekking tot het openbaar vervoer zijn onderstaande knelpunten geconstateerd:

- Matige ontsluiting openbaar vervoer Lijnden Oost en oostelijk deel Badhoevedorp.
- Lijn 145 maakt een 'rare' lus door de woonwijk wat de nodige klachten oplevert (eventueel verplaatsen richting de Egelantierstraat) en tevens ondervindt deze lijn in de spits veel problemen op de Schipholweg (lange wachtrijen).
- Lijnennet is erg geconcentreerd, een groter invloedsgebied is wenselijk. Door een betere spreiding van het lijnennet en hogere frequentie en een betere aansluiting van de lijnen op de bestaande tramlijnen en de Zuidtangent kunnen de bewoners van Badhoevedorp beter bediend worden.

**3.3****FIETSSTRUCTUUR**

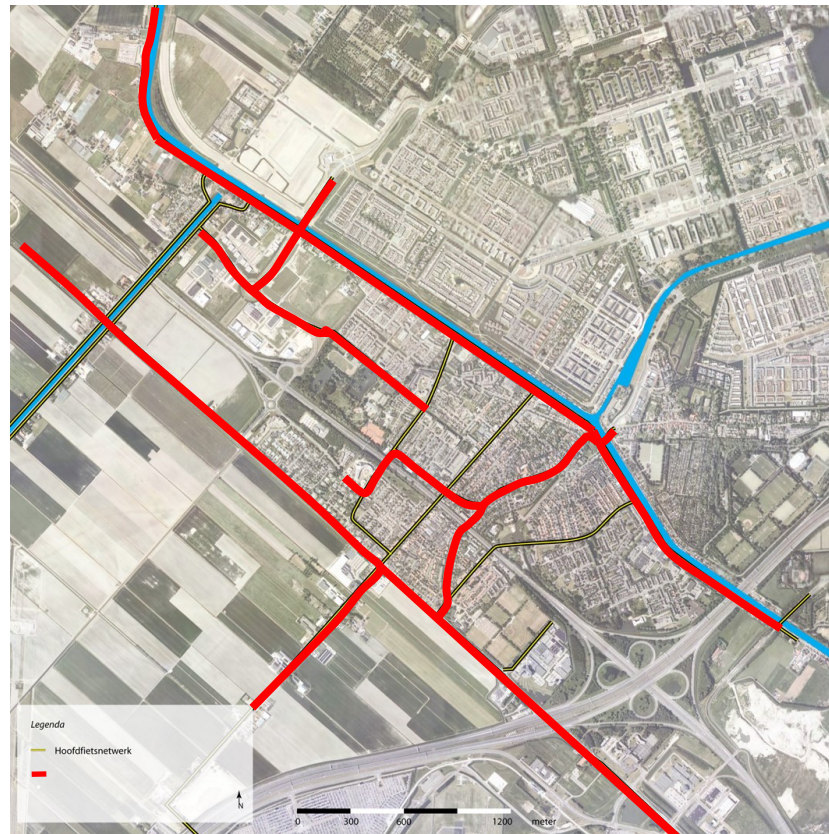
Er is in de bestaande situatie geen sprake van een fijnmazig netwerk voor fietsers, er ontbreken duidelijk routes naar de belangrijkste bestemmingen zoals het centrum. Verder

wordt de fietsstructuur in de huidige situatie gekenmerkt door barrièrewerking van de A9, de A4, de Amsterdamse Baan, de Schipholweg, de Ringvaart en de Hoofdweg waardoor het fietsverkeer moet omrijden. Ook bestaan er problemen met de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.

Op de noord zuid relaties ontbreken fietsvoorzieningen maar er rijdt veel autoverkeer (onder andere op de Sloterweg en de Kamerlingh Onneslaan) en op de oost west relaties rijdt veel fietsverkeer die de noord zuid routes steeds moeten kruisen. Verder lopen belangrijke regionale fietsroutes door Badhoevedorp via de Sloterweg, de Schipholweg en de Ringdijk.

**Afbeelding 3.5**

Bestaande fietsstructuur /  
fietspadennet



### KNELPUNTEN FIETS

Ook voor het fietsverkeer bestaan in de huidige situatie knelpunten

- Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk door de ligging van de A9 (barrièrewerking).
- Het ontbreken van fietsvoorzieningen op de drukke routes in Badhoevedorp.
- Verkeersonveilige situatie Sloterbrug vooral voor langzaam verkeer doordat er te weinig ruimte is op de brug.
- Oversteekbaarheid op de oost west relaties en meer aandacht voor fietsvoorzieningen op de drukke noord zuid relaties (o.a. op de Sloterweg).

## 3.4

### LUCHTKWALITEIT

In de jaarrapportage luchtkwaliteit 2005 is de luchtkwaliteit van de gemeente weergegeven. Hierin staan locaties waar mensen mogelijk blootgesteld worden aan zware luchtvervuiling. De jaarrapportage richt zich voornamelijk op de grenswaarden van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). De luchtkwaliteit voor het jaar 2005 is bepaald met behulp van het CAR II - model, versie 5.1. Uit het jaarrapport blijkt dat op vele punten in Badhoevedorp in 2005 niet wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (wettelijk kader). De hoogste concentraties van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> zijn gemeten langs de A9, de Zeemanlaan en de Burgemeester Amersfoordtlaan.



## 3.5

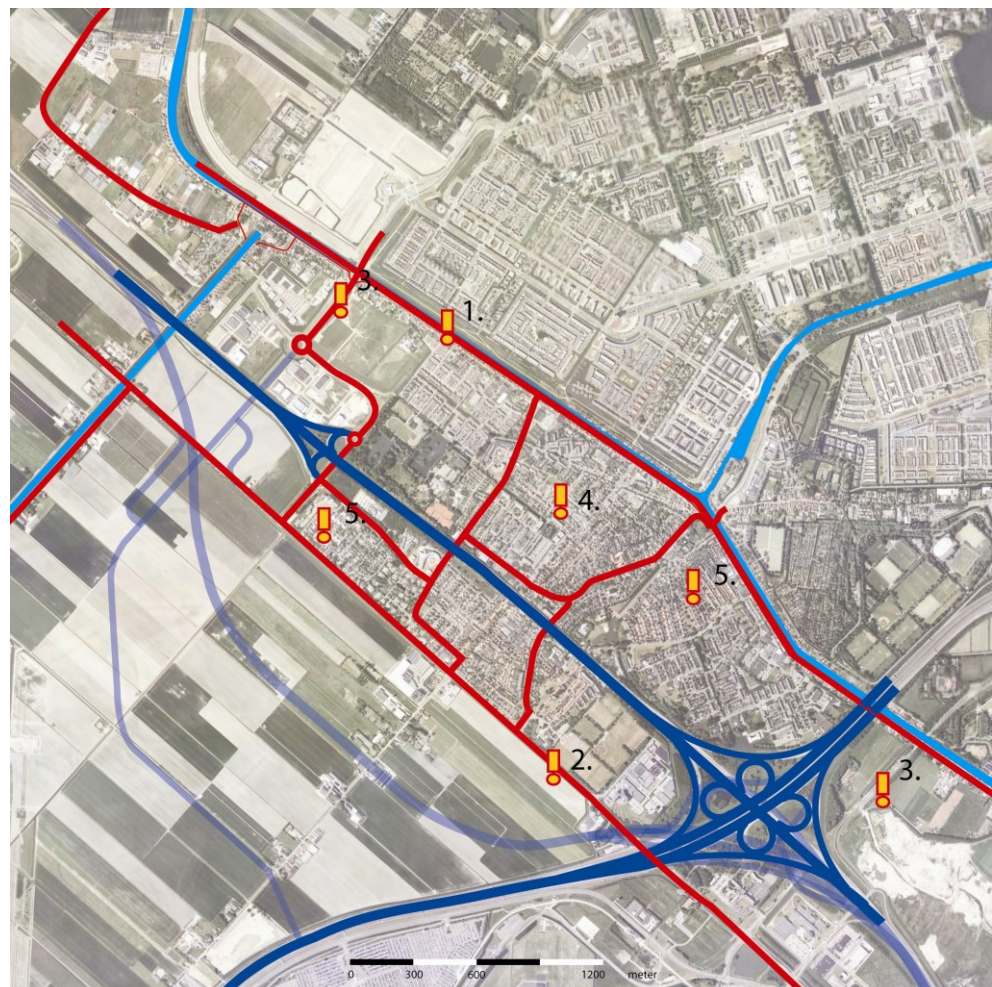
### VERBETERPUNTEN

Voor de bestaande situatie zijn een groot aantal knelpunten zijn gesignaleerd. De knelpunten zijn besproken met de werkgroep, de klankbordgroep en zijn tijdens de informatieavond aan bod gekomen. Naast het signaleren van de knelpunten is er samen met de klankbordgroep gesproken over mogelijke verbeterpunten. Onderstaande verbeterpunten zijn aangedragen en zullen in het verdere onderzoek worden meegenomen (zie ook afbeelding 3.6).

1. Realisatie van een extra brug voor langzaam verkeer over de ringvaart om de Sloterbrug voor fietsers te ontlasten (verbeteren aansluiting op infrastructuur Amsterdam).
2. Schipholweg 'knippen' c.q. afwaarderen om het doorgaande verkeer op deze weg te verminderen.
3. Het verbeteren van het openbaar vervoer door nieuwe routes door het dorp te rijden en daarmee een groter invloedsgebied aan te doen.
4. Nieuwe routes bedenken voor de ontlasting van de Ringdijk.
5. Realisatie van verkeersveilige routes voor het fietsverkeer en tevens het realiseren van een fijnmazig netwerk voor fietsers.

**Afbeelding 3.6**

Kansen c.q. verbeterpunten





HOOFDSTUK

# 4 Autonome

## ontwikkelingen 2010-2017

Voor de onderbouwing van de verkeersstructuur Badhoevedorp is gebruik gemaakt van het gemeentelijke verkeersmodel ("Regionaal verkeersmodel Noord-Holland – zuid, Omni-transversie 4.2.5"). Rekening is gehouden met de verwachte ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen voor de periode 2010 – 2107, zoals de omlegging van de A9 en de doortrekking van de Amsterdamse Baan (T106). In het flankerende beleid is (vooral) geen enkele vorm van prijsbeleid, zoals kilometerheffing of rekening rijden, meegenomen. In totaal zijn er voor het in beeld brengen van de autonome ontwikkelingen onderstaande rekenlagen uitgevoerd:

- Huidige situatie - 2007 (zie ook vorige hoofdstuk).
- Toekomstige situatie zonder omlegging A9 – 2010.
- Toekomstige situatie zonder omlegging A9 zonder programma Masterplan – 2017.
- Toekomstige situatie met omlegging A9 zonder programma Masterplan – 2017.

### 4.1

#### **TOEKOMSTIGE SITUATIE ZONDER OMLEGGING A9 – 2010**

In het verkeersmodel voor het jaar 2010 is rekening gehouden met de vastgestelde plannen op het gebied van ruimtelijke ordening en infrastructuur die in de periode tot 2010 worden gerealiseerd. Daarnaast is rekening gehouden met een gedifferentieerde mobiliteitsgroei. Er is nog geen rekening gehouden met een verlegging van de A9.

