

REGIOAKKOORD Masterplan N201+

4 november 2002

VOORWOORD EN STATUS REGIOAKKOORD N201+

Al meer dan 40 jaar wordt in onze regio gesproken over de omlegging van de N201 tussen Haarlemmermeer en Vinkeveen. De huidige weg doorsnijdt de woonkernen van Aalsmeer, Uithoorn en Amstelhoek en is één van de drukste provinciale wegen van Nederland.

De *bereikbaarheid* van de woon- en werkomgeving vormt een groot probleem: files en oponthoud zijn aan de orde van de dag, mede door het vele zware vrachtverkeer. Evenzeer wordt de *leefbaarheid* in de regio ernstig gehinderd, door stank- en geluids-overlast en barrièrewerking van de weg. Door de drukte op de N201 en - als gevolg daarvan - sluipverkeer door woonwijken ontstaan talloze ongelukken en loopt de *veiligheid* van onze inwoners gevaar.

De huidige N201 vormt een belangrijke hindernis voor onze leefomgeving en een verdere economische ontwikkeling van deze sterke regio.

Na de PPS-Haikbaarheidsstudie van 2000 hebben de betrokken overheden zich verenigd in de Bestuursovereenkomst van 7 mei 2001, met als doel

“ de op het project N201-plus betrekking hebbende delen van de IGGV (Inter-Gemeentelijke Gebieds-Visie) in concrete acties te vertalen om te komen tot de realisatie van het project N201-plus door middel van een, bij voorkeur publiek-private samenwerking, of een daaraan – qua financieel resultaat en slagvaardigheid – gelijkwaardige samenwerkingsstructuur” (onderstreping toegevoegd).

De Stuurgroep N201+ legt met dit Regioakkoord het resultaat vast van het werk, dat het afgelopen jaar onder de werking van deze Bestuursovereenkomst is verricht. Het biedt de gelegenheid om een einde te maken aan een meer dan 40-jaar durende discussie. Aanpak van de weg betekent concreet bijdragen aan een substantiële verbetering van de kwaliteit van onze leefomgeving. Allerlei opties zijn onderzocht, marginale aanpassingen bieden geen oplossing. Voor het eerst in 40 jaar zitten de bestuurders van de publieke partijen op één lijn. De gemeente Amstelveen kan zich als enige niet in het Regioakkoord vinden, tot teleurstelling van de overige partijen. Wij zijn ervan overtuigd dat nu niets doen, de besluitvorming over de N201 wederom enkele jaren naar achteren zal schuiven. Niets doen is geen keuze meer.

Het Masterplan van de weg en de gebieden is omvangrijk en complex. De totale kosten van dit Masterplan kunnen niet alleen door de regio worden gedekt: de grondprijs is hoog en de aansluitingen op het hoofdwegennet zijn kostbaar. De nieuwe aansluitingen op de A4, A5 en de A9 getuigen van een bovenregionale aanpak van de problemen. Zonder een aanpak van deze aansluitingen zou de omlegging van de N201 betekenen: dotteren in het centrum, met een hartinfarct aan de randen van het gebied. Dit Masterplan biedt een integrale oplossing aan een complex stelsel van regionale en nationale belangen, zoals de landzijdige bereikbaarheid van Mainport Schiphol.

Om deze redenen is een beroep gedaan op Den Haag voor aanvullende financiering. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in het meest recente Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2003 een taakstellend budget opgenomen, waaruit een aanvullende rijksbijdrage verwacht mag worden. Eén van de rijksvoorwaarden is echter dat de regio als eerste duidelijk maakt, wat zij wil en wat zij zelf aan het plan bijdraagt.

Dit Regioakkoord is het antwoord van de regio op deze vraag. De bijdragen uit de gebiedsontwikkeling, de garantiestellingen en de eigen bijdragen van de overheden betekenen een forse hap uit onze begrotingen. Ook de provincie Noord-Holland als wegbeheerder laat met haar totale bijdrage zien dat dit project zeer hoog op haar prioriteitenlijst staat. Dit regioakkoord vormt een onderdeel van bestuursovereenkomst II, waarin afspraken worden gemaakt over de uitwerking en realisatie van het project.

Op basis van een goedgekeurd Regioakkoord zal de Stuurgroep in gesprek gaan met de Minister over de vraag wanneer de aanvullende rijksbijdrage kan worden verwacht. De besluitvorming hierover binnen het Rijk kan nog wel even duren. De problematiek van de regio vereist echter een snellere benadering. Om geen tijd te verliezen is daarom een aanpak in twee fasen gepland. Hierdoor is het mogelijk enerzijds te starten met de verdere voorbereidingen van fase 1 en anderzijds de financiering van het gehele project zeker te stellen. De voortgang en uitvoering van het integrale project blijft uitgangspunt. De fasering is zodanig gekozen, dat het gehele project in één doorgaande bouwstroom wordt uitgevoerd.

De N201+ is een uniek project door de combinatie van vraagstukken van nationaal-economische aard (Schiphol, veiling) en die van regionaal-landschappelijke aard (Groene Hart), de randvoorwaardelijke koppeling tussen wegaanleg en gebiedsontwikkeling, de rol van private partijen – als co-financier en risicodragende partij in de bouw – alsmede door de nauwe samenwerking tussen rijk, provincies, ROA en gemeenten.

De planologische inpassing van het project zit in een afrondende fase. De IGGV vormt de grondslag, de streekplanwijzigingen zijn in procedure, het ontwerp streekplan Noord-Holland Zuid maakt aanpassing van de verschillende bestemmingsplannen mogelijk. Het bestemmingsplan Aalsmeer is al goedgekeurd, de Commissie voor de MER heeft na een procedure van 8 jaar een positief advies aan het project gegeven.

Na ruim 40 jaar plannen maken is het zover. De regio heeft gezet. Den Haag is aan het woord. U kunt met dit Regioakkoord laten zien dat het u echt wat waard is: de aanpak van de N201 en een sterke verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van onze mooie en economisch belangrijke regio.

De Stuurgroep legt dit Regioakkoord ter goedkeuring voor aan de betrokken colleges van Burgemeester en Wethouders, respectievelijk van Gedeputeerde Staten, en – vervolgens – aan de betrokken gemeenteraden en provinciale staten.

4 november 2002, Stuurgroep N201+

H. de Boer – provincie Noord-Holland, voorzitter
P. Boom – Aalsmeer, vice-voorzitter
A. de Vries – projectbureau N201+, secretaris
M. Blankers – Haarlemmermeer
A. Poortman – De Ronde Venen
G. Verbruggen – Uithoorn

Adviserende leden:

A. Colthoff – ROA
P. Kuypers – provincie Utrecht
V. Schaap – Rijkswaterstaat Noord-Holland
J. van der Vliet – Waterschappen

INHOUDSOPGAVE

1. DOELSTELLING EN AANLEIDING PROJECT N201+	4
2. WEG EN GEBIEDEN N201+.....	7
3. WAAROM IS VOOR DEZE OPLOSSING GEKOZEN?.....	11
4. ORGANISATIE EN PPS	13
5. KOSTEN EN FINANCIERING.....	15
6. RISICOVERDELING	19
7. OVERDRACHT BESTAANDE N201	22
8. VERVOLGAFSPRAKEN NA REGIOAKKOORD.....	23
9. COMMITMENT PARTNERS	24

1. DOELSTELLING EN AANLEIDING PROJECT N201+

De doelstelling van het project N201+ is het leveren van een bijdrage aan het oplossen van bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de regio en het vergroten van de verkeersveiligheid, door middel van de omlegging van de huidige N201 en een verbeterde aansluiting van de N201 op het rijkswegennet.

De regio gaat aan vlijt ten onder als de bereikbaarheid van en leefbaarheid in het gebied niet sterk verbeteren. Het gehele gebied moet worden aangepakt. De N201 is hierin een belangrijk knelpunt. Om de huidige en toekomstige woon-, werk-, en recreatiegebieden bereikbaar te houden en de mainportfunctie van Schiphol niet in gevaar te laten komen, is de omlegging van de N201 onontkoombaar.

De infrastructurele ontwikkeling van Schiphol loopt ver achter op de economische ontwikkeling. Hierdoor verslechtert de bereikbaarheid van economische centra als Schiphol, de Bloemenveiling Aalsmeer en omliggende bedrijfsterreinen en staat de leefbaarheid van de kernen Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn onder druk. De verkeerssituatie op de N201 is nijpend en leidt tot extra milieubelastende en onveilige situaties in de woonkernen.

Door de Rijksoverheid is de regio Schiphol bestempeld als centrum voor economische ontwikkeling (Mainport). Het Rijk, de provincie, gemeenten en het bedrijfsleven werken samen om deze economische ontwikkeling te realiseren en de verkeersproblemen op te lossen.

De huidige verkeersproblemen in de regio laten zich als volgt beschrijven:

Uithoorn en Amstelhoek

In de woonkernen van Amstelhoek en Uithoorn treden in de huidige situatie zowel in als buiten de spits opstoppen op. Er is sprake van geluidsoverlast, verkeersonveiligheid en barrièrewerking. Ook vindt veel sluipverkeer via de woonwijken plaats. De verwachte ontwikkelingen in de regio - onder andere de geplande groei van Schiphol en de Bloemenveiling Aalsmeer - zullen de problemen in de toekomst steeds nijpender maken.

