

Haarlemmermeer - verkeersbesluit –Schiphol–toe- en afvoerwegen van de tunnels gelegen onder de start- en landingsbaan 09-27 (Buitenveldertunnel) in de Loevesteinse Randweg



Onderwerp: maatregelen wijziging wegstructuur aan weerszijden van de Buitenveldertunnel

N ummer : X2017.38521

Gelet op het volgende:

- Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
- De Algemene wet bestuursrecht (Awb) vereist zorgvuldigheid en belangenafweging bij de totstandkoming van besluiten, waaronder verkeersbesluiten. Artikel 3:2 van de Awb schrijft voor dat het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart. Naast de belangenafweging bepaalt artikel 3:4 van de Awb dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.
- Artikel 21 van het BABW bevat voorschriften omtrent de motivering van verkeersbesluiten. Het verkeersbesluit moet in ieder geval weergeven welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij moet worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het besluit. Indien tevens andere van die belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Artikel 2 van de Wegenverkeerswet noemt de volgende doelen:

1. In eerste instantie:
 - a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
2. In tweede instantie ook voor:
 - a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
 - b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.
 - Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) dient overleg te worden gevoerd met de korpschef van de betrokken instantie die de politietaak op luchthaven uitvoert (Koninklijke Marechaussee).
 - De vermelde wegen zijn in eigendom, beheer en onderhoud van de N.V. Luchthaven Schiphol
 - Krachtens artikel 18, lid 1 onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 worden verkeersbesluiten genomen door het college van B&W. In het Mandaat-, machtigings en volmachtbesluit Haarlemmermeer 2016 is voor het nemen en intrekken van verkeersbesluiten een ondermandaat verleend aan de cluster- en teammanagers van de cluster B&O (Beheer & Onderhoud). De maatregelen vallen onder dit ondermandaat, behalve het instellen van een definitieve geslotenverklaring door plaatsing van bord C 1. Hiervoor ligt het mandaat bij het college van B&W.



Overwegingen en motivatie

In het kader van de eisen die gesteld worden aan het gebruik van verkeerstunnels in Nederland op grond van de Tunnelveiligheidswetgeving is het noodzakelijk de toe- en afvoerwegen van de tunnels gelegen onder de start- en landingsbaan 09-27, lokaal beter bekend als de Buitenveldertunnel te wijzigen. Door deze wijziging wordt in een robuust tunnelsysteem voorzien, waardoor onder nagenoeg alle omstandigheden het verkeer op de wegen van Amsterdam Airport Schiphol tussen Schiphol-centrum en Schiphol-oost doorgang kan vinden. Dit is in het belang van het zekerstellen van het luchthavenproces. Hierdoor is het namelijk mogelijk om bij uitval van 1 van de 3 tunnelbuizen al het verkeer af te blijven wikkelen. Dit zorgt ervoor dat technisch verkeer van Schiphol Oost, Catering van Schiphol Noord en busverkeer van- en naar Amsterdam Schiphol Centrum altijd kunnen bereiken in geval van een buis-sluiting. Ook kan hiermee volledig voldaan worden aan de tunnelwet (Warvw).

Hiertoe worden de volgende maatregelen getroffen.

Aan de zuidzijde van de tunnel worden de wegen zodanig geconfigureerd, dat het autoverkeer en het openbaar vervoer in noordelijke richting gebruikmaakt van de huidige openbaar vervoerstunnel, die nu voorziet in beide rijrichtingen (thans Buitenveldertunnel buis A). Het openbaar vervoer, komend uit noordelijke richting wordt geleid door de huidige buis voor het autoverkeer in noordelijke richting (thans Buitenveldertunnel buis C). Het autoverkeer in zuidelijke richting behoudt zijn huidige tunnelbuis (thans Buitenveldertunnel buis D). Het (brom)fietsverkeer behoudt in beide richtingen zijn huidige tunnelbuis (thans Buitenveldertunnel buis B).