**Tabel 4.1**

Autonome ontwikkelingen tot 2010

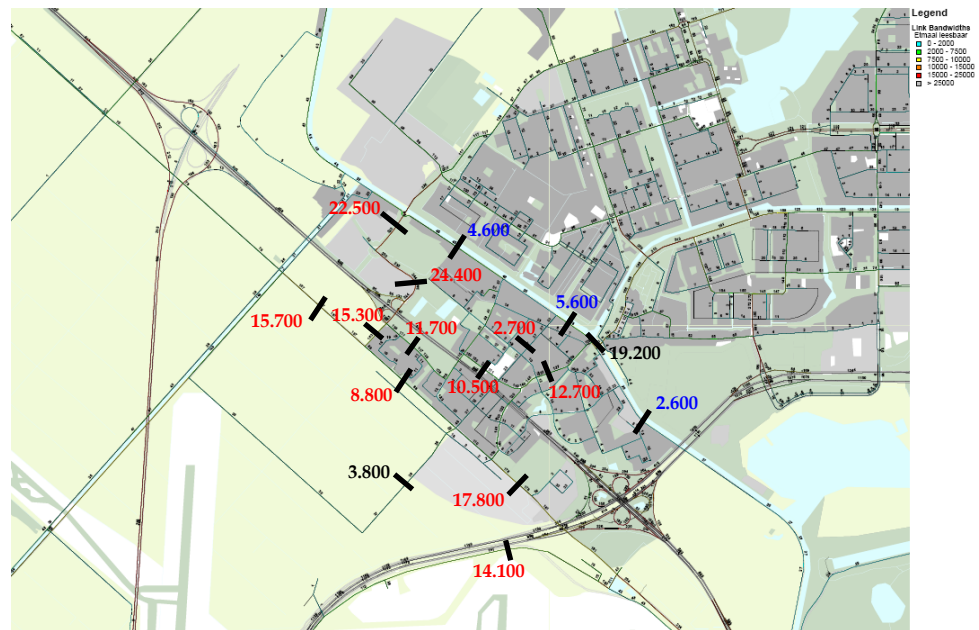
Ruimtelijke ontwikkelingen	Infrastructurele uitbreidingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elzenhof</li> <li>▪ Parkstad Amsterdam</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nieuwe aansluiting A4 ter hoogte van Bennebroekerweg (Hoofddorp) (2010)</li> <li>▪ Omgeleide N201 (Hoofddorp) (2010)</li> </ul>

Binnen het dorp nemen de verkeersintensiteiten als gevolg van de autonome ontwikkelingen toe met circa 10%. Echter op (doorgaande) noord zuid assen in het dorp is de verwachte toename groter. Zo wordt op de wegen Burgemeester Amersfoordtlaan en de Amsterdamse Baan een groei verwacht van 20 tot 30%. Op de Schipholweg (zuid) wordt zelf een toename verwacht van rond de 50%. Belangrijke oorzaken van deze sterke toename van de etmaalbelastingen op deze wegen zijn de ruimtelijke ontwikkelingen buiten Badhoevedorp (Schiphol en Amsterdam) wat resulteert in een verdere toename van het doorgaande verkeer door het dorp. De toegenomen verkeersintensiteiten zullen vooral een verslechtering van de verkeersafwikkeling tot gevolg hebben op de Sloterbrug en de Schipholweg. Om de verslechtering van de verkeersafwikkeling op deze locaties tot een minimum te beperken

wordt geadviseerd vooruitlopend op het uiteindelijke verkeersstructuurplan tijdelijke maatregelen op deze locaties te treffen.

**Afbeelding 4.1**

Intensiteiten 2010 (etmaal)  
 Rood = toename t.o.v. 2007  
 Blauw = afname t.o.v. 2007  
 Zwart = gelijk t.o.v. 2007



**Tabel 4.2**

Ontwikkeling  
 etmaalbelastingen tot 2010

Ontwikkeling etmaalbelastingen Badhoevedorp huidige situatie - 2010			
Wegvak	Huidig <sup>3</sup>	2010	Index huidig =100
Amsterdamse Baan	16.600	22.500	<b>136</b>
Sloterbrug	19.200	19.200	<b>100</b>
Burgemeester Amersfoordtlaan	10.200	12.700	<b>125</b>
Robert Kochlaan	10.800	11.700	<b>108</b>
Kamerlingh Onneslaan (t.h.v. Akerdijk)	3.700	4.100	<b>111</b>
Sloterweg	2.600	2.700	<b>104</b>
Zeemanlaan	9.500	10.500	<b>111</b>
Schipholweg noord	13.400	15.700	<b>117</b>
Schipholweg zuid	12.000	17.800	<b>148</b>
Akerdijk	5.000	4.600	<b>92</b>
Nieuwemeerdijk	4.200	2.600	<b>62</b>

**Afbeelding 4.2**

I/C verhouding ochtendspits  
 2010

<sup>3</sup> Huidige situatie = intensiteiten uit model basisjaar 2004



## 4.2

### TOEKOMSTIGE SITUATIE ZONDER OMLEGGING A9 – 2017

In het verkeersmodel voor het jaar 2017 is rekening gehouden met de vastgestelde plannen op het gebied van ruimtelijke ordening en infrastructuur die in de periode 2010- 2017 extra worden gerealiseerd. Zo is de woningbouw en werkgelegenheid in en rond Hoofddorp en Schiphol sterk toegenomen, vooral als gevolg van de gebiedsuitwerking en de realisatie van werkstad A4. In onderstaande tabel zijn de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen tot 2017 weergegeven. In deze variant is de omlegging van de A9 niet meegenomen.

**Tabel 4.3**

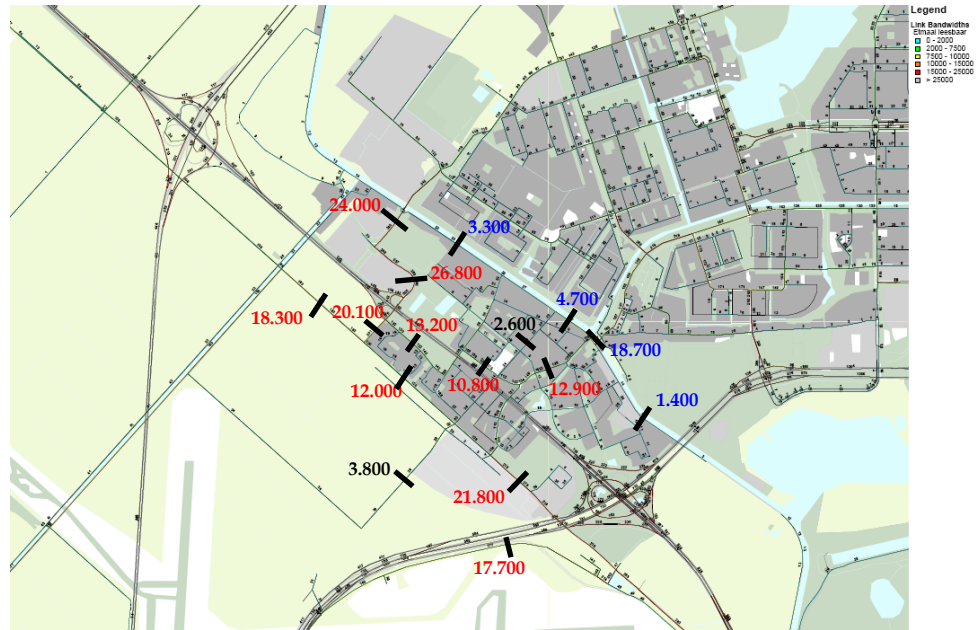
Autonome ontwikkelingen tot 2017 zonder omlegging A9

Ruimtelijke ontwikkelingen	Infrastructurele uitbreidingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elzenhof</li> <li>▪ Parkstad Amsterdam</li> <li>▪ Sociaal-economische gegevens autonoom 2017</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nieuwe aansluiting A4 ter hoogte van Bennebroekerweg (Hoofddorp) (2010)</li> <li>▪ Omgeleide N201 (Hoofddorp) (2010)</li> <li>▪ Spitsstroken A9 weerszijden</li> <li>▪ Twee fly-overs knooppunt A9/A4</li> <li>▪ Knip Akerdijk ter hoogte van A5</li> <li>▪ Knip Nieuwemeerdijk ter hoogte van A4</li> </ul>

De ruimtelijke ontwikkelingen en de infrastructurele wijzigingen tot 2017 hebben een duidelijk effect op de verkeersstromen in Badhoevedorp. Op nagenoeg alle wegen in en rond Badhoevedorp (m.u.v. de Ringdijk) wordt ten opzichte van de huidige situatie (2007) een groei verwacht van rond de 20%. Op de Schipholweg (zuid) is de verwachting dat de automobiliteit met 70% toeneemt. Belangrijke oorzaken van deze sterke toename van de etmaalbelastingen op bovengenoemde wegen zijn de ruimtelijke ontwikkelingen buiten Badhoevedorp (Schiphol en Amsterdam) wat resulteert in een verdere toename van het doorgaande verkeer door het dorp.

**Afbeelding 4.3**

Intensiteiten 2017 (etmaal)  
 zonder omlegging A9  
 Rood = toename t.o.v. 2007  
 Blauw = afname t.o.v. 2007  
 Zwart = gelijk t.o.v. 2007



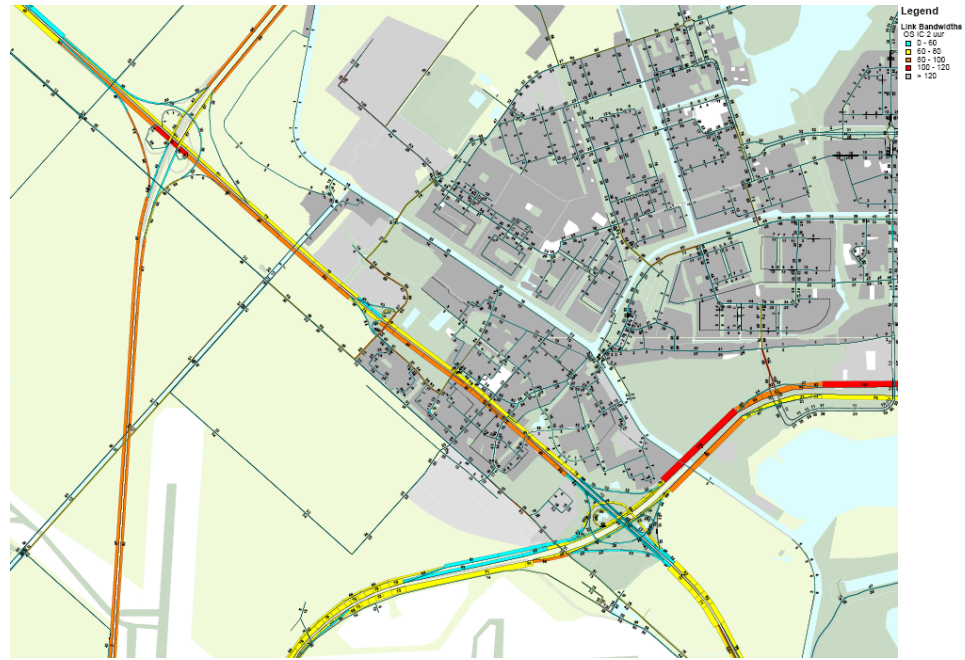
**Tabel 4.4**

Ontwikkeling etmaalbelasting  
 tot 2017 zonder omlegging  
 A9

Ontwikkeling etmaalbelastingen Badhoevedorp huidige situatie - 2017			
Wegvak	Huidig	2017	Index huidig =100
Amsterdamse Baan	16.600	24.000	145
Sloterbrug	19.200	18.700	97
Burgemeester Amersfoortlaan	10.200	12.900	126
Robert Kochlaan	10.800	13.200	122
Kamerlingh Onneslaan (t.h.v. Akerdijk)	3.700	4.400	119
Sloterweg	2.600	2.600	100
Zeemanlaan	9.500	10.800	114
Schipholweg noord	13.400	18.300	137
Schipholweg zuid	12.000	21.800	182
Akerdijk	5.000	3.300	66
Nieuwemeerdijk	4.200	1.400	33

**Afbeelding 4.4**

I/C verhouding ochtendspits  
 2017



4.3

**TOEKOMSTIGE SITUATIE MET OMLEGGING A9 ZONDER MASTERPLAN – 2017**

In deze variant is de toekomstige situatie in 2017 inclusief de omlegging van de A9 weergegeven. De voorgenomen wijzigingen en uitbreidingen leiden zeer duidelijk tot veranderingen in de etmaalbelastingen.

**Tabel 4.5**

Autonome ontwikkelingen tot 2017 met omlegging A9

Ruimtelijke ontwikkelingen	Infrastructurele uitbreidingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elzenhof</li> <li>▪ Parkstad Amsterdam</li> <li>▪ Sociaal-economische gegevens autonoom 2017</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Omlegging A9 (zonder boog, voorkeursvariant Rijkswaterstaat);</li> <li>▪ Doortrekking Amsterdamse Baan naar nieuwe aansluiting op A4</li> <li>▪ Realisatie van de Westrandweg (A5)</li> <li>▪ Realisatie tweede Coentunnel</li> <li>▪ Knip Sloterweg ter hoogte van de omgelegde A9 (fietstunnel)</li> </ul>

Op vrijwel alle wegen in de kern Badhoevedorp zal de verkeersintensiteit in 2017 zijn afgenomen ten opzichte van 2007 (en 2010), als gevolg van de verlegging van de A9, de veranderende ontsluiting van Badhoevedorp op de verlegde A9 en door de doortrekking van de Amsterdamse Baan (T106). Ook zal door deze structuurveranderingen in de infrastructuur het doorgaande verkeer in Badhoevedorp merkbaar zijn afgenomen. Zo is op de Sloterbrug over de Ringvaart de verkeersintensiteit afgenomen met 10% a 15%. Geconcludeerd mag dan ook worden dat de voorgenomen structurele veranderingen in de wegenstructuur in ieder geval een duidelijke verbetering gaan opleveren voor de kern Badhoevedorp.