Aalsmeer

In Aalsmeer treden in de ochtend- en avondspits en bij de opening van de brug over de Ringvaart verkeersopstoppen op. Kruisend verkeer en verkeer dat de N201 op wil, ondervindt veel oponthoud. Ook in Aalsmeer is er sprake van geluidsoverlast, verkeersonveiligheid en barrièrewerking. De brede weg, met 2x2 rijstroken en hoge geluidsschermen, snijdt de woonkern van Aalsmeer in tweeën. Verkeer zoekt zich een weg langs Kudelstaart en De Kwakel en verderop binnendoor richting Harmelen en Woerden.

Haarlemmermeer

In Haarlemmermeer speelt met name het bereikbaarheidsprobleem als gevolg van de ontwikkeling van de regio Schiphol als Mainport. Deze problematiek is niet alleen manifest op het hoofdwegennet, maar ook op het onderliggende wegennet en in het bijzonder op de N201. De ontwikkeling van bedrijfsterreinen rondom Schiphol, in de gemeente Haarlemmermeer, maakt de aanleg van infrastructuur noodzakelijk om deze bedrijfsterreinen op een adequate wijze te ontsluiten.

Amstelveen

In Amstelveen speelt met name het probleem van (sluip)verkeer vanuit Uithoorn en Aalsmeer richting de A9. Dit sluipverkeer bestaat mede uit vrachtverkeer afkomstig van de Bloemenveiling en leidt tot grote verkeersdruk op wegen met een wijkontsluitingsfunctie.

Het Masterplan N201+ garandeert een goede bereikbaarheid van de regio in de toekomst. Daarnaast zullen de leefbaarheids- en veiligheidsproblemen in de kernen van Aalsmeer en Uithoorn worden opgelost. Met het Masterplan kiest de regio voor een gezonde economie en een leefbare werk- en woonomgeving in een regio, die van nationaal belang is.

Indien er niets gebeurt aan de N201 zal in 2010 de gehele N201 tussen de aansluiting van Hoofddorp en de Amstel vaststaan, zowel in de spits als op grote delen daarbuiten. Zonder omlegging van de N201 is de ontwikkeling van de geplande bedrijfsterreinen in de Haarlemmermeer, Aalsmeer en Amstelveen alsmede de ontwikkeling van noodzakelijke woningbouwlocaties niet mogelijk.

In onderstaande figuur is de situatie in 2010 weergegeven indien het Masterplan niet wordt uitgevoerd. In dit zogenaamde nulscenario is de ontwikkeling van de bedrijfsterreinen in Aalsmeer en Amstelveen niet meegenomen. De kleuren geven de mate van filevorming aan voor de drukste richting, de getallen de hoeveelheid auto's voor beide richtingen samen.

*Nulscenario, verwachte ontwikkelingen, situatie 2010, exclusief ontwikkelgebieden Aalsmeer en Amstelveen
Bron: Goudappel Coffeng*

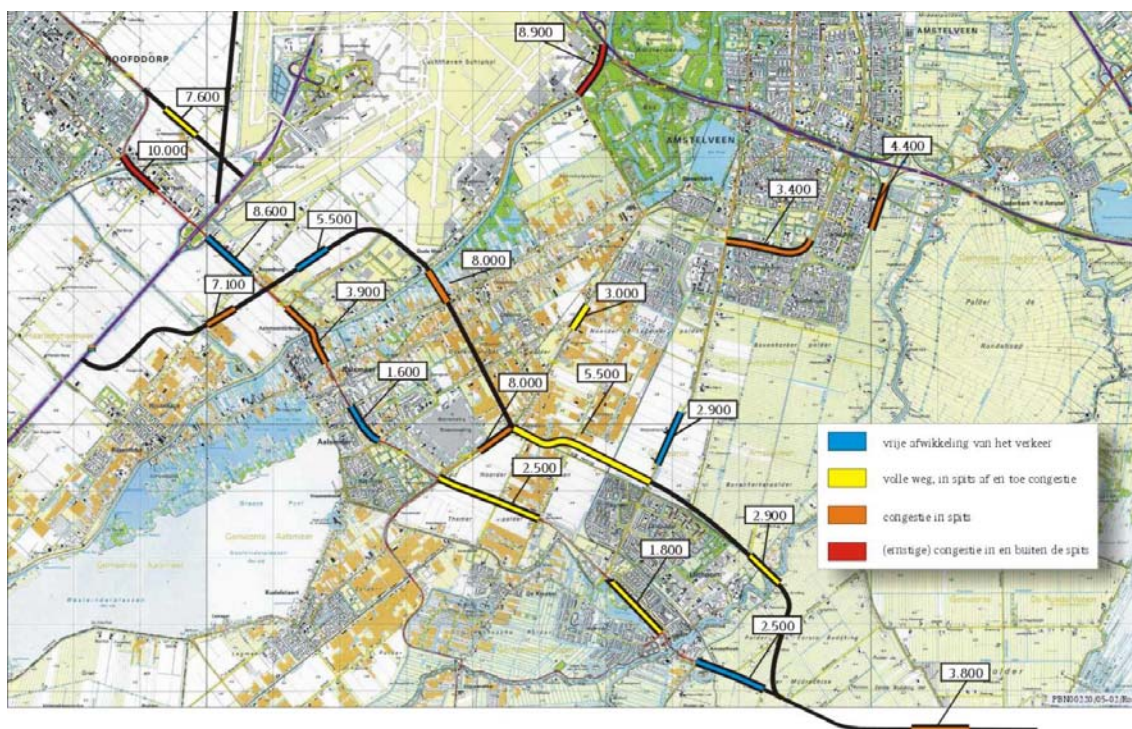
Niets doen belemmert de groei van zowel de mainport Schiphol als van de Bloemenveiling Aalsmeer en alle aan deze economische hoofdrolspelers gerelateerde bedrijven. Daarmee is de bereikbaarheid van de regio mede een zaak van bovenregionaal belang.

Nu reeds is een oplossing nodig voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de regio. Verdere gebiedsontwikkeling in de buurt van mainport Schiphol en woningbouw in Hoofddorp en Amstelveen is niet meer mogelijk. De regio zit letterlijk op slot.

Daarom heeft de provincie Noord-Holland in haar ontwerp-streekplan Noord-Holland Zuid opgenomen dat “voorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken is dat de bereikbaarheid op zowel regionale als nationale schaal is veilig gesteld”.

Het Masterplan biedt een duurzame en integrale oplossing voor de verkeersproblemen in de regio. Er wordt veel aandacht besteed aan de inpassing van de omlegging in het gebied. Mitigerende maatregelen vormen een integraal onderdeel van het plan.

In onderstaande figuur is de situatie in 2010 weergegeven na uitvoering van het Masterplan. Hierin is de ontwikkeling van de bedrijfsterreinen in Aalsmeer en Amstelveen wel meegenomen. De kleuren geven de mate van filevorming aan voor de drukste richting, de getallen de hoeveelheid auto's voor beide richtingen samen.



Volledig omlegging, situatie 2010, inclusief ontwikkelgebieden Aalsmeer en Amstelveen.

Bron: Goudappel Coffeng

De lichte toename van intensiteiten in Amstelveen wordt voornamelijk veroorzaakt door de ontwikkeling van het bedrijfsterrein.

