Groeidocument

Tussenevaluatie VSP Badhoevedorp 2024/2025
Groeidocument

Datum Utrecht, 4 augustus 2025

De gemeente Haarlemmermeer stelde in 2008 het Verkeersstructuurplan (VSP) op. In een VSP bereidt de gemeente zich voor op nieuwe ontwikkelingen. Zoals de gevolgen van meer verkeer en nieuwbouw. Daarom onderzoeken we voor het VSP welke aanpassingen voor het verkeer en gedrag van mensen noodzakelijk zijn. Om ervoor te zorgen dat ook in de toekomst Badhoevedorp een leefbaar en veilig dorp is.
In 2013 en 2020 werd het VSP al geëvalueerd, en in maart 2024 is de derde tussenevaluatie gestart. De tussenevaluatie wordt uitgevoerd met en door inwoners. Uit de tussenevaluatie moet blijken: wat gaat goed, wat kan beter of anders. In 2025 moet de tussenevaluatie klaar zijn. De kopgroep met daarin inwoners schrijven mee aan het advies en aanbevelingen voor het verkeer in Badhoevedorp. Dit bieden we aan de gemeenteraad aan. Zij nemen er dan een besluit over.

Het groeidocument

Om tot een goed advies te komen over het verkeer in Badhoevedorp nemen we een aantal stappen. In dit groeidocument houden we bij welke stappen we nemen, omschrijven we wat de resultaten zijn van die stappen en wat de belangrijkste aandachtspunten zijn. Alle opgehaalde en opgedane kennis wordt gebundeld in het groeidocument zodat het proces stapsgewijs is terug te lezen. Dit document biedt een verantwoording voor het doorlopen proces en de uiteindelijke tussenevaluatie van het verkeersstructuurplan Badhoevedorp 2020.

Stappen

1. Opstarten

De eerste stap stond in het teken van enerzijds kennismaken en anderzijds inventariseren. De kopgroepleden, de gemeente Haarlemmermeer en adviesbureau XTNT maakten kennis met elkaar.

Kopgroep 1 en 2

De kopgroep kwam voor het eerst bij elkaar op 15 mei 2024. In deze bijeenkomst werd geïnventariseerd wat men vindt van het verkeer in Badhoevedorp. De thema's die centraal staan zijn: autoverkeer, vrachtverkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer, inrichting en gedrag. De gemeente heeft een overzicht gemaakt van de belangrijkste (aandachts-)punten en deze is tijdens de kopgroep 2 op 26 juni 2024 verder aangevuld. Een aantal aanvullingen die werden gedaan: men houdt zicht niet aan 30 km/h, bewoners ervaren huftergedrag bij automobilisten, ook fietsers vertonen ongewenst gedrag, de huidige kamstructuur onderbreekt de fietsverbindingen, huidige busroutes gaan niet langs belangrijke functies in het dorp en als de A9 en A10 volstaan is er veel sluipverkeer in het dorp. Alle input is door de gemeente na afloop gebundeld en gedeeld met de kopgroep. Tijdens de 2e bijeenkomst was adviesbureau XTNT ook aanwezig: XTNT heeft zichzelf voorgesteld en toegelicht welke stappen zij zullen nemen tijdens de tussenevaluatie.

Extern adviesbureau

Adviesbureau XTNT is op 25 juni 2024 gestart; XTNT is aangesteld om de tussenevaluatie te begeleiden. XTNT heeft kennis gemaakt met zowel het kernteam als de kopgroep en heeft zich verdiept in het VSP, maatregelen die tot nu zijn genomen, eerdere verkeerstellingen en andere belangrijke beleidsstukken om zo een eerste beeld te krijgen van de omgeving en de opgave. Daarnaast heeft XTNT in overleg met de gemeente en met de input van de kopgroep bepaald op welke plekken zij zullen gaan schouwen (stap 2a).

2. a) Schouwen

Om Badhoevedorp goed te leren kennen en te zien hoe het verkeer eruitziet is adviesbureau XTNT gaan schouwen. Tijdens het schouwen kijken we naar de inrichting van de weg én het gedrag van verkeersdeelnemers.

- Uitgevoerd door Gerard Tertoolen (verkeerspsycholoog), Annemieke Putters (projectleider), Jelmer van Herpen (verkeerskundige) en Max van Klink (junior adviseur)
- Woensdagochtend 10 juli 2024 (8.00-10.00): zonnig, later meer bewolkt
- Maandagmiddag 15 juli 2024 (14:30-18:00): overwegend zonnig
- Woensdagmiddag 22 november (16:30 – 17:30): bewolkt
- Donderdag 20 mei (17:00 – 18:00): zonnig

Algemene bevindingen schouw

- Het verkeersnetwerk functioneert op hoofdlijnen naar behoren. Dat betekent dat verkeer op het eerste gezicht op een gestructureerde manier zijn weg lijkt te vinden door Badhoevedorp.
- Het valt op dat op veel wegen in Badhoevedorp verschillende verkeersdeelnemers (auto's, vrachtverkeer, bussen, en (elektrische) fietsen) de soms beperkte ruimte met elkaar delen. Dat hoeft geen probleem te zijn, het is immers zelfs een kenmerk van erftoegangswegen, maar kan er wel voor zorgen dat de verkeersveiligheid onder druk komt te staan als verkeersintensiteiten toenemen.
- Het wegdek is op meerdere plaatsten in (zeer) slechte staat en aan vervanging toe; er zit gras tussen tegels en delen van het wegdek en trottoirs zijn verzakt.
- Er zijn diverse bouwprojecten aan de gang in Badhoevedorp als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Quatrebras. De verkeersstructuur is op die locaties nog niet definitief en zal in de toekomst nog aangepast worden. Het gaat hier om tijdelijke situaties, die niet thuishoren in de tussenevaluatie van het VSP, maar wel de gemoederen van bewoners en leden van de kopgroep mede kunnen bepalen.

Bevindingen: Kruising Zeemanlaan-Sloterweg-Burgemeester Amersfoordtlaan *(ochtend + middag)*

- **Inrichting van de kruising:** Het betreft hier een inrichting met een VRI én een plateau én een voorrangsregeling. Wat ons opvalt:
  - De opstelstroken voor automobilisten zijn over het algemeen smal, rekening houdend met de aanwezigheid van fietsers en bromfietsers.
  - Voor fietsers en bromfietsers staan kleine wachtpaaltjes om de verkeerslichten te bedienen (figuur 1).
  - Gevaarlijke situaties ontstaan als (brom)fietsers linksaf willen slaan op het kruispunt, omdat automobilisten met een andere rijrichting geen ruimte laten voor afslaande (brom)fietsers.
  - Door relatief hoge begroeiing op aangrenzende percelen is het zicht vanuit en op de Burgemeester Amersfoordtlaan beperkt. Op de Burgemeester Amersfoordtlaan ter hoogte van de uitrit van de Reigerstraat is kruismarkering aangebracht om stilstaan op deze plek tegen te gaan. Dit wordt veelvuldig genegeerd door automobilisten; auto's sluiten aan in de wachtrij voor het verkeerslicht (figuur 2).
  - Het zebrapad wat zich, net na de kruising met de Sloterweg – Zeemanlaan, op de Burgemeester Amersfoordtlaan bevindt, valt onvoldoende op. Het is de vraag wat de functie is van dit zebrapad, vlak na de kruising (zie figuur 4).
  - De Burgemeester Amersfoordtlaan is een statige laan met aan weerszijden hoge bomen. Vanuit de Zeemanlaan gezien zorgen de bomen ervoor dat de weg wat donker oogt en smal aanvoelt (figuur 3). Op de Burgemeester Amersfoordtlaan kan dit zorgen voor een onveilig gevoel. Door de aanwezigheid van fietsstroken, voelt de weg ook smaller aan dan dat zij in werkelijkheid is.
- **Gedrag van de verkeersdeelnemers:**
  - Er wordt hier door een enkele automobilist en door veel fietsers door rood gereden.
  - Echt opvallend was dat veel fietsers het opstellen voor de kruising mijden door ruim ervoor af te stappen en te voet verder te gaan of (vooral) door over het trottoir te fietsen. Fietsers op de Sloterweg doen dit zeer frequent. Soms doet men dit om daarna bij de verkeerslichten als voetgangers over te steken; soms om verderop het trottoir al

fietsend te verlaten en de route over de weg te vervolgen. Dit gedrag kan versterkt worden doordat op de Sloterweg (richting Schipholweg) fietssuggestiestroken ontbreken, die op de andere drie takken van de kruising wel aanwezig zijn.

- **Effect op het netwerk:** De kruising verwerkt relatief veel verkeer, zowel doorgaand autoverkeer als vracht- en fietsverkeer. De verkeerslichten reguleren het verkeer, maar hierdoor ontstaat er relatief snel veel terugslag op alle wegen doordat de verkeerslichten een korte doorlooptijd hebben.



Figuur 1: Krap voor fietsers om op te stellen voor het verkeerslicht en aparte wachtpaal.



Figuur 2: markering (kruis) op weg bij uitrit Reigerstraat wordt genegeerd





Figuur 3 (L). Vanuit de Zeemanlaan gezien oogt de Burgemeester Amersfoordtlaan donker en smal.
Figuur 4 (R). Het zebrapad met een merkwaardige ligging.

Bevindingen: Burgemeester Amersfoordtlaan - Basisschool Oranje-Nassau *(ochtend)*

- **Inrichting:** Aan de Burgemeester Amersfoordtlaan is de bassischool Oranje-Nassau gelegen. De Burgemeester Amersfoordtlaan is een 50 km/uur weg, wat maakt dat het verkeer langs de school op gevoelsmatig hoge snelheid voorbijkomt, terwijl kinderen rijdend op de fietsstrook proberen af te stappen om vervolgens verder te lopen op het trottoir richting de fietsenstalling. Voor voetgangers is een verkeerslicht geplaatst ter hoogte van de entree. Dit verkeerslicht laat voetgangers lang wachten en staat daarnaast slechts kort op groen (figuur 6). Ook op dit gedeelte van de Burgemeester Amersfoordtlaan oogt de weg smal door de hoge bomen aan weerszijden. De bomen maken het daarnaast

donker. Het wegdek is in slechte staat, het asfalt vertoont scheuren en barsten, waar een smalle fietsband makkelijk in klem komt te zitten met een mogelijke val tot gevolg.

- **Gedrag van de verkeersdeelnemers:** Hoewel er veel scholieren lopend of fietsend naar school gaan of worden gebracht, zijn er ook veel ouders/verzorgers die kinderen met de auto naar school brengen en voor oponthoud zorgen. Zij rijden opritten in, parkeren kortstondig op de stoep, of rijden de aangelegen wijk in opzoek naar een parkeerplaats. Hierbij belemmeren zij soms doorgaand verkeer of zorgen ervoor dat ander verkeer gevaarlijke manoeuvres moet uitvoeren (figuur 5). Fietsers op de Burgemeester Amersfoordtlaan worden regelmatig ingehaald door autoverkeer. De weg is breed genoeg voor dit soort manoeuvres, dus het zou geen probleem hoeven te zijn. Tijdens de schouw is echter enkele keren waargenomen dat dit soort inhaalmanoeuvres worden gemaakt terwijl er ook tegemoetkomend verkeer op de Burgmeester Amersfoordtlaan rijdt. Auto's versnellen dan extra om toch op tijd in te halen en daardoor nemen snelheden op de weg toe. Buiten de schooltijden om zijn deze gedragingen niet opgemerkt en is het verkeersbeeld rustiger.
- **Effect op het netwerk:** Tijdens de spits is het druk rondom de school, met lange terugslag voor de verkeerslichten, een wirwar van fietsende kinderen met of zonder ouder/verzorger (zie figuur 7). Buiten schooltijden zijn de verkeerslichten vrijwel constant groen voor het verkeer op de Burgemeester Amersfoordtlaan en dan is er geen terugslaand effect.



Figuur 5 (L). Het snel afzetten van kinderen nabij de entree van bassischool Oranje-Nassau gaat gepaard met het blokkeren van uitritten en straten.



Figuur 6 (R1). Het verkeerslicht voor de entree van de basisschool. De wachttijd voor voetgangers is opvallend.



Figuur 7 (R2). Drukte bij het schoolplein.

Bevindingen: Plesmanlaan *(ochtend)*

- **Inrichting:**
  - De Plesmanlaan, het vervolg van de Rijstvogelstraat, heeft niet de functie van doorgaande weg zoals de andere straten die zijn opgenomen in de kamstructuur. Desondanks vormen beide wegen wel een verbinding tussen de Nieuwemeerdijk en de Schipholweg door de aansluiting op de Pa Verkuijllaan. De inrichting van de Rijstvogelstraat en Plesmanlaan past daardoor niet bij hun functie.
  - De schoolzone van de Dr. Plesmanschool begint ver voor de school zelf en verliest daardoor zijn effect bij de school. Ook hier valt de staat van de infrastructuur op, zowel het wegdek als het trottoir hebben achterstallig onderhoud.

Bevindingen: Schipholweg – ter hoogte Pa Verkuijllaan *(ochtend)*

- **Inrichting:**
  - De kruising van de Schipholweg en de Pa Verkuijllaan is overzichtelijk ingericht met een brede middenberm en twee rijstroken voor uitgaand verkeer richting Haarlem of Schiphol en ingaand verkeer richting Badhoevedorp.
  - De fietsenstallingen bij de bushaltes zijn vol en tonen daarmee een goed benutte OV-busverbinding aan.
  - Fietsers moeten afstappen aan de zijde Badhoevedorp, de fiets stallen, om daarna lopend de bushalte aan de overzijde te bereiken.

Bevindingen: Schipholweg – ter hoogte Sloterweg *(ochtend)*

- **Inrichting:**
  - De Sloterweg, bij de kruising met de Schipholweg, heeft te weinig opstelplaatsen voor voertuigen. Bij rood licht is er flinke terugslag.
  - Bij de Sloterweg is opgemerkt dat deze weg ook door fietsers wordt gebruikt, de inrichting van de weg faciliteert deze vorm van mobiliteit niet, dit komt door het ontbreken van duidelijke fietsstroken.
  - De oversteekeilanden voor voetgangers zijn smal en hebben weinig opstelruimte voor minder invaliden (zie figuur 8).
- **Effect op het netwerk:**
  - Het verkeer op de Sloterweg ondervindt een relatief grote terugslag bij de verkeerslichten. De terugslag is zodanig dat veel verkeer meer dan éénmaal een groentijd moet wachten om door de verkeerslichten te komen alvorens de Schipholweg te bereiken. De terugslag heeft effect op het netwerk, de rij auto's staat tijdens de spits voorbij de kruising met Keplerstraat tijdens de spits.

Bevindingen: Sloterweg – ter hoogte Keplerstraat *(ochtend + middag)*

- **Inrichting:**
  - De Sloterweg lijkt tijdens de schouw het meeste verkeer te verwerken. Hoewel de doorgaande route via de Sloterweg de Keplerstraat volgt, lijkt er een tegenstrijdigheid tussen bedoeling (toegeschreven functie in verkeerscirculatieplan) en praktijk. Het advies voor doorgaand verkeer om via de Keplerstraat te rijden wordt niet door alle automobilisten opgevolgd, deels omdat zij bestemmingsverkeer zullen zijn, deels omdat het logischer voelt om rechtdoor te blijven rijden op de Sloterweg (figuur 9).
  - De splitsing van de Sloterweg naar de Keplerstraat komt niet netjes over. De bestrating verandert bij de splitsing: asfalt bij de Keplerstraat, straatstenen bij de Sloterweg.
  - Op de Sloterweg, richting de Schipholweg, zijn haaientanden aangebracht om verkeer uit de Keplerstraat voorrang te geven. Deze haaientanden komen na de drempel en vallen daardoor later op. Op de straat zijn slechts vier haaientanden gemarkeerd, dat is vreemd omdat zo niet de volledige rijstrook wordt voorzien van haaientanden (figuur 10).
- Verder op de Sloterweg, bij het passeren van het voormalige A9 tracé, wordt het einde – begin van de 30 km/uur zone aangegeven. Tijdens de schouw was niet waar te nemen dat automobilisten daadwerkelijk hun snelheid bij het passeren van de zone 30 km/uur zone verlagen of verhogen. Dat kan mede te maken hebben met de inrichting van de weg; er is

geen fysiek onderscheidt (wegbreedte, weginrichting en/of andere aspecten) om te duiden dat men hier een andere snelheidszone inrijdt. In deze zin is de zone op deze locatie onduidelijk (figuren 11 en 12).