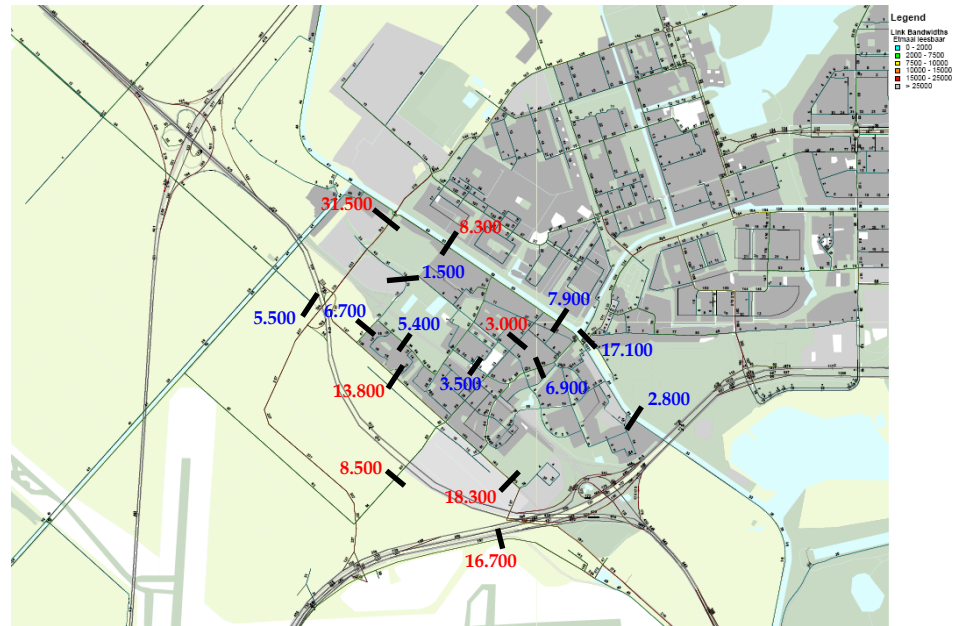
**Afbeelding 4.4**

Intensiteiten 2017 (etmaal) met omlegging A9

Rood = toename t.o.v. 2007

Blauw = afname t.o.v. 2007

Zwart = gelijk t.o.v. 2007



**Tabel 4.6**

Ontwikkeling etmaalbelasting tot 2017 met omlegging A9

Ontwikkeling etmaalbelastingen Badhoevedorp huidige situatie - 2017			
Wegvak	Huidig	2017	Index huidig =100
Amsterdamse Baan	16.600	31.500	190
Sloterbrug	19.200	17.100	89
Burgemeester Amersfoordtlaan	10.200	6.900	68
Robert Kochlaan	10.800	5.400	50
Kamerlingh Onneslaan (t.h.v. Akerdijk)	3.700	4.400	119
Sloterweg	2.600	3.000	115
Zeemanlaan	9.500	3.500	37
Schipholweg noord	13.400	5.500	41
Schipholweg zuid	12.000	18.300	153
Akerdijk	5.000	8.300	166
Nieuwemeerdijk	4.200	2.800	67
Verlengde Amsterdamse Baan (T106)	-	23.700	-

## 4.4

### OPDRACHT VOOR HET VERKEERSSTRUCTUURPLAN BADHOEVEDORP

Samenvattend kan gesteld worden dat de omlegging van de A9 in combinatie met de doortrekking van de Amsterdamse Baan (T106) zeer duidelijk een verbetering tot gevolg heeft voor de leefbaarheid van het dorp. Op vrijwel alle wegverbindingen zullen de verkeersbelastingen afnemen, met uitzondering van de Amsterdamse Baan, Schipholweg en de Sloterweg. Deze gebiedsontsluitingswegen krijgen in de toekomst meer verkeer te verwerken door de infrastructurele wijzigingen. Ook de situatie nabij de Sloterbrug zal in 2017 na realisatie van de genoemde infrastructurele uitbreidingen verbeteren.

Realisatie van het Masterplan centrum Badhoevedorp zal extra verkeer genereren. Dit betreft voornamelijk extern verkeer waardoor de belangrijkste gebiedsontsluitende wegen als de Amsterdamse Baan en de Schipholweg een hogere belasting zullen krijgen. Ook de verkeersbelastingen op de wegen richting het centrum van Badhoevedorp zullen stijgen door de realisatie van het Masterplan centrumgebied.



Echter verwacht wordt dat de situatie 2017 met gerealiseerd Masterplan significant beter zal zijn dan de bestaande situatie (in de tweede paragraaf van het volgende hoofdstuk wordt deze 'referentie' variant beschreven). Deze sterke verbetering zal vooral op de wegen rondom het centrum en langs de Ringvaart manifest zijn. Wel blijven zonder aanvullende maatregelen verkeersproblemen bestaan die een aanpassing c.q. wijziging in de verkeerstructuur en -circulatie rechtvaardigen. Genoemd kunnen worden de Sloterbrug en Burgemeester Amersfoordtlaan, alsook de geconstateerde problemen voor fiets en openbaar vervoer. Deze (resterende) problemen zijn dan ook de opdracht voor het verkeerstructuurplan Badhoevedorp.

# HOOFDSTUK 5

## Varianten

### verkeersstructuur

#### 5.1

##### ALGEMEEN

De omlegging van de A9 en de gebiedsontwikkeling in het centrum van het dorp Badhoevedorp (Masterplan) zijn voor de gemeente Haarlemmermeer aanleiding geweest voor het opstellen van een verkeersstructuurplan. Om te komen tot een goede verkeersstructuur met een gedegen onderbouwing, zijn voor de situatie 2017 met Masterplan diverse modelberekeningen uitgevoerd. In de volgende paragraaf is deze 'referentie' variant (toekomstige situatie met omlegging A9 met programma Masterplan Badhoevedorp) opgenomen.

Als eerste zijn er enkele gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om te kijken hoe het wegennet *reageert* indien ingrijpende maatregelen worden doorgevoerd:

- Analyse 1: knip Sloterbrug.
- Analyse 2: knip Schipholweg.
- Analyse 3: openstellen Oude Haagseweg voor alle verkeer.
- Analyse 4: doortrekken verlengde Amsterdamse Baan naar Loevesteinse Randweg (Schiphol).
- Analyse 5: volledige aansluiting op A4 (in plaats van een halve aansluiting in zuidelijke richting zoals is opgenomen in de voorkeursvariant van Rijkswaterstaat).

Op basis van de resultaten van deze gevoeligheidsanalyses zijn onderstaande varianten gedefinieerd, welke respectievelijk in de derde, vierde en vijfde paragraaf zijn beschreven en geanalyseerd. Met deze varianten is onderzocht wat het effect van de doorgetrokken Amsterdamse Baan en de verlegde A9 is op het verkeer in Badhoevedorp, wat uiteindelijk resulteert in de meest optimale verkeersstructuur voor Badhoevedorp.

- Variant 1: verlegde Schipholweg ten noorden van de omgelegde A9 met één westelijke entree<sup>4</sup> kern Badhoevedorp
- Variant 2: verlegde Schipholweg ten zuiden van de omgelegde A9 met twee westelijke entrees kern Badhoevedorp
- Variant 3: verlegde Schipholweg ten zuiden van de omgelegde A9 met één westelijke entree kern Badhoevedorp

<sup>4</sup> De andere entrees (als bijvoorbeeld de Sloterbrug en de Schipholweg oost) blijven als vanzelfsprekend gehandhaafd.



In de hoofdtekst zijn de autonome ontwikkelingen en de verlegde Schipholweg varianten opgenomen en meer in detail beschreven en geanalyseerd. De doorgerekende varianten zijn vervolgens beoordeeld op basis van de afwikkelingskwaliteit en de mate waarin het doorgaand verkeer door Badhoevedorp geweerd wordt.

5.2

**REFERENTIE VARIANT: TOEKOMSTIGE SITUATIE MET OMLEGGING A9 MET MASTERPLAN – 2017**

Bij de doorrekening van het Masterplan is het programma uitgevoerd, is de capaciteit van de Amsterdamse Baan (T106) aangepast van 2x1-rijstroken naar 2x2-rijstroken en is het afwaarderen van de Nieuwemeerdijk en Schipholweg gerealiseerd. Het realiseren van het Masterplan centrum dat op hoofdlijnen bestaat uit commerciële functies (extra m<sup>2</sup> bvo) en woningbouw (zie ook tabel 4.1) zal extra (auto) mobiliteit gaan genereren. Ten opzichte van 2017 autonoom zullen de etmaalintensiteiten op de hoofdstructuur van Badhoevedorp met maximaal 25 a 30% toenemen. Gezien de functie van deze wegen (Amsterdamse Baan en Schipholweg (zuid)) wordt deze toename beleidsmatig niet als negatief beschouwd. Extra doorgaand verkeer wordt niet gegenereerd door het Masterplan en zal vergelijkbaar zijn met de autonome situatie 2017.

Belangrijker om te constateren is het feit dat de verwachte etmaalintensiteiten in 2017 binnen de kom van Badhoevedorp, na realisatie van het Masterplan, nog steeds merkbaar lager zijn dan in de bestaande situatie 2007 (met uitzondering van de Akerdijk) waarin geen sprake is van een omgeleide A9 en verlengde Amsterdamse Baan (T106). Deze verbetering doet zich voornamelijk voor op de Robert Kockstraat, Zeemanlaan en de wegverbinding langs de Ringvaart (Nieuwemeerdijk). De situatie op en nabij de Sloterbrug is na realisatie van het Masterplan vergelijkbaar met de bestaande situatie (geringe afname).

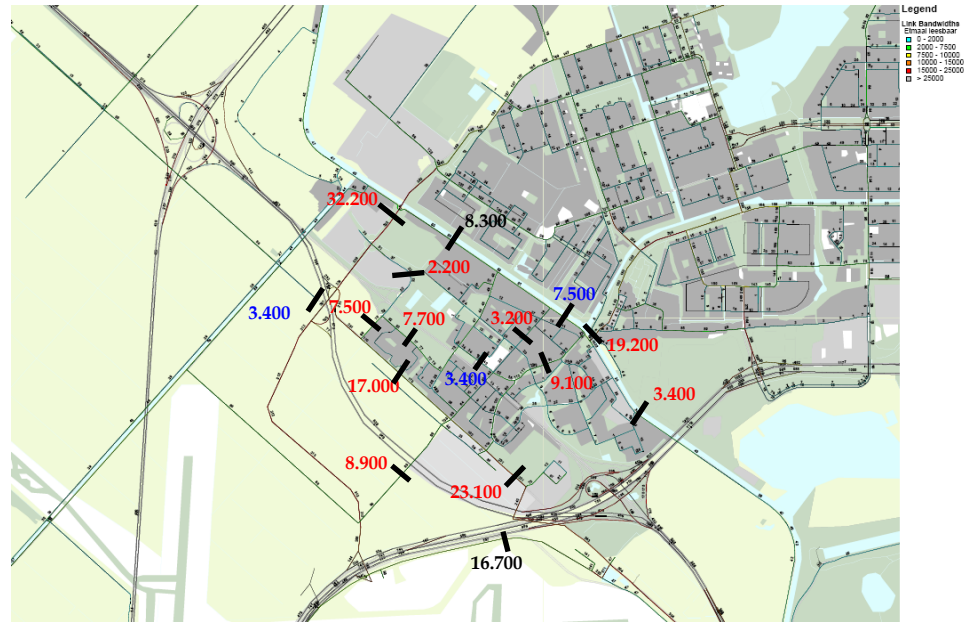
**Tabel 5.1**

Autonome ontwikkelingen tot 2017 met omlegging A9 met Masterplan (referentie variant)

