gemeente
Haarlemmermeer

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
Faxnummer 023 563 95 50

Verzenddatum
- 9 FEB. 2022

Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Contactpersoon mevrouw Bella Pover
Telefoon 0900 1852
Uw brief
Ons kenmerk X.2022.00611
Bijlage(n) Zie onder
Onderwerp Informatie over voortgangsrapportage Mobiliteit februari 2022

Geachte heer, mevrouw,

Door middel van de Voortgangsrapportage Mobiliteit ontvangt u drie keer per jaar informatie over de stand van zaken van projecten en andere lopende zaken op het gebied van verkeer en vervoer.

Bijgevoegd is een nieuwe voortgangsrapportage. Projecten waar sinds de vorige voortgangsrapportage geen noemenswaardige veranderingen hebben plaatsgevonden, zijn niet opgenomen in bijgevoegde rapportage.

Verder vindt u in de rapportage de invulling van de volgende toezeggingen aan de raad:

- tijdens de raadsvergadering van 23 december 2021 hebben wij u toegezegd terug te komen op de rode kleur van de fietsstraat Lisserdijk in Buitenkaag;
- tijdens de raadsvergadering van 23 december 2021 hebben wij u toegezegd de nieuwsbrieven van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid toe te zenden;
- tijdens de raadsvergadering van 14 oktober 2021 hebben wij u toegezegd contact op te nemen met Cobraspen Groep over de langzaamverkeersverbinding bij de Bietenbrug;

- tijdens de raadssessie van 23 september 2021 hebben wij u toegezegd een meldpunt voor onveilige verkeerssituatie toe te voegen aan de gemeentelijke website;
- tijdens de vragensessie van 4 november 2021 hebben wij u toegezegd inzake de drukte op de rotonde op de Deltaweg, gebiedsmanagement en gebiedsbeheer te vragen om in gesprek te gaan met de aangrenzende Montessori basisschool over het grote aantal ouders dat hun kinderen met de auto naar school brengt.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de loco-secretaris,	de burgemeester,
b/a P. van der Meulen	hba Fouad Sidali
Michiel Ruis	Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlagen:

- Nieuwsbrief Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid
- Evaluatie Fanny Blankers-Koenlaan
- Busreacties Fanny Blankers-Koenlaan

Gemeente Haarlemmermeer

Voortgangsrapportage Mobiliteit

februari 2022



Foto: Ton Hofstra fotografie (2010)

Inhoudsopgave

1 VOORTGANGSRAPPORTAGE MOBILITEIT 2

2 LANGZAAM VERKEER 2

2.1 DOORFIETSROUTE F200 2
2.2 DOORFIETSROUTE HOOFDDORP-SCHIPHOL-AALSMEER BIJ DE HOEK 3
2.3 BEBORDING LANGZAAM VERKEERSVERBINDING STATION ZWANENBURG-HALFWEG 3

3 REGIONALE MOBILITEIT 3

3.1 NIEUWS UIT DE VERVOERREGIO AMSTERDAM 3
MULTIMODAAL NETWERKKADER 5
HALTEAFSTANDEN OPENBAAR VERVOER 7
MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD 8
3.2 PROGRAMMA "SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID" 12
3.3 NETWERKSTUDIE 14
3.4 VERKEERSSTRUCTUURPLAN HOOFDDORP EN NIEUW-VENNEP 14
3.5 BEREIKBAARHEID BOLLENSTREEK – HAARLEMMERMEER 15
3.6 SLOTERWEG-WEST VERKEERSVEILIG (AMSTERDAM) 16

4 WEG 18

4.1 OPWAARDEREN NIEUWE BENNEBROEKERWEG 18
4.2 WESTELIJKE ONTSLUITING OUTLET CENTER HALFWEG 18
4.3 BEWEGWIJZERING HAARLEMMERMEER ROUTEVISIE 19

5 OPENBAAR VERVOER 19

5.1 AIRPORTSPRINTER 19
5.2 HOV WESTTANGENT 20
5.3 HOV SCHIPHOL-OOST, OUDE MEER EN RIJK (SOOMR) 21
5.4 HOV AALSMEER – SCHIPHOL-ZUID (HOVASZ) 21
5.5 HOV HAARLEM – SCHIPHOL – AMSTERDAM 21
5.6 OV-KNOOPPUNTEN ZUID-KENNEMERLAND/IJMOND 22
5.7 HOV-HALTE BADHOEVEDORP-WEST 23
5.8 AUTOMOBIEL 23

6 VERKEERSVEILIGHEID 25

6.1 RINGDIJKBELEID 25
6.2 SLOTERBRUG 26
6.3 FLANKERENDE MAATREGELEN BRUGGEN DUBBELDORPEN WESTKANT 26
6.4 DRUKTE NABIJ ROTONDE DELTAWEG HOOFDDORP 27
6.5 HERINRICHTING FANNY BLANKERS-KOENLAAN IN HOOFDDORP 27
6.6 KNELPUNTEN AANPAK 30
6.7 KLEINE VERKEERSMAATREGELEN 31
6.8 AARDIG OP WEG-CAMPAGNE 32

7 PARKEREN 32

7.1 VOORTGANG KLEINE PARKEERMAATREGELEN 32
7.2 PARKEREN VAN LENT 33
7.3 PARKEREN STATION HALFWEG 33
7.4 VRACHTWAGENPARKEREN BEDRIJVENTERREIN OUDE MEER 33

8 SMART MOBILITY 34

8.1 GROOT SCHIPHOL BEREIKBAAR 34
8.2 OPLAADPUNTEN IN LICHTMASTEN 35
8.3 TURBINE BIJ VERKEERSLICHTEN BENNEBROEKERWEG/RIJNLANDERWEG 35
8.4 BEWONERSENQUÊTE MOBILITEITSHUBS 36

9 DUURZAME MOBILITEIT 36

9.1 GROENE DAKEN OP BUSHOKJES 36
9.2 ZERO-EMISSIE ZONE SCHIPHOL 37

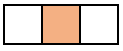
10 SLOT 37

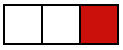
1 Voortgangsrapportage Mobiliteit

In deze voortgangsrapportage informeren wij de leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer over de stand van zaken van projecten op het gebied van verkeer en vervoer. Projecten waar sinds de vorige rapportage geen noemenswaardige veranderingen hebben plaatsgevonden of waarover de raad recent afzonderlijk is geïnformeerd, zijn niet opgenomen in deze rapportage.

Ieder onderwerp start met een stukje achtergrond, gevolgd door een deelparagraaf nieuws. Dit wordt met tussenkopjes aangegeven. Alle onderwerpen zijn voorzien van een stoplicht, waarmee de status van het project in één oogopslag duidelijk wordt gemaakt. Hieronder wordt het stoplicht toegelicht:

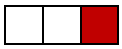

Project kan op tijd worden afgerond en de gestelde doelen worden gehaald.


Project ondervindt of vertraging of de doelen moeten worden aangepast.


Project ondervindt ernstige vertraging of de doelen worden niet gehaald, zonder bijsturing.

2 Langzaam verkeer

2.1 Doorfietsroute F200



Achtergrond

De provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de gemeente Haarlemmermeer hebben afgesproken een doorfietsroute te realiseren langs het tracé van de N200, tussen Haarlem en Amsterdam, via Halfweg.

Nieuws

Dit project bestaat uit vier tracédelen. Hiervan zijn twee tracédelen gereed en dienen nog twee tracédelen aangepakt te worden:

- Het gedeelte tussen de oostelijke- en westelijke ontsluiting van Sugar City / Outlet Center in Halfweg willen we als fietsstraat uitvoeren.
- Het gedeelte tussen de Westelijke ontsluiting (Outlet Center), langs de Weerenbrug, tot aan de Zoete Inval (Haarlem) willen we opwaarderen(onder andere. met rood asfalt) zodat het comfort wordt verhoogd.

Eerder hebben we hiervan aangegeven snel met de uitvoering te starten. Echter vanwege hogere kosten dan oorspronkelijk geraamd is dit nog niet gebeurd. Hier zijn diverse oorzaken voor die we deels ook bij andere projecten zien. Wij zijn nu verschillende scenario's aan het uitwerken hoe verder te gaan met dit project. In het tweede kwartaal 2022 zullen de mogelijkheden aan de raad worden voorgelegd. In het tweede kwartaal 2022 zullen de mogelijkheden aan de raad worden

voorgelegd. Wel worden er met betrekking tot het trace deel in Halfweg voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd.

2.2 Doorfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer bij de Hoek



Achtergrond
De provincie Noord-Holland, VRA en de gemeente Haarlemmermeer hebben afgesproken een doorfietsroute te realiseren langs het tracé van de Kruisweg (N201) ter hoogte van De Hoek (tussen het spoor en de A4).

Nieuws
Momenteel wordt een laatste hand gelegd aan het definitief ontwerp en vindt een laatste afstemming plaats met de provincie Noord-Holland en Connexxion over de nieuwe calamiteitenroute voor busverkeer. Het beoogde tracé is op dit moment onderdeel van de alternatieve route voor het busverkeer bij stremming van de Abdijtunnel.
We verwachten medio september 2022 te beginnen met de uitvoering.

2.3 Bebording langzaam verkeersverbinding station Zwanenburg-Halfweg



Achtergrond
Tijden het raadsplein van 14 oktober 2021 is door de fractie van HAP een vraag gesteld over het gebruik van de Bietenbrug in Zwanenburg als langzaam verkeersverbinding naar het station Zwanenburg-Halfweg. Hier staat een bord dat brommers verboden zijn.

Nieuws
Dit bord is in strijd met het verkeersbesluit dat is genomen over deze verbinding. Bij navraag aan Cobraspen (eigenaar van de grond) is gebleken dat zij dat bord niet geplaatst hebben. Ook is bij navraag binnen de gemeentelijke organisatie niet naar boven gekomen wie het betreffende bord heeft geplaatst. Het bord hangt er inmiddels niet meer.

3 Regionale mobiliteit

3.1 Nieuws uit de Vervoerregio Amsterdam

Transitieprogramma openbaar vervoer



Achtergrond
Gedurende de coronacrisis was het openbaar vervoer in de regio grotendeels afgeschaald vanwege het gebrek aan reizigers. Zo zijn hoogfrequente lijnen minder frequent gaan rijden. Ook is er gesneden in het nachtvervoer. De fijnmazige ontsluitende lijnen zijn ontzien en de maatregelen zijn erop gericht om dat zo te houden. Het is maar de vraag of

de reizigers in dezelfde mate terugkeren nu bijvoorbeeld veel bedrijven kiezen voor een groter aandeel thuiswerk. De VRA is daarom bezig met een transitieplan voor het openbaar vervoer om de kansen die het mogelijk blijvend veranderde mobiliteitsgedrag van inwoners en werknemers in de regio met zich meebrengt in kaart te brengen en maatregelen hiervoor voor te stellen.

Nieuws

Herstelplan openbaar vervoer

Op 2 juli van 2021 is de Regioraad geïnformeerd over de start van het Herstelplan OV 2022. Ondanks dat de coronapandemie nog niet voorbij is sluit de VRA het project Herstelplan OV 2022 af. De VRA is tevreden dat ondanks de ongewisse toekomst door de coronapandemie, samen met de vervoerders, het OV op niveau gehouden kan worden en reizigers in staat kan worden gesteld van A naar B te komen. Ook het komende jaar blijft de VRA hier samen met de vervoerders de schouders onder zetten om een passend vervoeraanbod te leveren.

Met betrekking tot de reizigersontwikkeling is het beeld voor 2021 het volgende: Vanaf begin 2021 zet de reizigersgroei gestaag door. Het effect van het afschalen van de coronamaatregelen heeft een positief effect gehad op het gebruik van het OV. Ook in de zomer van 2021 heeft de reizigersgroei doorgezet en eind augustus 2021 zijn de (hoge)scholen en universiteit weer opengegaan, wat erin resulteerde dat het op sommige lijnen en tijdstippen weer aardig druk in het OV werd.
Tot en met de eerste week van november 2021 is sprake geweest van herstel van reizigersaantallen. De verscherpte maatregelen zoals die sinds die tijd zijn afgekondigd spelen daarbij natuurlijk een belangrijke rol. Dit resulteert erin dat de herstelpercentages terugzakken tot onder de 60%. Dit past in de landelijk trend.

Voortgang OV-governance



Achtergrond

Op donderdag 2 september 2021 heeft de raad een sessie gehouden over de verandering in de governance verhouding van de VRA ten opzichte van het Gemeentelijk Vervoersbedrijf Amsterdam (GVB) (2021.0001683). Brancheverenigingen OV-NL had geadviseerd dat een herverdeling van taken en verantwoordelijkheden noodzakelijk is, om tot een sterkere samenwerking te komen. Hiervoor worden enkele taken overgeheveld van het GVB en gemeente Amsterdam naar de VRA en moest de VRA – om dit mogelijk te maken – een prioriteitsaandeel in het GVB nemen.

Nieuws

Met ingang van 2022 is de nieuwe samenwerking van het beheer en onderhoud van start gegaan. Hierbij is de VRA risicodragend opdrachtgever geworden. De afspraken tussen de VRA en GVB Railinfrabedrijf worden vastgelegd in de overeenkomst Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI). Deze overeenkomst volgt het BORI-contract (Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur) op. In de AMRI-overeenkomst geeft de Vervoerregio jaarlijks, binnen de kaders van de begroting, opdracht aan GVB Infra BV (RIB) op basis van een beheerplan.

Van 2022 tot en met 2024 vindt een transitieperiode plaats om beide organisaties op basis van deze nieuwe verhoudingen verder te ontwikkelen. De VRA heeft zoals afgesproken de regie op het transitieprogramma. In 2024 vindt een herijking plaats, die gaat over de samenwerking, de financiën en de ontwikkeling van de organisaties. Deze herijking vormt de basis voor de wijze waarop het AMRI-contract in de periode 2025-2034 wordt vormgegeven. In halfjaarlijkse rapportages aan de Regioraad zal de VRA expliciet aandacht besteden aan de voortgang van dit transitieprogramma.
Tijdelijk kampt het openbaar vervoer met capaciteitsproblemen bij het rijdend personeel vanwege ziekteverzuim. Daardoor is het aanbod nu afgeschaald.

Multimodaal Netwerkkader

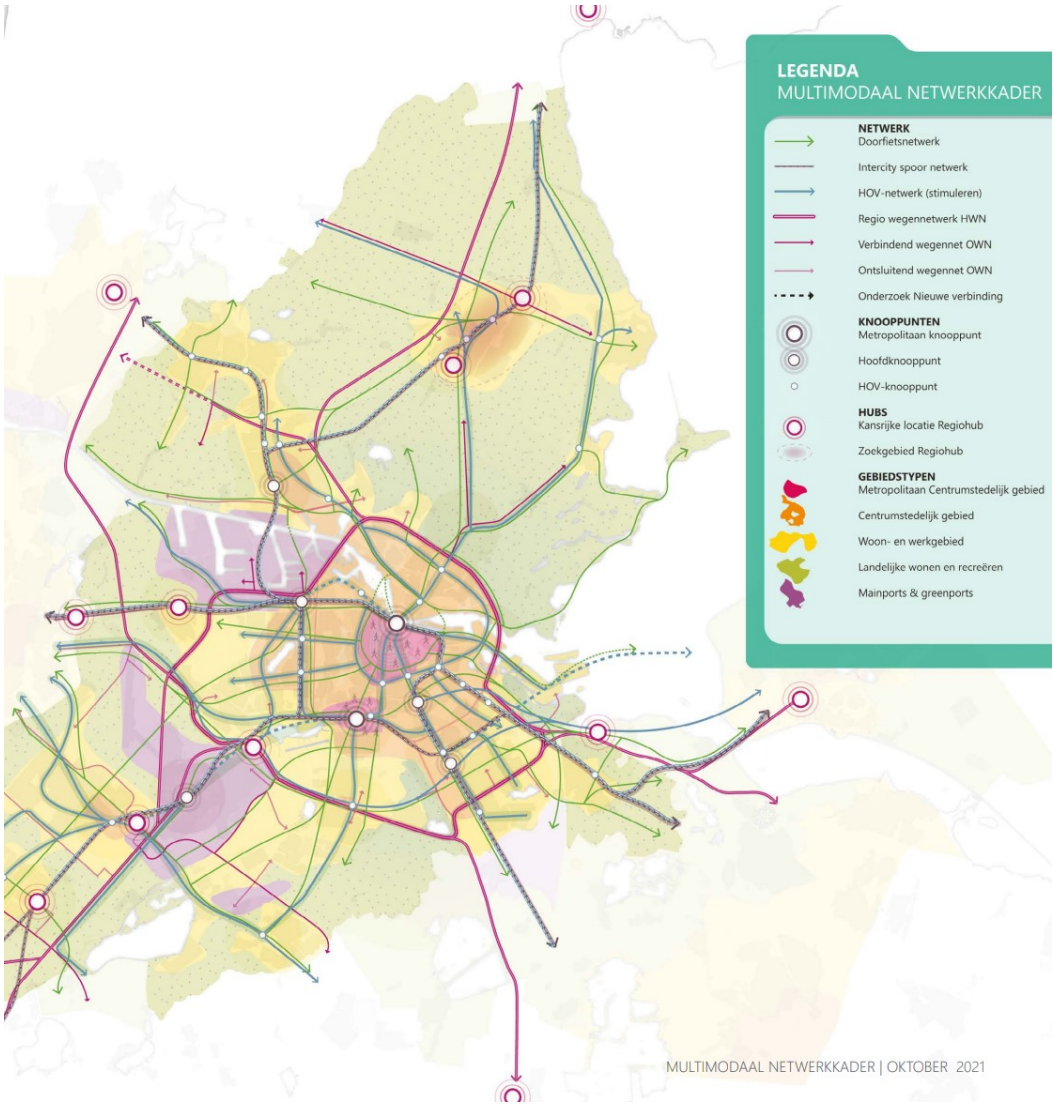


Achtergrond
'Van modaliteit naar mobiliteit' en 'mobiliteit en omgeving passen bij elkaar' zijn twee van de vijf strategische opgaven die in het Beleidskader Mobiliteit (2017) van de VRA zijn vastgesteld. De losstaande netwerken uit de voormalige investeringsagenda's voor weg, fiets en OV zijn niet in lijn met deze strategische opgaven en de inhoud is inmiddels verouderd. Het Multimodaal Netwerkkader helpt de VRA met het maken van scherpere keuzes en het onderbouwen daarvan voor investeringen in het regionale netwerk.

Nieuws
Op 14 december 2021 is het Multimodale Netwerkkader voor een eerste lezing aangeboden aan de Regioraad. Het Multimodale Netwerkkader gaat uit van de vijf gebiedstypologieën zoals bepaald in het Beleidskader Mobiliteit. De gebiedstypen zijn:

- Metropolitaan Centrumstedelijk
- Centrumstedelijk
- Woon- en werkgebied
- Landelijk wonen en recreëren

- Mainports & Greenports



Door de koppeling te leggen tussen de gebiedstypen en reisbehoeften, ontstaat een principebeeld waarin per reisrelatie een andere manier van multimodaal verplaatsen past. De principes zorgen voor een netwerk dat past bij het gebiedstype. In bijvoorbeeld stedelijk gebied hebben lopen, fietsen en het openbaar vervoer de voorkeur, terwijl in landelijk gebied de (deel)auto een belangrijke rol blijft spelen. De netwerkprincipes geven focus aan de inzet, zodat de investeringen die de VRA doet zo goed mogelijk tot hun recht komen. Daarmee kunnen zij ook makkelijker maatwerk bieden aan gemeenten om aan lokale behoeften te voldoen.

Vervolg

De VRA heeft besloten om in het eerste kwartaal van 2022 extra ambtelijke en bestuurlijke sessies te organiseren om discussiepunten te behandelen en het netwerkkader met de uitkomsten van deze sessies aan te scherpen. Ambtelijk hebben we erop aangedrongen om de gebiedsindeling beter te laten aansluiten bij de werkelijkheid zodat ook de

voorkeuren van vervoerswijzen meer aansluiten bij de werkelijkheid van de gemeente. Het proces leidt uiteindelijk tot een definitieve versie die ter vaststelling wordt voorgelegd na de installatie van de nieuwe Regioraad en Dagelijks Bestuur. Daarnaast organiseert de VRA een aparte sessie met de portefeuillehouders over de rol van de auto in de regio.

Halteafstanden Openbaar Vervoer



Achtergrond

Eind 2020 heeft een rapportage met analyse van de loopafstanden naar OV-haltes in de VRA voorgelegen in de Regioraad. De belangrijkste conclusie hierbij was dat er op basis van de huidige situatie geen reden is de normen die de VRA hanteert voor afstanden aan te passen, omdat de loopafstanden in de VRA gemiddeld vrij kort zijn, ook vergeleken met de rest van het land. Met deze rapportage is, inclusief de aanbevelingen die hierin werden gedaan voor verdere verbetering en voorzien van enkele verzoeken tot nadere informatie aan de Regioraad, ingestemd. Deze bespreking in de Regioraad heeft geleid tot een aantal acties.

Een motie naar aanleiding van het rapport onderzoek Loopafstanden naar OV-haltes verzocht tot het opstellen van een top 10 van gebieden in de regio waar de loopafstanden minder positief ogen dan elders. Daarnaast verzocht de motie om tot een concreet actieplan voor deze gebieden te komen voor het eind van 2021. De VRA heeft hieraan invulling gegeven door maatwerkverkenningen voor deze gebieden.

Nieuws

Uiteindelijk is gekozen om niet een top-10 te maken, maar een complete lijst van gebieden die mogelijk extra aandacht verdienen. Deze lijst met gebieden die de VRA een impuls wil geven is onlangs, na consultatie van de gemeenten, samengesteld. Dit heeft iets langer geduurd dan gepland, omdat de analyse wat meer tijd kostte. Om tot de lijst te komen is een aantal stappen doorlopen.

Uit alle gebieden waar de werkelijke loopafstanden voor minder dan 90% voldoen aan de (hemelsbrede) afstandsnormen, heeft de VRA eerst de gebieden met meer dan 1.000 inwoners geselecteerd. Deze gebieden voldoen dus wel aan 90% hemelsbrede afstandsnorm die komt uit het Programma van Eisen (PvE) van de concessie Amstelland-Meerlanden. Dit leverde circa 60 gebieden op. Vervolgens hebben zij naar verschillende criteria gekeken om tot een verdere selectie te komen:

- het absolute aantal en het percentage inwoners dat te lange loopafstanden ervaart;
- het aandeel inwoners van 65 jaar en ouder, vanuit de gedachte dat oudere inwoners meer beperkt worden in hun mobiliteit door groter loopafstanden;
- de inkomenssituatie in het gebied, voor zover beschikbaar, vanuit de gedachte dat mensen met een lager inkomen minder vervoersopties hebben; en
- het autobezit in het gebied, als indicator voor de afhankelijkheid van het OV.

Tot slot is er gekeken of gebieden aan elkaar grenzen, waardoor het in één maatwerkverkenning kan worden opgepakt. En of er niet al maatregelen gepland staan in een gebied, zoals de realisatie van een extra halte of een proef met aanvullend vervoer, waardoor een maatwerkanalyse nu minder toegevoegde waarde heeft.

Specifiek voor Haarlemmermeer kwamen de volgende gebieden uit de analyse:

- in Badhoevedorp: Oost (64%), Noordoost (23%) en Bouwlust (73%)
- in Nieuw-Vennep: West (82%), Welgelegen Noord en Zuid (73% / 80%), Getsewoud Noord en Zuid (63%/64%) en Linquenda (85%)
- in Hoofddorp: Floriande West en Oost (88% / 90%)

Floriande West en Oost zitten op de grens van 90% en daarmee voldoen daarmee. Vanwege de signalen die wij ontvangen uit Floriande hebben wij de VRA gevraagd om deze alsnog mee te nemen in het verdere onderzoek. Badhoevedorp Oost en Noordoost scoren het slechtst. Dit komt mogelijk doordat er in het PvE van de concessie geen bedieningsplicht geldt voor deze gebieden.

Voor deze impulsgebieden voert de VRA vanaf januari 2022 samen met alle gemeenten maatwerkverkenningen uit. Eind maart 2022 zullen de verkenningen naar verwachting afgerond zijn. Daarbij wordt per gebied verkend of, en zo ja welke, (kosten)effectieve maatregelen er te vinden zijn om looproutes (en soms ook fietsroutes) naar haltes te verbeteren of op een andere manier dan met het reguliere openbaar vervoer fijnmazig vervoer aan te bieden. Deze maatregelen worden opgenomen in een actieplan dat de VRA samen met de gemeenten wil gaan realiseren. De maatregelen uit dat actieplan worden vervolgens opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de VRA.

Multimodaal toekomstbeeld



In 2020 is binnen Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) een Netwerkstrategie voor de MRA opgesteld. Daarbij is besloten te werken aan een schaalsprong in het openbaar vervoer, de doorstroming op het wegennet en de kansen voor de (e-)fiets. Deze uitwerking heeft zich vertaald in een rapport ‘Multimodaal Toekomstbeeld MRA2040’ (MTB). Op 17 december 2021 heeft de Programmaraad van SBaB het rapport MTB vastgesteld. Het is nu aan elk van de samenwerkingspartijen om kennis te nemen van dit rapport en aan te geven wat het vervolg zal zijn. Het portefeuillehoudersoverleg stelt voor om het Dagelijks Bestuur van de VRA het MTB als vertrekpunt te nemen voor verdere acties om de mobiliteitsgroei in de MRA op te kunnen vangen. Hiervoor zullen de zes sturingsprincipes verwerkt worden in de eigen beleidskaders van de VRA zoals het Netwerkkader en het in ontwikkeling zijnde nieuwe Beleidskader2.0/Mobiliteitstransitie. Besluitvorming over beide documenten is voorzien later dit jaar.

Naar verwachting zal het (uitgestelde) Bestuurlijk Overleg MIRT tussen Rijk en regio, waar het MTB één van de bespreekpunten zal zijn, plaatsvinden in maart of april 2022. Daar zullen (proces)afspraken gemaakt worden met het Rijk hoe verder gegaan wordt met het MTB.

De Netwerkstrategie gaf al aan dat alleen investeren in (infrastructurele) netwerken onvoldoende is om de bestaande mobiliteit en mobiliteitsgroei in goede banen te leiden. Investeren in infrastructuur blijft noodzakelijk, maar moet aangevuld worden met

beleidsmaatregelen die de mobiliteitsgroei afremmen en beter spreiden en met samenhangende besluiten tussen verstedelijking en mobiliteit. Dit leidt tot een mix van maatregelen waarbij de volgende zes principes worden gehanteerd:

1) Afremmen en spreiden mobiliteitsgroei;
2) Stem verstedelijking af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid;
3) Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken;
4) Schaalsprong OV door stapsgewijs ontvlechten van openbaar vervoer;
5) Ringen hoofdwegennet draaiende houden;
6) Ontwikkel één of twee regionale hubs per corridor.



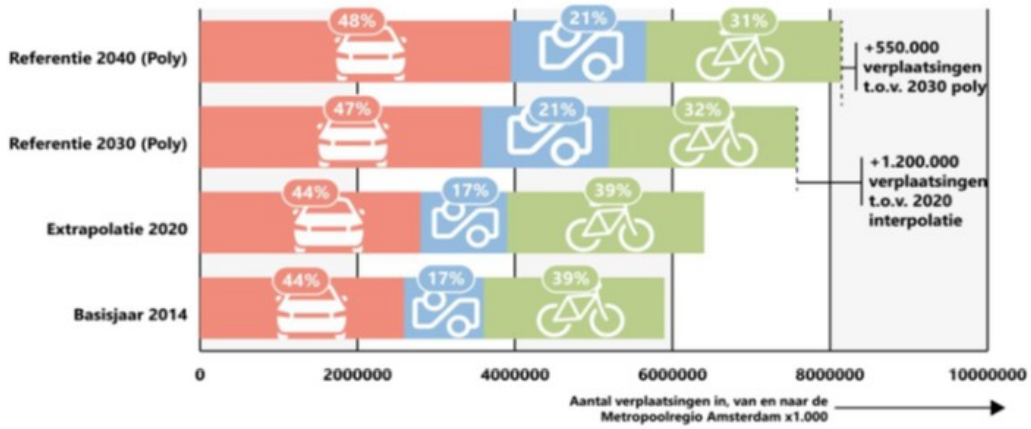
Figuur 1 De belangrijkste opgaven tot 2040 in relatie tot de brede doelen in de MRA, zonder aanvullend beleid.

Cijfers op de doelstellingen zijn ten opzichte van 2014

Uit de analyses volgt dat als we op het gebied van mobiliteit niets aanvullends doen en de vervoervraag blijven faciliteren de negatieve gevolgen groot zijn:

- de leefkwaliteit en gezondheid in de steden en de regio gaat dan sterk achteruit,
- de duurzaamheids- en klimaatdoelen voor CO_2-reductie worden bij lange na niet gehaald,
- de ongelijkheid tussen groepen mensen neemt verder toe,
- het mobiliteitssysteem loopt vast (meer files en een overvol openbaar vervoer) en
- de economische verlieskosten voor het goederenvervoer nemen toe.

Zonder aanvullend beleid leidt de grote verstedelijkingsopgave tot een sterke groei van de mobiliteit, met 50 procent groei van het openbaar vervoer en 40 procent meer autoverplaatsingen in 2040 ten opzichte van 2020.



Figuur 2 Aantal verplaatsingen per modaliteit in 2014, 2020 (interpolatie), 2030 en 2040

Ondanks een polycentrische ontwikkeling van de werkgelegenheid, blijft er een sterke concentratie van arbeidsplaatsen in de agglomeratie Amsterdam. De flinke toename van het aantal verplaatsingen met de auto wordt mede veroorzaakt door de groei van inkomen en opleidingsniveau, in combinatie met lagere kosten voor het gebruik van de auto. De lagere kosten van het autogebruik zijn vooral het gevolg van de toename van het aantal elektrische auto's. De verwachting is dat in 2040 bijna de helft van de auto's elektrisch is. Zonder wijziging in fiscaal beleid zijn elektrische auto's veel goedkoper in het gebruik, omdat over het gebruik van elektriciteit geen accijns betaald hoeft te worden. Deze lagere kosten maken het gebruik van de auto veel aantrekkelijker. De groei van de auto gaat bij ongewijzigd beleid voor een belangrijk deel ten koste van de fiets. Ook leidt het tot een toename van de ongelijkheid in de betaalbaarheid van mobiliteit tussen hoge en lage inkomens, doordat de elektrische auto eerder binnen bereik komt van hoge inkomens.

De gevolgen zijn in de gehele MRA zichtbaar, wel zijn er verschillen tussen de deelregio's. In Amstelland-Meerlanden geldt dat ondanks nabijheid van werk toch veel autokilometers worden gemaakt. Binnen de MRA is de vervoersongelijkheid in Amstelland-Meerlanden, na Amsterdam, het laagst, maar deze verslechtert wel in de toekomst. Ondanks dat er veel banen dichtbij zijn leggen inwoners van het gebied relatief veel autokilometers af. De bereikbaarheid van banen met de auto is veel groter dan met het openbaar vervoer in dit gebied. De CO_2 uitstoot als gevolg van mobiliteit per inwoner is dan ook erg hoog in het gebied. Amstelland-Meerlanden is de regio met de meeste knelpunten op het gebied van openbaar vervoer in 2040, vooral als gevolg van gebrek aan capaciteit op het spoor rondom Schiphol.

Uit het onderzoek blijkt dat voor het halen van de doelstellingen een mix van maatregelen noodzakelijk is. Het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei is onontkoombaar. Uit het oogpunt van duurzaamheid en leefkwaliteit is het niet wenselijk om de hierboven geschetste groei van de mobiliteit te faciliteren. Daar komt bij dat het niet mogelijk is om al het verkeer te faciliteren. De hiervoor benodigde investeringen in de netwerken zijn fysiek niet inpasbaar en/of vanuit verkeerskundig oogpunt ongewenst. Zonder gedragsbeïnvloeding blijven de doelstellingen dus buiten bereik.
De in de steden reeds ingezette mobiliteitstransitie dient daarvoor versterkt te worden en doorgezet in de hele regio. Daarbij dient de verstedelijking nauw afgestemd te worden op

de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid. De bereikbaarheid van economische centra en woningbouwlocaties verbetert hiermee echter nog onvoldoende. De mobiliteitstransitie zorgt ervoor dat de problematiek op de weg weliswaar verbetert, maar niet alle knelpunten worden opgelost. Als gevolg van de mobiliteitstransitie neemt de drukte in het openbaar vervoer verder toe. Ook verdubbelt de groei van het aantal verplaatsingen met de fiets. Naast gedragsmaatregelen zijn dus ook investeringen in alle netwerken nodig om de bereikbaarheid van woon- en werklocaties op peil te houden, grote nieuwbouwlocaties mogelijk te maken en te zorgen voor een aantrekkelijk, comfortabel en betrouwbaar multimodaal netwerk. Meer keuzeopties voor mensen hoe ze kunnen reizen is ook goed om de vervoersongelijkheid te verminderen.

Vervolg stappen
Stap 0: Voorgenomen plannen realiseren
Projecten die bestuurlijk zijn afgesproken ook verder brengen naar de uitvoering. Voor Haarlemmermeer zijn dan de belangrijke projecten: A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (deelproject knooppunt Badhoevedorp -Holendrecht), Multimodale knoop Schiphol en de Nieuwe Bennebroekerweg.

Stap 1: Morgen mee beginnen
Om aan te sluiten op het tempo van de verstedelijking is het belangrijk om vol door te pakken op de drie sporen van de mobiliteitstransitie mobiliteitsplan van eisen (MPvE) nieuwbouwlocaties, autoluwe steden en kernen, spreiden en mijden door middel van de werkgevers- en onderwijsaanpak. Begin met verstedelijking op plekken waar dat vanuit bereikbaarheid het beste kan. Naast het sturen op gedrag is het belangrijk om investeringen in de fiets en regionale HOV-corridors zoals HOV A9. Ook moet in deze stap worden ingezet op het verbeteren van de stedelijke en regionale fietsnetwerken, met name in de Zuidwestflank en in en rond Amsterdam. Voor de weg wordt aanvullend ingezet op het beter benutten van bestaande infrastructuur door dynamisch verkeersmanagement. Voor hubs kan naast beter benutten van de bestaande P+R-locaties gestart worden met ontwikkeling van een eerste tranche van grotere regionale hubs.
Deze stap sluit goed aan bij waar Haarlemmermeer mee bezig is. Verdichting in Haarlemmermeer is per definitie een goede keuze ten aanzien van mobiliteit. Woningen in de Haarlemmermeer worden altijd relatief dicht bij de werkgelegenheid gerealiseerd wanneer we dat vergelijken met woningbouw in andere delen van de MRA. Voor Nieuw-Vennep West en de gebiedsontwikkeling Cruquius loopt de aanbesteding voor het opstellen van een MPvE. Ten aanzien van spreiden en mijden heeft het college de werkgeversaanpak ondertekend, die onder andere uitgewerkt wordt in de gemeentelijke reiskostenvergoeding. Daarnaast werken we mee aan Groot Schiphol Bereikbaar (zie paragraaf 8.1). Uitbreiding van de P+R Nieuw-Vennep heeft de gemeente al opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022 (2021.0000843). De inzet op fiets zal in de komende maanden verder uitgewerkt worden in het fietsplan.

Stap 2: Cruciale ingrepen waaronder doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp zijn essentiële stappen in de ontvlechting van stedelijk/regionaal openbaar vervoer, goederenvervoer en (inter)nationaal vervoer.

Stap 3: Grote ontwikkellocaties mogelijk maken

Stap 4: OV corridors verder versterken

3.2 Programma “Samen bouwen aan bereikbaarheid”



Achtergrond
In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT[1]) van oktober 2016 hebben Rijk en regio een programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA opgezet met als doel de bereikbaarheidsopgaven in gebiedsgerichte samenhang met de verstedelijkingsopgave en andere relevante opgaven aan te pakken. Uitgangspunt bij het programma is wederkerige beleidsmatige én financiële afspraken te maken (‘samen sturen en samen financieren’). Het Rijk heeft daarvoor € 200 miljoen gereserveerd vanuit het verlengde Infrafonds.

In het BO MIRT van maart 2018 is het programmaplan vastgesteld en is het Gebiedsgerichte Programma gestart met de naam “Samen bouwen aan bereikbaarheid” (SBaB). Er is een programmaraad ingesteld. In de programmaraad van oktober 2019 is het MIRT-onderzoek Bay Area (Amsterdam-Almere) aan het programma toegevoegd. Ook is besloten de trajecten van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (waaronder programmalijn ZuidWest Amsterdam Schiphol Hoofddorp (ZWASH)) en het project Toekomstbestendig Mobiliteitssysteem Amsterdam – Schiphol - Hoofddorp (MASH) bij elkaar te brengen. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp en het sluiten van de metroring in Amsterdam (Sloterdijk – Amsterdam CS) zijn hier onderdeel van.

In de programmaraad is de gemeente Haarlemmermeer vertegenwoordigd door de portefeuillehouder Woningbouw. De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van Haarlemmermeer is in dit overleg aanwezig als lid van het dagelijks bestuur van de VRA.

Het Nationaal Groeifonds heeft op 9 april 2021 geadviseerd om € 1,5 miljard te reserveren voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Een Maatschappelijke kosten baten Analyse (MKBA) is een voorwaarde om het gereserveerde bedrag uit te keren. Dit is ongeveer 50% van de te financieren geschatte kosten. Vorig jaar stelde Haarlemmermeer samen met zes andere partijen (Amsterdam, provincie Noord-Holland, VRA, NS, Schiphol en KLM) al ruim € 1 miljard beschikbaar voor het gecombineerde metropakket Noord-Zuidlijn en het sluiten van de kleine ring.

[1] Het BO MIRT geeft vorm aan de samenwerking tussen het rijk, decentrale overheden (provincies, gemeenten, vervoerregio’s, waterschappen), maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Waar opgaven elkaar raken, worden deze gezamenlijk opgepakt. De gemeente Haarlemmermeer is vertegenwoordigd met twee wethouders.

Nieuws
De raad is in de eerdere Voortgangsrapportages Mobiliteit ook geïnformeerd over de actuele stand van zaken met betrekking tot de doortrekking van de Noord/Zuidlijn. Gelet op de omvang van dit traject hebben wij in 2021 er voor gekozen om de raad over de doortrekking van de Noord/Zuidlijn, tezamen met andere ontwikkelingen binnen de Oostflank van Haarlemmermeer zoals de gebiedsontwikkeling Stationsomgeving Hoofddorp, via een aparte voortgangsbrief te informeren. Gelet op de te verwachten ontwikkelingen op dit dossier kiezen wij ervoor om de Noord/Zuidlijn weer op te nemen in de voortgangsrapportage Mobiliteit. De aparte voortgangsbrief komt hiermee te vervallen. Uiteraard worden bijzondere ontwikkelingen tijdig, hetzij met een nota of een brief, met de raad gedeeld.

Doortrekking Noord/Zuidlijn
Op 17 december is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) de aangevulde propositie voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn ingediend bij het Nationaal Groeifonds (NGF). De raad heeft via de brief X.2021.08499 een afschrift van deze aanvraag ontvangen. Vlak na de indiening van het voorstel bij het NGF werd duidelijk dat er door de landelijke politieke partijen een coalitieakkoord bereikt was. Een van de punten van dit coalitieakkoord had betrekking op het NGF. Met de ingang van het coalitieakkoord is de taak van het NGF ingeperkt en zijn de eerder gereserveerde gelden voor drie projecten (waaronder de € 1,5 miljard voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn) overgeheveld naar het Mobiliteitsfonds. Concreet heeft dit als gevolg dat het NGF de aangevulde propositie niet meer beoordeelt en dat het ministerie van I&W gaat over het toekennen van dekking voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Ongeveer de helft van het benodigde budget is hiermee beschikbaar. Voordat de volgende onderzoeksfase (de MIRT-Verkenning) kan worden gestart, moet zicht komen op voldoende aanvullend budget. Ambtelijk wordt geschreven aan een startdocument, dat nodig is als de bewindspersoon van I&W een beslissing neemt om de MIRT-Verkenning formeel te starten. Dat is de inzet van overleg tussen Rijk en regio.
Verdere gevolgen zijn op dit moment nog niet bekend. Naar mate het jaar vordert zal hier meer duidelijk over worden. Wij verwachten dan ook meer duidelijkheid over de positie van de nieuwe bewindspersonen met betrekking tot de alternatieve bekostiging Toekomstige Bereikbaarheidstoeslag Knooppunt Schiphol (TBKS).

Andere MIRT onderwerpen worden geagendeerd in het bestuurlijk overleg MIRT van aankomend voorjaar. Dit betreft onder meer het Multimodaal Toekomstbeeld, het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, Maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA), Redesign Wegen.

Het programma voor de doortrekking van de Noord-Zuidlijn geeft regelmatig nieuwsbrieven uit. Tijdens het raadsplein van 23 december 2021 heeft de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer toegezegd deze brieven toe te zenden. De meest recente nieuwsbrief is eenmalig meegestuurd met deze voortgangsrapportage en kunt u vinden via https://mailchi.mp/rws/nieuwsbrief-programma-samen-bouwen-aan-bereikbaarheid-juli2021-4968793?e=[UNIQID]. Via deze website kan iedereen zich abonneren op de meest recente nieuwsbrief.

