



## Nota van B&W

Onderwerp (concept)Wijzigingsovereenkomst Omlegging A9 bij Badhoevedorp

Portefeuillehouder drs. M.J. Bezuijen  
Collegevergadering 20 maart 2012  
Inlichtingen M. van Bergen / M. Ringma (023 567 6762/6510)  
Registratienummer 2012.0011722

### Samenvatting

Op 31 oktober 2005 hebben Rijk, Provincie Noord-Holland, Gemeente Haarlemmermeer, Stadsregio Amsterdam, Gemeente Amsterdam en Schiphol Nederland B.V. de 'Overeenkomst Omlegging A9 te Badhoevedorp' gesloten. Deze partijen zijn voornemens een Wijzigingsovereenkomst te ondertekenen, waardoor de Overeenkomst uit 2005 wordt aangevuld, gewijzigd en geactualiseerd. De Wijzigingsovereenkomst is als bijlage toegevoegd.

Ondertekening zal plaatsvinden nadat alle partijen bestuurlijke goedkeuring daarvoor hebben verkregen. Afgesproken is dit in maart 2012 te realiseren.

De partijen hebben voorts afgesproken aan de ondertekening van de overeenkomst *geen* publiciteit te zullen geven. Het gaat immers om een wijziging c.q. aanvulling van de bestaande bestuursovereenkomst uit 2005. Het voornemen is wel publiciteit te geven aan de vaststelling van het Tracébesluit (TB), naar verwachting medio april 2012.

De gemeente Haarlemmermeer zet zich in om dit persmoment plaats te laten vinden in Badhoevedorp. De vaststelling van het TB is een mijlpaal en een belangrijk moment voor de gemeente en het dorp.

De gemeente Haarlemmermeer en het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Milieu) hebben in aanloop op de Wijzigingsovereenkomst –rond het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BO MIRT) van 30 mei 2011 – afspraken geformuleerd over het ontwerp van de A9 Badhoevedorp. Deze afspraken zijn weergegeven in de brief van het ministerie d.d. 10 augustus 2011 (bijlage). Nu de Wijzigingsovereenkomst haar beslag krijgt, worden deze afspraken bevestigd.

De Wijzigingsovereenkomst (inclusief bijlagen) wordt ter informatie gezonden aan de gemeenteraad.

### **Wijzigingsovereenkomst Omlegging A9 te Badhoevedorp**

De wijzigingsovereenkomst bevat (op hoofdlijnen en vanuit het perspectief van de gemeente) de volgende wijzigingen en aanvullingen ten opzichte van de bestuursovereenkomst van 31 oktober 2005:

#### **Artikel 1: Projectscope**

Ter bevestiging worden twee eerdere scopewijzigingen opgenomen, te weten de onderdoorgang Schipholweg en viaduct Sloterweg.

#### **Artikel 2:Aansluiting Badhoevedorp**

Met een gewijzigd ontwerp wordt het ruimtebeslag van de aansluiting Badhoevedorp verkleind. Door de voor het Rijk noodzakelijke versoberingsmaatregelen is een voor de gemeente Haarlemmermeer minder gunstig ontwerp van de aansluiting Badhoevedorp als uitgangspunt genomen voor het Ontwerp Tracébesluit (OTB) A9. Voor de gemeente was dit ontwerp gelet op de inpassing en het (grotere) ruimtebeslag niet wenselijk. Rijk en gemeente hebben vervolgens in bestuur overleg afgesproken het ontwerp aan te passen en op te nemen in het Tracébesluit(bijlagen B.1 en B.2 van de Wijzigingsovereenkomst).

#### **Artikel 3: Taakstellend budget Deelproject weg**

Het taakstellend budget voor de omlegging van de A9 is op een aantal onderdelen gewijzigd. De bijdrage van de gemeente Haarlemmermeer bedraagt per prijspeil 2011 € 98 miljoen. Aangezien het project een door het Rijk vastgestelde vertraging heeft opgelopen van 1¼ jaar is het opportuun het betalingsschema daarop aan te passen. In artikel 3.1, sub d van de Wijzigingsovereenkomst is het aangepaste schema vermeld.

Overeenkomst 2005	Aangepast - Wijzigingsoverkomst 2012
1,5% in 2010	1,5% in 2012
1,5% in 2011	1,5% in 2013
1,5% in 2012	1,5% in 2014
10,0% in 2014	10,0% in 2017
21,5% in 2015	21,5% in 2018
32,0 % in 2016	32,0% in 2019
32,0 % in 2017	32,0 % in 2020

Op basis van het aangepaste schema betaalt de gemeente Haarlemmermeer deze maand – maart 2012 – de afgesproken 1,5 % van de bijdrage. Het krediet hiervoor is geregeld via het (t)MPG 2010 (raadsvoorstel 2010.0043455).

De gemeente heeft echter verzocht het betalingsschema nog verder af te stemmen op het Deelproject Ontwikkellocaties. De gemeente kan immers pas na vrijkomen van het oude tracé opbrengsten genereren door gronduitgifte. Bij het betalingsschema zou hiermee rekening gehouden moeten worden. Het Rijk heeft toegezegd dit jaarlijks te bezien en te beoordelen of de projectbegroting het toelaat om aan het verzoek van de gemeente tegemoet te komen.

In artikel 3.2, sub b is vastgelegd dat, indien mogelijk, bij een positief *aanbestedingsresultaat* de totale bijdrage van de gemeente met € 1,4 miljoen wordt verlaagd.

In artikel 3.3, sub a is vastgelegd dat, als na *gereedkomen* van het Deelproject weg blijkt dat dit tegen lagere kosten is gerealiseerd dan het taakstellend budget, en de onder artikel 3.2 sub b genoemde verlaging van de bijdrage van de gemeente Haarlemmermeer niet of niet geheel heeft plaatsgevonden, eerst artikel 3.2 wordt toegepast.

Uit het risicoprofiel van het Rijk voor het Deelproject kan echter ook blijken dat het voor het Rijk verantwoord is om *eerder dan na gereedkomen* van het Deelproject weg het taakstellend budget te verlagen.

#### **Artikel 4: Realiseren onderdelen project HOV A9**

Tussen het Rijk en de Stadsregio zijn (proces)afspraken gemaakt over het gelijktijdig met de omlegging van de A9 realiseren van een HOV-busafrit en andere onderdelen van het project HOV A9 (bijlagen C.1 en C.2 van de Wijzigingsovereenkomst).

De gemeente draagt 5 % per deelproject – een onderdoorgang in de Schipholweg en een extra busafrit - bij aan de kosten. Het krediet hiervoor is geregeld via het (t)MPG 2011 (raadsvoorstel 2011.0037322).

#### **Artikel 5: Beheer, onderhoud en zakenrechtelijke aspecten**

Voor de regeling van het beheer, het onderhoud en de zakenrechtelijke aspecten is een procesafpraak opgenomen: het Rijk, de Provincie, de Stadsregio en de Gemeente Haarlemmermeer sluiten voor 30 september 2017 een nadere overeenkomst hierover.

#### **Artikel 6: B.T.W. en indexering**

Als procesafpraak is opgenomen dat voor 1 oktober 2012 mogelijkheden voor verrekening dan wel compensatie van BTW voor de Provincie, de Gemeente Haarlemmermeer en de Stadsregio nader worden onderzocht en afspraken hierover worden gemaakt.

Ook over indexering op basis van de IBOI (Index voor Bruto Overheidsinvesteringen) zijn nadere afspraken gemaakt. Aanvankelijk werd voor de gemeente anders en nadeliger (namelijk nacalculatorisch) geïndexeerd dan voor het Rijk. Op aandringen van de gemeente is dit gewijzigd. In artikel 6.5 van de Wijzigingsovereenkomst is daarom opgenomen dat indexering voor alle partijen gebeurt op basis van de voorlopige (voorcalulatorische) IBOI.

Overigens heeft de gemeente met het Rijk afgesproken dat de voorcalulatorischewijze van indexering met *terugwerkende kracht* zal worden toegepast. Dit betekent een betalingsvoordeel voor de gemeente van circa € 2,6 miljoen. Afgesproken is dat de gemeente een deel van dit bedrag, € 1,4 miljoen, beschikbaar stelt voor de bekostiging van de aangepaste aansluiting Badhoevedorp. Indien mogelijk wordt dit bedrag weer in mindering gebracht op de totale bijdrage van de gemeente aan het project. De afspraken hierover zijn vastgelegd in artikel 3 van de Wijzigingsovereenkomst.

#### **Artikel 7: Planning**

Betalingsschema's en mijlpalen zijn aangepast aan de huidige planning van het Rijk.

In de Wijzigingsovereenkomst worden enkele stappen / data in de planning aangepast. Zo wordt nu uitgegaan van vaststelling van het Tracébesluit (TB) voor 31 december 2012, in plaats van 31 december 2011. Hiermee stemt de gemeente in met het vaststellen van het TB op een latere datum zonder dat restitutie door het Rijk plaatsvindt.

Als streefdatum voor openstelling van de omgelegde A9 voor verkeer is in de Wijzigingsovereenkomst 30 september 2017 opgenomen (in plaats van 31 december 2015). Met ondertekening van deze wijzigingsovereenkomst gaan wij hiermee akkoord.

### **Artikel 8: Realisatieoverleg**

Gedurende de realisatie van de omlegging van de A9 organiseert het Rijk periodiek een Realisatieoverleg, waar ambtelijk kan worden afgestemd over realisatieaspecten.

### **Artikel 9: Aansluiting Schiphol**

De wijzigingsovereenkomst bevat de uitkomst van een beoordeling door het Rijk van een ontwerpschets voor een tweede aansluiting van Schiphol op de A4 (bijlagen E, F). De uitkomst van de beoordeling is dat naar het oordeel van het Rijk, na het uitvoeren van het Deelproject weg, een tweede aansluiting in principe mogelijk is. De gemeente Haarlemmermeer heeft in bestuurlijk overleg benadrukt dat deze (eventuele) aansluiting *geen* onderdeel uitmaakt van het project. Het oorspronkelijke ontwerp was weliswaar zuidelijker gelegen, aangesloten op de A4, maar Schiphol heeft ingestemd met de huidige variant.

### **Juridische aspecten**

Met de ondertekening van de Wijzigingsovereenkomst Omlegging A9 bij Badhoevedorp worden door de partijen – Rijk, Provincie Noord-Holland, Gemeente Haarlemmermeer, Stadsregio Amsterdam, Gemeente Amsterdam en Schiphol Nederland B.V. – wijzigingen en aanvullingen op de 'Overeenkomst Omlegging A9 te Badhoevedorp' (gesloten op 31 oktober 2005) bekrachtigd.

### **In- en externe communicatie**

De partijen hebben afgesproken aan de ondertekening van de Wijzigingsovereenkomst *geen* publiciteit te geven. Het gaat immers om een wijziging c.q. aanvulling van de bestaande bestuursovereenkomst uit 2005. Het voornemen is wel publiciteit te geven aan de vaststelling van het Tracébesluit (TB), naar verwachting medio april 2012. De gemeente zet zich in om dit persmoment plaats te laten vinden in Badhoevedorp. De vaststelling van het TB is een mijlpaal en een belangrijk moment voor de gemeente en het dorp.

De gemeenteraad wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van het project Omlegging A9 bij Badhoevedorp door middel van de voortgangsrapportage en het (tussentijds) Meerjaren Perspectief Grondzaken. Conform het raadsbesluit bij vaststelling van de overeenkomst in 2005, wordt de gemeenteraad geïnformeerd "indien de plannings meer dan zes maanden veranderen".

Voor het project is een uitgebreid participatietraject georganiseerd waaraan diverse begeleidingsgroepen deelnemen. Zo is er de Begeleidingsgroep Bereikbaarheid en Mobiliteit en de begeleidingsgroep Groen en Water waarin ontwikkelingen binnen het project, zoals projectscope, planning en ontwerp worden besproken met betrokkenen.




### **Besluit**

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten om:

1. in te stemmen met de Wijzigingsovereenkomst Omlegging A9 te Badhoevedorp;
2. deze nota, inclusief de bijlagen, ter informatie te zenden aan de raad.

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



drs. M.J. Bezuijen

### Bijlage(n)

- Wijzigingsovereenkomst Omlegging A9 te Badhoevedorp (versie 8 maart 2012) inclusief bijlagen.
- Brief van Ministerie van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 augustus 2011 (Aanpassing ontwerp aansluiting Badhoevedorp, kenmerk 2011/47947).
- Overeenkomst Omlegging A9 te Badhoevedorp (31 oktober 2005), inclusief de Projectscope Omlegging A9 Badhoevedorp (31 oktober 2005, bevattende de delen A,B,C).

(concept d.d. 8 maart 2012)

## WIJZIGINGSOVEREENKOMST OMLEGGING A9 TE BADHOEVEDORP

### DE ONDERGETEKENDEN:

1. de **Staat der Nederlanden**, te dezen vertegenwoordigd door de Minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, zetelende te Den Haag, verder te noemen 'het Rijk';
2. de **Provincie Noord-Holland**, ingevolge artikel 176 lid 2 van de Provinciewet te dezen vertegenwoordigd door de Gedeputeerde Financiën, Wegen, Verkeer en Vervoer, mevrouw E. Post, hierna te noemen 'de Provincie';
3. de **Gemeente Haarlemmermeer**, ingevolge artikel 171 lid 1 van de Gemeentewet te dezen vertegenwoordigd door de Burgemeester, de heer drs. Th.L.N. Weterings, hierna te noemen 'de Gemeente Haarlemmermeer';
4. de **Stadsregio Amsterdam**, ingevolge artikel 45, lid 3 van de Gemeenschappelijke regeling Stadsregio Amsterdam te dezen vertegenwoordigd door de Portefeuillehouder Verkeer, de heer drs. M.J. Bezuijen, hierna te noemen 'de Stadsregio';
5. de **Gemeente Amsterdam**, ingevolge artikel 171 lid 2 van de Gemeentewet te dezen vertegenwoordigd door de Wethouder Verkeer, Vervoer, Infrastructuur en ICT, de heer E.D. Wiebes, hierna te noemen 'de Gemeente Amsterdam';
6. **Schiphol Nederland B.V.**, te dezen vertegenwoordigd door de heer J.A. Nijhuis, hierna te noemen 'Schiphol';

de partijen 2 tot en met 6 hierna gezamenlijk te noemen 'de regionale partijen';

het Rijk en de regionale partijen hierna gezamenlijk te noemen 'partijen';

**OVERWEGENDE DAT:**

- a. partijen op 31 oktober 2005 de 'Overeenkomst omlegging A9 te Badhoevedorp' hebben gesloten, hierna te noemen 'de Bestuursovereenkomst' (**bijlage A**);
- b. door het Rijk op 16 juni 2011 het 'Ontwerp-Tracébesluit omlegging A9 Badhoevedorp' is vastgesteld, hierna te noemen 'het Ontwerp-Tracébesluit', dat van 30 juni 2011 tot en met 10 augustus 2011 voor een ieder ter inzage heeft gelegen;
- c. in het voorjaar 2011 bestuurlijk is overeengekomen de aansluiting Badhoevedorp, als bedoeld in artikel 1 lid 4 van het Ontwerp-Tracébesluit, in de fase tussen het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit te wijzigen, waarbij tevens afspraken zijn gemaakt over de financiering van de daarmee samenhangende meerkosten;
- d. de in overweging c genoemde wijziging tot gevolg had dat het Tracébesluit niet voor 31 december 2011 kon worden vastgesteld, als vermeld in artikel 6.8 van de Bestuursovereenkomst;
- e. de Gemeente Haarlemmermeer en de Provincie hebben ingestemd met het niet vaststellen van het Tracébesluit voor de in overweging d genoemde datum, waarbij het Rijk de gemeentelijke en de provinciale bijdrage niet restitueert als opgenomen in artikel 6.8 van de Bestuursovereenkomst;
- f. partijen na het sluiten van de Bestuursovereenkomst tevens wijzigingen en aanvullingen zijn overeengekomen ten aanzien van de Projectscope en de financiering van het Deelproject weg;
- g. partijen de Bestuursovereenkomst willen wijzigen c.q. aanvullen;

## **KOMEN OVEREEN:**

### **Artikel 1 Projectscope**

Ten opzichte van de als bijlage 1 bij de Bestuursovereenkomst horende Projectscope hebben partijen de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- a. In de Schipholweg wordt een onderdoorgang gerealiseerd onder de T106 en de omgelegde A9 ten behoeve van een toekomstige verbinding voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).
- b. De Sloterweg zal de omgelegde A9 kruisen middels een viaduct voor alle verkeer in plaats van een onderdoorgang voor alleen fietsverkeer.

### **Artikel 2 Aansluiting Badhoevedorp**

Het Tracébesluit zal voorzien in de aansluiting Badhoevedorp volgens het ontwerp dat is weergegeven op de bij deze overeenkomst gevoegde kaarten (**bijlagen B.1 en B.2**).