- **Gedrag van de verkeersdeelnemers:** Automobilisten vanuit de Sloterweg in de richting van de Schipholweg aarzelen bij de haaientanden die ter hoogte van de Keplerstraat zijn aangebracht. De voorrang wordt niet altijd verleend aan verkeer komend vanaf de Keplerstraat. Sommige automobilisten kiezen ervoor om aan te sluiten in de rij (wachtend op de VRI Schipholweg), maar komen stil te staan op het kruispunt en hinderen het verkeer uit de Keplerstraat. Doordat de Keplerstraat en Zeemanlaan als doorgaande verkeerroute staan aangegeven komt er ook vrachtverkeer vanaf de Keplerstraat uit op de Sloterweg. De draaicirkel die vrachtwagens moeten maken, hindert het tegemoetkomend verkeer vanaf de Schipholweg.
- **Effect op het netwerk**: Het verkeerslicht op het einde van de Sloterweg, op de kruising met de Schipholweg, staat vaak voor langere tijd op rood. Dit veroorzaakt veel terugslag, waarbij het verkeer niet altijd de Keplerstraat, waarvoor eigenlijk voorrang moet worden verleend, vrijhoudt.





Figuur 8 (L). Kruising Sloterweg – Schipholweg met kleine oversteekeilanden.
Figuur 9 (R). De afslag naar de Keplerstraat voor doorgaand verkeer vanaf de Sloterweg – Schipholweg
Figuur 10 (O). Bij terugslag vanaf de Schipholweg wordt niet altijd voorrang verleend aan verkeer afkomstig uit de Keplerstraat. Hier is het geringe aantal haaientanden goed waarneembaar.







Figuren 11 en 12. In de Sloterweg is een 30 km/uur zone aangegeven, zonder visuele kenmerken die hierop duiden.

Bevindingen: Kruising Sloterweg – Akerdijk & Nieuwemeerdijk *(ochtend)*

- **Inrichting van de situatie:** De kruising van de Sloterweg op de Akerdijk en Nieuwemeerdijk is door deelnemers bij de tweede kopgroep bijeenkomst gemarkeerd als vervelend kruispunt. Afslaand verkeer vanuit de Sloterweg naar de Akerdijk moet wachten op recht doorgaand verkeer en afslaand verkeer vanaf de Nieuwemeerdijk in de richting van de Sloterweg; dit heeft geen negatieve invloed op de verkeerssituatie (figuur 13).

Bevindingen: Nieuwemeerdijk en Akerdijk *(ochtend + middag)*

- **Inrichting van de situatie:** Op diverse plekken zijn voor/en of na de chicanes, bloembakken geplaatst op het trottoir. Deze bloembakken zijn in enkele gevallen voorzien van het 30 km/uur sticker of 'denk aan onze kinderen' sticker (figuren 14, 15 en 16). Het gaat om private initiatieven en komt dus voort uit zorgen van omwonenden. Op zowel de Nieuwemeerdijk als de Akerdijk zijn veel verschillende verkeersdeelnemers: automobilisten, (elektrische) fietsers en racefietsers. Vanwege het smalle profiel zitten deze verkeersdeelnemers elkaar geregeld in de weg.
- **Gedrag van de verkeersdeelnemers:** De chicanes verminderen de snelheid bij de meeste automobilisten, andere automobilisten lijken hun snelheid juist te verhogen.

Bevindingen: Sloterbrug *(ochtend + middag)*

- **Inrichting van de situatie:** Bij de Sloterbrug komt het meeste verkeer vanaf de Nieuwemeerdijk; veel minder verkeer gaat in tegenovergestelde richting (figuur 17). Dit is in overeenstemming met de doorstroomfunctie van de Burgemeester Amersfoordtlaan. Gemotoriseerd verkeer uit de richting van Sloten, heeft moeite met de scherpe bocht naar de Burgemeester Amersfoordtlaan; zeker het vrachtverkeer (figuur 18). Aan de waterzijde houdt het trottoir plotseling op, een olifantenpaadje toont aan dat voetgangers een eigen route kiezen waar geen trottoir meer is (figuur 19). Op meerdere plekken in Badhoevedorp, zo ook bij de Sloterbrug, viel de slechte staat van het wegdek op (figuur 20).
- **Gedrag van de verkeersdeelnemers:** Fietsers die vanaf de Burgemeester Amersfoordtlaan komen, kunnen niet oversteken bij de verkeerslichten voor het autoverkeer, maar moeten doorrijden tot de verkeerslichten voorbij de brug. Tijdens de schouw sneden veel fietsers de route af door illegaal vóór de brug al over te steken, waarmee ze ook het verkeerslicht omzeilen. Fietsers die vanaf de Sloterbrug komen en linksaf de Nieuwemeerdijk op moeten, moeten eerst rechts afslaan om over te steken, om vervolgens links af te slaan. Meerdere fietsers slaan dit over en slaan vanaf de Sloterbrug direct diagonaal de weg over.

- **Effect op het netwerk:** Er komt geregeld terugslag voor bij verkeer uit de richting van Sloten, Nieuwemeerdijk en de Burgemeester Amersfoordtlaan. Het verkeer uit de twee laatstgenoemde wegen komt samen vóór de Sloterbrug, waarbij opnieuw een verkeerslicht is geplaatst. Wanneer de brug open is of wanneer tegemoetkomend verkeer afslaat richting Sloten ontstaat er wel terugslag.



Figuur 13. Kruising Sloterweg en Akerdijk – Nieuwemeerdijk.



Figuren 14, 15 en 16. Ondanks de aanwezigheid van de chicane, of ter aanvulling, staan er bloembakken om automobilisten te wijzen op de eigen snelheid en de aanwezigheid van kinderen.



Figuur 17 (L). Sloterbrug – Burgemeester Amersfoordtlaan – Nieuwemeerdijk**.** De terugslag als gevolg van de verkeerslichten is soms lang.
Figuur 18 (R). Bij het nemen van de bocht vanaf Sloten hebben (vracht)auto's moeite met de draai.





Figuur 19 (L). Het trottoir houdt plots op, het olifantenpaadje laat zien dat voetgangers de eigen weg vervolgens bepalen.
Figuur 20 (R). Scheuren – barsten in het wegdek. slecht onderhoud

Bevindingen: Kamerlingh Onneslaan *(middag)*

- **Inrichting van de straat:** De straat oogt redelijk rustig en overzichtelijk; tussen de Zeemanlaan en Einsteinlaan zijn er veel uitritten van woningen. In veel gevallen worden ook auto's geparkeerd op de uitritten tussen de rijbaan en het trottoir (figuur 21). Dit lijkt te worden gedoogd gezien de frequentie waarin dit gebeurt. Tussen de Zeemanlaan en de Robert Kochstraat is het wegdek op meerdere plekken ernstig verzakt (figuur 22).
- **Gedrag van de verkeersdeelnemers:** De verkeersintensiteiten op de weg zijn laag en het aantal potentiële conflicten daarmee ook. Wel is de maximumsnelheid op deze weg 50 km/u, wat hier door veel weggebruikers niet gereden wordt. Er wordt op het eerste oog juist rustiger gereden.





Figuur 21 (L). Parkerende auto's met uitritten op Kamerlingh Onneslaan.
Figuur 22 (R). Verzakking op Kamerlingh Onneslaan.

Bevindingen: Kruising Kamerlingh Onneslaan en Zeemanlaan *(middag)*

- **Inrichting van de situatie:** Het kruispunt verwerkt het doorgaande verkeer van de Kamerlingh Onneslaan naar de Zeemanlaan. Het gebruik van verschillende en hergebruikte straatstenen zorgt voor een rommelige situatie, lijnen zijn niet duidelijk waarneembaar waardoor de doorgaande route niet is op te maken voor weggebruikers (figuur 25). De middeneilanden voor de fietsers zijn erg krap en smal. De oversteken voor voetgangers zijn onduidelijk en niet goed aangegeven. Het waarschuwingsbord voor voetgangers net na de kruising op de Zeemanlaan komt te laat. Er ontbreekt een middenstreep op het tweerichtingsfietspad vanaf de kruising naar de Kamerling Onneslaan waardoor het onduidelijk is voor fietsers dat het een tweerichtingsfietspad is (figuur 24).
- **Gedrag van de verkeersdeelnemers:** Het kruispunt oogt erg onoverzichtelijk voor fietsers. Fietsers die vanaf de Zeemanlaan komen en linksaf naar de Kamerlingh Onneslaan willen, moeten een erg scherpe bocht nemen om links af te slaan naar het tweerichtingsfietspad (groene lijn figuur 25). De meeste fietsers doen dit niet: zij steken schuin de weg over of fietsen tegen het verkeer in om op het tweerichtingsfietspad uit te komen (figuur 24, rode lijn figuur 25). Fietsers die vanaf de Kamerlingh Onneslaan rechtdoor willen, gebruiken het daarvoor bestemde fietspad ook niet. De kruising wordt schuin (over de autoweg) overgestoken naar het tweerichtingsfietspad.





Figuur 23 (L). Middenstreep op het tweerichtingsfietspad Kamerlingh Onneslaan ontbreekt.
Figuur 24 (M). Fietsers nemen een alternatieve route vanaf de Zeemanlaan naar de Kamerlingh Onneslaan
Figuur 25 (R). Fietsers nemen een alternatieve route vanaf de Zeemanlaan naar de Kamerlingh Onneslaan + gebruik van verschillende materialen in de straat.

Bevindingen: Zeemanlaan ter hoogte van de Albert Heijn *(middag)*

- **Inrichting van de situatie:** De weg is hier relatief breed en voorzien van fietssuggestiestroken. Omdat er in dit gebied een aantal winkels te vinden zijn, is het een belangrijke bestemmingslocatie. Dat zorgt voor veel afslaand verkeer en zorgt er tevens voor dat verkeer vaak moet stoppen voor voetgangers op het zebrapad.
- **Gedrag van de verkeersdeelnemers:** Er rijdt een mix van auto's, vrachtverkeer en fietsers op de Zeemanlaan. Door de diverse inritten bij de parkeerplaatsen rondom de winkels moet doorgaand verkeer vaak stoppen om auto's uit een inrit ruimte te bieden om op de laan te draaien. 50 km/h voelt voor deze weg daarmee hard aan. Deze snelheid wordt dan ook door bijna geen automobilist gereden, de gemiddelde snelheid ligt lager.

Bevindingen: Pa Verkuijllaan – ter hoogte Adelaarstraat *(ochtend)*

Op het moment van de schouw werden de werkzaamheden opgemerkt, waarbij het verkeer een flauwe bocht maakt en de Adelaarstraat is afgesloten. Ingegeven door de situatie ter plekke, met een goede verkeersafhandeling, is besloten deze locatie over te slaan voor de schouwrapportage.

Bevindingen: Akerdijk

- **Inrichting van de situatie:** Op de Akerdijk geldt een snelheidslimiet van 30 km/u. Toch is de snelheid op deze weg (gevoelsmatig, maar uit data blijkt ook daadwerkelijk) vaak hoger. De Akerdijk is smal en druk met veel gemotoriseerd verkeer en fietsers (ook recreatief). Omdat de weg erg lang en recht is (verkeerskundig bekend als een 'lange rechtstand'), heeft verkeer het gevoel dat ze relatief hard kunnen rijden omdat ze ver vooruit kunnen kijken en de ruimte hebben om harder te rijden dan toegestaan. Bovendien is de weg tussen Lijnden en Akerdijk 116F nog 50 km/u. Daarna veranderd de inrichting van de weg niet, maar wordt de weg wel 30 km/u. Omdat de fysieke inrichting niet veranderd, is de verandering van snelheidslimiet niet geloofwaardig.
- **Gedrag van de verkeersdeelnemers:** Om de snelheid op de weg te verlagen, zijn op diverse locaties wegversmallingen aangebracht. De versmallingen hebben enerzijds nut; verkeer moet vertragen om voorrang te verlenen. Anderzijds zorgt het ook voor potentieel gevaarlijke situaties omdat fietsers de versmallingen kunnen passeren, terwijl gemotoriseerd verkeer ineens ver op de linkerzijde van de rijbaan te vinden is. Daarnaast komen (recreatieve) fietsers en gemotoriseerd verkeer in het algemeen toch al vaak in potentiële conflictsituaties omdat passeren op de weg lastig is.

Bevindingen: Kruising Pa Verkuijllaan – Burgemeester Amersfoordtlaan

- **Inrichting van de situatie:** De kruising tussen Pa Verkuijllaan en Burgemeester Amersfoordtlaan is erg ruim opgezet. De Pa Verkuijllaan is bij de aansluiting op de kruising breed. Dat zal onder meer komen door de aanwezigheid van de buslijn; de bus heeft veel ruimte nodig om deze bocht te kunnen maken.
- **Gedrag van de verkeersdeelnemers:** Gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van de extra ruimte op deze kruising. Verkeer tussen de Pa Verkuijllaan en Burg. Amersfoordtlaan (richting Sloten) rijdt relatief hard door op de kruising omdat ze de bocht deels 'af kunnen snijden' door de geboden ruimte. Fietsers die vanuit de kant van Sloten op de Burg. Amersfoordtlaan rijden en linksaf de Pa Verkuijllaan in willen gaan, hebben weinig zicht op het verkeer en worden ook makkelijk over het hoofd gezien. Fietsers vanuit de Pa Verkuijllaan richting de Zeemanlaan staat daarnaast vaak op onhandige wijze opgesteld voor de kruising.





Figuur 26 (L). Brede aansluiting van de Pa Verkuijllaan op de Burgemeester Amersfoordtlaan.
Figuur 27 (R). De aansluiting richting Pa Verkuijllaan wordt erg breed en verkeer neemt veel snelheid mee richting kruispunt.

Bevindingen: Robert Kochstraat

De werkzaamheden waren nog niet helemaal afgerond, de voetpaden aan de kant van de Kamerlingh Onneslaan waren nog niet afgemaakt. Het bouwterrein werd op het moment van de schouw leeggemaakt, de vrachtauto's en kraan die daarvoor nodig waren, hielden het verkeer enigszins op.
Tussen 17.15 en 17.45 zijn in totaal 70 auto's geteld: 2/3^{e} reed vanaf de Oleanderlaan de straat in, 1/3^{e} vanaf de Kamerlingh Onneslaan. Het viel op dat dat na half zes meer auto's vanaf de Oleanderlaan kwamen, het eerste kwartier was de verhouding meer gelijk. De snelheden waren passend bij de inrichting, voor het gevoel lagen deze rond de 30 á 40 km/uur. Er waren weinig of geen fietsers en voetgangers. Bij de beide aansluitingen waren geen conflicten te zien met ander verkeer.

2 b) Interviews

Naast de input van bewoners, die we krijgen via de kopgroep en het belevingsonderzoek, is het ook waardevol om de input van een aantal belangrijke stakeholders op te halen. XTNT heeft daarom een aantal partijen geïnterviewd en de belangrijkste punten van deze interviews vatten we hier samen.