3.3 Netwerkstudie

Achtergrond
In juni 2021 hebben het college van B&W, Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en het Dagelijks Bestuur van de VRA de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 vastgesteld (2021.0001681). Op 6 september is dit besproken in de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van de provincie Noord-Holland en de raad heeft hierover met elkaar gesproken op 9 september 2021. De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer heeft toegezegd om de Adaptieve Agenda (hoofdstuk 4) nader uit te werken, zodat de onderwerpen voldoende concreet zijn om op te nemen in de meerjarige Investeringsagenda's van de drie partijen.
In de Netwerkstudie hebben de drie partijen (VRA, provincie en gemeente) met elkaar afgesproken wat er nodig is om in een groeiende gemeente bereikbaar te blijven en de kernen leefbaar te houden. In de adaptieve agenda wordt uitgewerkt wanneer welke oplossingen opgepakt moeten en kunnen worden. Daarvoor is het nodig de maatregelen te prioriteren en hierover met de VRA en provincie afspraken te maken, zodat de oplossingen daadwerkelijk maatregelen kunnen worden.

Nieuws
Er is in december 2021 een bureau geselecteerd (RebelGroup in samenwerking met RHDHV) om samen met de gemeente, VRA en de provincie de Adaptieve Agenda uit te werken. Met het uitwerken van de Adaptieve Agenda worden de verschillende oplossingsrichtingen geconcretiseerd om een zo goed mogelijke kosteninschatting te maken. Vervolgens zullen we dit samen met de VRA en de Provincie prioriteren en plannen. De Adaptieve Agenda zal ook in de gemeentelijke Investeringsagenda worden verwerkt. De Investeringsagenda wordt door de raad vastgesteld. En op basis van de Investeringsagenda wordt jaarlijks een aantal projecten uit de Adaptieve Agenda Netwerkstudie opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Door deze werkwijze sluit de planning van de maatregelen aan bij de investeringsprogramma's van de VRA en provincie waardoor we meer zekerheid hebben op een bijdrage van deze partijen.
Daarnaast kunnen we sneller schakelen als er zich kansen voordoen door bijvoorbeeld nieuwe subsidieprogramma's. En we zijn beter voorbereid op de benodigde infrastructurele maatregelen die nodig zijn om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.
Naar verwachting is in juni 2022 de agenda beschikbaar.

3.4 Verkeersstructuurplan Hoofddorp en Nieuw-Vennep

Achtergrond
Halverwege dit jaar is gestart met het opstellen van twee verkeersstructuurplannen (VSP) voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep, als een eerste uitwerking van de Netwerkstudie. De Netwerkstudie vormt het kader voor de VSP's. Uitgangspunt hierbij is dat vanuit beide

kernen het verkeer zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet rijdt (onder andere de N201, N205, N207, Nieuwe Bennebroekerweg) en doorgaand verkeer niet door de kernen rijdt. De studie voor de twee VSP's moet resulteren in een adaptief maatregelpakket dat in de tijd gekoppeld is aan de ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw en bedrijvigheid) in en rondom de beide kernen.

Nieuws
Halverwege oktober 2021 zijn twee participatiesessies met de omgeving geweest om inzicht te krijgen in de problematiek. In de maanden november, december en januari zijn vervolg sessies georganiseerd. Op 17 februari 2022 informeren we de raad in een informatieve bijeenkomst. De sessies met de omgeving gebeuren digitaal. Dit kost meer tijd dan ingeschat, omdat we eerder hadden gehoopt dit live te organiseren. Het nieuwe college gaat de voorkeurs VSP's vrijgeven voor inspraak. Dit is naar verwachting rond de zomer 2022. Dit is later dan wij eerder gemeld hebben. Het participatietraject voor de VSP's duurt langer. Door corona zijn de groepen die we gelijktijdig kunnen spreken veel kleiner.

3.5 Bereikbaarheid Bollenstreek – Haarlemmermeer



Achtergrond
Op 5 november 2020 heeft de raad met het raadsinitiatief 'regierol Bereikbaarheid Haarlemmermeer- Bollenstreek' het college gevraagd om samen met de buurgemeenten in de grensstreek een regietafel op te zetten. Het doel hiervan is om samen met de buurgemeenten op zoek te gaan naar een geschikte samenwerkingsvorm en van daaruit mogelijke oplossingen te vinden.
Op 7 juli 2021 vond de tweede Regietafel Bollenstreek plaats. Hierbij waren de wethouders van Teylingen, Lisse, Hillegom, Noordwijk en Haarlemmermeer aanwezig. Ook is er gesproken over de bouwimpulsaanvraag bij het Rijk voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek.

Nieuws
Op 11 oktober heeft Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland de najaarsnota en Programmabegroting 2022 – 2025 aangeboden aan Provinciale Staten. Daaruit blijkt dat de provincie € 20 miljoen wil bezuinigen op het budget dat beschikbaar is voor het uitvoeren van mobiliteitsmaatregelen die voortkomen uit het Plan van Aanpak Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Middels een motie is aangegeven dat bij een goed onderbouwd plan de € 20 miljoen wel beschikbaar is. De werkgroep bestaande uit provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland en de gemeenten Hillegom, Lisse en Noordwijk is dit nu aan het uitwerken. Hierbij sluiten de gemeente Haarlemmermeer, de VRA en provincie Noord-Holland ambtelijk aan. Inmiddels zijn er drie participatiebijeenkomsten geweest waar input is opgehaald over de verschillende oplossingsrichtingen.
Op 4 januari heeft de werkgroep een brief ontvangen van leden van de gemeenteraad van Hillegom waarin zij nogmaals hun steun voor het proces uitspreken en pleiten voor voortgang.

3.6 Sloterweg-West Verkeersveilig (Amsterdam)



Achtergrond

Op dit moment rijdt op de Sloterweg in Amsterdam te veel verkeer. De Sloterweg is een smal en historisch polderlint en niet geschikt voor een grote hoeveelheid verkeer. De gemeente Amsterdam wil daarom maatregelen nemen op de Sloterweg en de Laan van Vlaanderen. Dit willen zij doen door slimme camera's op de Sloterweg en Laan van Vlaanderen te plaatsen om zo doorgaand verkeer tegen te gaan. Omdat dit gevolgen heeft op verkeersstromen in Badhoevedorp en Nieuwe Meer heeft de gemeente Haarlemmermeer meegedacht over oplossingen om nadelige effecten in onze gemeente tegen te gaan. De keuzes die gemaakt worden in Amsterdam hebben ook invloed op het verkeersaanbod wat de Sloterbrug (zie paragraaf 6.2) krijgt te verwerken. Nu er een nieuwe fase is aangebroken is het project inmiddels hernoemd van Autoluw Sloten/Nieuw-Sloten naar Sloterweg-West Verkeersveilig.

Nieuws

Op 14 december 2021 heeft het College van burgemeester en wethouders van Amsterdam variant 2a vastgesteld als voorkeursvariant. Variant 2a houdt het volgende in:

- Er komen knips (verbod om in te rijden) op de Sloterweg-West, de Sloterweg-Oost en beide armen van de Laan van Vlaanderen ter hoogte van de Plesmanlaan;
- De Sloterweg (Amsterdam), Vrije Geer en Ditlaar zijn geen doorgaande weg meer en krijgen een maximumsnelheid van 30 km/uur;
- De Langsom en Plesmanlaan tussen Sloterbrug en rotonde Baden Powellweg blijft een doorgaande route, maar deze wordt 30 km/uur om de verkeersveiligheid daar te vergroten en waterbedeffecten in Badhoevedorp te beperken;
- De handhaving van knips vindt plaats via camera's met kentekenherkenning;
- De knips gelden 24 uur per dag; ontheffingshouders mogen de knips wel passeren.
- Er worden nu alleen kleine infrastructurele maatregelen toegepast, zoals plaatsen camera's, bebording, markeringen en waar nodig snelheidsremmende voorzieningen.

De wegen, zoals de Langsom naar Badhoevedorp, worden nu niet volledig heringericht. Een herinrichting kan plaatsvinden op het moment dat een weg aan onderhoud toe is.



Figuur 3 Maatregelen variant 2a op kaart weergegeven

De verkeerskundige analyses zijn gemaakt op basis van modelmatige benaderingen. Daarom worden gedurende een jaar de effecten van variant 2a op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Een monitoringsplan wordt op dit moment opgesteld. Op ons grondgebied zullen de S106 / Amsterdamse Baan, Sloterbrug en Nieuwemeerdijk in de monitoring worden meegenomen. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen. Indien er onacceptabele en onoplosbare knelpunten ontstaan, dan kunnen we terugvallen op variant 11. Bij variant 11 is er alleen een knip op de Sloterweg-West en wordt de Laan van Vlaanderen 30km/u, maar blijft doorrijdbaar voor iedereen. Dit is de variant die onze voorkeur heeft, omdat het verkeer evenrediger verdeeld wordt tussen Haarlemmermeer en Amsterdam. Omdat variant 11 fysieke maatregelen nodig heeft (verlengen opstelstroken, ten koste van parkeerplaatsen en bomen) worden deze maatregelen zekerheidshalve door Amsterdam voorbereid, zodat een eventuele omzetting naar variant 11 relatief snel in procedure kan worden gebracht.

Op 18 en 19 januari 2022 zijn er inspraakavonden geweest in de Amsterdamse Raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit, Water. Op 30 januari 2021 heeft de Amsterdamse gemeenteraad ingestemd met het voorstel voor variant 2a met de vier knips. Daarbij zijn ook vijf moties aangenomen. Deze moties gaan met name over het uitzoeken van bepaalde ontheffingsmogelijkheden (drie moties), het instellen van een go/no-go moment na het monitoringsjaar en het versneld uitvoeren van de verbeteringen aan de S106 bij en naar Lijnden.

4 Weg

4.1 Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg



Achtergrond
Op 25 mei 2020 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland besloten om niet langer in te zetten op de hele scope van het project Duinpolderweg, maar alleen op de opwaardering van de (Nieuwe) Bennebroekerweg tussen de A4 en de N205.

De Duinpolderweg was, naast het project HOV Noordwijk – Schiphol, het resultaat van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek die Noord-Holland en Zuid-Holland in 2008 hebben uitgevoerd.
Op 12 maart 2021 hebben de provincie Noord-Holland, VRA en de gemeente Haarlemmermeer een samenwerkingsovereenkomst (SOK) getekend.

Nieuws
In september 2021 is een informatieve bijeenkomst voor de raad gegeven over de voortgang van de studie en over de resultaten van de inspraak op de notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van de MER. De nota van beantwoording is half oktober vastgesteld door de raad. Het voorkeursalternatief is vastgesteld door het bestuur van de gemeente Haarlemmermeer. De besturen van de provincie en de Vervoerregio volgen op korte termijn. De raad is in de gelegenheid gesteld om het voorkeursalternatief te bespreken. Dit voorkeursalternatief werken de drie partijen in de hierop volgende planuitwerkingsfase uit tot een definitief ontwerp. Ter hoogte van Aquaradius worden nog twee varianten qua ligging meegenomen. Ook wordt een m.e.r. procedure gevolgd en de aanpassing aan het omgevingsplan uitgewerkt. Deze periode duurt ongeveer 2 jaar.

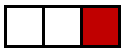
4.2 Westelijke ontsluiting Outlet Center Halfweg



Achtergrond
De Westelijke ontsluiting is de toegang vanaf de A200 naar het westelijke deel van het terrein van het Outlet Center in Halfweg (Amsterdam The Style Outlets), inclusief de infrastructurele aanpassingen rond het Zwetviaduct. De werkzaamheden zijn voor het grootste deel opgeleverd rond 25 november 2020, voor de opening van dit winkelcentrum.

Nieuws
Er zijn nog een paar restpunten die worden opgepakt. De belangrijkste restpunten zijn de plaatsing van dynamische- en vaste bebording voor (parkeer)routeinformatie. De Dynamische routeinformatie is eind 2021 geplaatst en wordt begin 2022 ingeregeld.
Voor de plaatsing van de vaste bewegwijzering is inmiddels overeenstemming met Rijkswaterstaat. De Nationale BebordingsDienst zal de borden in de 1e helft van 2022 plaatsen.

4.3 Bewegwijzering Haarlemmermeer Routevisie



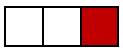
Achtergrond
De bewegwijzering in Haarlemmermeer is toe aan actualisatie. Daarom heeft de raad eerder ingestemd met de Routevisie (2017.0031934, 21 december 2017).

Nieuws
De Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) stelt op basis hiervan een routeringsplan en doelenplan op. Door capaciteitsproblemen bij de NBd, wordt de eerder gecommuniceerde opleverdatum niet gehaald. Het bespreken van het concept routeringsplan met de wegbeheerders in de omgeving heeft vertraging opgelopen. Een nieuwe planning wordt opgesteld.

Op dit moment inventariseren we de laatste knelpunten in afstemming met buurgemeenten, provincie en Rijkswaterstaat op het niveau van het doelenplan. Het doelenplan zal waarschijnlijk nog deze collegeperiode in concept gereed zijn. Daarna volgt de bestuurlijke vaststelling van deze stap en start de uitwerking van de volgende stap, het bewegwijzeringsplan. De uitwerking zal ook aan de gemeenteraad worden voorgelegd.
Wij beraden ons daarnaast op oplossingen die op kortere termijn mogelijk zijn.

5 Openbaar vervoer

5.1 Airportsprinter



Achtergrond
In 2018 en 2019 hebben rijk, regio en spoorsector afspraken gemaakt om de Schipholspoortunnel beter te benutten, de transferdruk op Schiphol te verlichten en de bereikbaarheid tijdens de verbouwing van Amsterdam Centraal (Programma Hoogfrequent Spoor) op peil te houden. ProRail werkt aan de benodigde infrastructuuraanpassingen en NS bereidt een dienstregeling voor waarbij de IC Direct vanaf de HSL Zuid via Amsterdam Zuid naar Noord- en Oost-Nederland gaat rijden. Op de westtak tussen Hoofddorp/Schiphol en Amsterdam Centraal introduceert NS de Airport Sprinter. Dit betekent een verdubbeling van het aantal Sprinters ten opzichte van de huidige dienstregeling (van 4x naar 8x keer per uur).

Nieuws
Naast aanpassingen van de infrastructuur zijn voor deze dienstregeling de nieuwe Intercity Nieuwe Generatie (ICNG)-treinen randvoorwaardelijk voor het doorkoppelen van de IC Direct naar Noord- en Oost-Nederland. Vanwege de impact van corona op de ontwikkeling van de ICNG en de gevolgen daarvan voor de dienstregeling 2023, heeft de NS moeten besluiten om introducties van de Airportsprinter en de ICNG-doorkoppeling van de HSL-Zuid naar Noord- en Oost-Nederland met minimaal een jaar uit te stellen.

De NS werkt samen met de fabrikant hard aan de introductie van de ICNG. De wereldwijde problemen van corona zorgen ervoor dat de oorspronkelijke planning niet gehaald wordt. De trein wordt in verschillende landen geproduceerd en ontwikkeld. Door corona lagen fabrieken stil, kon software niet worden uitontwikkeld en waren onderdelen niet leverbaar. De onzekerheden met betrekking tot corona zorgen ervoor dat NS op dit moment geen nieuwe detailplanning voor de volledige introductie kan maken. NS stuurt primair op een betrouwbare introductie.

Dit betekent dat de beoogde dienstregelingaanpassingen nog niet gaan plaatsvinden per dienstregeling 2024. De doorkoppeling van de IC Direct en de introductie van de Airport Sprinter worden voorbereid om in te gaan per dienstregeling 2025 (start medio december 2024).
Doordat de NS in de loop van volgend jaar proefritten met de ICNG-treinen kan gaan rijden verwacht NS eind 2022 een goed beeld van de prestaties te hebben en dan kan weer een update worden gegeven ten aanzien van de planning voor de dienstregeling.

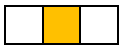
5.2 HOV Westtangent



Achtergrond
Om de HOV-busverbindingen via de Oude Haagseweg nabij Badhoevedorp tussen Schiphol, het reguliere busvervoer en Amsterdam Sloterdijk te verbeteren, is een samenwerking tussen de gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Amsterdam, de luchthaven Schiphol, de provincie Noord-Holland, de VRA en Rijkswaterstaat opgezet. De gemeente Haarlemmermeer leidt het project namens deze regionale partners.
Het project bestaat uit vervanging van de Ringvaartbrug bij de Oude Haagseweg, een vrij-liggende busbaan op talud met een fietsonderdoorgang bij het Golfterrein en een nieuw busviaduct over de A9.

Nieuws
Het definitief ontwerp (DO) en de inkoop- en leveringsvoorwaarden voor de aanbesteding zijn ambtelijk vastgesteld tussen de partijen.
Voor de realisatieovereenkomst met kostenverdeling, op basis van de afspraken uit 2019 en noodzakelijk uitvoeringsaspecten zijn gesprekken gaande tussen de belanghebbenden. Zodra hierover bestuurlijk overeenstemming is, worden het DO en de realisatieovereenkomst voor definitieve vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden in 2022, gevolgd door de aanbesteding van de realisatiefase met het contracteren van een marktpartij voor het verdere ontwerp en de uitvoering. De verwachting is dat de uitvoering van dit project in 2023 start.

5.3 HOV Schiphol-Oost, Oude Meer en Rijk (SOOMR)



Achtergrond

Het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost Oude Meer Rijk (HOV SOOMR) vormt de schakel in de verbinding tussen de projecten HOV Schiphol Oost en HOV Schiphol Zuid. Het doel van het project HOV SOOMR is om de HOV Schipholring compleet te maken en daarmee de bereikbaarheid van Schiphol-Rijk en Oude Meer te verbeteren. Daarnaast worden ook de doorstroming, snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer tussen Schiphol Oost en knooppunt Schiphol Zuid geoptimaliseerd. Tegelijkertijd wordt ook de doorstroming voor het overige verkeer in Schiphol-Rijk en Oude Meer verbeterd. De drie deelnemende partijen zijn de VRA, de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer. De provincie Noord-Holland is de trekker van dit project.

Nieuws

De provincie Noord-Holland heeft recentelijk aangegeven dat nu met de uitvoeringsfase van het project is gestart.

5.4 HOV Aalsmeer – Schiphol-Zuid (HOVASZ)



Achtergrond

De aanleg van de hoogwaardige openbaarvervoerverbinding tussen Aalsmeer en Schiphol-Zuid (HOVASZ) is op 4 juli 2020 begonnen. HOVASZ is een van de schakels in het regionale netwerk van HOV-verbindingen. De nieuwe verbinding biedt reizigers frequent, comfortabel en betrouwbaar busvervoer. Niet alleen de busbaan wordt aangelegd. Ook de N196 in Haarlemmermeer, de Burgemeester Kasteleinweg in Aalsmeer en de Koningin Maximalaan in Uithoorn en de fietspaden worden opnieuw ingericht.

Nieuws

HOVASZ is op 12 december 2021 in gebruik genomen. Het is één van de schakels in het regionale netwerk van HOV-verbindingen. Onderdeel hiervan is ook de ingebruikname van het nieuwe ov-knooppunt Schiphol-Zuid op de hoek van de Fokkerweg en de N196 Kruisweg. Met dit nieuw OV-knooppunt ontstaat er een overstap tussen de HOV-lijn richting Hoofddorp en Aalsmeer en de Schipholring. Begin 2022 worden er nog afrondende werkzaamheden voor HOVASZ uitgevoerd.

5.5 HOV Haarlem – Schiphol – Amsterdam



Achtergrond

In het Regionaal Toekomstbeeld OV 2040 (RTOV 2040) is de verbinding Haarlem – Schiphol – Amsterdam als corridor aangemerkt om nader te onderzoeken om het openbaar vervoer ook in de toekomst op peil te houden. De verwachting uit het RTOV 2040 is dat het aantal reizigers zodanig toeneemt, dat op onderdelen mogelijk een schaalsprong nodig is. Er is

een verdiepend onderzoek nodig om de problematiek scherper in kaart te brengen, en vervolgens voorstellen te doen voor concrete maatregelen. Hiertoe hebben de provincie Noord-Holland (trekker), gemeenten Amsterdam en Haarlem en de VRA een verkenningenstudie gestart. De studie wordt ondersteund door een verkeerskundig bureau en een begeleidingsgroep met diverse partners, waaronder het Rijk en de gemeente Haarlemmermeer. De studie is opgeknipt in de volgende drie fases:

1. probleemanalyse;
2. ontwikkelrichtingen;
3. maatregelen.

De ontwikkelrichtingen zijn vastgesteld met daarin vier verbindingen die de toekomstige reizigersstromen moeten faciliteren:

1. A9; Haarlem – Amsterdam Zuid.
   Versterken huidige R-Net A9-verbinding en toevoegen nieuwe verbindingen.
2. Zuidtangent; Haarlem – Hoofddorp – Schiphol - Amstelveen - Amsterdam Bijlmer Arena.
   Versterken Zuidtangent lijnen, verknopen met Noord/Zuidlijn en verknoping naar Heemstede en Zandvoort
3. Spoorlijn Haarlem - Amsterdam.
   Doorontwikkeling spoorlijn: hoogfrequent, snel en doorgekoppeld naar de regio (Zandvoort en Kennemerlijn).
4. Lelylaan: Haarlem- Amsterdam Lelylaan- Amsterdam Oud Zuid-Museumbuurt. Toevoegen nieuwe verbinding Haarlem – Lelylaan – Oud Zuid.

Nieuws

De probleemanalyse is in juni 2021 afgerond, fase 2 met daarin de ontwikkelrichtingen is in december 2021 afgerond.

Met het afronden van fase 2 in december 2021 kan nu worden begonnen met fase 3 waarin de verdieping en uitwerking van concrete maatregelen zal plaatsvinden. Zowel Haarlemmermeer als Rijkswaterstaat sluiten in deze fase aan. De resultaten zullen aan het einde van fase 3 met de raad worden gedeeld.

5.6 OV-knooppunten Zuid-Kennemerland/IJmond



Achtergrond

Het doel is het versterken en in samenhang ontwikkelen van de OV-knooppunten in het gebied waarin de spoorlijn bij station Halfweg –Zwanenburg ligt. Deelnemende partijen zijn de provincie Noord-Holland, NS, ProRail en de gemeenten Haarlem, Heemstede, Bloemendaal, Zandvoort, Haarlemmermeer, Beverwijk, Velsen, Uitgeest en Heemskerk. Indien er bij een van de deelnemende partijen plannen zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen dan vinden deze ontwikkelingen plaats door het realiseren van meer woningen, bedrijven en voorzieningen bij aantrekkelijke en duurzame stationsgebieden en het faciliteren van een soepele deur-tot-deur reis voor de reiziger. Tevens wordt de bereikbaarheid vergroot voor bezoekers aan nabijgelegen recreatieve bestemmingen

Nieuws
De deelnemende partijen hebben in een gezamenlijk Actieprogramma benoemd wat nodig is voor de verbetering van de stationsomgevingen in het gehele gebied. Voor een aantal acties kan dit jaar worden gestart met de uitwerking hiervan. Concrete acties die bij meerdere stations worden onderzocht zijn voldoende fietsparkeerplekken op het knooppunt en het ontwikkelen van gemengde woon-werk locaties nabij onder andere de OV-knooppunten Haarlem en Beverwijk. Daarnaast wordt er gekeken hoe bezoekers van nabijgelegen recreatie- en natuurgebieden, zoals het Recreatieschap Spaarnwoude, gestimuleerd kunnen worden om met het OV te reizen, bijvoorbeeld via het station Halfweg-Zwanenburg.

5.7 HOV-halte Badhoevedorp-West



Achtergrond
Als onderdeel van het netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in de regio Amsterdam (R-net) waren voor Badhoevedorp twee HOV-haltes voorzien op de Schipholweg: “Badhoevedorp Oost” nabij de kruising met de Pa Verkuijllaan en “Badhoevedorp West” nabij de kruising met de Oleanderlaan. De halte Badhoevedorp Oost is in 2015 in gebruik genomen.

Nieuws
Met ingang van de nieuwe dienstregeling 2022 is in december 2021 ook de halte Badhoevedorp West in gebruik genomen. De aanleg van de halte moest wachten totdat de Oleanderlaan werd aangesloten op de Schipholweg. Hierdoor kon het OV-knooppunt gelijktijdig met de aanleg van de kruising gerealiseerd worden. Met de opening van Badhoevedorp West heeft het westelijk deel van Badhoevedorp, inclusief de nieuwbouwwijk Quatrebras, en Lijnden, inclusief het business park, toegang tot het HOV-netwerk. Op de nieuwe halte kan overgestapt worden tussen de lokale lijnen 192, 194, 195 vanuit Amsterdam, Badhoevedorp, Lijnden en Hoofddorp op de HOV-lijn 356 (Haarlem-Badhoevedorp-Amstelveen-Amsterdam Bijlmer ArenA).

Hoewel de halte op dit moment in gebruik is genomen ontbreekt nog het haltemeubilair, zoals abri’s, DRIS-panelen en fietsenstallingen. Hierover staan wij in nauw contact met de provincie Noord-Holland die de beheerder is van de nieuwe halte. Het is door verschillende omstandigheden helaas niet gelukt om het haltemeubilair op tijd geleverd te krijgen. De verwachting is dat dit in de loop van 2022 opgelost wordt.

5.8 AutoMobiel



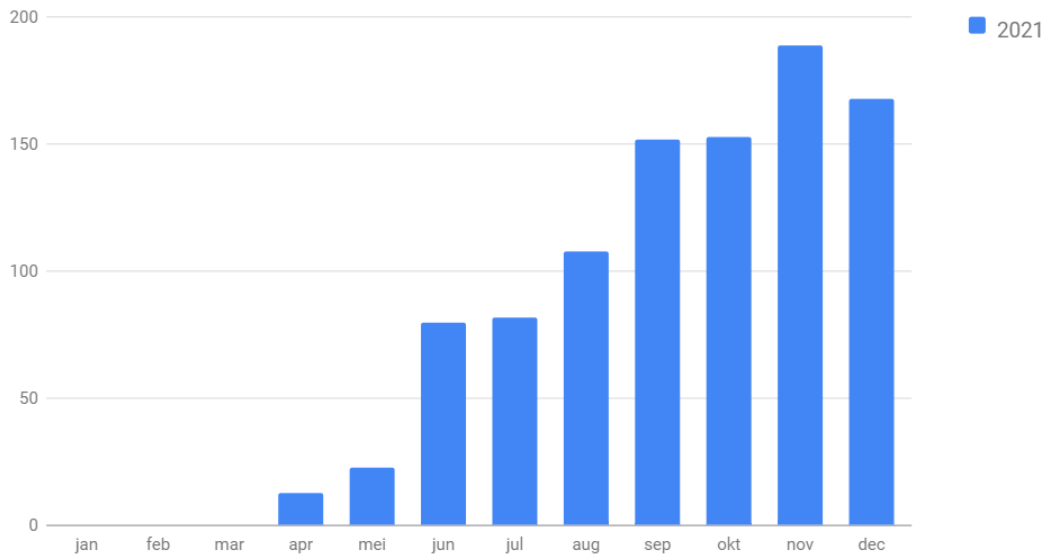
Achtergrond
AutoMobiel is vervoer op maat, met aandacht. Automobiel wordt gereden door speciaal geselecteerde chauffeurs met hun eigen auto. Met 1 telefoontje brengt deze chauffeur de inwoners naar de gewenste bestemming. Zo wordt boodschappen doen en de dokter

bezoeken gemakkelijker. Ook andere bezoeken, zoals op visite gaan bij familie en vrienden, wordt een stuk eenvoudiger. Niemand hoeft onnodig thuis te blijven! AutoMobiel is een sociale vervoersdienst en onderdeel van Servicepunt Thuiswonen. Deze dienst is bedoeld voor ouderen en mensen met een beperking zonder vervoer. Een eenvoudige en voordelige manier om lokaal op maat te kunnen reizen.

AutoMobiel werkt met geselecteerde, vrijwillige chauffeurs. De gebruiker wordt lid van AutoMobiel en kan dan het hele jaar onbeperkt ritten aanvragen. Dit kan telefonisch tussen 9.00 en 21.00 uur bij Servicepunt Thuiswonen. Er zit geen limiet verbonden aan het aantal aanvragen. De medewerker van het Servicepunt Thuiswonen kijkt of een chauffeur beschikbaar is en maakt vervolgens een afspraak. De chauffeur kan inwoners naar elke willekeurige bestemming brengen, zowel binnen als buiten de regio (in overleg). Ook zijn veel vaste ontmoetingsplaatsen al bekend bij de chauffeurs, zoals ontmoetingsactiviteiten, winkel- en zorgcentra. De chauffeur wacht maximaal 1 uur of loopt, daar waar gewenst, met de gebruiker mee.

Om gebruik te kunnen maken van AutoMobiel wordt de gebruiker voor € 15,- per jaar lid van Servicepunt Thuiswonen. Daarnaast betaalt de gebruiker een onkostenvergoeding van € 0,30 per gereden kilometer vanaf het woonadres van de chauffeur contant aan de chauffeur. Er kunnen altijd 2 passagiers gratis meereizen.

Nieuws
Het project is in 3 fases opgezet: Badhoevedorp (was de pilot in 2019), Haarlemmermeer-Zuid en daarna de rest van de gemeente Haarlemmermeer. Vanaf juni 2021 is AutoMobiel beschikbaar in alle kernen van Haarlemmermeer.
Er zijn momenteel 41 chauffeurs actief voor AutoMobiel en er maken nu 258 inwoners in de gemeente gebruik van AutoMobiel.



Figuur 4 aantal ritten per maand met AutoMobiel

6 Verkeersveiligheid

6.1 Ringdijkbeleid



Achtergrond
Met de Visie Ringdijk en Ringvaart (2017.0011195) is de ambitie vastgesteld om van de ringvaart en ringdijk een veilige en aantrekkelijke voordeur te maken, door ingrepen in de openbare ruimte.

Op basis van de visie nemen we maatregelen om de aantrekkelijkheid en leefbaarheid te vergroten. Om dit doel te bereiken wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Kansen voor recreatie op de dijk, op de oever en in het water worden beter benut. Daarnaast worden de dijk en de vaart herkenbaarder als cultureel erfgoed van Haarlemmermeer.

Nieuws
Met het Ringdijk beleid is ervoor gekozen om de belangrijkste voorstellen voor een aantrekkelijker, leefbaarder en (verkeers-)veiliger Ringdijk uit te voeren. Zoals het verwijderen van de chicanes, inrichten van fietsstraten en onderzoeken van afsluitingen op de ringdijk om het verkeer te verminderen.

Weteringbrug
In het vierde kwartaal van 2021 is de definitieve herinrichting met een keerlus uitgevoerd. De belijning en verlichting worden in het eerste kwartaal van 2022 aangebracht. Er zijn automobilisten die de keerlus negeren. Eventueel nadere maatregelen worden onderzocht.

Buitenkaag
Tijdens het raadsplein van 23 december 2021 heeft de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer toegezegd om terug te komen op de kleur van de fietsstroken in Buitenkaag. De aanleg van de rode fietsstroken in Buitenkaag is uitgesteld in verband met enkele bezwaren. In het eerste kwartaal van 2022 wordt gekeken naar de definitieve maatregelen.

Zwanenburg
We zijn voornemens voor de zomer de definitieve afsluiting bij de Venenweg met camera's te maken, gevolgd door gedeeltelijke inrichting als fietsstraat. De ondernemers en dorpsraad zijn eind 2021 geïnformeerd en worden op de hoogte gehouden. De voorbereidingen worden momenteel getroffen.

Proefafsluiting Rijsenhout
De proef die in november 2021 plaatsvond, is naar tevredenheid verlopen en heeft veel data opgeleverd over de effecten van een afsluiting op de Aalsmeerderdijk. In het eerste kwartaal worden de resultaten van de proef onderzocht en volgt er een conclusie over het al dan niet definitief uitvoeren van de afsluiting.

Evaluatie Uitvoeringsprogramma Ringdijk, Ringvaart

Gestart is met een evaluatie voor de uitgevoerde maatregelen op de Ringdijk en te kijken in hoeverre de doelstellingen van het programma zijn behaald. Daaruit volgen mogelijk plekken waar de situatie nog niet voldoet aan onze eisen en welke kansen er zijn om de ringdijk en ringvaart nog leefbaarder, aantrekkelijker en verkeersveiliger te maken. In het UPM 2022 is reeds rekening gehouden met een doorstart van het Ringdijkbeleid.

6.2 Sloterbrug



Achtergrond

De gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam willen de verkeersveiligheid en doorstroming van de Sloterbrug tussen Badhoevedorp en Amsterdam verbeteren. De huidige brug is te smal, wordt als verkeersonveilig ervaren en belemmert de verkeersdoorstroming. Beide gemeenten willen door het vernieuwen van de brug de verkeerssituatie op en in de directe nabijheid van de brug verbeteren. Hierdoor wordt het verkeersveiliger voor met name de fietser en voetganger en verbetert de doorstroming voor de automobilist en het openbaar vervoer. De Nota van Uitgangspunten voor de Sloterbrug verwachten we begin 2022.

Nieuws

Dit project hangt in sterke mate samen met het project Verkeersveiligheid Sloterweg West zoals beschreven in paragraaf 3.6

In de voortgangsrapportage mobiliteit van oktober 2020 (X.2020.05140) en februari 2021 (X.2021.01395) hebben wij de raad gemeld dat de gemeente Amsterdam de plannen voor Sloterbrug in relatie tot het op te stellen Mobiliteitsplan Nieuw-West wilde beschouwen. De gemeente Amsterdam heeft inmiddels aangegeven dat de Sloterbrug los van de andere ontwikkelingen binnen het stadsdeel Nieuw-West door kan gaan. De gemeente Amsterdam en Haarlemmermeer werken een vervolg uit. Hierover zal de gemeenteraad apart geïnformeerd worden.

6.3 Flankerende maatregelen bruggen dubbeldorpen westkant



Achtergrond

In 2017 is een project gestart om de hoeveelheid verkeer over de Hillegommerbrug te verminderen, de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer te vergroten en de doorstroming voor de bus te verbeteren. Tegen deze maatregelen kwam veel weerstand vanuit Hillegom en Beinsdorp, omdat men vreest dat de bereikbaarheid verslechtert. Het project is vervolgens aangehouden tot na de besluitvorming rondom de Duinpolderweg.

Tot het moment dat er duidelijkheid komt over het vervolg van het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer – Bollenstreek (zie paragraaf 4.1) is het lastig om te bepalen welke maatregelen in beeld zijn om de doorgaande hoeveelheid verkeer over de brug te beperken. Om toch de leefbaarheid te vergroten zijn we gestart met flankerende maatregelen.

Nieuws
In navolging van Beinsdorp gaat Zwaanshoek ook bestuurders op een ludieke manier op hun gedrag wijzen. Eind januari staat gepland dat vanuit de politie en Veilig Verkeer Nederland een verkeersles wordt gegeven en zullen kinderen met een lasergun snelheden meten. Ook dit moet bijdragen aan een gedragsverandering. Extra smileys zijn gekocht zodat over langere periode in Zwaanshoek en Beinsdorp op verschillende locaties de weggebruiker informatie krijgt over de gereden snelheid.

6.4 Drukte nabij rotonde Deltaweg Hoofddorp



Achtergrond
Tijdens het raadsplein van 4 november 2021 hebben wij u in reactie op een vraag van de fractie van GEZOND toegezegd inzake de drukte op de rotonde op de Deltaweg, gebiedsmanagement en gebiedsbeheer te vragen om in gesprek te gaan met de aangrenzende Montessori basisschool over het grote aantal ouders dat hun kinderen met de auto naar school brengt.

Nieuws
We hebben de inrichting van locatie (rotonde, weg en parkeerplaats) onderzocht en bekijken nu eventuele mogelijkheden voor verbetering. Daarnaast onderzoeken we of er reguleringsmaatregelen mogelijk zijn om het autogebruik en de aanwezigheid van auto's op de parkeerplaats te verminderen.
Wanneer deze informatie compleet is gaan we in gesprek met de drie scholen en kinderopvang op dit deel van de Deltaweg.

6.5 Herinrichting Fanny Blankers-Koenlaan in Hoofddorp



Achtergrond
Op 6 december 2018 is de raad akkoord gegaan met de herinrichting van de Fanny Blankers-Koenlaan (2018.0063709). In het voortraject van de totstandkoming van de herinrichting is actief geparticipeerd in een klankbordgroep, met een vertegenwoordiging van verschillende partijen en met inwoners. De werkzaamheden zijn in januari 2021 afgerond.

Nieuws
In de maanden september tot en met december van 2021 heeft bureau XTNT een evaluatieonderzoek gedaan. Dit op basis van criteria die samen met de klankbordgroep voor de Fanny Blankers-Koenlaan zijn opgesteld. XTNT heeft in haar onderzoek gebruik gemaakt van Expert Judgment van zowel een verkeerskundige als een verkeerspsycholoog, 67 straatinterviews afgenomen bij bezoekers van de Fanny Blankers-Koenlaan, een online enquête afgenomen met 245 respondenten en interviews gedaan bij twee buschauffeurs van Connexxion die regelmatig over de nieuwe laan rijden.

De algemene conclusies van XTNT zijn:

- De herinrichting lijkt over het algemeen positief uit te pakken.
- Er is een betere balans gevonden tussen de verblijfsfunctie en de functie van een gebiedsontsluitingsweg.
- Het doel om een lagere snelheid te bereiken is gelukt.
    - Voor de herinrichting was de V85-percentiel[2] 42 tot 46 km/u, na de herinrichting 37 tot 39 km/u.
    - Voor de herinrichting was de gemiddeld gemeten snelheid 35 tot 38 km/u, na de herinrichting 30 tot 32 km/u
- Of er daadwerkelijk minder ongevallen en (ietwat) lagere intensiteiten zijn behaald is niet met zekerheid te zeggen. Dit blijkt wél uit de data, maar kan een coronaeffect zijn.
- Over de rotonde en de nieuwe bushaltes is een overgrote meerderheid erg positief. Een ruime meerderheid beoordeelt het ook als een verbetering ten opzichte van de oude situatie.
- Over de fietsstroken zijn de meningen verdeeld. De geïnterviewden op straat waren overwegend positief, degenen die de online enquête invulden waren overwegend negatief.

Over het algemeen bleek dat de onlinereacties ietwat negatiever waren dan de reacties in de straatinterviews. Een verklaring hiervoor kan zijn dat de straatinterviews kunnen worden gezien als aselecte steekproef; er zijn willekeurige voorbijgangers op twee verschillende dagen aangesproken. Onlinereacties zijn vaak van mensen die iets specifieks kwijt willen. Mensen die tevreden zijn, zijn minder snel geneigd om ergens op te reageren. Zo viel het op dat op straat niemand een probleem had met de aanwezigheid van de bus, terwijl in de onlinereacties dit een enkele keer wel naar voren kwam.

Vervolg

XTNT heeft in hun rapport enkele aanbevelingen gedaan. Hieronder geven wij aan wat wij met de aanbevelingen willen doen. Dit is voortgekomen na overleg met de klankbordgroep op 13 januari 2022:

- Het verplaatsen van de 30km/u zones naar slechts het deel bij de klinkerbestrating vinden wij geen goed idee. Hierdoor ontstaat op een kort stuk driemaal een snelheidswisseling. Dit komt de veiligheid niet ten goede. Wij willen wél kijken of de zoneborden beter zichtbaar kunnen maken.
- Het aanpassen van de rotonde met een fietsoversteek in twee richtingen nemen wij ook niet over. Het was een nadrukkelijk verzoek uit de participatie om hier geen rotonde met fietspad in twee richtingen te maken. De rotonde is zodanig ontworpen dat ‘verkeerd fietsen’ geen afstandsvoordeel heeft. Dit heeft dus te maken met gedrag. Wij willen kijken of wij samen met het Haarlemmermeer Lyceum en de basisscholen voorlichting kunnen geven over het gebruik van de nieuwe laan. Hiervoor vragen wij ook Verkeer & Meer om mee te denken.
- Het toepassen van actieve LED-markering op de zebrapaden (de knipperlichtjes in het wegdek) zien wij op korte termijn niet haalbaar. Enerzijds vanwege de kosten die

[2] Een snelheid die door niet meer dan 15% van de passanten wordt overschreden.

gemoeid zijn (€ 25.000,- per zebrapad), anderzijds is dit met de huidige techniek lastig toe te passen bij klinkerwegen. Ook zouden de detectiepalen gevoelig zijn voor aanrijdingen doordat er langsparkeervakken direct bij de zebrapaden zijn. Daarnaast bleek uit de participatie dat er bij direct aanwonenden de angst is dat ze voor lichthinder kunnen zorgen. Mocht in de toekomst de techniek dusdanig ontwikkelen dat deze markering beter inpasbaar is en voor minder lichthinder zorgt dan willen wij er nogmaals naar kijken.