### **Artikel 3 Taakstellend budget Deelproject weg**

1. Het taakstellend budget van het Deelproject weg als genoemd in artikel 6.1 van de Bestuursovereenkomst wordt als volgt gewijzigd:
  - a. Het budget als bedoeld in artikel 6.1 sub a van de Bestuursovereenkomst wordt door het Rijk met €6 miljoen (prijspeil 2012) verhoogd.
  - b. De Provincie stelt de vrijval op de provinciale bijdrage voor het project 'N9 Koedijk – De Stolpen tot een maximum bedrag van €4 miljoen als additionele bijdrage ter beschikking, indien de vrijval na vaststelling van de subsidie voor de N9 daadwerkelijk optreedt. Voor zover nodig machtigt de Provincie hierbij het Rijk om deze additionele bijdrage, nadat op basis van de definitieve vaststelling van de provinciale subsidie de genoemde vrijval is opgetreden, toe te voegen aan het taakstellend budget van het Deelproject weg. Zodra de daadwerkelijke toevoeging aan het budget heeft plaatsgevonden, brengt het Rijk de Provincie daarvan schriftelijk op de hoogte.
  - c. De bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer als bedoeld in artikel 6.1 sub d van de Bestuursovereenkomst bedraagt per prijspeil 2011 €98 miljoen.

- d. Het in artikel 6.1 sub d van de Bestuursovereenkomst opgenomen betalingsschema wordt, onverminderd het bepaalde in 6.6 van de Bestuursovereenkomst, als volgt gewijzigd:
- 1,5% in 2012;
  - 1,5% in 2013;
  - 1,5% in 2014;
  - 10,0% in 2017;
  - 21,5% in 2018;
  - 32,0% in 2019;
  - 32,0% in 2020.

De genoemde deelbetalingen worden door het Rijk per factuur met dagtekening 1 maart in het betreffende jaar in rekening gebracht. De facturen worden door de Gemeente Haarlemmermeer in de maand maart van het betreffende jaar voldaan.

De Gemeente Haarlemmermeer heeft het Rijk gevraagd het betalingsschema nader af te stemmen met de inkomsten van de gemeente uit het Deelproject Ontwikkelingslocaties. Het Rijk beziet jaarlijks in hoeverre de begroting het toelaat om aan dit verzoek tegemoet te komen en informeert de Gemeente Haarlemmermeer hierover tijdens het realisatieoverleg als bedoeld in artikel 8 en tijdens bestuurlijk overleg over het Deelproject weg.

- e. De door de Stadsregio op grond van artikel 6.1 sub e van de Bestuursovereenkomst te verlenen subsidie is bepaald op een bedrag van €7.878.000 (prijspeil 2011). De subsidie wordt verleend voor vier onderdelen van het Deelproject weg:
- onderliggende wegen inclusief T106, met inbegrip van de voorzieningen die worden genoemd onder de punten 4 en 5 van het als **bijlage C** bij deze overeenkomst gevoegde overzicht van onderdelen van het project HOV A9 (€5,9 miljoen);
  - de verbindingswegen Haarlem-Schiphol als bedoeld in artikel 1 lid 3 sub e en sub f van het Ontwerp-Tracébesluit (€1,4 miljoen);
  - de fietsverbinding Sloterweg (€78.000);
  - leges en vergunningen (€500.000).

Op de verlening van de subsidie is de Subsidieverordening Infrastructuur van de Stadsregio van toepassing. De subsidie wordt door de Stadsregio verleend op lumpsum basis. De subsidie wordt, behoudens indexering overeenkomstig artikel 6.5 van de Bestuursovereenkomst en onverminderd het bepaalde in lid 2 sub b, niet verhoogd of verlaagd indien de werkelijke kosten afwijken van de hiervoor genoemde bedragen. De subsidieaanvraag kan door het Rijk vanaf het moment van gunning van het Deelproject weg bij de Stadsregio worden ingediend.

- f. Ten behoeve van de onderdoorgang in de Schipholweg als bedoeld in artikel 1 sub a stelt de Stadsregio een bijdrage ter beschikking van €17,7 miljoen (inclusief BTW, prijspeil 2011). Het genoemde bedrag is gebaseerd op een raming en op bestuurlijke afspraken.

Vanaf het moment dat de biedingen voor het Deelproject weg bekend zijn, treden het Rijk en de Stadsregio in overleg op basis van de prijs voor de onderdoorgang die is opgenomen in de bieding van de inschrijver aan wie het Deelproject weg (vermoedelijk) zal worden gegund. De hoogte van de bijdrage van de Stadsregio aan het Rijk wordt bepaald overeenkomstig de Subsidieverordening Infrastructuur van de Stadsregio en in lijn met de eerdere raming.

Het betalingsschema voor de bijdrage wordt door het Rijk en de Stadsregio in overleg vastgesteld op basis van nader vast te stellen mijlpalen voor de realisatie van de onderdoorgang.

2. Indien na de definitieve gunning van het Deelproject weg door het aanbestedingsresultaat de projectraming op een lager bedrag sluit dan het taakstellend budget wordt, voor zover de meevaller daarvoor toereikend is, door het Rijk:
  - a. eerst de additionele bijdrage van de Provincie als bedoeld in artikel 3 lid 1 sub b terugbetaald;
  - b. voor zover na toepassing van sub a nog mogelijk, de bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer als bedoeld in artikel 6.1 sub d van de Bestuursovereenkomst met €1,4 miljoen (prijspeil 2011) verlaagd, in welk geval deze bijdrage per prijspeil 2011 €96,6 miljoen bedraagt.
  
3. Indien na gereedkomen van het Deelproject weg blijkt dat dit tegen lagere kosten is gerealiseerd dan het taakstellend budget wordt, voor zover het vrijgekomen budget daarvoor toereikend is, door het Rijk:
  - a. eerst lid 2 overeenkomstig toegepast, voor zover de in lid 2 sub a genoemde terugbetaling en de in lid 2 sub b genoemde verlaging na de definitieve gunning van het Deelproject weg niet of niet geheel hebben plaatsgevonden;
  - b. voor zover na toepassing van sub a nog mogelijk, de overige bijdragen van partijen naar rato van de omvang verlaagd, met inbegrip van de bijdrage als bedoeld in artikel 4 lid 1 sub a (busafrit HOV A9) en met uitzondering van de bijdragen als bedoeld in artikel 3 lid 1 sub f (onderdoorgang Schipholweg) en artikel 4 lid 1 sub b (overige onderdelen HOV A9).

Uit het risicoprofiel van het Rijk voor het Deelproject weg kan blijken dat voor het Rijk verantwoord is om eerder dan na gereedkomen van het Deelproject weg het taakstellend budget te verlagen. Indien het Rijk vaststelt dat dit het geval is, is het uitgangspunt dat het Rijk zoveel eerder als mogelijk toepassing geeft aan sub a en sub b. Het Rijk informeert de regionale partijen hierover tijdens het realisatieoverleg als bedoeld in artikel 8 en tijdens bestuurlijk overleg over het Deelproject weg.



4. In de artikelen 6.3 en 6.4 van de Bestuursovereenkomst vervalt de zinsnede 'van €300 miljoen'. In artikel 3.1 van de Bestuursovereenkomst wordt de zinsnede 'van €300 miljoen' gehandhaafd als weergave van het taakstellend budget voor het Deelproject weg ten tijde van de ondertekening van de Bestuursovereenkomst, die de in artikel 3 lid 1 genoemde wijzigingen van het taakstellend budget onverlet laat.

#### **Artikel 4 Realisatie onderdelen project HOV A9**

1. Het Rijk is bereid voor de Stadsregio de volgende onderdelen van het project HOV A9 van de Stadsregio gelijktijdig met het Deelproject weg te realiseren:
  - a. een busafrit aan de zuidkant van de omgelegde A9 tussen de Hoofdvaart en de aansluiting Badhoevedorp volgens het ontwerp dat is weergegeven in het bij deze overeenkomst gevoegde overzicht van onderdelen van het project HOV A9 (bijlage C, onderdeel C.1);
  - b. de onderdelen die indicatief zijn omschreven onder de punten 1, 2 en 3 van het bij deze overeenkomst gevoegde overzicht van onderdelen van het project HOV A9 (bijlage C, onderdeel C.2).
2. De benodigde specificaties voor de busafrit als bedoeld in lid 1 sub a zijn door de Stadsregio aan het Rijk verstrekt. Over de aard en omvang van en de financiële dekking voor de onderdelen van het project HOV A9 als bedoeld in lid 1 sub b dient nader overleg plaats te vinden tussen de Provincie en de Stadsregio. De benodigde specificaties voor onderdelen van het project HOV A9 als bedoeld in lid 1 sub b worden door de Stadsregio voor 1 oktober 2012 bij het Rijk ingediend.
3. Ter dekking van het gelijktijdig met het Deelproject weg realiseren van de busafrit als bedoeld in lid 1 sub a voldoet de Stadsregio aan het Rijk een vaste bijdrage van €792.000 (prijspeil 2011).
4. De bijdrage van de Stadsregio aan het Rijk voor het gelijktijdig met het Deelproject weg realiseren van in lid 1 sub b genoemde onderdelen van het project HOV A9 wordt als volgt vastgesteld. Het Rijk vraagt na gunning de opdrachtnemer van het Deelproject weg om een prijsopgaaf. Na ontvangst van de prijsopgaaf treden het Rijk en de Stadsregio in overleg om de hoogte van de bijdrage van de Stadsregio te bepalen op basis van de ontvangen prijsopgaaf en overeenkomstig de wijze waarop de hoogte van de bijdrage als bedoeld in artikel 3 lid 1 sub f (onderdoorgang Schipholweg) wordt bepaald. De bijdrage wordt in de vorm van een vaste bijdrage vastgesteld.
5. Het betalingsschema voor de bijdrage voor de busafrit als bedoeld in lid 1 sub a en de overeenkomstig lid 4 overeengekomen bijdrage voor onderdelen van het project A9 als bedoeld in lid 1 sub b wordt door het Rijk en de Stadsregio in overleg vastgesteld zodra de planning van de opdrachtnemer van het Deelproject weg bekend is. Het betalingsschema wordt gebaseerd op nader vast te stellen mijlpalen.

6. Indien realisatie van een onderdeel van het project HOV A9 als bedoeld in lid 1 sub b leidt tot vertraging ten opzichte van de datum van openstelling voor verkeer van de omgelegde A9 volgens de actuele planning, treden partijen daarover in overleg. Tenzij dit overleg binnen één maand leidt tot overeenstemming tussen partijen, vindt gelijktijdige realisatie van het betreffende onderdeel van het project HOV A9 met het Deelproject weg slechts plaats indien het Rijk daarmee instemt. Het Rijk kan in dat geval tevens als voorwaarde voor gelijktijdige realisatie stellen dat de regionale partijen schriftelijk instemmen met de vertraging en dat de Provincie en de Gemeente Haarlemmermeer schriftelijk bevestigen dat zij afzien van restitutie overeenkomstig artikel 6.8 van de Bestuursovereenkomst.
7. De Provincie, de Stadsregio en de Gemeente Haarlemmermeer dragen er gezamenlijk zorg voor dat vóór 1 juli 2013:
  - a. voor de realisatie van de in lid 1 genoemde onderdelen van het project HOV A9 wettelijk vereiste besluiten, vergunningen en overige toestemmingen onherroepelijk zijn vastgesteld respectievelijk verleend;
  - b. benodigde gronden voor de realisatie van de in lid 1 sub b genoemde onderdelen van het project HOV A9 voor de duur van de uitvoering van het Deelproject weg ter beschikking worden gesteld aan het Rijk.
8. De benodigde gronden voor de realisatie van de busafrit als bedoeld in lid 1 sub a zijn in december 2011 door de Gemeente Haarlemmermeer in eigendom overgedragen aan het Rijk. Na realisatie van het Deelproject weg worden deze gronden door het Rijk in eigendom overgedragen aan de Provincie.
9. Door het Rijk en de Provincie te verlenen vergunningen en overige toestemmingen voor het gebruik van de vluchtstrook van de A9 en de HOV-busafrit door bussen, worden voor openstelling van de HOV-busafrit verleend. De Stadsregio bewaakt dat hiervoor benodigde aanvragen en gegevens en bescheiden tijdig worden ingediend.

## **Artikel 5     Beheer, onderhoud en zakenrechtelijke aspecten**

Het Rijk, de Provincie, de Stadsregio en de Gemeente Haarlemmermeer sluiten voor 30 september 2017 een nadere overeenkomst aangaande het beheer, het onderhoud en de zakenrechtelijke aspecten van de onderdelen van het Deelproject weg en overige nieuw aan te leggen dan wel aan te passen infrastructurele voorzieningen die na realisatie van het Deelproject weg niet in beheer en onderhoud bij het Rijk komen.

## **Artikel 6     B.T.W. en indexering**

1. De bijdrage als bedoeld in artikel 3 lid 1 sub f en bijdragen voor onderdelen van het project HOV A9 als bedoeld in artikel 4 lid 1 zijn inclusief B.T.W.(-component).

2. Het Rijk, de Provincie, de Gemeente Haarlemmermeer en de Stadsregio overleggen nader over de mogelijkheden voor de genoemde regionale partijen om in aanmerking te komen voor verrekening dan wel compensatie van B.T.W. en over daarmee samenhangende administratieve verplichtingen wat betreft de bijdragen als bedoeld in:
  - o artikel 3 lid 1 sub f (onderdoorgang Schipholweg);
  - o artikel 4 lid 3 en lid 4 (onderdelen project HOV A9);
  - o artikel 6.1 sub d van de Bestuursovereenkomst.

Het Rijk en de genoemde regionale partijen leggen voor 1 oktober 2012 afspraken hierover vast. De mate waarin de Provincie, de Gemeente Haarlemmermeer en de Stadsregio in aanmerking komen voor verrekening dan wel compensatie van B.T.W., is niet van invloed op de hoogte van de aan het Rijk te verstrekken bijdragen als hiervoor genoemd.

3. De additionele bijdrage als bedoeld in artikel 3 lid 1 sub b wordt niet geïndexeerd.
4. De bijdrage als bedoeld in artikel 3 lid 1 sub f en de bijdrage als bedoeld in artikel 4 lid 1 sub a worden geïndexeerd overeenkomstig artikel 6.5 van de Bestuursovereenkomst (IBOI), met inachtneming van de in artikel 3 lid 1 sub f en artikel 4 lid 3 vermelde prijspeilen.
5. Indexering op basis van de Index voor Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) als bedoeld in artikel 6.5 van de Bestuursovereenkomst, vindt zowel wat betreft de bijdrage van het Rijk als wat betreft de bijdragen van de regionale partijen plaats op basis van de voorlopige (voorcalculatorische) IBOI. De correctie achteraf van het CPB (nacalculatie) wordt niet bij de indexering betrokken.
6. In artikel 6.5 van de Bestuursovereenkomst wordt 'sub f' gewijzigd in 'sub e' en komt in de tweede regel 'indicatieve' te vervallen.

## **Artikel 7     Planning**

1. Artikel 6.8 van de Bestuursovereenkomst komt als volgt te luiden:
 

'Wanneer niet voor 31 december 2012 een Tracébesluit ter zake het Deelproject weg is vastgesteld, of indien de omgelegde A9 uiterlijk op 1 januari 2020 niet is opengesteld voor verkeer, of op het moment eerder dan 1 januari 2020 wanneer vast staat dat de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen niet worden gerealiseerd, betaalt het Rijk uiterlijk drie maanden na deze constatering de provinciale en gemeentelijke bijdrage terug, inclusief de wettelijke rente over de periode waarin zij over de provinciale en gemeentelijke bijdrage beschikte'.
2. In artikel 10.5 van de Bestuursovereenkomst wordt de streefdatum voor openstelling voor het verkeer gewijzigd in 30 september 2017.
3. In artikel 10.4 van de Bestuursovereenkomst wordt '(bijlage 2)' gewijzigd in '(Planning ontwikkelingslocaties', Projectscoope Deel C)'.

4. De planning die is opgenomen als Deel C van de Projectscope (Bestuursovereenkomst, bijlage 1), wordt vervangen door de bij deze overeenkomst gevoegde aangepaste planning (**bijlage D**).

#### **Artikel 8 Realisatieoverleg**

1. Het Rijk organiseert tijdens de realisatie van het Deelproject weg ten minste eens per trimester en verder, al dan niet op verzoek van één of meer regionale partijen, zo dikwijls als nodig een realisatieoverleg.
2. Tijdens het realisatieoverleg kunnen onderwerpen aangaande de realisatie van het Deelproject weg ter sprake worden gebracht, zoals de voortgang, meer- en minderwerk en calamiteiten. Wat tijdens het realisatieoverleg wordt besproken, brengt geen wijziging in de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van partijen met betrekking tot de realisatie van het Deelproject weg.
3. Het Rijk nodigt de ambtelijke contactpersonen van de regionale partijen ten minste drie weken voorafgaand aan het realisatieoverleg uit. In spoedeisende gevallen kan een kortere periode worden aangehouden.