Ruimtelijke ontwikkelingen	Infrastructurele uitbreidingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elzenhof</li> <li>▪ Parkstad Amsterdam</li> <li>▪ Sociaal-economische gegevens autonoom 2017</li> <li>▪ Toevoeging sociaal-economische gegevens uit Masterplan Badhoevedorp (conform scopedocument omlegging A9, zie paragraaf 2.2, tabel 2.1)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Omlegging A9 (zonder boog, voorkeursvariant Rijkswaterstaat);</li> <li>▪ Doortrekking Amsterdamse Baan naar nieuwe aansluiting op A4</li> <li>▪ Realisatie van de Westrandweg (A5)</li> <li>▪ Realisatie tweede Coentunnel</li> <li>▪ Knip Sloterweg ter hoogte van de omgeleide A9 (fietstunnel)</li> </ul>

**Afbeelding 5.1**

Intensiteiten 2017 (etmaal) met omlegging A9, met Masterplan  
 Rood = toename t.o.v. 2017 autonoom<sup>5</sup>  
 Blauw = afname t.o.v. 2017 autonoom  
 Zwart = gelijk t.o.v. 2017 autonoom



**Tabel 5.2**

Ontwikkeling etmaalbelasting tot 2017 met omlegging A9 met programma Masterplan

Ontwikkeling etmaalbelastingen Badhoevedorp huidige situatie - 2017 autonoom - 2017 Masterplan				
Wegvak	Huidig	2017 met omlegging	2017 Masterplan (t.o.v. 2017 autonoom)	Index huidig =100
Amsterdamse Baan	16.600	31.500	32.200 (2%)	194
Sloterbrug	19.200	17.100	19.200 (12%)	100
Burgemeester Amersfoordlaan	10.200	6.900	9.100 (32%)	89
Robert Kochlaan	10.800	5.400	7.700 (43%)	71
Kamerlingh Onneslaan	3.700	4.400	4.400	119
Sloterweg	2.600	3.000	3.200 (7%)	123
Zeemanlaan	9.500	3.500	3.400 (-3%)	36
Schipholweg noord	13.400	5.500	3.400 (-38%)	25
Schipholweg zuid	12.000	18.300	23.100 (26%)	193
Akerdijk	5.000	8.300	8.300	166
Nieuwemeerdijk	4.200	2.800	3.400 (21%)	81
Verlengde Amsterdamse Baan (T106)	-	23.700	31.300 (32%)	-

**Gevoeligheidsanalyses**

Met de referentie variant als onderlegger zijn een vijftal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om te bepalen hoe het wegennet reageert indien ingrijpende maatregelen worden doorgevoerd. Per gevoeligheidsanalyse is op hoofdlijnen aangegeven wat de mobiliteitseffecten zijn. Het gaat om de volgende analyses:

- 1. Knip op de Sloterbrug
- 2. Knip op de Schipholweg
- 3. Openstellen van de Oude Haagseweg voor alle verkeer (ten oosten van de A4)
- 4. Doortrekken van de Amsterdamse Baan naar de Loevesteinse Randweg
- 5. Volledige aansluiting van de doorgetrokken Amsterdamse Baan/ Loevesteinse Randweg op de A4 (in plaats van een halve aansluiting alleen in zuidelijke richting)

<sup>5</sup> De referentie variant is vergeleken met de variant ‘toekomstige situatie in 2017 inclusief de omlegging van de A9 zonder Masterplan’ zoals beschreven in paragraaf 4.3.

**Tabel 5.3**

Ontwikkeling etmaalbelasting  
gevoeligheidsanalyses  
Rood = toename t.o.v.  
referentievariant  
Groen = afname t.o.v.  
referentievariant  
Zwart = gelijk aan  
referentievariant

Wegvak	Referentie variant	1.	2.	3.	4.	5.
Amsterdamse Baan	32.200	41.600	32.200	32.200	32.300	32.400
Sloterbrug	19.200	0	22.700	18.100	18.800	18.600
Burgemeester Amersfoordtlaan	9.100	3.200	9.800	8.200	9.000	8.900
Robert Kochlaan	7.700	11.000	9.700	7.300	6.900	6.800
Kamerlingh Onneslaan	4.400	6.000	3.800	4.400	4.300	4.300
Sloterweg	3.200	2.800	3.000	3.200	3.200	3.400
Zeemanlaan	3.400	3.400	3.200	3.200	3.200	3.100
Schipholweg noord	3.400	3.400	3.500	3.400	3.400	3.300
Schipholweg zuid	23.100	24.100	7.200	21.300	22.400	22.400
Akerdijk	8.300	6.100	8.400	8.200	8.300	8.200
Nieuwemeerdijk	3.400	3.000	1.800	3.400	3.100	3.000
Verlengde Amsterdamse Baan ( T106 )	31.300	30.800	34.100	30.300	31.600	27.700

De modelplots van de vijf gevoeligheidsanalyses zijn opgenomen in bijlage 2. Uit analyse 1 (knip Sloterbrug) komt naar voren dat de alleen de intensiteiten op de wegen rondom de Sloterbrug (oostelijke deel Akerdijk, noordelijke deel Burgemeester Amersfoordtlaan) afnemen. De intensiteit op de overige wegen neemt door deze afsluiting sterk toe. De knip op de Schipholweg ter hoogte van de A4 (analyse 2) resulteert in een forse afname van de intensiteit op het oostelijke deel van de Schipholweg. Als gevolg van de knip op de Schipholweg is met name op de verlengde Amsterdamse Baan en de Sloterbrug een toename te zien. De conclusie die hieruit getrokken kan worden is dat een knip op de Schipholweg niet perse lagere intensiteiten op het wegennet in de kern van Badhoevedorp tot gevolg heeft. Het doortrekken van de Oude Haagseweg (analyse 3) resulteert in een lagere intensiteit op de gehele Schipholweg. Op de overige wegen in Badhoevedorp wordt een gering verschil verwacht. De doortrekking van de Amsterdamse Baan naar de Loevesteinse Randweg (analyse 4) heeft een beperkt mobiliteitseffect op het wegennet van Badhoevedorp. De Loevesteinse Randweg zal extra verkeer (circa. 3000 motorvoertuigen per etmaal) aantrekken als gevolg van deze koppeling. De intensiteit op de Schipholweg neemt naar verwachting iets af. Een volledige aansluiting van de Amsterdamse Baan/ Loevesteinse Randweg op de A4 (analyse 5) resulteert in een intensiteitstoename op de Amsterdamse Baan. De intensiteit op de Schipholweg neemt af, zij het marginaal. De intensiteiten op de wegen in de kern Badhoevedorp (Burgemeester Amersfoordtlaan, Sloterweg en Kamerlingh Onneslaan) zijn nagenoeg niet aan verandering onderhevig.

Op basis van deze gevoeligheidsanalyse is inzicht verkregen in de mate waarop ingrijpende maatregelen effect hebben op het wegennet van Badhoevedorp. Aan de hand van deze gevoeligheidsanalyses zijn vervolgens een drietal varianten gedefinieerd welke beschreven staan in de volgende paragraaf.

## 5.3

**VARIANT 1: VERLEGDE SCHIPHOLWEG TEN NOORDEN VAN DE A9 MET EEN WESTELIJKE****ENTREE**

In deze variant wordt uitgegaan van een verlegde Schipholweg (nieuwe parallelweg) ten noorden van de omgelegde A9 (binnen de buik van de A9). Daarnaast is in deze variant uitgegaan van een knip op de Zeemanlaan en op de Nieuwemeerdijk om het doorgaande verkeer zoveel mogelijk te weren. De entree van de kern Badhoevedorp vanaf de A9 is via de bestaande Schipholweg (één entree) ontsloten. De overige entrees naar het dorp blijven vanzelfsprekend in stand (Sloterbrug, Schipholweg oost). Tweeduizend El en het zuidelijk deel van de Sloterweg worden niet direct aangesloten op de verlegde Schipholweg. Deze variant is voorzien van een fietsviaduct ter hoogte van de kruising van de Sloterweg met de omgelegde A9. Met deze maatregel wordt sluipverkeer op de Sloterweg voorkomen. Ten oosten van het fietsviaduct komt een aansluiting van de verlegde Schipholweg op de bestaande Schipholweg richting Schiphol. Deze gaat via het bestaande viaduct (dit viaduct gaat over de A4 heen). Er komt een nieuwe noord zuid route aan de oostkant van het centrum en de Kamerlingh Onneslaan wordt doorgetrokken richting de bestaande Schipholweg. In deze variant is niet gekozen voor het doortrekken van de Amsterdamse Baan (T106) naar de Akerdijk. Een dergelijke wijziging heeft namelijk een intensiteittoename op de Akerdijk tot gevolg en levert nauwelijks een verbetering op in het dorp.

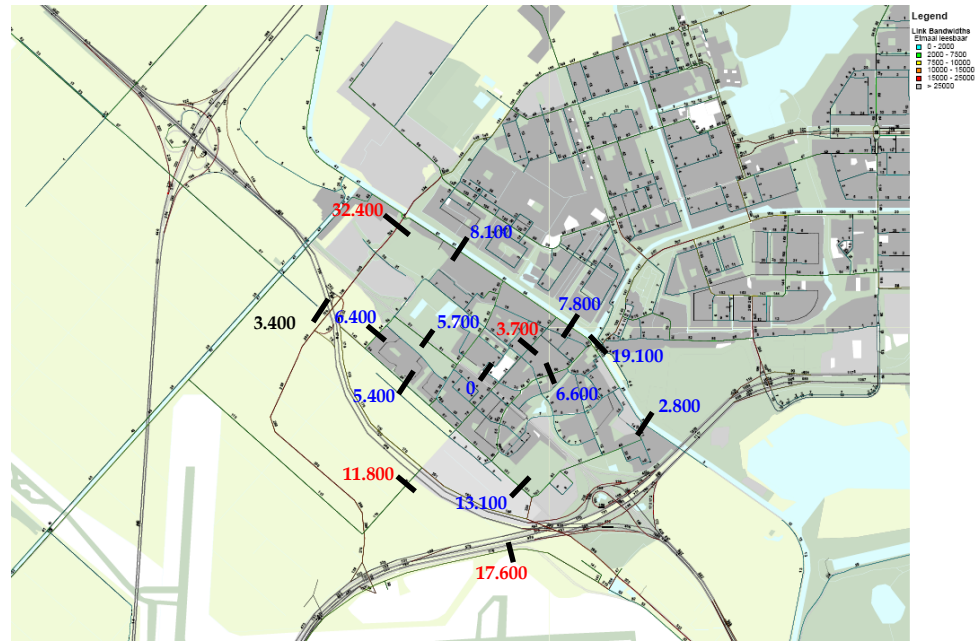
**Tabel 5.4**

Verlegde Schipholweg ten noorden van de A9 (een entree)

Ruimtelijke ontwikkelingen	Infrastructurele uitbreidingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Idem als de referentie variant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Idem als de referentie variant</li> <li>verlegde Schipholweg ten noorden van de A9</li> <li>knip op de Zeemanlaan</li> <li>knip op de Nieuwemeerdijk</li> <li>nieuwe noord zuid route oostelijk van kern Badhoevedorp</li> <li>Kamerlingh Onneslaan doortrekken naar bestaande Schipholweg</li> <li>één westelijke entree (via de bestaande Schipholweg)</li> <li>knip Sloterweg ter hoogte van de omgelegde A9 (fiets tunnel)</li> </ul>

**Afbeelding 5.2**

Intensiteiten verlegde Schipholweg ten noorden van de A9 (etmaal)  
 Rood = toename t.o.v. 2017 Masterplan  
 Blauw = afname t.o.v. 2017 Masterplan  
 Zwart = gelijk t.o.v. 2017 Masterplan



**Tabel 5.5**

Ontwikkeling etmaalbelasting verlegde Schipholweg ten noorden van de A9 (variant 1)

Ontwikkeling etmaalbelastingen Badhoevedorp huidige situatie - 2017 Masterplan - 2017 variant 1				
Wegvak	Huidig	2017 Masterplan	2017 variant 1	Index 2017 Masterplan = 100
Amsterdamse Baan	16.600	32.200	32.400	101
Sloterbrug	19.200	19.200	19.100	99
Burgemeester Amersfoordtlaan	10.200	9.100	6.600	73
Robert Kochlaan	10.800	7.700	5.700	74
Kamerlingh Onneslaan	3.700	4.400	5.400	123
Sloterweg	2.600	3.200	3.700	116
Zeemanlaan	9.500	3.400	0 (knip)	-
Schipholweg noord	13.400	3.400	3.400	100
Schipholweg zuid	12.000	23.100	13.100	57
Akerdijk	5.000	8.300	8.100	98
Nieuwemeerdijk	4.200	3.400	2.800	82
Verlengde Amsterdamse Baan (T106)	-	31.300	29.900	96
Verlegde Schipholweg	-	-	17.000	-