- Veel ouders met (kleine) schoolgaande kinderen hebben zorgen om de fietsstroken. Dit lijkt vooral een gevoelskwestie te zijn. Uit de ongevallendata van voor de herinrichting kwam naar voren dat 50% van de ongevallen kwam door overstekend fietsverkeer die achter de (geparkeerde) auto's verscholen zaten en pas op het laatste moment opgemerkt werden. Met de nieuwe inrichting zijn fietsers altijd in het zicht van het wegverkeer. Hierdoor kan het wegverkeer beter anticiperen op wat de fietsers doen. In overleg met de klankbordgroep willen wij de schoolzonemarkering terugbrengen rond dezelfde plekken als waar ze vóór de herinrichting lagen. Hierdoor ontstaat meer bewustwording dat men in een schoolomgeving komt. Dit kan helpen om de snelheid op dit punt verder omlaag te brengen. Ook hierbij willen we extra aandacht schenken aan voorlichting.
- Er is enige verwarring over dat de voorrang voor fietsers op de Fanny Blankers-Koenlaan afwijkt ten opzichte van de rest van Floriande. Op veel plekken in Floriande zit de fietser op gebiedsontsluitingswegen in de voorrang. Dit is niet conform de (huidige) CROW-richtlijnen, maar was op basis van een ontwerpfilosofie die gehanteerd werd bij het bouwen van Floriande. De Fanny Blankers-Koenlaan is ontworpen met de huidige CROW-richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg. Er is aangegeven dat de verlichting hier en daar wat somber of flets oogt. Hier wordt naar gekeken en waar nodig wordt het lichtbeeld geoptimaliseerd.

Uit de evaluatie blijkt niet dat de aanwezigheid van de bus voor een significante toename van de onveiligheid zorgt. Mogelijk heeft zij zelfs een remmend effect op de gereden snelheden. Uit de enquêtes blijkt vooral dat er gewezen wordt naar automobilisten, brommers/scooters en fietsers als oorzaak van het onveilige gevoel. Wij zullen wel Connexxion vragen om kritisch te blijven kijken naar de benodigde frequenties van Lijn 341. Er is ook nog gekeken of uit het onderzoek blijkt dat busreizigers de laan anders beleven dan de overige gebruikers. Dit blijkt niet zo te zijn. Hun antwoorden volgen de algemene tendens van met name de straatenquêtes.

Verschillende gemeenten, binnen en buiten de VRA kijken met interesse naar de uitkomsten van deze evaluatie. Nu er landelijk een formule gezocht wordt om 'grijze wegen' aan te pakken en wellicht af te waarderen naar gebiedsontsluitingswegen 30km/u zoeken zij naar succesvolle voorbeelden, waarvan de herinrichting van de Fanny Blankers-Koenlaan er een blijkt te zijn. Zowel qua resultaat als qua participatieproces.

Het evaluatierapport wordt met deze voortgangsrapportage meegezonden.

6.6 Knelpunten aanpak



Achtergrond
In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2020/2021 is apart budget opgenomen voor de aanpak van verkeersknelpunten die door belanghebbenden zijn aangedragen bij de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer.

Nieuws
Met het oog op verkeersveiligheid zijn van deze verkeersknelpunten in 2021 de volgende projecten uitgevoerd:

Badhoevedorp	– Zebrapad in de Pa Verkuijllaan, nabij kruising Arendstraat, plaatsen borden
Hoofddorp	– Langzaam verkeersverbinding Paxlaan – Kruisweg trottoir
	– Kruisweg ter hoogte van de Geniedijk trottoir
	– Fietsbrug Triangel nabij Burgemeester Van Stamplein voorrangsregeling
	– Kruispunt Skagerrak-Sont/Grote Belt-Van Heuven Goedhartlaan aanpassen fietspaden
	– Rotonde Waddenweg/Leenderbos, plaatsen verkeersborden en markering
	– Kruispunt J.C. Beetslaan - Broekermeerstraat, verduidelijken voorrang door plaatsen borden en belijning
Rozenburg	– Kruispunt Aalsmeerderweg – fietspad Liniepad verkeersborden plaatsen
Abbenes	– Hoofdweg Westzijde verkeersplateau
Vijfhuizen	– Kruispunt Vijfhuizerweg – Stelling voorrangsregeling
Nieuw-Vennep	– Aansluiting fietspad op Hoofdweg Westzijde voorrangsregeling
	– Uitgang parkeergarage Symfonie – Hoofdweg Westzijde verkeersborden plaatsen
	– Acropolis toegang tot fietspad verbeteren
	– 30 km/u gebied Wikkestraat en omgeving
Schiphol-Rijk	– Aanbrengen voetpad langs Boeingavenue tussen huisnummer 333 en de Molenweg

Het volgende project is in uitvoering:

Hoofddorp	– Kruising Hoofdweg Westzijde/Florence Nightingalestraat aanpassen bochtstralen en aanbrengen haaientanden

Voor het jaar 2022 worden nieuwe knelpunten uitgewerkt. Deze zijn nu in de onderzoeksfase.

Tijdens de raadssessie over het ambitieniveau van het mobiliteitsprogramma hebben wij naar aanleiding van een vraag van de fractie van SRH toegezegd dat er een meldpunt komt op de website voor onveilige verkeerssituaties. De website is hier inmiddels op aangepast. Onder de kop ‘Bestrating en Verkeer’ is een subcategorie ‘onveilige situatie in het verkeer’ opgenomen.



Figuur 5 Uitsneden van de website

6.7 Kleine verkeersmaatregelen

Achtergrond
Kleine verkeersmaatregelen zijn erop gericht om snel op klachten van bewoners en andere belanghebbenden te kunnen reageren. Indien van toepassing worden deze ook opgenomen in deze voortgangsrapportage.

Nieuws
Gelijktijdig met onderhoudsprojecten aan ons wegennet richten wij weer een aantal wegen Duurzaam veilig in door werk-met-werk te maken. De volgende projecten zijn recent gereed gekomen of zijn in uitvoering:

- Op de Vijfhuizerdijk en op de Vijfhuizerbrug hebben we waarschuwingsborden geplaatst om het verkeer te wijzen op de fietsers die van de brug af komen.
- De uitvoering van het project Spaarndammerdijk in Spaarndam is in uitvoering.

<u>Blindegeleidelijnen</u>
Geleidelijnen zijn witte ribbellijnen op de stoep die blinden en slechtzienden helpen met het vinden van de weg. Samen met Belangengroep Gehandicapten Haarlemmermeer en stichting Bartimeus is gekeken hoe wij actief aandacht kunnen vragen om de geleidelijnen vrij te houden.
De eerste blauwe tegel in onze gemeente is op 15 oktober 2020, op de dag van de witte stok, langs de geleidelijnen op het Burgemeester Van Stamplein in het centrum van Hoofddorp onthuld. Het uitbreiden van deze tegels naar andere locaties in onze gemeente hebben wij eind 2021 voortgezet.

6.8 Aardig op weg-campagne



Achtergrond
In 2018 heeft de VRA (Verkeer & Meer) en de gemeente Ouder-Amstel een pilot verkeerscampagne ontwikkeld om de overlast van wielrenners op de zogenaamde “Ronde Hoep” route te adresseren. In het Portefeuillehoudersoverleg van 3 juni 2021 heeft onder andere Haarlemmermeer aangegeven ook drukte te ervaren, voornamelijk door recreanten. Mede door corona is de drukte toegenomen en komt de verkeersveiligheid in het geding. Naar aanleiding hiervan is besloten om de “Aardig op Weg” campagne uit te breiden. De “Aardig op Weg’ campagne focust zich op het vergroten van het bewustzijn bij recreanten op de fiets dat ze ook door bewoond gebied rijden en het vergroten van wederzijds respect tussen bewoners en fietsrecreanten.

Nieuws
Met de aanbesteding van de verkeersveiligheidscampagnes door de VRA is ruimte ontstaan om bestaande campagnes uit te breiden en nieuwe op te starten. Hiervoor worden de ervaringen van de “Aardig op Weg” in Ouder-Amstel gebruikt om een nieuwe campagne te maken die toepasbaar is in meerdere Vervoerregiogemeenten. Voor ons zal de focus voornamelijk komen op de Ringdijk. Hier wordt het meeste overlast ervaren van met name fietsrecreanten. Bureau ANDC is door Verkeer & Meer gevraagd om de campagne vorm te geven. De voorlopige werknaam van deze nieuwe campagne is “Met elkaar overweg”. De planning is dat deze in de loop van 2022 uitgerold kan worden. De ambitie is dat de start uiterlijk voor het begin van het zomerseizoen 2022 plaatsvindt.

7 Parkeren

7.1 Voortgang kleine parkeermaatregelen



Achtergrond
In de voortgangsrapportage informeren wij de raad over de stand van zaken van diverse kleine parkeermaatregelen.

Nieuws
<u>Parkeerschijfzones (blauwe zones)</u>
Op de Haarlemmerstraatweg (Halfweg) ter hoogte van (onder andere) Bogota is overlast door busjes en personenauto’s van koeriersbedrijven. Naast gebrek aan parkeerplaatsen, levert dit ook verkeersonveiligheid en hinder door zwerfafval op. Om deze problematiek tegen te gaan is een parkeerschijfzone ingesteld. Vooruitlopend op de definitieve besluitvorming, in maart, hebben we de bebording en de blauwe lijn laten aanbrengen, juist vanwege de verkeersonveiligheid.

De uitbreiding van de blauwe zone rond Skagerhof in Hoofddorp is in tweeën geknipt. De uitbreiding in Bandholm is gerealiseerd. De uitbreiding bij winkelcentrum Skagerhof wordt naar verwachting in het eerste kwartaal van dit jaar gerealiseerd.

In Graan voor Visch (Hoofddorp) heeft een grote uitbreiding van de blauwe zone plaatsgevonden. Deelwijk 17.000 (geheel) en 18.000/19.000 (laatste delen) vallen per 1 januari 2022 onder de blauwe zone.

7.2 Parkeren Van Lent



Achtergrond
Al jaren is een grote parkeerdruk in Buitenkaag, doordat medewerkers en bezoekers van Royal van Lent Shipyard (kortweg: Van Lent) in Buitenkaag parkeren en met de pont oversteken naar Kaageiland waar het kantoor is gesitueerd. Ondanks een parkeerterrein dat door van Lent aan de Leidsemeerstraat is aangelegd, is de laatste jaren van een parkeerprobleem te spreken, wat bij de bewoners voor overlast zorgt.

Nieuws
Er is beroep ingesteld tegen de blauwe zone Buitenkaag. Wij wachten deze procedure af, voor wij overgaan tot realisering.

7.3 Parkeren station Halfweg



Achtergrond
Bij station Halfweg is sprake van een hoge parkeerdruk op het P+R-terrein. Samen met externe partijen zijn diverse ontwerpateliers gehouden om een oplossing te vinden. Mogelijke varianten voor de uitbreiding van de parkeercapaciteit zijn de aanleg van extra parkeerplaatsen op maaiveldniveau of het realiseren van een parkeerdek op het P+R-terrein. In november 2020 is daarnaast in de directe omgeving van het P&R-terrein een outletcentrum geopend. Bij de outlet is betaald parkeren van kracht. Dit kan gevolgen hebben voor de bezetting van het P+R-terrein.

Nieuws
Thuiswerken maakt dat de P+R Halfweg anders wordt belast. Er is op dit moment geen sprake van parkeerdruk. Daarom wordt onderzocht of het mogelijk is om de P+R zo in te richten dat gebruik van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd zonder extra kosten voor de NS reiziger. Hiervoor gaan we een samenwerking aan met de NS die de dienstverlening gaat uitvoeren. De besluitvorming hiervoor is in voorbereiding. Naar verwachting kan de P+R in de tweede helft van 2022 worden aangepast. Aan de hand van een effectmeting bepalen wij vervolgens of het nog nodig is om de P+R uit te breiden.

7.4 Vrachtwagenparkeren bedrijventerrein Oude Meer



Achtergrond
De ondernemers op het bedrijventerrein Oude Meer ondervinden hinder van lang parkerende vrachtwagens. Zij verwachten dat die hinder op termijn groter wordt. Door

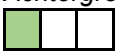
het deels buiten gebruik stellen van de Fokkerweg in verband met het HOV, verdwijnen daar parkeerplaatsen. De meeste bedrijven hebben voldoende ruimte op eigen terrein. Een beperkt aantal bedrijven heeft de ruimte op straat nodig.

Nieuws
We zijn tot overeenstemming gekomen met de ondernemers die bezwaar hebben gemaakt tegen het verkeersbesluit. De ondernemers willen dat het betaald parkeren zeven dagen per week geldt, daarnaast vragen ze op een aantal locaties (opstelplaatsen) om een regeling voor kort parkeren. Wij kunnen hier mee instemmen. Het nieuwe besluit wordt eind februari gepubliceerd. De uitvoering vindt voor de zomer 2022 plaats.

8 Smart Mobility

8.1 Groot Schiphol Bereikbaar

Achtergrond



De gebiedsaanpak Groot Schiphol Bereikbaar (GSB) maakt onderdeel uit van de uitvoeringsagenda 'Slimme en Duurzame Mobiliteit' van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Dit is een samenwerking van overheden (provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, Ministerie van I en W) en bedrijven (SADC, Schiphol Group) gericht om forenzen ertoe te verleiden op een alternatieve manier te reizen, waarbij spitsmijding en OV- en fietsstimulering voorop staan. Dit gebeurt vooral samen met werkgevers, maar ook overheden zijn betrokken in verband met investeren in OV en infrastructuur. Gemeente Haarlemmermeer verzorgt in het bijzonder input op het onderwerp slim parkeren. Het Ministerie van I en W draagt met een jaarlijkse subsidie bij aan dit initiatief. Concreet is de doelstelling om jaarlijks 550 spitsmijdingen en een CO_2-reductie van 0,225 kton te realiseren.

Nieuws
Dit najaar vond voor de tweede keer de e-bike probeeractie plaats, waarbij forenzen een e-bike konden testen voor de rit naar hun werk. Groot Schiphol Bereikbaar organiseerde de e-bike probeeractie samen met plaatselijke fietsenwinkels. Daar halen ze hun e-bike op en leveren ze na twee weken de elektrische fiets ook weer in. Na deelname krijgen zij een op maat gemaakt aanbod van de plaatselijke fietsenwinkel. De probeeractie liep van begin juni tot eind oktober 2021.

Afgelopen zomer vond ook de eerste Mobiliteitstafel plaats waarbij experts en ondernemers met elkaar in gesprek gingen over manieren waarop bedrijven hun werknemers slimmer kunnen laten reizen. Dit is de eerste van een reeks seminars waar bedrijven praktijkervaringen kunnen uitwisselen.

Tenslotte heeft Groot Schiphol Bereikbaar een omgevingskaart ontwikkeld waar forenzen kunnen zien welke vervoersmogelijkheden zijn in de regio Groot Schiphol. Zo is gemakkelijk te zien hoe men per fiets, deelvervoer, openbaar vervoer of shuttleservice tussen huis en

werk op en neer reist. Ook is er een overzicht van de mobiliteitsvoorzieningen in het gebied, zoals de P+R locaties, laadpalen en fietsenstallingen.

8.2 Oplaadpunten in lichtmasten



Achtergrond
Door de toename van elektrische auto's zijn er steeds meer oplaadpunten nodig, maar de ruimte voor laadpalen op straat is schaars. Daarom onderzoeken wij of wij oplaadpunten kunnen integreren in lichtmasten. Zodat we in de toekomst bij alle nieuwbouwprojecten lichtmasten met oplaadpunten kunnen aanleggen. Door het integreren van de laadpunten in lichtmasten kunnen er meerdere laadpunten in een straat of langs het water (voor boten) gerealiseerd worden. Bij iedere parkeerplaats kan een lichtmast, voorzien van twee laadpunten, worden geplaatst. Zo'n parkeerplaats is niet exclusief voor elektrische auto's, zoals nu vaak het geval is. Er zijn namelijk voortaan voldoende laadpunten beschikbaar, dus ook niet-elektrische auto's kunnen op zo'n parkeerplaats parkeren. Bij het integreren van de laadpunten worden er geen extra objecten in de openbare ruimte geplaatst, waardoor er minder obstakels zijn.

Nieuws
Wij zijn in gesprek met de MRA en met de gemeente Arnhem, waar onlangs als eerste in Nederland laadpunten in lichtmasten zijn gerealiseerd. We willen leren van hun ervaringen en niet het wiel opnieuw uitvinden. Het doel is om medio 2022 een pilot met laadpunten in lichtmasten te realiseren. Aan de hand van de ervaringen van deze pilot bepalen wij of wij deze laadpunten in nieuwbouwwijken gaan aanleggen. In de laadvisie die in het eerste kwartaal van 2022 wordt opgesteld wordt hier uitwerking aan gegeven.

8.3 Turbine bij verkeerslichten Bennebroekerweg/Rijnlanderweg



Achtergrond
De windturbine bij de verkeerslichten Bennebroekerweg / Rijnlanderweg wekt energie op en maakt de verkeerslichten hiermee energieneutraal. Door een defect in de installatie was de turbine buiten werking.

Nieuws
De eerste resultaten van de turbine vallen tegen. Wij hebben de leverancier hierop aangesproken. Het bleek te gaan om een fout in de software. Inmiddels is nieuwe software geplaatst en is de turbine weer in werking. De leverancier heeft de verwachte opbrengst met 50% teruggebracht van circa 10.000 kWh naar circa 5.000 kWh. Op dit moment is het nog te vroeg om te beoordelen of de beoogde prognoses worden behaald. Afhankelijk van de samenstelling van het aantal lantaarns, detectielussen en de grootte van de VRI heeft iedere VRI een ander verbruik. Deze VRI verbruikt circa 4.300 kWh.

8.4 Bewonersenquête mobiliteitshubs



Achtergrond
In de Netwerkstudie schreven we al dat mobiliteitshubs een rol gaan spelen in de bereikbaarheid van Haarlemmermeer. Een mobiliteitshub is een fysiek overstappunt, met ruimtelijke kwaliteit, waar reizigers van de ene modaliteit op de andere kunnen overstappen en zo de 'last mile' makkelijk kunnen afleggen. Dit kan bijvoorbeeld door middel van deelmobiliteit. Voorbeelden hiervan zijn P+R locaties, maar op kleinere schaal spreken we van wijkhubs of microhubs. Dit is nog een relatief recente ontwikkeling.

Nieuws
Om meer zicht op de mogelijkheden te krijgen doet een aantal studenten van de Hogeschool Windesheim een onderzoek naar de vormgeving en potentie van zogenoemde wijkhubs. Dit betreft een onderzoek van tweedejaars studenten die in het kader van hun studie een praktijkopdracht bij ons doen. De studenten onderzoeken welke functionele eisen aan een hub gesteld kunnen worden, en waar dergelijke hubs het meest kansrijk zijn. Met name zijn we geïnteresseerd in de vergelijking tussen kleine kernen en grote kernen. Als casus hebben de studenten een vergelijkend onderzoek gedaan naar mogelijke wijkhubs in Spaarndam en Hoofddorp (Floriande). Een aantal bewoners heeft in december hiervoor een enquête ontvangen per post. De resultaten van dit onderzoek zullen worden gebruikt voor verdere beleidsontwikkeling. Wij vinden het belangrijk dat studenten de kans krijgen om ervaring op te doen in de praktijk in de vorm van stages.

9 Duurzame Mobiliteit

9.1 Groene daken op bushokjes



Achtergrond
Wij hebben voor de exploitatie en het beheer van bushokjes (abri's) in Haarlemmermeer in het verleden een overeenkomst gesloten met een marktpartij. Deze overeenkomst loopt tot en met 31 maart 2022. In de overeenkomst is opgenomen dat de gemeente na afloop van dit contract eigenaar wordt van de abri’s. De huidige abri’s kunnen nog zeker tien jaar mee.

Nieuws
Vanuit het oogpunt van duurzaamheid behouden wij de abri’s en we hebben alleen de exploitatie van de reclamevlakken aanbesteed. Bij de voorbereiding van de nieuwe overeenkomst hebben wij de mogelijkheid betrokken om op de daken van de abri’s groen aan te brengen en op deze manier bij te dragen aan onze klimaatdoelstellingen. Met de nieuwe contractpartij hebben wij afgesproken dat 50 abri’s worden voorzien van een

sedumdak. Op dit moment zijn wij nog in overleg welke abri's worden vergroend. Deze groene daken worden naar verwachting al voor de zomervakantie gerealiseerd.

9.2 Zero-Emissie Zone Schiphol



Achtergrond
Gemeente Haarlemmermeer en Schiphol hebben de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend. De gemeente ondersteunt Schiphol bij het onderzoek naar de mogelijkheden van een Zero Emissie Zone (ZE-zone). In een ZE-zone mogen alleen nog bestelauto's en vrachtwagens komen, die geen schadelijke emissies uitstoten. Er rijden dan alleen nog bedrijfsauto's op elektriciteit of waterstof. Op het personenverkeer heeft een ZE-zone geen invloed.

Nieuws
Schiphol heeft aangekondigd vanaf 1 januari 2026 zero emissie zones in te voeren voor de logistieke straten van de terminal op Schiphol Centrum. Met het invoeren van de zero emissie zones beoogt Schiphol de stikstof- en CO2-uitstoot te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Het is een van de stappen die worden genomen richting een emissievrije luchthaven in 2030 en een stap die past in de afspraken van het landelijk klimaatakkoord.

Het gaat daarbij om:
- Transportstraat,
- Expeditiestraat en laad-loskade,
- Koeriersplein,
- de logistieke straat van de nieuw te bouwen Terminal Zuid.

Bij de ingangen van de logistieke straten worden borden geplaatst die de zones markeren. Voertuigen die niet aan de normen voor de zero emissie zone voldoen, mogen de straat niet inrijden. Dit wordt gecontroleerd.
In de tijd die resteert vanaf nu tot het invoeren van de zones onderzoekt de gemeente waar het kan bijdragen aan de zones en hoe het een faciliterende rol kan spelen in bepaalde handhavingsvraagstukken.

10 Slot

Eerdere voortgangsbrieven die aan de raad zijn verzonden:
- 22 december 2016 (kenmerk x2016.36177),
- 23 mei 2017 (kenmerk 1634439),
- 17 oktober 2017 (kenmerk x2017.53252),
- 6 februari 2018 (kenmerk x2018.58330),
- 22 juni 2018 (kenmerk x2018.04121),
- 30 oktober 2018 (kenmerk x.2018.09949),
- 28 februari 2019 (kenmerk x.2019.02349),

- 10 juli 2019 (kenmerk x.2019.09568),
- 13 november 2019 (kenmerk X.2019.14422),
- 3 maart 2020 (kenmerk X.2020.01958),
- 15 juni 2020 (kenmerk X.2020.01607),
- 28 oktober 2020 (kenmerk (X.2020.05140),
- 10 maart 2021 (kenmerk (X.2021.01395),
- 7 juli 2021 (kenmerk X.2021.04281),
- 9 november 2021 (kenmerk X.2021.06920).

SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID

HET GEBIEDSGERICHTE BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA METROPOOLREGIO AMSTERDAM



Nieuwsbrief

Nummer 5, jaargang 5, 23 december 2021

Het team van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) bracht afgelopen jaar verschillende onderdelen van de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) weer een stuk verder. Dit resulteerde in besluitvorming in de Programmaraad van 17 december voor onder andere het Multimodaal Toekomstbeeld 2040, Amsterdam Bay Area en de gedragsaanpakken uit de Uitvoeringsagenda. Maar ook ZWASH, Bereikbare Steden en een aantal andere projecten stonden afgelopen jaar op de agenda.

In deze nieuwsbrief geven we over alle besluiten een korte update. Ze worden nog behandeld in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT), dat – in plaats van afgelopen november – naar verwachting begin van aankomend jaar plaatsvindt.



Het team van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid wenst u fijne feestdagen!



Onderzoek naar Multimodaal toekomstbeeld 2040 (MTB)

De afgelopen maanden hebben we de leefbaarheid- en bereikbaarheidsopgave voor 2030 en 2040 die de verstedelijking met zich meebrengt verder aangescherpt. Ook zijn er 4 onderzoeksmodellen uitgewerkt en geanalyseerd om het potentiële effect van verschillende oplossingsrichtingen in beeld te krijgen. En de feiten liegen er niet om: als we de gehele vervoersvraag tot 2030 faciliteren en we verder niets doen, lopen de netwerken vast. Ook gaat de leefkwaliteit in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) sterk achteruit en halen we de klimaatdoelen zeker niet. De uitkomsten markeren een overgang in ons denken: we zullen op een andere manier moeten omgaan met de toenemende vraag naar mobiliteit in relatie tot onder andere verstedelijking.

Lees hier meer over het onderzoek naar het Multimodaal toekomstbeeld 2040 >>



Zuidwest Amsterdam–Schiphol–Hoofdorp (ZWASH)

Het projectteam ZWASH heeft de afgelopen periode gewerkt aan de inhoudelijke onderbouwing voor de commissie van het Nationaal Groeifonds ‘doortrekken Noordzuidlijn’. Daarnaast heeft het team de bereikbaarheidsknelpunten voor het ‘sluiten van de Ringlijn’ geactualiseerd en onderzoek gedaan naar de knelpunten op het wegennet en het oplossend vermogen van mogelijke maatregelen. In de komende periode zal voor zowel de Noordzuidlijn als de Ringlijn gewerkt worden aan de mogelijke start van de MIRT-verkenning in het eerste kwartaal van 2022.

Lees hier verder >>



Amsterdam Bay Area (ABA)

Het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area (ABA) is bijna afgerond. De onderzoeksvragen zijn beantwoord en de laatste inzichten zijn verwerkt in de eindrapporten kostenraming, business case en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De komende periode wordt het ter advisering voorgelegd aan een maatschappelijke klankbordgroep, de Stuurgroep MarkermeerIJmeer en het wetenschappelijke kennisteam van SBaB. Hun adviezen worden verwerkt in de eindrapportage van ABA. Het definitieve eindrapport wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de Programmaraad SBaB van 10 februari.

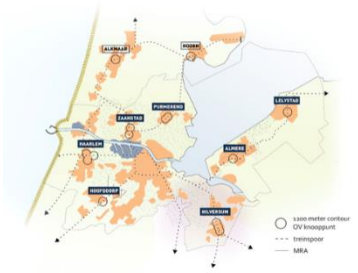
Lees hier meer over de Programmaraad >>



Uitvoeringsagenda

Met het verplaatsen van het BO MIRT van dit najaar naar begin 2022, focust de Uitvoeringsagenda zich voor volgend jaar op gedragsaanpakken. Waaronder de werkgeversaanpak met Breikers en de gebiedsaanpakken met onder andere IJmond Bereikbaar, Groot Schiphol Bereikbaar en Van A tot Zuidas. In tegenstelling tot investeringen in de infrastructuur kunnen deze maatregelen niet wachten als er geen besluitvorming plaatsvindt, omdat de lopende activiteiten dan zouden stilvallen.

Lees hier meer over de Uitvoeringsagenda >>



Bereikbare Steden

Tot 2040 komen er in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) 250.000 woningen bij. Een groot deel daarvan is al de komende tien jaar nodig en wordt ingepast tussen bestaande bebouwing in (middel)grote steden van de MRA. Zoals Haarlem, Purmerend en Lelystad. Dat we deze plekken verdichten, brengt ook opgaven op het gebied van bereikbaarheid met zich mee. Door

Bereikbare Steden zijn voor de stadsharten/knooppunten van Alkmaar, Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Hoorn, Lelystad, Purmerend en Zaanstad de afgelopen maanden gebiedsplannen opgesteld. Hierin komt wonen, werken, openbare ruimte en bereikbaarheid samen.

Lees meer over bereikbare steden >>



Projecten van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

Naast de verschillende programmalijnen voeren we onder de vlag van SBaB ook een aantal projecten uit. In dit artikel vindt u een korte update over de MIRT-verkenningen Rottepolderplein en A27 Almere.

Lees meer over de projecten van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid >>



Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam

Tijdens het bestuurlijk overleg Noordwest op 24 november met MRA en Rijkspartners is afgesproken dat het Verstedelijkingsconcept MRA de inhoudelijke basis vormt voor de verdere uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie, dit is terug te lezen in de kamerbrief. Deze is te vinden via onderstaande link. De volgende mijlpaal is het moment waarop de raden en Staten van de deelnemende gemeenten, provincies en Vervoerregio in de MRA dit kunnen onderschrijven.

Lees hier meer over de verstedelijkingsstrategie >>

Lees- luister- en kijktips

- MRA: Rijk en regio zetten gezamenlijke koers uit voor grote verstedelijkingsopgaven MRA.
- VRA: Doortrekken Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp beste keuze.
- Groot Schiphol Bereikbaar: Waarom de één de fiets neemt en de ander in de auto stapt. Onderzoek naar de mens achter de forens.
- Breikers: Vijf vragen aan directeur Rein Aarts over mobiliteit, corona en de rol van werkgevers in 2021. En bekijk ook dit korte filmpje waarin Rein ingaat op hoe hij hybride werken heeft zien ontwikkelen?
- Wil je meer video's bekijken? En altijd up to date blijven? Volg SBaB op LikedIn!



Rijksoverheid

metropool regioamsterdam

Het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA is een samenwerkingsverband tussen de Rijksoverheid en de regionale overheden in de MRA. Hebt u vragen over het programma? Dan kunt u mailen naar: SamenBouwenaanBereikbaarheid@rws.nl. Correspondentieadres: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, postbus 20901, 2500 EX Den Haag.

Deze programmanieuwsbrief is bestemd voor een brede doelgroep, namelijk alle mensen die op enige wijze betrokken zijn bij en/of geïnteresseerd zijn in Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. De nieuwsbrief richt zich vooral op ambtelijke en bestuurlijke vertegenwoordigers van gemeentes, provincies en Rijksoverheden en op professionals in het bedrijfsleven die zich bezighouden met mobiliteit.

Wij gaan zorgvuldig met uw gegevens om en geven deze niet aan derden af. U kunt opvragen welke gegevens wij van u bewaren. Wilt u deze nieuwsbrief niet meer ontvangen? Dan kunt u zich uitschrijven via de link onderaan deze nieuwsbrief.

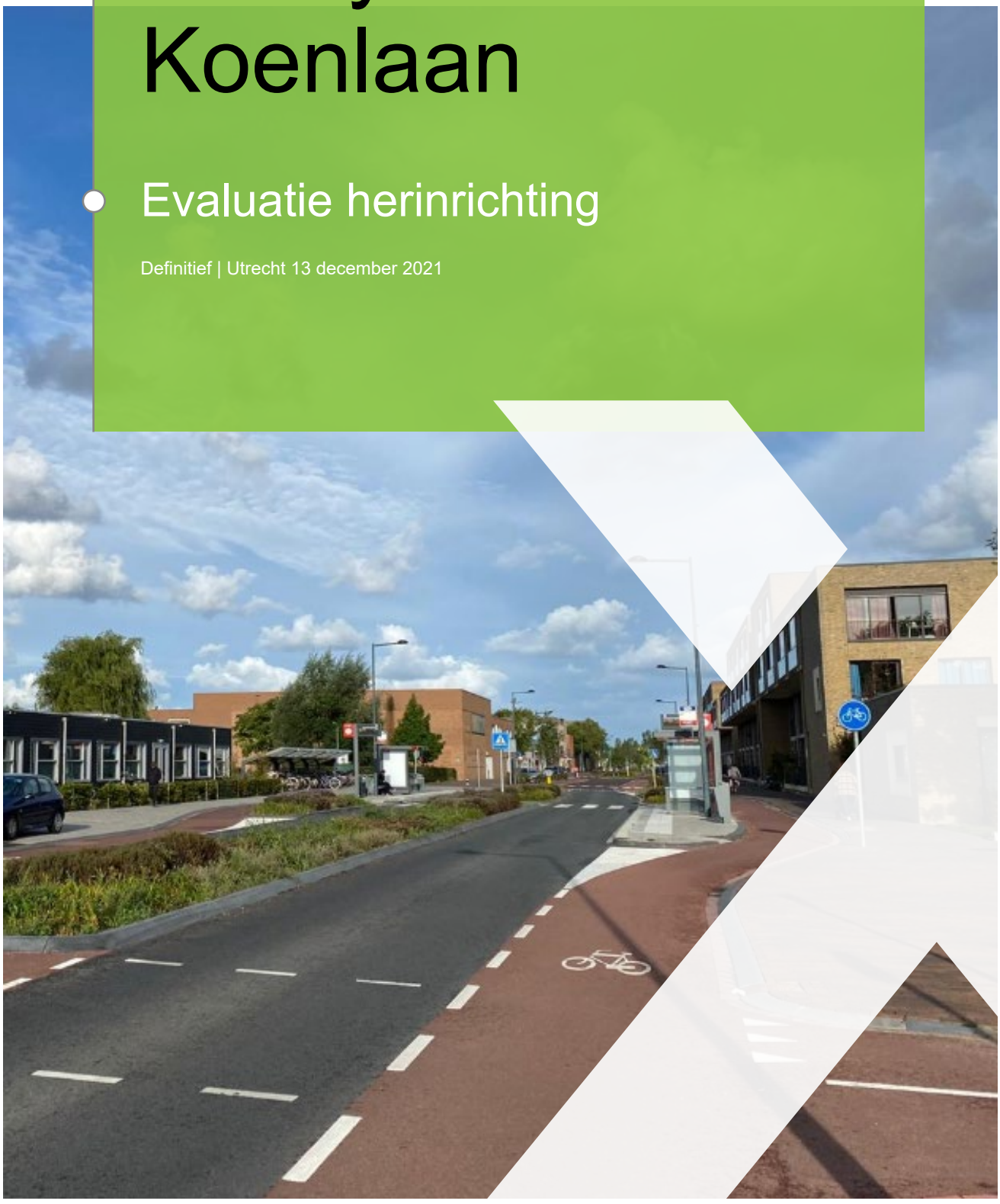
U kunt zich hier aanmelden of afmelden voor de nieuwsbrief.

XTNT
EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT

Fanny Blankers-Koenlaan

Evaluatie herinrichting

Definitief | Utrecht 13 december 2021



Inhoudsopgave

1. INLEIDING 3

1.1 AANLEIDING 3

1.2 VRAAG 3

1.3 ONZE AANPAK 3

1.4 LEESWIJZER 4

2. RESULTATEN 5

2.1 ANALYSE SITUATIE 5

2.2 SCHOUW 11

2.3 MENING GEBRUIKERS 12

3. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 23

3.1 CONCLUSIES 23

3.2 AANBEVELINGEN EN ADVIES 26

1. Inleiding



1.1 AANLEIDING

De gemeente Haarlemmermeer is in 2018 is gestart met het proces tot herinrichting van de Fanny Blankers-Koenlaan (FBKL) in de wijk Floriande in Hoofddorp. Er waren regelmatig klachten over de verkeersveiligheid op deze weg. De zorgen namen toe nadat, vanuit de nieuwe bus concessie, bekend werd dat deze weg toegevoegd zou gaan worden als halte aan buslijn 341. Dit is een buslijn met hoog frequent busverkeer

De Gemeente Haarlemmermeer heeft daarom in 2017 RoyalHaskoningDHV (RHDHV) gevraagd hiervoor een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren. Hieruit bleek dat de gereden snelheid te hoog was, dat de weg onoverzichtelijk was en dat er geen uniforme inrichting was door de verschillende kleine aanpassingen door de jaren heen. Hieruit volgde het advies om de weg opnieuw in te richten. Via een uitgebreid participatieproces is tot een ontwerp gekomen en in 2020 heeft de uitvoering plaatstgevonden. In januari 2021 is de nieuwe inrichting opgeleverd.

1.2 VRAAG

De vraag vanuit de gemeente Haarlemmermeer is om de nieuwe inrichting te evalueren. Een aantal specifieke punten wordt genoemd.

- De aanleg van de rotonde bij het Haarlemmermeer lyceum
- De verplaatsing van de fietspaden naar fietsstroken
- De nieuwe locatie van de brengparkjes
- De nieuwe locatie en inrichting van de bushaltes
- De aanwezigheid van de buslijn 341
- De nieuwe inrichting en de snelheid verlagende maatregelen
- Verkeersveiligheid
- Oversteekbaarheid

1.3 ONZE AANPAK

Om bovenstaande vragen te beantwoorden, hebben we de volgende stappen uitgevoerd:

- De huidige situatie in kaart brengen.
- Startoverleg, waarbij de samen met de opdrachtgever het plan van aanpak hebben afgestemd.
- Analyse ongevallengegevens en beschikbare data, met behulp van ViaStat.
- Snelheid- en intensiteitsmetingen die uitgevoerd zijn door Dufec.
- Parkeermetingen, waarbij verschillende onderdelen van FBKL zijn vergeleken met parkeermetingen de gemeente Haarlemmermeer zelf.
- Observatie op locatie, waarbij we de verkeerssituatie zowel vanuit verkeerskunde als verkeerspsychologie met een Human Factor analyse hebben beoordeeld. Deze staat onder de stappen toegelicht.

- Enquête onder omwonenden, bezoekers van het winkelcentrum en gebruikers van de bus, om de subjectieve verkeersveiligheid en aanknooppunten voor verbetering in kaart te brengen.
- Gesprekken met buschauffeurs, waarbij het perspectief van de bus in kaart is gebracht

Human factor analyse
Bij een Human Factor analyse analyseren wij de vormgeving van de nieuwe weg in haar omgeving en het verwachte gedrag van weggebruikers op deze weg aan de hand van een Human Factors-benadering. Dit houdt in dat we het volgende inschatten op basis van de beschikbare informatie:

- **Waarnemen:** wat nemen weggebruikers waar als ze over de Fanny Blankers-Koenlaan rijden?
- **Begrijpen:** begrijpen zij voldoende welk gedrag er van hen verwacht wordt?
- **Kunnen:** kunnen ze het gewenste gedrag onder normale omstandigheden (eenvoudig) vertonen, of zijn er belemmeringen aan te wijzen voor gewenst gedrag?
- **Willen:** mag worden aangenomen dat, gegeven de infrastructuur en de inrichting van de directe omgeving van de weg, weggebruikers ook het gewenste gedrag willen vertonen? Het gaat hier om 'motivatie,' die voor een belangrijk deel bepaald wordt door de logica van de inrichting.
- **Verwachtingen:** in hoeverre stemt de situatie overeen met, of wijkt deze juist sterk af van, wat men gewend is in vergelijkbare situaties. Gewoontegedrag is een sterke factor om gedrag te verklaren en voorspellen. Gewoonten worden opgebouwd door ervaring elders.

In het verlengde hiervan zijn 'vijf gouden regels' met betrekking tot de weggebruiker in de analyse betrokken. Dit zijn:

1. Niet alle weggebruikers zijn hetzelfde. We kijken of er verschillende (doel)groepen te onderscheiden zijn in de populatie weggebruikers.
2. Verkeersdeelnemers zijn snel afgeleid, waardoor zij relevante informatie over het hoofd kunnen zien. We nemen – voor zover de visualisaties daar een betrouwbaar beeld van geven - de omgeving mee in onze afwegingen.
3. Breng verkeersdeelnemers nooit in verwarring (tegenstrijdige signalen kunnen voor problemen zorgen). Verwarring en gebrek aan informatie kan tot stress leiden, hetgeen altijd ongewenst is in het verkeer.
4. Voorkom mentale over- en onderbelasting (kunnen de weggebruikers alle informatie goed verwerken zonder dat zij daardoor bijvoorbeeld op de rijtaak moeten inleveren?
5. Mensen kiezen voor gemak. Als de situatie weggebruikers verleidt tot ongewenst gedrag, is het aan te bevelen hier verandering in te brengen.

1.4 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 worden de resultaten gepresenteerd. Dit start met een beschrijving en analyse van de situatie doormiddel van een literatuurstudie en verschillende metingen. Daarna volgen de resultaten van de schouw die door onze verkeersexperts zijn uitgevoerd. Als laatste zijn de omwonenden en bezoekers aan het woord. Deze hebben input in verschillende vragenlijsten kunnen leveren.

In hoofdstuk 3 zijn deze resultaten samengevoegd tot een eindconclusie. Waarna een advies volgt over mogelijke maatregelen om de huidige situatie waar nodig te verbeteren.

2. Resultaten



2.1 ANALYSE SITUATIE

De huidige situatie op de Fanny Blankers-Koenlaan (verder aangeduid als FBKL) wordt hier beschreven aan de hand van intensiteit- en snelheidsmetingen, een ongevalsanalyse, een parkeerdrukmeting en achtergronddocumenten van RHDHV.

2.1.1 Situatie beschrijving

Om een beeld te krijgen van de FBKL is een situatieschets uitgevoerd. Deze is verdeeld in de situatie voor, na, en tijdens de reconstructie. De situatie voor de reconstructie beschrijft de inrichting van FBKL voordat deze opnieuw in ingericht. De situatie na de reconstructie beschrijft de inrichting van FBKL nadat deze opnieuw in ingericht, aangevuld met opmerkingen van de bewoners en bezoekers. De situatie tijdens de reconstructie beschrijft de ervaringen van bewoners en bezoekers met de reconstructie werkzaamheden.

Situatie voor de reconstructie

De FBKL is een weg met een 30 km/uur regime maar met elementen van een gebiedsontsluitingsweg welke vaak een ontwerpsnelheid van 50km/uur aan houden. De oude inrichting (voor de reconstructie) is te zien in figuur 1.



Figuur 1: Indeling FBKL voor werkzaamheden (google maps)

Er bevinden zich twee scholen aan de weg. Een middelbare school (Haarlemmermeer Lyceum) hetgeen voor veel fietsverkeer zorgt, twee basisscholen geclusterd in één gebouw, en een kinderdagverblijf met kwetsbare verkeersdeelnemers. Er rijdt een spitsbuslijn op deze weg die in de spits 4 ritten per uur rijdt in één richting, dus 8 ritten in de ochtend en 8 ritten in de middag.

In december 2017 is met de nieuwe bus concessie de busverbinding 341 tot stand gekomen. Deze hoogwaardige ov-lijn ging rijden op de FBKL. Dit leidde tot nieuwe onrust in de omgeving. RHDHV heeft

op basis van haar verkeersveiligheidsaudit drie ontwerp voorstellen gedaan. Deze voorstellen zijn breed geparticipeerd. Dit heeft geleid tot het volgende ontwerp.