2. WEG EN GEBIEDEN N201+

1. Partijen hebben overeenstemming bereikt over de weg

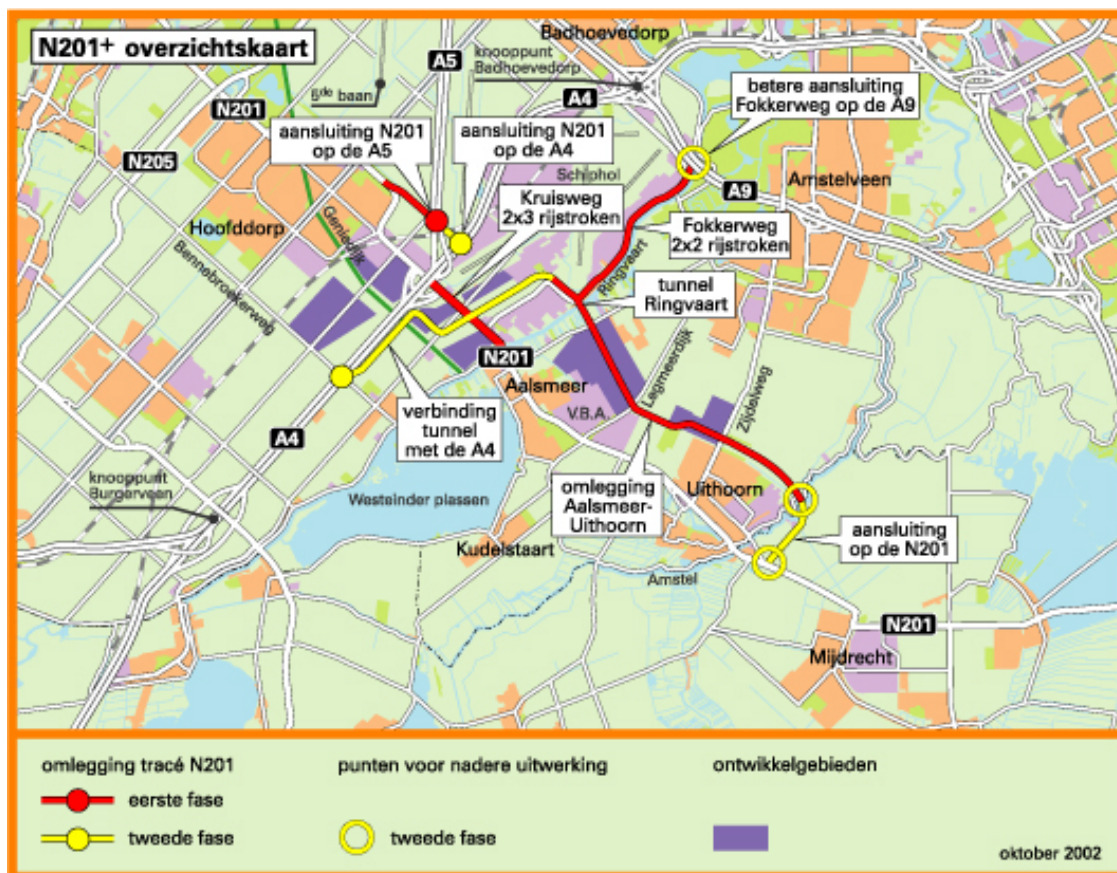
- de aansluiting van de Weg om de Noord in Haarlemmermeer op de A4 en de A5, te weten de Noordelijke Link
- de verbinding tussen de Kruisweg in Haarlemmermeer en de nieuwe aansluiting op de A4 nabij de Bennebroekerweg, te weten de Oostelijke Link
- de verbreding van een gedeelte van de Kruisweg tot 2x3 stroken
- de verbindingsweg tussen de aan te leggen tunnel onder de Ringvaart en de Kruisweg
- het verbreden van een gedeelte van de Fokkerweg in Haarlemmermeer tot 2x2 rijstroken
- de aansluiting van de Fokkerweg op de A9
- de omlegging om Aalsmeer en Uithoorn, behalve de kruising met de Amstel en het tracé in De Ronde Venen
- de aansluiting van de omlegging om Aalsmeer en Uithoorn op de Fokkerweg

De verder benodigde aanpassingen aan de Fokkerweg en de aansluiting van de Fokkerweg op de A9 vormen een complex - en dus kostbaar - onderdeel van het Masterplan. De komende periode zal het zoeken naar goedkopere oplossingen worden voortgezet.

Voorlopig wordt in het ontwerp rekening gehouden met een hoge brug over de Amstel en een tracé in De Ronde Venen ten westen van en evenwijdig aan de Tienboerenweg.

Om, in afwachting van de besluitvorming binnen het Rijk over de bijdrage uit het MIT, geenodeloze vertraging op te lopen, is gekozen voor een aanpak in twee fasen. Hierdoor is het mogelijk enerzijds te starten met de verdere voorbereidingen voor fase 1 en anderzijds de financiering van het gehele project zeker te stellen. De voortgang en uitvoering van het integrale project blijft uitgangspunt. De fasering is zodanig gekozen, dat het gehele project in één doorgaande bouwstroom wordt uitgevoerd.

In onderstaande figuur zijn het tracé en de fasering aangegeven. Een omschrijving van het wegontwerp is opgenomen in bijlage 1, een schematische weergave in bijlage 2.



2. Partijen hebben overeenstemming bereikt over de realisatie van de ontwikkelgebieden in Aalsmeer en Haarlemmermeer

Voor Aalsmeer:

- de programma's van de ontwikkelgebieden;
- de garantiebijdragen hieruit die ten goede komen aan de weg;
- de randvoorwaarden die hierbij horen.

Voor Haarlemmermeer:

- de start van de realisatie van Schiphol Logistics Park en Beukenhorst Oost-oost;
- de randvoorwaarden die hierbij horen;
- de bijdrage uit de gebiedsontwikkeling die ten goede komt aan de weg.

De gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland hebben de intentie om voor het gesprek met de minister afspraken te maken over de infrastructurele voorwaarden voor de ontwikkeling van de overige gebieden (onder andere A4-zone west en cargoterrein).

3. Tevens hebben partijen overeenstemming bereikt over de aanpak van de realisatie

De definitieve start van de uitvoering hangt nog af van een aantal factoren:

- de uitkomst van het onderzoek naar goedkopere oplossingen voor de Fokkerweg/A9;
- volledige dekking van het plan, inclusief de bijdrage van het Rijk en het moment van de betaalbaarstelling daarvan;
- de aanbesteding dient een bevredigende prijs op te leveren.

Partijen onderkennen dat op een aantal punten onderzoek nodig is naar

- de effecten van de uitvoering van de Fokkerweg als gebiedsontsluitingsweg (dubbel functie van stromen en ontsluiten);
- de effecten van de uitkomst van de audit van RWS op het plan (de kruispuntberekeningen en de veiligheid aan de westzijde van de tunnel onder de Ringvaart);
- een definitieve keuze voor de passage van de Amstel;
- de tijdelijke verkeerseffecten van de fasering.

Partijen erkennen ook dat een nader onderzoek naar aanvaardbaarheid van de risico's binnen de kostenraming door de provincie Noord-Holland moet worden uitgevoerd.

4. Positie Amstelveen

De gemeente Amstelveen heeft te kennen gegeven alleen met dit regioakkoord in te stemmen onder zware voorwaarden. Deze voorwaarden zijn deels onuitvoerbaar, deels zodanig fundamenteel en laat in de besluitvorming ingebracht, dat deze niet kunnen worden overgenomen door de overige partijen. Hierna heeft de gemeenteraad van Amstelveen op 18 september 2002 besloten de Bestuursovereenkomst niet te verlengen.

Amstelveen heeft een bestemmingsplan in procedure gebracht voor de omlegging om Uithoorn. De Stuurgroep gaat ervan uit dat Amstelveen deze procedure tot een goed einde brengt en tevens het door haar gewenste gebied zal gaan ontwikkelen. Indien Amstelveen onverhoopt niet zal meewerken aan de realisatie van de weg op haar grondgebied, dan zal de provincie Noord-Holland de aanleg van de weg planologisch mogelijk maken. Indien Amstelveen haar gebied ontwikkelt dan zullen de opbrengsten ten gunste van het project moeten komen. Indien Amstelveen haar gebied niet ontwikkelt, dan zal de extra benodigde bijdrage uit het risicofonds worden gehaald.

5. Voortgang en fasering

Om voor de gehele problematiek van de regio een duurzame oplossing te verkrijgen is uitgangspunt dat alle onderdelen van het Project N201+ integraal worden uitgevoerd. Strikte hantering van dit uitgangspunt zou betekenen dat pas een volgende stap gezet kan worden, als volledige duidelijkheid is verkregen over de beschikbaarheid van de rijksbijdragen.

De problematiek van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio vereist echter een andere, snellere benadering. Om geen tijd te verliezen doordat sommige onderdelen op elkaar moeten wachten, is een aanpak in twee fasen gepland. Door deze fasegewijze aanpak is het mogelijk enerzijds te starten met de voorbereiding van de contracte

ring van fase 1 en anderzijds de financiering van het gehele project zeker te stellen. De voortgang van het integrale project wordt hiermee geborgd.

Fase 1 betreft het tracé van de omlegging van de N201 om Aalsmeer en Uithoorn tot en met de Amsterdamseweg, de Noordelijke Link (de aansluitingen op de A5 en de afrit vanaf de A4-noord), de verbreding van de Kruisweg tot 2x3 stroken, de aansluiting van de omlegging op de Fokkerweg en het verbreden van het 2x1 deel van de Fokkerweg tot 2x2 rijstroken.

Fase 2 betreft de realisatie van de aansluiting van de Fokkerweg op de A9, de Oostelijke Link, de Noordelijke Link (de overige aansluitingen op de A4), alsmede de verbindingsweg tussen de tunnel onder de Ringvaart en de Kruisweg. Ook zal het ontbrekende regionale tracégedeelte in De Ronde Venen inclusief de kruising met de Amstel dan worden aangelegd.

De keuze voor deze fasering heeft tot gevolg dat met name het veilingverkeer op de kortst mogelijke termijn een aantrekkelijke route via de Fokkerweg wordt geboden en wordt gestart met de omlegging om Aalsmeer en Uithoorn. Ook kan gestart worden met de ontwikkeling van de langs de omlegging gesitueerde bedrijfsterreinen.

De financiering van fase 1 kan gedekt worden met regionale middelen. Voor de financiering van fase 2 is een beroep op het Rijk gedaan. Inmiddels is in het MIT 2003 voor de N201 een taakstellend budget opgenomen ter grootte van € 540 miljoen. Onder aftrek van de minimale bijdrage van de regio ter grootte van € 225 miljoen, betekent dit dat een bijdrage van het Rijk van € 315 miljoen mag worden verwacht. De stuurgroep zal op korte termijn overleg voeren met de minister om duidelijkheid te krijgen over de details en exacte invulling van deze bijdrage, mede in relatie tot het te decentraliseren budget.