#### **Artikel 9 Aansluiting Schiphol**

1. Schiphol heeft een ontwerpschets voor een tweede volledige aansluiting van de Luchthaven Schiphol op de A4 ten noorden van de Schipholtunnel ter beoordeling voorgelegd aan het Rijk. De in de ontwerpschets opgenomen voorzieningen maken geen onderdeel uit van het Deelproject weg.
2. Het Rijk heeft de ontwerptechnische en de verkeerstechnische aspecten van de ontwerpschets beoordeeld. De uitkomst van deze beoordeling is dat naar het oordeel van het Rijk na het uitvoeren van het Deelproject weg een tweede aansluiting mogelijk is conform een ontwerp in de lijn van de ontwerpschets.
3. De ontwerpschets, de beoordeling daarvan en randvoorwaarden, risico's en overwegingen daarbij zijn opgenomen in het bij deze overeenkomst gevoegde advies van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat (**bijlage E**), dat door het Rijk wordt onderschreven. Met de beoordeling van de ontwerpschets loopt het Rijk niet vooruit op andere dan ontwerptechnische en verkeerstechnische aspecten.
4. Het Rijk en Schiphol stellen vast dat door de omlegging van de A9 te realiseren zoals weergegeven op de bij deze overeenkomst gevoegde overzichtskaart (**bijlage F**), in combinatie met de uitkomst van de beoordeling van de ontwerpschets door het Rijk als bedoeld in lid 2 en lid 3, voldaan wordt aan de condities die Schiphol aan haar bijdrage heeft verbonden als bedoeld in artikel 6.1 sub f van de bestuursovereenkomst en haar als bijlage 2 bij de bestuursovereenkomst gevoegde brief van 23 juni 2005.

## **Artikel 10 Tekstuele verbeteringen Bestuursovereenkomst**

1. In artikel 6.6 van de Bestuursovereenkomst wordt 'sub e' gewijzigd in 'sub d'.
2. In artikel 6.7 van de Bestuursovereenkomst wordt (twee maal) 'lid 7' gewijzigd in 'lid 6'.

## **Artikel 11 Overige bepalingen**

1. Behoudens de in deze wijzigingsovereenkomst opgenomen wijzigingen en aanvullingen blijft de Bestuursovereenkomst (bijlage A) onverkort tussen partijen gelden.
2. In geval van strijdigheid tussen de Bestuursovereenkomst en deze wijzigingsovereenkomst, prevaleert deze wijzigingsovereenkomst.
3. De artikelen 11, 12 en 13 van de Bestuursovereenkomst zijn van overeenkomstige toepassing op de onderhavige wijzigingsovereenkomst.

## **Artikel 12 Bijlagen**

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze aanvullende overeenkomst:

- Bijlage A: Bestuursovereenkomst
- Bijlage B.1 en B.2: ontwerp aansluiting Badhoevedorp
- Bijlage C: overzicht onderdelen project HOV A9
- Bijlage D: aangepaste planning (Projectscope, Deel C)
- Bijlage E: advies Dienst Verkeer en Scheepvaart  
Rijkswaterstaat van 19 januari 2012  
met kenmerk RWS/DVS-2012/81
- Bijlage F: overzichtskaart Omlegging A9 Badhoevedorp

**ONDERTEKENING**

Aldus overeengekomen, in zesvoud opgemaakt en ondertekend:

te Den Haag d.d. ,  
namens de Staat der Nederlanden,

te Haarlem d.d. ,  
namens de Provincie Noord-Holland,

.....  
M.H. Schultz van Haegen

.....  
E. Post

te Hoofddorp d.d. ,  
namens de Gemeente Haarlemmermeer,

te Amsterdam d.d. ,  
namens de Stadsregio Amsterdam,

.....  
Th.L.N. Weterings

.....  
M.J. Bezuijen

te Amsterdam d.d. ,  
namens de Gemeente Amsterdam

te Schiphol d.d. ,  
namens Schiphol Nederland B.V.

.....  
E.D Wiebes

.....  
J.A. Nijhuis



(concept d.d. 8 maart 2012)

## WIJZIGINGSOVEREENKOMST OMLEGGING A9 BADHOEVEDORP

### TOELICHTING

*De onderstaande tekst betreft een informele en korte toelichting, die geen onderdeel uitmaakt van de wijzigingsovereenkomst. De toelichting is slechts opgesteld ten behoeve van de bestuurlijke behandeling van het concept van de wijzigingsovereenkomst.*

#### Algemeen

De wijzigingsovereenkomst bevat de volgende wijzigingen en aanvullingen ten opzichte van de bestuursovereenkomst van 31 oktober 2005:

- Ter bevestiging worden twee eerdere scopewijzigingen opgenomen (onderdoorgang Schipholweg en viaduct Sloterweg).
- Met een gewijzigd ontwerp wordt het ruimtebeslag van de aansluiting Badhoevedorp verkleind.
- Het taakstellend budget voor de omlegging van de A9 is op een aantal onderdelen gewijzigd.
- Tussen het Rijk en de Stadsregio zijn (proces)afspraken gemaakt over het gelijktijdig met de omlegging van de A9 realiseren van een HOV-busafrit en andere onderdelen van het project HOV A9.
- Voor de regeling van het beheer, het onderhoud en de zakenrechtelijke aspecten is een procesafpraak opgenomen.
- Als procesafpraak is opgenomen dat voor 1 oktober 2012 mogelijkheden voor verrekening dan wel compensatie van BTW voor de Provincie, de Gemeente Haarlemmermeer en de Stadsregio nader worden onderzocht en afspraken hierover worden gemaakt.
- Over indexering op basis van de IBOI zijn nadere afspraken gemaakt.
- Betalingsschema's en mijlpalen zijn aangepast aan de huidige planning.
- Gedurende de realisatie van de omlegging van de A9 organiseert het Rijk periodiek een realisatieoverleg, waar ambtelijk kan worden afgestemd over realisatieaspecten.
- De wijzigingsovereenkomst bevat de uitkomst van een beoordeling door het Rijk van een ontwerpschets voor een tweede aansluiting van Schiphol op de A4.
- Een aantal tekstuele verbeteringen wordt doorgevoerd.

De belangrijkste wijzigingen en aanvullingen worden hierna toegelicht.

#### Scopewijzigingen (artikel 1)

De scopewijzigingen betreffen de onderdoorgang in de Schipholweg en het viaduct voor alle verkeer in de Sloterweg. Deze wijzigingen waren reeds in december 2009 in het Standpunt van de Minister opgenomen. Ter bevestiging worden de scopewijzigingen tevens in de wijzigingsovereenkomst vermeld.

### **Aansluiting Badhoevedorp (artikel 2)**

Het ontwerp van de aansluiting Badhoevedorp wordt gewijzigd zoals afgesproken tijdens bestuurlijk overleg in het voorjaar 2011.

### **Taakstellend budget (artikel 3)**

Het taakstellend budget voor de omlegging van de A9 wordt als volgt gewijzigd (artikel 3 lid 1):

- In het voorjaar 2011 zijn bestuurlijk afspraken gemaakt tussen het Rijk en de Provincie n.a.v. een tekort op het beschikbare budget. Uitkomst was dat het Rijk €6 miljoen additioneel budget beschikbaar stelt en dat de Provincie de meevaller bij het project 'N9 Koedijk – De Stolpen' tot een maximum van €4 miljoen additioneel inbrengt.
- Ter dekking van de meerkosten van de wijziging van de aansluiting Badhoevedorp stelt de Gemeente Haarlemmermeer €1,4 miljoen ter beschikking. In de wijzigingsovereenkomst is deze bijdrage toegevoegd aan de bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer van €90,9 miljoen. Geïndexeerd naar prijspeil 2011 bedraagt de bijdrage daarmee in totaal €98 miljoen (exact: €97.995.009).
- Het betalingsschema voor de bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer is aangepast aan de huidige planning (1¼ jaar later). Tevens is de intentie opgenomen dat het Rijk jaarlijks beziet of de begroting toelaat het betalingsschema nader aan te laten sluiten met de inkomsten van het Deelproject ontwikkelingslocaties.
- De subsidie van de Stadsregio is vastgesteld op een lumpsum bedrag van €7.878.000. BTW-kosten worden door de Stadsregio niet gesubsidieerd en maken geen onderdeel uit van dit bedrag.
- Ten behoeve van de HOV-onderdoorgang in de Schipholweg wordt een bijdrage ter beschikking gesteld van €17,7 miljoen (indicatief).

Artikel 3 lid 2 en artikel 3 lid 3 regelen respectievelijk de situatie dat sprake is van een aanbestedingsmeevaller en de situatie dat de omlegging van de A9 tegen lagere kosten wordt gerealiseerd dan waarmee in het taakstellend budget rekening is gehouden:

- Bij een aanbestedingsmeevaller wordt de additionele bijdrage van de Provincie (€4 miljoen) bij voorrang terugbetaald, waarna de bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer wordt verlaagd met €1,4 miljoen (meerkosten wijziging aansluiting Badhoevedorp).
- Indien na gereedkomen van het Deelproject weg budget resteert, en mogelijk eerder indien uit het risicoprofiel van het Rijk voor het Deelproject weg blijkt dat voor het Rijk verantwoord is het taakstellend budget te verlagen, worden de overige bijdragen van partijen naar rato verlaagd. De bijdrage voor de onderdoorgang in de Schipholweg en een aantal onderdelen van het project HOV A9 zijn hiervan uitgezonderd, nu de hoogte daarvan na gunning definitief wordt bepaald.

#### **Gelijktijdige realisatie onderdelen project HOV A9 (artikel 4)**

Tussen het Rijk en de Stadsregio zijn afspraken gemaakt over het gelijktijdig met de omlegging van de A9 realiseren van onderdelen van het project HOV A9.

Ter dekking van de kosten van een HOV-busafrit ten westen van de aansluiting Badhoevedorp stelt de Stadsregio Amsterdam een bijdrage ter beschikking van €792.000 (inclusief BTW). De busafrit kan gelijktijdig met de omlegging van de A9 worden uitgevoerd, mits de Stadsregio, de Provincie en de Gemeente Haarlemmermeer ervoor zorgen dat benodigde gronden tijdig ter beschikking worden gesteld aan het Rijk en besluiten, vergunningen e.d. tijdig zijn vastgesteld respectievelijk verleend.

Beoogd wordt tevens een aantal andere onderdelen van het project HOV A9 gelijktijdig met de omlegging van de A9 te realiseren. Over de nadere uitwerking van deze onderdelen dient nader overleg plaats te vinden tussen de Provincie en de Stadsregio (o.a. specificaties, kosten, planning). Gelet hierop hebben de afspraken in de wijzigingsovereenkomst voor deze onderdelen een meer procesmatig karakter.

#### **Beheer, onderhoud en zakenrechtelijke aspecten (artikel 5)**

Het artikel bepaalt dat voorafgaand aan de openstelling van de omgelegde A9 afspraken dienen te worden gemaakt over het beheer en onderhoud en de zakenrechtelijke aspecten van projectonderdelen die na realisatie niet in beheer en onderhoud van het Rijk komen.

#### **BTW en indexering (artikel 6)**

Wat betreft de bijdragen van de Stadsregio voor de onderdoorgang in de Schipholweg, de HOV-busafrit en andere onderdelen van het project HOV A9 en de bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer als bedoeld in artikel 6.1 sub d van de Bestuursovereenkomst wordt onderzocht of BTW verrekenbaar dan wel compensabel is. In artikel 6 lid 2 is de procesafpraak neergelegd dat mogelijkheden hiertoe voor 1 oktober 2012 in beeld worden gebracht en afspraken hierover worden gemaakt.

De belangrijkste aanvulling met betrekking tot de indexering is dat bij indexering op basis van de Index voor Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI), voor bijdragen van de regionale partijen dezelfde indexcijfers worden gebruikt als voor de bijdrage van het Rijk. Dit betekent dat op basis van de voorlopige IBOI wordt geïndexeerd en correctie achteraf achterwege blijft.

#### **Planning (artikel 7)**

De wijziging van de aansluiting Badhoevedorp had tot gevolg dat het TB niet voor 31 december 2011 kon worden vastgesteld. De bestuursovereenkomst verbindt hieraan het gevolg dat het Rijk de provinciale en de gemeentelijke bijdrage terugbetaalt. De Provincie en de Gemeente Haarlemmermeer hebben ingestemd met het vaststellen van het TB op een latere datum zonder dat restitutie plaatsvindt.

In de wijzigingsovereenkomst is 31 december 2012 opgenomen als nieuwe datum voor het vaststellen van het TB. De datum 1 januari 2020 is gekoppeld aan de openstelling van de omgelegde A9 voor verkeer.

In de huidige planning komt de omlegging van de A9 ongeveer 1¾ jaar later gereed dan werd beoogd ten tijde van de ondertekening van de bestuursovereenkomst. Betalingsschema's en mijlpalen zijn hieraan aangepast:

- De streefdatum voor openstelling voor het verkeer wordt gewijzigd in 31 september 2017.
- De bij de projectscope gevoegde planning (Projectscope, bijlage C) wordt gewijzigd.

### **Realisatieoverleg (artikel 8)**

Teneinde te voorzien in gestructureerd overleg wordt door het Rijk gedurende de uitvoering van het Deelproject weg het realisatieoverleg georganiseerd. Het betreft een ambtelijk overleg dat geen wijziging brengt in de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van partijen met betrekking tot de realisatie van het Deelproject weg.

Het realisatieoverleg vindt ten minste eens per trimester en verder, al dan niet op verzoek van een andere partij, zo dikwijls als nodig plaats.

### **Aansluiting Schiphol (artikel 9)**

Schiphol heeft een ontwerpschets voor een tweede aansluiting van de luchthaven op de A4 ter beoordeling voorgelegd aan het Rijk. De tweede aansluiting van de luchthaven op de A4 maakt geen onderdeel uit van de omlegging van de A9. De beoordeling van de mogelijkheden daartoe is van belang in het licht van de condities die Schiphol heeft gesteld bij haar bijdrage voor de omlegging van de A9.

Een tweede aansluiting op de A4 in de lijn van de ontwerpschets wordt door het Rijk in ontwerptechnisch en verkeerstechnisch opzicht mogelijk geacht. Als bijlage E is een memo bijgevoegd waarin de ontwerpschets, de uitkomst van de beoordeling daarvan door het Rijk en randvoorwaarden, risico's en overwegingen daarbij zijn opgenomen.

Ten slotte is de bevestiging opgenomen dat voldaan wordt aan de voorwaarden die Schiphol in 2005 aan haar bijdrage heeft verbonden.

## OVEREENKOMST OMLEGGING A9 TE BADHOEVEDORP

### DE ONDERGETEKENDEN:

1. De **Staat der Nederlanden**, te dezen vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Drs. K.M.H. Peijs, zetelende te Den Haag, verder te noemen 'het Rijk'.
2. De **Provincie Noord-Holland**, ingevolge artikel 176 lid 2 van de Provinciewet te dezen vertegenwoordigd door de Gedeputeerde Verkeer en Vervoer, de heer Drs. C. Mooij, hierna te noemen 'de Provincie'.
3. De **Gemeente Haarlemmermeer**, te dezen vertegenwoordigd door de Wethouder Ruimtelijke Ordening en Luchthavenzaken, de heer Drs. M.J. Bezuijen, ingevolge artikel 171 lid 2 van de Gemeentewet, hierna te noemen 'Gemeente Haarlemmermeer'.
4. Het **Regionaal Orgaan Amsterdam**, ingevolge artikel 45, lid 3 van de gemeenschappelijke regeling ROA, te dezen vertegenwoordigd door de portefeuillehouder Verkeer, mevrouw M.T.J. Blankers-Kasbergen, hierna te noemen 'ROA'.
5. De **Gemeente Amsterdam**, ingevolge artikel 171 lid 2 van de Gemeentewet, te dezen vertegenwoordigd door de Wethouder Verkeer en Vervoer, de heer M. van der Horst, hierna te noemen 'Gemeente Amsterdam'.
6. De **Schiphol Nederland B.V.**, te dezen vertegenwoordigd door de heer Prof. Drs. G.J. Cerfontaine, hierna te noemen 'Schiphol'.

Partijen 2 tot en met 6 hierna gezamenlijk ook te noemen 'Regionale partijen'.

Het Rijk en de Regionale partijen hierna verder ook te noemen 'Partijen'.

### OVERWEGENDE DAT:

- op het huidige tracé van de rijksweg A9 door Badhoevedorp reeds lange tijd milieu-, leefbaarheids- en congestieproblemen zijn en door de ligging midden in Badhoevedorp veiligheids- en gezondheidsrisico's aanwezig zijn.
- partijen het daarom noodzakelijk achten dat ter verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en de ruimtelijke en economische ontwikkeling de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp wordt gerealiseerd.
- partijen een Projectscope (bijlage 1) hebben omschreven voor de omlegging van de A9, welke geldt als alternatief voor de reeds bestaande plannen van het Rijk, de Benuttingsmaatregelen en de Reconstructie van knooppunt Badhoevedorp.