Figuur 2: Ontwerp FBKL (RHDHV)

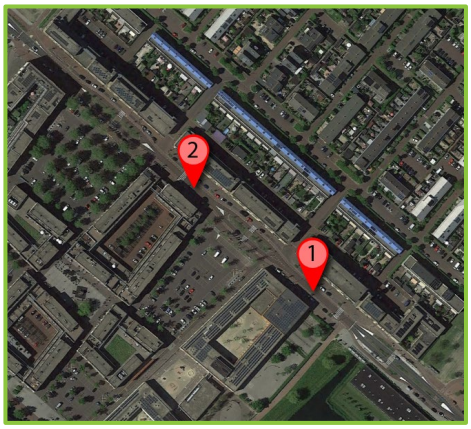
Situatie na de reconstructie

In de nieuwe situatie wordt een combinatie van een erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg toegepast. De wegen zijn smaller en er zijn brede aanliggende fietsstroken in plaats van vrij liggende fietspaden. Ook zijn fietsers daarmee altijd in het zicht, daar waar in de oude situatie ze achter de geparkeerde auto's verscholen waren. Dit dient een remmende werking te hebben op het autoverkeer en de buslijnen en flankongevallen met verscholen fietsers te voorkomen. Daarnaast zijn de bushaltes vernieuwd en verplaatst, er zijn fiets- en voetgangers oversteken toegevoegd en het kruispunt met de Nieuwe Molenaarlaan t.h.v. het Haarlemmermeer Lyceum is veranderd in een rotonde in plaats van een T-splitsing.

2.1.2 Intensiteit- en snelheidsmetingen

Metingen gemeente Haarlemmermeer

In 2017 hebben er intensiteits- en snelheidsmeting plaatsgevonden op de FBKL van 29 september tot en met 3 november. Er is op twee locaties met behulp van meetslangen gemeten. De eerste locatie was tussen het Heusdenpad en de Sjoukje Dijkstralaan. De tweede locatie was tussen het Aalburgplein en Almkerkplein. Deze zijn te zien op de afbeelding rechts.



Figuur 3: Locaties metingen Dufec

Intensiteiten Auto

Op locatie 1 rijden gemiddeld 4939 auto's in 2017 en 5629 auto's in 2018.
Op locatie 2 rijden gemiddeld 6344 auto's in 2017 en 7124 auto's in 2018.

Snelheden Auto

De snelheden van het autoverkeer liggen op zowel locatie 1 als locatie 2 hoger dan de toegestane snelheid. In onderstaande tabel staan de snelheidscijfers op locatie 1. De cijfers van locatie 2 zijn vergelijkbaar. Deze cijfers zijn afgerond op hele kilometers per uur.

Tabel 1: Snelheden FBKL 2017 en 2018 (Haarlemmermeer)

	Locatie 1		Locatie 2	
	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
2017	38	46	35	42
2018	37	44	35	41

In deze tabel is te zien dat er voor de herinrichting boven de toegestane snelheid gereden wordt. Op locatie 1 werd harder gereden dan op locatie 2. De V85 is het 85% percentiel. Dit laat zien wat het merendeel van de weggebruikers een aanvaardbare snelheid vindt. Deze ligt ver boven de 30 km/u. Dit laat zien dat de meerderheid het voor de herinrichting acceptabel vond om hier boven de 40 km/u te rijden.

Er zijn geen cijfers voor (brom-) fietsverkeer.

Metingen Dufec

De metingen hebben plaatsgevonden van 22 september tot en met 6 oktober 2021. Hier is gemeten op dezelfde locaties als 2017. Bij deze metingen is onderscheid gemaakt in:

- licht verkeer (2 assen en kleiner dan 3,7 meter);
- middelzwaar verkeer (2 assen en groter dan 3,7 meter);
- zwaar verkeer (meer dan 3 assen);
- (brom) fiets verkeer.

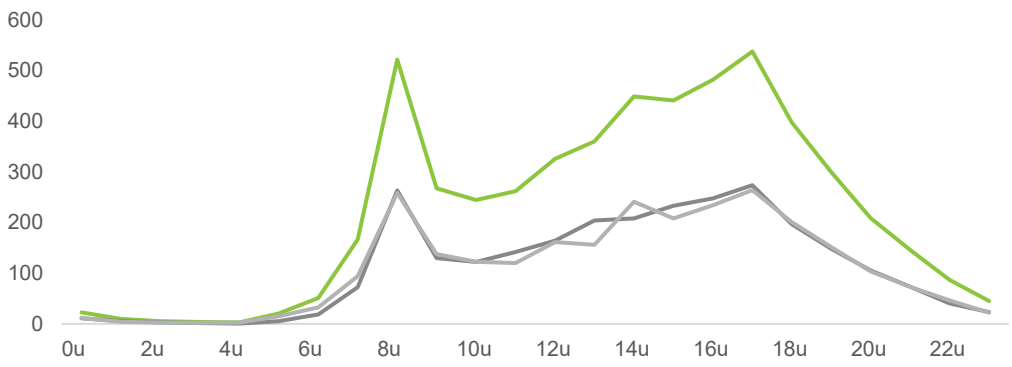
Intensiteiten Auto

Op locatie 1 rijden gemiddeld:

- 5357 motorvoertuigen tijdens een werkdag, waarvan 2693 richting Noordwest en 2664 richting Zuidoost.
- 5037 motorvoertuigen tijdens een weekdag, waarvan 2552 richting Noordwest en 2485 richting Zuidoost.

Op locatie 2 rijden gemiddeld:

- 5606 motorvoertuigen tijdens een werkdag, waarvan 2917 richting Noordwest en 2689 richting Zuidoost.
- 5322 motorvoertuigen tijdens een weekdag, waarvan 2768 richting Noordwest en 2554 richting Zuidoost.



Figuur 4: Intensiteiten door de dag heen (Dufec)

De groende lijn is de intensiteit van beide richtingen. Er is sprake van een grote ochtendspits om 08:00 uur die daarna direct afzwakt. In de loop van de middag wordt het drukker tot aan de piek om 18:00 uur. Dit is naar verwachting door het winkelende verkeer dat overdag plaats vindt.

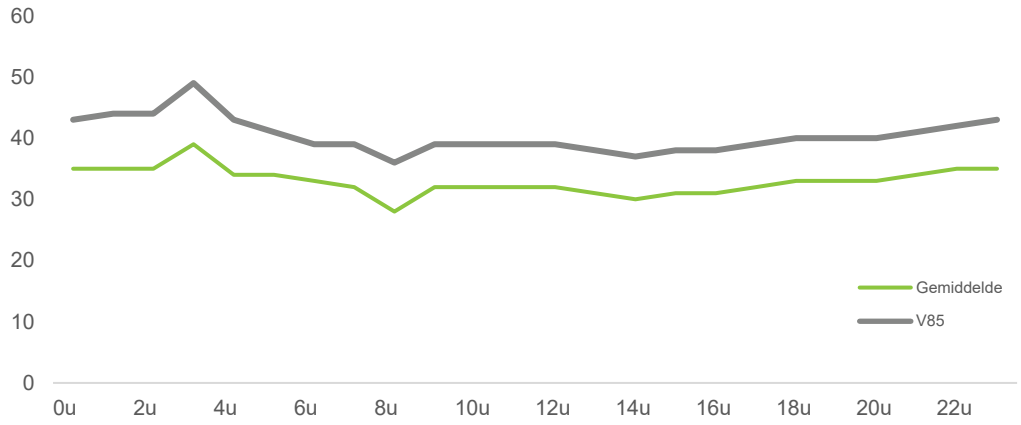
Snelheden Auto

De snelheden van het autoverkeer liggen op zowel locatie 1 als locatie 2 hoger dan de toegestane snelheid. Op locatie 1 geldt een V85 van 39 km/u en van 37 km/u op locatie 2. Dit is een kleine verlaging vergeleken met 2017 en 2018. De gemiddelde snelheid is ook lager met 32km/u op locatie 1 en 30km/u op locatie 2 in vergelijking met 2017 en 2018. In onderstaande tabel staan de snelheidscijfers op locatie 1. De cijfers van locatie 2 zijn vergelijkbaar maar gemiddeld 1 km/u langzamer.

Tabel 2: Snelheden FBKL 2021 (Dufec)

		DOORSNEDE		RI. NOORDWEST		RI. ZUIDOOST	
		Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85	Gemiddelde	V85
Locatie 1	Werkdag	32	39	31	38	32	39
	Weekdag	32	39	31	39	32	39
Locatie 2	Werkdag	30	37	31	38	30	36
	Weekdag	30	37	31	38	30	36

In onderstaande grafiek is de snelheid over het verloop van de dag te zien. De groene lijn is de gemiddelde snelheid en de grijze lijn is de V85 snelheid. Daarin ligt de V85 tot aan 06:00 uur boven de 40 km/u op beide locaties. De snelheid is wel afgenomen ter vergelijking met 2017 en 2018. **Er is dus een kleine verbetering te zien.**



Figuur 5: Snelheid auto's locatie 1 door de dag heen (Dufec)

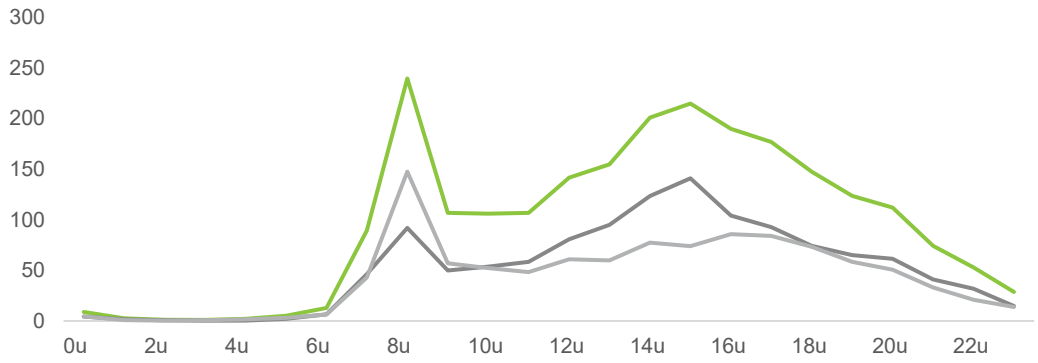
Intensiteiten Fiets 2021

Op locatie 1 rijden gemiddeld:

- 2299 (brom)fietsen tijdens een werkdag, waarvan 1241 richting Noordwest en 1058 richting Zuidoost.
- 2164 (brom)fietsen tijdens een weekdag, waarvan 1163 richting Noordwest en 1002 richting Zuidoost.

Op locatie 2 rijden gemiddeld:

- 2118 (brom)fietsen tijdens een werkdag, waarvan 1019 richting Noordwest en 1099 richting Zuidoost.
- 1977 (brom)fietsen tijdens een weekdag, waarvan 948 richting Noordwest en 1029 richting Zuidoost.



Figuur 6: Intensiteiten (brom) fietsers locatie 1 (Dufec)

Bij de fietsers en bromfietsers is weer een flinke ochtendspits te zien om 08:00. De avond spits is echter minder druk. Dit komt waarschijnlijk door de scholieren vanuit het Haarlemmermeer lyceum en van de basisscholen. Middelbare scholen zijn vaak rond 15:00 uit en elke klas heeft een ander rooster dus de uitstroom van deze scholen zal veel meer geleidelijk gaan dan woon- werkverkeer of forenzen.
Er zijn geen snelheidsgegevens van fietsers en bromfietsers bekend.

2.1.3 Viastat analyse

De opgehaalde data van Viastat is van 2014 t/m 2021. Het jaar 2015 ontbreekt, waarschijnlijk omdat er toen geen ongevallen plaats hebben gevonden. Er zijn in totaal 24 ongevallen geregistreerd waarvan twaalf verkeersslachtoffers met lichamelijk letsel en nul verkeersslachtoffers met dodelijk letsel.

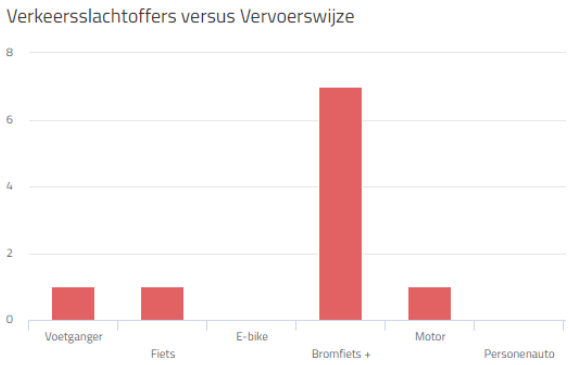


Figuur 7: Ongevallen FBKL (Viastat)

In figuur 7 is te zien dat er een geleidelijke verdeling van ongevalslocaties is over de FBKL met een piek bij de kruising met de Nieuwe Molenaarslaan. In 2021 waren twee ongevallen in totaal. Deze speelde zich af ter hoogte van de Dussenstraat. Deze staan afgebeeld als rode stippen.

Er zijn gemiddeld twee tot vier ongevallen per jaar. In 2019 was er een piek van zeven ongevallen waarvan vier met een gewonde. In 2020 en 2021 is het aantal ongevallen twee a drie. Het lijkt af te nemen maar in 2020 waren er minder reisbewegingen in verband met de corona-pandemie. De weg was 9 maanden maar deels open vanwege de reconstructie. 2021 heeft nog 2 maanden te gaan.

Het is opvallend dat van de twaalf gewonden er zeven met een bromfiets zijn. Ook is het opvallend dat de leeftijd van de gewonden laag ligt. Zeven van de tien gewonden zijn tussen de vijftien en negentien jaar en de oudste is 35 jaar. Het laatste opvallende punt is dat op één na alle gewonden in de middag na 14:00 uur vallen. Dit kan verklaard worden door de aanwezigheid van de verschillende scholen aan de FBKL.



Figuur 8: Aandeel vervoersmiddelen verkeersslachtoffers (Viastat)

In deze cijfers is te zien dat voornamelijk jongeren op scooters betrokken waren bij ongevallen. Na de reconstructie is een daling te zien in het aantal ongevallen. De nieuwe inrichting voor het Haarlemmermeer lyceum lijkt een stuk veiliger.

2.1.4 Parkeermetingen

Hier staan onze uitgevoerde parkeermetingen. Hiervoor is hetzelfde schema gebruikt als de gemeente Haarlemmermeer. De capaciteit is aangepast aangezien deze is veranderd tijdens de reconstructie.

Tabel 3: Resultaten parkeerdrukmeting

		5-10-2021 14:30:00 (bonus)			5-10-2021 19:00			5-10-2021 20:00			7-10-2021 05:30		
Adres en huisnummer	Capaciteit	Vrij	Fout	Bezettingsgraad	Vrij	Fout	Bezettingsgraad	Vrij	Fout	Bezettingsgraad	Vrij	Fout	Bezettingsgraad
FBK 2 t/m 116	23	3		87%	5		78%	3		87%	4		83%
FBK 118 t/m 236	26	2		92%	5		81%	2		92%	4	1	88%
FBK 206 t/m 29 (Estafette)	12	1		92%	0	1	108%	0	1	108%	2	1	92%
Achterkant FBK 2 t/m 116	28	10		64%	15		46%	13		54%	7		75%
Hemertplein	168	57		66%	113		33%	108		36%	148		12%
Achterkant FBK 118 t/m 236	38	25		34%	15		61%	14		63%	5		87%
Aalburgplein	119	4		97%	64		46%	65		45%	84		29%

Er zijn drie parkeermetingen geweest op twee verschillende dagen. Op 5 oktober heeft er een middag- en avond meting plaatsgevonden. De ochtendmeting vond plaats op 7 oktober 2021. Het telformulier die de opdrachtgever heeft gestuurd is gebruikt als basis. De capaciteiten zijn opnieuw ingevuld door zelf de plaatsen te tellen.

In de middag staat de FBKL zelf vrij vol. Over de gehele lengte is de parkeerdruk van het langsparkeren hoger dan 85%. Aan de zijde van de FBKL met even nummers bevinden zich aan de achterkant van het gebouw ook parkeerplaatsen. Ze zijn lastig te vinden. Het is dan ook geen verassing dat deze overdag een relatief lage bezetting hebben. De twee parkeerplaatsen (Almkerkplein en Aalburgplein) worden veel gebruikt.

In de avond is de bezetting over de lengte van de FBKL vergelijkbaar met de middag en ochtend. De bezetting aan de achterkant bij de even nummers is vergelijkbaar met de bezetting aan de FBKL zelf maar is een klein beetje drukker aan de kant van 118 t/m 236. De twee parkeerterreinen zijn aanzienlijk rustiger dan in de middag.

In de ochtend zijn de parkeerplaatsen langs de straat en aan de achterkant zijn goed bezet. De parkeerterreinen voor bezoekers zijn zeer rustig. Hier is wel het aantal geparkeerde busjes opvallend.


Figuur 9: Bestelbusjes op Hemertplein

Over de hele linie is te zien dat de parkeerplaatsen aan de FBKL drukbezet zijn. Deze worden door bewoners en bezoekers gebruikt. Bij de Estafette staat tijdens de tellingen, de schouw, en de keren dat wij op straat met mensen in gesprek gingen één auto op de stoep. Deze auto lijkt van een bewoner te zijn. De parkeerterreinen worden voornamelijk door bezoekers gebruikt. Hier was ook tijdens de telling veel in- en uitrij verkeer. De plaatsen aan de achterkant worden overdag weinig gebruikt maar hebben ‘s avonds en voornamelijk ‘s ochtends een hoge bezetting.

Langs de FBKL zitten de parkeerplaatsen grotendeels vol. De parkeerterreinen worden veel gebruikt maar hebben voldoende capaciteit. Alleen aan het begin van de middag is het Aalburgplein druk bezet. Mogelijk komt dit door een ‘piek in het parkeren’ bij het halen en brengen van basisschoolkinderen.

2.2 SCHOUW

XTNT heeft twee keer een schouw uitgevoerd waarbij we gekeken hebben naar de verkeerssituatie op de FBKL. Hier hebben wij voornamelijk gelet op de verkeersveiligheid, de inrichting van de weg, en het gebruik van de bussen. Deze waren op dinsdag 30 september 2021 van 09:00 tot 11:00 en donderdag 5 oktober 2021 van 15:00 tot 17:00. Bij de parkeermetingen en straatinterviews zijn ook opvallendheden genoteerd aangezien deze ook ‘s avonds hebben plaatsgevonden. Bij deze bezichtigingen hebben wij de verkeerssituatie vanuit expert judgement beoordeeld aan de hand van een Human Factor analyse. Dit is een analyse die het gedrag van de gebruiker mee neemt in een verkeerssituatie. Hierbij worden de aspecten: verwachten, begrijpen, waarnemen, kunnen, en willen meegenomen. De toelichting van deze analyse staat in onze aanpak beschreven.

2.2.1 Bevindingen Schouw

De belangrijkste bevindingen op een rij (met tussen haakjes de cognities uit de Human Factor analyse waar onze bevindingen bij aansluiten). Dat betekent dat we aangeven of de betreffende observatie betrekking heeft op het door verkeersdeelnemers juist kunnen waarnemen van de verkeerssituatie, het begrijpen van de verkeerssituatie, het gewenste gedrag gemakkelijk kunnen vertonen, het gemotiveerd worden om het juiste gedrag te vertonen (kunnen) of dat de situatie aansluit of afwijkt van verwachtingen die de verkeersdeelnemers hebben.

Algemene situatie

- De herinrichting heeft de verkeerssituatie verbeterd. Er is een betere balans gevonden tussen verblijfsfunctie en gebiedsontsluitingsweg. Voetgangers hebben meer ruimte gekregen en de voetgangersoversteekplaatsen zijn ruim en vallen goed op. Ook voor fietsers is er een duidelijke en ruime plek ingeruimd. *(waarnemen – kunnen - willen)*
- Over het algemeen lijkt het verkeer niet hard te rijden. Een paar uitzonderingen daargelaten. De weg nodigt ook niet uit om hard te rijden. Door de klinker


Figuur 10: Inrichting FBKL

bestrating en de aankleding van groenstroken en trottoirs rij je duidelijk door een 30 km/uur zone. *(waarnemen - begrijpen - willen)*

- De aankleding van de straat valt positief op. Grote bloembakken en groenstroken met afwisselende beplanting. Ziet er verzorgd uit. Beplanting is laag en blokkeert het zicht niet. Er is weinig tot geen zwerfvuil gezien. *(waarnemen)*

Bussen

- Er rijden relatief veel bussen door de straat en er wordt van deze bussen veel gebruik gemaakt. Bushaltes zijn goed vormgegeven, sociale veiligheid lijkt goed. Bussen rijden over het algemeen ook rustig. *(waarnemen – kunnen)*
- Parkeerplaatsen langs de weg worden veel gebruikt. Deze stonden bijna over de gehele lengte van de straat vol, terwijl op de twee tevens aanwezige parkeerterreinen nog veel vrije plekken waren. *(kunnen - willen)*

Rotonde Haarlemmermeer Lyceum

- Bij de rotonde bij het Haarlemmermeer Lyceum zien we regelmatig fietsers tegen de richting fietsen. Fietsers komen vanaf de school en nemen de rotonde tegen de richting in om te rijden richting FBK-laan/IJweg of richting tweerichtingenfietspad langs de Nieuwe Molenaarslaan. Ook fietsers komende vanuit de Baron de Coubertinlaan rijden tegen de richting in op de rotonde richting het fietspad langs de Nieuwe Molenaarslaan. Dit is ook de meest logische route. *(waarnemen – willen – verwachtingen)*



Figuur 11: Overstekende scholieren tegen de richting in

- Ook op deze plek staat het 30 km/uur zone bord op een onhandige plek. Deze staat nu op de Nieuwe Molenaarslaan vóór de rotonde. Dit is niet logisch. Het valt voor automobilisten niet op omdat hun aandacht op de rotonde is gericht. Dit kan, ondanks dat het wel volgens de richtlijnen is voor automobilisten de uitstraling geven dat hier harder gereden mag worden. *(waarnemen - verwachtingen)*

Oversteekbaarheid

- De voorrangsregels voor fietsers wijken af van de situatie elders in de wijk en dat kan zorgen voor onduidelijkheden. Zo hebben fietsers bij de Deltaweg (50km/h zone) wel voorrang, maar zijn ze bij de kruising van de FBKL en het Altenapad uit de voorrang gehaald (30km/h zone). Je zou juist verwachten dat fietsers in een 30km/h zone voorrang hebben, of dat er gelijkwaardige kruisingen worden toegepast. Op de satellietfoto van vóór de herstructurering hadden fietsers op dit betreffende punt nog ‘gewoon’ voorrang. *(waarnemen – begrijpen – verwachtingen)*
- Ten tijde van de avond parkeermeting op 5 oktober is de verlichting van de oversteekplaatsen bij de vluchteilanden somber aanwezig. De gemeente geeft aan dat deze inmiddels is geoptimaliseerd. *(waarnemen)*

2.3 MENING GEBRUIKERS

Er is een belevingsonderzoek naar subjectieve verkeersveiligheid uitgevoerd om vast te stellen hoe weggebruikers en omwonenden de FBKL op dit moment ervaren. Daarbij ging speciale aandacht uit naar verkeersveiligheid, de herinrichting en de aanwezigheid van de bussen. Dit belevingsonderzoek

bestond uit twee componenten. Er zijn straatinterviews uitgevoerd en omwonenden/gebruikers konden een online enquête invullen.

2.3.1 Straatinterviews

Er zijn op drie momenten straat interviews afgenomen op de FBKL, te weten:

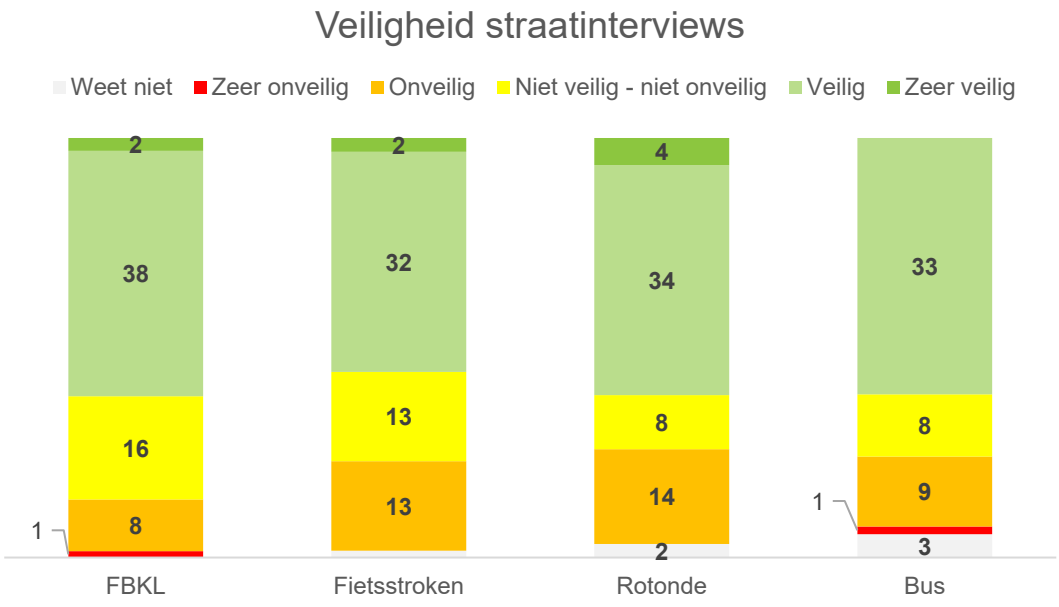
- 14-10-2021 08:00 tot 12:00: Op deze dag hebben wij voornamelijk reizigers, winkeliers, scholieren en passanten gesproken.
- 15-10-2021 12:00 tot 16:00: Op deze dag hebben wij voornamelijk haal en breng ouders, omwonenden, winkeliers en passanten gesproken.
- 25-10-2021 15:00 tot 19:00: Op deze dag hebben wij voornamelijk buspassagiers, passanten, en scholieren gesproken.

Er zijn in totaal gesprekken met **67 mensen** geweest. Hiervan reizen op deze locatie:
- 25 mensen voornamelijk met de auto
- 21 mensen voornamelijk met de fiets
- 4 mensen voornamelijk met de scooter of bromfiets
- 7 mensen voornamelijk te voet
- 10 mensen voornamelijk met de bus

Van de 67 respondenten wonen er 14 vlakbij deze straat, 17 respondenten geven aan hier voornamelijk voor hun werk te komen, 16 respondenten komen voor school, en 13 mensen zijn hier om te winkelen. Dan zijn er vijf overige antwoorden waarvan 3 hun kinderen op halen en 2 voor hun vrije tijd hier komen.

Resultaten veiligheid FBKL

De herinrichting wordt op straat over het algemeen als een verbetering gezien. In figuur 12 staat een overzicht van de beoordeling van de veiligheid van verschillende onderdelen van de FBKL.



Figuur 12: Uitslag vragen over veiligheid

Van de 67 respondenten geeft 58% aan dat zij het veilig vinden als verkeersdeelnemer. 9 respondenten ervaren de FBKL als onveilig tot zeer onveilig. Een kwart vindt het veilig noch onveilig.

Mensen vinden dat – ondanks dat het men het er druk vindt - er voldoende ruimte is voor de verschillende soorten verkeer.

De fietsstroken worden vaak genoemd als positief punt. Bij ouders van schoolgaande kinderen ligt dit anders. Men heeft het gevoel dat de fietser gebruikt wordt als levende snelheidsremmer. Automobilisten rijden gevoelsmatig niet zachter, maar toch worden de fietsers gemengd met het gemotoriseerd verkeer. Enkele ouders met schoolgaande kinderen geven aan door deze nieuwe weginrichting minder geneigd te zijn om de kinderen te fiets naar school te brengen of zelfstandig te laten gaan. Dit gaat over de kinderen van de twee basisscholen aan de Dussenstraat.

De fiets oversteekplaatsen worden wel als aandachtspunt genoemd. Deze zijn soms onvoorspelbaar door de wisselende voorrangsregelingen. Men benoemt meermaals de situatie van de fietsoversteek tussen de rotonde en de bushalte bij het Haarlemmermeer lyceum. Daar slaan veel fietsers linksaf (veelal scholieren), maar daar is de ruimte om op te stellen er niet. Tegelijk willen voetgangers ook gebruik maken van die oversteek; daar is geen oversteekmogelijkheid voor gemaakt.

Mensen wijzen vooral naar ander typen modaliteiten als boosdoeners voor de onveiligheid. Automobilisten vinden de fietsers en de scooters gevaarlijk. Zij vinden daarentegen de automobilisten weer te hard rijden. Sommige mensen benoemen de samenkomst van alle modaliteiten als probleem.

Resultaten rotonde Haarlemmermeers Lyceum
De rotonde bij het Haarlemmermeers lyceum wordt breed als verbetering tegenover de oude situatie gezien. De rotonde wordt door 54% van de respondenten als veilig bestempeld. De rotonde wordt wel nog steeds vaak genoemd als knelpunt. Hier komen veel scholieren op fietsen en scooters langs. Sommige mensen vinden de rotonde onoverzichtelijk en zeggen dat de scholieren van alle kanten komen. Anderen zeggen dat zij zich bewust zijn van de drukte en daardoor heel voorzichtig rijden waardoor zij het niet als onveilig ervaren.

In de toelichting geven 14 mensen een duidelijk positief antwoord en 8 mensen een duidelijk negatief antwoord. Daarnaast geven bewoners aan dat zij niet gewend zijn aan dit soort rotondes met veel fietsers. Veelal rijden zij enkel op rotondes waar geen fietsers aanwezig zijn. Er zijn in de buurt drie rotondes waar één- of tweerichtingsfietspaden aan zitten. Dit zal een kwestie van gewenning zijn.

Resultaten beleving
De beleving van de straat wordt door 66% als prettig ervaren en door 20% zelfs als zeer prettig.
Mensen vinden het prettig om op de FBKL te verblijven. Er is veel ruimte voor bezoekers en een grote variatie aan winkelgelegenheden wat zorgt voor prettige verblijfsplek. Er wordt wel geklaagd over veel afval na de markt. ‘s Avonds kan de sfeer grimmiger zijn door onder andere grote groepen jongeren.

De nieuwe locatie van de afvalcontainers of brengparkjes vinden mensen over het algemeen goed. Mensen benoemen dat deze zeer intensief gebruikt. Er blijft daardoor wel zwerfvuil achter. Door de wijziging van de locatie van de brengparkjes gaan auto’s niet meer midden op de weg stil gaan staan om afval te dumpen. De apotheek ter plaatse is er minder positief over. Die geeft aan dat het afval van de brengparkjes op de straat terecht kunnen komen waardoor ambulances die medicijnen leveren moeilijker bij de apotheek komen.

Resultaten bushaltes

De nieuwe bushaltes worden als positief ervaren. Van de groep respondenten vindt 70% de nieuwe bushaltes een verbetering en 12% het een verslechtering. Vooral scholieren zijn blij met de nieuwe plek aangezien deze dichter bij hun school is. De bushalte staat niet meer bij de winkels wat zorgt voor meer overzicht. Voorheen vonden alle oversteken plaats bij de winkels. Dit is nu meer verspreid over de weg. De inrichting en de oversteekplaatsen worden ook benoemd als verbeteringen, aangezien de bussen nu de in- en uitstappende reizigers voor kunnen laten zonder dat zij last hebben van inhalende auto's. De fietsstroken die achter de bushaltes langsgaan worden ook als verbeterpunt genoemd.

Men noemt de afwezigheid van bushaltes verderop in de straat wel als nadeel, omdat daardoor veel mensen een langere afstand moeten afleggen om bij deze bushalte toe komen. Dit kan het grote aantal fietsen bij de halte verklaren (men fietst naar de halte).
De meeste respondenten zijn er niet actief mee bezig dat de bussen elektrisch zijn en merken weinig verschil in geluid. Zij noemen het wel een verbetering in verband met leefbaarheid en duurzaamheid.



Figuur 13: Drukte bij fietsparkeerplaats bushalte

Resultaten parkeerplaatsen en -terreinen

De parkeerterreinen worden gezien als druk, voornamelijk tijdens de schooltijden benoemt één van de ouders. De in- en uitritten zijn eenrichtingsverkeer en de bezoekers moeten op de parkeerplaats tegen de klok in rijden. Het kwam naar voren dat het tegen de klok in rijden als onlogisch en soms verwarrend wordt gezien.

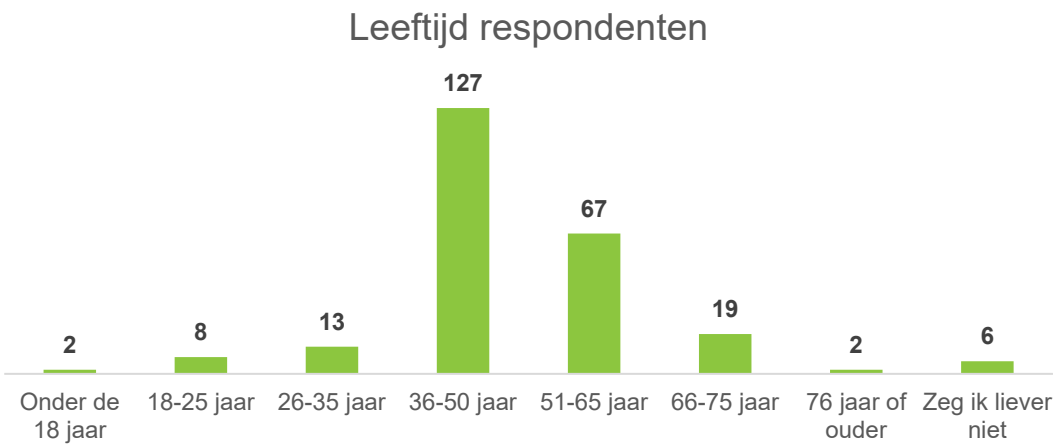
Constructie werkzaamheden

Over het algemeen is het verloop van de werkzaamheden gedurende de reconstructie goed ontvangen. "Het is vervelend maar dat kan niet anders," wordt vaak benoemd. De communicatie hierover vanuit de gemeente is ook door 75% van de respondenten als positief ervaren. 12% vond de informatie daarentegen niet goed. Respondenten benoemen wel dat de werkzaamheden erg lang hebben geduurd. De bouwapp wordt niet vaak herkend. Slechts twee respondenten geven aan deze te kennen. Zij waarderen de app positief. De app gaf duidelijke informatie die wel soms wat achter liep.

2.3.2 Online enquête

De online enquête is verspreid via sociale media van de gemeente en de klankbordgroep. De klankbordgroep die betrokken was bij het participatieproces bestond uit bewoners en organisaties (scholen, winkelcentrum) in de directe omgeving. Wij hebben ook gezien dat de enquête is verspreid in bewonersgroepen op Facebook. De enquête heeft uitgestaan van 22-10-2021 t/m 3-11-2021. De vragen zijn te vinden in bijlage 4.

In totaal hebben **245** respondenten meegedaan aan de enquête. Zoals te zien in onderstaande grafiek 52% van de respondenten tussen de 36 en 50 jaar. De tweede grootste groep is tussen 51 en 65 jaar met 27%. De jongeren en jongvolwassenen komen weinig aan bod bij deze enquête. Zij vormen bij elkaar minder dan 13% van de respondenten.



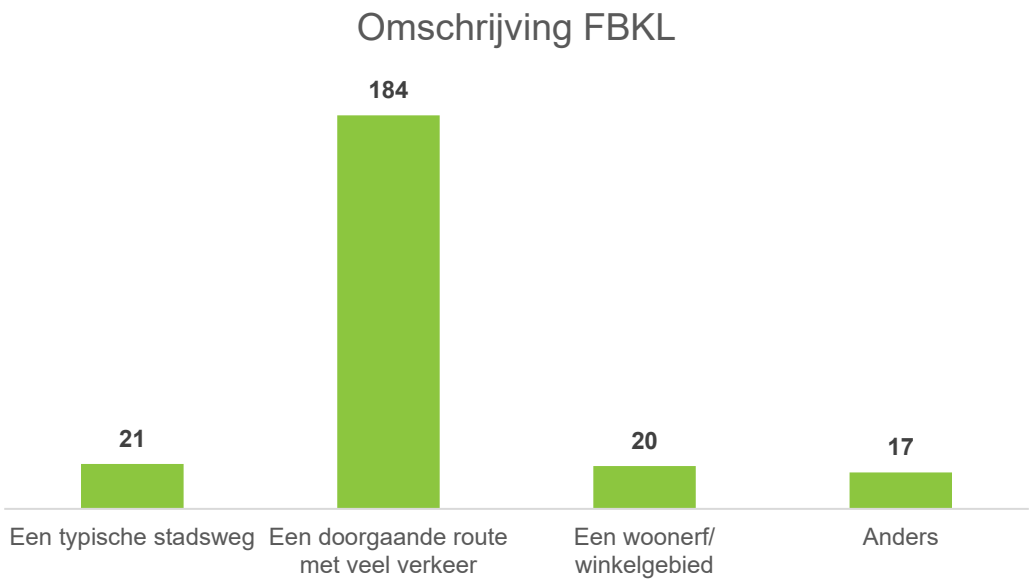
Figuur 14: Leeftijden online enquête (n=245)

Van de respondenten is 64% vrouw, 33% man en 3% zegt het liever niet. De respondenten geven de volgende redenen voor hun bezoek aan de FBKL als de belangrijkste:

- 58% woont op de FBKL of in de buurt
- 8% komt op de FBKL voor hun werk
- 57% komt op de FBKL voor het winkelen of hun boodschappen
- 17% komt op de FBKL voor hun school

Van de respondenten koos 8% geen antwoord uit de genoemde categorieën, maar koos voor de mogelijkheid ‘overige’. Dit was voornamelijk om aan te geven dat men de FBKL gebruikt als doorgaande route.

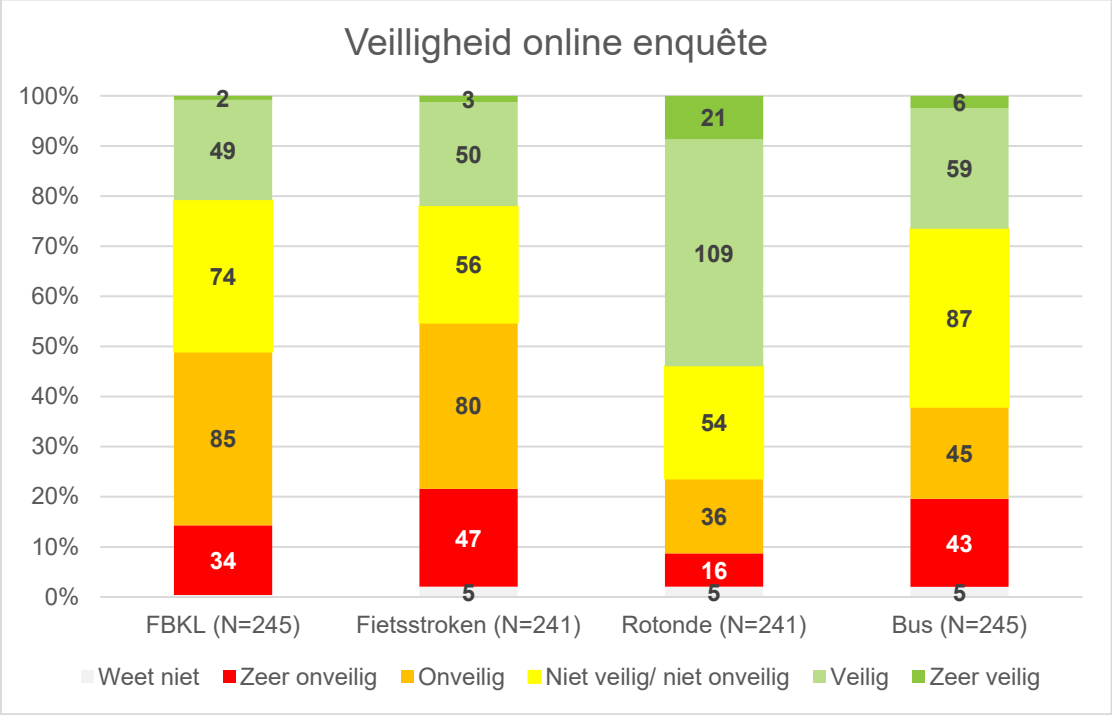
In onderstaande grafiek is te zien hoe de respondenten de FBKL ervaren. De meerderheid vindt deze weg een doorgaande route met veel verkeer. Het is voor deze weggebruikers dus niet duidelijk dat dit een woonerf of winkelgebied is. De meest genoemde reden hiervoor is het vele verkeer. De optie “anders” is 17 keer gekozen. De toelichting is dat deze straat een combinatie is van een woonerf en een doorgaande route. Dit komt overeen met de resultaten van de straatinterviews.