In de planning zijn keuzemomenten ingebouwd. Op deze momenten kunnen partijen beslissen - aan de hand van de stand van zaken en de voortgang van de verschillende projectonderdelen en de daarbij behorende procedures - een volgende stap in het project te zetten. De integraliteit van het plan wordt hiermee bewaakt. Eveneens wordt hiermee geborgd dat niet over de Amstel wordt gebouwd voordat zekerheid bestaat over een meer rechtstreekse geleiding van het verkeer van met name Aalsmeer naar de Rijkswegen A4, A5 en A9.

De planning gaat uit van een start van de uitvoering van de Kruisweg Oost 2x3 in de tweede helft van 2003 met inachtneming van de keuzemomenten van de Stuurgroep. De uitvoering van het overige deel van fase 1 volgt aansluitend hierop eind 2004. Fase 1 is afgerond begin 2009, terwijl de uitvoering van fase 2 begin 2008 start (of zoveel eerder als mogelijk). De volledige planning is opgenomen in bijlage 4.

Het gehele project wordt dus in één doorgaande bouwstroom uitgevoerd.

3. WAAROM IS VOOR DEZE OPLOSSING GEKOZEN?

De voorliggende oplossing is de uitkomst van een uitgebreide afweging van vele mogelijke wegontwerpen. De Commissie voor de Milieueffectrapportage heeft positief geadviseerd over het plan¹.

Redenen waarom voor deze oplossing is gekozen zijn:

- Uitgangspunt van het Masterplan is om verkeer om de bebouwde kom heen te leiden en zo snel mogelijk af te voeren naar het hoofdwegennet. Door de omleiding om Aalsmeer en Uithoorn neemt de verkeersdruk in beide kernen sterk af. De nieuwe aansluitingen op de A4, A5 en de A9 voorzien in een adequate afwikkeling van het verkeer uit de regio naar de hoofdwegen.
- Verkeer vanaf de Bloemenveiling Aalsmeer richting het oosten wordt een goed alternatief geboden voor de route door De Ronde Venen. Dit alternatief is de Fokkerweg en de verbeterde aansluiting hiervan op de A9. Samen met aanvullende, verkeersremmende maatregelen op de omlegging ten oosten van de Zijdelweg is een snellere route voor het vrachtverkeer gecreëerd. Uit verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersintensiteit in De Ronde Venen ten gevolge van het project in de toekomst niet toeneemt. Hiermee is voldaan aan één van de randvoorwaarden van zowel de provincie Utrecht als De Ronde Venen. Onderstaande tabel geeft de reistijden in minuten op de 2 routes in de ochtendspits. In de avondspits kunnen grosso modo de reistijden vanaf en naar de VBA worden omgedraaid. In de ochtendspits wint het vrachtverkeer dus 8 autominuten als het “bovenlangs” in plaats van “onderlangs” van Vinkeveen naar de VBA rijdt.

Route	buiten de spits	vanaf de VBA	naar de VBA
VBA - A2 via N201	24	25	39
VBA - A2 via Fokkerweg/A9	24	25	31

bron: Goudappel Coffeng

- Samenhang met openbaar vervoer
 1. Er wordt gewerkt aan de zijtak van de Zuidtangent richting Aalsmeer en Uithoorn. Bij de verkeersprognoses voor 2010 is hiermee rekening gehouden. Desondanks blijkt uit berekeningen dat hierdoor de huidige problemen op en rond de N201 niet worden opgelost.
 2. De aansluiting van de N201 op de A4 en de A5 is een aanpassing van het regionale wegennet op de hoofdwegen. Ook hiervoor vormt openbaar vervoer geen alternatief.
 3. De omlegging van de N201 maakt het mogelijk om in Aalsmeer op het oude tracé de zijtak van de Zuidtangent richting Uithoorn/Mijdrecht aan te leggen. De omlegging is een absolute voorwaarde voor aanleg van deze vrije busbaan.
 4. Voor diverse OV-projecten in de corridor N201 worden zelfstandige procedures doorlopen. De projecten zijn onderdeel van de brede visie op het openbaar vervoer in de Noordelijke Randstad. Het gaat om de zijtak van de Zuidtangent in de richting van Aalsmeer en Uithoorn inclusief de busbrug over de A4, de verbinding Amstelveen-Uithoorn en wellicht een HOV-verbinding langs Schiphol-Oost.

¹ De commissie mer heeft goedgekeurd: de omlegging om Aalsmeer en Uithoorn en de aansluitingen van de N201 op de A4. De verbinding Fokkerweg/A9 is (nog) niet voorgelegd aan de commissie mer.

Naast investeringen in het openbaar vervoer zal voor de groei van het verkeer ook gekeken worden naar de mogelijkheden van vervoersmanagement, in het bijzonder voor de regio Schiphol.

- Samenhang met langzaam verkeer

In het plan is in grote mate rekening gehouden met fietsers. De belangrijke noord-zuidfietsverbindingen in Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn worden in stand gehouden en kruisen de omgelegde N201 ongelijkvloers. Het betreft de kruisingen van de omlegging met de Aalsmeerderweg (Haarlemmermeer), Oosteinderweg, Hoge Dijk, Aalsmeerderweg (Aalsmeer), Hornweg, Legmeerdijk, Noorddammerweg, Zijdelweg, Bovenkerkerweg en de Amsteldijk-noord. Opgemerkt wordt dat de kruisingen van de fietsverbindingen met de huidige N201 gelijkvloers zijn.

Ten oosten van de Bovenkerkerweg wordt de N201 als 2x1 strooks weg uitgevoerd. Hier worden de kruisingen met fietspaden gelijkvloers uitgevoerd. De fietspaden langs de bestaande N201 worden gehandhaafd.

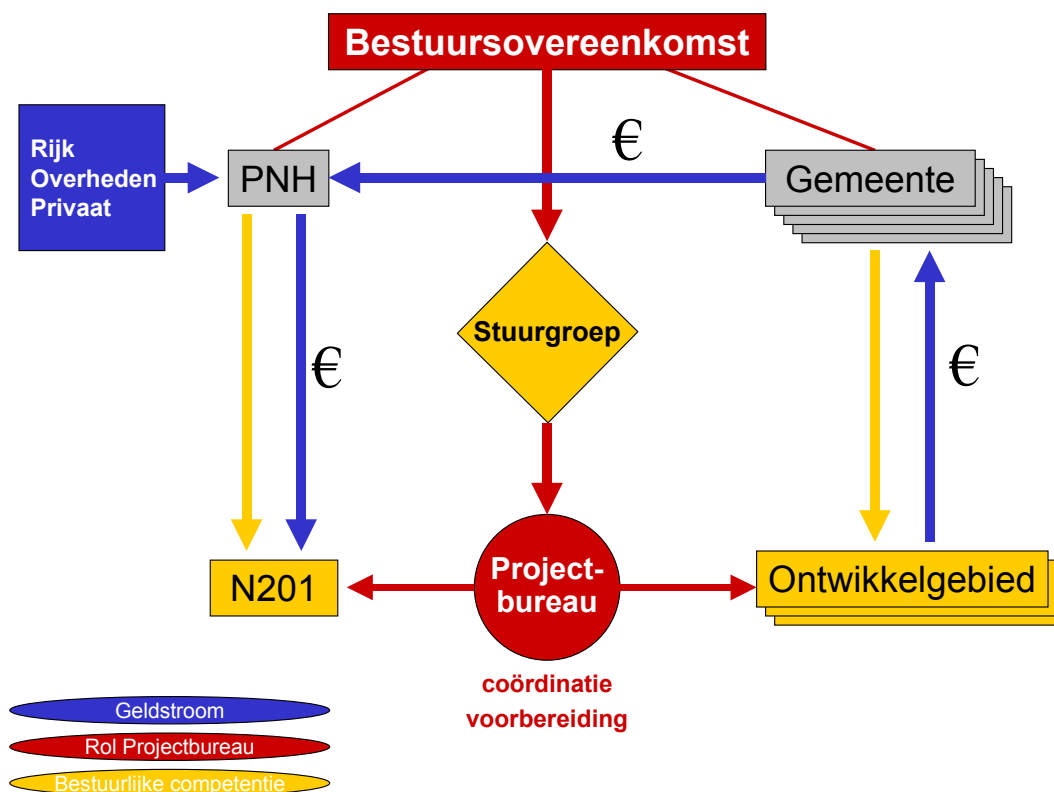
4. ORGANISATIE EN PPS

Competentiemodel

Het project zal worden georganiseerd volgens het zogenaamde competentiemodel. Dit betekent dat elke partij doet waar zij goed in is: de provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor voorbereiding, contractering, aanleg en beheer/onderhoud van de weg: de gemeenten zijn verantwoordelijk voor ontwikkeling, contractering, aanleg en beheer van de gebieden. De gemeenten dragen gegarandeerde gebiedsbijdragen af aan de provincie.