Interview Team Handhaving Haarlemmermeer (gesproken met coördinator Handhaving en Toezicht)

Team Handhaving heeft meerdere zorgen omtrent de verkeerssituatie in Badhoevedorp. Eén van de toegangswegen tot het dorp, de Oleanderlaan en Robert Kochstraat is afgewaardeerd van 80km/u naar 30km/u maar is niet rustiger geworden; dit komt door de woningen en geparkeerde auto's. Maakt dit de straten nog wel geschikt als toegangsweg? Andere punten van zorg is het inrijverbod op de Sloterweg, de spitsafsluiting op de Nieuwemeerdijk en de toekomstige situatie op de Zeemanlaan

na voorgenomen realisatie van de knip. De parkeerdruk, met name in de weekenden als gevolg van voetbalwedstrijden, is terugkerend onderwerp van klachten bij bewoners in het oude deel van Badhoevedorp die het team ontvangt.

Het team ziet absolute prioriteit in het verduidelijken van de verkeerssituatie in het centrum, ook de overlast van sluipverkeer op de Akkerdijk en Nieuwemeerdijk zou moeten worden aangepakt. Bij oplossingen moet worden stilgestaan bij praktische uitvoerbaarheid, zowel in verkeerskundig opzicht als slimme inzet capaciteit. De inzet van handhavers mag niet het doel zijn, zij zijn het sluitstuk van een deugdelijke maatregel die in de praktijk moet werken. Voor het vervolg van het evaluatieproces wijst het team Handhaving op het belang van inzicht op knelpunten binnen Badhoevedorp. Wanneer maatregelen of verbeteringen voor het nieuwe VSP worden gemaakt moet men bedacht zijn op de inzet die sommige maatregelen kunnen vragen van team Handhaving. Denk aan parkeerverbod of inrijverboden. Bedenk bij elke maatregel hoeveel fte handhaving dat kost, gebruik een norm. Advies voor de kopgroep is om te komen tot goed doordachte maatregelen, gestoeld op de praktijk en niet enkel op analyse uit verkeersmodellen.

Interview Politie (gesproken met senior Gebiedsgebonden Politiezorg en een verkeersadviseur DROS N-H)
Zowel het basisteam Haarlemmermeer als de verkeersadviseur van de politie Noord-Holland hebben zorgen over de verkeerssituatie in het dorp. Strekking is dat de infrastructuur in de vorm van een soort ringstructuur achter loopt met alle bouwontwikkelingen, waardoor doorgaand verkeer rijdt op straten die voor bestemmingsverkeer bedoeld zijn. Het huidige wegennet is niet geschikt voor de groei van het dorp en het ontbreekt aan echt structurele verbetering ervan. Woningbouw zorgt voor meer verkeer en dat past niet altijd bij het afwaarderen (bijvoorbeeld van 50 naar 30 km/u of versmallen). Zo vraagt de politie zich af of de voorgenomen kam-structuur voldoet bij een groeiend aantal inwoners en voorzieningen. Waar het gaat om wegen waar 30 km/u wordt ingevoerd, is alleen het plaatsen van alleen maximum snelheidsborden niet genoeg om de gewenste snelheid op te roepen.

In het algemeen geldt bij snelheidsovertredingen dat als de weginrichting blijft uitnodigen tot harder rijden dan de maximumsnelheid, er in veel gevallen ook harder gereden zal worden. Dan is het voor de politie lastig handhaven; ze kunnen niet het merendeel van de automobilisten op de bon gaan slingeren en het valt dan ook lastig uit te leggen. Maatregelen die veel weerstand opleveren bij verkeersdeelnemers kunnen leiden toto compensatiegedrag.

Veelal wacht de gemeente met de herinrichting van wegen tot er groot onderhoud aan de riolering nodig is. Dit doen overigens veel gemeenten. Dat maakt wel dat er klachten van bewoners binnen blijven komen tot er daadwerkelijk aanpassingen plaatsvinden. De grootste knelpunten voor Badhoevedorp voor de komende tijd volgens de geïnterviewde politiemensen zijn:

- de kam-structuur in verhouding tot woningbouw
- de Sloterbrug als kwetsbare doorgang
- ontwikkelingen rondom Badhoevedorp (welke keuzes in mobiliteit maakt Amsterdam bijvoorbeeld?)

Tot slot vraagt de politie aandacht voor het verplaatsen van de sportvelden. De oversteekbaarheid van de Schipholweg voor fietsers is daarbij een kwetsbaar punt en het is maar de vraag of de voorgenomen plannen dit voldoende in veilige banen kunnen leiden.

Interview ondernemersvereniging – BusinessclubBadhoevedorp (gesproken met eigenaar data-telecombedrijf)
De Sloterbrug vervult een belangrijke rol in de ontsluiting van het dorp (mede voor zwaar verkeer). Door de afstelling van de verkeerslichten bij de Sloterbrug moet het verkeer onnodig lang wachten. Dit zorgt voor minder economisch belangrijk verkeer uit Amsterdam. Bedrijven kunnen het door beperkte bereikbaarheid moeilijk krijgen.
De bereikbaarheid met de auto en vrachtauto staat centraal, maar fiets en ov zijn ook belangrijk (onder andere voor toeristen). Tram, nachtbus en deelscooters uit Amsterdam lopen niet door tot Badhoevedorp, wat de isolatie vergroot. Op korte termijn moeten al verbeteringen uitgevoerd worden. Ondernemers moeten meer betrokken worden bij de grote veranderingen. Er worden twijfels geuit bij de gebruikte verkeersmodellen. De realisatie van het Lint is positief.

Ondernemers/bedrijven en bewoners hebben een gemeenschappelijk belang. Een gevarieerd aanbod in winkels en werkgelegenheid en multimodale bereikbaarheid zorgen voor een levendig dorp. Bereikbaarheid met de auto sluit veiligheid en fietsvriendelijke inrichting niet uit. De (aansluitingen op de) kamstructuur en 30km/u regime zijn niet logisch. Deze inrichting zorgt voor meer onveiligheid dan het inrichten als 50 km/u-straat met overzichtelijke voorrangssituaties. In het bijzonder worden genoemd de Nieuwemeerdijk. Akerdijk en Sloterbrug. Veel straten zijn te smal.

Het opwerpen van een knip in het centrum op de Zeemanlaan (of andere plaatsen) is zeer onwenselijk en een onnodige maatregel. Een idee is om tussen de Van der Waalstraat en Sloterweg een 30 km/u-zone met een dorpse uitstraling in te richten.. Neem de nieuwe wijk Quatrebras qua straat en groen als voorbeeld voor veel meer wijken.

Interview Vervoerregio Amsterdam (VRA) (gesproken met concessiemanager)
Samen met gemeente Haarlemmermeer en Connexxion wordt het OV vormgegeven in Badhoevedorp. Dit gebeurt in de zogeheten concessie (een contract tussen Vervoerregio Amsterdam en vervoerder). De samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam heeft onder andere geleid tot de goed gebruikte HOV-buslijn 356 via de Schipholweg. Er wordt goed gebruik gemaakt van de buslijnen over de Schipholweg. Wat betreft het busvervoer door het dorp is men minder tevreden.

De afgelopen jaren is Connexxion door gemeentelijk beleid genoodzaakt geweest om de busroutes te wijzigen. Zo is de Robert Kochstraat ontoegankelijk gemaakt voor normale (grote) bussen waardoor lijn 192 niet meer door Badhoevedorp kan rijden. Gemeente Haarlemmermeer heeft aangeven de straat niet aan te passen. Vanaf mei 2025 komt daarom lijn 192 te vervallen. Ook werd eerder de voorgestelde busroute van lijn 195 via de Sloterweg onwenselijk verklaard door de gemeente Haarlemmermeer. Hiermee werden problemen van hinder verplaatst (naar onder meer de Pa Verkuillaan). Het gevolg daarvan is dat het centrum nu niet meer per bus bereikbaar is.

De Vervoerregio Amsterdam wacht het huidige evaluatieproces af en neemt de uitslag van het onderzoek van XTNT mee in hun verdere overwegingen. Idealiter ziet de Vervoerregio dat lijn 195 via de Sloterweg zo spoedig mogelijk in ere wordt hersteld. Op die manier kan openbaar vervoer Badhoevedorp bereikbaar houden en de sociale functie vervullen voor reizigers zonder auto.

Interview Fietsersbond afd. Haarlemmermeer
De Fietsersbond vindt dat het doorgaande fietsverkeer niet tot nauwelijks een rol speelt in het VSP. Dit is opmerkelijk omdat er veel mensen fietsen voor werk naar onder meer Schiphol Er zijn zorgen over de verkeersveiligheid voor fietsers. Op hoofdlijnen voldoet de inrichting wel, maar er zijn opvallend weinig vrijliggende fietspaden in Badhoevedorp. Wegen in het centrum zijn te smal voor al het verkeer dat zij moeten verwerken waarvan fietsers de dupe zijn (zo moet het fietsverkeer de belangrijkste bevoorradingsroute in het dorp delen met vrachtverkeer).

Bij de Sloterbrug is het gevaarlijk voor fietsers. Dit wordt gedeeltelijk veroorzaakt door het gedrag van fietsers zelf als reactie op de autogerichte inrichting. Over de Sloterbrug is bij betrokken partijen onenigheid. Sommigen willen wel een extra parallelle brug, anderen niet. Er zou dan ook een forse ingreep op de fietsinfrastructuur in Badhoevedorp en Sloten nodig zijn. Deze extra brug komt er niet.
Een extra fietsbrug tussen de Kamerling Onneslaan naar het Anker met aansluiting op het bus- en tramnetwerk van de GVB zou het knelpunt voor fietsers bij de Sloterbrug verminderen.
Als belangrijkste veroorzakers van de verkeersproblemen voor fietsers in Badhoevedorp wordt de (oversteekbaarheid van de) (kam)structuur benoemd en het rijgedrag van automobilisten. Ook het doorgaand autoverkeer geeft een grotere druk op de infrastructuur.

Absolute prioriteit moet worden gegeven aan het autoluw maken van Badhoevedorp. Daarnaast moeten fietstellingen en maatregelen die daarop gebaseerd worden een veel belangrijkere rol krijgen in de toekomstige plannen. De Fietsersbond besluit het interview met op te merken dat Badhoevedorp geen doorfietsroute heeft, terwijl er hier wel behoefte aan is. Een inventarisatie van enkele jaren terug van de fietsinfrastructuur is via Google Maps aangeboden.

Kopgroep 3 – 25 september 2024

De derde kopgroep vond plaats op 25 september 2024. De planning van de hele tussenevaluatie werd toegelicht en daarna heeft XTNT de resultaten van het schouwen toegelicht en was er ruimte voor vragen vanuit de kopgroep. Veel kopgroep-leden herkenden de conclusies uit de schouw, maar er was ook nog wel twijfel of er voldoende is geschouwd. In ieder geval zal XTNT nog extra gaan schouwen op de kruising Pa Verkuijllaan – Burgemeester Amersfoordtlaan en de Akerdijk (richting Lijnden). Daarnaast kunnen kopgroepleden ter aanvulling via de mail eigen observaties en foto's aanleveren.

In oktober en november zal het belevingsonderzoek onder bewoners worden uitgevoerd. Met de kopgroep is nagedacht welke onderwerpen moeten terugkomen in de vragenlijst. De 5 belangrijkste onderwerpen die volgens de kopgroep terug moeten komen in de vragenlijst zijn:

- Snelheid van het verkeer
- Inrichting van het verkeer en de (te) smalle wegen
- Doorstroming van het verkeer en de kamstructuur
- Openbaar vervoer
- De hoeveelheid (vracht)verkeer

Andere onderwerpen die de kopgroepleden ook graag terugzien in het belevingsonderzoek zijn: voetgangers, toegankelijkheid, de Sloterbrug en de naleving van eenrichtingsverkeer.

2. Opzet belevingsonderzoek

Op basis van de uitkomsten uit de 3e kopgroep (zie kader), het VSP, gesprekken met de gemeente en het schouwen, heeft XTNT een vragenlijst opgesteld om bij bewoners op te halen hoe zij het verkeer in Badhoevedorp beleven. De vragenlijst kon ingevuld worden van 17 oktober t/m 10 november. Op 5 november organiseerde de dorpsraad een inloopbijeenkomst in het Dorpshuis. Bewoners die het lastig vinden om de vragenlijst in te vullen of bijvoorbeeld geen computer hebben, konden hier terecht. De vragenlijst is op verschillende plekken onder de aandacht gebracht: alle inwoners ontvinden thuis een kaart en daarnaast werd er gecommuniceerd op social media, de lokale krant en via de dorpsraad.

De vragenlijst was als volgt opgebouwd:

1. Een aantal persoonlijke vragen, zoals woonwijk en leeftijd (het is niet verplicht om deze informatie te geven).
2. Een aantal vragen waarbij we vragen wat bewoners van de verkeersveiligheid, doorstroming en inrichting vinden op specifieke straten en kruispunten uit het Verkeersstructuurplan, zoals bijvoorbeeld de Sloterweg en de Burgemeester Amersfoordtlaan.
3. Ongeveer 20 stellingen over hoe bewoners het verkeer ervaren. De stellingen gaan onder andere over de doorstroming van het verkeer, snelheid, de inrichting van de straten, de hoeveelheid verkeer, fietsen, voetgangers en het openbaar vervoer.
4. Een open vraag om bewoners de gelegenheid te geven aanvullende opmerkingen te plaatsen die niet terug zijn gekomen in de vragen.
5. Een vraag of bewoners verder willen doorpraten over hun ervaringen via een telefonisch interview.

Kopgroep 4 – 20 november 2024
De vierde kopgroep stond in het teken van de verkeersfoto: een feitelijk overzicht van hoe het verkeer er op dit moment (in 2024) uitziet in Badhoevedorp. We hebben gekeken naar:

- Het aantal auto's op bepaalde wegen;
- Waar het autoverkeer naar toe rijdt en waar het vandaan komt;
- Hoe hard er wordt gereden en op welke plekken ongelukken zijn geregistreerd;
- Op welke plekken het autoverkeer oponthoud heeft;
- Het OV-netwerk en de bereikbaarheid van de haltes;
- Het fiets- en voetgangersnetwerk.

Na de presentatie gingen we in drie kleinere groepen uiteen en kreeg iedereen de mogelijkheid om vragen te stellen of andere opmerkingen te maken. Alles wat in de kleinere groepjes is opgehaald staat in het document "20241120 Verslag Kopgroep 4e bijeenkomst".
De verkeersfoto wordt toegelicht in hoofdstuk 3.