Als gevolg van bovenstaande ontstaat aan iedere zijde van de Buitenveldertunnel een kruispunt, waar openbaar vervoer, (brom)fietsverkeer en autoverkeer elkaar kruisen. Teneinde de kans op mogelijke aanrijdingen tussen de diverse verkeersdeelnemers te verkleinen worden beide kruispunten voorzien van een verkeersregelinstallatie. Bij uitval van de verkeerslichten is het noodzakelijk de voorrang te regelen, met dien verstande dat (brom)fietsers en openbaar vervoer voorrang dienen te verlenen aan het doorgaande verkeer. Voor deze voorrangregeling ten gunste van het doorgaand verkeer ten opzichte van openbaar vervoer is gekozen omdat:

- Bussen zijn bekend verkeer. Het autoverkeer door de tunnel is grotendeels verkeer naar lang-parkeren en dus onbekend. Het is niet wenselijk vanwege de verkeersveiligheid om onbekend verkeer dat net uit een tunnel komt gelijk uit de voorrang te halen.
- Dicht bij de tunnel bestaat er altijd het risico op terugslag in de tunnel. Vanuit het perspectief van tunnelveiligheid is dit zeer onwenselijk. Aangezien de intensiteit van auto's een stuk hoger is dan van de bussen is de kans op terugslag minder groot als de auto's bij uitval van de VRI voorrang hebben. Indien de VRI werkt wordt dit opgelost met filedetectie op de rijstrook.

Voor en in de tunnel buiten de bebouwde kom wordt de maximumsnelheid van 70 km/u verlaagd naar 60 km/u. De lagere snelheid sluit vanwege de verkeersveiligheid beter aan bij situaties waar attentieverhoging wenselijk is.

Bij uitval van één van de tunnelbuizen, wordt een alternatieve route voor het busverkeer ingesteld, hiertoe wordt tevens een extra doorsteek voor de bussen gecreëerd tussen de Janplezierweg / Schiphol Boulevard en de busbaan richting Aankomstpassage.

De Koetsierstraat tussen de busbaan en de toerit naar het viaduct wordt met ca 1 meter verbreed, zodat twee bussen elkaar op een normale manier kunnen passeren.

Deze maatregelen verbeteren de veiligheid in de tunnel. De snelheidsverlaging en het toevoegen van verkeerslichten zorgen ervoor dat de nieuwe kruispunten aan weerszijden van de tunnel verkeersveiliger worden.

Maatregelen, bebording en belijning

De maatregelen bestaan uit:

- A. Plaatsen borden B 06 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990 en haaiantanden op de fietspaden, daar waar zij de autoweg kruisen. Fietsers dienen voorrang te verlenen.
- B. Plaatsen borden B 06 RVV 1990 en haaiantanden op de nieuwe busbaan in zuidelijke richting voor de kruisingen met het autoverkeer. Het busverkeer dient voorrang te verlenen.
- C. Het plaatsen van borden G 12 a RVV 1990 ter aanduiding van het verplichte (brom)fietspad.
- D. Het plaatsen van borden F 13 RVV 1990 in de rijrichting van het openbaar vervoer ter aanduiding van een busbaan ten behoeve van lijndiensten.
- E. Het plaatsen van bord C1 RVV 1990 met onderbord "uitgezonderd lijnbussen" aan de zuidzijde van het tunnelcomplex, teneinde aan te geven dat de busbaan in die richting niet bereden mag worden



- F. Bij de doorsteek tussen Janplezierweg / Schiphol Boulevard en de Busbaan wordt bord C1 met onderbord "uitgezonderd lijnbussen" RVV 1990 geplaatst, alsmede voor de aansluiting met de busbaan Bord B 06 RVV 1990 en haaiantanden.
- G. Voor het busverkeer in noordelijke richting wordt op de busbaan op ca 50 meter voorbij de kruising met de Koetsierstraat bord A1 (60) RVV 1990 geplaatst, in verband met de geldende maximum snelheid.
- H. Op de Loevesteinse Randweg direct na de kruising met de Koetsierstraat worden borden A 1 (60) RVV 1990 geplaatst, in verband met de maximum snelheid in de tunnel.
- I. Op de Busbaan in noordelijke richting wordt bij het verlaten van de bebouwde kom bord A1 (60) RVV 1990 geplaatst, in verband met de geldende maximum snelheid.
- J. Borden D4 RVV 1990 t.b.v. de verplichte rijrichting voor de kruispunten om te voorkomen dat verkeer op de autoweg i.v.m. de schuine aansluitingen niet de busbaan of het fietspad op rijdt en busverkeer op de busbaan niet de autoweg of het fietspad op rijdt
- K. het plaatsen van borden D2 RVV 1990 op de diverse verkeerseilanden;
- L. Op de Koetsierstraat tussen de busbaan en de toerit naar het viaduct wordt het bestaande bord C1 met onderborden "uitgezonderd lijnbussen" en "uitrukroute brandweer" vervangen door borden C16 en F13 met onderbord "uitgezonderd herkenbare brandweervoertuigen" ter aanduiding van de busbaan waarop brandweervoertuigen zijn toegestaan en voetgangers niet.