De keuze voor het competentiemodel komt voort uit de gewenste duidelijkheid over de individuele verantwoordelijkheden van de bestuurlijke partners. Een gemeente kan zelf optimaal bijsturen in de eigen grondexploitatie. De provincie kan wegen bouwen binnen de voorwaarden van kwaliteit, tijd en geld. Een breed opgezette wederzijdse risicoparticipatie in weg en gebieden, met de navenante faseringen in de tijd, leidt tot een minder expliciete verantwoordelijkheid van partijen met een gevaar voor een minder optimaal resultaat.

Dit resulteert in het volgende schema.



Het projectbureau heeft de volgende voorbereidende taken:

- vinden van ontwerp oplossingen voor die onderdelen die nog niet vaststaan
- realiseren van de aanvullende rijksbijdrage
- coördineren en bewaken van de voortgang van de uitwerking van de ontwikkelgebieden

- opzetten en bewaken van een samenhangende exploitatie van weg en gebieden
- het coördineren van het aankoopplan voor weg en gebieden
- het opstellen en bewaken van het communicatieplan en de uitvoering van de gemeenschappelijke communicatie

Het projectbureau voert een coördinatiefunctie uit met als doel:

- het voorkomen van onderlinge concurrentie tussen gebieden
- optimaliseren van de opbrengsten uit de gebieden
- het transparant en objectief beoordelen van wensen tot tussentijdse programmatische wijzigingen
- afstemmen van de aanleg van de weg en de ontwikkeling van de gebieden teneinde de kosten van de weg en de opbrengsten van de gebieden te optimaliseren
- een gemeenschappelijke communicatie.

Taken en bevoegdheden worden vastgelegd in een nieuwe realisatieovereenkomst, die tijdens de realisatie zal gelden. Een separate juridische status voor het projectbureau vindt de stuurgroep niet nodig.

Rol private partijen

De voorkeur van de Stuurgroep gaat uit naar de realisatie van het project N201+ via publiek-private samenwerking of een daaraan – qua financieel resultaat en slagvaardigheid – gelijkwaardige samenwerkingsstructuur. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de rol die private partijen (kunnen) innemen in het project.

Private partijen manifesteren zich in het project N201+ als contribuanten en als participanten. *Contribuanten* zijn grote ondernemingen die een rechtstreeks voordeel behalen bij de verbeterde hoofdontsluiting en uit bedrijfsbelang willen bijdragen aan de totstandkoming van de weg. Voorbeelden zijn VBA en Schiphol. Hun bijdrage is een ‘conditio sine qua non’ voor financiering uit Den Haag. Onder *participanten* worden marktpartijen verstaan die bij de wegaanleg en bij de gebiedsontwikkeling een ontwerpende, ontwikkelende en/of uitvoerende rol krijgen. De wijze van contracteren bepaalt of sprake is van samenwerkingsvormen waarbij, in publiek-privaat verband, marktpartijen een mede risicodragende rol krijgen. De ervaringen die tot nu toe zijn opgedaan in Nederland met PPS-projecten leren, dat enig realisme nodig is bij de verwachtingen voor financiële bijdragen van private partijen. PPS is geen oplossing voor financieel ongezonde projecten.

Weg en gebieden worden separaat gecontracteerd. Daarom kan niet op voorhand worden uitgegaan van een contractuele positie van een private partij in de overall projectorganisatie. Samenwerkingsvormen met private partijen ontstaan dus op (deel)projectniveau: de weg en de gebiedsontwikkeling. Zowel voor de weg als voor de gebieden wordt door de bestuurlijke partners, daar waar mogelijk, aangestuurd op publiek-private samenwerkingsvormen. Onderdelen van de weg worden als design&construct contract aanbesteed, waarna met de aannemer - zo mogelijk - een alliantie wordt gevormd. Dit is één van de meest innovatieve contractvormen uit de Grond-, Weg- en Waterbouwsector met een sterke prikkel voor het dragen en beheersen van gemeenschappelijke risico's. Het model wordt met succes toegepast bij het tracé Sliedrecht-Gorinchem van de Betuweroute.

5. KOSTEN EN FINANCIERING

Totale plan

De kosten van het totale plan bedragen circa 675 miljoen euro, inclusief BTW, prijspeil januari 2001. De kostenraming is gebaseerd op een voorlopig ontwerp: de nauwkeurigheid van de raming bedraagt +/- 5 à 10%, waarin niet de risico's zijn opgenomen die onder de kostenoverzichten zijn vermeld. Er is een risicofonds gevormd ter grootte van circa 40 miljoen euro.

De totale dekking uit de regio bedraagt circa 400 miljoen euro. Naar verwachting draagt het Rijk circa 315 miljoen euro bij. Een overzicht van de kosten en de dekking van het gehele project is opgenomen in bijlage 3.

Het gehele project wordt in één doorgaande bouwstroom uitgevoerd, maar in de planning zijn twee fasen gedefinieerd om door te kunnen gaan met de voorbereiding van het project. De planning gaat uit van een start van de uitvoering van de Kruisweg Oost 2x3 in de tweede helft van 2003. De uitvoering van het overige deel van fase 1 volgt aansluitend hierop eind 2004. Fase 1 is afgerond begin 2009, terwijl de uitvoering van fase 2 begin 2008 start. De volledige planning is opgenomen in bijlage 4.

Fase 1

De kosten (apparaats-, voorbereidings-, grondverwervings- en bouwkosten) voor fase 1 zijn geraamd, op basis van een voorlopig ontwerp, op 359 miljoen euro, conform onderstaand schema.

Omschrijving	Kosten
Noordelijke Link deel 1	77
Kruisweg 2x3 (exclusief fietsonderdoorgang Ringvaart)	8
Fokkerweg 2x2	7
Aansluiting Ringvaarttunnel op de Fokkerweg	35
Ringvaart – Legmeerdijk (exclusief viaduct Middenweg en Legmeerdijk)	140
Legmeerdijk tot en met de Amsterdamseweg	48
Correctie NCW etc.	4
Akoestische maatregelen	12
Technisch toezicht op uitvoering	7
Apparaatskosten	21
TOTAAL	359

Bedragen zijn in miljoenen euro's, inclusief BTW, prijspeil januari 2001.

Niet opgenomen zijn gevolgen van grondmechanisch onderzoek, bodemsanering, explosievenonderzoek, archeologie en de uitwerking van het voorlopige ontwerp tot een definitief ontwerp.

De kosten van fase 1 worden gedekt conform onderstaand schema.

Partij	Opmerkingen	Bijdrage
Bijdragen		
Rijk / ROA (BOR)	MIT / GDU+	97,0
BonRoute (Mobiliteitsfonds)	Opgenomen in programma	27,2
PNH		72,6
PPS-faciliteit	PPS-subsidie Min. van Financiën	1,5
Gebieden		
Amstelveen		14,4
Aalsmeer		15,9
Haarlemmermeer		27,2
Aanvullende bijdragen		
BONRoute	In aanvraag	4,5
Aalsmeer		4,5
Uithoorn		4,1
Haarlemmermeer		9,5
Provincie Noord-Holland		22,6
Private partijen		
VBA		5,0
Schiphol Real Estate (SRE)		5,0
Overig		
BTW compensatiefonds		43,0
Taakstelling		5,0
TOTAAL		359,0

Bijdragen zijn in miljoenen euro's, prijspeil januari 2001. Bijdragen worden geïndexeerd naar het jaar van feitelijke betaling, met uitzondering van de bijdragen van BONRoute, PPS en PNH. Hiervoor is in de kostenraming een correctiefactor opgenomen. In deze factor zit eveneens een correctie voor de bijdragen uit de gebieden van Aalsmeer en Amstelveen (netto contant i.p.v. reëel). Er is uitgegaan van een volledige verrekening met het BTW-compensatiefonds per 1-1-2003.

Mogelijke subsidies zijn niet opgenomen.

Voorwaarde voor de bijdragen van partijen is dat uiterlijk 1 januari 2004 een besluit wordt genomen over de start van de uitvoering. Voor die datum kan de Stuurgroep een beslissing nemen om te starten met nader te bepalen onderdelen van fase 1. Het streven is een start van de uitvoering van het eerste onderdeel van de omlegging uiterlijk 1 januari 2005.

Fase 2

De kosten (apparaats-, voorbereidings-, grondverwervings- en bouwkosten) voor fase 2 zijn geraamd, op basis van een voorlopig ontwerp, op 316 miljoen euro, conform onderstaand schema.

Omschrijving	Kosten
Noordelijke Link deel 2	31
Fietsonderdoorgang Aalsmeerderbrug	2
Oostelijke Link	74
Verbindingsweg tunnel – Kruisweg (omleiding Schiphol-Rijk)	49
Aansluiting A9	84
Viaducten Middenweg en Legmeerdijk	6
Amsterdamseweg - bestaande N201 (inclusief aansluiting Ringdijk Tweede Bedijking)	30
Akoestische maatregelen	6
Mitigerende maatregelen	8
Technisch toezicht op uitvoering	6
Apparaatskosten	20
TOTAAL	316
Risicofonds	42
Totaal inclusief risicofonds	358

Bedragen zijn in miljoenen euro's, inclusief BTW, prijspeil januari 2001.