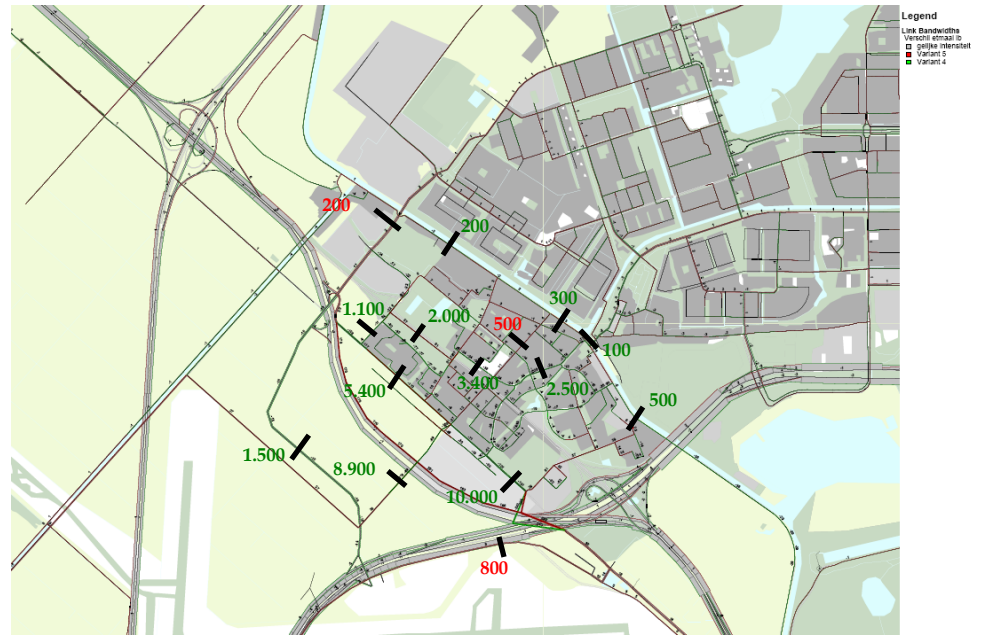
Uit deze variant blijkt dat de (nieuwe) parallelweg, de verlegde Schipholweg (regionale/provinciale weg), veel verkeer trekt. De intensiteit op de bestaande Schipholweg neemt hierdoor sterk af. Dit is wenselijk om de overstekbaarheid van de bestaande Schipholweg te garanderen wat onder andere van belang is voor de bereikbaarheid van de sportvelden die worden verplaatst naar de ruimte in de 'buik' (omsloten door de bestaande Schipholweg en de verlegde Schipholweg), daarbij in het bijzonder denkend aan het overstekende fietsverkeer. De nieuwe noord-zuidweg in Badhoevedorp zorgt voor een grotere verspreiding van het verkeer. Hierdoor neemt de intensiteit op de Burgemeester Amersfoordtlaan af, een gunstige ontwikkeling voor onder andere het langzaam verkeer en de luchtkwaliteit. Het wel of niet realiseren van een knip op de Zeemanlaan heeft vrijwel geen consequenties voor de intensiteit op de dijk. De exacte ligging van deze knip dient bekeken te worden in relatie tot de ontsluiting van het centrum.

**Afbeelding 5.3**

Vershilplot 2017 Masterplan  
versus variant 2017-1

Groen = afname t.o.v. 2017  
Masterplan

Rood = toename t.o.v. 2017  
Masterplan



Wat duidelijk uit deze verschilplot naar voren komt is dat de intensiteiten op bijna alle wegen (met uitzondering van de Amsterdamse Baan, de verlegde Schipholweg, nieuwe noord zuid verbinding ten oosten van de kern en de Kamerlingh Onneslaan) afnemen. Een groot deel van het verkeer wordt aangetrokken door de verlegde Schipholweg, waardoor op een groot deel van het overige wegennet een afname is te zien.

**5.4**

**VARIANT 2: VERLEGDE SCHIPHOLWEG TEN ZUIDEN VAN DE A9 MET TWEE WESTELIJKE ENTREES**

Variante 2 gaat uit van een verlegde Schipholweg (nieuwe parallelweg) ten zuiden van de omgelegde A9 (buiten de 'buik' van de A9). De nieuwe weg kan gecombineerd worden met de verlengde Amsterdamse Baan en sluit aan op de nieuwe aansluiting op de A9. De nieuwe weg behoudt hierbij een provinciaal karakter. Doorgaand verkeer wordt in deze variant nog verder buiten de kern van Badhoevedorp omgeleid. Ook in deze variant is in de kern een nieuwe noord-zuid route aan de oostkant gelegen om het verkeer meer te spreiden. In deze variant zijn twee knippen (Zeemanlaan en Sloterweg) gerealiseerd in het centrum om het centrum autoluwer te maken. De ontsluiting van het centrum vindt dan meer plaats via de oost-west routes dan via de noord-zuid routes. In deze variant is dan ook geen sprake van een doorkoppeling van de Kamerlingh Onneslaan richting de Schipholweg. De knip op de Nieuwemeerdijk is van belang om de dijk te ontlasten en zal in deze variant ook gehandhaafd blijven. De route via Tweeduizend El en het zuidelijk deel van de Sloterweg zal direct aangesloten worden op de nieuwe parallelweg. In deze variant is een knip gelegen op de Sloterweg ten zuiden van de bestaande Schipholweg om het doorgaande verkeer vanaf de A4 door de kern van Badhoevedorp te weren.



**Tabel 5.6**

Verlegde Schipholweg ten zuiden van de A9 (twee entrees)

Ruimtelijke ontwikkelingen	Infrastructurale uitbreidingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Idem als de referentie variant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Idem als de referentie variant</li> <li>verlegde Schipholweg ten zuiden van de A9</li> <li>knip op de Zeemanlaan</li> <li>knip op de Nieuwemeerdijk</li> <li>nieuwe noord zuid route oostelijk van kern Badhoevedorp</li> <li>knip Sloterweg tussen verlegde A9 en bestaande Schipholweg</li> <li>twee westelijke entrees (via bestaande Schipholweg en bestaande 'boog' in de Amsterdamse Baan)</li> <li>knip Lijnderdijk ter hoogte van de toekomstige A5</li> <li>knip Sloterweg ter hoogte van het centrum</li> <li>combineren nieuwe Schipholweg met verlengde Amsterdamse Baan</li> <li>Tweeduizend El geknipt</li> </ul>

**Afbeelding 5.4**

Intensiteiten verlegde Schipholweg ten zuiden van de A9 (etmaal)

Rood = toename t.o.v. 2017 Masterplan

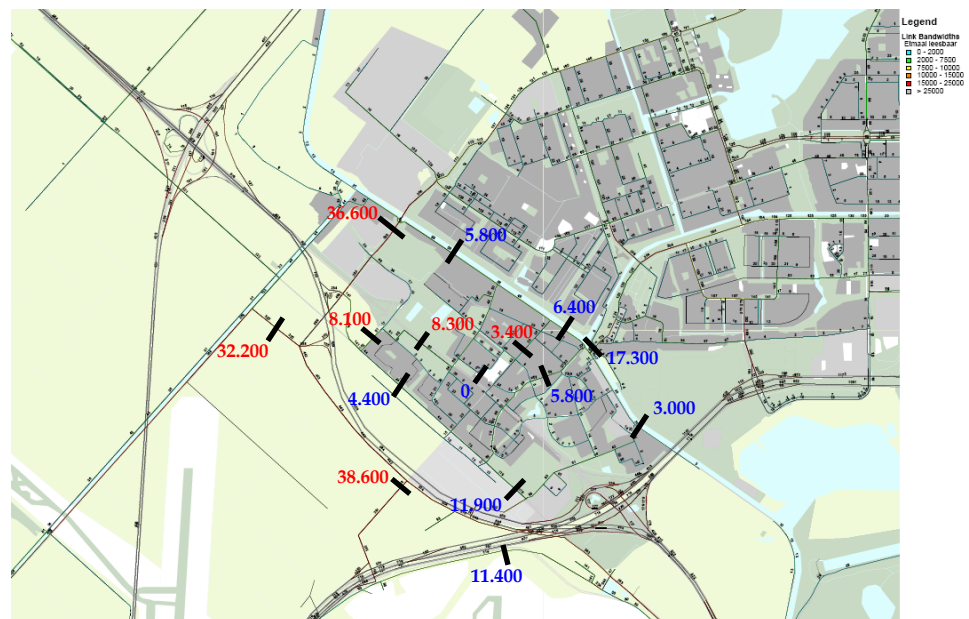
Blauw = afname t.o.v. 2017 Masterplan

Zwart = gelijk t.o.v. 2017 Masterplan

Zwart = gelijk t.o.v. 2017 Masterplan

Zwart = gelijk t.o.v. 2017 Masterplan

Zwart = gelijk t.o.v. 2017 Masterplan



**Tabel 5.7**

Ontwikkeling etmaalbelasting verlegde Schipholweg ten zuiden van de A9 (variant 2)

Ontwikkeling etmaalbelastingen Badhoevedorp huidige situatie - 2017 Masterplan - 2017 variant 2				
wegvak	Huidig	2017 Masterplan	2017 variant 2	Index 2017 Masterplan = 100
Amsterdamse Baan	16.600	32.200	36.600	114
Sloterbrug	19.200	19.200	17.300	90
Burgemeester Amersfoordtlaan	10.200	9.100	5.800	64
Robert Kochlaan	10.800	7.700	8.300	108
Kamerlingh Onneslaan	3.700	4.400	4.600	105
Sloterweg	2.600	3.200	3.400	106
Zeemanlaan	9.500	3.400	0 ( knip )	-
Schipholweg noord	13.400	3.400	32.200	947 ( nieuwe verbinding )
Schipholweg zuid	12.000	23.100	11.900	52
Akerdijk	5.000	8.300	5.800	70
Nieuwemeerdijk	4.200	3.400	3.000	88
Verlengde Amsterdamse Baan ( T106 )	-	31.300	44.300	142
Verlegde Schipholweg	-	-	44.300	-

In deze variant blijkt dat de intensiteiten op de Burgemeester Amersfoordtlaan, de ringdijk en de Schipholweg flink afnemen. Op de overige wegen in het dorp is een lichte toename te verwachten (marginaal).

## 5.5

### **VARIANT 3: VERLEGDE SCHIPHOLWEG TEN ZUIDEN VAN DE A9 MET EEN WESTELIJKE ENTREES**

Ook in deze variant blijkt dat door de realisatie van een nieuwe Schipholweg ten zuiden van de omgelegde A9 de intensiteit op de bestaande Schipholweg sterk afneemt. Overigens is in deze variant uitgegaan van één entree naar het dorp, de entree aan de westzijde via de bestaande Schipholweg. De intensiteit op de Burgemeester Amersfoordtlaan neemt sterk af. Ook in deze variant kan de nieuwe weg gecombineerd worden met de doorgetrokken Amsterdamse Baan en sluit dus aan op de nieuwe aansluiting op de A9 (via het zuidelijke deel van de Sloterweg). De nieuwe weg behoudt hierbij een provinciaal karakter. Deze variant past tevens binnen de visie van Schiphol die de doorgetrokken Amsterdamse Baan nodig heeft als route tussen de nieuwe aansluiting op de A9 en de nieuwe aansluiting op de A4. De route via Tweeduizend El wordt niet aangesloten op de nieuwe parallelweg, maar zal voorzien worden van een knip. In deze variant is ook een knip gelegen op de Sloterweg ten zuiden van de bestaande Schipholweg om het doorgaande verkeer vanaf de A4 via de nieuwe Schipholweg door de kern van Badhoevedorp te weren.