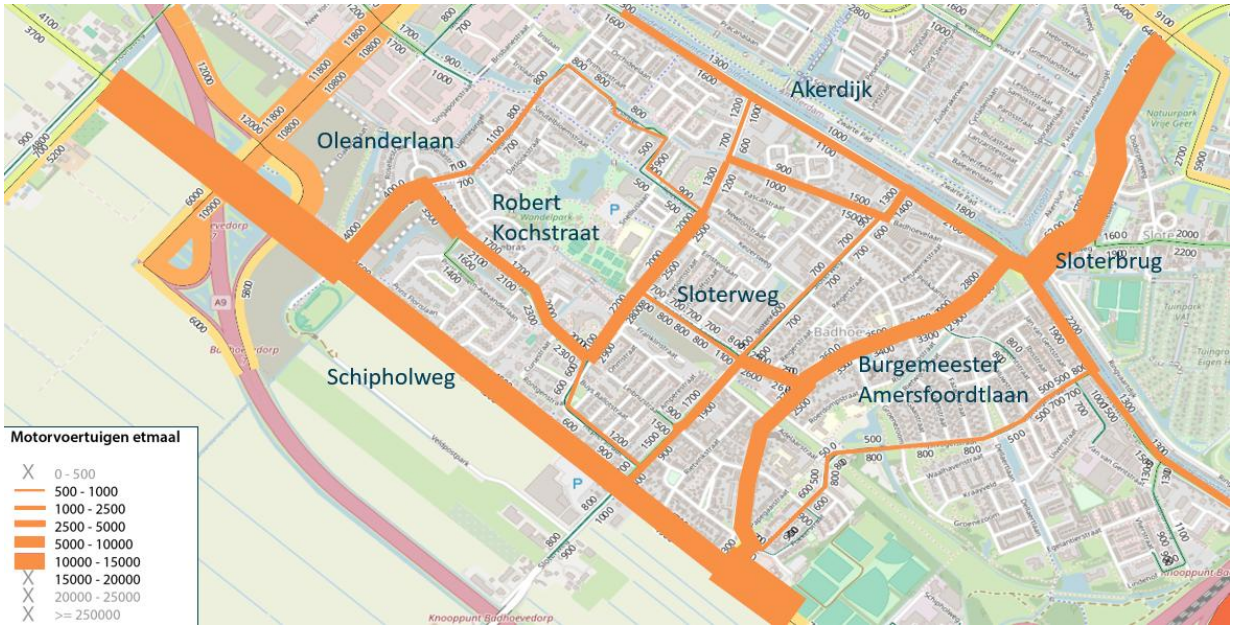
3. Verkeersfoto 2024

De verkeersfoto geeft een feitelijk overzicht van het verkeer in Badhoevedorp in 2024. De verkeersfoto is gemaakt op basis van verschillende data, zoals verkeerstellingen van de gemeente Badhoevedorp, data van navigatiedienst TomTom en data van verkeerskundig ICT-bureau VIA. In deze hoofdstuk lichten we de verkeersfoto toe.

Waar rijdt het autoverkeer?

Figuur 28 laat zien waar het verkeer in Badhoevedorp in 2024 rijdt op basis van een verkeersmodel. Dit model geeft inzicht in toekomstige verkeersstromen. Het verkeersmodel kan bijvoorbeeld voorspellen hoeveel voertuigen er zullen rijden als er woningen bijkomen. Hoe dikker de oranje balk, hoe meer verkeer er rijdt. De Schipholweg is de belangrijkste weg waar het meeste verkeer over rijdt. Verkeer verspreidt zich vanaf de Schipholweg over wegen zoals de Oleanderlaan en de Pa Verkuijllaan en bereikt op die manier hun bestemming in verschillende delen van het dorp. Ook de Sloterbrug valt op. Dit plaatje zegt niets over of dit té veel verkeer is. Sommige straten, zoals de Schipholweg, zijn ingericht om veel verkeer te verwerken.

- De Schipholweg is de belangrijkste en drukste weg, met tussen de 5.000 en 15.000 voertuigen per dag. Van de Schipholweg gaat het verkeer naar andere wegen, zoals de Oleanderlaan en de Pa Verkuijllaan, die belangrijke routes zijn naar andere delen van het dorp.
- Op de Oleanderlaan rijden tussen de 2.500 en 5.000 voertuigen per dag,
- Op de Pa Verkuijllaan - Burgemeester Amersfoordtlaan - Langsom (Sloterbrug) rijden tussen de 5.000 en 15.000 voertuigen per dag.
- Andere wegen met veel verkeer zijn de Sloterweg, Kamerlingh Onneslaan en Akerdijk - Nieuwemeerdijk, met tussen de 1.000 en 5.000 voertuigen per dag.

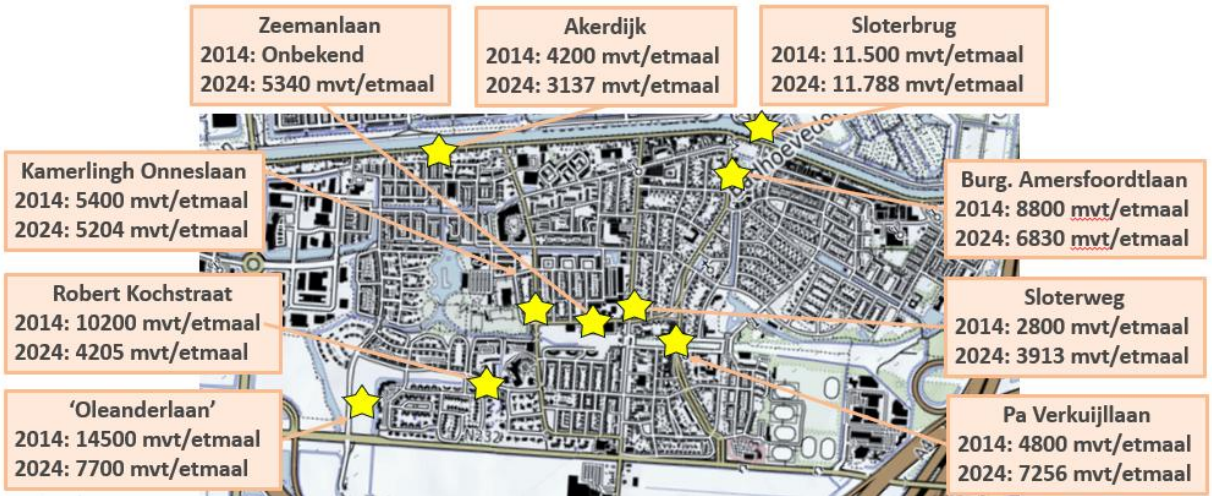


Figuur 28. Aantal motorvoertuigen per etmaal (Verkeersmodel, 2024)

Hoe druk is het?

De gemeente Haarlemmermeer voert regelmatig verkeerstellingen uit. Met telslangen wordt het verkeer gedurende twee weken op een aantal punten geteld. Als er gedurende die periode afsluitingen zijn of incidentele gebeurtenissen in de omgeving (zoals een ongeval op de snelweg), dan heeft dat invloed op de uitkomst van de tellingen. Daardoor ontstaan verschillen tussen de tellingen en de uitkomst van het verkeersmodel. Het verkeersmodel houdt namelijk geen rekening met tijdelijke afsluitingen en incidentele gebeurtenissen omdat de voorspellingen van het verkeersmodel een jaargemiddelde zijn.

In figuur 29 zie je het aantal getelde voertuigen per dag op verschillende locaties in 2014 en 2024. De route via de Pa Verkuijllaan is in 2024 een stuk drukker dan in 2014 en de route via de Oleanderlaan en Robert Kochstraat juist een stuk rustiger. De daling heeft er mee te maken omdat de cijfers van 2014 in de situatie was van een doorgaande 50km/u (oude Robert Kochstraat) en doorgaande 80km/u weg (oude Amsterdamse Baan) en deze in de nieuwe situatie vervangen zijn voor een nieuwe ontsluiting voor het westelijke deel van Badhoevedorp (Oleanderlaan; 50km/u) en wijkontsluitingsweg (Robert Kochstraat; 30km/u), waarmee de verkeersstructuur is gewijzigd en daarmee ook de verkeersstromen in en rond het dorp. Schipholweg is niet heringericht in die tussentijd.
De daling van de hoeveelheid verkeer op de Burgemeester Amersfoordtlaan is grotendeels voortgekomen uit het doortrekken van de S106/Amsterdamse Baan rechtstreeks naar de nieuwe A9 en het toepassen van knips door de gemeente Amsterdam. Deze knips houden enerzijds verkeer uit Badhoevedorp richting de A10 tegen. Anderzijds kan het goed zijn dat het verkeer uit Amsterdam naar verhouding wel is toegenomen, maar dat dit totaal aantal netto lager is.

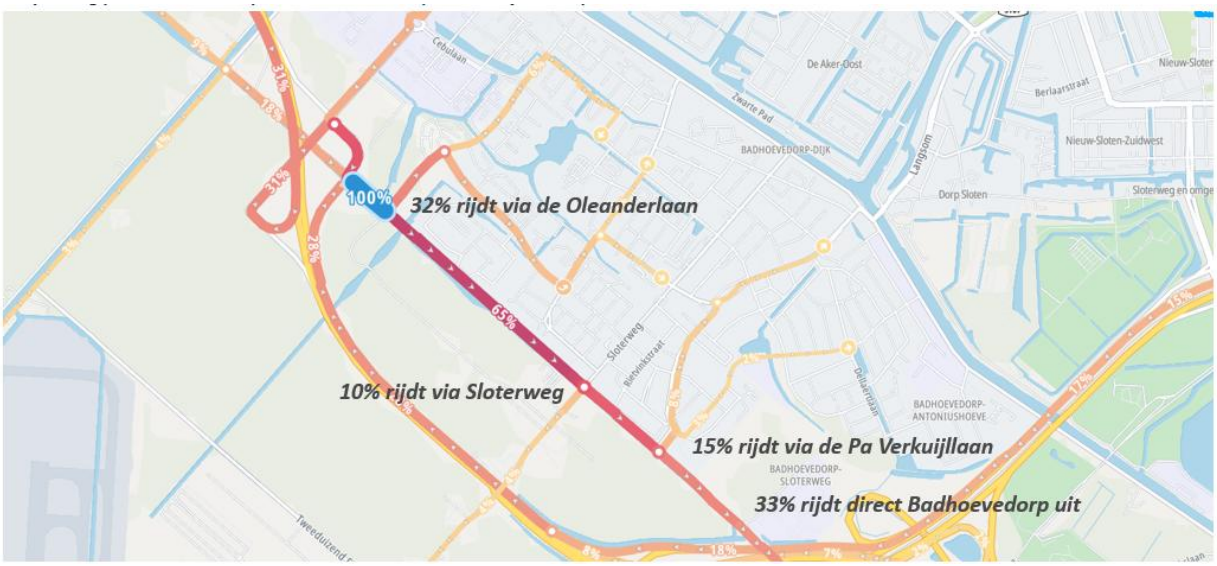


Figuur 29. Aantal motorvoertuigen per dag (tellingen 2014 en 2024)

Waar gaat het verkeer naar toe?

De figuren 30 t/m 32 laten, op basis van deze Floating Car Data, zien waar het verkeer naar toe rijdt vanaf een bepaald punt (het blauwe balkje). Floating Car Data is een moderne manier om verkeersgegevens te verzamelen. De gegevens worden verzameld door elektronische apparatuur zoals navigatiesystemen en mobiele telefoons te volgen, denk aan Flitsmeister en Google Maps.

- Van het verkeer dat vanuit het westen op de Schipholweg rijdt (figuur 30) zien we dat 32% Badhoevedorp in rijdt via de Oleanderlaan, 10% via de Sloterweg en 15% via de Pa Verkuijlaan. Een derde van het verkeer rijdt Badhoevedorp voorbij en is dus doorgaand verkeer over de Schipholweg. In de ochtendspits zien we bijna hetzelfde beeld, behalve dat een nog groter deel Badhoevedorp voorbij rijdt (ca. 40%).
- Vanaf de andere kant (figuur 31) zien we dat 33% Badhoevedorp in rijdt via de Pa Verkuijllaan, 11% via de Sloterweg en 2% via de Oleanderlaan. 40% van het verkeer rijdt Badhoevedorp voorbij en is dus doorgaand verkeer. In de ochtendspits zien we dat er met name meer verkeer Badhoevedorp in rijdt via de Pa Verkuijllaan (43%).
- Van het verkeer dat over de Sloterbrug richting Badhoevedorp rijdt, heeft zo'n 31% geen bestemming in Badhoevedorp (figuur 32). Dat betekent dat grofweg één op de drie auto's die over de Sloterbrug Badhoevedorp in rijdt, het dorp weer verlaat. Dit doen ze via de Akerdijk (5%), de Schipholweg (19%) en de Nieuwemeerdijk (7%). Ook hier zien we dat het beeld in de ochtendspits grotendeels gelijk blijft, maar een nog groter deel van het verkeer (ongeveer 40% in de spits t.o.v. 31% algemeen) verlaat Badhoevedorp direct.



Figuur 30. Waar gaat het verkeer heen vanaf de Schipholweg t.h.v. de Oleanderlaan (Data TomTom Move, 1 mrt– 1 jun 2024)



Figuur 31. Waar gaat het verkeer heen vanaf de Schipholweg t.h.v. Pa Verkuijllaan (Data TomTom Move, 1 mrt– 1 jun 2024)



Figuur 32. Waar gaat het verkeer heen vanaf de Sloterbrug (Data TomTom Move, 1 mrt– 1 jun 2024)

Hoe hard wordt er gereden?

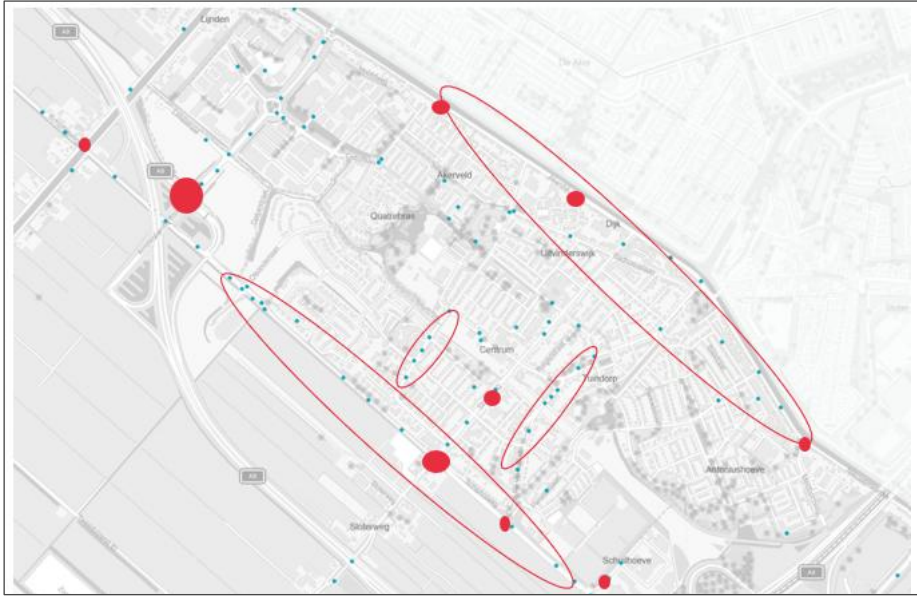
Vooral op de Akerdijk, Nieuwemeerdijk en de Rijsvogelstraat wordt harder gereden dan toegestaan. Dit geldt ook voor delen van de Sloterweg en de Kamerlingh Onneslaan. Er zijn ook plekken, zoals bijvoorbeeld op grote delen van de Schipholweg, waar verkeer wel de toegestane snelheid rijdt (figuur 33).



Figuur 33. Waar wordt er te hard gereden? (Viastat, gemiddelde overschrijding juni 2024)

Waar gebeuren er ongelukken?

De figuren 34 en 35 geven clusters van geregistreerde ongevallen aan over de afgelopen drie jaar (2021, 2022 en 2023). Hoe groter de stip, hoe meer geregistreerde ongevallen op die locatie. Geregistreerde ongevallen zijn ongevallen die door de politie zijn vastgelegd. Ongelukken waar geen politie bij betrokken is, zijn hier niet opgenomen. Deze figuren laten dus niet het hele plaatje zien. Wel kunnen we zien waar zich knelpunten voordoen.



Personenauto's
(excl. bestel- en vrachtauto's)
Wegvakken met groter aantal geregistreerde ongevallen:

- Schipholweg 21
- Nieuwemeer- / Akerdijk 13
- Pa Verkuijl/Burg. Amersfoordtlaan 8
- Kamerlingh Onneslaan 6

Figuur 34. Clusters van geregistreerde ongevallen met personenauto's (2021, 2022 en 2023)



Fiets
(excl. e-bike)
Wegvakken met groter aantal geregistreerde ongevallen:

- Kamerlingh Onneslaan 4
- Nieuwemeerdijk 3

Figuur 35. Clusters van geregistreerde ongevallen met fietsers (2021, 2022 en 2023)

Doorstroming

Als we willen weten hoe het verkeer in Badhoevedorp doorstroomt, kijken we naar cijfers die aangeven hoeveel vertraging er op bepaalde wegen optreedt. Vertragingen treden vooral op bij de Schipholweg, de Zeemanlaan en rondom de Sloterbrug op de Akerdijk en Burgemeester Amersfoordtlaan (figuur 36).