Niet opgenomen zijn gevolgen van grondmechanisch onderzoek, bodemsanering, explosievenonderzoek, archeologie en de uitwerking van het voorlopige ontwerp tot een definitief ontwerp.

Voor het gehele plan is in fase 2 een risicofonds gevormd ter grootte van 42 miljoen euro. Het fonds dekt de volgende risico's af:

- een lagere verrekening met het BTW-compensatiefonds. In verband met de MIT-bijdrage bestaat er onzekerheid of voor het project de volledige BTW teruggevoerd kan worden;
- het mogelijk wegvallen van de bijdrage uit het ontwikkelgebied in Amstelveen;
- financiële gevolgen van grondmechanisch, milieutechnisch, archeologisch onderzoek en explosievenonderzoek;
- financiële gevolgen van de uitwerking van het voorlopige ontwerp tot een definitief ontwerp;
- faseringsmaatregelen.

De kosten voor fase 2 worden gedekt conform het schema op de volgende bladzijde.

Partij	Opmerkingen	Bijdrage
Provincie Utrecht	Zie opmerking hieronder.	8,0
Haarlemmermeer		p.m.
Provincie Noord-Holland		p.m.
MIT	Verwacht uit MIT-projectenboek	315,0
BTW compensatiefonds		35,0
TOTAAL		358,0

Bijdragen zijn in miljoenen euro's, prijspeil januari 2001. Bijdragen worden geïndexeerd naar het jaar van feitelijke betaling. Er is uitgegaan van een volledige verrekening met het BTW-compensatiefonds per 1-1-2003.

Mogelijke subsidies zijn niet opgenomen.

In afwachting van nieuwe afspraken is het oorspronkelijke uitgangspunt gehanteerd dat de provincie Utrecht 50% van de bouwkosten op Utrechts grondgebied bijdraagt. Nieuwe afspraken worden uiterlijk 1 februari 2003 gemaakt.

6. RISICOVERDELING

De contractpartijen hebben overeenstemming bereikt over de volgende verdeling van risico's:

- Kostenoverschrijding weg (apparaats-, voorbereidings-, grondverwervings- en bouwkosten)
 - hogere prijsindexering dan waarmee gerekend is (3% per jaar): naar rato van bijdrage
 - door aanvullende wensen, inclusief de vervolgschade: de partij die deze wensen inbrengt
 - overige: provincie Noord-Holland
- Kostenoverschrijding door slecht planologisch gedrag, inclusief vervolgschade: de partij die dit gedrag veroorzaakt
- Kostenoverschrijding door slecht projectmanagement: de competente partij verantwoordelijk voor het project
- Tegenvallende opbrengsten uit ontwikkelgebied: de betreffende gemeente
- Kostenoverschrijding door onvoldoende adviseren en coördineren door projectbureau: partners (naar rato van bijdrage)

Met meevallende kosten en opbrengsten wordt als volgt omgegaan:

- Meevallende aanlegkosten weg: ten goede aan het project.
- Meeropbrengsten ontwikkelgebieden
 - Aalsmeer: 75% voor de gemeente, 25% voor het project
 - Amstelveen: tussen € 14,5 en € 18,2 miljoen komt ten goede aan het project, boven de € 18,2 miljoen komt ten goede aan de gemeente (zie ook toelichting positie Amstelveen op pag. 8).

In concreto per partij

Aalsmeer

Bijdragen:

- Gebied: 15,9 mio euro
- Aanvullend: 4,5 mio euro

Risico's:

- Interne voorbereidingskosten
- Aandeel projectbureau voor voorbereiding / coördinatie
- Tegenvallende opbrengst gebied onder 15,9 mio euro
- Aanvullende eisen met kostenverhogende gevolgen
- Indexering aanvullende bijdrage

Meevallers:

- Meevallende opbrengsten gebied: boven € 15,9 mio: 25% voor project, 75% voor gemeente

Uithoorn

Bijdragen:

- Aanvullend: 4,1 mio euro

Risico's:

- Interne voorbereidingskosten
- Aandeel projectbureau voor voorbereiding / coördinatie
- Participatie in tegenvallende opbrengst gebied Aalsmeer

- Aanvullende eisen met kostenverhogende gevolgen
- Indexering aanvullende bijdrage

Meevallers:

- Meevallende opbrengsten gebiedsontwikkeling Aalsmeer

Haarlemmermeer

Bijdragen:

- Bijdrage: € 36,7 mio

Risico's:

- Interne voorbereidingskosten
- Aandeel projectbureau voor voorbereiding/coördinatie
- Tegenvallende opbrengsten gebieden
- Aanvullende eisen met kostenverhogende gevolgen
- Indexering aanvullende bijdrage

Meevallers:

- Meevallende opbrengsten gebied: voor gemeente

De Ronde Venen

Bijdragen:

- geen.

Risico's:

- Interne voorbereidingskosten
- Aandeel projectbureau voor voorbereiding / coördinatie tot 18 september 2002
- Aanvullende eisen met kostenverhogende gevolgen. Dit is niet van toepassing op de Amstelpassage

Meevallers:

- Geen

Provincie Noord-Holland

Bijdragen:

- Bijdrage: € 72,6 mio
- Aanvullend: € 22,6 mio

Risico's:

- Interne voorbereidingskosten
- Aandeel projectbureau voor voorbereiding / coördinatie
- Tegenvallende kosten weg
- Aanvullende eisen met kostenverhogende gevolgen
- Indexering aanvullende bijdrage

Meevallers:

- Meevallende kosten weg in fase 1: voor project
- Meevallende kosten weg in fase 2: voor provincie

Amstelveen**Bijdragen:*

- Gebied: 14,4 mio euro
- Aandeel projectbureau voor voorbereiding / coördinatie tot 18 september 2002

Risico's:

- Tegenvallende opbrengst gebied onder 14,4 mio euro
- Aanvullende eisen met kostenverhogende gevolgen
- Indexering aanvullende bijdrage

Meevallers:

- Amstelveen: tussen € 14,5 en € 18,2 miljoen komt ten goede aan het project, boven de € 18,2 miljoen komt ten goede aan de gemeente

* Er wordt uitgegaan van ontwikkeling van het gebied in Amstelveen en de daaruit voortvloeiende bijdrage.

7. OVERDRACHT BESTAANDE N201

De contractpartijen hebben overeenstemming bereikt over de overdracht van de bestaande provinciale weg N201 aan de betreffende gemeente onder de navolgende voorwaarden:

- de bestaande N201 wordt in principe 'om niet' overgedragen in een nader overeen te komen staat van onderhoud, voor zover deze niet de functie van provinciale weg behoudt.
- indien de functie van de grond van de bestaande N201 verandert, waardoor gemeenten baten ontvangen door herontwikkeling, wordt nader overlegd over het principe van de gratis overdracht. Hiervoor geldt een termijn van 10 jaar na oplevering weg.
- de busbaan Haarlemmermeer – Mijdrecht blijft eigendom van de provincies.
- de bruggen over vaarwegen blijven in beheer en eigendom van de provincie Noord-Holland.

Het gebied waarin de bestaande N201 is gelegen - in de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn - zal, na de overdracht, door en op kosten van die gemeenten worden heringericht. Doorgaand verkeer, zonder lokale bestemming, zal zoveel mogelijk worden geweerd.

8. VERVOLGAFSPRAKEN NA REGIOAKKOORD

De Stuurgroep zal de volgende activiteiten oppakken tot het eerste keuzemoment (start aanbestedingsprocedure Kruisweg 2x3, eerste helft 2003, zie planning, bijlage 4):

- de voorbereiding van de aanbesteding voor de realisatie van de volgende onderdelen (door de provincie Noord-Holland):
 - Kruisweg 2x3
 - Noordelijke Link, deel 1
 - aansluiting tunnel - Fokkerweg
 - Fokkerweg 2x2
 - de omleiding Aalsmeer en Uithoorn tot de Amstel
- Concreet betekent dit dat uitvoeringscontracten zullen worden gemaakt. Gekozen is voor een design&construct contract in combinatie met een alliantie voor de omlegging en traditionele contracten voor de overige onderdelen;
- het opstarten dan wel doen vervolgen van de hiervoor benodigde planologische procedures;
 - het starten dan wel doorzetten van de benodigde grondverwerving;
 - De voorbereiding van de ontwikkeling van de ontwikkelgebieden in Aalsmeer en Haarlemmermeer wordt gestart;
 - het uitvoeren van een studie naar goedkopere oplossingen voor de Fokkerweg/A9;
 - het uitvoeren van een aanvullende MER-studie naar het tracé in De Ronde Venen (door de provincie Utrecht);
 - het uitvoeren van een studie naar de mogelijkheden van routing van het vrachtverkeer;
 - het verwerking van de resultaten van de capaciteitsstudies n.a.v. de audit van Rijkswaterstaat;
 - het uitwerken van de organisatiestructuur inclusief de rol en het mandaat van de gemeenschappelijke projectorganisatie en de verdeling van kosten;
 - het afronden van formele procedures en de incasso van bijdragen (private partijen, BONRoute, MIT, subsidieaanvragen, e.d.);
 - het uitvoeren van activiteiten bedrijfsbureau zoals: beheersing scope, kosten- en budgetbeheersing, planning, risicomanagement en kwaliteitsborging.