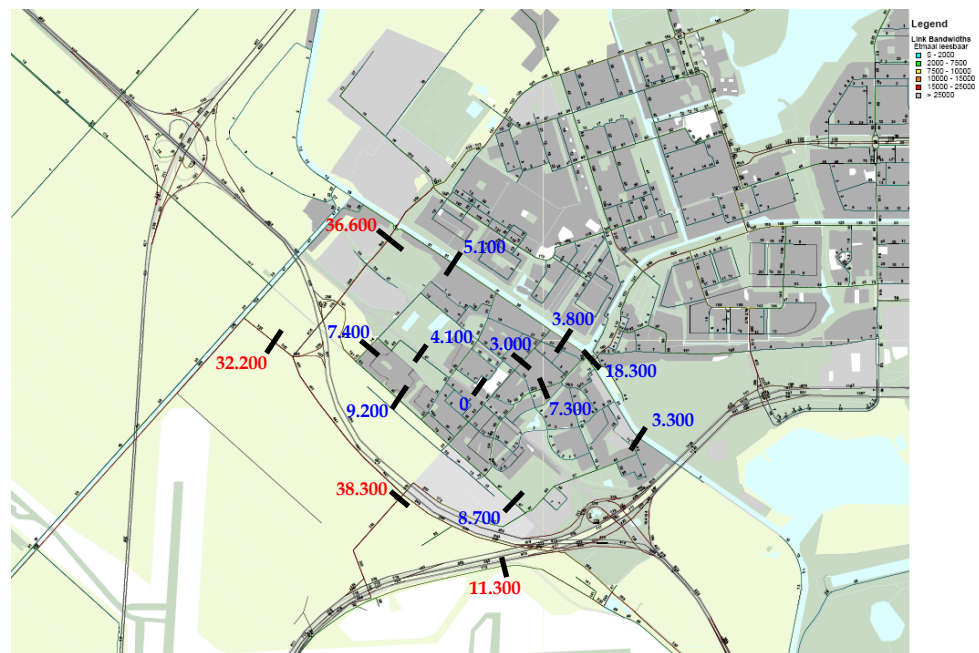
**Tabel 5.8**

Verlegde Schipholweg ten zuiden van de A9 (een westelijke entree)

Ruimtelijke ontwikkelingen	Infrastructurale uitbreidingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Idem als de referentie variant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Idem als de referentie variant</li> <li>verlegde Schipholweg ten zuiden van de A9 met één westelijke entree</li> <li>knip Zeemanlaan</li> <li>knip Nieuwemeerdijk</li> <li>nieuwe noord zuid route oostelijk van kern Badhoevedorp</li> <li>knip Sloterweg tussen verlegde A9 en bestaande Schipholweg</li> <li>knip Tweeduizend El</li> <li>knip Lijnderdijk ter hoogte van de toekomstige A5</li> <li>doortrekking Kamerling Onneslaan</li> <li>instellen éénrichtingsverkeer dijk (tussen Sloterbrug en Sloterweg)</li> <li>combineren nieuwe Schipholweg met verlengde Amsterdamse Baan</li> </ul>

**Afbeelding 5.5**

Intensiteiten verlegde Schipholweg ten zuiden van de A9 (etmaal)  
 Rood = toename t.o.v. 2017 Masterplan  
 Blauw = afname t.o.v. 2017 Masterplan  
 Zwart = gelijk t.o.v. 2017 Masterplan



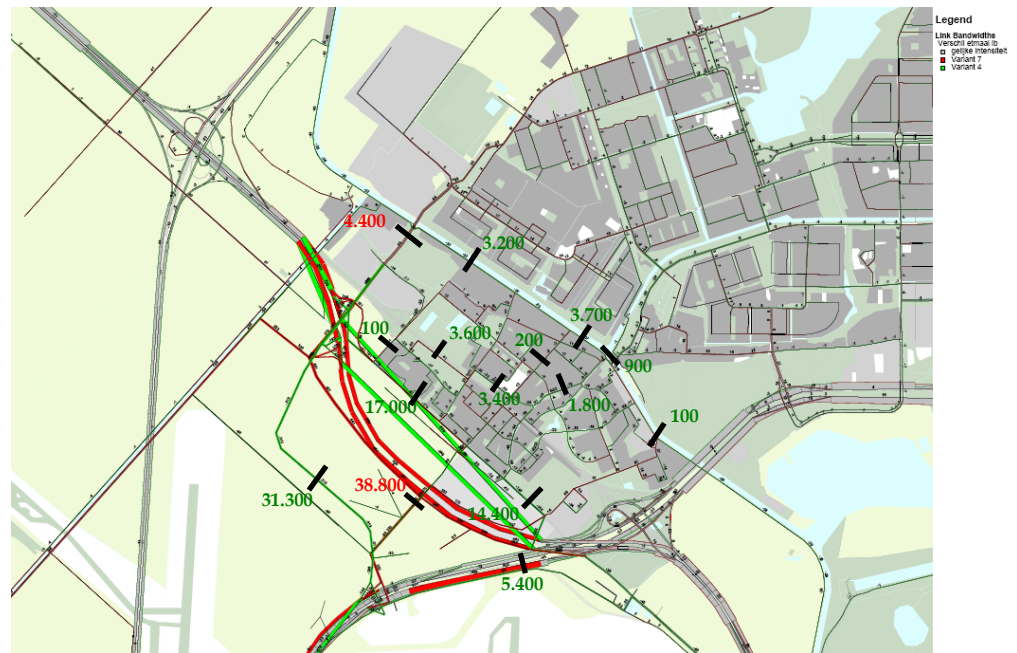
**Tabel 5.9**

Ontwikkeling etmaalbelasting verlegde Schipholweg ten zuiden van de A9 (variant 3)

Ontwikkeling etmaalbelastingen Badhoevedorp huidige situatie - 2017 Masterplan - 2017 variant 3				
Wegvak	Huidig	2017 Masterplan	2017 variant 3	Index 2017 Masterplan = 100
Amsterdamse Baan	16.600	32.200	36.600	114
Sloterbrug	19.200	19.200	18.300	95
Burgemeester Amersfoordtlaan	10.200	9.100	7.300	80
Robert Kochlaan	10.800	7.700	4.100	53
Kamerlingh Onneslaan	3.700	4.400	3.300	75
Sloterweg	2.600	3.200	3.000	94
Zeemanlaan	9.500	3.400	0 (knip)	-
Schipholweg noord	13.400	3.400	32.200	947 (nieuwe verbinding)
Schiphol.weg zuid	12.000	23.100	8.700	38
Akerdijk	5.000	8.300	5.100	61
Nieuwemeerdijk	4.200	3.400	3.300	97
Doorgetrokken T106	-	31.300	44.100	141
Verlegde Schipholweg	-	-	44.100	-

**Afbeelding 5.6**

Vershilplot 2017 Masterplan versus variant 2017-3  
 Groen = afname t.o.v. 2017 Masterplan  
 Rood = toename t.o.v. 2017 Masterplan



Op basis van deze verschilplot kan de conclusie getrokken worden dat de intensiteit op de meeste wegen in deze variant afneemt. Op de Amsterdamse Baan en de verlegde Schipholweg nemen de intensiteiten flink toe. In afbeelding 5.6 is ook een intensiteittoename te zien op de nieuwe noord zuid verbinding aan de oostzijde van de kern.

## 5.6

### DE KEUZE VOOR HET VERKEERSSTRUCTUURPLAN

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat de variant met een verlegde Schipholweg (nieuwe parallelweg) ten zuiden van de omgelegde A9 met een entree ten westen van de kern verkeerskundig de voorkeur geniet (variant beschreven in paragraaf 5.5).

In deze variant is duidelijk zichtbaar dat de intensiteit op de bestaande Schipholweg het meest afneemt en de nieuwe Schipholweg (parallelweg) juist behoorlijk toeneemt. Ook in de kern Badhoevedorp is een afname te zien van de verkeersintensiteiten. In deze voorkeursvariant is eenrichtingsverkeer ingesteld op de dijk tussen de Burgemeester Amersfoordtlaan en de Sloterweg, waardoor een afname te zien is op de Akerdijk. Bovendien kan met een dergelijke circulatiemaatregel de verkeersafwikkeling ter hoogte van de Sloterbrug verbeterd worden (bijvoorbeeld door het instellen van langere groentijden). Bij één entree moeten op alle andere mogelijke alternatieve routes (als de Robert Kochstraat) forse ingrepen verricht worden om te voorkomen dat deze wegen gebruikt worden door het doorgaande verkeer. Een hoge weerstand op de (verlegde) Robert Kochstraat (30 km/uur) zou het verkeer moeten dwingen via de bestaande Schipholweg te rijden. In het volgende hoofdstuk wordt verder ingegaan op deze voorkeursvariant.

# 6 Verkeersstructuurplan

## Badhoevedorp

### 6.1

#### **ALGEMEEN**

Na de variantenstudie (hoofdstuk 4 en 5) is op basis van gesprekken met de werkgroep, de projectgroep en de klankbordgroep een aantal verfijningen aangebracht op de variant 'verlegde Schipholweg ten zuiden van de omgelegde A9'. Deze variant kwam als 'beste' naar voren in de studie en dat werd in de diverse gesprekken ook onderstreept. Het gaat om de volgende verfijningen:

- Ligging van de verlegde Schipholweg in relatie tot A9 en Amsterdamse Baan (binnen of buiten de buik: programma en functie).
- Entree van Badhoevedorp (één of twee aansluitingen in relatie tot centrum en woonwijk).
- Ontsluiting van het centrum (autoluw maar wel bereikbaar) in relatie tot de entree, de ligging van de parkeerplaatsen en de interne verkeersstructuur.
- Verdere ontlasting van de dijk door extra maatregelen in de vorm van knip op de Lijnderdijk ter hoogte van de toekomstige rijksweg A5 in combinatie met het instellen van eenrichtingsverkeer op de dijk.
- Barrières fietsverkeer opheffen en verdichting van het fietsnetwerk.
- Aandacht voor de problematiek rond de Sloterbrug.
- Invloedsgebied openbaar vervoer vergroten (verdichting).
- Aandacht voor de ontsluiting van Lijnden.

De bestudering van deze aandachtspunten heeft uiteindelijk geleid tot een optimale variant. Deze is hieronder beschreven aan de hand van de verkeersstructuren voor auto, fiets en openbaar vervoer en doorgerekend met het gemeentelijke verkeersmodel. Verder is aangegeven welke maatregelen nodig zijn om het voorstel te realiseren en tegen welke (indicatieve) kosten.

### 6.2

#### **AUTOSTRUCTUUR**

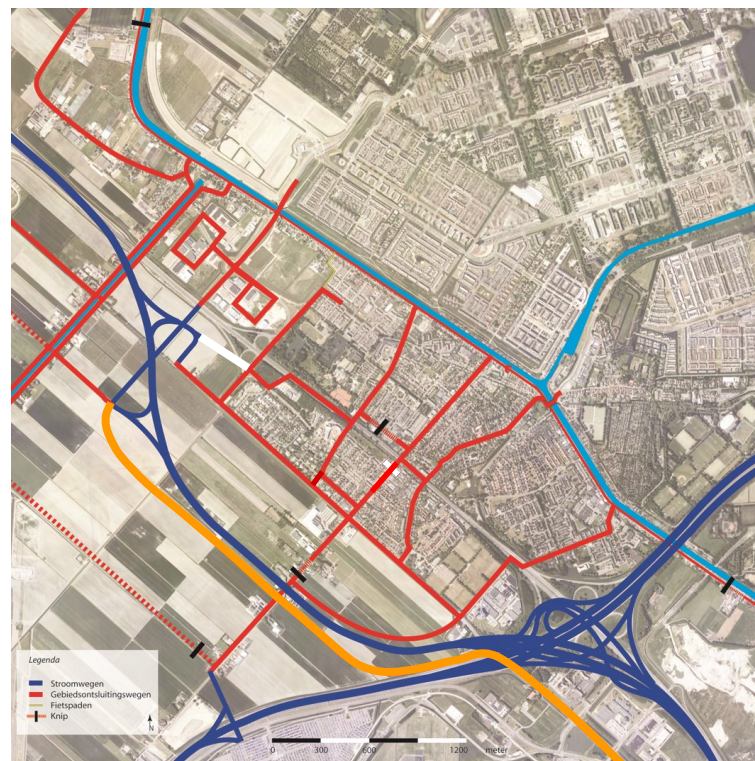
Kenmerken verkeersstructuur auto:

- Gebaseerd op stedenbouwkundig concept (één entree via mooie laan en geen extra entree via bedrijventerrein) en verkeerskundige analyse.
- Entree Badhoevedorp via bestaande Schipholweg (mooie laan, 50 km/uur).
- Hoge weerstand op de (verlegde) Robert Kochstraat (30 km/uur) om verkeer te dwingen via de bestaande Schipholweg te rijden.
- Kamerlingh Onneslaan doortrekken naar de bestaande Schipholweg.
- Anjersingel doortrekken naar de bestaande Schipholweg via de Amsterdamse Baan.