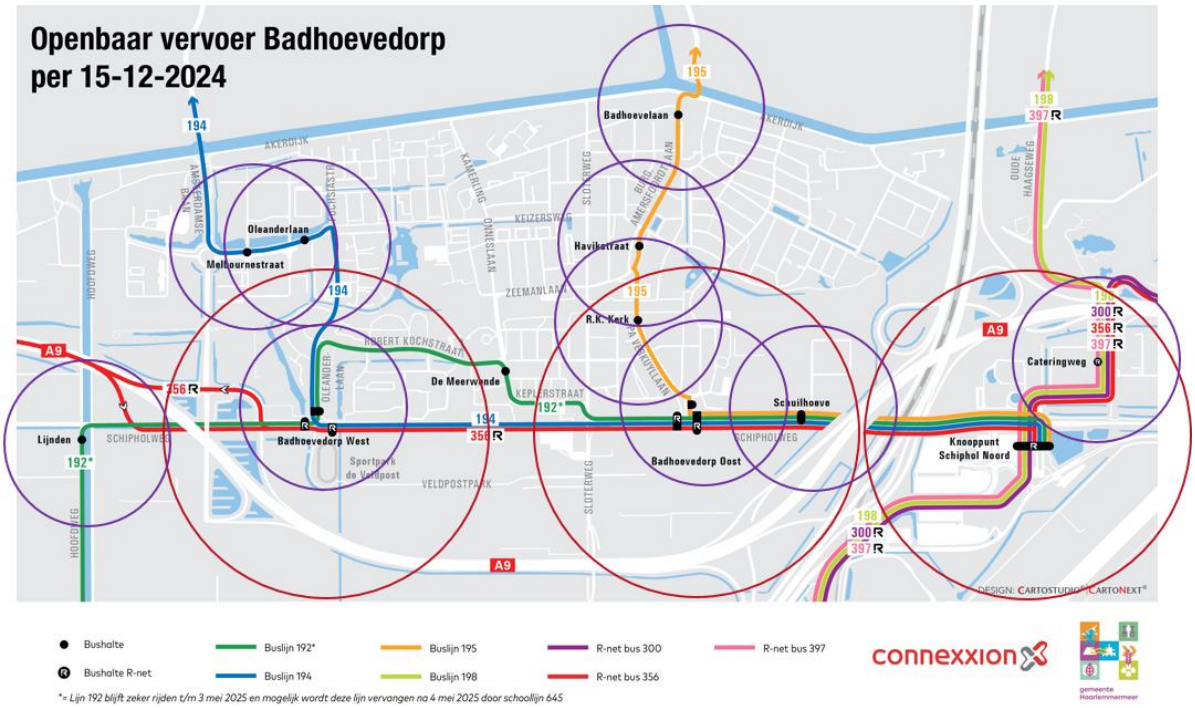
Figuur 36. Oponthoud in vergelijking met de gemiddelde snelheid en duur van het traject (juni 2024)

Openbaar vervoer

In Nederland wordt het openbaar vervoer vastgelegd in OV-concessies. Een OV-concessie geeft een vervoersbedrijf de opdracht om het openbaar vervoer in een bepaald gebied uit te voeren. Het vervoersbedrijf krijgt allerlei eisen mee waar ze zich aan moeten houden, bijvoorbeeld over het aantal buslijnen en haltes. Meestal gelden deze concessies voor 10 jaar. De gemeente Haarlemmermeer is onderdeel van de OV-concessie Amstelland-Meerlanden. Vervoersbedrijf Connexxion heeft de huidige concessie gewonnen en deze loopt nog t/m 2032. Extra informatie hierover staat in de tijdlijn openbaar vervoer (zie de bijlage).

Op figuur 37 staan de buslijnen die in en langs Badhoevedorp rijden. De route van de 192 loopt officieel via de Robert Kochstraat (zoals op het kaartje). Maar door omstandigheden rijdt deze sinds december 2022 om via de Schipholweg. Ook hierover staat extra informatie in de tijdlijn openbaar vervoer.

De maximaal acceptabele loopafstand naar een normale bushalte is in Nederland 400 meter (paarse cirkels). Voor een R-net halte is dit 800 meter (rode cirkels). Een deel van Badhoevedorp heeft daarmee een goede toegang tot het openbaar vervoer, maar er zijn ook grote delen die geen acceptabele toegang hebben tot het openbaar vervoer, waaronder het centrum (gebied tussen Kamerlingh Onneslaan en Pa Verkuijllaan) en Badhoevedorp Oost. Badhoevedorp West heeft ook een beperkte toegang tot het openbaar vervoer, omdat lijn 194 sinds de coronacrisis alleen overdag rijdt en niet in de avonden en weekenden.



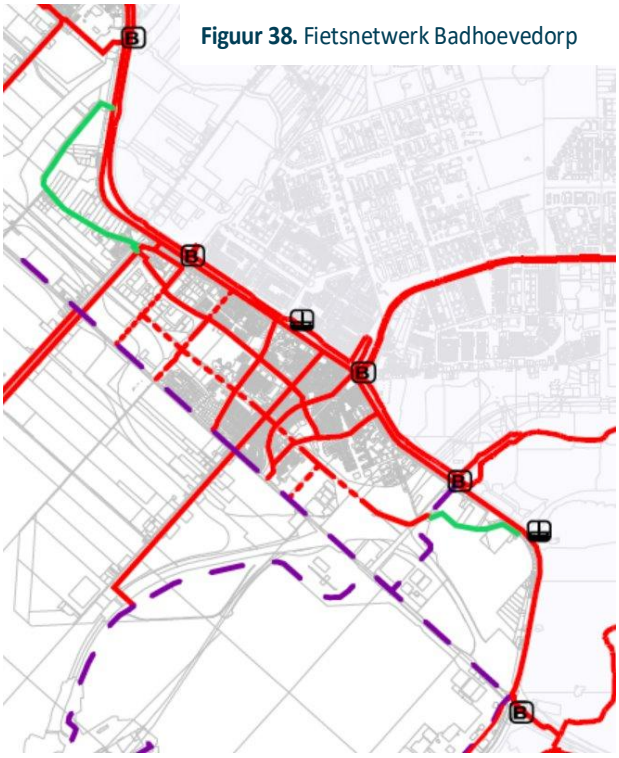
Figuur 37. Openbaar vervoer in Badhoevedorp per 15-12-2024

Fietsers en voetgangers

Er zijn diverse fietsroutes die in en rondom Badhoevedorp liggen. Op figuur 38 zie je in rood de hoofdfietsroutes van de gemeente Badhoevedorp. De rode stippellijnen zijn fietsroutes die nog worden aangelegd, zoals delen van het lint. Het lint zal tot 2030 in fases worden aangelegd.

In paars is de regionale doorfietsroute te zien die in Badhoevedorp via de Schipholweg loopt. In groen zijn enkele recreatieve fietsroutes te zien.

Het Lint zal ook voor voetgangers een belangrijke verbinding worden tussen de verschillende voorzieningen in Badhoevedorp. Denk bijvoorbeeld aan scholen, buurthuizen, sportverenigingen, winkelvoorzieningen en diverse andere locaties.



Figuur 38. Fietsnetwerk Badhoevedorp

Kopgroep 5 – 29 januari 2025

De vijfde kopgroep vond plaats op 29 januari 2025. Er werden een aantal mededelingen gedaan en er was ruimte voor vragen naar aanleiding van het vorige verslag. Op basis daarvan is besloten dat XTNT nog extra zal schouwen op de Robert Kochstraat, omdat die nu nog ontbreekt en wordt gemist. De schouw zal plaatsvinden in maart, als de werkzaamheden (op de kruising Kamerlingh Onneslaan – Robert Kochstraat) klaar zijn. De vijfde kopgroep stond daarnaast vooral in het teken van het belevingsonderzoek: wat vindt Badhoevedorp? XTNT heeft de resultaten van het belevingsonderzoek gepresenteerd aan de hand van een aantal vaste onderwerpen:

- Snelheid & veiligheid;
- Doorstroming / kamstructuur / knip;
- Openbaar Vervoer;
- Fietsers en voetgangers;
- Toegankelijkheid.

Na de presentatie kon de kopgroep vragen stellen. Op basis daarvan heeft XTNT extra analyses uitgevoerd om te zien of er verschillen te zien zijn tussen wijken. Ook is voor een aantal vragen gekeken of er verschillen te zien zijn tussen jonge en oudere respondenten. De resultaten van het belevingsonderzoek worden toegelicht in hoofdstuk 4.

4. Resultaten belevingsonderzoek: wat vindt Badhoevedorp?

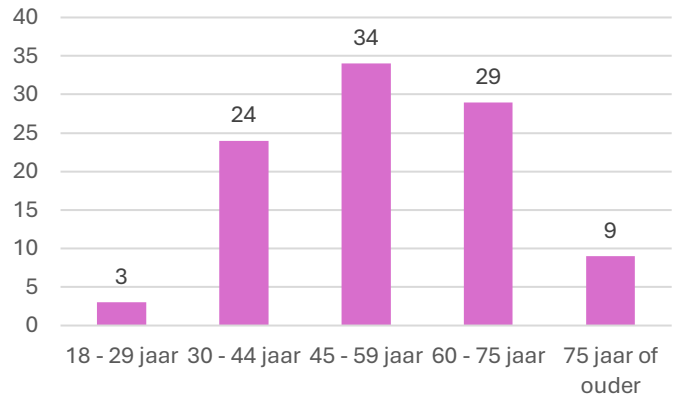
1. Demografische gegevens

Van 17 oktober tot en met 10 november 2024 konden alle inwoners van Badhoevedorp een vragenlijst over het verkeer invullen. De vragenlijst is door 2537 personen volledig ingevuld.

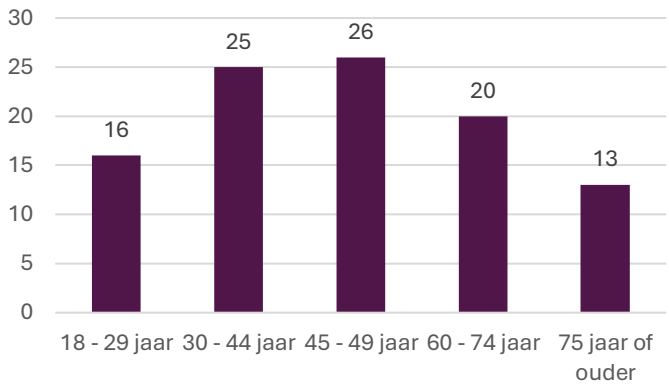
1.1 Geslacht en woonsituatie

De vragenlijst kent een bijna gelijke man-vrouw verhouding; zo was 47.5% van de respondenten man en 50.8% vrouw. Dit komt overeen met de man-vrouw verdeling in Badhoevedorp. In 2024 woonden er 7.255 mannen (49,5%) en 7.400 vrouwen (50,5%) in Badhoevedorp (Statline CBS, 2024).
Als we kijken naar de leeftijdsverdeling van de respondenten (figuur 39a) en de werkelijke leeftijdsverdeling in Badhoevedorp (figuur 39.b) dan zijn de jongeren van 18 – 29 jaar en de ouderen van 75 jaar of ouder minder goed vertegenwoordigd in de vragenlijst.

Figuur 39a: leeftijdsverdeling respondenten %

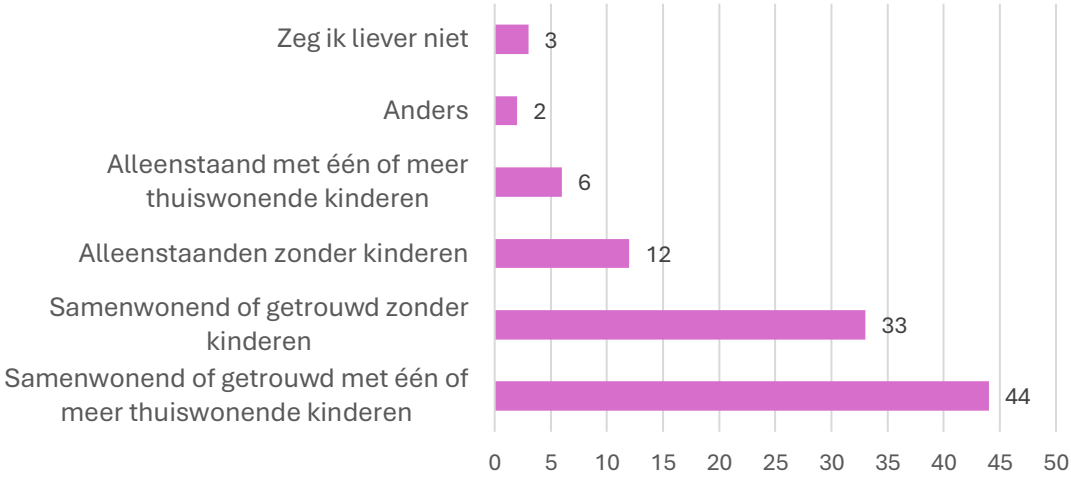


Figuur 39b: leeftijdsverdeling Badhoevedorp % (2024, BRP)



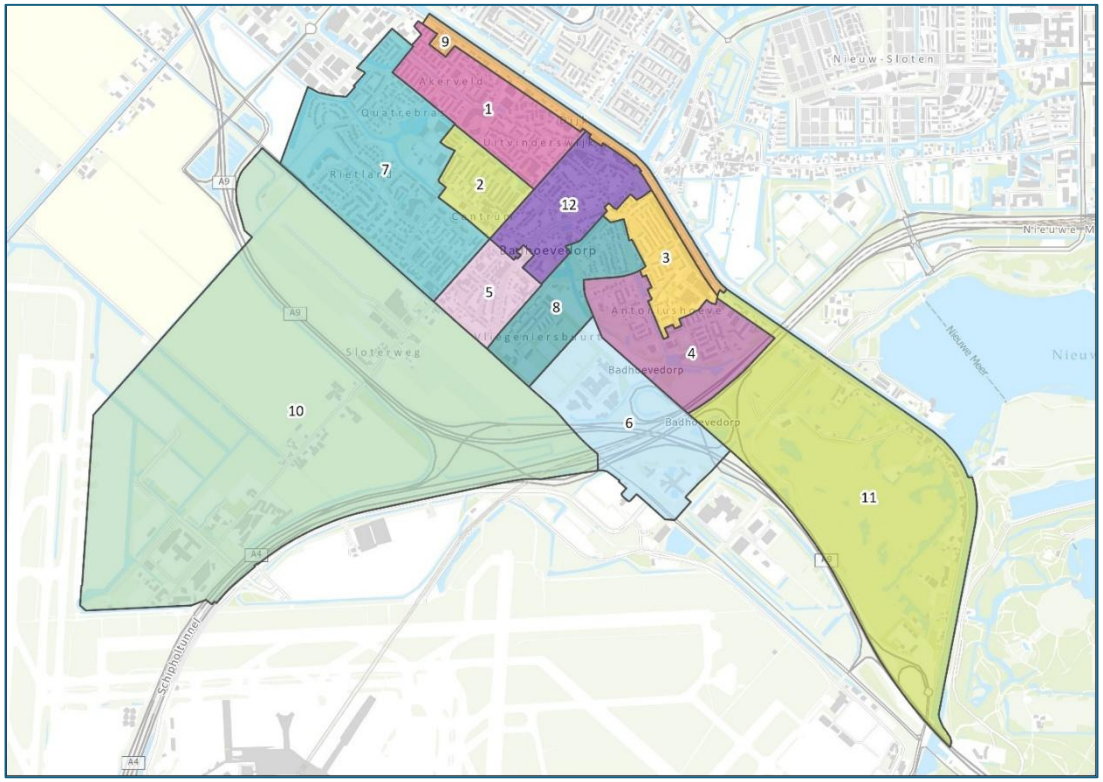
Meer dan driekwart van de inwoners die de vragenlijst heeft ingevuld woont samen of is getrouwd. 44% daarvan heeft één of meer thuiswonende kinderen. Van de respondenten is 18% alleenstaand, waarvan 6% met één of meer thuiswonende kinderen.