De maatregelen zijn aangegeven op bijgaande tekeningen:

81622-CT22

181623-CT23

Motivering Wegenverkeerswet 1994:

Motivatie van de maatregel geschiedt uit het oogpunt van:

- Artikel 2, lid 1a van de WvW 1994, het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- Artikel 2, lid 1b van de WvW 1994, het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- Artikel 2, lid 1c van de WvW 1994, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- Artikel 2, lid 1d van de WvW 1994, het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;

Door de maatregelen wordt van de belangen genoemd in de WvW 1994, artikel 2, lid 1d (het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer) enigszins geschaad. Dat komt doordat de maximum snelheid in de Buitenveldertunnel wordt verlaagd van 70 naar 60 km/u en er twee nieuwe kruispunten met verkeerslichten worden toegevoegd. Daardoor kan het verkeer soms tot stilstand komen. Artikel 2, lid 1a (het verzekeren van de veiligheid op de weg) wordt enigszins geschaad door de komst van de 2 nieuwe kruispunten maar wordt in de tunnel juist verbeterd. Deze belangen wegen echter minder zwaar dan de bovengenoemde belangen vanuit de WvW 1994 waarmee de maatregelen worden gemotiveerd.

Daarnaast zijn de maatregelen in het belang van de Tunnelveiligheidswetgeving en het zekerstellen van het luchthavenproces. Dit betreft:

- Het volledig kunnen voldoen aan de tunnelwet (WARVV)
- Het robuuster maken van de luchthavenprocessen doordat het verkeer bij het al dan niet gepland sluiten van 1 van de 3 tunnelbuizen altijd doorgang kan vinden.
 - Technisch verkeer kan altijd van de onderhoudshangars op Schiphol Oost naar de vliegtuigen op Schiphol Centrum komen.
 - Vrachtwagens van schoonmaak en catering kunnen altijd van Schiphol Noord bij de vliegtuigen op Schiphol Centrum komen.
 - (OV) busverkeer uit Amsterdam met personeel en passagiers kan altijd op Schiphol Centrum komen bij uitval van één tunnelbuis.

Belangenafweging

Bewoners en bedrijven

De maatregelen zijn in het belang van bedrijven en passagiers. Door de maatregelen wordt altijd een verbinding op het luchthaventerrein geboden tussen Schiphol-centrum en Schiphol-oost, Schiphol-noord en Schiphol-noordwest, alsmede P3 en busstation knoop Noord.

(Doorgaand) verkeer

De belangen van het (doorgaand) verkeer worden in beperkte mate geschaad door het verlagen van de maximum snelheid op de wegen in en rond de tunnel en het toevoegen van 2 nieuwe kruispunten met verkeerslichten aan weerszijden van de tunnel.



L angzaam verkeer

De belangen van het langzame verkeer worden in beperkte mate geschaad door het toevoegen van 2 nieuwe kruispunten met verkeerslichten aan weerszijden van de tunnel.

Hulpdiensten

De maatregelen hebben geen gevolgen voor hulpdiensten. Voor de hulpdiensten wordt het gemakkelijker om in geval van nood gebouwen en gebieden te benaderen.

Openbaar vervoer

De maatregelen hebben beperkte gevolgen voor het openbaar vervoer. Openbaar vervoer in zuidelijke richting moet een aantal meters omrijden. Ook het verlagen van de maximumsnelheid van 70 naar 60 km/uur heeft gevolgen voor het openbaar vervoer. Tevens krijgt het openbaar vervoer in zuidelijke richting te maken met twee kruispunten die met verkeerslichten geregeld worden. Hierop is wel een prioriteit voor het openbaar vervoer aanwezig.