Figuur 15: Omschrijving FBKL (n=242)

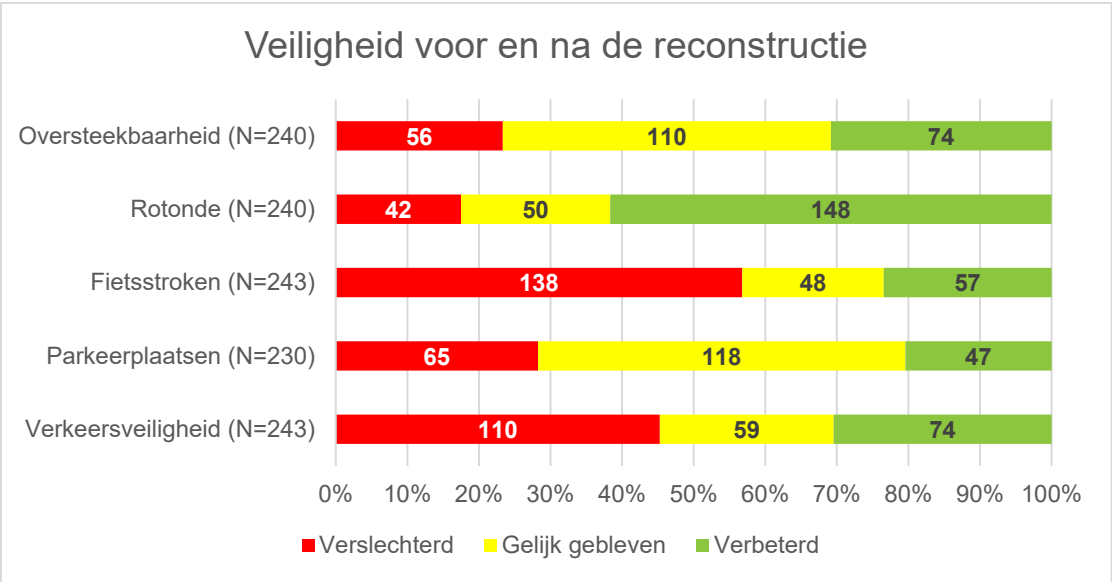
Resultaten veiligheid FBKL

Online zijn mensen minder positief over de FBKL dan op straat. Slechts 21% van de respondenten ziet de gehele straat als (zeer) veilig. De fietsstroken en de aanwezigheid van de bus worden ook negatief ervaren. De fietsstroken, rotonde, en bus worden in volgende pagina's verder toegelicht.



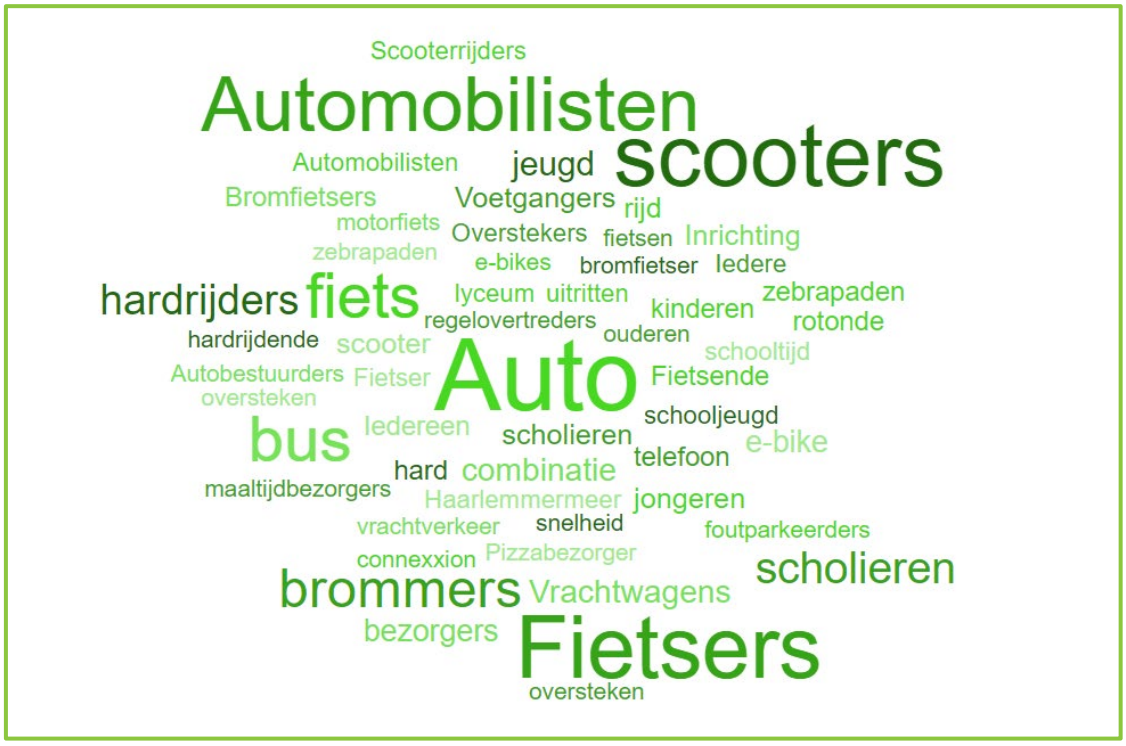
Figuur 16: Beoordeling veiligheid Fanny Blankers-Koenlaan

De vervolgvraag of de situatie verbeterd is laat hetzelfde resultaat zien als de objectieve veiligheidsvraag. De rotonde is verbeterd maar van veel andere delen van FBKL vindt men de situatie niet verbeterd. De oversteekbaarheid laat ook een neutraal/positief beeld zien.



Figuur 17: Beoordeling veiligheid ten opzichte van vorige situatie

Er worden veel verschillende typen verkeersdeelnemers genoemd als veroorzaker van onveiligheid, zoals te zien in onderstaande woord-wolk. De auto en fiets worden het meest genoemd gevolgd door de bussen en de scooters. Scholieren komen ook regelmatig aan bod.



Figuur 18: Woord wolk veroorzakers verkeersonveiligheid

Dit laat zien dat er een grote variatie van verkeersdeelnemers is die elk een eigen belang hebben en zich ergeren aan andere groepen. De automobilisten wordt verweten dat zij te hard rijden en geen voorrang geven bij de zebrapaden. De fietsers en scooters zouden te onvoorspelbaar zijn en hun eigen plan trekken.

Resultaten oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid wordt door 33% als (zeer) veilig beoordeeld. 30% ziet de oversteekbaarheid als (zeer) onveilig. **De ervaring hiervan verschilt dus.** In de toelichting op het antwoord wordt vooral verwezen naar het feit dat voetgangers overal op de straat oversteken. Ze gebruiken volgens de respondenten de oversteekplaatsen maar weinig. De oversteekplaatsen zelf worden wel als veilig gezien. Fietsers geven aan dat ze soms links over moeten steken naar bijvoorbeeld het Heusdenpad. Hierdoor kunnen zij moeilijk achter zich kijken. Automobilisten benoemen dat zij het onoverzichtelijk vinden aangezien voetgangers overal oversteken en fietsers laat tot niet aangeven als zij over willen steken.

Resultaten fietsstroken

De fietsstroken worden overwegend negatief beoordeeld. ‘Slechts’ 22% noemt deze veilig; 57% van de respondenten geeft aan dat de fietsstroken slechter zijn dan in de situatie voor de reconstructie. Mensen vinden het onveilig dat er geen vrij liggende fietspaden meer zijn. Het hoge aandeel scholieren en kleine kinderen wordt ook als aandachtspunt genoemd. De scholieren fietsen vaak in groepen wat veel ruimte in neemt. De kleine kinderen vertonen onvoorspelbaar gedrag waardoor andere verkeersdeelnemers dit als niet veilig ervaren.

Dan wordt ook een connectie tussen de fietsstroken en de oversteekbaarheid genoemd. Fietsers geven aan dat zij moeten opstellen op de fietsstroken als zij de weg willen oversteken. Dat voelt niet veilig als er auto- en busverkeer dicht langs de fietsers rijdt.

Resultaten rotonde Haarlemmermeers Lyceum
De rotonde bij het Haarlemmermeers Lyceum komt het meest positief uit de online enquête met 54% (zeer) veilig. **Op de vraag of de rotonde is verbeterd geeft 62% aan dat dit het geval is.** Van de respondenten vindt 18% de situatie verslechterd.

De situatie is overzichtelijker volgens de respondenten. Er wordt wel veel tegen de richting in gereden door scholieren, maar de situatie is beter dan de T-splitsing voor de reconstructie. Bij de T-splitsing werd overal overgestoken en daar zit nu meer structuur in. Er is nu een duidelijke plek voor de fietsers ondanks dat deze veel tegen de richting in fietsen. Dit komt overeen met de resultaten van de straatinterviews. Eén bewoner benoemt dat op het kruispunt te veel ongelukken gebeurde. Dit lijkt nu verminderd.

Resultaten beleving
Het verblijfsgebied wordt positief beoordeeld met 56% (zeer) prettig en 11% (zeer) onprettig. Het vele groen dat nu aanwezig is en de ruime vormgeving van de weg worden als positieve punten genoemd. De rommel en hangjongeren in de avond worden als negatieve punten benoemd. De respondenten vinden de omgeving licht verbeterd, 28% geeft aan dat de situatie verbeterd is en 16% vindt de situatie minder goed.
Er zijn mensen die last hebben van geluidsoverlast. 11% geeft aan vaak last te hebben van geluidsoverlast. Dit zijn 27 mensen uit onze steekproef van 245 respondenten; een duidelijke minderheid, maar toch genoeg om mogelijk nader onderzoek naar te doen. Van deze 27 respondenten zijn 19 omwonenden. Geluidsoverlast kan immers het woonplezier sterk in negatieve zin beïnvloeden. Vooral de scooters worden gezien als veroorzakers van geluidsoverlast als mensen er last van hebben.

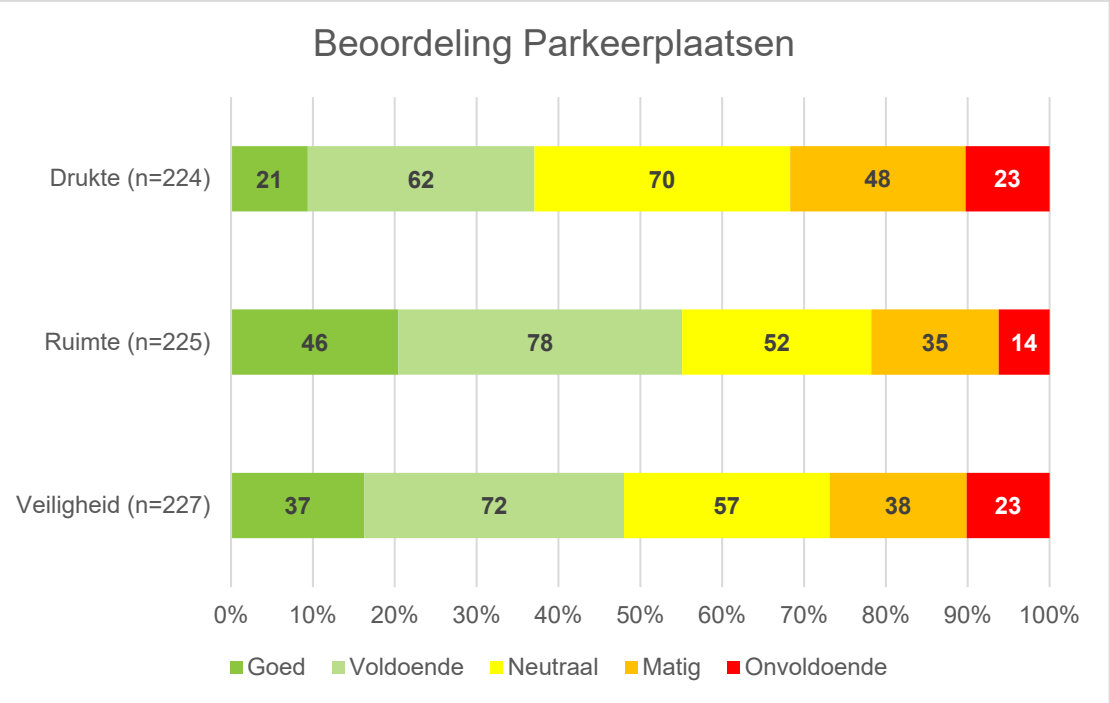
De nieuwe locatie van de brengparkjes wordt met 65% gezien als een verbetering. Bij de toelichting wordt genoemd dat mensen er niet veel mee bezig zijn. Er wordt af en toe genoemd dat er inderdaad minder auto's langs de weg stil staan. Er wordt wel veel geklaagd over de rommel bij de breng parkjes. Ook hier zijn weinig verschillen met de resultaten van de straatinterviews.

Resultaten bussen
27% ervaart de aanwezigheid van de bussen als (zeer) veilig. De combinatie van bussen met de fietsstroken wordt vooral genoemd als probleem. Het sentiment dat de bus niet op de FBKL hoort komt ook naar voren. Mensen vinden de situatie op de FBKL te druk om bussen doorheen te laten rijden. Zij benoemen de route over de gehele Deltaweg en Nieuwe Molenaarslaan als alternatief. Bij de bushaltes zelf wordt het inhalen door middel van spookrijden benoemt als onveilig.

De nieuwe locatie van de bushaltes wordt wel positief ontvangen. De nieuwe locatie wordt door 48% van de respondenten als verbetering gezien en door 20% als verslechtering. Er zijn minder opstoppingen bij de winkels, en geen files meer bij de uitritten. De vormgeving wordt ook positief ervaren. Er zijn wel een paar negatieve punten. Gehaaste buspassagiers rennen soms onoplettend naar de bushaltes over het fietspad. Automobilisten vinden het vervelend dat zij moeten wachten op de bussen als deze stil staan.

Resultaten parkeerplaatsen en -terreinen
De respondenten hebben de parkeerplaatsen en -terreinen beoordeeld op drukte, ruimte, en veiligheid. De resultaten zijn in figuur 19 te zien. De ruimte scoort het meest positief met 54%. De drukte en

veiligheid scoren minder goed met 37% en 48%. **De kwaliteit van de parkeerplaatsen zijn licht verslechterd volgens de respondenten**. Dit zegt 28%, tegenover 20% die beweert dat de parkeerplaatsen verbeterd zijn. Dan is er een groep van 52% die zegt dat de situatie gelijk gebleven is. Dit laat zien dat er onderling geen overduidelijke mening naar voren komt over de parkeerplaatsen.



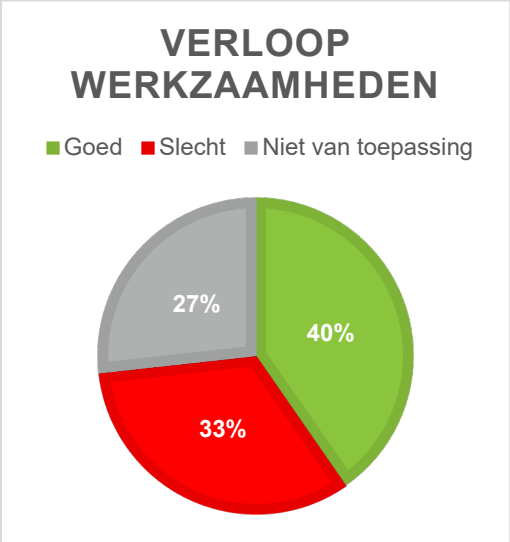
Figuur 19: Beoordeling parkeerplaatsen en -terreinen

Als toelichting wordt de uitrit bij de Albert Heijn veel genoemd. Hier is slecht zicht door geparkeerde auto's. **De in- en uitritten zelf worden als verbetering gezien aangezien deze nu een aangegeven richting hebben**. Hierbij wordt wel genoemd dat niet iedereen door heeft dat het éénrichtingsverkeer is. Eén respondent zegt: *"Het winkelende publiek snapt er af en toe nog niets van waar ze de parkeerplaatsen op en af moeten gaan wat dagelijks voor veel onbegrip zorgt."*

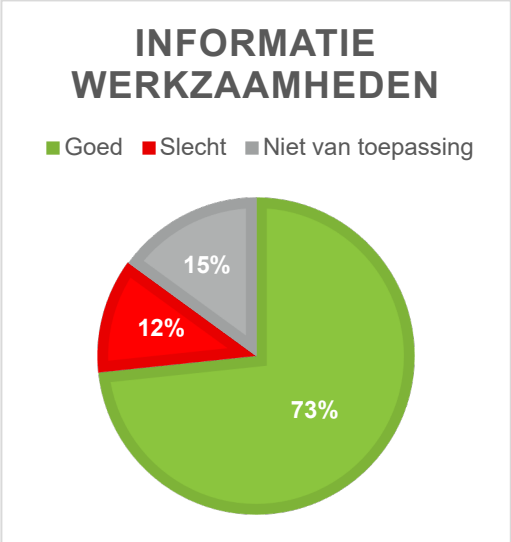
Resultaten constructie werkzaamheden

Het verloop van de werkzaamheden is over het algemeen als licht positief beoordeeld. Zie figuur 20. De werkzaamheden zelf worden gezien als niet prettig maar noodzakelijk. Er wordt wel veel geklaagd over de duur van de werkzaamheden. Het duurde erg lang volgens de omwonenden.

Mensen geven aan dat zij veel moesten omrijden wat voor ontstoppingen zorgde bij de Molenaarslaan. Bewoners van de Meeuwenstraat en de Biesheuvelstraat geven aan veel last van drukte gehad te hebben. Ook de winkels waren met de auto slecht bereikbaar. Mensen geven aan in deze periode veel met de fiets of lopend zijn gaan winkelen.



Figuur 20: Ervaring informatie werkzaamheden (N=240)



Figuur 21: Ervaring verloop werkzaamheden (N=243)

De informatievoorziening wordt als zeer positief ervaren. In figuur 21 geeft 73% aan dat de informatievoorziening als goed is ervaren. Dit was ook te horen bij de straatinterviews. De mensen die het minder goed vonden geven aan niet duidelijk te hebben wel deel van de FBKL op welk moment werd afgesloten. De rest geeft aan een brief te hebben gekregen en aan de hand van straat borden duidelijke informatie te hebben ontvangen.
Met de Bouwapp is 26% bekend. De informatie die hierin stond werd als duidelijk ervaren maar kwam soms aan de late kant.

2.3.3 Interviews buschauffeurs

We hebben twee telefonische diepte-interviews afgenomen bij buschauffeurs die regelmatig over lijn 341 rijden. Dit is de lijn die over de FBKL gaat. Deze gesprekken vonden plaats op 21 en 22 oktober 2021. Bij deze interviews is met name gevraagd naar hun beleving van de FBKL.

De verslagen van de interviews met deze zijn integraal opgenomen in bijlage 2. Hieronder volgen de hoofdpunten.

- Ruimte voor de bus
- Oversteekbaarheid
- Fietsgedrag
- Bushaltes

Ruimte voor de bus
De buschauffeurs geven aan dat er voldoende ruimte is voor de bus op de FBKL. Zij rijden rustig en hoeven niet vaak de fietsstroken te gebruiken. Bij de oude situatie was het nog krap en konden twee grote voertuigen eigenlijk niet elkaar passeren. Dat is nu verbeterd.

De buschauffeurs ervaren het niet als hinderlijk dat de fietsers nu op de weg rijden. Zij zeggen rustig achter de fietsers te rijden als het moet en benoemen dat dit niet uitzonderlijk is in vergelijking met andere verkeerssituaties. Daarbij vinden de buschauffeurs dat de aanwezigheid van fietsers op de weg een duidelijk signaal geeft aan andere weggebruikers dat zij hun snelheid moeten verminderen.

Oversteekbaarheid
Over het algemeen is de het duidelijk waar mensen kunnen oversteken. De buschauffeurs zitten wat hoger waardoor zij veel overzicht hebben. Soms staan er bestelbusjes in de weg maar dat is ook een kwestie van opletten. Het is duidelijk dat dit winkelgebied is waardoor de oplettendheid hoger is dan op een doorgaande weg. Beide chauffeurs geven aan dat het prettig zou zijn als er knipperlampjes in de weg zouden zitten bij oversteekplaatsen, die aangaan als er mensen aan komen. Vooral s 'avonds zou dit prettig zijn, ook voor andere weggebruikers.

De uitritten worden regelmatig als aandachtpunt genoemd. Auto's proberen toch snel voor de bus uit te komen en raken soms bijna fietsers omdat ze te gehaast zijn.

Fietsgedrag
De fietsers fietsen soms wel met veel naast elkaar of trekken hun eigen plan met oversteken. De chauffeurs geven aan dat dit op meer wegen gebeurt en dat zij hier alert op zijn. Dit is volgens hun dus geen specifiek probleem voor de FBKL.

Bushaltes
De nieuwe locatie maakt voor hen weinig tot geen verschil. Voor sommige reizigers is dit prettiger en voor andere iets minder maar zij horen geen echte klachten van buspassagiers. Beide chauffeurs zijn zeer tevreden over de nieuwe inrichting van de bushalte. Zij kunnen nu zelf uitstappende reizigers voorrang geven bij het zebrapad omdat auto's niet meer kunnen inhalen. Dit maakt het een stuk veiliger dan de vorige situatie. Een chauffeur benoemt wel dat hij de hokjes bij regen wat krap vindt.

De buschauffeurs zijn over het algemeen tevreden over de nieuwe inrichting van de bushalte en vinden het in vergelijking met de vorige situatie een verbetering.

3. Conclusies en aanbevelingen



In dit hoofdstuk beschrijven we de belangrijkste conclusies op basis van de uitkosten van deze evaluatie. Daarna formuleren we aanbevelingen om knelpunten in de huidige situatie op te lossen.

3.1 CONCLUSIES

Algemene situatie
De nieuwe inrichting heeft gepoogd een balans te vinden tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De toevoeging van klinkers en fietsstroken zijn bedoeld om de snelheid van het autoverkeer te matigen. Wij hebben op basis van onze observaties en ervaring begrip voor deze balans. De aanwezigheid van het vele (zware) verkeer maakt het lastig om een erftoegangsweg inrichting toe te passen omdat de weg dan te smal ingericht wordt om het langzame verkeer samen met zware verkeer op dezelfde weg te plaatsen. Hierbij worden niet strak de regels van duurzaam veilig gevolgd maar wij denken dat hier de genomen flexibiliteit nodig is.

De toevoeging van klinkers en fietsstroken stralen uit dat er niet te hard gereden moet worden. De start van 30 zone komt daarentegen wel raar over. Deze begint aan de westkant na de brug en aan de oostkant voor de rotonde bij het Haarlemmermeer Lyceum. De automobilist rijdt van de oost- en westkant eerst over asfalt waardoor zij nog hard over een 30 weg kunnen rijden. Deze hogere snelheid wordt meegenomen als de klinkers beginnen. De omgeving heeft een duidelijke uitstraling van woon- en winkelgebied, al zorgt het vele verkeer er wel voor dat mensen het vaak als doorgaande route bestempelen.

De snelheid is duidelijk lager geworden in vergelijking met 2017 en 2018. Toen was de V85 snelheid rond de 46km/u. Deze ligt nu rond de 39km/u. De nieuwe inrichting werkt dus wel meer remmend op de snelheid dan de oude situatie ondanks meer flexibele inrichting.

Fietsstroken
De fietsstroken hebben een remmende werking op het autoverkeer. Dit is ook duidelijk voor de omwonenden en bezoekers. De meningen hierover zijn echter verdeeld. Sommigen vinden het effect van de fietsstroken positief, anderen vinden het te druk om fietsers op de autoweg te laten rijden. Vooral de ouders van (kleine) kinderen maken zich hier druk om aangezien kinderen veel onvoorspelbaar gedrag kunnen vertonen. De buschauffeurs geven aan geen probleem te hebben met de fietsstroken. Zij letten op en benoemen dat deze situatie in andere straten ook voor komt.

Rotonde Haarlemmermeer Lyceum
Rondom het Haarlemmermeer Lyceum is het vaak druk. De tellingen laten zien dat het vooral in de ochtendspits erg druk is. De lesuren eindigen verspreid over de middag, waardoor de scholieren ook verspreid over de middag vertrekken. Bij de straatinterviews en enquête geven mensen aan dat dit een punt is wat veel aandacht vraagt van de automobilist om veilig overheen te rijden.

De rotonde wordt wel breed gezien als een verbetering ten opzichte van de T-splitsing voor de reconstructie.

Oversteken
Het oversteken van de weg door voetgangers en fietsers wordt als een aandachtspunt benoemd. De meningen zijn hierover wel verdeeld. Er wordt in principe ‘langs de hele weg’ door voetgangers en fietsers overgestoken, dus niet alleen op de plaatsen die hiervoor bedoeld zijn. Sommigen geven aan dat dit onoverzichtelijk is terwijl anderen aangeven dat dit bij de inrichting van de weg hoort. De voorrangsregeling verschilt per oversteek, wat wel verwarrend is voor weggebruikers. Bij de rotondes moeten automobilisten voorrang geven terwijl zij een paar meter verderop zelf in de voorrang zitten.

Daarbij komt dat bij de omliggende 50 km/u wegen het langzame verkeer in de voorrang zit. Aangezien zij nu gewend zijn om fietsers en voetgangers voorrang te geven is het verwarrend als zij op de FBKL voorrang kunnen nemen. Dit wordt versterkt door het feit dat normaal gesproken automobilisten voorrang hebben op een gebiedsontsluitingsweg hebben dit niet hebben op een erftoegangsweg.

De locatie van de zebrapaden zijn soms niet optimaal gesitueerd. Ze sluiten bijvoorbeeld niet aan bij de voetpaden langs de winkels. Hierdoor worden mensen aangemoedigd ergens anders over te steken.

De verlichting bij de vluchteilanden wordt soms als ‘matig’ omschreven. Er wordt regelmatig gevraagd naar betere verlichting (sensorlampen in de weg).

Bushaltes
De nieuwe bushaltes worden over het algemeen als positief ervaren. De nieuwe locatie wordt ook positief beoordeeld. De meeste mensen hebben geen voorkeur ten opzichte van de oude locatie, maar scholieren vinden de huidige situatie prettiger aangezien dit dichter bij hun school is. De inrichting van de nieuwe bushaltes wordt ook als positief ervaren. Buschauffeurs kunnen de uitstappende reizigers voorrang bieden zonder dat deze door inhalende auto’s worden afgesneden. Aandachtspunt: Automobilisten halen stilstaande bussen met enige regelmaat in door aan de andere kant van de wegscheiding te rijden.

Tijdens de gesprekken is wel een aantal keer genoemd dat mensen niet snappen waarom de lijn 341 over de FBKL gaat. Respondenten benoemen dat een busroute over de Deltaweg en Nieuwe Molenaarslaan logischer zou zijn en de wijk meer zou ontsluiten.

Parkeerplaatsen
Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerplaatsen langs de FBKL vol staan gedurende de hele dag. De *parkeerterreinen* zijn minder druk. Toch wordt In de gesprekken wel vaak genoemd dat deze te vol staan. Het betreft dan waarschijnlijk pieken tijdens de haal- en breng tijden van de basisscholen. Uit de online enquête komt niet naar voren dat de parkeerterreinen (te) vol staan.

Brengparkjes
De nieuwe locatie van de Brengparkjes wordt over het algemeen als positief ervaren. Er staan geen auto’s meer stil op de FBKL. Er wordt wel veel geklaagd over zwerfafval aangezien deze afvalcontainers zeer intensief worden gebruikt. De apotheek die voor de brengparkjes ligt stelt zelfs dat de weg door de rommel voor ambulances soms verspert kan worden.

Overzicht belevingsonderzoek

In onderstaande tabel staat een totaaloverzicht van het belevingsonderzoek. De plus geeft aan dat de respondenten het een verbetering vinden. De min geeft een verslechtering aan. De nul staat voor neutraal. Bij de buschauffeurs is met kleuren gewerkt aangezien dit twee gesprekken waren.

Tabel 4: Resultaten belevingsonderzoek

AANPASSINGEN NA RECONSTRUCTIE	ENQUÊTE			STRAAT-INTERVIEWS			BUS-CHAUFFEURS
	+	-	0	+	-	0	
Fietsstroken	23%	57%	20%	54%	21%	23%	
Oversteekplaatsen*	31%	23%	46%	0%	19%	81%	
Bushaltes	48%	20%	32%	71%	12%	17%	
Rotonde Haarlemmermeer Lyceum	62%	18%	20%	62%	25%	13%	
Parkeerplaatsen	20%	28%	52%	7%	21%	72%	N.v.t.
Haal- en breng parkjes	65%	29%	7%	3%	4%	93%	N.v.t.

*is niet expliciet naar gevraagd in de straat interviews. Data is gehaald uit toelichting op andere vragen.

Ondanks de matige veiligheidsscores worden de verschillende onderdelen of neutraal of als lichte verbetering gezien. De fietsstroken worden het meest gezien als een verslechtering. Het is wel opvallend dat deze in de straatinterviews als verbetering worden gezien. Het zou kunnen dat in deze gesprekken meer ruimte voor nuance was. De parkeerplaatsen worden ook over het algemeen negatief gezien maar hier is een groot neutraal aandeel. De rotonde worden in de enquête en straatinterviews gezien als een verbetering.

3.2 AANBEVELINGEN EN ADVIES

Hier staan de adviezen die wij voorstellen voor de FBKL. Deze zijn onderverdeeld in grotere werkzaamheden en quick wins.

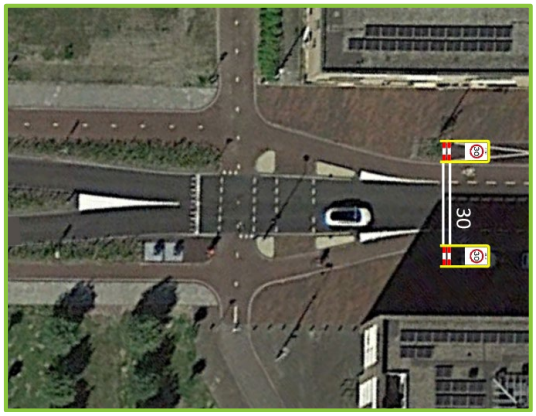
3.2.1 Adviezen optimalisatie inrichting FBKL

De inrichting voldoet niet aan de CROW richtlijnen van een erftoegangsweg. Het is naar onze mening wel nodig om in deze situatie de nodige flexibiliteit te pakken. Het is wel goed om er bewust van te zijn dat deze inrichting meer overeenkomt met een gebieds-ontsluitingsweg. Dit kan ervoor zorgen dat weggebruikers de situatie moeilijker begrijpen.

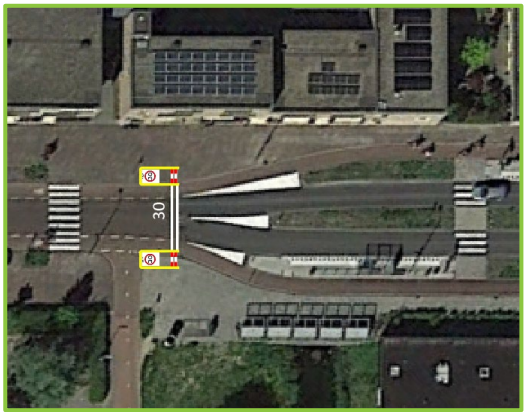
Op dit moment is de plaats van de 30 km zone onlogisch. Er is na het betreden van deze zone nog een gedeelte asfalt waar de auto in de voorrang zit in plaats van de fietser. Daarbij komt ook nog dat grote rotondes niet gebruikelijk zijn in een 30 km zone.

Het zou logischer zijn deze te starten bij de start van de klinkerbestrating. Hierbij is een duidelijkere poortconstructie wenselijk. Deze zien we als volgt vormgegeven: aan beide zijden van de weg worden 30 km borden geplaatst, aan de zijkant van de weg wordt een taps toelopende witte streep aangebracht en op het wegdek wordt ‘30’ geschilderd. Onze aanbevolen locaties zijn te zien in figuren 22, 23, en 24.

In figuur 22 staat de aanbevolen locatie voor de 30 zone aan de kant van de Deltaweg. Figuur 23 laat de aanbevolen locatie zien aan de kant van de bushaltes. Figuur 26 op de volgende pagina laat onze aanbevolen situatie op de rotonde zien met een nieuwe locatie voor de ingang van de 30 zone.

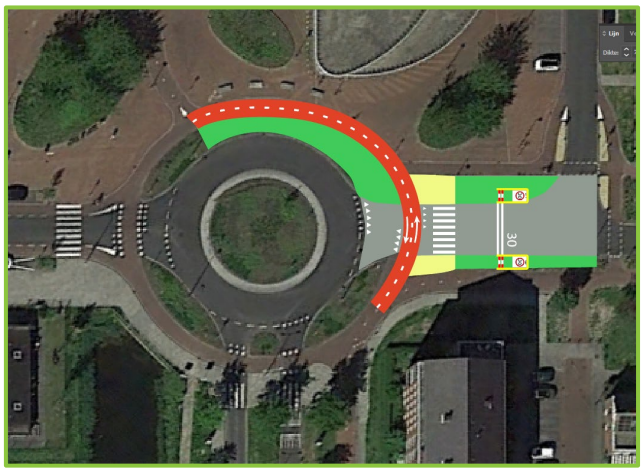


Figuur 22: Locatie 30 zone westzijde FBKL



Figuur 23: Locatie 30 zone oostzijde FBKL

Voor het Haarlemmermeer Lyceum zou het veiliger zijn om de oost tak van de rotonde in te richten voor tweerichtings fietsverkeer. De fietsoversteek naast de rotonde kan dan vervallen. Hierdoor wordt het aantal punten waar specifieke aandacht van de verkeersdeelnemers wordt gevraagd verlaagd. Dan moet het fietspad wel iets verder van de rotonde worden aangelegd. De combinatie van deze aanpassingen leidt tot een inrichting zoals weergegeven in figuur 26.



Figuur 24: Implementatie tweerichtingsfietspad rotonde Haarlemmermeer Lyceum en toepassing poortconstructie (eigen illustratie)

3.2.2 Quick wins op basis van schouw

De fietsenstalling bij de bushalte staat zeer vol. Wij raden aan om meer fietsparkeercapaciteit toe te voegen bij de bushalte. Het is ook een optie om de fietsenstallingen alleen voor busreizigers beschikbaar te maken.

Wij raden ook aan om straatlampjes te plaatsen bij de voetgangersoversteekplaatsen. Dit past in het verwachtingspatroon van de weggebruikers, aangezien de aanliggende wegen ook gebruik maken van deze lampjes bij de oversteekplaatsen voor het langzame verkeer.



Figuur 25: Straat verlichting oversteek Dalweg in Soest (Google maps)

Het plaatsen van pijlen op het fietspad is ook toe te passen bij het Haarlemmermeer Lyceum als het besluit valt om hier ook een tweerichtingsfietspad toe te passen.



Figuur 26: Rotonde Bundersweg/Populierlaan in Veghel (Google earth pro)

Figuur 27: Implementatie tweerichtingsfietspad rotonde Haarlemmermeer Lyceum en toepassing poortconstructie (eigen illustratie)

3.2.3 Aanvullende mogelijke maatregelen op basis van het belevingsonderzoek

Bescherming fietsende schoolkinderen

Als veel ouders hun kinderen met de auto naar school brengen in plaats van de fiets, kan dit leiden tot (een gevoel van) onveiligheid tijdens de haal- en brenguren. We kregen signalen dat door de herinrichting (met name de fietsstroken op de weg) een reden kan zijn om de kinderen minder met de fiets te laten gaan. Ons onderzoek geeft geen inzicht in hoe groot deze problematiek is en of dit ook daadwerkelijk tot meer autobewegingen leidt. Het is raadzaam dit nader te onderzoeken. Daaruit kunnen – afhankelijk van de ernst - dan maatregelen voortvloeien om fietsers extra te beschermen (attentie verhogende borden, meer handhaving tijdens de haal- en brenguren, meer snelheid remmende maatregelen, met in het meest extreme geval het creëren van vrij liggende fietspaden),

Bouw-app

Betere en tijdige promotie van de Bouw-app bij hernieuwd gebruik. De mensen ervaren de app positief, maar te weinig weten er van.

Geluidsoverlast

In onze steekproef geven 27 mensen aan dat zij last hebben van geluidsoverlast. Ons onderzoek was hier niet specifiek op gericht, maar dit aantal nodigt uit tot nadere verdieping. Nader onderzoek naar de exacte aard, de locaties en omvang hiervan is aan te raden.

Rommel

Er wordt veel geklaagd over de rommel bij de brengparkjes. Deze worden intensief gebruikt en containers zitten vaak vol. Maak deze vaker leeg en zorg voor betere communicatie over en handhaving bij ongewenst gebruik (naast containers dumpen van afval). Het parkeerterrein kent na de markt ook veel zwerfafval. Ook hier geldt: beter communicatie en mogelijk handhaving.

Voorrangsregels

De voorrangsregels worden door respondenten als verwarrend gezien. Wij raden aan om op diverse punten dezelfde voorrangsregels te hanteren. Met ons eerdere advies van het verleggen van de 30km zone (zie aldaar) zou ook meteen aan meer uniforme voorrangsregels tegemoet worden gekomen.

Verlichting

De verlichting wordt door sommigen als sober gezien. Dit kan verbeterd worden met (betere) straatverlichting ter hoogte van de oversteekplaatsen. Er heeft al verbetering van de verlichting plaatsgehad, maar er zijn dus nog steeds klachten over.

Bijlage 1 Bronnen media-analyse

https://xtntexperts.sharepoint.com/sites/273-154GemHaarlemmermeerEvaluatieFannyBlankersKoenlaan/Gedeelde%20documenten/Werkbestanden/2%20Achtergronddocumenten/TPBF7485R001F01%20HOV%20door%20FBK-laan%20Hoofddorp%20-%20eindrapportage.pdf?CT=1631776029828&OR=ItemsView
Veiligheidsaudit oude situatie FBKL van RHDHV

https://xtntexperts.sharepoint.com/sites/273-154GemHaarlemmermeerEvaluatieFannyBlankersKoenlaan/Gedeelde%20documenten/Werkbestanden/2%20Achtergronddocumenten/TPBF7485R002F01%20Inrichtingsontwerp%20FBK-laan%20Hoofddorp%20eindrapport.pdf?CT=1631776033422&OR=ItemsView
Herontwerp rapport van RHDHV

https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20191112_61451147?utm_source=google&utm_medium=organic
Lokaal nieuwsbericht over aankondiging werkzaamheden. Komt ook een stukje proces in voor.

https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20190711_54847721?utm_source=google&utm_medium=organic
Lokaal nieuwsbericht over verplaatsing buslijn 341.

https://haarlemmermeergemeente.nl/hoofddorp-zuid/herinrichten-fanny-blankers-koenlaan
Officiële publicatie van de gemeente over de herinrichting van de FBKL. Zit veel overlap in met de rapporten van RHDHV.

https://nl-nl.facebook.com/pg/VeiligenBereikbaar/posts/
Facebook groep die kritisch is op de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de wijk.

Bijlage 2 Gesprekken buschauffeurs

GESPREK BUSCHAUFFEUR 1

Datum 21 - 10 - 2021
Tijd 16:30 - 17:00

Aanwezig : Buschauffeur 1 / Connexxion
: Bats Nuismer / XTNT

Vragen

Wie bent u en wat doet u in uw werk?
Ik ben buschauffeur bij Connexxion die over de lijn 341 rijdt. Deze lijn komt onder andere over de FBKL.

De FBKL is onlangs gereconstrueerd. De weg heeft een andere indeling en uitstraling gekregen en de bushalte is verplaatst. Bent u van deze veranderingen op de hoogte?
Ja

Wat vindt u van de verkeersveiligheid op de FBKL in vergelijking met de situatie voor de herinrichting?
De verkeersveiligheid iets verbeterd. De weg is breder geworden. Bij de oude situatie was het soms krap. Zeker als er meerdere grote voertuigen, denk aan bestelbusjes, langs elkaar moesten werd soms spannend. De bestelscooters kunnen soms nog wel onvoorspelbaar gedrag vertonen.

Wat vindt u van de ruimte voor de bus op de FBKL in vergelijking met de situatie voor de herinrichting?
Lekker ruim voor mij als bus. Ik hoef de fietsstroken niet per se te gebruiken om genoeg ruimte te hebben. Ik rij gewoon achter de fietsers aan. Dit hoort er bij als buschauffeur en is niet per se anders op deze straat dan op andere wegen.

Wat vindt u van de oversteekbaarheid op de FBKL in vergelijking met de situatie voor de herinrichting?
Overzichtelijk, soms lastig met stil staande bestelwagen maar is gewoon even opletten. Mensen hebben haast en willen snel oversteken maar is overal zo, dus daar kan ik rekening mee houden. Misschien een suggestie zijn van die knipperlampjes bij oversteekpunten als er mensen aankomen. Bij mij in de wijk werkt dit ook. Licht kan iets beter maar is ook een kwestie van opletten.

Wat vindt u van het gedrag van fietsers op de FBKL in vergelijking met de situatie voor de herinrichting?
Fietsers fietsen veel naast elkaar, gebeurd overal dus houd ik rekening mee.

Wat vindt u van de nieuwe locaties van de bushaltes op de FBKL?
Ik merk daar niks van. Passagiers klagen ook niet tegen mij.

Wat vindt u van de inrichting van de nieuwe bushaltes op de FBKL?
Verkeer moet wel achter je blijven wachten, scooters en soms auto's rijden hierdoor spook. Dit was vroeger echter ook zo. Hierdoor moet je wel eens uit kijken voor de bushalte of er niet iemand op jouw rijstrook rijdt. Nieuwe inrichting is wel meer afgebakend. Ik kan overstekende mensen zelf voorrang geven wat ik erg prettig vindt.

Als u als buschauffeur de FBKL vergelijkt met andere straten op uw route, vallen u dan nog in het bijzonder dingen op?
Tijdens schooltijden heel veel drukte bij school in het midden van de FBKL. Je komt er dan niet door met de bus. Haal- en breng ouders staan vaak stil op de weg of zijn gehaast. Misschien kan zichtbare handhaving hierbij helpen. Die hoeven niet in te grijpen maar als mensen het idee krijgen dat ze in de gaten gehouden worden zullen ze misschien wat meer de regels volgen.