De kosten vanaf 18 september 2002 (einde Bestuursovereenkomst I) tot het eerste keuzemoment bedragen ca. € 4 miljoen.

Keuzemomenten:

In de vervolgstappen voor de aanbestedingsprocedure zijn de volgende keuzemomenten door de Stuurgroep te onderkennen:

- direct voor uitnodiging tot voorselectie
- direct voor uitnodiging tot inschrijving
- direct voor gunning.

9. COMMITMENT PARTNERS

De uitgiftetermijn van de ontwikkelgebieden beslaat een periode van naar schatting twintig jaar. Gedurende de gehele periode is sprake van een taakstelling voor de gemeenten om door een voorspoedige grondexploitatie de afgegeven garantiestelling af te dekken. Dit vraagt om een jarenlang commitment van de publieke partners in het project. Ook gedurende de periode dat de omgelegde N201 reeds in gebruik is genomen. Om dit commitment kracht bij te zetten, wordt in de realisatieovereenkomst een intentieverklaring van goed planologisch gedrag en een wederzijdse programmatische ondersteuning opgenomen.

Concreet betekent dit dat de Provincie Noord-Holland zich voor de ontwikkelgebieden inzet om de door de Stuurgroep nodig geachte aanpassingen van de programmatische uitgangspunten van één of meerdere ontwikkelgebieden mogelijk te maken. Bij de weg betekent dit dat de gemeenten zich inzetten om de door de Stuurgroep nodig geachte wijzigingen van het ontwerp van de omlegging bestemmingsplan- en vergunningtechnisch mogelijk te maken.

COLOFON

Stuurgroep N201+:

Gedeputeerde H. de Boer, provincie Noord-Holland, voorzitter
Wethouder P. Boom, gemeente Aalsmeer, vice-voorzitter
A. de Vries, projectbureau N201+, secretaris
Wethouder M. Blankers, gemeente Haarlemmermeer
Wethouder G. Verbruggen, gemeente Uithoorn
Wethouder A. Poortman, gemeente De Ronde Venen

Adviserende leden:

A. Colthoff, ROA
V. Schaap, Rijkswaterstaat Noord-Holland
P. Kuypers, provincie Utrecht
J. van der Vliet, Waterschappen

Management Overleg N201+:

A. de Vries, projectbureau N201+, voorzitter
F. Vrolijk, gemeente Aalsmeer
M. Leenheer, gemeente Aalsmeer
J. Rebel, gemeente Haarlemmermeer
R. Esveld, gemeente Uithoorn
H. Mulder, gemeente Uithoorn
D. Stapel, gemeente De Ronde Venen
C. Nielen, provincie Utrecht
X. den Uyl, provincie Noord-Holland
C. de Vries, provincie Noord-Holland
G. Bakker, provincie Noord-Holland

Projectbureau N201+

A. de Vries, directeur
D. Boddeke
T. Heddema
C. Swenne
H. Helleman
R. Faasen
A. Molenaar
T. van Bart
C. van Buuren
L. van der Zwet
H. Rink

Adviesbureaus

Loyens Loeff
Pels Rijcken & Droogleevers Fortuijn
Berenschot Osborne
Twynstra Gudde
Instituut voor Bouwrecht
Ecorys
Pauw/Sanders/Zijlstra/van Spaendonck
Het Kantoor, Utrecht
Goudappel Coffeng

Ingenieursbureaus

Advin
Grontmij
IBZH
IV Infraconsult
Royal Haskoning
Afdeling B&U provincie Noord-Holland

BIJLAGEN

1. Samenvatting beschrijving wegontwerp
2. Schematische weergave wegontwerp
3. Overzicht kosten en dekking N201
4. Planning

BIJLAGE 1 SAMENVATTING BESCHRIJVING WEGONTWERP

Projectdeel M1-noord (Noordelijke Link):

Dit is de nieuwe ten noorden van Hoofddorp gelegen aansluiting op de A4 en de A5, voor de ontsluiting in westelijke richting (Hoofddorp).

Begrensd door de Weg om de Noord (gelijkvloerse aansluiting), de gekantelde kavels en de Rijkswegen A4 en A5.

De weg bestaat hoofdzakelijk uit 2x2 rijstroken en éénstrooks verbindingswegen naar de rijkswegen. De Rijnlanderweg wordt middels een viaduct gekruist, maar niet aangesloten.

Projectdeel M1-midden:

Dit is het opheffen van de huidige ontsluiting van de N201 op de A4.

Het betreft slechts de aanpassing van de verkeersregelininstallaties, werkzaamheden aan de bestaande rijksweg zijn geen onderdeel van het project.

Projectdeel M1-zuid (Oostelijke Link):

Dit is de ten zuiden van Hoofddorp gelegen aansluiting op de A4 en het weggedeelte tussen deze nieuwe aansluiting en de huidige Kruisweg.

Het weggedeelte wordt begrensd door de A4, de Kruisweg en de Bennebroekerweg.

De weg bestaat hoofdzakelijk uit 2x2 rijstroken en tweestrooks verbindingswegen naar de rijksweg A4.

Er is in de kostenraming geen rekening gehouden met de kruising van een HOV-baan.

De Aalsmeerderweg kruist de nieuwe weg ongelijkvloers met behulp van een viaduct.

Projectdeel M2 (verbreding Kruisweg naar 2x3 rijstroken):

Dit is het bestaande weggedeelte tussen de A4 en de Aalsmeerderbrug (Kruisweg).

Dit projectdeel voorziet in de aansluiting van het nieuwe bedrijventerrein SLP (Schiphol Logistics Park), waarvoor de kruising met de Fokkerweg wordt uitgebreid, en de verbreding van de Kruisweg naar 2x3 rijstroken.

De huidige aansluitingen van de Aalsmeerderweg en de Aalsmeerderdijk worden opgeheven. Voor de fietsers wordt een fietsbrug aangelegd bij de Aalsmeerderweg en een fietsonderdoorgang bij de Aalsmeerderbrug.

Projectdeel M3 (Tunnel Ringvaart - Bosrandbrug):

Is gelegen tussen de tunnel onder de Ringvaart (nabij de Oude Meerweg) en de zuidzijde van het kruispunt Fokkerweg-N231 (Schipholdijk) nabij de Bosrandbrug. De weg bestaat over de gehele lengte uit 2x2 rijstroken op maaiveld met een gedeelte parallelweg voor ontsluiting van bestaande percelen. Vanaf Fokker in noordelijke richting blijft de huidige situatie ongewijzigd en ligt de weg in de teen van de dijk.

De aansluitingen, ook op M5, zijn gelijkvloers, geregeld met verkeerslichten.

Projectdeel M4 (Bosrandbrug t/m aansluiting A9):

Is gelegen tussen de Bosrandbrug en de aansluiting op de A9. De weg bestaat hoofdzakelijk uit 2 x 2 rijstroken en is gedeeltelijk gelegen op een langsviaduct. Op bestaand dijkniveau wordt het lokale verkeer afgewikkeld, waarbij uitwisseling met het hoge niveau deels mogelijk is.

Nabij de draaibrug wordt dmv een fly-over (in westelijke richting) over de bestaande rotonde een conflictvrije verbinding gerealiseerd naar de A9 (in de richting Utrecht). Ter bevordering van de verkeersafwikkeling dienen de kruispunten in overleg met Schiphol te worden aangepast.

Projectdeel M5-west:

Dit is het nieuwe weggedeelte tussen de huidige N201 (Kruisweg) en de oostelijke Ringvaart van de Haarlemmermeer. Het wordt begrensd door de Kruisweg, de bedrijventerreinen Schiphol Zuid-Oost en het SADC-gebied, de Ringvaartdijk en de Fokkerweg.

De weg bestaat uit 2x2 rijstroken en kruist zowel de Kruisweg, Beech Avenue als de ontsluitingsweg naar Schiphol Zuid-oost middels viaducten ongelijkvloers.

Voor de ontsluiting van Schiphol Zuid-oost is een nieuwe aansluiting in het plan opgenomen.

Of het hoofdgemaal Bolstra nabij de Oude Meerweg kan blijven gehandhaafd is afhankelijk van nadere detaillering.

Randvoorwaarden als gevolg van de start- en landingsbaan (Aalsmeerderbaan) bemoeilijken het ontwerp.

Projectdeel M5-oost (Ringvaart t/m Legmeerdijk):

Dit is het nieuwe weggedeelte ten noorden van de kern van Aalsmeer, gelegen tussen de oostelijke Ringvaart van de Haarlemmermeer en de Legmeerdijk.