- de Projectscope en de Benuttingsmaatregelen hebben beide 2\*3 rijstroken als uitgangspunt.
- Op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat binnen de Projectscope een éénduidig betere verkeerskundige oplossing is te realiseren voor de bereikbaarheid en doorstroming op de A9 en dat het deelproject weg zoals beschreven in de Projectscope duurzamer is dan de Benuttingsmaatregelen omdat de capaciteit binnen de uitgangspunten van de Projectscope relatief eenvoudig uitgebreid kan worden indien in de toekomst daar aanleiding voor mocht zijn.
- door een integrale aanpak een passende en doelmatige omlegging van de A9 mogelijk is alsmede een kwalitatief hoogwaardige gebiedsontwikkeling die enerzijds noodzakelijk is voor de financiering van de omlegging van de A9 en anderzijds noodzakelijk is voor het realiseren van een hoogwaardige ruimtelijke oplossing zodat voldoende draagvlak voor de omlegging van de A9 wordt gecreëerd.
- het Rijk in het kader van het MIT budgetten heeft gereserveerd voor de Reconstructie van het knooppunt Badhoevedorp alsmede een budget voor de Benuttingsmaatregelen, welke budgetten het Rijk bereid is aan te wenden voor de financiering van de omlegging van de A9 (Deelproject weg) mits er voldoende commitment is van de Regionale Partijen voor de omlegging van de A9 en om het Deelproject mede te financieren.
- Partijen hebben geconcludeerd dat het deelproject weg moeten kunnen worden gerealiseerd binnen een taakstellend budget.
- In het kader van het onderzoek naar de risico's van het Project, risico's zijn geïdentificeerd in zowel de planfase als ook de aanbestedings- en bouwfase en dat in het kader van deze Overeenkomst tevens afspraken zullen worden gemaakt, teneinde deze risico's zoveel mogelijk weg te nemen dan wel te beheersen.



## ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

### Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze Overeenkomst wordt verstaan onder:

Benuttingsmaatregelen:	De voor de benutting van de vluchtstrook van het huidige wegtracé A9 tussen Lijnden en het knooppunt Badhoevedorp te realiseren ingrepen waarvoor in het MIT investeringsbudgetten zijn vastgelegd.
Reconstructie knooppunt Badhoevedorp:	De ter verbetering van de doorstroming op en rond het knooppunt Badhoevedorp te nemen maatregelen waarvoor in het MIT investeringsbudgetten zijn vastgelegd.
Project:	De omlegging van de A9 nabij Badhoevedorp en de herontwikkeling van het oude wegtracé en Badhoevedorp-Zuid, bestaande uit het Deelproject weg en het Deelproject ontwikkelingslocaties.
Projectscope:	De ruimtelijke, verkeerskundige, functionele-, en ontwerptechnische uitgangspunten waarbinnen op basis van de in deze Overeenkomst vastgelegde afspraken aangaande het Deelproject weg en het Deelproject ontwikkelingslocaties zullen worden gerealiseerd.
Deelproject weg:	Het onderdeel van het Project bestaande uit de omlegging van de A9 inclusief alle andere infrastructurele ingrepen, zoals omschreven in de Projectscope.
Deelproject ontwikkelingslocaties:	Het onderdeel van het Project bestaande uit de (her)ontwikkelingslocaties van de door de omlegging vrijkomende gronden op en langs het oude wegtracé (locaties 1 tot en met 6), Badhoevedorp-Zuid en Wildenhorst (locatie 7), zoals aangegeven op kaart in de Projectscope.

Uitwerkingsfase:	De periode van uiterlijk zes maanden die start vanaf het moment van ondertekening van deze Overeenkomst ten behoeve van de nadere uitwerking van het Project totdat een Voorkeursvariant voor het Deelproject weg zal worden vastgesteld.
Voorkeursvariant	Het aan het einde van de Uitwerkingsfase vast te stellen wegtracé voor de omlegging van de A9 dat als uitgangspunt zal dienen voor de Tracé/MER-procedure.
Inbreng Partijen	De financiële bijdrage van de verschillende partijen zoals genoemd in artikel 6 met dien verstande dat de bijdrage van de gemeente Haarlemmermeer (artikel 6 lid 1 e) mede gekoppeld is aan de inbreng van gronden van het Rijk voor € 1. De bijdrage van het Rijk (via de grond) bedraagt daardoor feitelijk ca. € 45 miljoen.

## **Artikel 2 Doel van de Overeenkomst**

- 2.1 De overeenkomst heeft tot doel de afspraken vast te leggen die Partijen hebben gemaakt aangaande de financiering van de omlegging van de A9 door middel van de realisatie van het Project op basis van de Projectscope als ook de wijze waarop Partijen zullen samenwerken tijdens de Uitwerkingsfase binnen de in deze Overeenkomst vastgelegde organisatorische, verkeerskundige, ruimtelijke, programmatische en financiële uitgangspunten.
- 2.2 De overeenkomst heeft tot doel de afspraken die de Regionale Partijen hebben gemaakt terzake de realisatie van het Deelproject ontwikkelingslocaties vast te leggen. Het Rijk is uitdrukkelijk geen partij bij deze afspraken betreffende het Deelproject ontwikkelingslocaties. Het Rijk verbindt zich in dit kader wel aan artikel 10.

## **Artikel 3 Projectscope**

- 3.1 Partijen stellen vast dat voldoende is aangetoond dat binnen de Projectscope (bijlage 1) een betere functionaliteit gerealiseerd kan worden dan met de Benuttingmaatregelen in combinatie met de Reconstructie van het knooppunt Badhoevedorp alsmede dat aangetoond is dat het Deelproject weg binnen de Projectscope realiseerbaar is binnen een taakstellend budget van € 300 miljoen inclusief aansluiting Parkstad binnen de projectscope (prijspeil 1 januari 2005) (hierna "het Taakstellende budget").

- 3.2 Partijen zijn zich er van bewust dat de Projectscope geen definitief wegtracé benoemt. Partijen zullen gezamenlijk in de Uitwerkingsfase een Voorkeursvariant bepalen binnen de in deze Overeenkomst en de Projectscope vastgelegde uitgangspunten waarbij het verbeteren van de leefbaarheid in Badhoevedorp door alle partijen wordt onderschreven.
- 3.3 Voor het Deelproject weg zal niet méér worden gerealiseerd dan door de wet wordt voorgeschreven (sober en doelmatig) en op het moment van ondertekening van de Overeenkomst bestuurlijk is overeengekomen.
- 3.4 Gemeente Amsterdam ziet af van de ontsluiting van de locatie Parkstad via een directe aansluiting op de Westrandweg, omdat binnen de Projectscope van de omlegging A9 voorzien is in een aansluiting Badhoevedorp/Parkstad inclusief een verdubbeling van de T106 tot de grens van de Projectscope. Gemeente Amsterdam zal zorgdragen voor de verbinding T106 van Parkstad tot de grens van de Projectscope op gelijke wijze zoals door haar bij de aansluiting Parkstad op de Westrandweg was voorzien. Gemeente Haarlemmermeer zal voor zover deze verbinding op haar grondgebied wordt gerealiseerd met in acht name van artikel 10 haar medewerking hieraan verlenen.

#### **Artikel 4 Uitwerkingsfase**

- 4.1 Na ondertekening van deze Overeenkomst zullen Partijen in een periode van uiterlijk 6 maanden nadere planvorming verrichten. Partijen zullen in deze Uitwerkingsfase op basis van het taakstellende budget en de vastgestelde Projectscope en de in deze overeenkomst benoemde uitgangspunten komen tot een Voorkeursvariant voor het Deelproject weg.
- 4.2 Partijen onderkennen het belang van de gezamenlijke vaststelling van één Voorkeursvariant. De noodzakelijke procedures kunnen met een Voorkeursvariant voortvarend worden doorlopen, waarmee tevens de mogelijkheid wordt geschapen om de Tracé/MER-procedure en de aanbestedingsprocedure te vervlechten, hetgeen tot belangrijke tijdwinst kan leiden.
- 4.3 Indien Partijen onverhoopt geen consensus bereiken over een Voorkeursvariant zal het Rijk uiterlijk 7 maanden na ondertekening van de Overeenkomst, binnen de uitgangspunten van de Overeenkomst, een Voorkeursvariant vaststellen.
- 4.4 In de Uitwerkingsfase zal door het Rijk een startnotitie als bedoeld in artikel 3 van de Tracéwet als onderdeel van de Tracé/MER-procedure worden voorbereid.
- 4.5 De uitwerking, engineering, aanbesteding en realisatie van het Deelproject weg zal plaatsvinden onder eindverantwoordelijkheid van het Rijk.

## **Artikel 5 Deelproject ontwikkelingslocaties**

- 5.1 Om te komen tot verbetering van de ruimtelijke structuur in Badhoevedorp alsmede ter dekking van bijdragen van de Gemeente Haarlemmermeer leggen Regionale partijen zich voor de ontwikkelingslocaties vast op het navolgende bouwprogramma:
- Locatie Badhoevedorp-West:  
80.000 m<sup>2</sup> (kavel) primair voor Schiphol-gebonden bedrijven. Regionale/lokale bedrijvigheid niet uitgesloten.
  - Locatie woon- en wandelbos en wegenwacht-locatie:  
minimaal 110 vrijstaande vrije sector woningen.
  - Locatie Centrum:  
3.500 m<sup>2</sup> commerciële functies en minimaal 450 gestapelde vrije sector woningen.
  - Locatie Schuilhoeve-Groene Zoom en locatie Schuilhoeve/sportvelden:  
45.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren en bedrijven (geluidwerende functie), minimaal 40 vrije sector woningen op de locatie Schuilhoeve – Groene zoom en minimaal 400 vrije sector woningen op de locatie Schuilhoeve - sportvelden.
  - Locatie Wildenhorst:  
een sportpark van circa 14 hectare binnen de contouren van de Groene Carré-Noord.
- 5.2 Ten aanzien van de locatie Badhoevedorp-Zuid bestaan contractuele afspraken gemaakt door de Schiphol Area Development Company N.V. en Chipshol Forward N.V. Regionale partijen komen in aanvulling op het bepaalde in artikel 5.1 overeen het bouwprogramma voor deze locatie vast te stellen nadat overleg heeft plaatsgevonden met bovengenoemde private partijen dan wel hun rechtsopvolgers, waarbij als uitgangspunt geldt: 250.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren (70%) en bedrijven (30%). Indien het bouwprogramma voor dit gebied resulteert in een hoger totaalaanbod aan bedrijfsterreinen en kantooroppervlak en/of een ander tempo van uitgifte dan afgesproken binnen het ontwikkelprogramma van het Bestuursforum Schiphol zoals dat ten tijde van het sluiten van deze overeenkomst geldt, verklaart de Gemeente Haarlemmermeer dat zij dit volledig zal compenseren in een gebied binnen de gemeentegrenzen van Haarlemmermeer.
- 5.3 De uitwerking, engineering, ontwikkeling en realisatie van het Deelproject ontwikkelingslocaties zal plaatsvinden onder verantwoordelijkheid van de Gemeente Haarlemmermeer na nauw overleg met de Regionale Partijen.
- 5.4 Artikel 10 is op het bepaalde in dit artikel normaal van toepassing.

## Artikel 6 Financiering van het Deelproject weg

- 6.1 Ter financiering van het taakstellende budget van het Deelproject weg (zie artikel 3.1) garanderen Partijen, binnen de kaders en de uitgangspunten van deze Overeenkomst, de volgende bedragen op de genoemde betalingsmomenten (1 juli van het genoemde jaar, tenzij anders gespecificeerd) ter beschikking te stellen voor het project e.g. te betalen aan het Rijk:
- a Het Rijk (V&W) stelt een budget beschikbaar van € 153,4 miljoen (prijspeil 1 januari 2005). Hierin zijn begrepen de MIT-budgetten welke reeds zijn gereserveerd voor de reconstructie knooppunt Badhoevedorp, de benutting van het huidige wegtracé A9 tussen Lijden en het knooppunt Badhoevedorp, de besparing op het onderhoudsbudget en de gepland afrit Parkstad op de toekomstige Westrandweg en gelden voor de verbetering van de leefbaarheid en de luchtkwaliteit.
  - b Provincie stelt ter beschikking en betaalt aan het Rijk een bedrag van € 15 miljoen in de vorm van een lumpsum bijdrage, of op een in nader overleg te bepalen wijze, met als betalingsmoment 7 maanden na ondertekening van de overeenkomst. De provinciale bijdrage vervalt wanneer niet uiterlijk 7 maanden na ondertekening van de overeenkomst een voorkeursvariant is benoemd.
  - c Gemeente Haarlemmermeer stelt ter beschikking en betaalt in 2006 of op een in nader overleg te bepalen wijze aan het Rijk een bedrag van EUR 16,5 miljoen (prijspeil 1 januari 2005).
  - d Gemeente Haarlemmermeer stelt ter beschikking en betaalt in de periode van 2010 tot en met 2018 aan het Rijk een bedrag van € 90,9 miljoen (prijspeil 1 januari 2005). Dit bedrag is verdeeld in de volgende percentages: 1,5% in 2010, 1,5% in 2011, 1,5% in 2012, 10,0% in 2015, 21,5% in 2016, 32,0% in 2017 en 32,0% in 2018. Deze bedragen zijn gebaseerd op de opbrengsten uit het Deelproject ontwikkelingslocaties.
  - e Het ROA stelt een indicatief bedrag van € 10,5 miljoen als subsidie aan elementen van het onderliggend wegennet/openbaar vervoer infrastructuur en de fietsinfrastructuur, op basis van het besluit van het Dagelijks Bestuur van het ROA d.d. 2 juni 2005, ter beschikking. Op de ROA-bijdrage zijn de eisen en bepalingen zoals in de ROA subsidieverordening Infrastructuur 2004 en de ROA Handleiding subsidieaanvragen 2004 geformuleerd, van toepassing. De betaling is voorzien in 2012, maar is afhankelijk van de uitvoering van het onderliggende wegennet.
  - f Schiphol stelt ter beschikking en betaalt in 2011 aan het Rijk een geconditioneerd bedrag van € 15 miljoen (prijspeil 1 januari 2005). De condities waaronder Schiphol deze bijdrage betaalt heeft zij vastgelegd in haar brief van 23 juni 2005

aan de minister van Verkeer en Waterstaat, welke als bijlage aan de Overeenkomst is gehecht.

- g Partijen zullen onderzoek doen naar de mogelijkheden van extra (overige) lokale, regionale, nationale, dan wel Europese subsidiebronnen ter financiering van het Project en zullen zich ervoor inspannen om deze subsidies voor het Deelproject weg te verwerven (bijvoorbeeld BONroute).
- 6.2 Indien in de Uitwerkingsfase blijkt dat de hoogte van alle bijdragen en subsidies, door bijdragen van andere partijen dan genoemd in artikel 6.1, groter is dan het Taakstellende budget, dan zal de Stuurgroep een besluit nemen hoe om te gaan met dit surplus.
- 6.3 Indien in de uitwerkingsfase blijkt dat de hoogte van de raming van het Rijk van het Deelproject weg lager is dan het Taakstellende budget van € 300 miljoen, dan zullen de bijdragen van Partijen naar rato van de inbreng van Partijen worden verlaagd.
- 6.4 Indien in de Uitwerkingsfase blijkt dat de hoogte van de kosten van het Deelproject weg hoger zijn dan het Taakstellende budget van € 300 miljoen, dan zullen Partijen met elkaar optimalisaties en terugvalopties bespreken en kiezen zoals benoemd in de Projectscope om zo de kosten van het Deelproject weg te verlagen.
- 6.5 De bijdragen van partijen zijn inclusief B.T.W., behoudens in lid 1 sub f omschreven indicatieve bijdrage van het ROA welke kwalificeert als een subsidie. De in lid 1 omschreven bijdragen en bedragen zijn prijspeil 1 januari 2005 en worden geïndexeerd vanaf ondertekening van de overeenkomst tot de in lid 1 vastgestelde betalingsmomenten op basis van de Index voor Bruto Overheidsinvesteringen, behoudens de bijdrage van de Provincie die niet geïndexeerd wordt en de bijdrage van ROA die geïndexeerd zal worden (BDU-index) vanaf het moment dat het Dagelijks Bestuur van het ROA de subsidiebeschikking afgeeft.
- 6.6 Indien blijkt dat door vertraagde realisatie van het Deelproject weg het Deelproject ontwikkelingslocaties geheel of gedeeltelijk vertraagt is de Gemeente Haarlemmermeer gerechtigd haar bijdragen als bedoeld in lid 1 sub e pro rata later te betalen.