Figuur 40: % respondenten per woonsituatie



1.2 Verdeling over het dorp

Op onderstaand kaartje zijn de wijken van Badhoevedorp te zien. Sommige wijken zijn beter vertegenwoordigd dan andere, maar in elke wijk is de vragenlijst door een redelijk aantal mensen ingevuld (tabel 1).



Tabel 1: Aantal ingevulde vragenlijsten Verkeer in Badhoevedorp november 2024

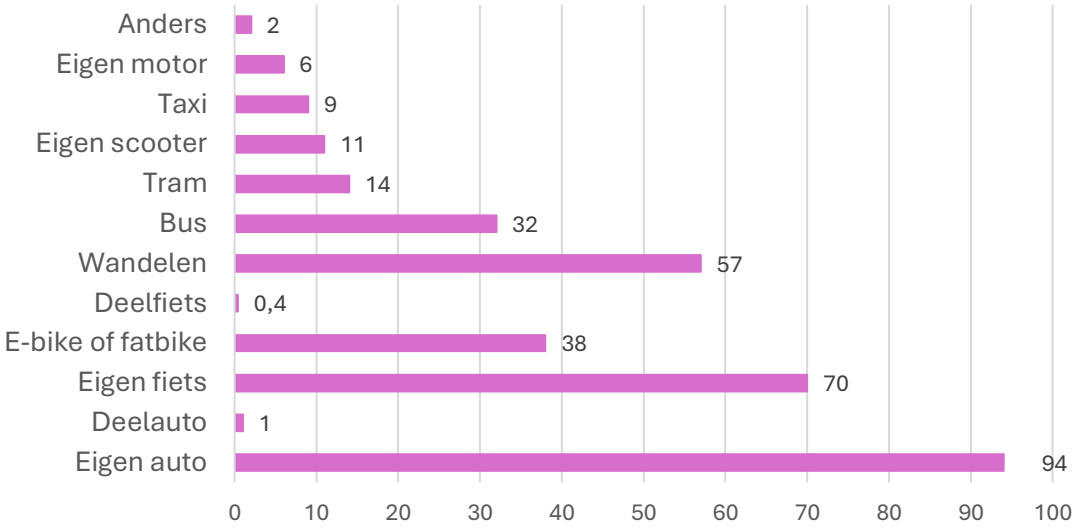
	Aantal absoluut	% t.o.v. totaal ingevulde vragenlijsten		Aantal inwoners per wijk (bron: CBS 2024)	% t.o.v. inwoners in wijk
1 (Noordwest)	446	17.6%		2.955	15.1%
2 (West)	223	8.8%		1.185	18.8%
3 (Noordoost)	152	6.0%		1.285	11.8%
4 (Antoniushoeve)	141	5.6%		1.265	11.1%
5 (Zuid)	187	7.4%		940	19.9%
6 (Schuilhoeve)	47	1.9%		385	12.2%
7 (Bouwlust)	437	17.2%		3.030	14.4%
8 (Oost)	187	7.4%		1.010	18.5%
9 (Dijk)	114	4.5%		525	21.7%
10 (Omgeving)	43	1.7%		115	37.4%
11 (Nieuwe meer)	58	2.3%		450	12.8%
12 (Centrum)	351	13.8%		1.475	23.8%
Ik woon niet in Badhoevedorp	136	5.4%		-	-
Zeg ik liever niet	15	0.6%		-	-

We zien dat een groot deel van de respondenten (65,8%) al meer dan 10 jaar in Badhoevedorp wonen. Daarnaast is er een groep van 16.5% die tussen de 1 en 5 jaar in Badhoevedorp woont, gevolgd door 11.7% die hier 6 tot 10 jaar woont.

1.3 Gebruik van verschillende vervoermiddelen

Het merendeel van de inwoners die de vragenlijst heeft ingevuld gebruikt regelmatig de auto, maar ook een heel groot gedeelte fietst vaak. Daarnaast wandelt meer dan de helft van de inwoners regelmatig. 14% pakt regelmatig de tram en 32% de bus (figuur 41).

Figuur 41: Welk van de vervoermiddelen gebruik je regelmatig? (meerdere antwoorden mogelijk)



2. Snelheid

Te hard rijden: veel respondenten vinden dat automobilisten te hard rijden in Badhoevedorp (> 70%). Een kleinere groep ziet dit probleem niet (+/- 15%). Men maakt zich ook zorgen over het te hard rijden op 30 km-wegen (75%), 10% deelt deze zorg niet.

Aan de snelheid houden: een klein deel van de respondenten (bijna 9%) geeft aan het zelf moeilijk te vinden om zich aan de snelheid te houden. Het overgrote deel (driekwart) geeft aan geen moeite te hebben om zich aan de maximumsnelheid te houden. Sociaal wenselijk antwoorden ligt hier op de loer. Daarnaast veroordelen we vaak het gedrag van anderen, zonder ons altijd bewust te zijn dat we het zelf ook soms doen. Uit ander onderzoek (in andere steden) blijkt dat bewoners van wijken vaak klagen over te hard rijden, waarna blijkt dat zij het zelf vaak zijn die te hard rijden door die wijk, omdat ze die omgeving goed (denken te) kennen.

Hoofdwegen in het dorp: de helft van de respondenten vindt dat de maximale snelheid op de hoofdwegen ('noord-zuid verbindingen vanaf de Schipholweg') in het dorp altijd 50 km/u moet blijven. Opvallend is dat ruim 35% juist vindt van niet. Fietsers zijn minder van mening dat de maximumsnelheid op de hoofdwegen 50 km/u moeten blijven. Auto-gebruikers zijn het daar juist vaker mee eens.

3. Inrichting en onveiligheid

3.1. Algemeen

Smalle straten: van de respondenten vindt 65% dat veel straten in Badhoevedorp te smal zijn voor verschillende weggebruikers, zoals auto's, fietsen en scooters, om veilig met elkaar de weg te delen. Een kleine 20% deelt deze mening niet.

Veiligheid fietsers: de helft van de inwoners vind dat Badhoevedorp onveilig is voor fietsers (bijna 51%). Van de jongere respondenten (18-29 jaar) vindt 37% dat het onveilig is voor fietsers. Van de overige leeftijdscategorieën vindt de helft dat. Van alle respondenten ervaart bijna 27% dat de fietspaden wel veilig zijn Er is hierbij geen verschil tussen fietsers en niet-fietsers.

Veiligheid algemeen: buiten de spits vindt een groot deel van de respondenten het dorp op de meeste plekken verkeersveilig (bijna 60%). Zo'n 25% vindt het buiten de spits wel onveilig. Dit zijn met name ouders met (jonge) kinderen. Sowieso vinden respondenten met kinderen (34,4%) het dorp verkeersonveiliger dan respondenten zonder kinderen (25,4%). Dit verschil is significant.

In de open antwoorden vullen inwoners aan dat het in de directe omgeving van scholen kan helpen om gevaarlijke situaties te voorkomen door bomen weg te halen, drempels aan te leggen of spiegels te plaatsen. Ook ervaren inwoners gevaarlijke situaties op fietspaden doordat automobilisten dubbel parkeren of op fietspaden staan.

3.2. Straat specifiek

Onveilig ervaren straten/locaties: de Sloterbrug, de Burgemeester Amersfoordtlaan en de Ringdijk (Akerdijk/Nieuwemeerdijk) worden als het meest onveilig beoordeeld.

De Ringdijk wordt het meest onveilig beoordeelt door respondenten die aan of in de buurt van de Ringdijk wonen: 87% van de respondenten van wijk de Dijk en 66% van de respondenten van wijk de Nieuwe Meer beoordelen de Ringdijk als onveilig. Gemiddeld vindt 51% van de respondenten de Ringdijk onveilig.

De Burgemeester Amersfoordtlaan wordt door wijk Centrum, waar de laan doorheen loopt, als het meest onveilig beoordeeld. 77% van de respondenten die in het centrum wonen ervaren de Burgemeester Amersfoordtlaan als onveilig. Ook in de aangrenzende wijken Noordoost en Oost vinden meer mensen (ca. 70%) dat deze straat onveilig is vergeleken met het gemiddelde (60%).

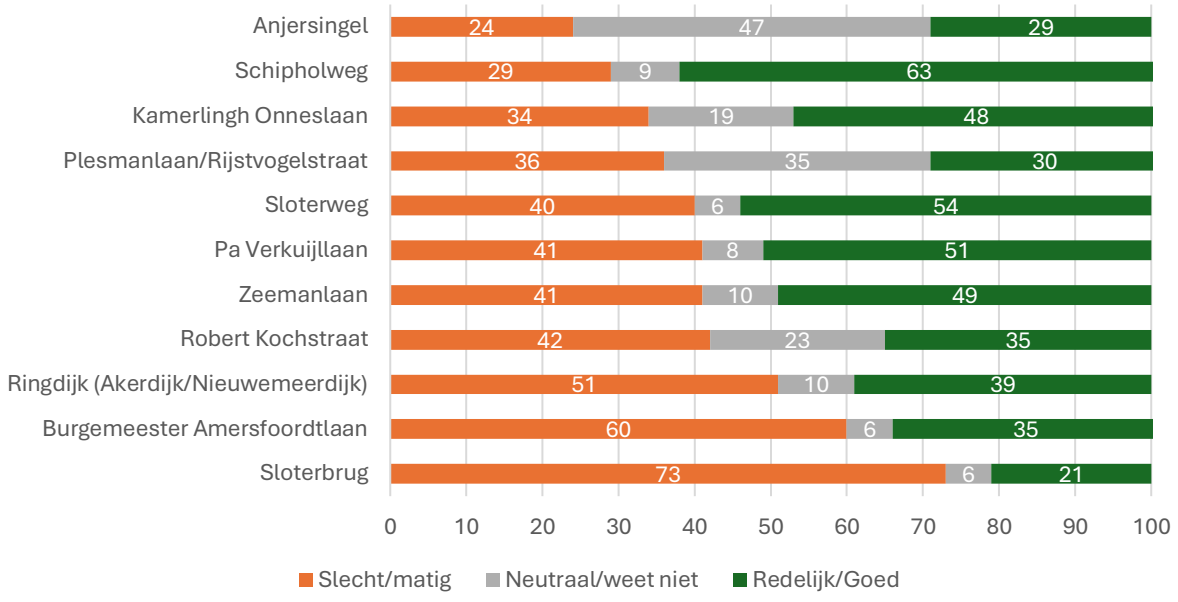
Ervaren als meest veilige straat: de Schipholweg wordt door twee derde van de inwoners juist als (redelijk) veilig beoordeeld.

Straten die als veilig én onveilig worden beleefd: over de Sloterweg en de Pa Verkuijllaan zijn de meningen sterk verdeeld. Meer dan de helft van de inwoners vindt deze straten (redelijk) veilig. Maar ook een behoorlijk percentage (rond de 40%) heeft deze straten juist als onveilig beoordeelt. Over de anders straten zijn de meningen minder uitgesproken (figuur 42).

Als we inzoomen op de Pa Verkuijllaan zien we dat er in de wijk waar de Pa Verkuijllaan doorheen loopt (Oost) en de wijken hier omheen (Schuilhoeve, Zuid, Noordoost en Centrum) meer respondenten (5-10%) de straat als onveilig beoordelen dan gemiddeld. Ook de Robert Kochstraat wordt het meest onveilig ervaren door respondenten uit de wijk waar de Robert Kochstraat doorheen loopt. 60% van de respondenten uit de wijk Bouwlust vindt de straat onveilig. Als we kijken naar de hele groep respondenten, dan vindt 42% de Robert Kochstraat onveilig.

Uit de open antwoorden blijkt dat de onveiligheid in deze straten voor een belangrijk deel veroorzaakt wordt door te hard rijdende automobilisten. Ze zien dan ook snelheidsremmende maatregelen (zoals drempels) als mogelijke verbetering. Meer en betere oversteekplaatsen voor voetgangers en bredere fietspaden worden hierbij ook genoemd. Daarnaast wordt er een oproep gedaan voor betere verlichting in deze straten.

Figuur 42: Hoe beoordeel je de veiligheid voor het verkeer in deze straten?

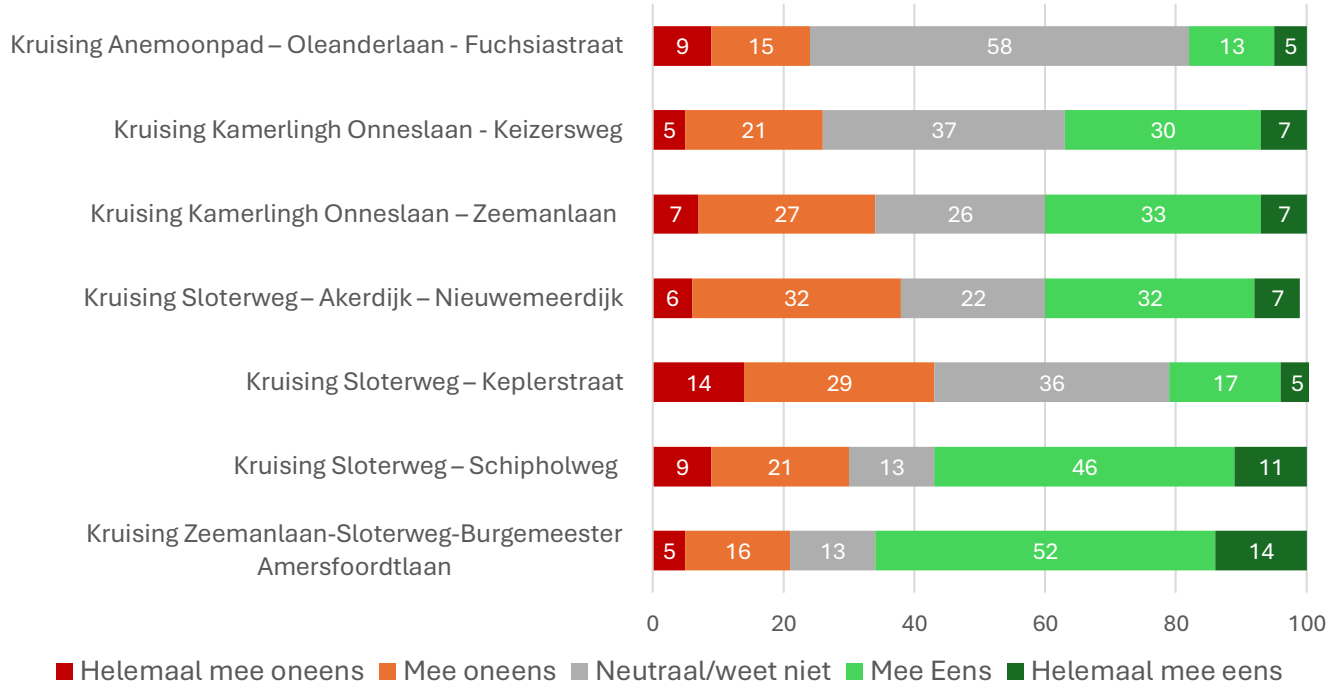


1.3. Kruispunten

Minst overzichtelijk: de Sloterweg-Keplerstraat wordt als minst overzichtelijke kruispunt beoordeeld (iets meer dan 42%). Uitgesplitst naar leeftijd zien we dat ongeveer 40% van de respondenten van 18 – 59 jaar dit kruispunt onoverzichtelijk vindt. Voor de respondenten van 60 jaar of ouder geldt dit voor 50% van de respondenten. Van het totale aantal respondenten vindt iets meer dan 22% dit kruispunt wél overzichtelijk.