Overleg heeft plaatsgevonden met de provincie Noord-Holland alsmede met de Stadsregio Amsterdam, waarbij nadere afspraken zijn gemaakt over de mogelijke exploitatiegevolgen. Zie verder onder voorbereiding en overleg.

Algemeen belang

De maatregelen zorgen voor een verbeterde bereikbaarheid tussen Schiphol-centrum en de overige gebieden en voor meer veiligheid in de Buitenveldertunnel op grond van de Tunnelveiligheidswetgeving en zijn hiermee in het algemeen belang.

Afweging

Alles afwegende zijn burgemeester en wethouders van mening dat de maatregelen in het belang zijn van een goed en veilig proces op de Luchthaven Schiphol. Door de maatregelen worden geen belangen van weggebruikers onevenredig geschaad.

Vorbereiding en overleg

De maatregelen zijn getroffen in overleg met de Koninklijke Marechaussee, die belast is met de politiediensten op Luchthavens.

Overleg met de korpschef van de Nationale Politie heeft plaatsgevonden in de Werkgroep Verkeer, waarin de door de korpschef gemachtigde medewerker verkeersadvisering, alsmede de Brandweer en Connexxion, vertegenwoordigd zijn. Op 31 januari 2017 is dit besluit behandeld in de werkgroep.

De leden van de werkgroep gaan akkoord met de voorgestelde maatregelen, met uitzondering van Connexxion. Connexxion heeft het standpunt dat zij vanwege de volgende argumenten niet zal instemmen met het verkeersbesluit:

- Connexxion heeft, evenals het SRA, een voorkeur voor het handhaven van de separate OV-tunnel, omdat de voorgestelde situatie een duidelijke verslechtering van de rijtijden (extra DRU's) en de verkeersveiligheid (introduceren van meerdere punten waarop langzaam en snel verkeer elkaar moeten kruisen) met zich meebrengt. Hierover is door het SRA een ("bezwaar") notitie ingediend bij B&W van de gemeente Haarlemmermeer, als zijnde de vergunningverlenende instantie.
- Met (de contractbeheerder bij) het SRA is afgesproken dat zolang de vergunningsprocedure rond de voorgenomen aanpassing van de Buitenveldertunnelbuizen nog loopt met en bij het bestuur van de gemeente Haarlemmermeer, Connexxion niet met daaraan verbonden werkzaamheden zal instemmen.

Er zijn echter afspraken gemaakt over compensatie door Schiphol voor de extra dienstregelingen die jaarlijks ten gevolge van de maatregelen in de exploitatie moeten worden opgenomen. Met deze afspraken, waar Haarlemmermeer geen partij in is, wordt grotendeels tegemoet gekomen aan deze bezwaren.

Voor wat betreft de verkeersveiligheid zijn voldoende maatregelen getroffen, zodat de nieuwe situatie niet verkeersonveilig is. Daarom laten wij het belang van de tunnelveiligheid prevaleren.

Vanwege de nog bestaande onzekerheden wat betreft de rijtijd- en financiële effecten van zowel overgangs- als definitieve verkeerssituatie, waarover nog overleg plaatsvindt met de Schipholgroep, acht Connexxion het juridisch gezien niet verstandig om nu al voor akkoord te tekenen op het verkeersbesluit.

Publicatie

Het besluit wordt gepubliceerd in de Digitale Staatscourant.