- 6.7 De Gemeente Haarlemmermeer en de Provincie betalen aan het Rijk de in lid 1 sub c, d, en e genoemde bedragen bij een latere betaling dan het betalingsmoment zoals opgenomen in lid 1 inclusief rentevergoeding. Als er sprake is van een latere betaling zoals bedoeld in lid 7 dan is er geen rentevergoeding verschuldigd. De rentevergoeding wordt gevormd door de samengestelde rente die door de in lid 1 sub c, d en e genoemde bedragen wordt gegenereerd gedurende de periode welke aanvangt met de dag waarop het geïndexeerde bedrag blijkens lid 1 of lid 7 door de Gemeente Haarlemmermeer en de Provincie aan het Rijk met inachtneming van de bepalingen uit deze overeenkomst beschikbaar zou moeten worden gesteld en de dag waarop het bedrag door het Rijk daadwerkelijk wordt opgeëist. De samengestelde rente bestaat uit de marktrente (staatsleningen met een looptijd van 10 jaar, jongste 10 jaren, 6 maanden voor ingangsdatum) plus een opslag van 2%.
- 6.8 Wanneer niet voor 31 december 2011 een tracébesluit ter zake het Deelproject weg is genomen of indien het project op 1 januari 2020 niet gereed is of op het moment eerder dan 1 januari 2020 wanneer blijkt dat het project niet wordt gerealiseerd, betaalt het Rijk uiterlijk drie maanden na deze constatering de provinciale en gemeentelijke bijdrage terug, inclusief de wettelijke rente over de periode waarin zij over de provinciale en gemeentelijke bijdrage beschikte.

## **Artikel 7 Grondeigendom en grondoverdracht**

- 7.1 De grondeigendommen van het Rijk in het Deelproject ontwikkelingslocaties zullen door het Rijk aan de Gemeente Haarlemmermeer voor € 1 worden overgedragen na realisatie van het Deelproject weg of zoveel eerder als mogelijk, indien de gronden niet benodigd zijn voor de instandhouding van de huidige A9 respectievelijk de realisatie van het Deelproject weg. De gronden zullen door de Gemeente Haarlemmermeer worden aangewend om het Deelproject ontwikkelingslocaties te realiseren, teneinde aan haar verplichting als bedoeld in artikel 6 lid 1 sub e te kunnen voldoen.
- 7.2 De gronden zullen door het Rijk conform de 'Gedragslijn inzake bodemverontreiniging Staatseigendommen', geschikt voor het gebruik als bedoeld in artikel 5.1 leeg, ontruimd en ontdaan van verhardingen c.a. dan wel, indien de gronden met niet-ernstige of niet-urgente verontreiniging worden overgedragen, onder bijbetaling door de Staat van de meerkosten die door de aanwezigheid daarvan ontstaan bij de ontwikkeling van de bewuste gronden voor het gebruik als bedoeld in artikel 5.1.

## **Artikel 8 Afspraken over vermijden en beheersen van risico's van het project**

- 8.1 De Voorkeursvariant zal gerealiseerd worden voor rekening en risico van het Rijk.
- 8.2 Indien tijdens de uitwerkings-, planvormings- of uitvoeringsfase een Partij een aanpassing(en) van de Projectscope wenst, zullen de andere Partijen als voorwaarde voor hun medewerking daarvoor in elk geval kunnen stellen dat de kosten die met de aanpassing gemoeid zijn, verminderd met eventuele besparingen als gevolg daarvan ten opzichte van het taakstellend budget, door de betreffende Partij worden betaald (conform het principe "de veroorzaker betaald").
- 8.3 Indien blijkt dat het bouwprogramma bedoeld in artikel 5.1 wel gerealiseerd kan worden, doch de grondopbrengsten daaruit niet voldoende zijn om de bijdrage van de Gemeente Haarlemmermeer aan het Deelproject weg te dekken, komt dat voor rekening en risico van de Gemeente Haarlemmermeer.
- 8.4 In de uitwerkingsfase zullen Partijen overleggen over de meest gunstige uitvoeringswijze van (onderdelen van) het Deelproject weg waarbij onder meer gekeken wordt naar fiscaliteiten.

## **Artikel 9 Organisatie**

- 9.1 De door Partijen ingestelde Stuurgroep heeft als taak de begeleiding en bewaking van de tijdige totstandkoming van een Voorkeursvariant.
- 9.2 In de Stuurgroep wisselen Partijen informatie uit en zullen alle benodigde besluiten worden genomen die wenselijk of noodzakelijk zijn voor de coördinatie en voortgang van de door Partijen te verrichten onderzoeken, planuitwerkingen en optimalisaties. De Stuurgroep bepaalt tevens de communicatiestrategie met betrekking tot het Project.
- 9.3 De Stuurgroep bestaat uit de bestuurlijk vertegenwoordigers van betrokken Partijen en wordt voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Gemeente Haarlemmermeer.
- 9.4 De door Partijen ingestelde Projectgroep voert de besluiten van de Stuurgroep uit. Tevens zal de Projectgroep de uitvoering van de benodigde onderzoeken, planuitwerking en optimalisaties ter hand nemen en de besluitvorming in de Stuurgroep voorbereiden. Elk der partijen zal in deze Projectgroep een vertegenwoordiger afvaardigen en voldoende ambtelijke capaciteit en inspanningen beschikbaar stellen.
- 9.5 De Projectgroep kan vakinhoudelijke werkgroepen vormen en instellen voor specifieke uitwerkingen van het Project. De Projectgroep staat onder leiding van een door de Gemeente Haarlemmermeer in overleg met de Stuurgroep aangewezen projectmanager.

- 9.6 Partijen zullen over de inhoudelijke en financiële voortgang van het Project regelmatig in overleg treden.
- 9.7 Alle Partijen dragen de eigen kosten voor deelname aan de benodigde overleggen en het verrichten van de eigen werkzaamheden. Externe kosten worden aan het begin van de Uitwerkingsfase gebudgetteerd en zullen door de Stuurgroep worden geaccordeerd.

#### **Artikel 10 Procedures**

- 10.1 Partijen spannen zich in om de noodzakelijke publiek- en privaatrechtelijke medewerking voor het Project te verkrijgen met behoud van de publiekrechtelijk verantwoordelijkheid van Partijen en zullen hierin in gezamenlijkheid optreden.
- 10.2 Partijen zullen zich onthouden van het op enigerlei wijze belemmeren of vertragen van de totstandkoming van planologische maatregelen die voor de realisatie van het Project zijn vereist.
- 10.3 Alle in deze Overeenkomst aangegeven verplichtingen gelden binnen de beperkingen van de bevoegdheden van partijen en hun bestuursorganen en laten hun publiekrechtelijke verantwoordelijkheden en de uitoefening van hun publiekrechtelijke bevoegdheden onverlet.
- 10.4 Partijen zullen zich, voor zover dat in hun vermogen ligt, maximaal inspannen om de voor de realisatie van het project te voeren procedures, streekplanuitwerking, te verlenen vergunningen, grondverwervingen en de in het kader van de uitvoering te verrichten aanleg- en/of bouwactiviteiten te laten plaatsvinden, zodanig dat het Deelproject weg en Deelproject ontwikkelingslocaties zoveel mogelijk overeenkomstig de planning (bijlage 2) gerealiseerd kunnen worden.
- 10.5 Het Rijk zal na vaststelling van een Voorkeursvariant voortvarend een start maken met de noodzakelijke Tracéwet-procedure met het doel dat de omgelegde A9 uiterlijk 31 december 2015 wordt opengesteld voor het verkeer.
- 10.6 Partijen zullen na vaststelling van een Voorkeursvariant voortvarend een start maken met de noodzakelijke overige procedures met als doel een tijdige ontwikkeling en realisatie van het Deelproject weg waaronder ook het (onderliggend) wegennet, niet zijnde rijkswegen en het Deelproject ontwikkelingslocaties.

## **Artikel 11 Onvoorziene omstandigheden**

- 11.1 Indien de Overeenkomst niet langer onverkort kan worden uitgevoerd als gevolg van onvoorziene omstandigheden welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid van één of meer Partijen geen ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst kan worden gevegd, treden Partijen op verzoek van de Partij of Partijen die zich op de onvoorziene omstandigheid beroept of beroepen in overleg, teneinde te bezien of de overeenkomst op voor alle Partijen aanvaardbare voorwaarden aan deze omstandigheid kan en moet worden aangepast.
- 11.2 Partijen merken als onvoorziene omstandigheid in elk geval aan de situatie dat:
- Formele regelingen of besluiten leiden tot de niet- of slechts gedeeltelijke goedkeuring, de schorsing of de vernietiging van besluiten die uit de Overeenkomst voortvloeien, één en ander met inbegrip van wijzigingen van regelingen, beleidswijzigingen of onherroepelijke beslissingen van een overheid of rechterlijke instantie.
  - Van rijkswege, vanwege gewijzigde beleidsinzichten in de Ministerraad en/of de Eerste en Tweede Kamer der Staten Generaal, de voor realisatie van het Project benodigde financiële middelen niet of niet in voldoende mate ter beschikking worden gesteld.
- 11.3 Indien het overleg zoals benoemd in lid 1 niet binnen 12 weken na aanvang tot een voor iedere Partij aanvaardbare aanpassing van de Overeenkomst leidt, kunnen Partijen handelen conform artikel 12.

## **Artikel 12 Rechtskarakter, geschillenregeling en bevoegde rechter**

- 12.1 Op deze Overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
- 12.2 Met de in deze Overeenkomst neergelegde afspraken beogen Partijen elkaar te binden en de nakoming daarvan in rechte afdwingbaar te doen zijn.
- 12.3 Een Partij die meent dat een geschil bestaat over de uitvoering van deze Overeenkomst deelt dat schriftelijk aan alle andere Partijen mee. De mededeling bevat een aanduiding van het geschil.
- 12.4 Binnen 4 weken na de schriftelijke mededeling overleggen Partijen over een oplossing voor het geschil. Indien het overleg niet binnen 6 weken na de mededeling tot een oplossing van het geschil heeft geleid, wordt het geschil beslecht door de bevoegde rechter te Amsterdam.
- 12.5 Derden kunnen aan het bepaalde in deze Overeenkomst op geen enkele wijze, direct of indirect, rechten ontlennen.

### **Artikel 13 Inwerkingtreding en werkingsduur**

- 13.1 Deze Overeenkomst treedt in werking op de dag volgend op die waarop deze door Partijen is ondertekend.
- 13.2 De Overeenkomst eindigt als aan alle verplichtingen is voldaan.
- 13.3 De Overeenkomst kan door een Partij tussentijds worden ontbonden indien Partijen daarover schriftelijk overeenstemming bereiken.

### **Artikel 14 Bijlagen bij deze Overeenkomst**

- 14.1 Bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van de Overeenkomst.
- 14.2 De volgende bijlagen zijn onderdeel van deze Overeenkomst:
- Bijlage 1: Projectscope.
  - Bijlage 2: Brief van de Schiphol Group aan de minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw K.M.H. Peijs over de Rijksweg A9, kenmerk 515, d.d. 23 juni 2005.

### **Ondertekening**

Aldus overeengekomen, in zeventvoud opgemaakt en ondertekend te Haarlemmermeer d.d. 31 oktober 2005.

#### **Staat der Nederlanden:**

Minister van Verkeer en Waterstaat

.....

K.M.H. Peijs

#### **Provincie Noord-Holland:**

.....

C. Mooij

#### **Regionaal Orgaan Amsterdam:**

.....

M.T.J. Blankers-Kasbergen

#### **Gemeente Haarlemmermeer:**

.....

M.J. Bezuijen

#### **Schiphol Nederland B.V.:**

.....

G.J. Cerfontaine

#### **Gemeente Amsterdam:**

.....

M. van der Horst

# **Projectscope**

## **Omlegging A9 Badhoevedorp**

**31 oktober 2005**



## 1. Inleiding

### 1.1 Uitgangspunten en doelstellingen

De omlegging van de A9 is een *alternatief* voor de Benuttingsvariant die voorziet in een uitbreiding van de A9 naar 2x3 rijstroken binnen het huidige wegtracé en de reconstructie van het huidige knooppunt Badhoevedorp. Een omlegging van de A9 dient *functioneel minimaal gelijkwaardig* te zijn aan de Benuttingsvariant.

Met een omlegging van de A9 worden de volgende doelen nagestreefd:

- Leefbaarheid: door omlegging van de A9 wordt de milieubelasting door geluid, fijnstof en het veiligheids (groeps-) risico verminderd in Badhoevedorp.
- Doorstroming: voor partijen is de doorstroming van het verkeer op de A4, de A5 en de A9 een belangrijke overweging => de doorstroming van een omlegging van de A9 moet minimaal gelijkwaardig zijn aan de doorstroming die zou worden bereikt bij de Benuttingsvariant. Een omlegging beoogt verder de verbetering van de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio en de mainport Schiphol.
- Toekomstvastheid: met een omlegging van de A9 wordt de mogelijkheid gecreëerd voor verdere capaciteitsuitbreidingen in de verdere toekomst, dit in tegenstelling tot de Benuttingsvariant.
- Ruimtelijke structuur en kwaliteit: een omlegging van de A9 biedt kansen voor een duurzame verbetering van de ruimtelijke structuur in Badhoevedorp en in de Driehoek. Daarnaast wordt de barrièrewerking van de A9 uit het dorp weggenomen.

### 1.2 Doel van de Projectscope

De Projectscope legt de ruimtelijke, verkeerskundige, functionele, en ontwerptechnische uitgangspunten voor een omlegging van de A9 Badhoevedorp vast.

### 1.3 Opbouw en reikwijdte Projectscope

De Projectscope bestaat uit 2 onderdelen:

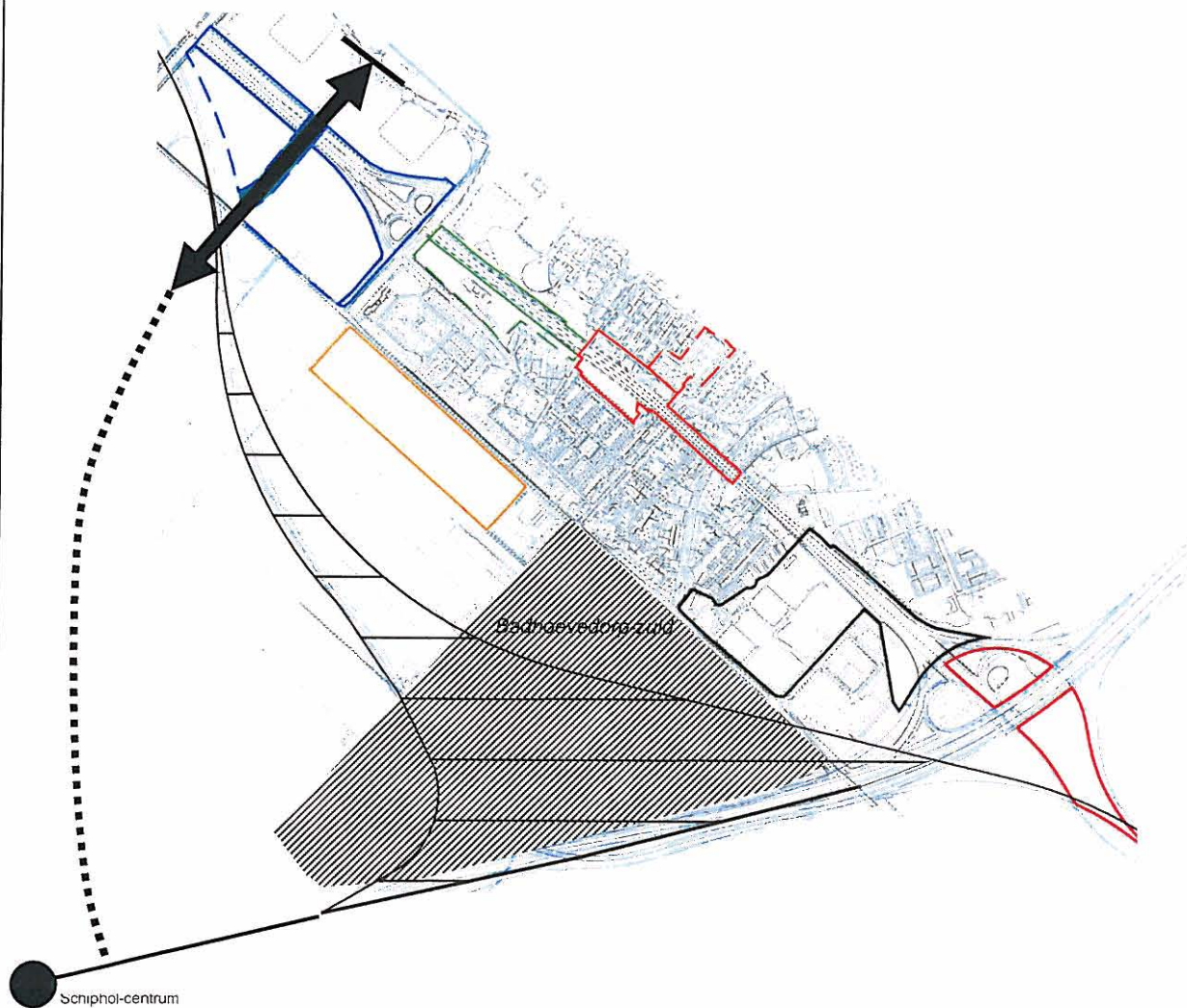
- Deel A: scope-omschrijving van het Deelproject Weg:  
De Projectscope voor de omlegging van de A9 voorziet in een *functionele ondergrens van wat gerealiseerd dient te worden*, ter vervanging van de Benuttingsvariant van het bestaande A9 tracé en reconstructie van het huidige knooppunt Badhoevedorp. De Projectscope is daarom zodanig van opzet dat zoveel mogelijk in functionele termen de *kwaliteit* en *functionaliteit* van een omlegging vastgelegd wordt. Zij dient als leidraad in de verdere planuitwerking c.q. het bepalen van de (definitieve) tracering in de vorm van een voorkeursvariant.
- Deel B: scope-omschrijving van het Deelproject Ontwikkelingslocaties:  
De Projectscope beschrijft verder het programma en de Ontwikkelingslocaties waarop de bijdrage aan een omlegging van de A9 van de Gemeente Haarlemmermeer is gebaseerd. Dit onderdeel is onlosmakelijk gekoppeld aan de omlegging van de A9.