Meest overzichtelijk: De kruispunten Zeemanlaan-Sloterweg-Burgemeester Amersfoordtlaan en het kruispunt Sloterweg-Schipholweg wordt als het meest overzichtelijk beoordeeld (beide door ongeveer 60% van de inwoners).

Figuur 43: Onderstaande kruispunten zijn zo ingericht dat ik goed zicht heb op het andere verkeer



4. Doorstroming/kamstructuur/knip

4.1. Doorstroming in Badhoevedorp

In de spits: de meeste respondenten geven aan dat zij in de spits vaak niet kunnen doorrijden in het dorp (ruim 70%).

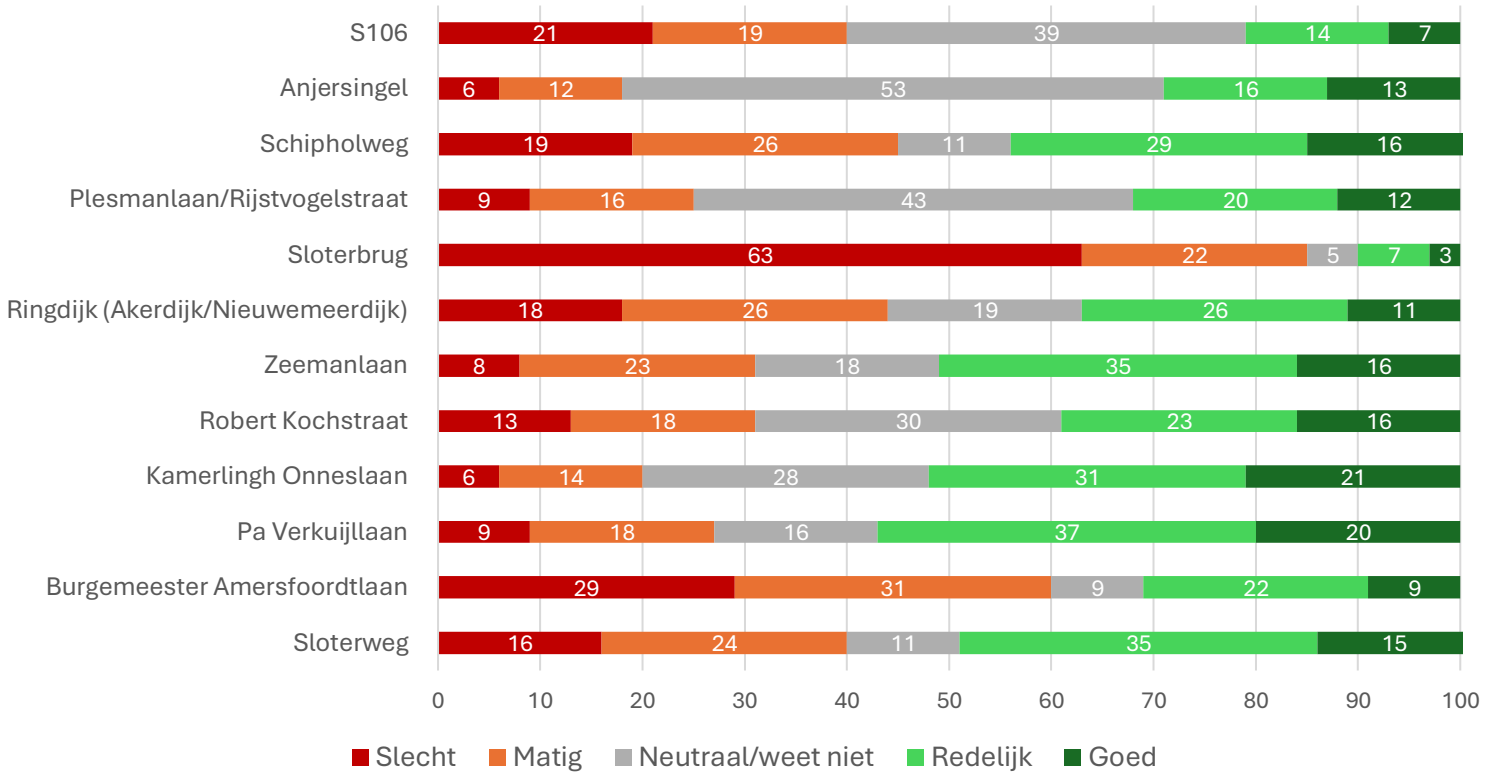
Slechte doorstroming: de straten waarvan de doorstroming door de meeste respondenten als slecht wordt beoordeeld zijn de Sloterbrug (85%) en de Burgemeester Amersfoordtlaan (60%). Bij de open antwoorden wordt door aantal inwoners geopperd de brug te verbreden of een aparte fietsbrug aan te leggen. Anderen denken dat het genoeg is om de verkeerslichten anders af te stellen. Een beperking van vrachtverkeer over de brug (die dan een omleidingsroute moeten volgen) zou ook kunnen helpen volgens sommige inwoners en dat helpt zeker om de klachten over trillingen te verminderen, vinden zij. De doorstroming op de Burgemeester Amersfoordtlaan wordt het slechts beoordeeld door respondenten uit de wijk centrum (77%), waar de straat doorheen loopt.

Redelijk goede doorstroming: de doorstroming op de Pa Verkuijllaan, de Kamerlingh Onneslaan, de Zeemanlaan en de Sloterweg wordt door een meerderheid van de respondenten als (redelijk) goed beoordeeld.

Over de andere straten die in het onderzoek genoemd zijn, zijn de meningen minder uitgesproken (figuur 44).

Deelnemers aan de vragenlijst die niet in Badhoevedorp wonen zijn vaker dan inwoners van mening dat de hoofdwegen vanaf de Schipholweg 50 km/u moeten blijven. Bewoners en niet-bewoners denken in gelijke mate dat er meer verbindingen moeten komen voor auto's tussen de Schipholweg en het dorp.

Figuur 44: Hoe vind je dat het verkeer door kan rijden op de drukkere momenten op deze straten?



4.2. Sluip- en vrachtverkeer

Sluipverkeer: veel respondenten vinden dat er te veel sluipverkeer in Badhoevedorp rijdt (een kleine 70%). Ze zien een duidelijk verband tussen een slechte doorstroming in de spits en veel sluipverkeer. Ook vindt meer dan de helft (58%) dat er (te) veel vrachtverkeer door het dorp rijdt. Wijken waar meer dan 58% van de respondenten vindt dat er (te) veel vrachtverkeer rijdt zijn: Noordwest (65%), Dijk (68%), Centrum (62%),Schuilhoeve (72%) en Bouwlust (64%).

Auto- en fietsverbindingen: ongeveer 15% van de respondenten die vindt dat er te veel sluipverkeer is, vindt ook dat er betere autoverbindingen in het dorp moeten komen. Fietsers vinden minder vaak dat er meer autoverbindingen moeten komen dan mensen die geen gebruik maken van de fiets. Iets meer dan de helft van de respondenten vinden dat een betere bereikbaarheid met de auto niet ten koste mag gaan van goede fietsverbindingen (53%). Toch vindt ruim een kwart dat dit wel mag.

4.3. Kamstructuur

Een krappe meerderheid van de respondenten (50,5%) vindt dat er meer autoverbindingen moeten komen tussen de Schipholweg en het dorp (kamstructuur). De veiligheid van de Schipholweg, de Sloterweg en de Pa Verkuijllaan (drie straten uit de kamstructuur) worden door de grootste groep respondenten positief beoordeeld. Tegelijkertijd worden de Sloterweg en de Pa Verkuijllaan ook door een aanzienlijke groep als onveilig bestempeld (zie figuur 3). Uit de open antwoorden blijkt dat de Oleanderlaan, die ook onderdeel is van de kamstructuur, ook door een deel van de respondenten als onveilig wordt ervaren vanwege te hard rijden. De respondenten zijn dus verdeeld over de vier straten die met elkaar de huidige kamstructuur vormen. Doorstroming in de spits wordt op deze wegen door meer dan 40% als redelijk of goed ervaren.

4.4 Knip op Zeemanlaan

Tegenstanders knip: het idee van een knip op de Zeemanlaan, vinden de respondenten geen goed idee (ruim 60%). In de vragenlijst was ruimte om hier een toelichting op te geven. Als belangrijkste argumenten tegen een knip worden genoemd:

- Omliggende straten zullen de dupe worden, omdat veel verkeer daar naar gaat uitwijken;
- Het dorp wordt door een knip in tweeën gedeeld, waarmee belangrijke voorzieningen (zoals supermarkten, brandweerkazerne en het medisch centrum) met de auto minder goed bereikbaar worden;
- Bij de gevreesde afname van de bereikbaarheid wordt nog speciaal gewezen op dit effect voor mindervaliden die soms op de auto zijn aangewezen;
- Doordat automobilisten dan grotere omwegen moeten maken om bij hun bestemming te komen, neemt ook de uitstoot toe.

Voorstanders knip: bijna 30% vindt een knip op de Zeemanlaan wel een goed idee. Zij geven daarvoor de volgende argumenten:

- Het vergroot de verkeersveiligheid en maakt het gebied aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers;
- Er kan met de knip een verkeersluw plein ontstaan dat de sociale cohesie en het winkelplezier bevordert;
- Er komt dan ruimte voor meer groenvoorzieningen en terrassen;
- Er zal minder overlast van auto's komen en minder sluipverkeer;
- Het gebied wordt beter toegankelijkheid voor mindervaliden.

5. Openbaar Vervoer

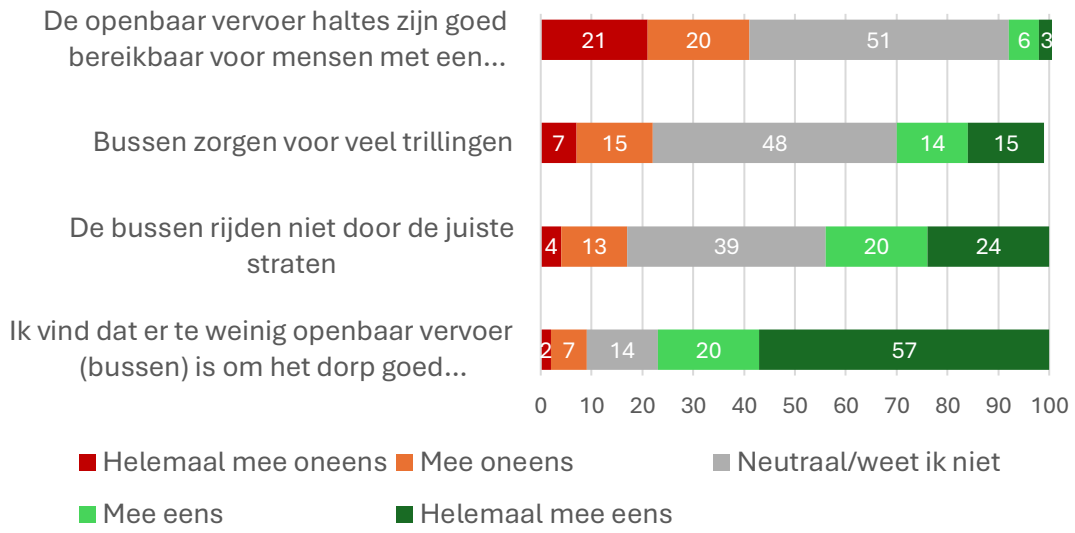
Busverkeer: ruim driekwart van de respondenten vindt dat het dorp met de bus niet goed bereikbaar is. Men vindt dat er te weinig buslijnen door Badhoevedorp rijden. De verschillende leeftijdscategorieën denken hier hetzelfde over. Slecht een kleine 10% vindt het bus-aanbod wel voldoende.

Bijna 45% is van mening dat de bussen door de verkeerde straten rijden. Van de respondenten van 60 – 75 jaar vindt 52% dit en van de respondenten van 75 jaar of ouder vindt 62% dat de bussen door de verkeerde straten rijden.

Trillingen: net geen 30% van de inwoners geeft aan dat de bussen voor veel trillingen zorgen. Inwoners van de wijken Zuid (5) en Centrum (12) hebben het meeste last van trillingen door bussen. In Zuid geeft 47% van de respondenten aan dat zij last hebben van trillingen en in het Centrum is dat 37%. Mensen die veel gebruik maken van de bus, ervaren minder overlast van trillingen door bussen.

Uit de open antwoorden blijkt dat er een duidelijke behoefte is aan een verbetering van het openbaar vervoer, en dan vooral betere busverbindingen met Amsterdam en Schiphol. Ook worden in het dorp haltes gemist, bijvoorbeeld in de nabijheid van het dorpshuis, het gezondheidscentrum en zorgcentrum de Meerwende. Dit is vooral een nadeel voor ouderen en personeel van bijvoorbeeld het zorgcentrum. Beter openbaar vervoer zou het gebruik van eigen vervoer kunnen verminderen en de verkeersdruk in het dorp kunnen verlagen.

Figuur 45: Geef aan of je het eens bent met onderstaande stellingen



6. Huftergedrag

Inwoners hebben het meeste last van het onderstaande gedrag:

1. automobilisten die te hard rijden,
2. fietsers die door rood rijden,
3. fietsers die geen voorrang verlenen,
4. over de stoep fietsen en
5. automobilisten die geen voorrang verlenen.

Je ziet dat jongere respondenten over het algemeen minder vaak last hebben van dit gedrag dan oudere respondenten (tabel 2). In de open antwoorden gaan inwoners dieper in op het huftergedrag dat zij ervaren. Inwoners zien vooral een oplossing in meer controles en handhaving, vooral op het gebied van snelheid en voorrang verlenen.

Tabel 2: Vaak of heel vaak last van bepaald gedrag per leeftijdscategorie

Vaak of heel vaak last van:	18 – 29 jaar	30 – 44 jaar	45 – 59 jaar	60 – 75 jaar	75 jaar of ouder
1.automobilisten die te hard rijden	51%	71%	72%	71%	68%
2.fietsers die door rood rijden	37%	44%	53%	61%	67%
3.fietsers die geen voorrang verlenen	29%	37%	44%	50%	59%
4.over de stoep fietsen	29%	37%	35%	44%	51%
5.automobilisten die geen voorrang verlenen	34%	36%	29%	32%	29%

7. Toegankelijkheid, fietsers en voetgangers

Slecht onderhoud: iets meer dan de helft van de respondenten vindt dat het wegdek en de stoepen in Badhoevedorp slecht zijn onderhouden. Het slechte onderhoud zorgt voor meer fietsonveiligheid en slechte toegankelijkheid voor mensen met een beperking.