Mensen die winkelcentrum verlaten gooien wel eens auto er snel voor. Fietsers moeten hierdoor uitwijken en dat kan wel eens gevaarlijk worden. Misschien is het een idee om hier een stopbord te plaatsen. Ik denk niet dat iedereen zich hier aan zal houden maar kan het kan helpen.

GESPREK BUSCHAUFFEUR 2

Datum 22 - 10 - 2021
Tijd 11:30 - 12:00

Aanwezig : Buschauffeur 2 / Connexxion
: Bats Nuismer / XTNT

Vragen

Wie bent u en wat doet u in uw werk?
Ik ben buschauffeur bij Connexxion. Ik rij onder andere over lijn 341 die over de FBKL gaat.

De FBKL is onlangs gereconstrueerd. De weg heeft een andere indeling en uitstraling gekregen en de bushalte is verplaatst. Bent u van deze veranderingen op de hoogte?
Ja

Wat vindt u van de verkeersveiligheid op de FBKL in vergelijking met de situatie voor de herinrichting?
Ik zag het probleem eerst niet. Er waren klachten over het hard rijden van de bussen maar die vond ik onterecht. Juist auto's en scooters reden hard. Ik vind het een verbeterpunt dat de fietsers nu op de weg zitten. In de vorige situatie hadden deze nog gedoe met de voetgangers als zij over het voetpad over moesten steken. De snelheidsbelemmeringen zien er goed uit.

Wat vindt u van de ruimte voor de bus op de FBKL in vergelijking met de situatie voor de herinrichting?
Ik heb het idee dat ik genoeg ruimte heb. De rijbaan is ook lekker breed. Ik heb voldoende overzicht, ook omdat ik wat hoger zit maar ik kan alles makkelijk zien. De fietsstroken zijn voor mij ook geen probleem.

Wat vindt u van de oversteekbaarheid op de FBKL in vergelijking met de situatie voor de herinrichting?
Zoals net gezegd zie ik het gelijk als mensen oversteken. Ik rem wel als mensen oversteken. Er zijn nu veel oversteek plekken. Het zou fijn zijn wanneer eenieder zich aan de regels zou houden. Daarnaast moeten mensen voorrang nemen als zij deze hebben, anders ontstaat er veel onduidelijkheid. Eén verbeterpunt zou wel iets van lampen bij de zebrapaden als het donker is, al moeten wij als bestuurders wel alert blijven als er geen lampjes aan gaan.

Wat vindt u van het gedrag van fietsers op de FBKL in vergelijking met de situatie voor de herinrichting?
Over het algemeen gaat dat goed. Er zitten wel wat mensen tussen die hun eigen plan trekken maar ik ga me niet druk maken zolang het goed gaat.

Wat vindt u van de nieuwe locaties van de bushaltes op de FBKL?
Ik merk er niet echt verschil van. Voor winkeliers is het wat verder lopen maar voor de andere kant is het weer dichterbij.

Wat vindt u van de inrichting van de nieuwe bushaltes op de FBKL?
Mensen kunnen nu niet inhalen en de voetgangers op het zebrapad bijna aanrijden. De bermpjes in het midden zijn fijn en zien er mooi uit. Ik vind de nieuwe inrichting er ook mooi uit zien. De hokjes zijn wat

klein, als het regent staat iedereen in het hokje op een kluitje. Het gebeurd wel af en toe dat ongeduldige auto’s of scooters gaan spookrijden om toch in te halen.

Als u als buschauffeur de FBKL vergelijkt met andere straten op uw route, vallen u dan nog in het bijzonder dingen op?
Ik vind de weg heel mooi ingericht, mooie kleuren en leuke planten. Het is voor mij echt duidelijk dat ik in een winkelgebied rijdt. Verder valt mij niks op in vergelijking met andere straten.

Bijlage 3 Vragenlijst straatinterviews

Vragenlijst straat FBKL

1. Met welk vervoersmiddelen reist u voornamelijk over de FBKL? (meerdere antwoorden mogelijk)
   - Auto
   - Fiets
   - Snorfiets/bromfiets
   - Te voet
   - Bus

2. Wat is de belangrijkste reden dat u op de FBKL komt?
   - Ik woon aan of vlakbij deze straat
   - Ik kom hier regelmatig ivm mijn werk
   - Ik kom hier regelmatig ivm winkelen/boodschappen
   - Ik kom over deze laan op weg naar school
   - Anders nl,…..

3. De FBKL is onlangs gereconstrueerd/aangepast. Kent u de weg ook vóór deze aanpassing?
   - Ja
   - Nee

Indien ja: Vindt u de verkeerssituatie verbeterd? Zo ja. Op welke punten. Zo nee, waarom niet.

4. Maakt u gebruik van de parkeerterreinen en parkeerplaatsen aan de FBKL? Indien ja: Hoe beoordeelt u deze?
Veilig – onveilig
Ruim – krap
Voldoende ruimte – te weinig
Overige opmerkingen:….

5. Hoe veilig ervaart u de FBKL als verkeersdeelnemer?
   - Zeer veilig
   - Veilig
   - Niet veilig. niet onveilig
   - Onveilig
   - Zeer onveilig

6. Hoe worden de fietsstroken ervaren? (toelichting vragen)
   - Zeer veilig
   - Veilig
   - Niet veilig. niet onveilig
   - Onveilig
   - Zeer onveilig

- Weet niet

7. Hoe wordt de rotonde ervaren? (toelichting vragen)
   - Zeer veilig
   - Veilig
   - Niet veilig. niet onveilig
   - Onveilig
   - Zeer onveilig
   - Weet niet

8. Welke typen verkeersdeelnemers zorgen voornamelijk voor onveiligheid en met welk gedrag?

9. Heeft u het gevoel dat u zelf bijdraagt aan de onveiligheid in de straat?
   - Nee
   - Ja, want…..

Indien ja: Denkt u dat u dit gedrag kunt veranderen?

10. Hoe ervaart u de omgeving van de FBKL als verblijfsgebied?
    - Zeer prettig
    - Prettig
    - Niet prettig/niet onprettig
    - Onprettig
    - Zeer onprettig

11. Hoe zou u de FBKL omschrijven:
    - Een typische stadsweg
    - Een doorgaande route met veel verkeer
    - Een woonerf/winkelgebied
    - Anders namelijk:….

12. Wat vindt u van de verlichting op de fanny blankers koenlaan?
    - Goed
    - Voldoende
    - Niet goed, want…..

13. Hoe worden de nieuwe locaties van de brengparkjes ervaren? (Hierover nog contact met Adam)

14. Weet u dat de bushalte verplaatst is?

Zo ja, is de situatie: (vragen om toelichting en gebruik bus noteren)
   - verbeterd
   - gelijk gebleven
   - verslechterd
   - weet niet/niet van toepassing

Zo nee, hoe ervaart u de huidige bushalte? (vragen om toelichting)
   - Goed
   - neutraal
   - slecht
   - weet niet/niet van toepassing

15. Indien u de oude situatie op de FBKL kent: Zijn de elektrische bussen een verbetering? (toelichting)
    - Ja
    - Nee
    - Weet niet

Waarom vindt u de elektrische bussen wel of geen verbetering?

16. Hoe ervaart u de aanwezigheid van bussen als verkeersdeelnemer op de FBKL? (toelichting vragen)
    - Zeer veilig
    - Veilig
    - Niet veilig. niet onveilig
    - Onveilig
    - Zeer onveilig
    - Weet niet/niet van toepassing

17. (voor omwonende) Hoe heeft u het verloop van de wegwerkzaamheden ervaren als omwonende?
    - Goed, want
    - Slecht, want
    - Niet van toepassing

18. (voor bezoekers) Hoe heeft u het verloop van de wegwerkzaamheden ervaren als bezoeker?
    - Goed, want
    - Slecht, want
    - Niet van toepassing

19. Bent u voldoende en tijdig geïnformeerd over de werkzaamheden?
    - Ja
    - Nee
    - Niet van toepassing

Toelichting

20. Kent u de bouwapp? Zo ja, heeft u deze gebuikt
    - Ja
    - Nee

Zo ja, hoe beviel deze?
Toelichting

Bijlage 4 Online vragenlijst

Beste meneer/mevrouw,

De FBKL (FBK-laan) is recent opnieuw ingericht. Om inzicht te krijgen in hoe deze herinrichting is ervaren hebben wij uw hulp hard nodig! Met behulp van onderstaande enquête en uw input, willen wij inzicht krijgen in de FBKL na de herinrichting.

Alvast heel erg bedankt voor uw deelname!

1. Het invullen van de vragenlijst kost u ongeveer een kwartier. Uw antwoorden zijn niet aan uw persoon te koppelen en worden na afloop vernietigd.
- o Ik ga hiermee akkoord, en wil de vragenlijst invullen
- o Ik ga hier niet mee akkoord, en wil de vragenlijst niet invullen

2. Hoe vaak rijdt u gemiddeld met de auto over de FBK-laan?
- o 4 keer per week of meer
- o 3 keer per week
- o 2 keer per week
- o 1 keer per week
- o Minder dan 1 keer per week

3. Hoe vaak rijdt u gemiddeld met de fiets over de FBK-laan?
- o 4 keer per week of meer
- o 3 keer per week
- o 2 keer per week
- o 1 keer per week
- o Minder dan 1 keer per week

4. De FBK-laan is onlangs gereconstrueerd/aangepast. Kent/Kende u de weg ook vóór deze aanpassing?
- o Ja
- o Nee

Indien ja: Vindt u de verkeerssituatie verbeterd? Zo ja. Op welke punten. Zo nee, waarom niet.

5. Maakt u gebruik van de parkeerterreinen en parkeerplaatsen aan de FBK-laan?
Indien ja: Hoe beoordeelt u deze?
Veilig – onveilig
Ruim – krap
Voldoende ruimte – te weinig
Overige opmerkingen:….

6. Hoe veilig ervaart u de FBK-laan?
- o Zeer veilig
- o Veilig
- o Niet veilig/niet onveilig
- o Onveilig
- o Zeer onveilig

Wat vindt u van de verkeersveiligheid in vergelijking met de situatie voor de reconstructie?
- o Verbeterd
- o Gelijk gebleven
- o Verslechterd

7. Hoe ervaart u de fietsstroken? (toelichting vragen)
- o Zeer veilig
- o Veilig
- o Niet veilig/niet onveilig
- o Onveilig
- o Zeer onveilig
- o Weet niet

Wat vindt u van de fietsstroken in vergelijking met de situatie voor de reconstructie?
- o Verbeterd
- o Gelijk gebleven
- o Verslechterd

8. Hoe ervaart u de rotonde bij het Haarlemmermeer lyceum? (toelichting vragen)
- o Zeer veilig
- o Veilig
- o Niet veilig/ niet onveilig
- o Onveilig
- o Zeer onveilig
- o Weet niet

Wat vindt u van de rotonde in vergelijking met de situatie voor de reconstructie?
- o Verbeterd
- o Gelijk gebleven
- o Verslechterd

9. Welke typen verkeersdeelnemers zorgen voornamelijk voor onveiligheid en met welk gedrag?

10. Heeft u het gevoel dat u zelf bijdraagt aan de onveiligheid in de straat?
- o Nee
- o Ja, want…..

Indien ja: Denkt u dat u dit gedrag kunt veranderen?

11. Hoe ervaart u de omgeving van de FBK-laan als verblijfsgebied?
- o Zeer prettig
- o Prettig
- o Niet prettig/niet onprettig
- o Onprettig
- o Zeer onprettig

12. Heeft u wel eens last van geluidsoverlast door verkeer op de FBK-laan?
- o Nee
- o Soms
- o Vaak

Indien soms en vaak “Welke voertuigen veroorzaken dit?”

13. Heeft u wel eens last van stankoverlast of fijnstof door uitlaatgassen?
- o Nee
- o Soms
- o Vaak

14. Hoe zou u de FBK-laan omschrijven:
- o Een typische stadsweg
- o Een doorgaande route met veel verkeer
- o Een woonerf/winkelgebied
- o Anders namelijk:….

15. Wat vindt u van de verlichting op de FBK-laan?
- o Goed
- o Voldoende
- o Niet goed, want…..

16. Is de nieuwe locatie van de brengparkjes een verbetering ten opzichte van de oude locaties?
- o Ja, want…
- o Nee, omdat…

17. Is de mate van stankoverlast van de brengparkjes verbeterd ten opzichte van de oude situatie?
- o Ja
- o Nee
- o Weet niet

18. Heeft u nog overlast ervaren van de brengparkjes?

19. Weet u dat de bushalte verplaatst is?

Zo ja, is de situatie…
- o verbeterd
- o gelijk gebleven
- o verslechterd
- o weet niet/niet van toepassing

Zo nee, hoe ervaart u de huidige bushalte?
o Goed
o Neutraal
o Slecht
o weet niet/niet van toepassing

20. Maakt u zelf wel eens gebruik van de bus op de FBK-laan?
o Nee
o Soms
o Vaak

Wat vindt u van de bushaltes in vergelijking met de situatie voor de reconstructie?
o Verbeterd
o Gelijk gebleven
o Verslechterd

21. Indien u de oude situatie op de FBK-laan kent: Zijn de elektrische bussen een verbetering? (toelichting)
o Ja
o Nee
o Weet niet

22. Waarom vindt u de elektrische bussen wel of geen verbetering?

23. Hoe ervaart u de aanwezigheid van bussen als verkeersdeelnemer op de FBK-laan? (toelichting vragen)
o Zeer veilig
o Veilig
o Niet veilig/niet onveilig
o Onveilig
o Zeer onveilig
o Weet niet/niet van toepassing

24. Hoe heeft u het verloop van de wegwerkzaamheden ervaren als omwonende?
o Goed, want
o Slecht, want
o Niet van toepassing

25. Bent u voldoende en tijdig geïnformeerd over de werkzaamheden?
o Ja
o Nee
o Niet van toepassing
Toelichting

26. Kent u de bouwapp? Zo ja, heeft u deze gebuikt
o Ja
o Nee

Zo ja, hoe beviel deze?
Toelichting

27. Wat wilt u verder nog kwijt over de FBK-laan?

Als laatste komen nog een paar vragen over u. Als u een vraag niet wilt beantwoorden kan u altijd "zeg ik liever niet" invullen.

28. Wat is uw geslacht?
- o Man
- o Vrouw
- o Anders
- o Zeg ik liever niet

29. Wat is uw leeftijd?
- o Onder de 18 jaar
- o 18-25 jaar
- o 26-35 jaar
- o 36-50 jaar
- o 51-65 jaar
- o 66-75 jaar
- o 76 jaar of ouder
- o Zeg ik liever niet

30. Wat zijn de eerste vier cijfers van uw postcode? (niet verplicht)

Dit is het einde van de enquête. Wij willen u hartelijk bedanken voor uw tijd en moeite.

COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2021
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Evaluatie FBKL
Samengesteld door	Gerard Tertoolen Bats Nuismer
Projectnaam	Evaluatie Fanny Blankers Koenlaan
Projectnummer	273-154
Datum	12 november 2021
Bestandsnaam	Evaluatie FBKL CONCEPT
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Verkeer en vervoer is ons vak. De boel in beweging zetten onze passie.

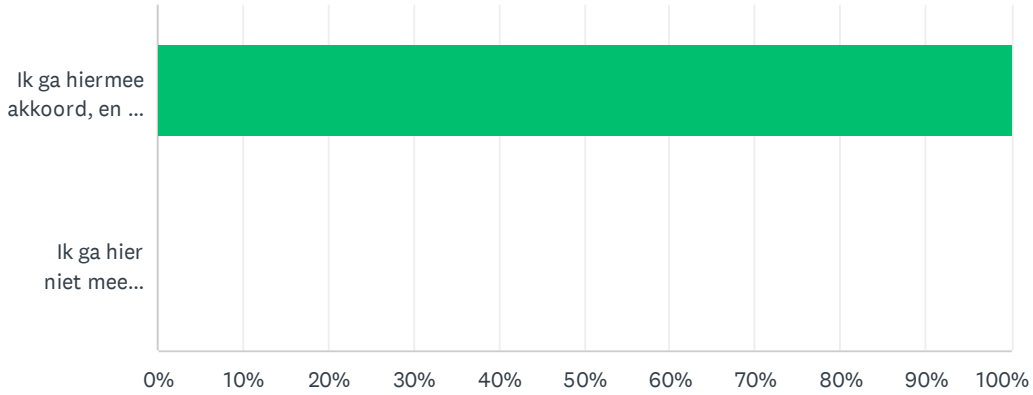
Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te zetten. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.

V1 Het invullen van de vragenlijst kost u ongeveer een kwartier. Uw antwoorden zijn niet aan uw persoon te koppelen en worden na afloop vernietigd.

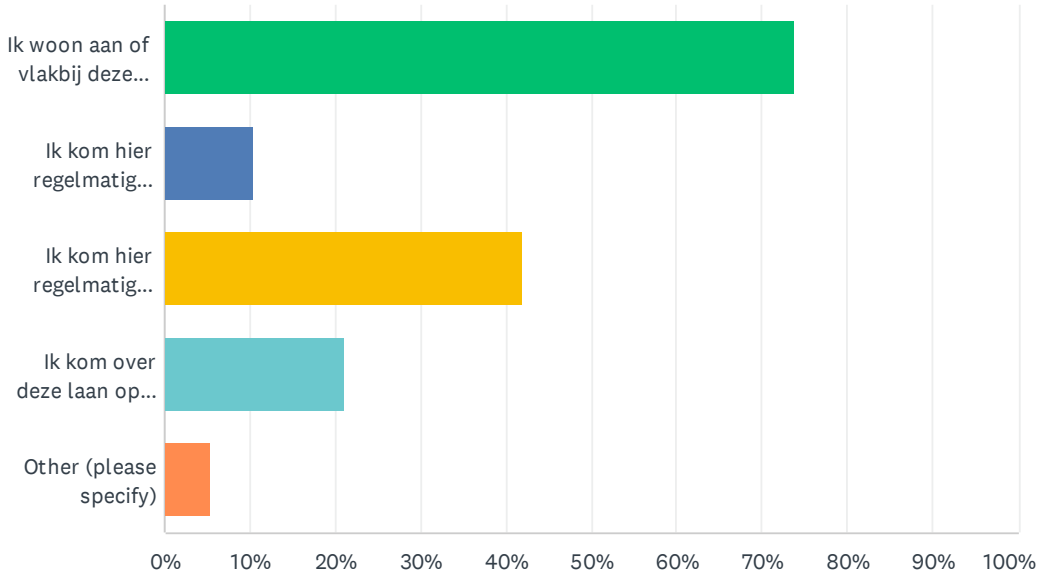
Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Ik ga hiermee akkoord, en wil de vragenlijst invullen	100.00%	19
Ik ga hier niet mee akkoord, en wil de vragenlijst niet invullen	0.00%	0
TOTAAL		19

V2 Wat is de belangrijkste reden dat u op de FBKL komt? (meer antwoorden mogelijk)

Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0

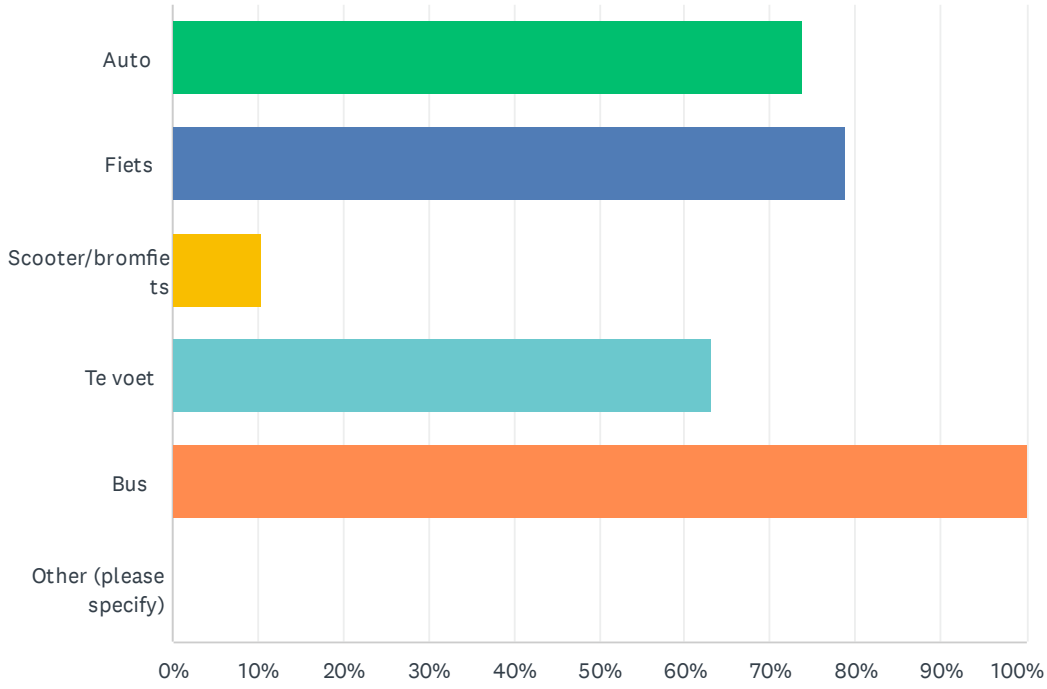


ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Ik woon aan of vlakbij deze straat	73.68%	14
Ik kom hier regelmatig i.v.m. mijn werk	10.53%	2
Ik kom hier regelmatig i.v.m. winkelen/boodschappen	42.11%	8
Ik kom over deze laan op weg naar school	21.05%	4
Other (please specify)	5.26%	1
Totaal aantal respondenten: 19		

#	OTHER (PLEASE SPECIFY)	DATE
1	Rij er doorheen op weg naar mijn werk	10/21/2021 5:59 AM

V3 Met welk vervoersmiddelen reist u voornamelijk over de FBK-Laan? (meerdere antwoorden mogelijk)

Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0

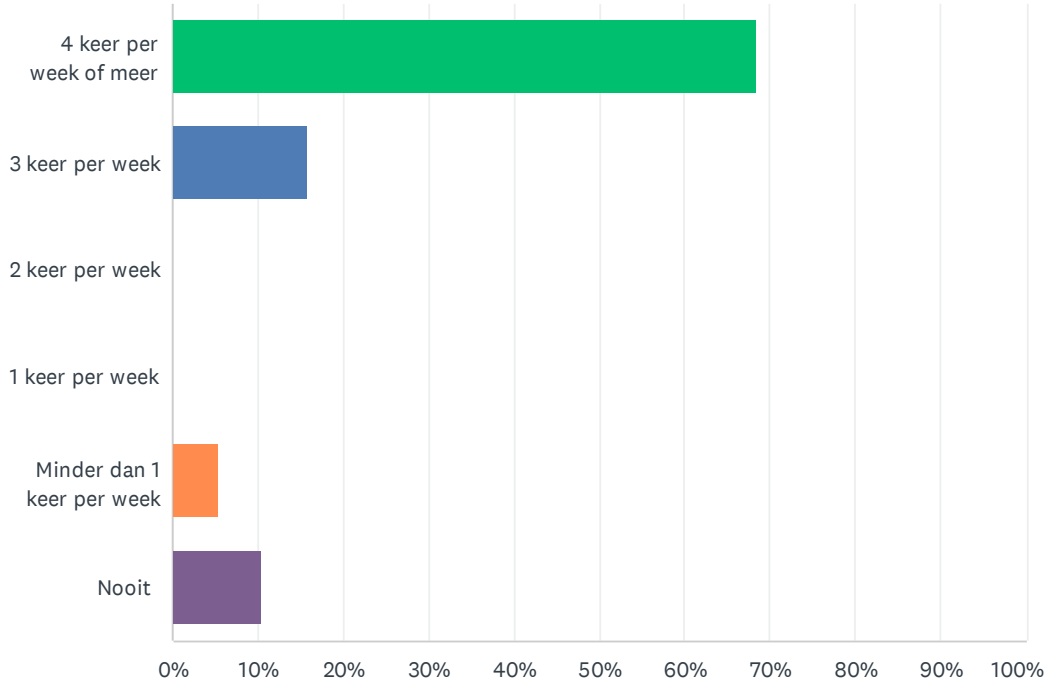


ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Auto	73.68%	14
Fiets	78.95%	15
Scooter/bromfiets	10.53%	2
Te voet	63.16%	12
Bus	100.00%	19
Other (please specify)	0.00%	0
Totaal aantal respondenten: 19		

#	OTHER (PLEASE SPECIFY)	DATE
	There are no responses.	

V4 Hoe vaak rijdt u gemiddeld met de auto over de FBK-laan?

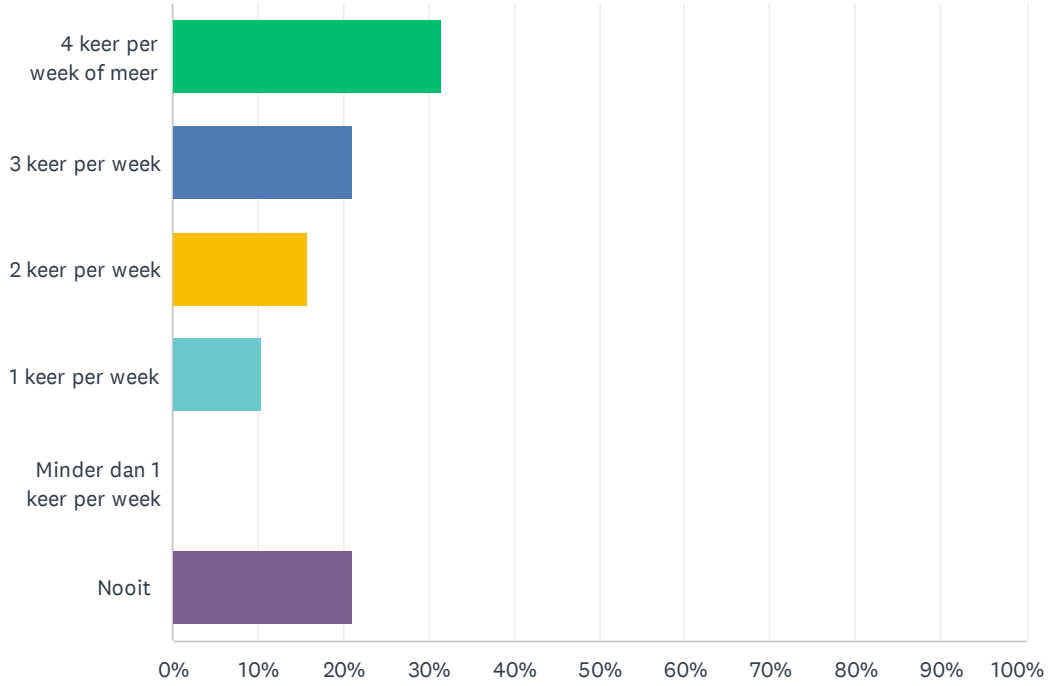
Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
4 keer per week of meer	68.42%	13
3 keer per week	15.79%	3
2 keer per week	0.00%	0
1 keer per week	0.00%	0
Minder dan 1 keer per week	5.26%	1
Nooit	10.53%	2
TOTAAL		19

V5 Hoe vaak rijdt u gemiddeld met de (brom)fiets over de FBK-laan?

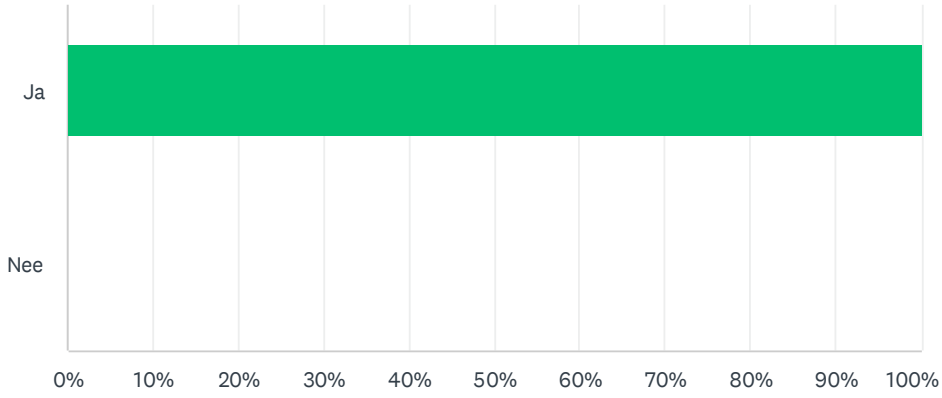
Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
4 keer per week of meer	31.58%	6
3 keer per week	21.05%	4
2 keer per week	15.79%	3
1 keer per week	10.53%	2
Minder dan 1 keer per week	0.00%	0
Nooit	21.05%	4
TOTAAL		19

V6 De FBK-laan is onlangs gereconstrueerd/aangepast. Kent/Kende u de weg ook vóór deze aanpassing?

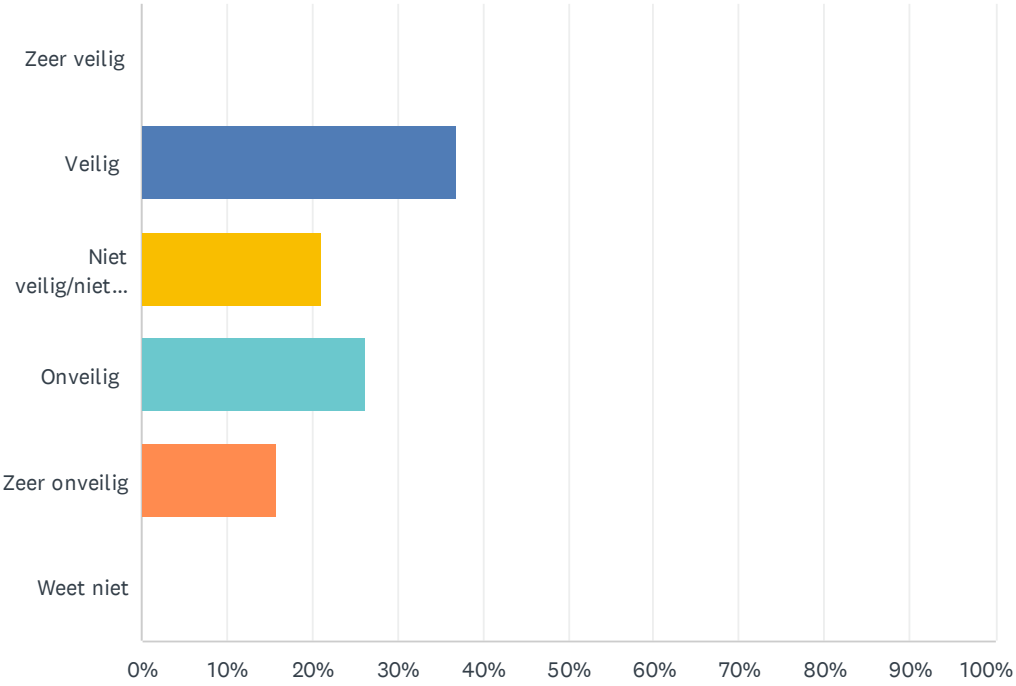
Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Ja	100.00%	19
Nee	0.00%	0
TOTAAL		19

V7 Hoe veilig ervaart u de FBK-laan?

Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Zeer veilig	0.00%	0
Veilig	36.84%	7
Niet veilig/niet onveilig	21.05%	4
Onveilig	26.32%	5
Zeer onveilig	15.79%	3
Weet niet	0.00%	0
TOTAAL		19

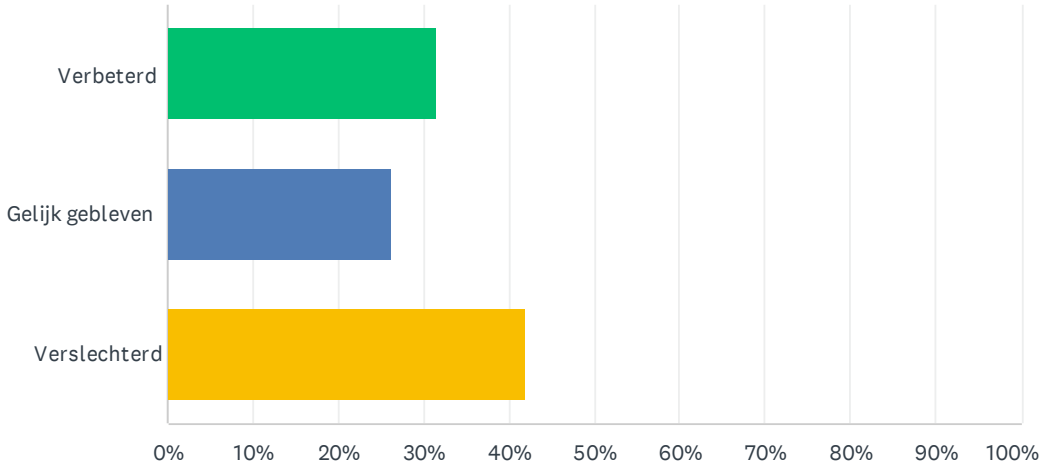
V8 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 14 Overgeslagen: 5

#	REACTIES	DATE
1	Geen toelichting	10/27/2021 10:36 PM
2	Vluchtheuvels	10/27/2021 8:52 AM
3	Compliment over de aanpassing.	10/25/2021 8:54 AM
4	Rotonde wordt door kinderen en ook volwassene 2 kanten om genomen heel gevaarlijk voor auto’s je ziet ze bijna niet	10/25/2021 8:00 AM
5	Door fietsen en auto's op verschillende plekken op één baan te laten rijden is een zeer onveilige situatie gecreëerd. Ook het zicht van de appartementen langs de laan richting de bibliotheek is nu verminderd. Voor de aanpassingen konden bewoners de ruimte rondom de school goed zien en wat ook een sociaal veiligeheidsgevoel met zich meebracht. Na de aanpassingen moeten bewoners van deze appartementen óver de rotonde heen kijken (niet mogelijk in de avonduren) wanneer er met regelmaat ongeregeldheden plaatsvinden bij de school en bibliotheek. Daarbij vinden auto's het vooral savonds regelmatig interessant om de rotonde te testen en er zo regelmatig een soort race ontstaat. Onze kinderen missen hun veilige fietspad, de bewoners een algemeen gevoel van veiligheid.	10/24/2021 7:17 PM
6	In en uitritten winkelcentrum zijn gevaarlijk. Oude situatie was overzichtelijker. Als fietser is het niet fijn om over de fietspaden op de weg te fietsen, Je wordt geregeld van de sokken gereden. Vrijstaande fietspaden zijn fijn, ook de rotonde bij de molenaarslaan is een verbetering Er gebeurd te veel op een kleinstukje	10/24/2021 6:27 PM
7	Ja	10/24/2021 12:05 PM
8	Uitritten zijn niet overzichtelijk met uitrijden	10/24/2021 11:14 AM
9	Fietsers op de weg naast grote, intimiderende bussen,, verkeer dat overal vandaan komt. Alleen te voet boel ik me veilig. Anders altijd bang voor een ongeluk	10/24/2021 11:06 AM
10	Voor fietsers is het nu minder veilig door de bochten die auto’s proberen af te snijden ze dichtbij, over het fietspad komen en omdat ze meestal van achter je komen is dat vaak voor je gevoel te dichtlangs als je daar fietst. Daarnaast is de oversteek voor fietsers vanaf de bibliotheek, die na de bushalte naar het fietspad achter de breedte school willen oversteken zowel voor auto’s als fietsers onduidelijk en zorgt voor verwarring., wat weer gevaarlijke situaties met zich mee brengt.	10/21/2021 5:59 AM
11	Was wel veilig voor de aanpassing, nu is zeer gevaarlijk	10/20/2021 7:31 PM
12	Rotonde bij het Haarlemmermeer Lyceum, wordt door m.n. de leerlingen verkeerd genomen, waardoor het gevaarlijk is.	10/20/2021 6:51 PM
13	Nu de fietsers over de rijstroken van de gemotoriseerde voertuigen rijden is het nog onveiliger geworden. Ook de geparkeerde auto’s zorgen voor een onoverzichtelijke situatie wat betreft de voetgangers	10/20/2021 6:27 PM
14	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V9 Wat vindt u van de verkeersveiligheid tegenover de voorgaande situatie?

Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Verbeterd	31.58%	6
Gelijk gebleven	26.32%	5
Verslechterd	42.11%	8
TOTAAL		19

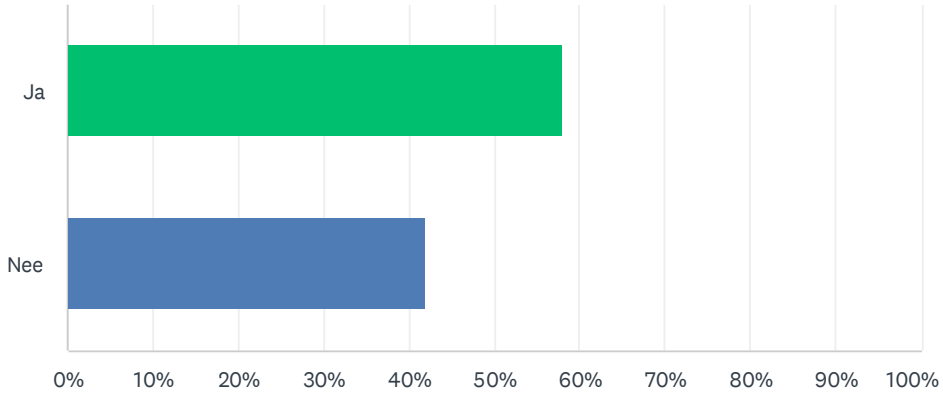
V10 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 12 Overgeslagen: 7

#	REACTIES	DATE
1	De rotonde voor de bieb is overzichtelijker en veilger. Zo ook de in en uitritten van het parkeerterrein	10/27/2021 10:36 PM
2	Ik merk weinig verschil in veiligheid. Vind de ingang om te parkeren nogal verwarrend bij de school.n	10/25/2021 8:54 AM
3	stukje fietspad is even slecht als de rotonde	10/25/2021 8:00 AM
4	Fietspaden zijn weg, overzicht op drukke plaatsen is weg.	10/24/2021 7:17 PM
5	Zie hierboven.	10/24/2021 6:27 PM
6	Ja	10/24/2021 12:05 PM
7	Kruising bij het Haarlemmermeer lyceum was overzichtelijk, de nieuwe rotonde niet. Vanaf de kant van het meer heb je 5x kruisend verkeer van 2 verschillende kanten in de laatste 50 meter voor de rotonde. Je weet van gekkigheid niet waar je moet kijken om alles in de gaten te houden. Bovendien is de situatie voor fietsers onduidelijk en wordt er ook nog veel tegen het verkeer in gereden	10/24/2021 11:06 AM
8	Het is een normalere situatie, maar eerst was er apart van de weg een lang fietspad dat voor kinderen naar school overzichtelijker was en met alleen rekeninghouders van de zijstraten. Nadeel waren de fietsers die in tegengestelde richting fietsen. Nu moet er met veel meer verkeersgebruikers rekening worden gehouden, wat aanneemt ene kant goed is voor kinderen om om te keren gaan met een normalere verkeerssituatie is andere steden, maar niet veiliger voor dit moment.	10/21/2021 5:59 AM
9	Extra gevaarlijk geworden voor voetgangers en fietsers en onoverzichtelijk voor autos	10/20/2021 7:31 PM
10	Bij het verlaten van de parkeervakken, kunnen fietsers aangereden worden.	10/20/2021 6:51 PM
11	Voorheen was het fietspad afgezonderd van de rijstrook	10/20/2021 6:27 PM
12	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V11 Maakt u gebruik van de parkeerterreinen en parkeerplaatsen aan de FBK-laan?