Besluiten:



In overeenstemming met de tekeningen met nummers 181622–CT22 en 181623–CT23, die een onderdeel zijn van dit besluit, wordt besloten tot de volgende verkeersmaatregelen:

1. Op de volgende locaties de voorrang te regelen door het plaatsen van borden conform model B 06 uit bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990 en het aanbrengen van haaiantanden:
 1. op de fietspaden, daar waar zij de autoweg kruisen, zodanig dat het verkeer op de fietspaden voorrang dient te verlenen;
 2. op de nieuwe busbaan in zuidelijke richting voor de kruisingen met het autoverkeer, zodanig dat het verkeer op de busbaan voorrang dient te verlenen;
 3. Op de kruising doorsteek tussen Janplezierweg/Schiphol Boulevard en de busbaan, zodanig dat het verkeer vanuit de doorsteek aan verkeer op de busbaan voorrang dient te verlenen.
2. Het verplichte (brom) fietspad aan te duiden door het plaatsen van borden conform model G 12 a uit bijlage 1 van het RVV 1990 ter hoogte van de 2 nieuwe kruispunten aan weerszijden van de Buitenveldertunnel.
3. Door het plaatsen van borden conform model F 13 uit bijlage 1 van het RVV 1990 een rijbaan aan te duiden uitsluitend ten behoeve van lijnbussen ter hoogte van de 2 nieuwe kruispunten aan weerszijden van de Buitenveldertunnel. Ook op de Koetsierstraat tussen de busbaan en de toerit naar het viaduct met onderbord "uitgezonderd herkenbare brandweervoertuigen".
4. De busbaan aan de zuidzijde van het tunnelcomplex gesloten te verklaren voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee door het plaatsen van borden conform model C1 uit bijlage 1 van het RVV 1990, teneinde aan te geven dat de busbaan in die richting niet bereden mag worden.
5. De doorsteek tussen de Janplezierweg / Schiphol Boulevard en de busbaan gesloten te verklaren voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee door het plaatsen van borden conform model C1 uit bijlage 1 van het RVV 1990 met onderbord 'uitgezonderd lijnbussen'.
6. Een maximum snelheid van 60 km per uur in te stellen door het plaatsen van borden conform model A1 uit bijlage 1 van het RVV 1990, met opdruk 60, op de volgende locaties:
 1. Op de busbaan op circa 50 meter voorbij de kruising met de Koetsierstraat;
 2. Op de Loevesteinse Randweg, direct na de kruising met de Koetsierstraat;
 3. Op de busbaan in noordelijke richting bij het verlaten van de bebouwde kom;
7. Door het plaatsen van borden conform model D2 uit bijlage I van het RVV 1990 op de diverse verkeerseilanden de verplichte rijrichting aan te duiden, conform de bijgevoegde tekeningen met de nummers 181622–CT22 en 181623–CT23;
8. Door het plaatsen van borden conform model D4 uit bijlage I van het RVV 1990 de verplichte rijrichting aan te duiden
9. De Koetsierstraat tussen de busbaan en de toerit naar het viaduct gesloten te verklaren voor voetgangers door het verwijderen van borden conform model C1 uit bijlage 1 van het RVV 1990 en het plaatsen van borden conform model C16 uit bijlage 1 van het RVV 1990. De huidige onderborden "uitgezonderd lijnbussen" en "uitrukroute brandweer" blijven gehandhaafd.
10. Dit besluit ter openbare kennis te brengen in de digitale Staatscourant.

Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer,

de secretaris,
drs. C.H.J. Brugman

de Burgemeester
drs. Th.L.N. Weterings



Terinzagelegging

Het besluit wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Het besluit en de tekening waarop de maatregelen staan aangegeven, liggen gedurende zes weken vanaf de publicatiedatum voor een ieder ter inzage op afspraak op werkdagen van 9.00 tot 17.00 uur in het Informatiecentrum van het raadhuis, Raadhuisplein 1 in Hoofddorp.

Bezwaar

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan iedereen wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken, binnen zes weken na publicatie van dit besluit een met redenen omkleed bezwaarschrift indienen bij het college van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer, het cluster Juridische Zaken van het team Ondersteuning, Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp. Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van dit besluit niet. Gelijktijdig met of na het indienen van een bezwaarschrift kan een verzoek om een voorlopige voorziening worden gericht aan de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland, p/a Arrondissementsrechtbank Haarlem, sector Bestuursrecht Postbus 1621, 2003 BR Haarlem. Een dergelijk verzoek kan pas worden gedaan als het bezwaarschrift is ingediend en onverwijlde spoed, gelet op het betrokken belang, dat vereist. Voor de behandeling van het verzoek wordt een bedrag aan griffierecht geheven.