De weg bestaat hoofdzakelijk uit 2x2 rijstroken, voor circa 50% gelegen in een tunnel en openbakconstructie (voorzien van kanteldijken) en 50% op maaiveld. De weg kruist de Oosteinderweg, Hoge Dijk en Aalsmeerderweg ongelijkvloers (middels de tunnel en open bak). De Middenweg wordt ongelijkvloers gekruisd middels een viaduct. Voor het nieuwe bedrijventerrein wordt hier een aansluiting op de N201 gemaakt. Bij de Hornweg is een fietsbrug opgenomen.

De kruising met de Legmeerdijk is gelijkvloers, geregeld met een verkeersregelininstallatie. Alleen voor het verkeer komende vanaf de VBA richting A4 / A9 is een fly-over in het plan opgenomen. Voor het overstekende fietsverkeer is een fietstunnel opgenomen.

Projectdeel M6-west:

Dit is het nieuwe weggedeelte ten noorden van Uithoorn, gelegen tussen de Legmeerdijk en de Amstel.

Tussen de Legmeerdijk en de Zijdelweg bestaat de weg uit 2x2 rijstroken, tussen de Zijdelweg en de Amstel uit 2x1 rijstroken. De weg ligt geheel op maaiveld. Bij de Zijdelweg wordt een dubbelstrooks rotonde aangelegd. Er is geen rekening gehouden met een voorziening om de toekomstige HOV-baan te kruisen.

Ter plaatse van de Bovenkerkerweg is een fietstunnel opgenomen. Tussen de Bovenkerkerweg en de Middenweg wordt ter weerszijden van de N201 een strook met een breedte van circa 100 meter ingericht als groenzone, die onderdeel uitmaakt van de Groene As.

Ter plaatse van de Noorddammerweg is een fietsbrug opgenomen en bij de Zijdelweg een fietstunnel. Bij de Amsterdamseweg / Middenweg kruisen de fietsers de N201 gelijkvloers (VRI geregeld).

De Amstel wordt - vooralsnog - gepasseerd door middel van een hoge (vaste) brug, welke om nautische redenen grote overspanningen heeft. De brug is langer dan de breedte van de Amstel vanwege de ecologische verbindingszone en om cultuurhistorische redenen (Stelling van Amsterdam). Een definitieve afweging tussen aquaduct en brug wordt nog gemaakt.

Projectdeel M6-oost:

Dit is het nieuwe weggedeelte gelegen tussen de Amstel en de Tienboerenweg in de gemeente De Ronde Venen. Het weggedeelte wordt begrensd door de Amstel, De Tienboerenweg en de huidige N201 (Mijdrechtse Zuwe).

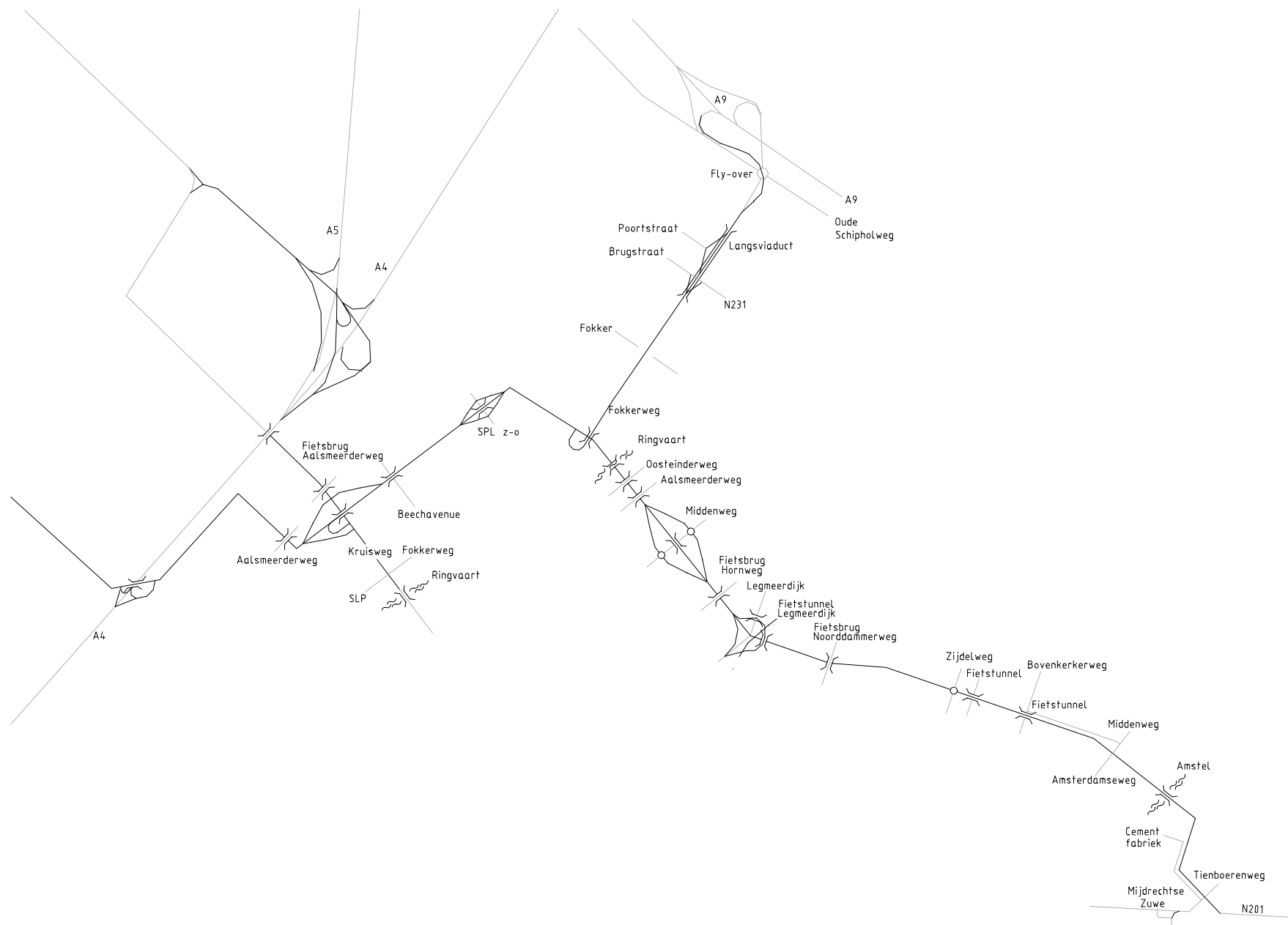
De weg bestaat uit 2x1 rijstrook en is over een groot gedeelte voorzien van een parallelweg voor ontsluiting van de naastgelegen percelen. Nabij het Fort wordt een kortsluiting gemaakt tussen de Ringdijk Tweede Bedijking en de huidige N201.

De exacte ligging tussen de Amstel en de Tienboerenweg zal middels een nog te doorlopen MER-procedure worden vastgelegd.

In het weggedeelte zijn een tweetal gelijkvloerse kruisingen (met VRI) opgenomen.

Er is rekening gehouden met de aanwezigheid van de vrije busbaan langs de huidige N201.

BIJLAGE 2 SCHEMATISCHE WEERGAVE WEGONTWERP



BIJLAGE 3 OVERZICHT KOSTEN EN DEKKING N201

Alle bedragen in miljoenen euro's	Fase 1	Fase 2	Totaal	Opmerkingen
Kosten alternatief plan Risicofonds	-359	-316 -42	-675 -42	reëel, prijspeil 2001, inclusief BTW
Bijdragen				
Rijk / ROA (BOR)	97,0			MIT / GDU+
BonRoute (Mobiliteitsfonds)	27,2			
PNH	72,6			
PPS-faciliteit provincie Utrecht	1,5	8,0		PPS-subsidie, Min. van Financiën nieuwe afspraken worden gemaakt
Subtotaal			206,3	
Gebieden				
Amstelveen	14,4			
Aalsmeer	15,9			
Haarlemmermeer	27,2			
Subtotaal			57,5	
Aanvullende bijdragen				
BONRoute	4,5			in aanvraag
Aalsmeer	4,5			
Uithoorn	4,1			
Haarlemmermeer	9,5			
PNH	22,6			verdubbeling bijdragen
Subtotaal			45,2	
Private partijen				
VBA	5,0			
Schiphol Real Estate (SRE)	5,0			
Subtotaal			10,0	
Overig				
BTW compensatiefonds	43,0	35,0		
MIT		315,0		opgenomen in MIT-projectenboek 2003
taakstelling	5,0			
Subtotaal			398,0	
TOTALE DEKKING	359,0	358,0	717,0	

STUKKEN TER INFORMATIE

De volgende stukken dienen als onderliggende informatie bij dit regioakkoord, maar maken hiervan geen deel uit. Ze zijn bedoeld om meer gedetailleerde informatie te geven over een aantal aspecten van het project.

- Scopebeschrijving Masterplan
- cashflowberekeningen
- Competentiemodel
- Contracteringsonderzoek sept. '01
- Alliantieonderzoek
- RO-procedures
- Afwijking t.o.v. Nota van Uitgangspunten BO-I
- Discussiepunten Bijlage 8 BO-I
- Beschrijving Ontw.gebieden, grondkostenberekening
- Subsidiescan
- Overdracht wegen (memo provincie Noord-Holland)
- Fiscaal advies Loyens Loeff
- Gevoeligheidsanalyse