## DEEL A Deelproject Weg





### 1. Geografische afbakening

Voor het Deelproject Weg is het zoekgebied gedefinieerd waarbinnen de (definitieve) wegtracering van de op te stellen voorkeursvariant voor de omlegging A9 zal zijn gelegen. In onderstaande figuur is dit gebied weergegeven.

(figuur is indicatief)



#### LEGENDA:

-  Zoekgebied definitief wegtracé omlegging van de A9
-  Badhoevedorp-Zuid (zoekgebied, conform Streekplan)
-  Onderliggend wegennet (mogelijke ontsluiting toekomstig NW areaal)
-  Aansluiting Badhoevedorp/Parkstad T106 (2x2)

## **2. Verkeerskundige toetsing**

Door Grontmij en Goudappel is de Benuttingsvariant en een omlegging van de A9 verkeerskundig doorgerekend en getoetst voor het jaar 2020.

Uit de verkeerstoets is gebleken dat met een omlegging van de A9 in algemene zin een betere verkeerskundige oplossing gerealiseerd kan worden dan ten opzichte van de Benuttingsvariant.

## **3. Functionele omschrijving**

### **3.1 Functionele uitgangspunten**

#### Algemeen

Een omlegging van de A9 dient functioneel minimaal gelijkwaardig te zijn aan de Benuttingsvariant. Dit betekent dat de capaciteit van de hoofdrijbanen, verbindingswegen en aansluitingen minimaal gelijkwaardig moeten zijn aan de Benuttingsvariant.

#### Hoofdwegennet A9 en A4

De A9 wordt vanaf circa 1000 m ten oosten van knooppunt Badhoevedorp tot aan knooppunt Raasdorp voor de doorgaande route uitgebreid van 2x2 rijstroken naar 2x3 rijstroken.

De doorgaande route op de A4 tussen Schiphol Centrum en knooppunt Badhoevedorp blijft 2x4 rijstroken. De A4 dient zoveel mogelijk gesitueerd te blijven op de huidige situatie.

Principe is dat een doorstromingsprofiel op de A4 wordt nagestreefd met een zo efficiënt mogelijke uitwisseling met de A9. De verbinding tussen Schiphol en Haarlem v.v. zal op een verkeerskundig verantwoorde wijze opgenomen worden in de planuitwerking.

#### Aansluiting Badhoevedorp/Parkstad

De omlegging van de A9 dient te voorzien in een (nieuwe) aansluiting van Badhoevedorp op de A9. De aansluiting dient te worden gerealiseerd door de toe- en afritten van de omgelegde A9 aan te sluiten op de T106. Deze nieuwe aansluiting van de T106 op de A9 is tevens de ontsluiting van Parkstad op de A9. Uitgangspunt is een 2x2 uitvoering van de T106.

#### Onderliggend wegennet

Verbinding Schiphol-centrum – mogelijk toekomstig NW areaal

Voor de verbinding Schiphol-centrum en het toekomstig Noordwest areaal zal een verkeerskundig goede oplossing gevonden moeten worden.

#### Schipholweg

De Schipholweg is in de huidige situatie een doorgaande weg. Uitgangspunt bij de omlegging van de A9 is dat de status van deze weg wordt teruggebracht; ter hoogte van de nieuwe T106-aansluiting wordt er een 'knip' in de Schipholweg aangebracht middels een bajonet die aansluit op het verlengde van de toe- en afritten Badhoevedorp. Gestreefd wordt ernaar om de verkeersbeweging Boesingheliede – Badhoevedorp en Badhoevedorp – Hoofddorp v.v. te handhaven.

#### Loevesteinse Randweg

Uitgangspunt is dat deze verbinding blijft gehandhaafd.

#### Sloterweg

De fiets/voetgangersverbinding blijft gehandhaafd. Er zal een fiets/voetgangersverbinding onder de verlegde A9 worden aangelegd. De autoverbinding komt te vervallen

#### Openbaar vervoer

Uitgangspunt is het handhaven van alle OV-infrastructuur.

### 3.2 Ontwerp uitgangspunten

Het wegtracé voor de omlegging A9 dient gebaseerd te zijn op de volgende ontwerpuitgangspunten:

- Het ontwerp dient sober en doelmatig te zijn.
- Zoveel mogelijk handhaven van bestaande bebouwing/bedrijven/kunstwerken.
- Het tracé van de A9 zoveel mogelijk buiten de voormalige zandwinput, die gedempt is met baggerspecie situeren. Deze ligt ten zuiden van de Schipholweg.
- Het wegtracé van de omgelegde A9 dient zodanig gesitueerd te worden dat de leefbaarheid in Badhoevedorp duurzaam wordt zeker gesteld. Het wegtracé dient te passen binnen de (EU-) richtlijnen voor veiligheid en luchtkwaliteit.
- Het tracé van de A9 buiten de grote kabels & leidingen strook, die ten zuiden van de Schipholweg ligt, situeren.
- Het wegontwerp dient te voldoen aan de Wet Luchtvaart (onder andere vrijhouden van de ingestelde zones ten behoeve van vliegverkeer, beperkingen bouwhoogten, hoogteligging wegvakken) en het Luchthavenindingsbesluit Schiphol.
- Ontwerpsnelheid hoofdwegen: aangesloten zal worden bij de ontwerpprincipes van Rijkswaterstaat.
- Bij de bepaling van een definitief wegtracé dienen de mogelijkheden voor realisatie van het programma (zie deel B) zeker gesteld te worden. Een eventuele vermindering van het programma (en de daaraan gekoppelde opbrengsten) zal moeten worden gecompenseerd.
- Groen/landschap: de omlegging van de A9 vindt plaats met inachtnaam van het convenant Mainport en Groen (1996). Het gaat daarbij vooral om landschaping van bedrijventerreinen, landschappelijke inpassing van infrastructuur en overgangsgebieden (groene carré noord), De ecologische verbindingzones zijn voldoende breed.

### 4. Toekomstvastheid

Een omlegging van de A9 dient zodanig ontworpen te worden waarbij de volgende toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk gemaakt worden:

- Doortrekking van de 'Backbone' (doortrekken van de parallelstructuur) langs de A9.
- Een capaciteitsuitbreiding op de afrit Badhoevedorp.
- Een extra aansluiting op de A5/Westrandweg vanuit het gebied ten zuiden van de omgelegde A9.
- Capaciteitsuitbreidingen op het hoofdwegennet.
- De toekomstige doortrekking van de NoordZuid lijn door het plangebied.
- Toekomstige ontwikkelingen in het kader van het Streekplan Driehoek-uitwerking.

### 5. Financieel

#### Taakstellend budget

Een omlegging van de A9 dient gerealiseerd te worden binnen het in de overeenkomst genoemde taakstellend budget.

#### Mogelijke optimalisaties en terugvalopties

Wanneer onverhoopt blijkt dat de kosten hoger zijn dan het taakstellend budget tijdens de Uitwerkingsfase, dan zal worden gekeken naar planoptimalisaties (maatregelen met behoud van de dezelfde functionaliteit):

Optimalisaties	Geschat bedrag	Toelichting
Aanwenden B.T.W .compensatiefonds	<i>P.M.</i>	<i>B.T.W. teruggave op niet-rijksonderdelen wegontwerp; lijkt haalbaar.</i>
Minder geluidsschermen door geluidwerende bebouwing	<i>P.M.</i>	<i>Door juist inpassing van bebouwing mogelijk minder geluidsschermen nodig.</i>
Optimalisering verbinding A'veen-Den Haag met fly-over	<i>P.M.</i>	<i>Mogelijk eenvoudiger oplossing met gelijke functionaliteit als huidige oplossing maar met positieve grondexploitatie-effecten.</i>
Achterwege laten 1% kunstbijdrage	<i>P.M.</i>	
Lager kunstwerk over Hoofdvaart	<i>P.M.</i>	<i>Mogelijk lagere vrije hoogte aanhouden boven Hoofdvaart waarbij de lokale wegen via de T106 omgeleid worden.</i>
Fasering uitvoering	<i>P.M.</i>	<i>In fase één alleen dat aanleggen wat echt moet.</i>

Indien dit geen soulaas biedt, dan zal gebruik worden gemaakt van terugvalopties die kostenbesparingen opleveren, maar wel ten koste gaan van de functionaliteit:

<b>Terugvalopties</b>	<b>Geschat bedrag</b>	<b>Toelichting</b>
70 km oplossing op A9 (gebruik maken van bestaande kunstwerk onder A4)	<i>P.M.</i>	<i>Door gebruik te maken van bestaand kunstwerk vervalt kostbaar nieuw kunstwerk onder sporen; echter extra snelheidsreductie is noodzakelijk.</i>
Meer overlast bij bouwwerkzaamheden	<i>P.M.</i>	<i>Eenvoudiger fasering omlegging A / reconstructie Knoop.</i>
Geen budget voor vormgevingsonderzoek	<i>P.M.</i>	
Nog te benoemen punten	<i>P.M.</i>	<i>P.M.</i>

*N.B.: de geschatte bedragen volgen wanneer de kostenraming gereed is.*

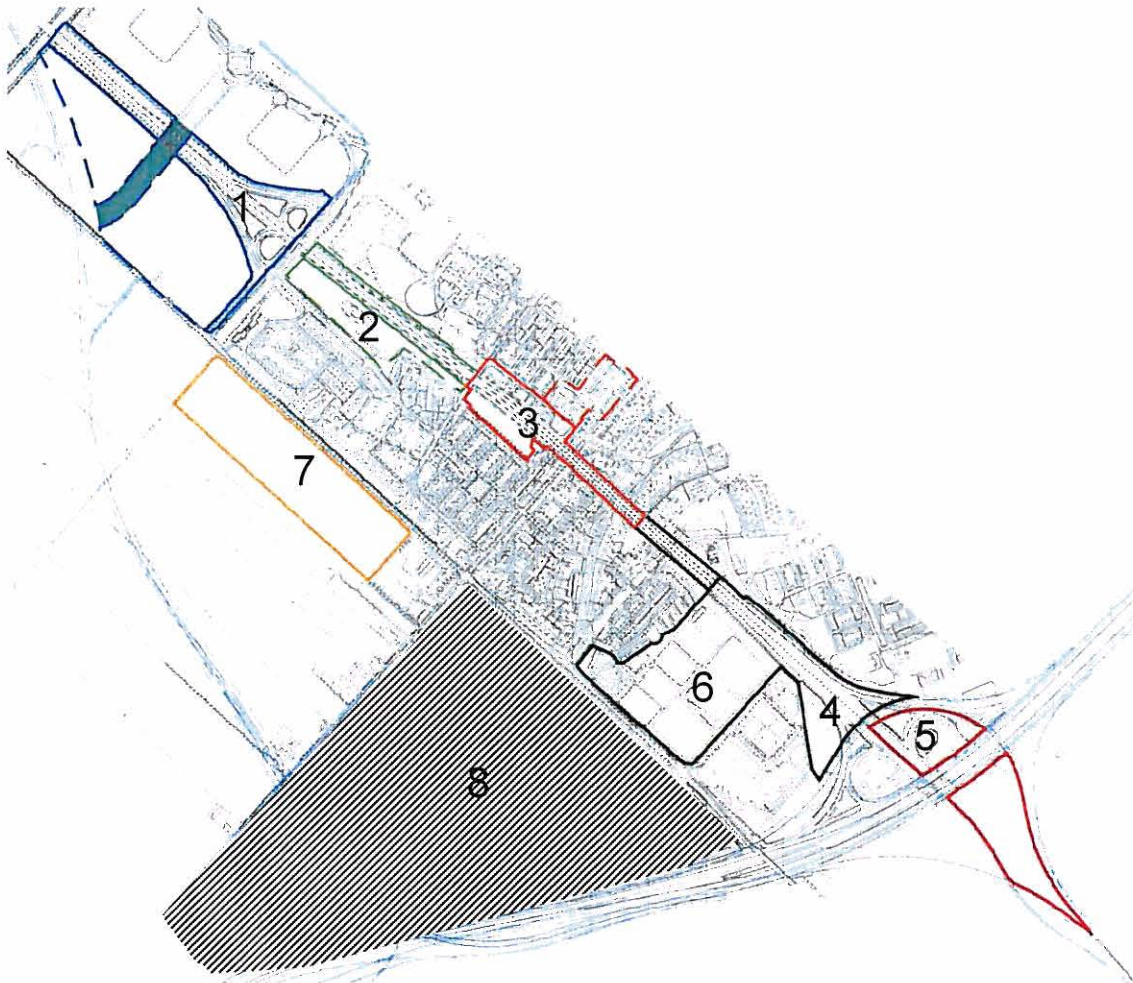


## DEEL B Deelproject Ontwikkelingslocaties

Als integraal onderdeel van het Project is het onderstaande **programma** vastgesteld. De realisatie van dit programma is noodzakelijk voor de bijdrage van de gemeente Haarlemmermeer aan de omlegging van de A9.

	Locatie	M <sup>2</sup> Kavel / b.v.o.	Woningbouw en voorzieningen
1	Badhoevedorp-West	80.000 m <sup>2</sup> (kavel) primair voor Schiphol-gebonden bedrijven. Regionale/lokale bedrijvigheid niet uitgesloten	
2	Woon en wandelbos en Wegenwachlocatie		110 vrijstaande vrije sector woningen
3	Centrum		3.500 m <sup>2</sup> b.v.o. commerciële functies en minimaal 450 gestapelde vrije sector woningen
4	Schuilhoeve – Groene Zoom	45.000 m <sup>2</sup> b.v.o. kantoorontwikkeling t.b.v. geluidwering	Minimaal 40 vrije sector woningen
5	Badhoevedorp Oost	[VERVALLEN]	[VERVALLEN]
6	Schuilhoeve - Sportvelden		Minimaal 400 vrije sector woningen
7	Wildenhorst		Een sportpark van 14 hectare binnen de contouren van de Groene Carré-Noord
8	Badhoevedorp-Zuid (zoekgebied)	<i>Ten aanzien van de locatie Badhoevedorp-Zuid bestaan contractuele afspraken gemaakt door de Schiphol Area Development Company N.V. Partijen komen overeen het bouwprogramma voor deze locatie vast te stellen nadat overleg heeft plaatsgevonden met bedoelde private partijen, waarbij als uitgangspunt geldt: 250.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren (70%) en bedrijven (30%).</i>	

Het programma is verdeeld over de volgende **Ontwikkelingslocaties**:









> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Haarlemmermeer  
Drs. M.J Bezuijen  
Wethouder ruimte, mobiliteit en sport  
Postbus 250  
2130 AG HOOFDORP

Gemeente Haarlemmermeer	
PV	OOST
Datum:	12 AUG 2011
Brievenr.:	2011/47947
Afschrift aan:	Afschrift (parcels)

WETH BEZUIJEN

Datum 10 augustus 2011  
Betreft Aanpassing ontwerp aansluiting Badhoevedorp

**Directoraat-Generaal  
Mobiliteit**  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
www.rijksoverheid.nl

**Contactpersoon**  
drs. B.P. Hoogeboom  
T 070 351 7176  
M +31(0)6-53794281  
F 070 351 7051

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2011/105292  
**Bijlage(n)**  
-

Geachte heer Bezuijen,

Het ontwerp Tracebesluit (OTB) A9 omlegging Badhoevedorp is op 30 juni ter inzage gegaan. Het is mooi dat deze mijlpaal, na eerder uitstel, is bereikt. Vooraf aan vaststelling van het OTB heeft tussen regio en rijk een discussie plaatsgevonden betreffende het ontwerp van de aansluiting Badhoevedorp. Vanwege de noodzakelijke versoeringsmaatregelen is een voor de gemeente Haarlemmermeer minder optimaal ontwerp van deze aansluiting als uitgangspunt genomen voor het OTB. Dit ontwerp is voor de gemeente wat betreft inpassing en ruimtebeslag niet gewenst. Rond het BO MIRT van 30 mei 2011 zijn daarom betreffende het ontwerp van de A9 Badhoevedorp de volgende bestuurlijke afspraken gemaakt:

- Het Ontwerp Tracebesluit (OTB) wordt ongewijzigd genomen zoals het nu voorligt.
- In de periode tussen OTB en Tracebesluit (TB) wordt in gezamenlijkheid op basis van een ingebrachte reactie van de regio de door de regio gewenste optie voor aansluiting Badhoevedorp uitgewerkt. Ter dekking van de kosten worden zo mogelijk aanbestedingsmeevallers benut.
- Het TB wordt dan met gewijzigde aansluiting genomen (dat is juridisch mogelijk).
- Het gevolg daarvan is dat het TB dan niet meer in 2011 kan worden vastgesteld maar begin 2012. Daarom wordt hierop de bestuursovereenkomst aangepast.

