

A10 Tweede Coentunnel/ A5 Westrandweg/ N200 Halfweg

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De Coentunnel is een groot bereikbaarheidsknelpunt in de Noordelijke Randstad. De verkeersdruk op de aansluitende A10-west heeft negatieve gevolgen voor de kwaliteit van de leefomgeving. Tevens ondervindt de ontsluiting van het Havengebied naar het achterland ernstige hinder van de verkeersproblemen. In dat gebied is er ook een leefbaarheids- en veiligheidsprobleem, vanwege de N200, die door de kern van Halfweg loopt.

Oplossing De Coentunnel wordt uitgebreid tot 2x3 rijstroken en 2 wisselrijstroken zodat er in de toekomst vijf rijstroken in de spitsrichting beschikbaar zijn. De A8 wordt plaatselijk verbreed tot 2x4 rijstroken en de A10-west wordt verbreed naar 2x3 rijstroken en 2 wisselrijstroken tot de aansluiting Westrandweg. Vervolgens gaat de A10-west over in 2x3 rijstroken tot de aansluiting S103. De Westrandweg wordt als autosnelweg met 2x2 rijstroken aangelegd om de aanvoer en afvoer richting de Tweede Coentunnel voor doorgaand verkeer te faciliteren, zodat de A10-west wordt ontlast. De Westrandweg zorgt voor een betere bereikbaarheid van het havengebied en biedt een mogelijkheid om het doorgaande verkeer op de N200 uit Halfweg om te leiden. De hoeveelheid doorgaand verkeer wordt daardoor teruggebracht.

Planning

Tracébesluit: Tweede Coentunnel 2007,

gewijzigd in 2008 / Westrandweg 2008

Start realisatie: 2009

Openstelling:

2013: Tweede Coentunnel en Westrandweg

2014: renovatie huidige Coentunnel

Financiën Taakstellend budget: € 2.016 mln (incl. B&O component) op basis van de contracten.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: op 6 juli 2004 is de bestuursovereenkomst ondertekend die de basis vormt voor de financiering en scope van de projecten Tweede Coentunnel en Westrandweg. Over de afronding van het project N200 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt. Op 21 februari 2007 is het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel door de minister vastgesteld. Dit Tracébesluit is op 13 maart 2008 gewijzigd voor wat betreft te nemen luchtmaatregelen, de juridische grondslag en de motivering met betrekking tot het onderwerp luchtkwaliteit. Het gewijzigde Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel is vanaf 3 december 2008 onherroepelijk. Het Tracébesluit Westrandweg is vanaf 29 juli 2009 onherroepelijk.

Uitvoering Het DB-contract voor de Westrandweg en het DBFM-contract voor de Tweede Coentunnel zijn getekend.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 2 en 32 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•		•	
Financiën	•					•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: de RvS heeft positief gereageerd op het voorstel van de wijziging van de Wbm. Tol komt conform overeenkomst 2004 daardoor als bekostigingsinstrument van het project aan de orde.

2009: doordat de Wbm niet door de TK is aangenomen is optie tol op dit moment niet actueel. Als gevolg van de vernietiging van A4 Burgerveen-Leiden, de nieuwe methode gebiedsafbakening en nieuw luchtonderzoek is voor de Tweede Coentunnel een gewijzigd TB genomen en is het TB voor de Westrandweg met 1 jaar vertraagd. Budget is aangepast voor het onderdeel Tweede Coentunnel, in verband met de langere looptijd en de F+M componenten (€ 718 mln).

2011: na de renovatie van de huidige Coentunnel is de capaciteitsuitbreiding van beide Coentunnels in zijn geheel beschikbaar.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 182 mln). De oplevering verschuift met 3 – 9 maanden, onder meer doordat het bestaande contract wordt opgebroken voor de implementatie (deels) van de standaard tunneltechnische installaties (TK 2010-2011, 29296, nr. 20).