- Maatregelen op de Sloterweg ter hoogte van centrum nader te bepalen.
- Knip Zeemanlaan is wenselijk om doorgaand verkeer te weren.
- Eenrichtingsverkeer op de dijk tussen Burgemeester Amersfoordtlaan en Sloterweg voor de verbetering van de verkeersafwikkeling nabij de Sloterbrug.
- Knip op de Nieuwemeerdijk ter hoogte van de A4 en op de Lijnderdijk ter hoogte van de toekomstige rijksweg A5. Routes tussen Zwanenburg en Badhoevedorp/A9 verlopen via de Schipholweg en Hoofdweg. Deze route wordt drukker maar door de 'uitgevouwen paperclip' van de A9 ontstaat een betere verkeerssituatie bij de Hoofdvaart. Van de drukke zesprong wordt een zware tak opgeheven waardoor de verkeersafwikkeling soepeler kan verlopen.
- Knip Sloterweg ten noorden van de A9 en ten zuiden van het Dorint Hotel om doorgaand verkeer richting centrum te voorkomen.
- Nieuwe ontsluitingsweg Badhoevedorp-zuidoost (Sloterweg - Schuilhoeve).
- Oplossing T106 en verlegde Schipholweg gecombineerd conform de voorkeursvariant van de omlegging A9 (startnotitie MER).
- Aansluiting A9 ('paperclip') uitgevouwen door verleggen route Amsterdamse Baan - Hoofdweg Oostzijde in zuidelijke richting. Hierdoor blijven de routes van en naar Hoofddorp in tact.
- Tweeduizend El kan worden opgeheven voor doorgaand verkeer.
- Aansluiting A9 in compactere vorm wordt nader onderzocht.
- Alternatieve route voor de Raasdorperweg wordt nader onderzocht in samenhang met de verdere ontwikkeling van het betreffende gebied en de verplaatsingsmogelijkheden van specifieke bedrijven.

#### Afbeelding 6.1

Autostructuur optimale variant





De 'bogen' zijn in deze variant ook mogelijk maar minder logisch (bovendien is dit niet de voorkeursvariant van Rijkswaterstaat) aangezien er nu gebruik wordt gemaakt van de verlengde Amsterdamse Baan (T106) in combinatie met de aansluiting op de A4. Schiphol wil graag een volledige aansluiting op de A4; dit is mogelijk door de aansluiting op de parallelweg van Schiphol aan te sluiten rekening houdend met de Schipholtunnel (is wel te realiseren). De kleine boog kent een snelheid van 50 km/uur en de grote boog kent een snelheid van 70 km/uur. De grote boog gaat over de A4 en de A9 heen. De parallelweg gaat onder de grote boog door en over de kleine boog heen. Het bestaande viaduct blijft gehandhaafd, eventueel alleen voor fiets en openbaar vervoer.

De nieuwe aansluiting op de A9 handhaven op de huidige locatie is wenselijk omdat er veel verkeer vanuit Amsterdam richting de aansluiting rijdt. Indien deze aansluiting meer naar het oosten komt te liggen, is de kans op sluipverkeer via Badhoevedorp richting de A9 weer groter. De fietstunnel onder de A9 door wordt in deze variant ook voor gemotoriseerd verkeer opengesteld. Hiermee dient in de maatvoering rekening te worden gehouden.

## 6.3

### **OV STRUCUUR**

Kenmerken openbaar vervoer structuur:

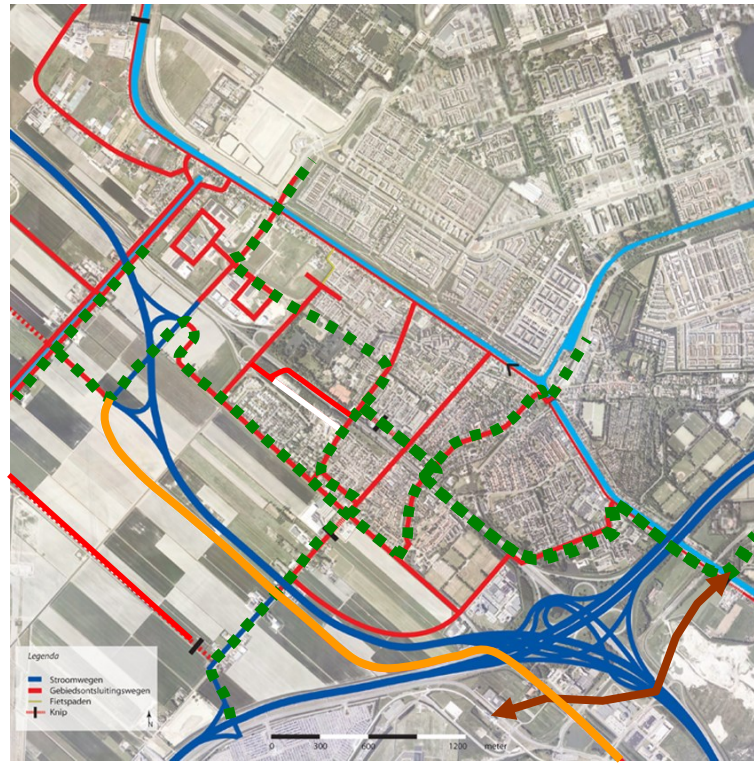
- Centrale busroute via oude tracé van de A9 zorgt voor groot invloedsgebied.
- Betere ontsluiting van Lijnden.
- Busverkeer beter verdeeld over de drie bruggen (Amsterdamse Baan, Sloterbrug en Oude Haagseweg).
- Kortsluiting busroutes naar Oude Haagseweg en busbaan Loevesteinse Randweg nader onderzoeken; dit kan aantrekkelijk zijn als snelle route richting Schiphol.
- Belangrijke relaties zijn voorzien van buslijn.
- Met de inpassing van route toekomstige metro wordt rekening gehouden.
- Een eventuele halte/station wordt vooralsnog niet ingepland maar zal worden bezien in het geheel van de toekomstige (regionale) ontwikkelingen (eventueel doortrekken tram richting eindhalte). Dit zorgt voor een snelle relatie richting Amsterdam Zuid/WTC of Amsterdam CS met een mogelijke doorkoppeling richting Almere.
- Aandacht voor inpassing van de OV lijnen ter hoogte van Nieuwe Meer in combinatie met de Oude Haagseweg.

Door bovenstaande openbaar vervoer structuren door te voeren wordt een veel groter deel van Badhoevedorp beter bediend. Het openbaar vervoer zal door deze maatregelen een aantrekkelijker alternatief worden (modal split), wat een positieve uitwerking zal hebben op het autogebruik.

In afbeelding 6.3 is de optimale openbaar vervoer structuur zichtbaar. De groene lijnen stellen de nieuwe busroutes voor, de bruine lijn is de kortsluiting van de busroutes op de Oude Haagseweg en de busbaan op de Loevesteinse Randweg (deze laatste verbinding dient nader onderzocht te worden, dit kan namelijk een heel aantrekkelijk alternatief zijn als snelle route richting Schiphol).

**Afbeelding 6.3**

OV structuur optimale variant

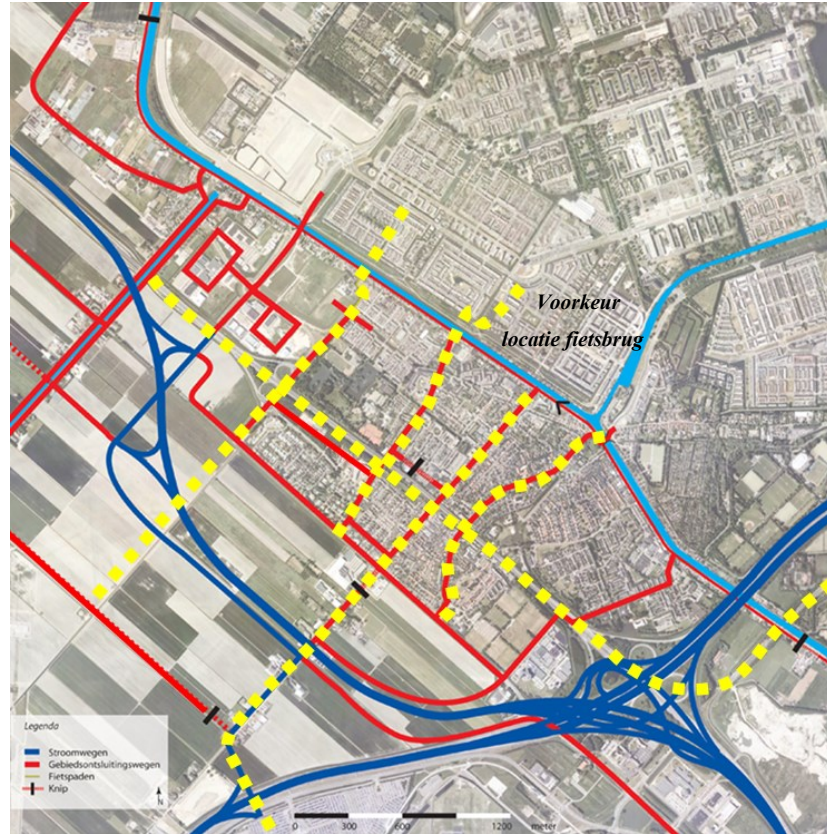
**6.4****FIETSSTRUCTUUR**

Kenmerken fietsstructuur:

- Verdichting van het fietsnetwerk (binnen de bebouwde kom een maaswijdte van 400 meter en buiten de bebouwde kom een maaswijdte van 1000 meter).
- Centrale fietsroute via oude tracé A9 zorgt voor snelle, directe fietsroutes naar centrum.
- Extra fietsbruggen over ringvaart voor de verfijning van de onderlinge fietsrelaties tussen Badhoevedorp en stadsdelen Sloten/Osdorp e.v. Ook kortere routes naar de tramhaltes in Sloten en Osdorp zijn mogelijk.
- Aandacht oversteekbaarheid bestaande Schipholweg en van de noord zuid routes.
- Onderscheid maken in lokale en regionale fietsroutes.
- De route via het knooppunt Badhoevedorp dient nader onderzocht te worden, eventueel in combinatie met openbaar vervoer.

**Afbeelding 6.4**

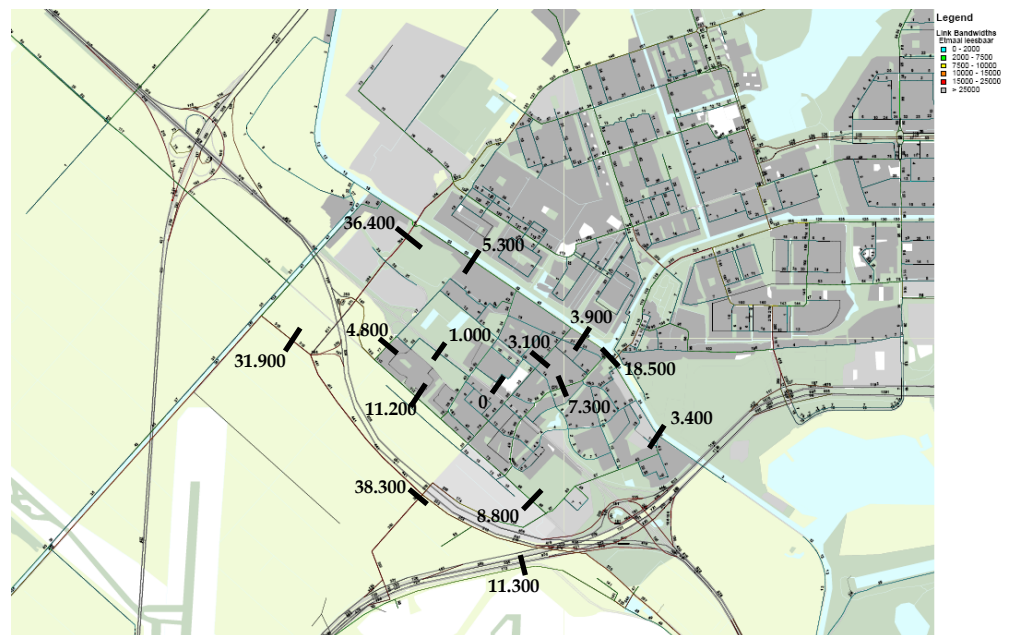
Fietsstructuur optimale variant



In de afbeeldingen 6.5, 6.6 en 6.7 zijn respectievelijk de etmaalintensiteiten en de selected links op de bruggen (Amsterdamse Baan en Slotterbrug) van de voorkeursvariant weergegeven.