Het is echter zo dat aanbestedingsmeevallers pas ruim in het jaar 2012 bekend zullen worden. Het besluit over de financiering voor het aangepaste ontwerp kan daarom niet wachten op duidelijkheid over eventuele optredende aanbestedingsmeevallers. Het is ook niet wenselijk om te wachten op het resultaat van de aanbesteding. Dit levert belangrijke kosten- en tijdverlies op. Daarom hebben wij beoordeeld of het reëel is vooruit te lopen op een toekomstig toekomstige gunstig aanbestedingsresultaat.

Na overleg tussen het Ministerie en de gemeente stel ik daarom de volgende bekostiging van deze aanpassing voor:

Na zorgvuldig bekijken van de raming heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat er nog een verantwoorde optimalisatie van € 1 mln mogelijk is. Het voor de wijziging



benodigde budget is daarmee € 4 mln. bekostiging hiervoor zal uit de volgende bronnen komen,

- Het uitbesteden van de verplaatsing van kabels en leidingen aan de markt levert een ruimte op van € 1 á 2 mln.
- Tussen gemeente en rijk loopt al een tijd discussie over de verschillende manier waarop wordt geïndexeerd. Rijk en gemeente indexeren in principe allebei volgens IBOI, alleen aan de gemeente wordt de door het CPB achteraf gecorrigeerde indexering in rekening gebracht. Het rijk indexeert alleen op de voorlopige IBOI indexering. Het verschil bedraagt daarmee tot 2011 ongeveer € 2,6 miljoen, in het nadeel van de gemeente. Afsproken is dat de gemeente voortaan, en met terugwerkende kracht, op dezelfde manier indexeert als het rijk. Afsproken is tevens dat de gemeente een deel van het bedrag dat tot 2011 in mindering zal worden gebracht, € 1,4 mln, beschikbaar stelt voor de bekostiging van de aangepaste aansluiting.
- Indien er na aanbesteding onverhoopt nog een tekort overblijft zal het rijk voor de extra bekostiging zorgen.

**Directoraat-Generaal  
Mobiliteit**

**Datum**  
10 augustus 2011

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2011/105292

Het is niet meer mogelijk om met een aangepast ontwerp het TB in 2011 te nemen. Dit komt omdat verschillende onderzoeken moeten worden overgedaan. Indien op korte termijn met het onderzoek wordt begonnen is het op zijn vroegst mogelijk om, mede afhankelijk van de inspraak op het OTB, in het tweede kwartaal van 2012 het Tracébesluit (TB) te nemen. In de BO-MIRT afspraken is deze consequentie reeds verwerkt. Deze afspraak zal ook leiden tot aanpassing van de bestuursovereenkomst op dit punt.

Vanuit de gemeente is ook aangegeven dat er de wens is om de aanbestedingsmeevallers die volgens het bestuursakkoord aan de gemeente toekomen toe te delen aan inpassingsmaatregelen van de omgelegde A9. Het Ministerie van I&M is bereid mee te denken of, en op welke wijze, dit in het aanbestedingstraject meegenomen kan worden. Deze maatregelen moeten duidelijk zijn losgekoppeld van de maatregelen die vanuit het TB genomen moeten worden. In bestuurlijk overleg tussen alle partijen zal geagendeerd worden of de extra investering in de gewijzigde aansluiting Badhoevedorp prioritair teruggegeven kan worden ten behoeve van dergelijke investeringen.

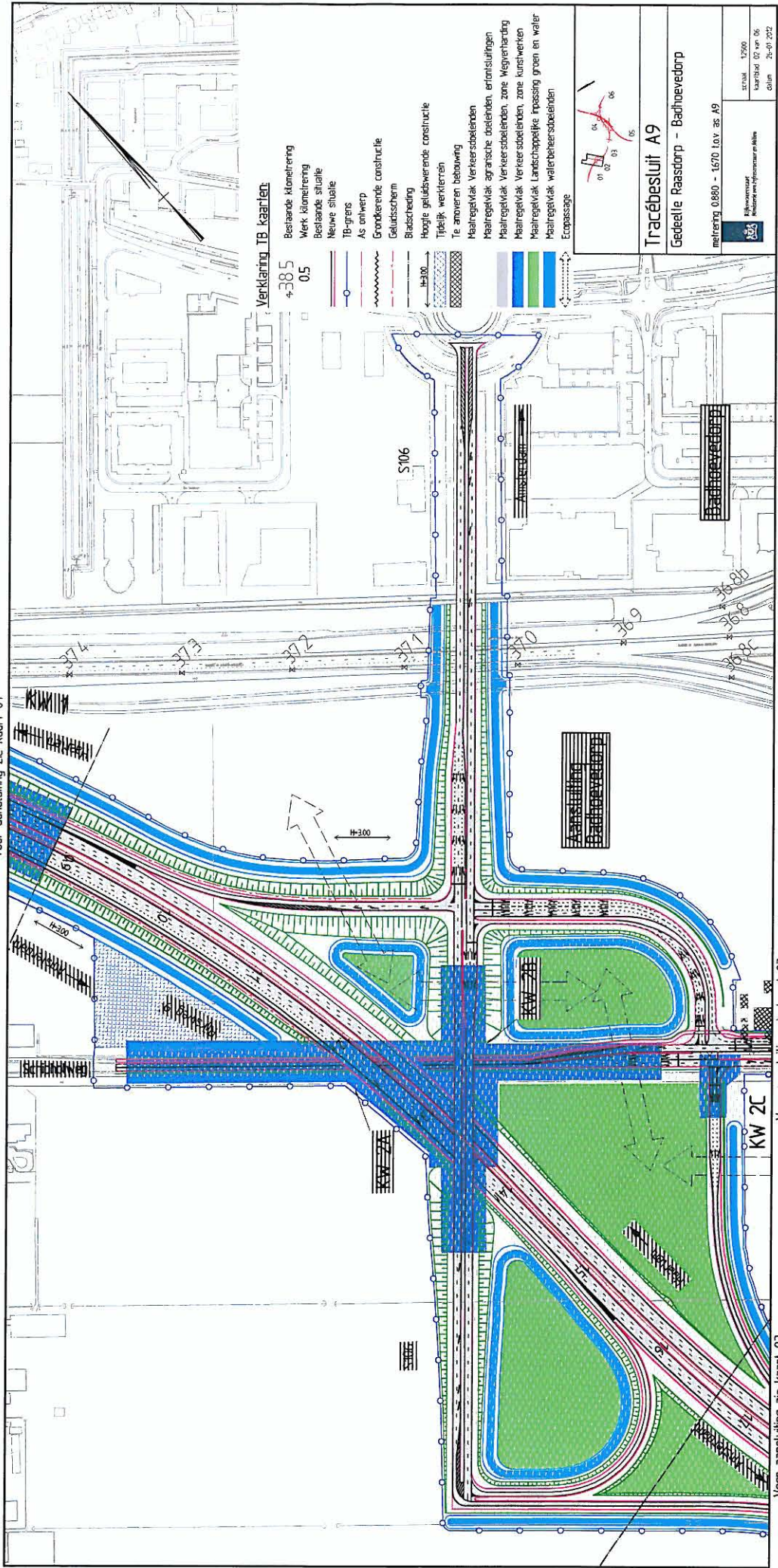
Graag ontvang ik van uw gemeente per ommegaande een bevestiging van deze afspraken.

DE DIRECTEUR-GENERAAL MOBILITEIT,

drs. L.M.C. Ongering

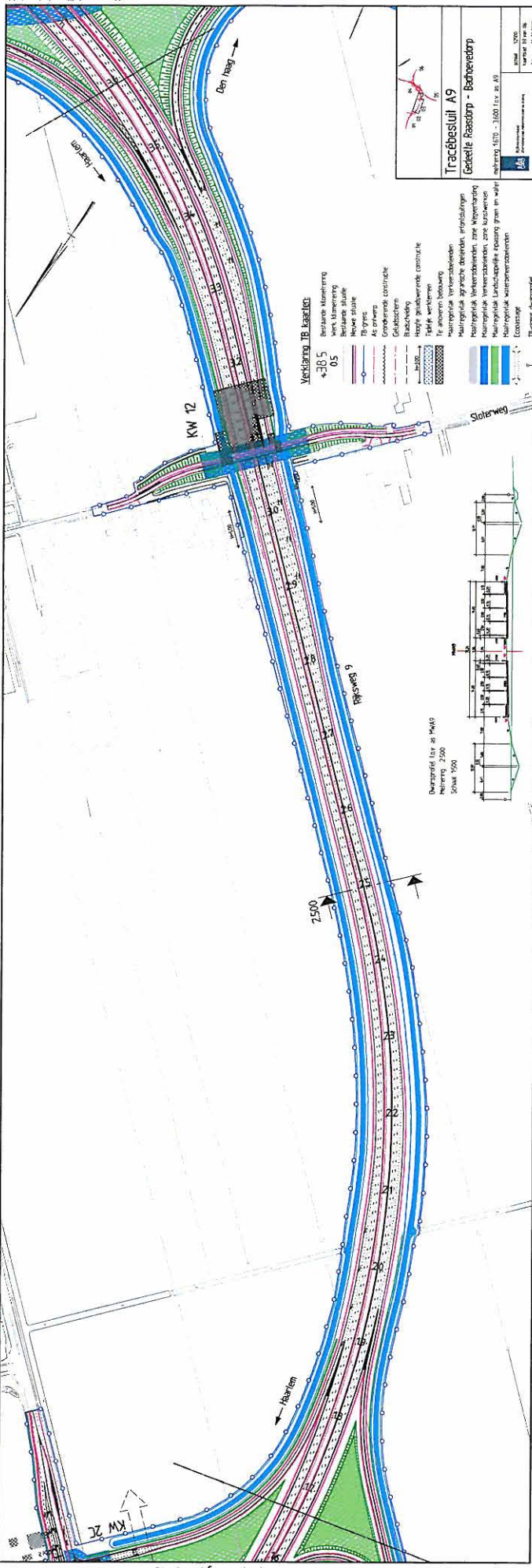


Voor aansluiting zie kaart 01



Voor aansluiting zie kaart 03

Voor aansluiting zie kaart 03

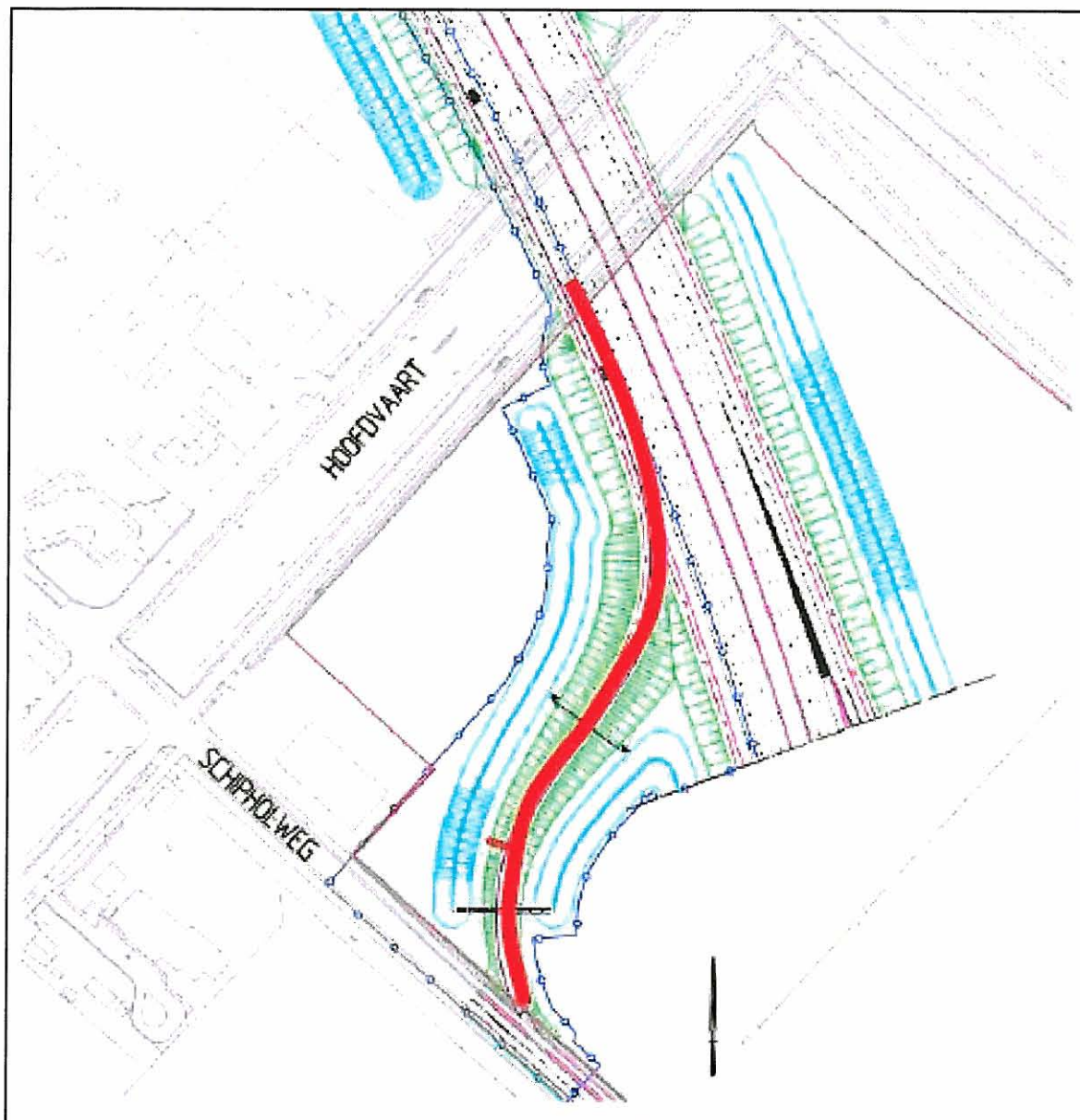




# WIJZIGINGSOVEREENKOMST OMLEGGING A9 BADHOEVEDORP

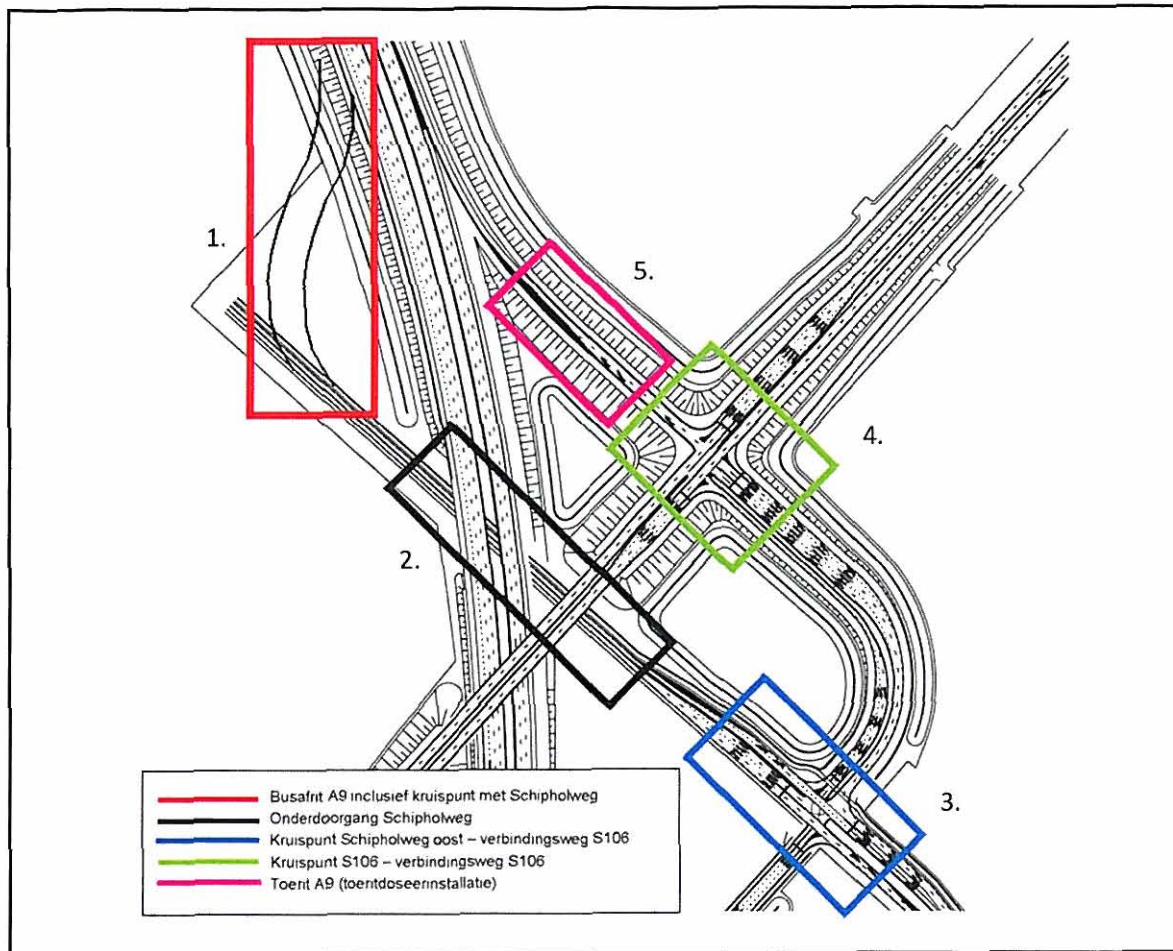
## BIJLAGE C: ONDERDELEN PROJECT HOV A9

### C.1 Ontwerp busafrit





## C.2 Overzicht onderdelen project HOV A9



### 1 Busafrit A9 inclusief kruispunt met de Schipholweg:

- Uitvoeren van additionele maatregelen (bijvoorbeeld op vlak van watercompensatie en gevolgen knip geluidsscherm).
- Aanbrengen van inmeldlussen voor en waarschuwen van de bus, fietsers en auto op de afrit, de Schipholweg en het fietspad.
- Plaatsen van benodigde VRI's en waarschuwingslichten voor kruising Schipholweg voor bus, auto en fiets.