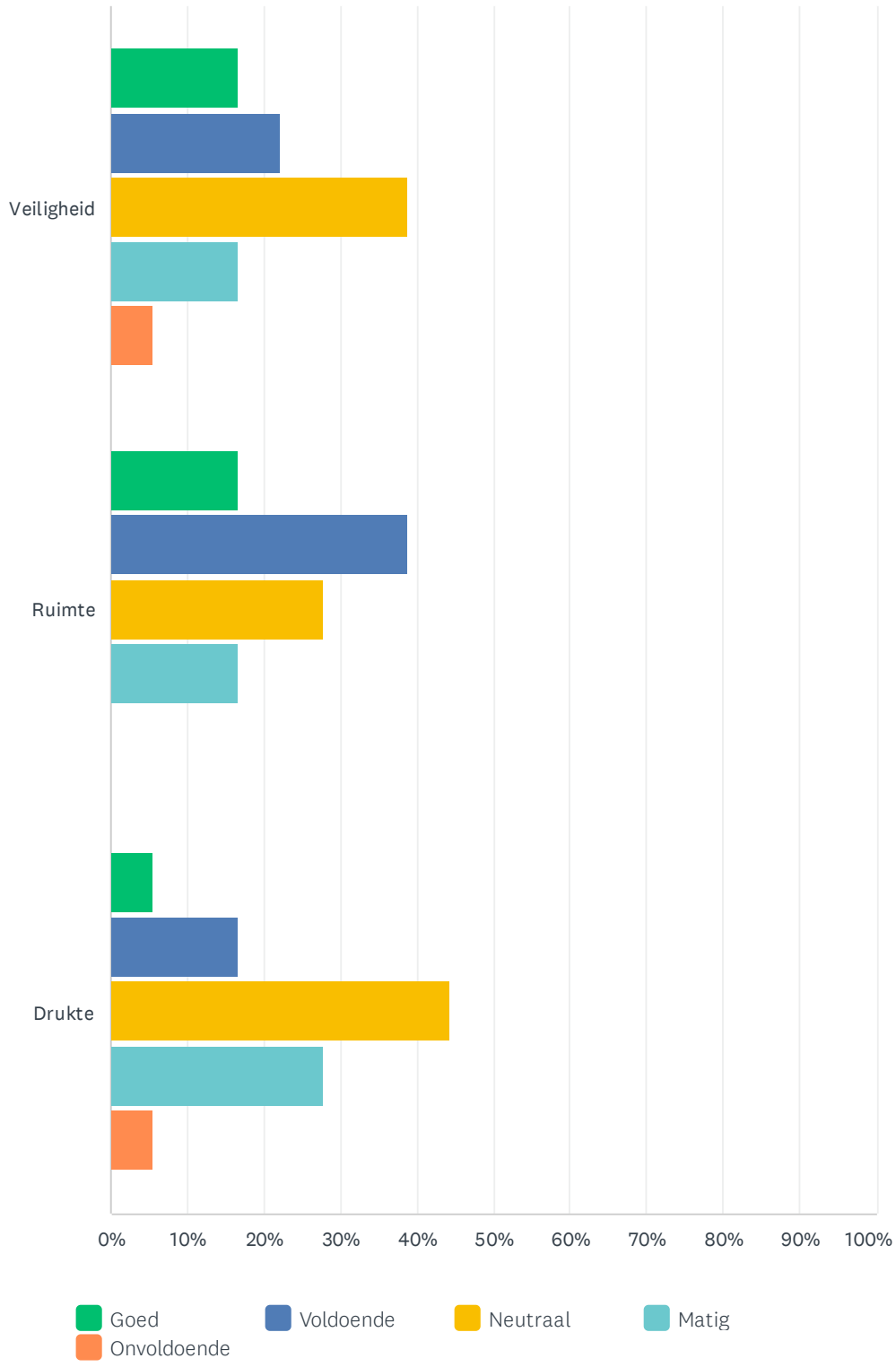
Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Ja	57.89%	11
Nee	42.11%	8
TOTAAL		19

V12 Hoe beoordeelt u de parkeerplaatsen? (niet verplicht)

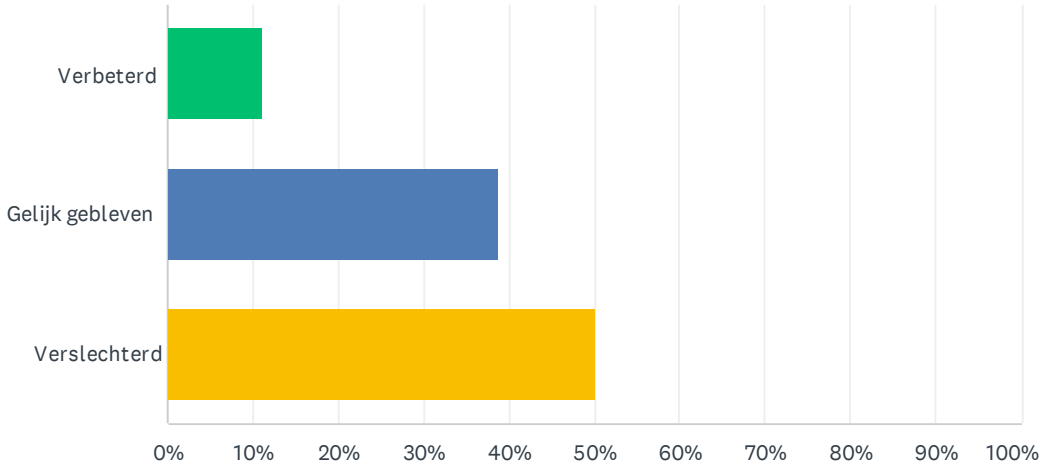
Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1



	GOED	VOLDOENDE	NEUTRAAL	MATIG	ONVOLDOENDE	TOTAAL	GEWOGEN GEMIDDELDE
Veiligheid	16.67% 3	22.22% 4	38.89% 7	16.67% 3	5.56% 1	18	2.72
Ruimte	16.67% 3	38.89% 7	27.78% 5	16.67% 3	0.00% 0	18	2.44
Drukte	5.56% 1	16.67% 3	44.44% 8	27.78% 5	5.56% 1	18	3.11

V13 Wat vindt u van de parkeerplaatsen tegenover de voorgaande situatie?

Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Verbeterd	11.11%	2
Gelijk gebleven	38.89%	7
Verslechterd	50.00%	9
TOTAAL		18

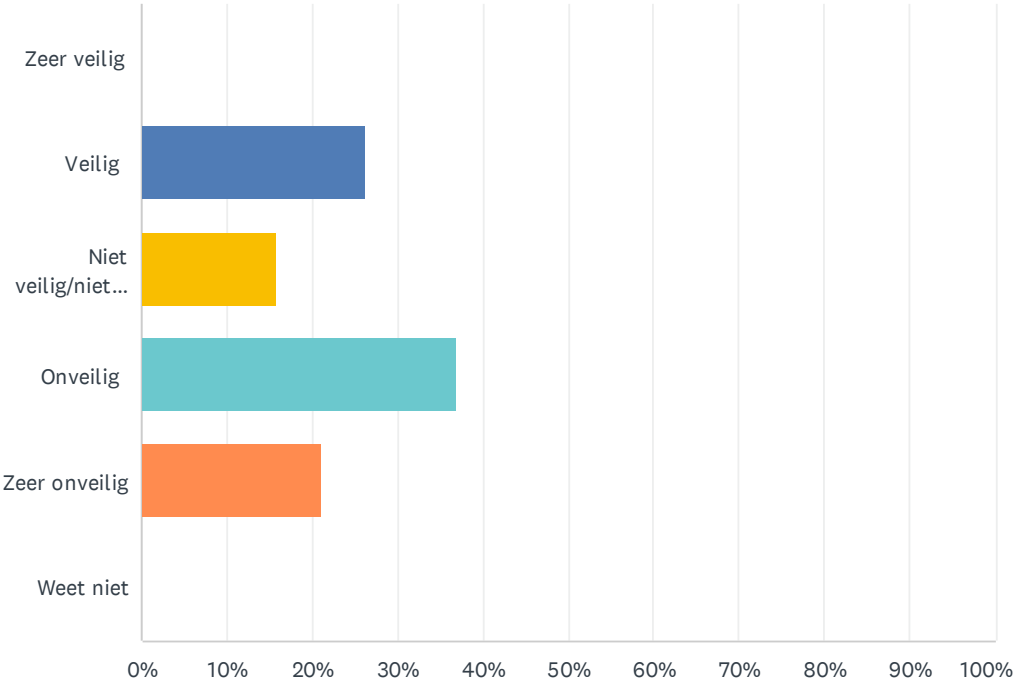
V14 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 12 Overgeslagen: 7

#	REACTIES	DATE
1	Parkeerplaatsen hetzelde. In en uirit van parkeerplaats beter	10/27/2021 10:36 PM
2	De inritten zijn onduidelijk en zorgen voor irritatie. En zijn ook onnodig	10/27/2021 8:52 AM
3	Mensen negeren het eenrichtingsverkeer en gebruiken dus de verkeerde uitgangen/ingangen	10/25/2021 9:27 AM
4	De ibgang naast de school.	10/25/2021 8:54 AM
5	N.v.t.	10/24/2021 7:17 PM
6	Op de FBK-laan staan vaak busjes etc was het zicht belemmerd	10/24/2021 6:27 PM
7	A	10/24/2021 12:05 PM
8	Het is drukker geworden. En de aparte ingangen zorgen bij de Hema voor verwarring zodat nog veel auto’s via de uitrit erin gaan.	10/21/2021 5:59 AM
9	Nee	10/20/2021 7:31 PM
10	Voetgangers hebben geen last van de geparkeerde auto's.	10/20/2021 6:51 PM
11	Nee	10/20/2021 6:27 PM
12	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V15 Hoe ervaart u de fietsstroken?

Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Zeer veilig	0.00%	0
Veilig	26.32%	5
Niet veilig/niet onveilig	15.79%	3
Onveilig	36.84%	7
Zeer onveilig	21.05%	4
Weet niet	0.00%	0
TOTAAL		19

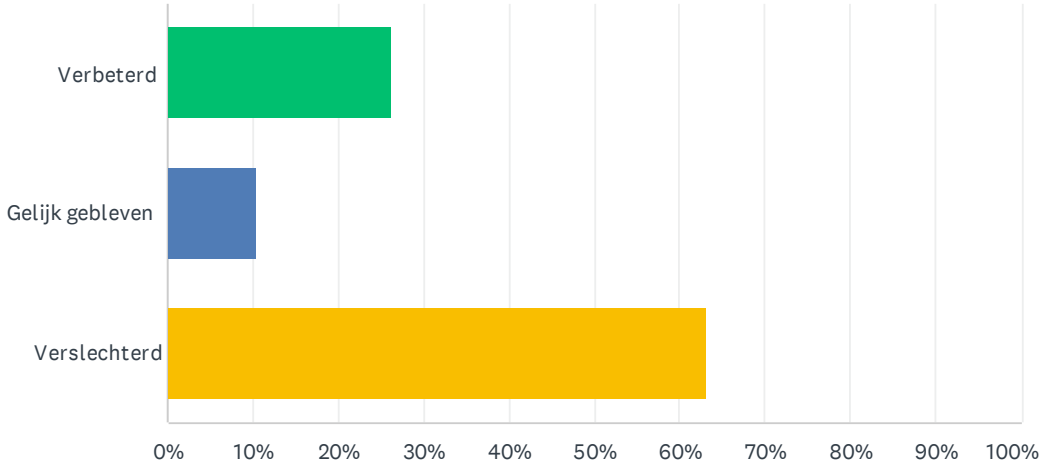
V16 Vanuit welk vervoersmiddel beantwoordt u deze vraag en heeft u nog een toelichting?

Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1

#	REACTIES	DATE
1	Fiets. Behalve oversteek naar de heusdenpad op de fiets net voor het zebrapad. Dit vooral met wegbrengen van jonge kinderen naar school tijdens spits.	10/27/2021 10:36 PM
2	Auto en fiets	10/27/2021 8:52 AM
3	Fiets, soms is het met de auto’s moeilijk omdat zij geen rekening houden met het afslaan.	10/25/2021 7:07 PM
4	Vanuit de fiets auto’s rijden dicht op je	10/25/2021 10:07 AM
5	Heb het gevoel dat het fietspad bij de nieuwe rotonde richting de bushalte een verkeerde straal heeft waardoor auto’s en bussen een stuk van de fietsstrook gebruiken	10/25/2021 9:27 AM
6	Auto	10/25/2021 8:54 AM
7	Gevaarlijk als je rechts rijd en je wilt naar links naar de winkels toe	10/25/2021 8:00 AM
8	Alleen op bepaalde plekken korte fieststroken. Fietsers ook kinderen fungeren als remsysteem maar dit werkt echter averechts.	10/24/2021 7:17 PM
9	Zowel als fietser als automobilist	10/24/2021 6:27 PM
10	Fiets, auto	10/24/2021 12:05 PM
11	Auto	10/24/2021 11:14 AM
12	Fiets	10/24/2021 11:06 AM
13	Beantwoordt vanuit de auto en de fiets. De oversteek van fietsers naar het fietspad achter de breede school is verwarrend, ook doordat daar een drempel zit en fietsers soms zonder omkijken overgaan, i.p.v. even te stoppen vooral wanneer het kinderen betreft. Is dit gevaarlijk. Daarnaast rijden niet alle auto’s rustig op de gehele straat en voor de fietsers komen de auto’s te dicht langs, omdat ze vanachteren komen kun je er als fietser niet goed op reageren. Vanuit de auto weet je niet altijd wat een fietser doet. Haalt in terwijl jij er met de auto aan komt. De zebrapaden zijn wel duidelijker. Maar de crossings naar zijstraten, parkeerplaatsen aan de overzijde zijn de klein, onvoldoende ruimte om auto’s van tweerichtingen te laten passeren. Welveilig is het fietspad achter de bushalte langs op de oversteek naar het fietspad achter de school na.	10/21/2021 5:59 AM
14	Fiets en auto	10/20/2021 7:31 PM
15	Rijbanen liggen te dicht bij de fietspaden en zijn beide niet breed.	10/20/2021 6:51 PM
16	Fiets	10/20/2021 6:45 PM
17	Lijnbus	10/20/2021 6:27 PM
18	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V17 Hoe vindt u de fietsstroken tegenover de voorgaande situatie?

Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Verbeterd	26.32%	5
Gelijk gebleven	10.53%	2
Verslechterd	63.16%	12
TOTAAL		19

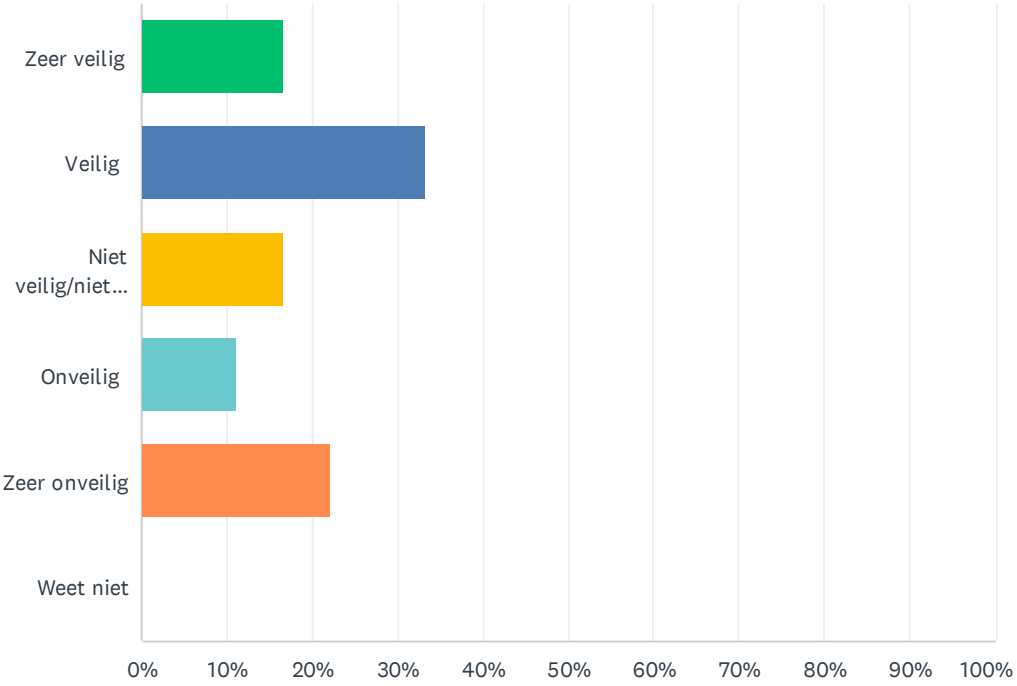
V18 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 14 Overgeslagen: 5

#	REACTIES	DATE
1	Met kleine kinderen was het veiliger fietsen op aparte fiets strook. Op de weg is veel spannender met beginende fietserd	10/27/2021 10:36 PM
2	Nu is het gemengde verkeer. Dit is comfor de richtlijnen maar een vrijliggende fietspad voelt veiliger voor de fietser	10/25/2021 9:27 AM
3	Duidelijke scheiding	10/25/2021 8:54 AM
4	op de weg fietsen best gevaarlijk auto’s rijden harder dan 30 vaak	10/25/2021 8:00 AM
5	We hadden goede fietspaden...	10/24/2021 7:17 PM
6	Het onoverzichtelijker voor zowel fietsers als automobilisten	10/24/2021 6:27 PM
7	Ja	10/24/2021 12:05 PM
8	Eigen fietspaden vrij van de weg	10/24/2021 11:14 AM
9	Ik reed veilig apart van het verkeer, nu tussen auto's en bussen en lamgs geparkeerde auto's die elk moment hun deur open kunnen gooien. Moet veel meer in de gaten houden. In de oude situatie was er alleen bij kruisinfen/zijstraten risico op aanrijdingen tussen auto/bus en fiets. Nu voortdurend.	10/24/2021 11:06 AM
10	Zie mijn toelichting bij vraag 16	10/21/2021 5:59 AM
11	Zeer dom om gescheiden fietspaden weg te halen	10/20/2021 7:31 PM
12	Nee	10/20/2021 6:51 PM
13	Zoals eerder gezegd. Met een lijnbus is het niet te doen met de fietsers	10/20/2021 6:27 PM
14	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V19 Hoe ervaart u de rotonde bij het Haarlemmermeer lyceum?

Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Zeer veilig	16.67%	3
Veilig	33.33%	6
Niet veilig/niet onveilig	16.67%	3
Onveilig	11.11%	2
Zeer onveilig	22.22%	4
Weet niet	0.00%	0
TOTAAL		18

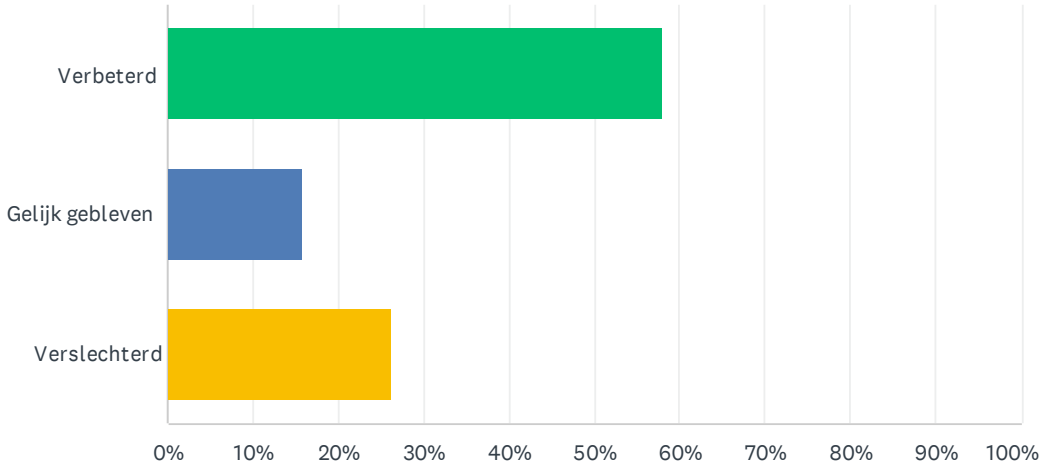
V20 Vanuit welk vervoersmiddel beantwoordt u deze vraag en heeft u nog een toelichting?

Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1

#	REACTIES	DATE
1	Fiets.	10/27/2021 10:36 PM
2	Fiets en auto	10/27/2021 8:52 AM
3	Nee.	10/25/2021 7:07 PM
4	Auto en fiets ze kunnen niet stoppen en fietsers steken veiliger over doordat de auto's langzamer moeten rijden op rontondes	10/25/2021 10:07 AM
5	Auto/fieta	10/25/2021 9:27 AM
6	Auto	10/25/2021 8:54 AM
7	auto: ze nemen de rotonde vaak niet 1 kant maar komen van alle kanten heel gevaarlijk en slecht te zien	10/25/2021 8:00 AM
8	Vanuit appartementen geen overzicht mee op ongeregeldheden en situaties van drukte. Vooral savonds en weekenden zeer gevaarlijke plek.	10/24/2021 7:17 PM
9	Fiets, auto, voetganger	10/24/2021 6:27 PM
10	Fiets auto	10/24/2021 12:05 PM
11	Auto en fiets	10/24/2021 11:14 AM
12	Auto en fiets	10/24/2021 11:06 AM
13	Auto en fiets	10/21/2021 5:59 AM
14	Fiets auto en voetganger	10/20/2021 7:31 PM
15	Vanuit de bus (buschauffeur). Onoverzichtelijk ivm verkeerd gebruik.	10/20/2021 6:51 PM
16	Fiets	10/20/2021 6:45 PM
17	Lijnbus, als een ieder netjes richting aangeeft en de juiste richting op rijdt is het goed te doen, helaas is beide een zeldzaam voorkomend iets	10/20/2021 6:27 PM
18	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V21 Hoe vindt u de rotonde bij het Haarlemmermeer lyceum tegenover de voorgaande situatie?

Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Verbeterd	57.89%	11
Gelijk gebleven	15.79%	3
Verslechterd	26.32%	5
TOTAAL		19

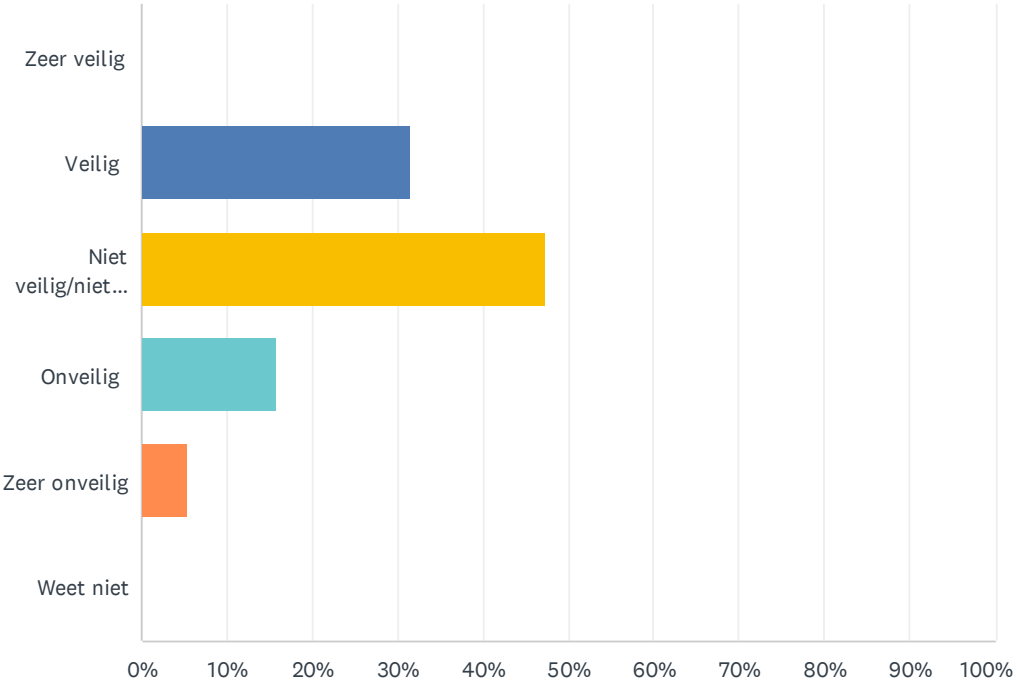
V22 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 10 Overgeslagen: 9

#	REACTIES	DATE
1	Beter overzicht en meer ruimte. Alleen fietsen mensen vaak in de verkeerde richting om de rotonde.	10/27/2021 10:36 PM
2	Duidelijker	10/25/2021 8:54 AM
3	Auto's racen om de rotonde even uit te proberen en dat lukt! Het is dus regelmatige een racebaan voor de deur. Het remmende effect laat dus óók hier op zich wachten.	10/24/2021 7:17 PM
4	Overzichtelijker	10/24/2021 6:27 PM
5	N	10/24/2021 12:05 PM
6	Omdat er nu niet met een korte bocht op de invalide parkeerplaats of op de kruising de leerlingen door ouders worden afgezegd opgehaald en iedereen daar maar op moet wachten. Maar het is wel een enorme rotonde geworden.	10/21/2021 5:59 AM
7	2 richting verkeer voor fietsers terwijl dat vooraf duidelijk niet zo zou zijn	10/20/2021 7:31 PM
8	Nee	10/20/2021 6:51 PM
9	.	10/20/2021 6:27 PM
10	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V23 Hoe ervaart u de oversteekbaarheid van de FBK-Laan?

Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Zeer veilig	0.00%	0
Veilig	31.58%	6
Niet veilig/niet onveilig	47.37%	9
Onveilig	15.79%	3
Zeer onveilig	5.26%	1
Weet niet	0.00%	0
TOTAAL		19

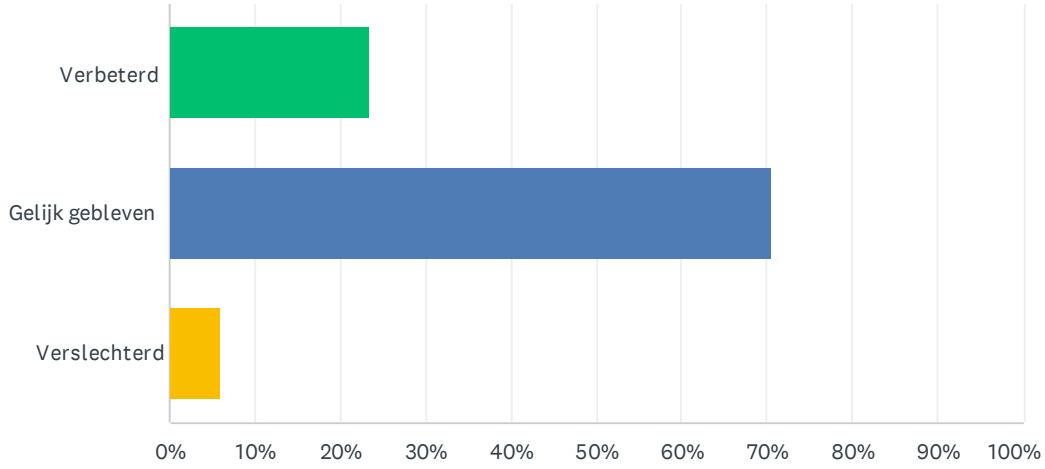
V24 Vanuit welk vervoersmiddel beantwoordt u deze vraag en heeft u nog een toelichting?

Beantwoord: 15 Overgeslagen: 4

#	REACTIES	DATE
1	Zeer veilig als voetganger. Als fietser is oversteek naar heusdenpad niet veilig.	10/27/2021 10:36 PM
2	Voet	10/27/2021 8:52 AM
3	Soms willen auto’s of de bus niet stoppen.	10/25/2021 7:07 PM
4	Zebrapaden op onhandige plekken soms en voetgangers niet altijd goed te zien	10/25/2021 10:07 AM
5	Auto	10/25/2021 9:27 AM
6	Je moet wel goed opletten want het zijn er veel. Maar dat is ook goed.	10/25/2021 8:54 AM
7	Voetganger	10/24/2021 7:17 PM
8	Voetganger	10/24/2021 6:27 PM
9	Fiets	10/24/2021 12:05 PM
10	Auto fiets ze zebrapaden goed en duidelijk. Oversteken met de fiets vanaf de bibliotheek naar het fietspad achter de school en naar de apotheek is onoverzichtelijk en gevaarlijk.	10/21/2021 5:59 AM
11	Fiets wandelaar en auto	10/20/2021 7:31 PM
12	Vanuit de bus (buschauffeur). Goed zichtbaar.	10/20/2021 6:51 PM
13	Fiets	10/20/2021 6:45 PM
14	Lijnbus, de geparkeerde voertuigen zorgen vaak voor een onoverzichtelijke situatie	10/20/2021 6:27 PM
15	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V25 Hoe vindt u de oversteekbaarheid tegenover de voorgaande situatie?

Beantwoord: 17 Overgeslagen: 2



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Verbeterd	23.53%	4
Gelijk gebleven	70.59%	12
Verslechterd	5.88%	1
TOTAAL		17

V26 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 9 Overgeslagen: 10

#	REACTIES	DATE
1	Nee	10/27/2021 10:36 PM
2	Meer oversteekmogelijkheden	10/25/2021 8:54 AM
3	De route is iets anders maar daar wen je na een dag wel aan.	10/24/2021 7:17 PM
4	Nee	10/24/2021 12:05 PM
5	Voor voetgangers verbeterd voor fietsers verslechterd.	10/21/2021 5:59 AM
6	Voor fietsers levens gevaarlijk	10/20/2021 7:31 PM
7	Nee	10/20/2021 6:51 PM
8	.	10/20/2021 6:27 PM
9	Wordt te hard gereden	10/20/2021 6:25 PM

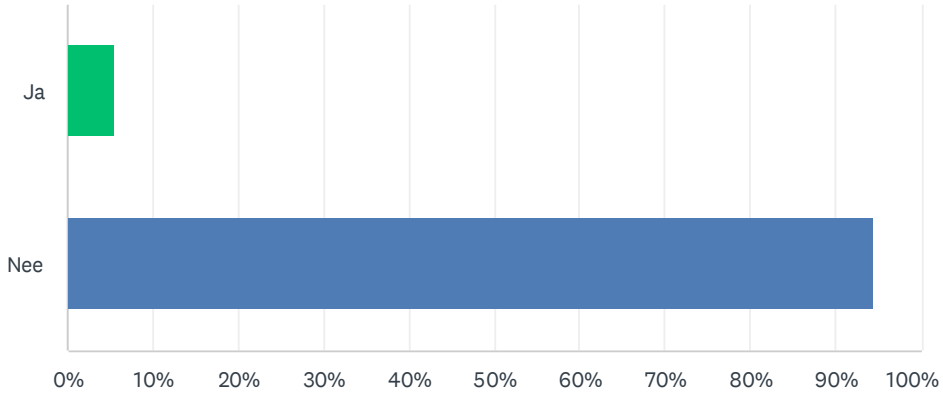
V27 Welke typen verkeersdeelnemers zorgen voornamelijk voor onveiligheid en met welk gedrag?

Beantwoord: 16 Overgeslagen: 3

#	REACTIES	DATE
1	Fietsers verkeerd om op rotonde. Autorijders die kinderen afzetten op de rotonde en dan rare en onvoorspelbare manoeuvres uitvoeren.	10/27/2021 10:36 PM
2	Scholieren	10/27/2021 8:52 AM
3	Auto, scooters van bezorgers, bus.	10/25/2021 7:07 PM
4	Scooters maar dat zijn vooral de jongeren auto’s omdat sommige nog zo hard rijden en de bushalte op een stomme plek heel onhandig	10/25/2021 10:07 AM
5	Fietsers en brommers	10/25/2021 8:54 AM
6	fietsers op de rotonde	10/25/2021 8:00 AM
7	Auto's met snelheden en drukte. Scooters die denken overal wel even tussendoor te kunnen. Fietsers omdat ze vaak vanaf de rotonde op de grote weg langs de laan richting SKWA belanden.	10/24/2021 7:17 PM
8	Alle, het is onoverzichtelijk geworden voor alle weggebruikers	10/24/2021 6:27 PM
9	Fiets,	10/24/2021 12:05 PM
10	Fietsers	10/24/2021 11:14 AM
11	Auto's	10/22/2021 9:17 PM
12	Fietsers, die ondanks dat er een auto achterop nadert toch elkaar gaan passeren of samen blijvenrijden zodat de auto er achter moet blijven, dat irriteert. De overstekende fietser die zonder kijken naar de overzijde gaat naar het fietspad achter de school, de winkels. Auto’s die te hard rijden en plotseling stoppen bij zebrapaden of moeten voor de plotseling overstekende fietsers	10/21/2021 5:59 AM
13	Bussen	10/20/2021 7:31 PM
14	Pizzabezorger, scholieren Haarlemmermeer Lyceum, vrachtauto's die parkeren op de rijbaan.	10/20/2021 6:51 PM
15	Jeugd en ouderen op de fiets, automobilisten zonder geduld,	10/20/2021 6:27 PM
16	Auto scooter	10/20/2021 6:25 PM

V28 Heeft u het gevoel dat u zelf bijdraagt aan de onveiligheid in de straat?

Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Ja	5.56%	1
Nee	94.44%	17
TOTAAL		18

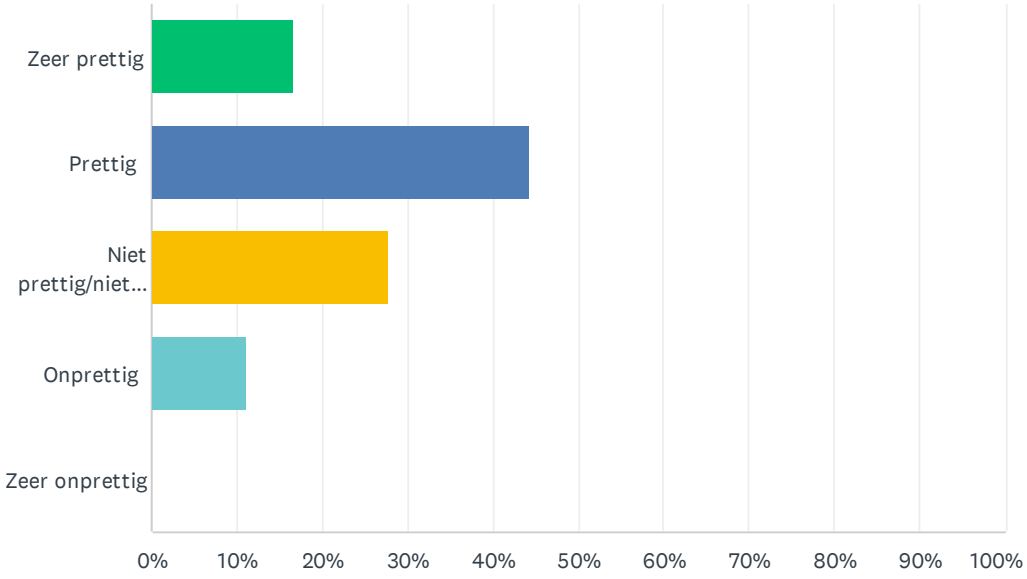
V29 Indien ja: Denkt u dat u dit gedrag kunt veranderen? (niet verplicht)

Beantwoord: 9 Overgeslagen: 10

#	REACTIES	DATE
1	Nvt	10/27/2021 10:36 PM
2	Dat zou wel moeten ala ik ja had geantwoord. Ik ben zelf erg voorzichtig	10/25/2021 8:54 AM
3	N.v.t	10/24/2021 7:17 PM
4	.	10/24/2021 12:05 PM
5	Wanneer bij de verwarrende situaties, overstekende fietsers, toch maar voor laten gaan terwijl zij verkeerstechnisch horen te wachten. Over het algemeen denk ik dat ik wel anticipeer en mijn rijgedrag aanpas aan de situatie. Dus dan zou het antwoordt bij vraag 28 nee zijn.	10/21/2021 5:59 AM
6	Wethouder vooraf afgesproken, hielp niet	10/20/2021 7:31 PM
7	Er hoort geen bus door deze drukke straat!	10/20/2021 6:51 PM
8	.	10/20/2021 6:27 PM
9	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V30 Hoe ervaart u de omgeving van de FBK-laan als verblijfsgebied?

Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Zeer prettig	16.67%	3
Prettig	44.44%	8
Niet prettig/niet onprettig	27.78%	5
Onprettig	11.11%	2
Zeer onprettig	0.00%	0
TOTAAL		18

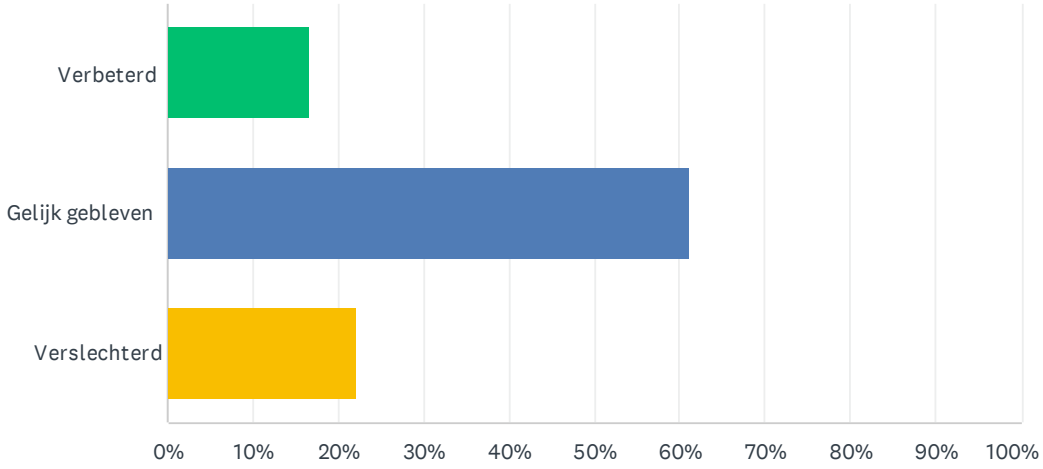
V31 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 9 Overgeslagen: 10

#	REACTIES	DATE
1	Nee	10/27/2021 10:36 PM
2	Mooie omgeving.	10/25/2021 8:54 AM
3	Veel ongelukken gezien na 12 jaar. Scooters en auto's die savonds overlast veroorzaken zijn geen uitzondering.	10/24/2021 7:17 PM
4	.	10/24/2021 12:05 PM
5	Het is er mooier op geworden, maar dat staat los van het verkeer. De bus hoort er niet doorheen te rijden de gebieden aan de buitenkant (het sportcomplex, de Dalton, de gebouwen en wijken langs de Bennebroekerweg) hebben nu geen openbaarvervoer.	10/21/2021 5:59 AM
6	Te druk, racebaan en veel geluidsoverlast plus files door school	10/20/2021 7:31 PM
7	Nee	10/20/2021 6:51 PM
8	Kom er alleen met de lijnbus, verder heb ik er niks te zoeken	10/20/2021 6:27 PM
9	Hangjeugd	10/20/2021 6:25 PM

V32 Hoe vindt u de omgeving tegenover de voorgaande situatie?

Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Verbeterd	16.67%	3
Gelijk gebleven	61.11%	11
Verslechterd	22.22%	4
TOTAAL		18

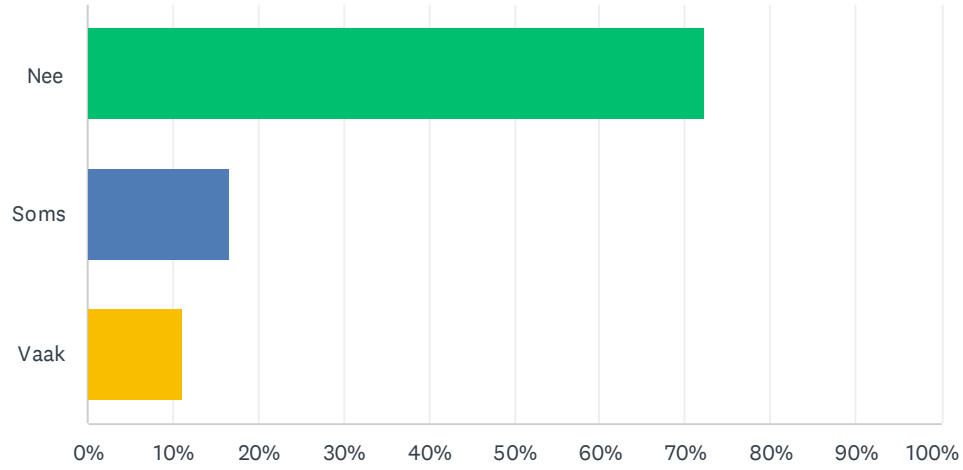
V33 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 9 Overgeslagen: 10

#	REACTIES	DATE
1	Vooral rotonde is een verbetering	10/27/2021 10:36 PM
2	Ziet er prachtig uit. Ook mooie groen aankleding en steensoort die is gebruikt	10/25/2021 8:54 AM
3	De rotonde is een leuk nieuw speeltje voor de jeugd met auto's en scooters savonds.	10/24/2021 7:17 PM
4	Ja	10/24/2021 12:05 PM
5	Zie antwoordt vraag 31	10/21/2021 5:59 AM
6	Nee	10/20/2021 7:31 PM
7	Nee	10/20/2021 6:51 PM
8	.	10/20/2021 6:27 PM
9	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V34 Heeft u wel eens last van geluidsoverlast door verkeer op de FBK-laan?