**Afbeelding 6.5**

Intensiteiten voorkeursvariant 2017.





**Afbeelding 6.6**

Selected links bruggen  
Ringvaart voorkeurs variant



Wat duidelijk uit deze plots naar voren komt is dat het aandeel doorgaand verkeer door Badhoevedorp zeer gering is. Op de Sloterbrug is sprake van minder dan 5% doorgaand verkeer. In de huidige situatie is gebleken is dat circa 25 - 30% op de bruggen geen herkomst en bestemming Badhoevedorp heeft, hiervan is ongeveer 15% gericht op de A9. Er kan dus gesteld worden dat de gewenste verkeersstructuur zowel een substantiële intensiteitafname alsmede een afname van de hoeveelheid doorgaand verkeer door Badhoevedorp laat zien.

**6.5****MAATREGELEN (VOOR EN NA 2017)**

Op de volgende drie pagina's zijn de maatregelen voor de auto, het openbaar vervoer en de fiets uiteengezet. Hierin is onderscheid gemaakt in maatregelen te nemen op de korte termijn (voor 2017) en op de lange termijn (na 2017).

## 6.5.1

### WENSBEELD VERKEERSSTRUCTUUR 2020 MASTERPLAN AUTO



## 6.5.2

### WENSBEELD VERKEERSSTRUCTUUR 2020 MASTERPLAN OPENBAAR VERVOER

### 6.5.3

#### WENSBEELD VERKEERSSTRUCTUUR 2020 MASTERPLAN FIETSVERKEER

## Overzicht varianten verkeersstructuurplan Badhoevedorp

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de verschillende varianten welke in deze rapportage geanalyseerd zijn. Alle varianten zijn doorgerekend conform de voorkeursvariant knooppunt Badhoevedorp (Rijkswaterstaat): zonder bogen in het knooppunt A4/ A9. In de volgende bijlage (2) zijn de modelplots van onderstaande varianten weergegeven. De voorkeursvariant voor het verkeersstructuurplan Badhoevedorp is variant nummer 8.

### **Autonoom**

Nr.	Variant	Infrastructurele wijzigingen	Sociaal-economische gegevens
1.	2010 zonder omlegging A9	Wegenstructuur 2010 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nieuwe aansluiting A4 ter hoogte van Bennebroekerweg (Hoofddorp)</li> <li>▪ omgeleide N201 (Hoofddorp)</li> </ul>	seg's autonoom 2010 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ elzenhof</li> <li>▪ parkstad Amsterdam</li> </ul>
2.	2017 zonder omlegging A9	Wegenstructuur 2017 met: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nieuwe aansluiting A4 ter hoogte van Bennebroekerweg (Hoofddorp)</li> <li>▪ omgeleide N201 (Hoofddorp)</li> <li>▪ spitsstroken A9 weerszijden</li> <li>▪ twee fly-overs knooppunt A9/ A4</li> <li>▪ knip Lijnderdijk t.h.v. A5</li> <li>▪ knip Nieuwemeerdijk t.h.v. A4</li> </ul>	seg's autonoom 2017
3.	2017 met omlegging A9 zonder Masterplan Badhoevedorp	Wegenstructuur 2017 met: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ omlegging A9 (zonder boog);</li> <li>▪ doortrekking Amsterdamse Baan naar nieuwe aansluiting op A4</li> <li>▪ realisatie van de Westrandweg (A5)</li> <li>▪ realisatie tweede</li> </ul>	seg's autonoom 2017

Nr.	Variant	Infrastructurele wijzigingen	Sociaal-economische gegevens
		Coentunnel <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ knip Sloterweg ter hoogte van de omgelegde A9 (fietstunnel)</li> </ul>	

**Varianten**

Nr.	Variant	Infrastructurele wijzigingen	Sociaal-economische gegevens
4.	Referentie 2017 met omlegging A9 met Masterplan Badhoevedorp  <b>Is hetzelfde als nr. 3 maar dan met extra seg's behorende tot Masterplan</b>	Idem als autonoom 2017 met omlegging A9	Toevoeging seg's uit Masterplan Badhoevedorp (conform scopedocument omlegging A9)
4 a.	Gevoeligheidsanalyse 1 met knip op de Sloterbrug  <b>Is hetzelfde als nr. 4 maar dan met knip Sloterbrug</b>	Idem als referentie 2017 (nr. 4) aangevuld met: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ knip op de Sloterbrug</li> </ul>	Toevoeging seg's uit Masterplan Badhoevedorp
4 b.	Gevoeligheidsanalyse 2 met knip op de Schipholweg  <b>Is hetzelfde als nr. 4 maar dan met knip Schipholweg</b>	Idem als referentie 2017 (nr. 4) aangevuld met: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ knip op de Schipholweg t.h.v. A4</li> </ul>	Toevoeging seg's uit Masterplan Badhoevedorp
4 c.	Gevoeligheidsanalyse 3 met openstelling Oude Haagseweg voor al het autoverkeer  <b>Is hetzelfde als nr. 4 maar dan met opstelling Oude Haagseweg</b>	Idem als referentie 2017 (nr. 4) aangevuld met: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ openstellen Oude Haagseweg voor alle verkeer (doortrekken naar Schipholweg)</li> <li>▪ herstellen verbinding Nieuwemeerdijk</li> </ul>	Toevoeging seg's uit Masterplan Badhoevedorp
4 d.	Gevoeligheidsanalyse 4 met doortrekking Amsterdamsebaan naar Loevesteinse Randweg  <b>Is hetzelfde als nr. 4 maar dan met doortrekking Amsterdamse baan naar Loevesteinse Randweg</b>	Idem als referentie 2017 (nr. 4) aangevuld met: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ doortrekken Amsterdamse Baan naar Loevesteinse Randweg</li> <li>▪ herstellen verbinding Nieuwemeerdijk</li> </ul>	Toevoeging seg's uit Masterplan Badhoevedorp
4 e.	Gevoeligheidsanalyse 5 met volledige aansluiting op A4  <b>Is hetzelfde als nr. 4 maar dan met volledige aansluiting op A4</b>	Idem als referentie 2017 (nr. 4) aangevuld met: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ volledige aansluiting op/ bij A4 (i.p.v. halve aansluiting alleen in zuidelijke richting)</li> </ul>	Toevoeging seg's uit Masterplan Badhoevedorp
5.	Variant 2017 – 1	Referentie 2017 (nr. 4)	Toevoeging seg's uit

Nr.	Variant	Infrastructurele wijzigingen	Sociaal-economische gegevens
	<p><b>Is hetzelfde als nr. 4, maar met VSP netwerk aanpassingen</b></p>	<p>aangevuld met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verlegde Schipholweg ten noorden van de A9</li> <li>▪ knip op de Zeemanlaan</li> <li>▪ knip op de Nieuwemeerdijk</li> <li>▪ nieuwe noord zuid route oostelijk van kern Badhoevedorp</li> <li>▪ Kamerlingh Onneslaan doortrekken naar bestaande Schipholweg</li> <li>▪ één westelijke entree (via de bestaande Schipholweg)</li> <li>▪ knip Sloterweg ter hoogte van de omgelegde A9 (fietstunnel)</li> </ul>	<p>Masterplan Badhoevedorp</p>
6.	<p>Variant 2017 – 2</p> <p><b>Is hetzelfde als nr. 4, maar met VSP netwerk aanpassingen</b></p>	<p>Referentie 2017 (nr. 4) aangevuld met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verlegde Schipholweg ten zuiden van de A9</li> <li>▪ knip op de Zeemanlaan</li> <li>▪ knip op de Nieuwemeerdijk</li> <li>▪ nieuwe noord zuid route oostelijk van kern Badhoevedorp</li> <li>▪ knip Sloterweg tussen verlegde A9 en bestaande Schipholweg</li> <li>▪ twee westelijke entrees (via bestaande Schipholweg en bestaande 'boog' in de Amsterdamse Baan</li> <li>▪ knip Lijnderdijk t.h.v. A5</li> <li>▪ knip Sloterweg ter hoogte van het centrum</li> <li>▪ combineren nieuwe Schipholweg met verlengde Amsterdamse Baan</li> <li>▪ Tweeduizend El geknipt</li> </ul>	<p>Toevoeging seg's uit Masterplan Badhoevedorp</p>



Nr.	Variant	Infrastructurele wijzigingen	Sociaal-economische gegevens
		<ul style="list-style-type: none"> <li>verplaatsen verbinding Sloteweg/ verlegde Schipholweg in oostelijke richting</li> </ul>	
7.	Variant 2017 - 3  <b>Is hetzelfde als nr. 4, maar met VSP netwerk aanpassingen</b>	Referentie 2017 (nr. 4) aangevuld met: <ul style="list-style-type: none"> <li>verlegde Schipholweg ten zuiden van de A9 met één westelijke entree</li> <li>knip Zeemanlaan</li> <li>knip Nieuwemeerdijk</li> <li>nieuwe noord zuid route oostelijk van kern Badhoevedorp</li> <li>knip Sloteweg tussen verlegde A9 en bestaande Schipholweg</li> <li>knip Tweeduizend El</li> <li>knip noordwestelijke deel van de Lijnderdijk t.h.v. A5</li> <li>doortrekking Kamerling Onneslaan</li> <li>verbinding Sloteweg centrum herstellen</li> <li>instellen éénrichtingsverkeer dijk (tussen Sloterbrug en Sloteweg)</li> </ul>	Toevoeging seg's uit Masterplan Badhoevedorp

**Verkeersstructuurplan auto (voorkeursvariant)**

Nr.	Variant	Infrastructurele wijzigingen	Sociaal-economische gegevens
8.	Voorkeursvariant verkeersstructuurplan (stedenbouwkundige variant)  <b>Is hetzelfde als nr. 4, maar met VSP netwerk aanpassingen</b>	Referentie 2017 (nr. 4) aangevuld met: <ul style="list-style-type: none"> <li>verlegde Schipholweg ten zuiden van de A9 met één westelijke entree</li> <li>knip Zeemanlaan</li> <li>knip Nieuwemeerdijk/ Lijnderdijk</li> <li>nieuwe noord zuid route oostelijk van kern Badhoevedorp</li> </ul>	Toevoeging seg's uit Masterplan Badhoevedorp

Nr.	Variant	Infrastructurele wijzigingen	Sociaal-economische gegevens
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ knip Sloteweg tussen verlegde A9 en bestaande Schipholweg</li> <li>▪ knip Tweeduizend El</li> <li>▪ doortrekken Kamerlingh Onneslaan naar bestaande Schipholweg</li> <li>▪ instellen éénrichtingsverkeer dijk (tussen Sloterbrug en Sloteweg)</li> </ul>	

## Modelplots

In deze bijlage zijn conform de nummering van de varianten in bijlage 1 de volgende modelplots opgenomen:

- Etmaalintensiteit
- I/C verhouding ochtendspits
- I/C verhouding avondspits

Voor de varianten 5 tot en met 9 zijn tevens verschilplots toegevoegd voor de etmaalintensiteiten.

## COLOFON

## VERKEERSSTRUCTUURPLAN BADHOEVEDORP

**OPDRACHTGEVER:**

GEMEENTE HAARLEMMERMEER

**STATUS:**

Definitief

**AUTEUR:**

drs. H.J. Bult  
ing. B.J. Zandhuis

**GECONTROLEERD DOOR:**

ing. B.J. Zandhuis

**VRIJGEGEVEN DOOR:**

ir. C.J.L. Cluitmans

23 juni 2008  
110634/CE7/0N2/000136

ARCADIS Ruimte & Milieu BV  
Beaulieustraat 22  
Postbus 264  
6800 AG Arnhem  
Tel 026 3778 911  
Fax 026 4457 549  
www.arcadis.nl  
Handelsregister 30134230

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.