### 2 Onderdoorgang Schipholweg:

- Plaatsen van waarschuwingslichten in de tunnel voor de VRI's die vlak na de tunnel staan. Deze komen in westelijke richting.
- Mogelijk wordt detectie aangelegd ter beïnvloeding van de kruispunten van de Schipholweg.

3 Kruispunt Schipholweg-Oost – verbindingsweg S106:

- Aanpassen van het OTB / TB-ontwerp op basis van onderzoek van Oranjewoud naar twee varianten met een vrije rechtsbeweging van de Schipholweg naar de verbindingsweg met de S106. Variant 1: één met twee rechtsaffers en fietsers parallel aan de gelijkvloerse Schipholweg en één met één rechtsafvak waarbij de fietsers ongelijkvloers kruisen. Er zijn twee terugvalopties. De eerste optie is een busstrook aan de rechterzijde i.p.v een middenligging. Optie 2 is het laten vervallen van een busstrook in combinatie met een ongelijkvloerse kruising voor fietsers. Bij deze opties worden de TB-grenzen gerespecteerd.
- VRI met prioriteit voor de bus toevoegen door middel van het KAR-systeem. Afhankelijk van de keuze van de fietsvoorziening (tunnel met twee vrije rechtsaffers of gelijkvloers met één vrije rechtsaffer).
- Op basis van de ontwerpen van Oranjewoud voor de varianten met vrije rechtsaffer(s) wordt de ligging van de kabels en leidingenstrook langs de Schipholweg aangepast

4 Kruispunt S106 – verbindingsweg S106:

- Toevoegen KAR-systeem voor de bus ten behoeve van ongestoorde doorstroming.
- Aanbrengen van detectielussen.
- Aanbrengen fysieke materiaal waaronder een negenoog voor bussen die via rechtsafstrook naar vluchtstrook langs TDI rijden.

5 Toerit A9:

- Aanbrengen van een passeermogelijkheid voor het HOV van de door RWS geplaatste Toeritdoseerinstallatie (TDI) in de vorm van extra asfalt / talud.
- Fysiek afscheiden van de vluchtstrook om oneigenlijk gebruik tegen te gaan.



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Dienst Noord-Holland  
Directeur Wegen en Verkeer

**Contactpersoon**

Paul Bolt

T 06 2947 1763

**Datum**

16 januari 2012

**Classificatie**

-

**Ons kenmerk**

RWS/DVS-2012/81

**Uw kenmerk**

-

**Bijlage(n)**

-

# minuut

Mogelijkheid tweede aansluiting Schiphol

**Getypt door/paraaf**

Paul Bolt

**Vervolg op**

-

**Vergeleken door/paraaf**

-

**Rappeldatum**

-

**Verzonden door/paraaf**

-

**Verzenddatum**

-

**Ondertekening door/paraaf**

Jos Sprangers

**Verzendwijze**

-

**Medewerking van/paraaf**

Tomas de Laat

Titia Wouters

Albert Manenschijn

**Na verzending retour aan**

-

**Afschrift aan**

Auke Regeling

Edwin Verhagen

Gerald Uittenbogerd

Willem-Jan Gieszen

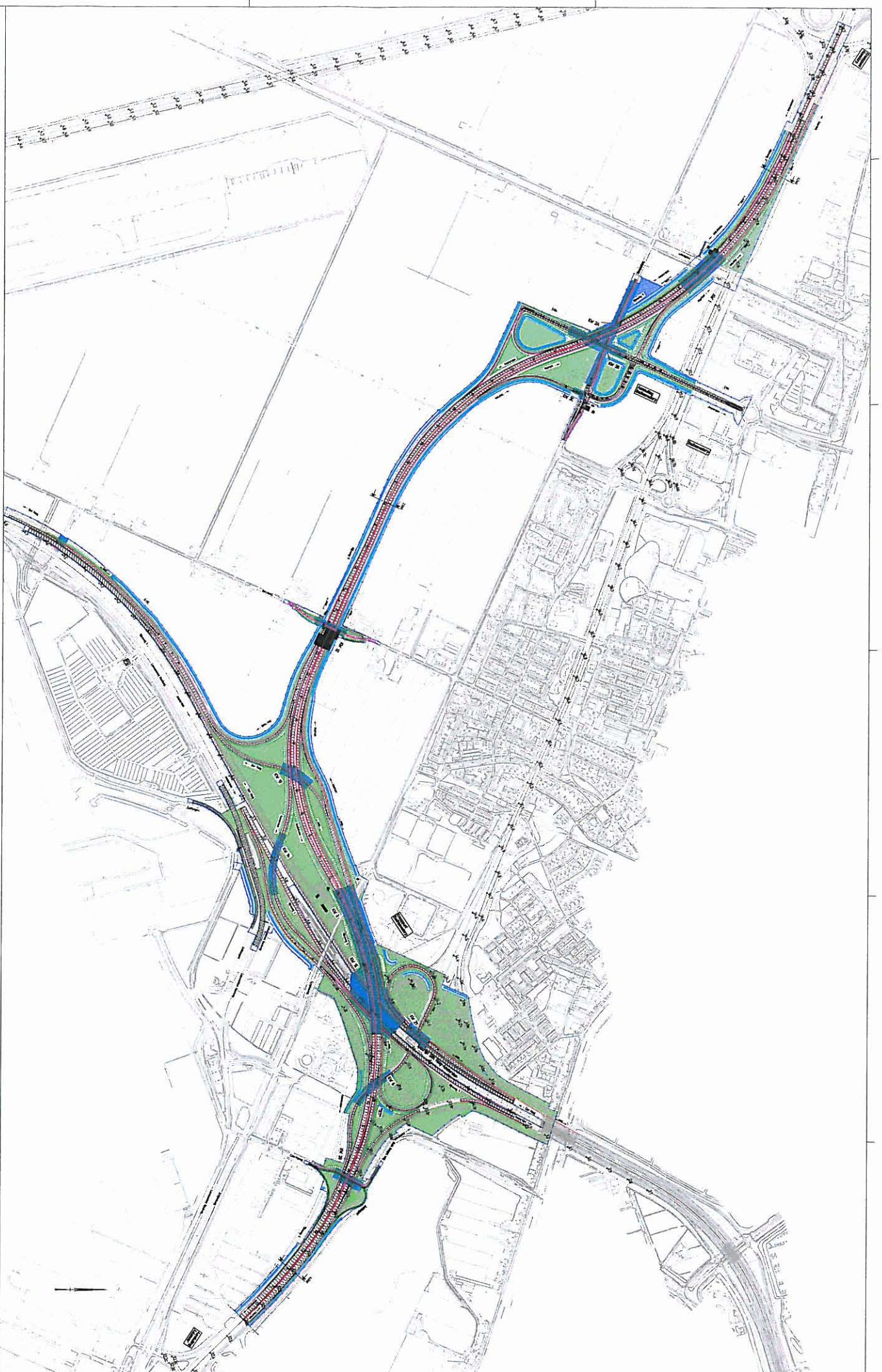
Paul Bolt

Bas Hoogeboom

**Adres**

-





Treddestrå A9	
Oversett	
1:1000	1:1000
1:1000	1:1000





Dienst Noord-Holland  
Directeur Wegen en Verkeer

Dienst Verkeer en  
Scheepvaart  
Schoemakerstraat 97c  
2628 VK Delft  
Postbus 5044  
2600 GA Delft  
T (088) 798 2 222  
F (088) 798 2 998  
<http://www.rijkswaterstaat.nl/dvs>

# memo

Mogelijkheid tweede aansluiting Schiphol

**Contactpersoon**  
Paul Bolt  
T 06 2947 1763  
[paul.bolt@rws.nl](mailto:paul.bolt@rws.nl)

Geachte heer Peschier,

**Datum**  
19 januari 2012  
**Ons kenmerk**  
RWS/DVS-2012/81

Graag wil ik u informeren over de beoordeling van DVS van de mogelijkheden voor een tweede aansluiting voor de luchthaven Schiphol op de A4. Ik wil u adviseren hierover DGB in te lichten, zodat zij deze informatie kan gebruiken in het bestuurlijk overleg.

**Uw kenmerk**  
-  
**Bijlage(n)**  
-

## Aanleiding

De luchthaven Schiphol heeft aan haar financiële bijdrage voor het project A9 Omliegging Badhoevedorp een voorwaarde gesteld: uitvoering van het TB mag een tweede aansluiting van Schiphol aan de A4 niet onmogelijk maken. Onlangs heeft DNH in samenwerking met Schiphol een ontwerpschets aangeleverd van een mogelijke tweede aansluiting. Hierin zijn door de afdelingen verkeersveiligheid en ontwerp van DVS geen onoplosbare knelpunten gezien. DGB heeft informeel gevraagd om schriftelijke vastlegging van deze door DVS getrokken conclusie, zodat dit in het bestuurlijk overleg aan Schiphol kan worden medegedeeld.

## Advies

U wordt geadviseerd bij DGB aan te geven dat na de uitvoering van het TB A9 Omliegging Badhoevedorp een tweede aansluiting voor de luchthaven Schiphol op de A4 mogelijk is conform een ontwerp in de lijn van bijgevoegde tekening.

## Randvoorwaarden en overweging

Dit advies is onder de volgende randvoorwaarden opgesteld:

- Het aansluiting ontwerp is geanalyseerd op basis van een schets van beperkt detail niveau. Het risico bestaat dat er met verdere uitwerking knelpunten inzichtelijk worden, waar een ontwerp oplossing voor moet worden gevonden;
- De bewegwijzering is een belangrijk aandachtspunt, zowel op de A4 als de A9, en dit zal in de verdere uitwerking een plaats moeten krijgen. Het risico bestaat dat de bewegwijzering rondom Knooppunt Badhoevedorp niet meer aan de richtlijnen kan voldoen.
- Het ontwerp is bekeken zonder gedetailleerde informatie over de verkeersintensiteiten. Het risico bestaat dat vormgeving en rijstrookindeling niet overeen komen met de te verwachten verkeerstromen.

Deze risico's kunnen beheerst worden met verder onderzoek, maar dit kost tijd en geld. De genoemde risico's zijn beperkt van omvang. Ook biedt het ontwerp nog



ruimte voor optimalisatie. Deze overwegingen hebben geleid tot het bovenstaande advies.

Dienst Verkeer en  
Scheepvaart

De inhoud van dit advies is afgestemd met uw diensten SDG en DNH, alsmede de beleidsdirectie DGB. Voor vragen kunt u contact opnemen met Paul Bolt 06 2947 1763.

**Datum**  
16 januari 2012

Met vriendelijke groet,

**Ons kenmerk**  
RWS/DVS-2012/81

DE HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR,  
namens deze,  
de directeur ontwerp en planvorming,

Drs. Ing. A.L.J. Sprangers



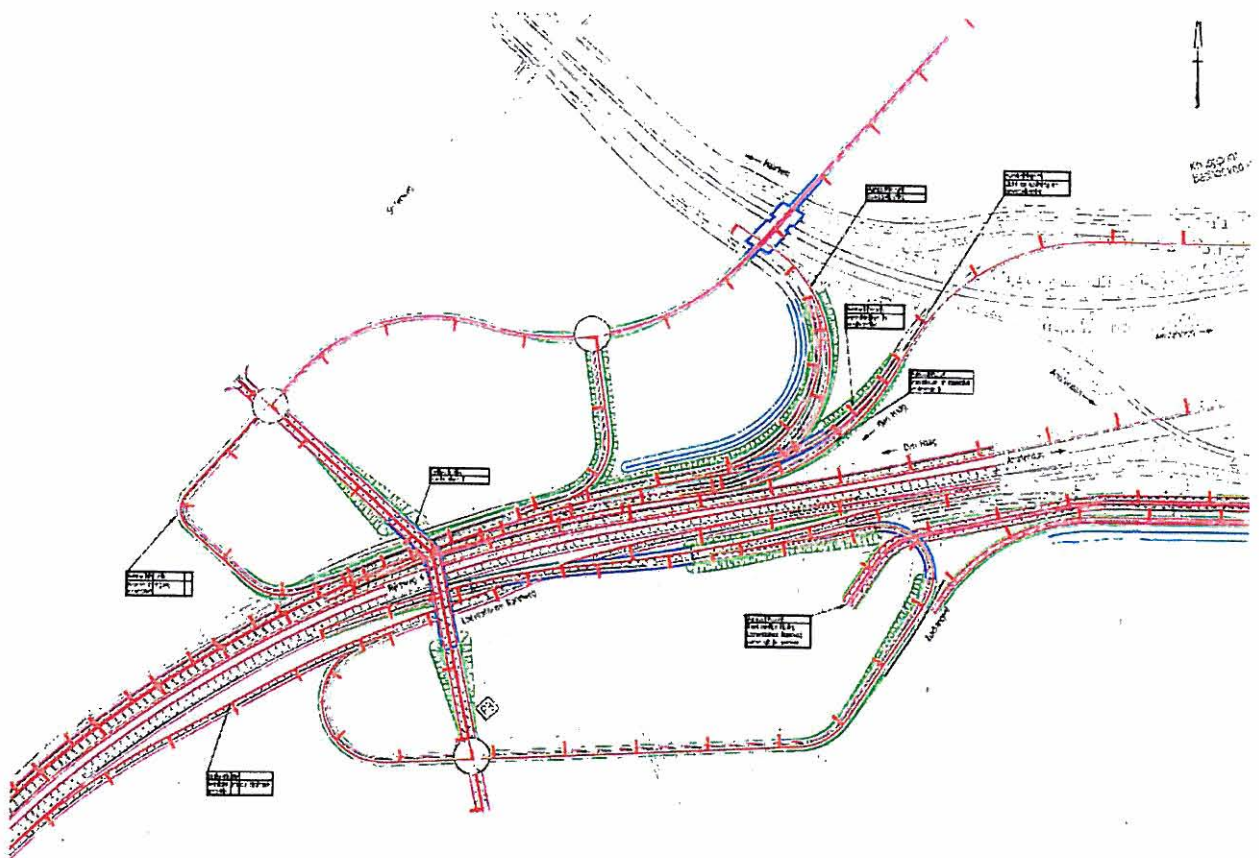


Dienst Verkeer en  
Scheepvaart

**Datum**  
16 januari 2012

**Ons kenmerk**  
RWS/DVS-2012/81

Bijlage 1 – Ontwerp Aansluiting



Overzicht van het voorlopig aansluiting ontwerp aan de A4, met rechts Knooppunt Badhoevedorp, zoals voorzien in het TB Omlegging Badhoevedorp.