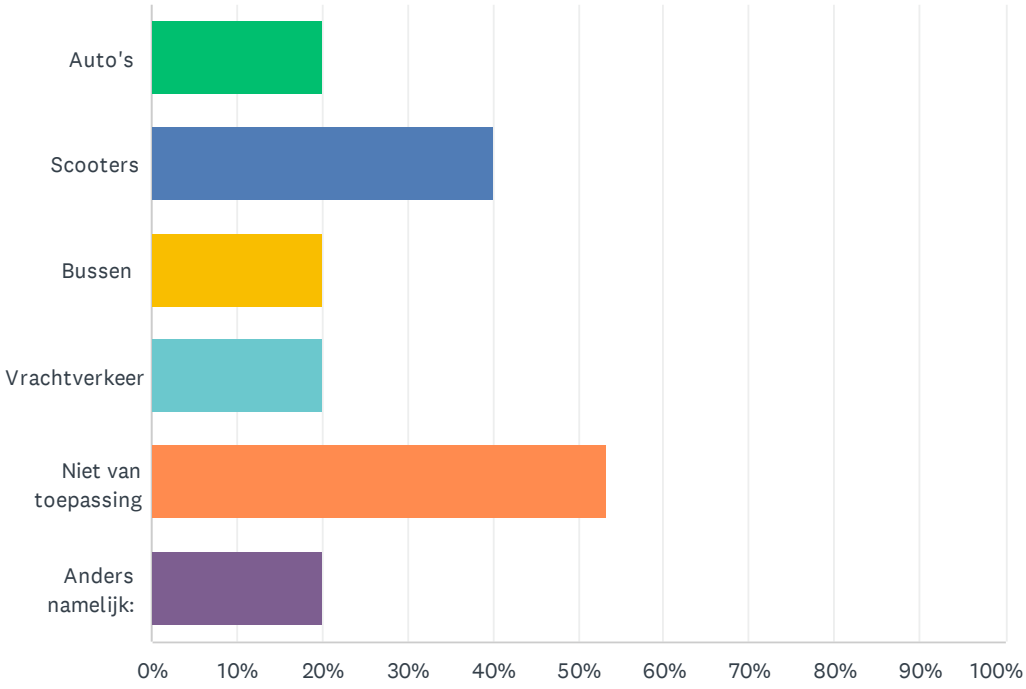
Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Nee	72.22%	13
Soms	16.67%	3
Vaak	11.11%	2
TOTAAL		18

V35 Welke voertuigen veroorzaken dit? (niet verplicht)Er zijn meerdere antwoorden mogelijk

Beantwoord: 15 Overgeslagen: 4

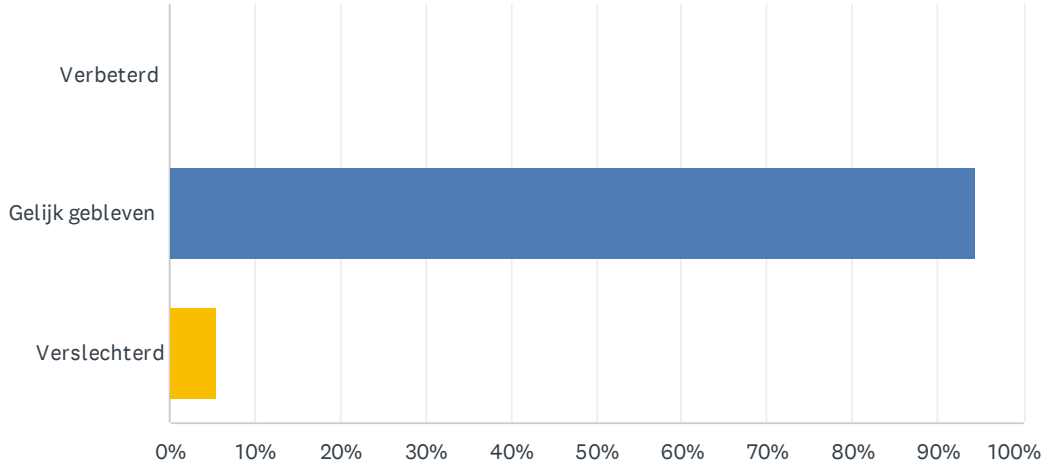


ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Auto's	20.00%	3
Scooters	40.00%	6
Bussen	20.00%	3
Vrachtverkeer	20.00%	3
Niet van toepassing	53.33%	8
Anders namelijk:	20.00%	3
Totaal aantal respondenten: 15		

#	ANDERS NAMELIJK:	DATE
1	Gemeente voertuigen zoals de vegers, en het groenwerk.	10/24/2021 7:17 PM
2	Ik had nee geantwoord	10/24/2021 12:05 PM
3	Groepen jeugd	10/20/2021 7:31 PM

V36 Wat vindt u van het geluid tegenover de voorgaande situatie?

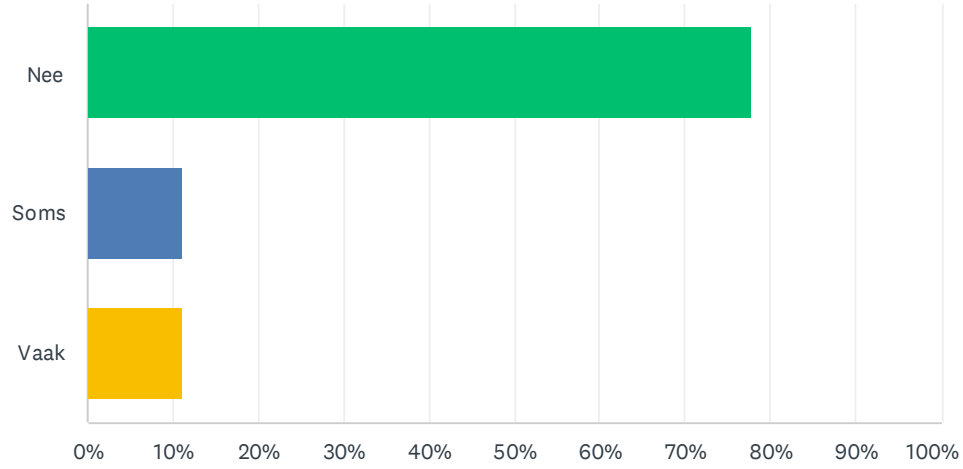
Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Verbeterd	0.00%	0
Gelijk gebleven	94.44%	17
Verslechterd	5.56%	1
TOTAAL		18

V37 Heeft u wel eens last van stankoverlast of fijnstof door uitlaatgassen?

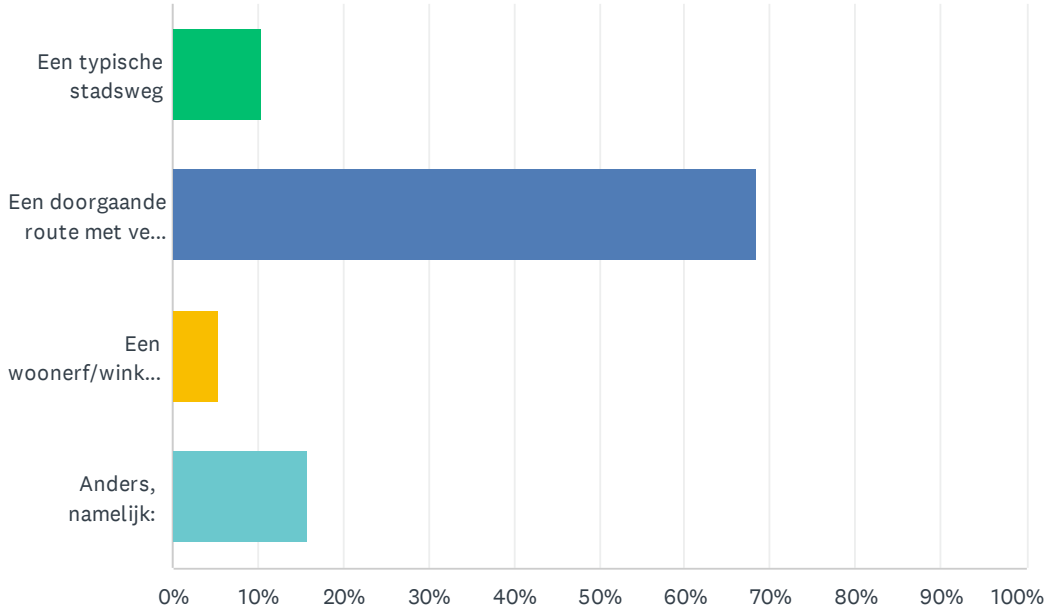
Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Nee	77.78%	14
Soms	11.11%	2
Vaak	11.11%	2
TOTAAL		18

V38 Hoe zou u de FBK-laan omschrijven:

Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0

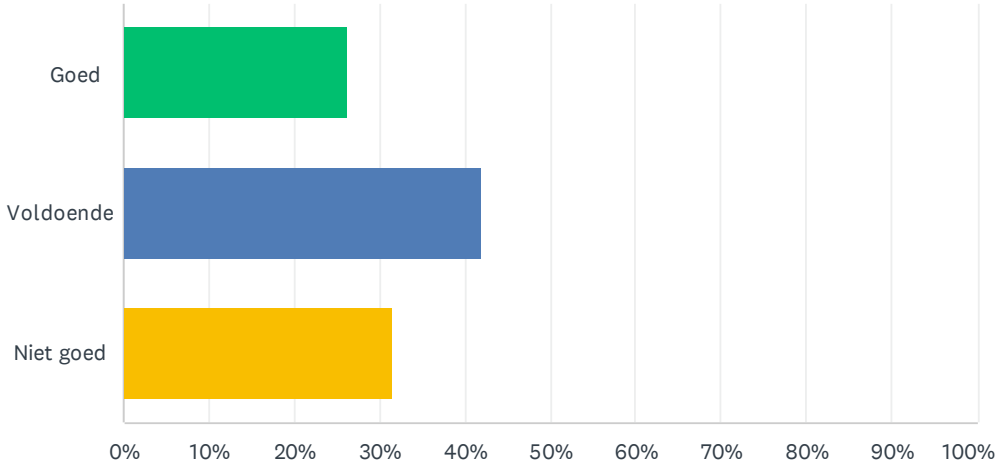


ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Een typische stadsweg	10.53%	2
Een doorgaande route met veel verkeer	68.42%	13
Een woonerf/winkelgebied	5.26%	1
Anders, namelijk:	15.79%	3
TOTAAL		19

#	ANDERS, NAMELIJK:	DATE
1	Een bizarre combinatie van een doorgaande route en een winkelgebied	10/24/2021 11:06 AM
2	Het is nu een doorgaande routen en woonerf/ winkelgebied. Het zou alleen een woonerf/winkel gebiedsdelen zijn. Geen grote vrachtauto’s en bussen door deze straat.	10/21/2021 5:59 AM
3	Woonwijk gebied	10/20/2021 7:31 PM

V39 Wat vindt u van de verlichting op de FBK-laan?

Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Goed	26.32%	5
Voldoende	42.11%	8
Niet goed	31.58%	6
TOTAAL		19

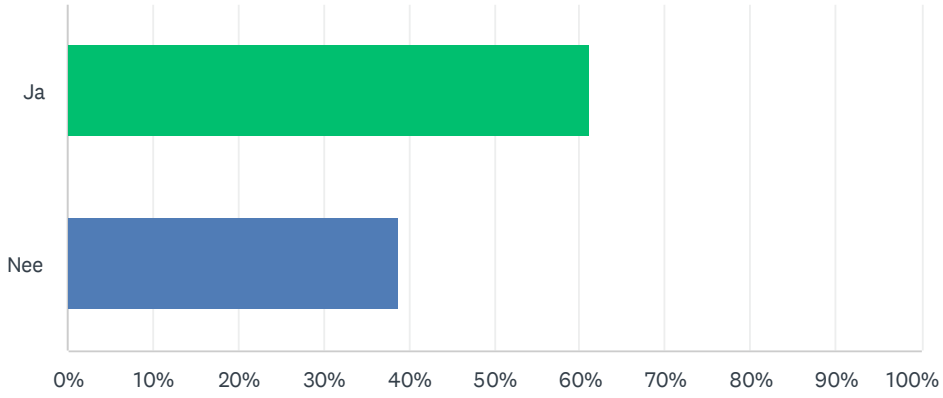
V40 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 12 Overgeslagen: 7

#	REACTIES	DATE
1	Veel te veel licht in woondeel deel oost van bieb. Verlichting moet naar beneden richten ipv horizontaal. Verlichting bij winkelcentrum goed.	10/27/2021 10:36 PM
2	Te weinig verlichting op de fietspaden en voetpaden gericht	10/25/2021 7:07 PM
3	Verlichting is goed maar het is apart dat bij de actiepunten (zebrapaden) niet een lantaren staat. Dit zorgt voor beter zicht en een hogere attentiewaarde	10/25/2021 9:27 AM
4	Geen	10/25/2021 8:54 AM
5	rotonde vrij slecht verlicht	10/25/2021 8:00 AM
6	Vooral bij de school en bibliotheek is savonds bijna geen zicht.	10/24/2021 7:17 PM
7	Ja	10/24/2021 12:05 PM
8	Slecht zicht	10/24/2021 11:14 AM
9	Slecht verlicht	10/20/2021 7:31 PM
10	Nee	10/20/2021 6:51 PM
11	.	10/20/2021 6:27 PM
12	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V41 Is de nieuwe locatie van de afvalcontainers een verbetering ten opzichte van de oude locaties?

Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Ja	61.11%	11
Nee	38.89%	7
TOTAAL		18

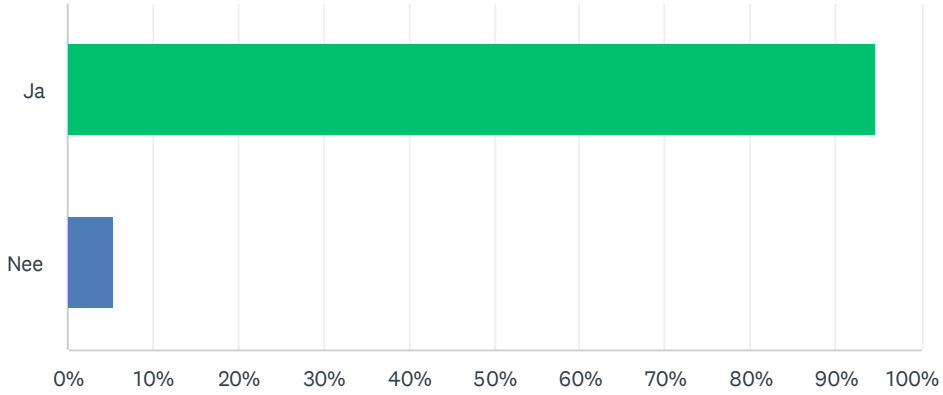
V42 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 9 Overgeslagen: 10

#	REACTIES	DATE
1	Geen mening	10/27/2021 10:36 PM
2	Altihd fijn als er veel containers zijn	10/25/2021 8:54 AM
3	N.v.t	10/24/2021 7:17 PM
4	Nee	10/24/2021 12:05 PM
5	Hinderd het overige verkeer met lossen	10/24/2021 11:14 AM
6	Het lijken er meer en de auto’s stoppen nu niet meer midden op de weg.	10/21/2021 5:59 AM
7	Nee	10/20/2021 6:51 PM
8	Waarom langs de doorgaande weg? Waarom niet gewoon op het parkeerterrein…	10/20/2021 6:27 PM
9	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V43 Weet u dat de bushalte verplaatst is?

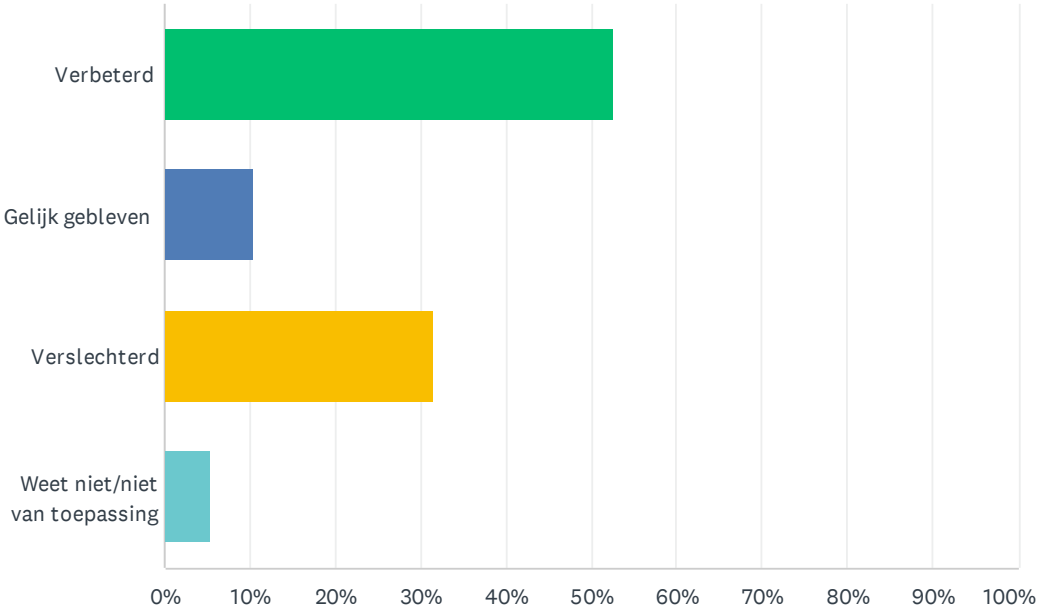
Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Ja	94.74%	18
Nee	5.26%	1
TOTAAL		19

V44 Zo ja, is de situatie…

Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Verbeterd	52.63%	10
Gelijk gebleven	10.53%	2
Verslechterd	31.58%	6
Weet niet/niet van toepassing	5.26%	1
TOTAAL		19

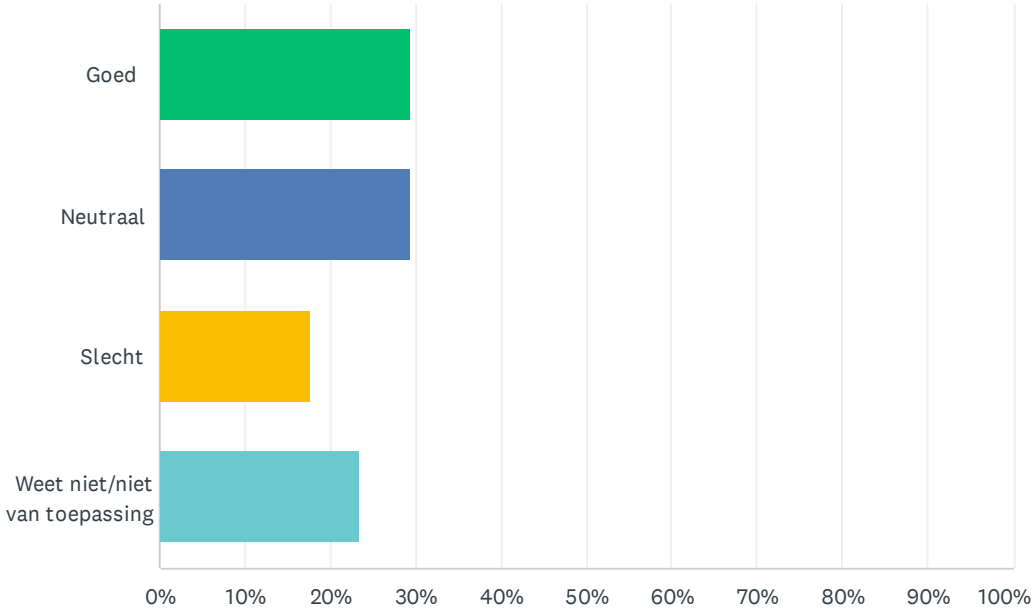
V45 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 10 Overgeslagen: 9

#	REACTIES	DATE
1	Mooie bushalte.	10/27/2021 10:36 PM
2	Verder lopen voor mij. Ik kan niet zo ver lopen.	10/25/2021 8:54 AM
3	De halte zelf is er absoluut op vooruit gegaan. De onveilige situatie door de specifieke plaatsing is echter geen pluspunt.	10/24/2021 7:17 PM
4	Nee	10/24/2021 12:05 PM
5	Te veel fietsen en te weinig stalling. Te ver weg voor grote delen van de wijk	10/24/2021 11:06 AM
6	De situatie iets van de winkels af en het fietspad achterlangs us verbeterd verkeerstechnisch, maar door de bus us de FBKL een doorgaande route wat je niet moet willen in een winkel gebied, een ‘dorps’straat. Daarbij komt dat de gebieden van De Dakronschool, het sportcomplex en de wijken/ woningen langs de Bennebroekerweg dat daar geen openbaarvervoer langs komt.	10/21/2021 5:59 AM
7	Blokkeren doorgaand verkeer	10/20/2021 7:31 PM
8	De fietser hebben geen last van de bus.	10/20/2021 6:51 PM
9	De halte verplaatsen is een goede zet, echter de inhalende automobilisten maken het gevaarlijk door het spookrijdende gedrag met hoge snelheid	10/20/2021 6:27 PM
10	Onhandig	10/20/2021 6:25 PM

V46 Zo nee, hoe ervaart u de huidige bushalte?

Beantwoord: 17 Overgeslagen: 2



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Goed	29.41%	5
Neutraal	29.41%	5
Slecht	17.65%	3
Weet niet/niet van toepassing	23.53%	4
TOTAAL		17

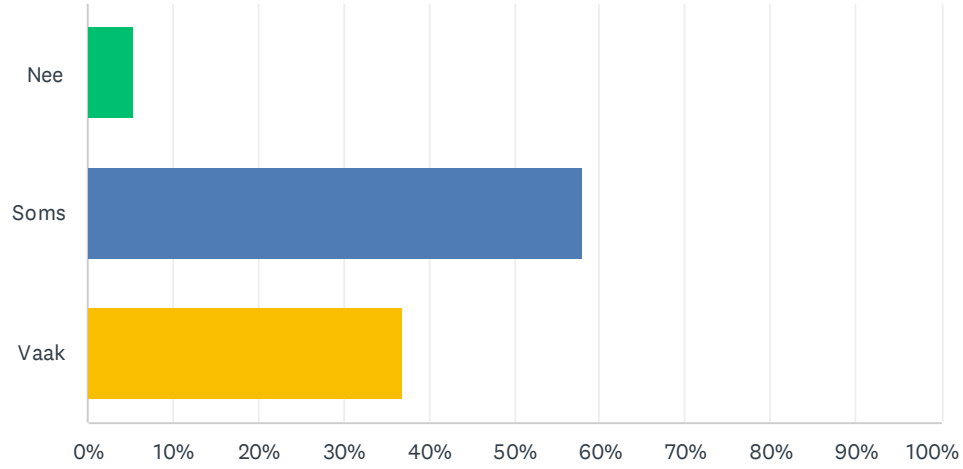
V47 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 8 Overgeslagen: 11

#	REACTIES	DATE
1	Ne	10/27/2021 10:36 PM
2	Nee	10/25/2021 8:54 AM
3	N.v.t	10/24/2021 7:17 PM
4	Nee	10/24/2021 12:05 PM
5	Zie antwoord vraag 45	10/21/2021 5:59 AM
6	Nee	10/20/2021 6:51 PM
7	.	10/20/2021 6:27 PM
8	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V48 Maakt u zelf wel eens gebruik van de bus op de FBK-laan?

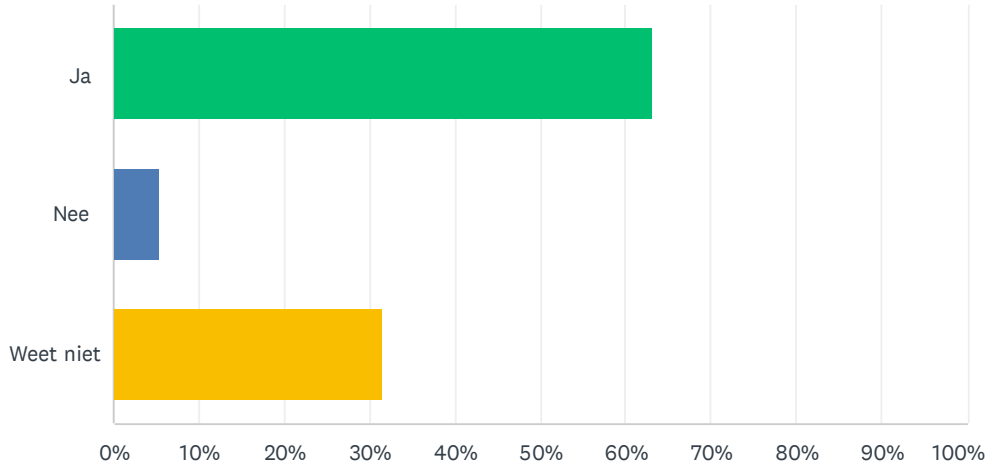
Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Nee	5.26%	1
Soms	57.89%	11
Vaak	36.84%	7
TOTAAL		19

V49 Indien u de oude situatie op de FBK-laan kent: Zijn de elektrische bussen een verbetering?

Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Ja	63.16%	12
Nee	5.26%	1
Weet niet	31.58%	6
TOTAAL		19

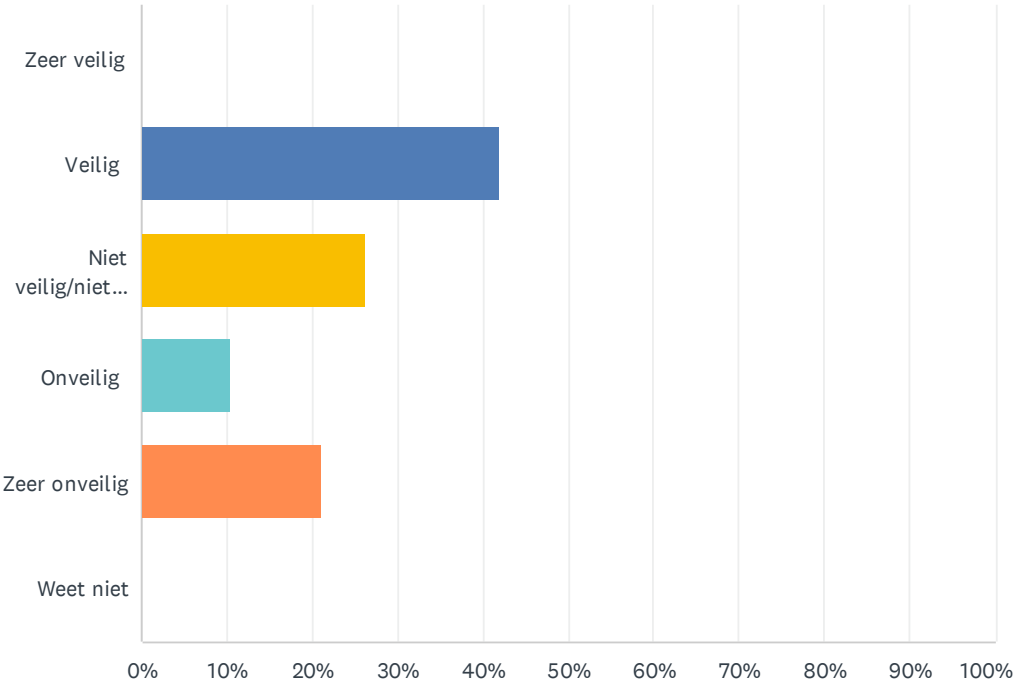
V50 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 7 Overgeslagen: 12

#	REACTIES	DATE
1	Stil. Milieuvriendelijk. Fijn.	10/27/2021 10:36 PM
2	Maken bijna geen geluid.	10/25/2021 8:54 AM
3	Veel minder geluid door de bus wat ook het reizen mét de bus aangenamer maakt.	10/24/2021 7:17 PM
4	Elektrische bussen hebben niets met de verbouwing van fbk te maken, waren er daarvoor ook al.	10/24/2021 12:05 PM
5	Minder geluidsoverlast.	10/20/2021 6:51 PM
6	.	10/20/2021 6:27 PM
7	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V51 Hoe ervaart u de aanwezigheid van bussen als verkeersdeelnemer op de FBK-laan?

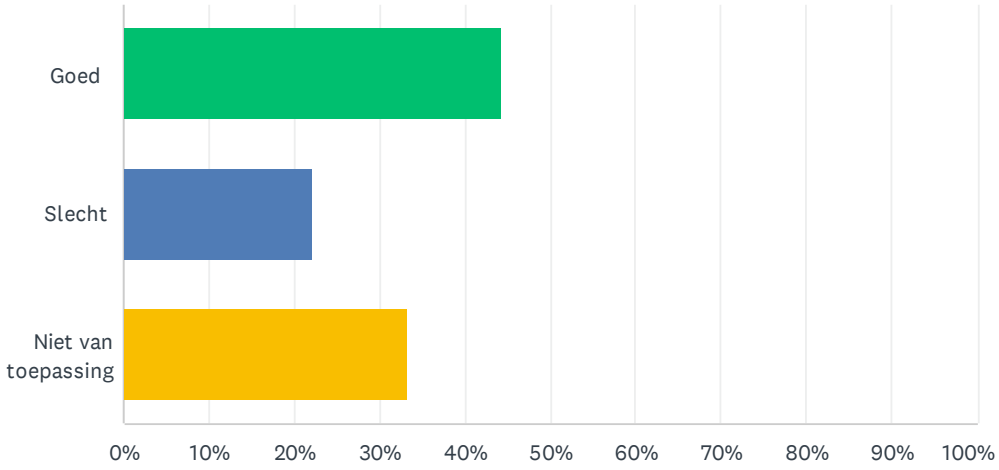
Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Zeer veilig	0.00%	0
Veilig	42.11%	8
Niet veilig/niet onveilig	26.32%	5
Onveilig	10.53%	2
Zeer onveilig	21.05%	4
Weet niet	0.00%	0
TOTAAL		19

V52 Hoe heeft u het verloop van de wegwerkzaamheden ervaren als omwonende?

Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Goed	44.44%	8
Slecht	22.22%	4
Niet van toepassing	33.33%	6
TOTAAL		18

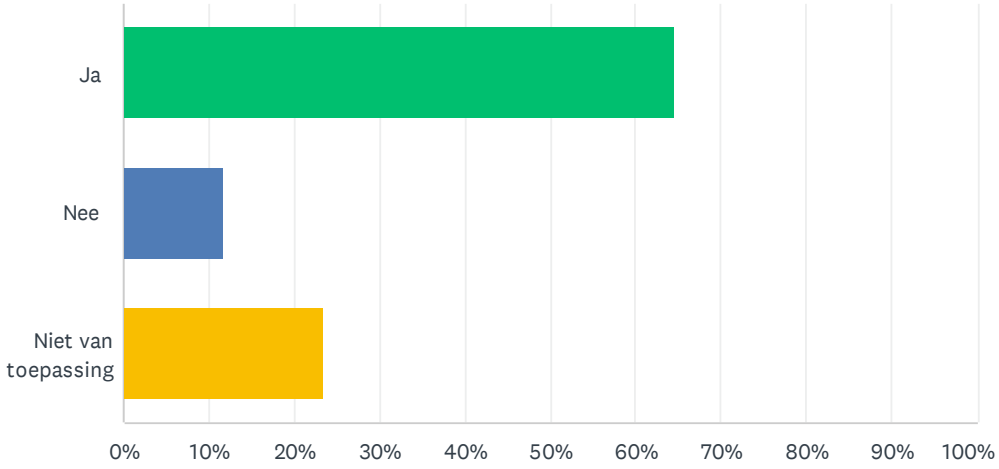
V53 Wilt u hier een toelichting op geven? (niet verplicht)

Beantwoord: 10 Overgeslagen: 9

#	REACTIES	DATE
1	Goed gecommuniceerd behalve over veranderde in en uitrit situatie bij parkeerterreinen AH en Hema	10/27/2021 10:36 PM
2	Weinig last gehad. Ik woon niet direct aan de laan en had mogelijkheden genoeg om om te rijden.	10/25/2021 8:54 AM
3	Zeer veel geluidsoverlast en vooral op onmenselijke tijden. Voor gezinnen met kinderen waren er zelfs tijdens vakantie geen dagen waarop even bijgetankt kon worden.	10/24/2021 7:17 PM
4	Nee	10/24/2021 12:05 PM
5	Had neutraal in willen vullen. Communicatie liet te wensen over. Zit nog altijd op de info avond te wachten. Omleiding voor fietsers door de stegen in de FBK wa ronduit gevaarlijk voor spelende kinderen	10/24/2021 11:06 AM
6	Het duurde erg lang. De bus die er wel door mocht er waar allerlei maatregelen voor werden genomen, terwijl die ook om had kunnen rijden langs de Bennebroekerweg. Het lijkt door de gemeente wel dat alles in het werk wordt gesteld (een nieuwe straat, maatregelen tijdens de werkzaamheden) maar kosten wat kost niets de bus over deze straat blijven rijden. Wie zijn hier degene die hier bepalen? De bewoners duidelijk niet. De gemeente danst naar de pijpen van Connexion.	10/21/2021 5:59 AM
7	Overlast en stremming,	10/20/2021 7:31 PM
8	Nee	10/20/2021 6:51 PM
9	.	10/20/2021 6:27 PM
10	Nee	10/20/2021 6:25 PM

V54 Bent u voldoende en tijdig geïnformeerd over de werkzaamheden?

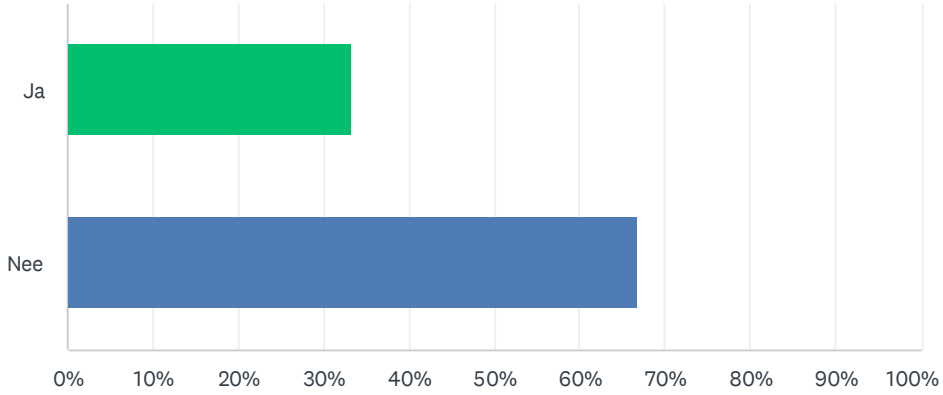
Beantwoord: 17 Overgeslagen: 2



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Ja	64.71%	11
Nee	11.76%	2
Niet van toepassing	23.53%	4
TOTAAL		17

V55 Kent u de bouwapp? Zo ja, heeft u deze gebuikt

Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Ja	33.33%	6
Nee	66.67%	12
TOTAAL		18

V56 Zo ja, hoe beviel deze?

Beantwoord: 10 Overgeslagen: 9

#	REACTIES	DATE
1	Mwa	10/27/2021 10:36 PM
2	Nvt	10/25/2021 7:07 PM
3	Geen	10/25/2021 8:54 AM
4	N.v.t	10/24/2021 7:17 PM
5	Ik zei nee	10/24/2021 12:05 PM
6	Goed	10/22/2021 9:17 PM
7	Matig	10/20/2021 7:31 PM
8	Nvt	10/20/2021 6:51 PM
9	.	10/20/2021 6:27 PM
10	Nvt	10/20/2021 6:25 PM

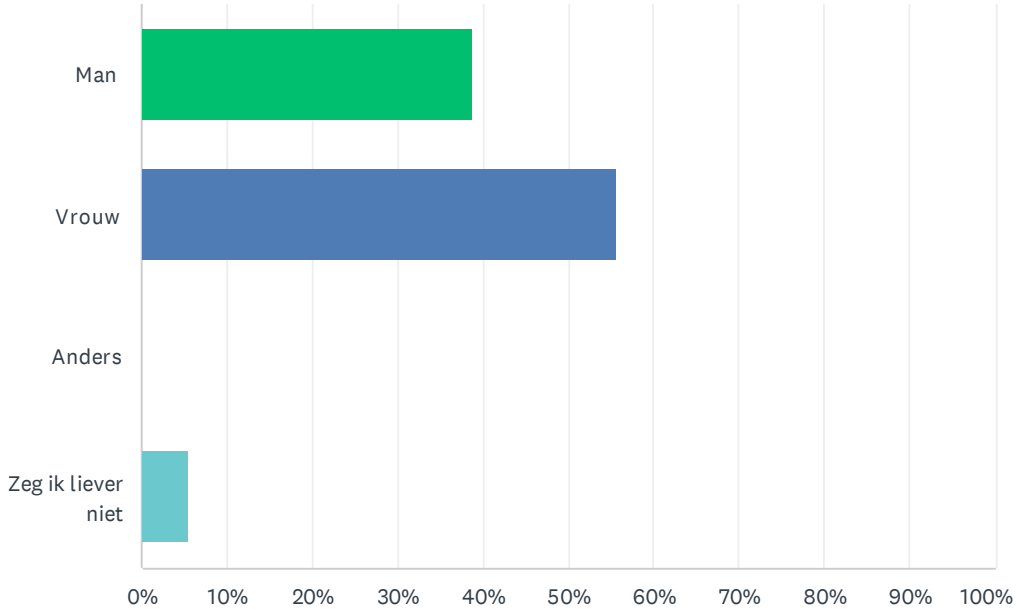
V57 Wat wilt u verder nog kwijt over de FBK-laan?

Beantwoord: 13 Overgeslagen: 6

#	REACTIES	DATE
1	Niets	10/27/2021 10:36 PM
2	Niks	10/25/2021 7:07 PM
3	Het zicht bij de uitritconstructie is erg verslechterd. Je moet bijna op de fietsstrook gaan staan om zicht te halen	10/25/2021 9:27 AM
4	Dat openstellen van de Baron de Coubertin goed zou zijn in de doorstroming.n	10/25/2021 8:54 AM
5	N.v.t	10/24/2021 7:17 PM
6	A.u.b. maak vrijliggende fietspaden en ga terug naar de oude situatie om de parkeerterreinen op/af komen men	10/24/2021 6:27 PM
7	Niets	10/24/2021 12:05 PM
8	Minder bussen per uur cq 4 per uur is meer dan genoeg	10/24/2021 11:14 AM
9	Mooie straat geworden, verbetering hier en daar, onveiliger hier en daar ook. Maar was allemaal niet nodig. Het enige wat de bewoners willen is de bus (en vrachtwagens) niet door deze straat. De bereikbaarheid met de bus us nu hetzelfde als toen de bus nog over de Bennebroekerweg reed, alleen is daar (Dalyonschool, sportcomplex en de woningen) geen regelmatig openbaarvervoer meer.	10/21/2021 5:59 AM
10	Nutteloze aanpassingen, minder veilig en anders dan vooraf beloofd	10/20/2021 7:31 PM
11	Laat de bussen er niet meer overheen rijden.	10/20/2021 6:51 PM
12	.	10/20/2021 6:27 PM
13	Niks	10/20/2021 6:25 PM

V58 Wat is uw geslacht?

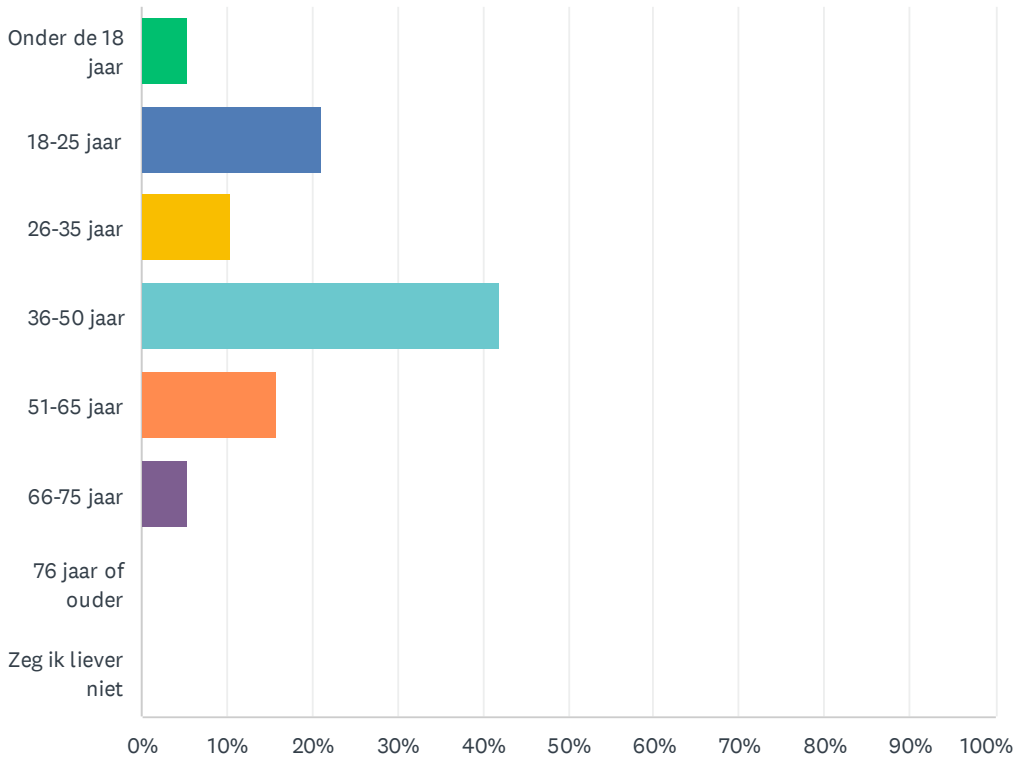
Beantwoord: 18 Overgeslagen: 1



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Man	38.89%	7
Vrouw	55.56%	10
Anders	0.00%	0
Zeg ik liever niet	5.56%	1
TOTAAL		18

V59 Wat is uw leeftijd?

Beantwoord: 19 Overgeslagen: 0



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
Onder de 18 jaar	5.26%	1
18-25 jaar	21.05%	4
26-35 jaar	10.53%	2
36-50 jaar	42.11%	8
51-65 jaar	15.79%	3
66-75 jaar	5.26%	1
76 jaar of ouder	0.00%	0
Zeg ik liever niet	0.00%	0
TOTAAL		19

V60 Wat zijn de eerste vier cijfers van uw postcode? (niet verplicht)

Beantwoord: 13 Overgeslagen: 6

#	REACTIES	DATE
1	2134	10/27/2021 10:36 PM
2	2134	10/27/2021 8:52 AM
3	2134	10/25/2021 7:07 PM
4	2134	10/25/2021 10:07 AM
5	2134	10/25/2021 9:27 AM
6	2134	10/25/2021 8:54 AM
7	2134	10/24/2021 7:17 PM
8	2134	10/24/2021 12:05 PM
9	2134	10/24/2021 11:06 AM
10	2134	10/21/2021 5:59 AM
11	2135	10/20/2021 6:51 PM
12	.	10/20/2021 6:27 PM
13	2134	10/20/2021 6:25 PM