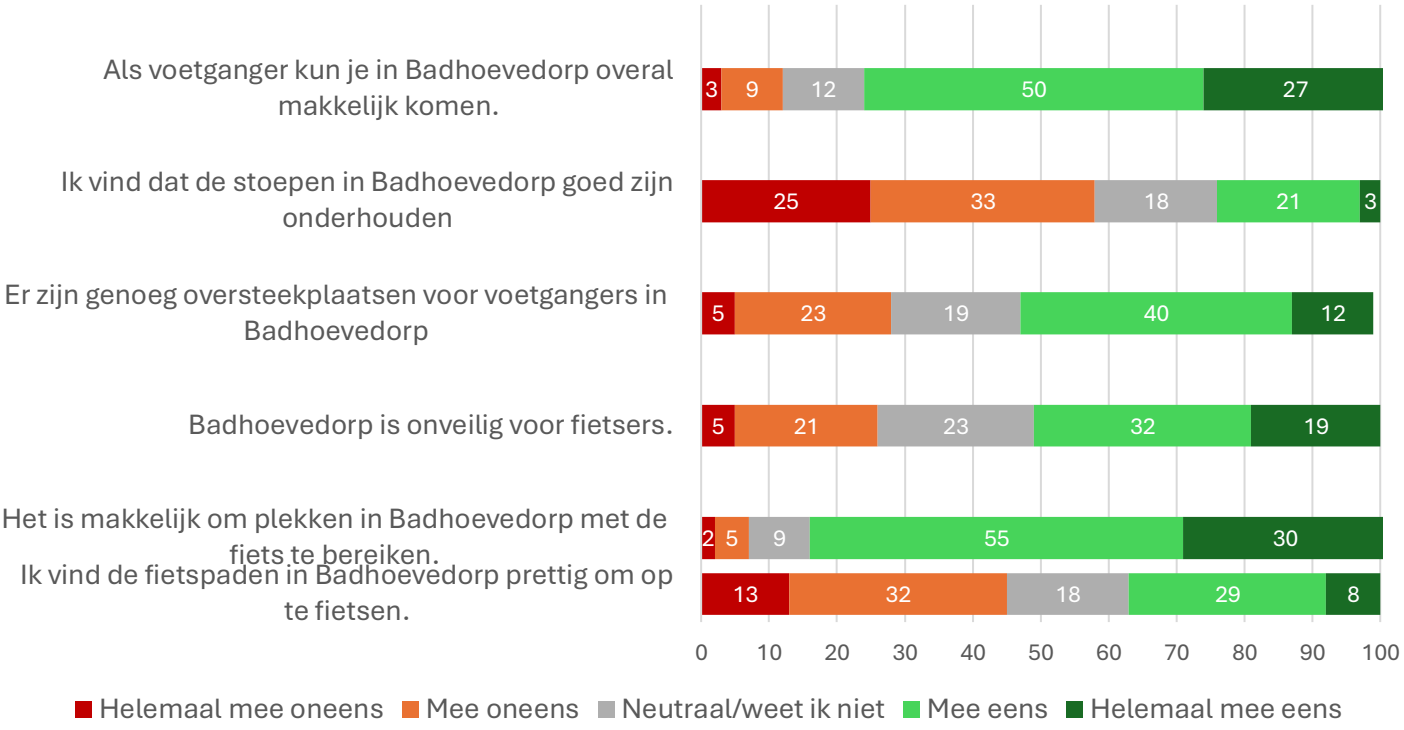
Voetgangers: De meeste respondenten ervaren de bereikbaarheid te voet (77%) wel als (redelijk) goed, ondanks de onvrede over het onderhoud van trottoirs. Wel zou 28% meer oversteekplaatsen voor voetgangers willen.

Fiets: de meeste deelnemers aan de vragenlijst vinden de bereikbaarheid per fiets in Badhoevedorp goed (84%). Wel vindt de helft dat Badhoevedorp onveilig is voor fietsers en iets minder dan de helft de fietspaden niet echt prettig om op te fietsen.

Minder validen: bij de vraag om een inschatting te maken van de bereikbaarheid voor minder validen in Badhoevedorp antwoord een meerderheid met “neutraal of ik weet het niet’’. De mensen die er wel een mening over hebben, zijn overwegend niet tevreden. Een aanzienlijk deel van de inwoners (40%) is van mening dat de bushaltes slecht bereikbaar zijn voor mensen in een rolstoel of met een beperking.

Algemene bereikbaarheid: winkels en openbare ruimten wordt door iets meer dan de helft van de respondenten goed bevonden. Mensen met (thuiswonende) kinderen en vrouwen zijn het minst positief zijn over de bereikbaarheid van het dorp en hoe de infrastructuur is opgezet in Badhoevedorp. Leeftijd lijkt hier geen effect op te hebben.

Figuur 46: Geef aan of je het eens bent met onderstaande stellingen



Webinar – 17 maart 2025

In het webinar van 17 maart hebben we de verkeersfoto naast de uitkomsten van het belevingsonderzoek gelegd. De onderwerpen die centraal stonden waren:

- Verkeerveiligheid
- Doorstroming/doorgaand verkeer/kamstructuur
- Openbaar Vervoer
- Fietsers en voetgangers

De kopgroep kon vanuit huis live meekijken en vragen stellen via Whatsapp. Een deel van de vragen werd direct in het webinar beantwoordt. De vragen die tijdens het webinar niet aan bod kwamen, zijn achteraf schriftelijk beantwoordt. Het webinar kan hier worden teruggekeken. De vergelijking tussen de verkeersfoto en belevingsonderzoek wordt toegelicht in hoofdstuk 5.

5. Wat zegt de verkeersfoto en wat vindt Badhoevedorp

Op 17 maart 2025 gaven we tijdens een webinar een toelichting op de vergelijking tussen de verkeersfoto en het belevingsonderzoek. Je kunt het webinar hier terugkijken. In dit groeidocument kun je het ook teruglezen.

1. Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid door bewoners van Badhoevedorp hangt van verschillende dingen af: de gereden snelheid, de inrichting van de weg en daarnaast heeft ook de drukte van het verkeer invloed op het gevoel van verkeersveiligheid.

3.1 Hoe hard wordt er gereden?

Uit de verkeersfoto blijkt dat vooral op de Akerdijk/ Nieuwemeerdijk veel te hard wordt gereden (figuur 47). Dit geldt ook voor een deel van de Sloterweg, de Kamerlingh Onneslaan en de Rijstvogelstraat. Op de Oleanderlaan, Robert Kochstraat en diverse andere straten is een kleine overschrijding van de toegestane limiet te zien.

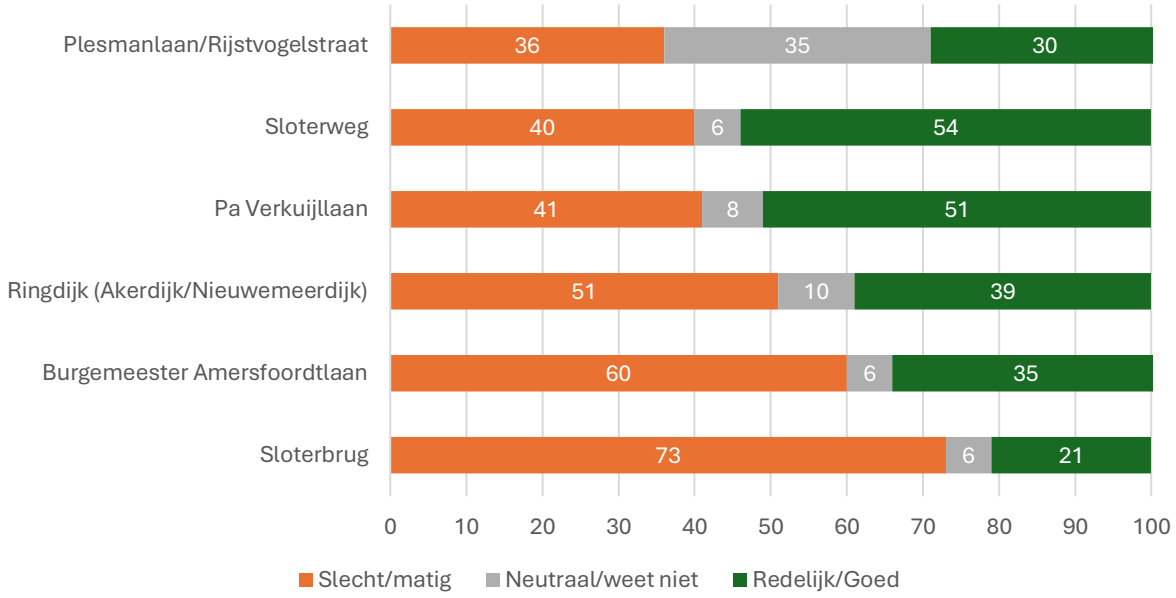


Figuur 47: Limietoverschrijding in Badhoevedorp.

3.2 Hoe hard wordt er gereden en hoe beoordeelt Badhoevedorp de veiligheid?

Of mensen het ergens verkeersveilig ervaren hangt van verschillende dingen af. Denk aan de gereden snelheid, maar ook de inrichting van de weg en hoe druk het ergens is. Hieronder kun je zien hoe hard er in sommige straten wordt gereden, hoe druk het is en hoe respondenten van de vragenlijst de straten beoordelen. De Sloterbrug wordt bijvoorbeeld als erg onveilig ervaren (figuur 48). Er wordt daar niet harder gereden dan toegestaan, maar het is er wel vaak druk (tabel 3). Ook meer dan de helft van de respondenten vindt de Ringdijk onveilig. Daar wordt gemiddeld meer dan tien kilometer te hard gereden, wat het gevoel van onveiligheid kan verklaren.

Figuur 48: Hoe beoordeel je de veiligheid voor het verkeer in deze straten?



Tabel 3: Toegestane en gereden snelheid en aantal voertuigen op diverse straten

Straat	Toegestane snelheid	Gereden snelheid	Mvt/per etmaal (2024)
Plesmanlijn/Rijstvogelstraat	30 km/uur	> 40 km/uur	2.385
Sloterweg	Stuk van 30 km/uur Stuk van 50 km/uur	> 40 km/uur 55 – 60 km/uur	5.105 3.913
Pa Verkuijllaan	30 km/uur	35 – 40 km/uur	7.256
Ringdijk (Akerdijk/Nieuwemeerdijk)	30 km/uur	> 40 km/uur	3.137
Burg. Amersfoordtlaan	50 km/uur	55 – 60 km/uur	6.830
Sloterbrug	50 km/uur	50 km/uur	11.788

3.3 Hoe zijn de kruispunten ingericht en wat vindt Badhoevedorp daarvan?

Tijdens de schouw hebben we gekeken naar de inrichting van verschillende kruispunten en in de vragenlijst konden bewoners aangeven hoe overzichtelijk de kruispunten in Badhoevedorp zijn.



Figuur 49: Kruising Zeemanlaan – Sloterweg – Burg. Amersfoordtlaan
Ik heb geen goed zicht op het andere verkeer: 21%
Ik heb wel goed zicht op het andere verkeer: 66%

Wat opvalt op deze kruising is dat vanuit de Zeemanlaan gezien de Burgemeester Amersfoordtlaan donker en smal oogt. Vanuit andere richtingen is het zicht in orde.



Figuur 50: Kruising Sloterweg – Keplerstraat
Ik heb geen goed zicht op het andere verkeer: 45%
Ik heb wel goed zicht op het andere verkeer: 22%

Op de Sloterweg zijn haaientanden aangebracht om verkeer uit de Keplerstraat voorrang te geven. Deze haaientanden komen na de drempel en vallen daardoor later op. Bovendien zijn het er maar vier en daarmee markeren ze niet de hele rijstrook.



Figuur 51: Kruising Sloterweg – Akerdijk – Nieuwemeerdijk
Ik heb geen goed zicht op het andere verkeer: 38%
Ik heb wel goed zicht op het andere verkeer: 32%

Op zowel de Nieuwemeerdijk als de Akerdijk zijn veel verschillende verkeersdeelnemers: automobilisten, (elektrische) fietsers en racefietsers en dat zie je ook terug op de kruising met de Sloterweg.



Figuur 52: Kruising Kamerlingh Onneslaan – Zeemanlaan
Ik heb geen goed zicht op het andere verkeer: 34%
Ik heb wel goed zicht op het andere verkeer: 40%

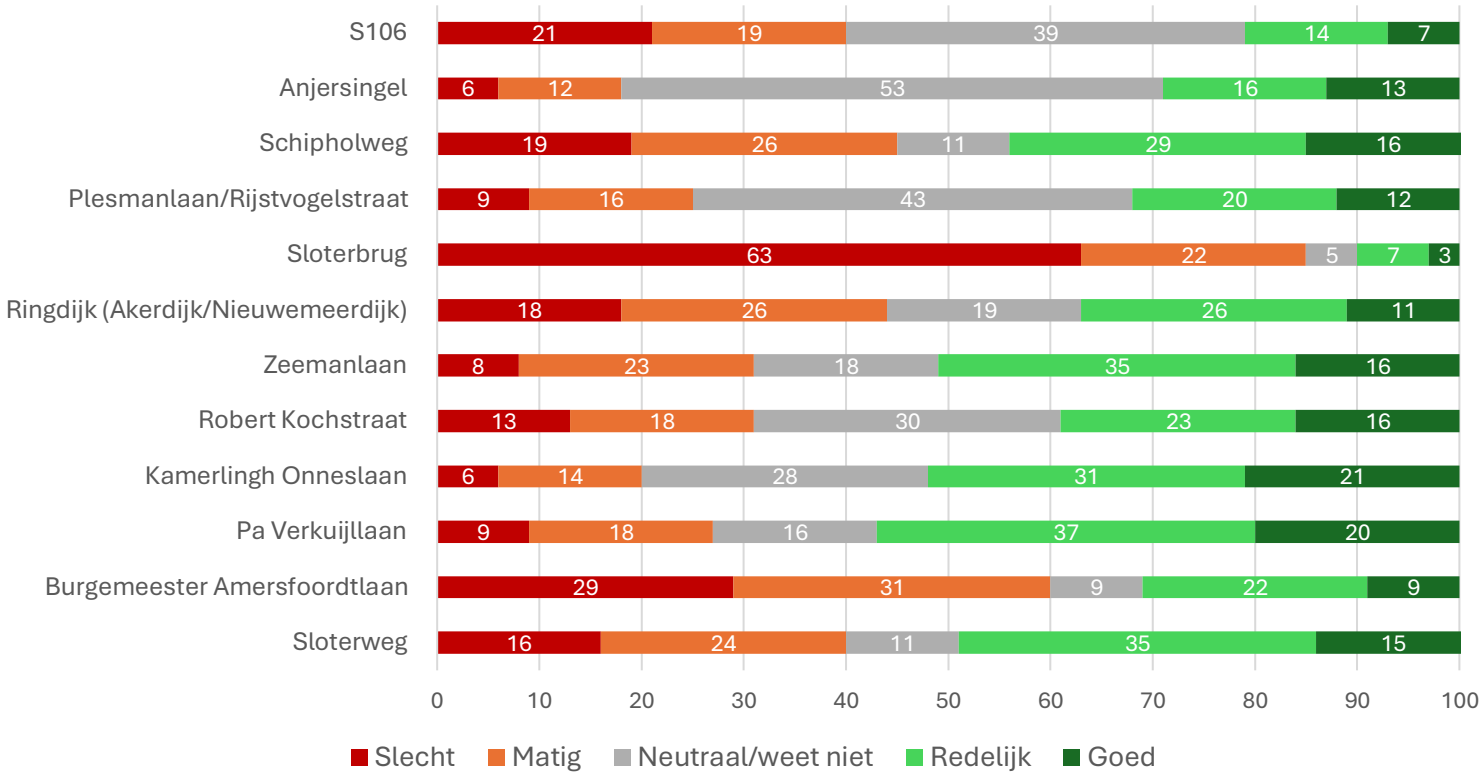
Het kruispunt oogt vooral onoverzichtelijk voor fietsers. Fietsers die vanaf de Zeemanlaan komen en linksaf naar de Kamerlingh Onneslaan willen, moeten een erg scherpe bocht nemen om links af te slaan naar het tweerichtingsfietspad. Fietsers die vanaf de Kamerlingh Onneslaan rechtdoor willen, gebruiken het daarvoor bestemde fietspad ook niet. De kruising wordt schuin (over de autoweg) overgestoken naar het tweerichtingsfietspad. Deze kruising is wel eind 2024 heringericht.

2. Doorstroming/doorgaand verkeer/kamstructuur

2.1 Waar zien we vertragingen en hoe goed kun je volgens inwoners doorrijden?

We zien dat er in de spits vertraging ontstaat op de: S106, de Schipholweg, de Sloterbrug, de Ringdijk, de Zeemanlaan, de Burgemeester Amersfoordtlaan en de Sloterweg. Van deze straten wordt de doorstroming op de Sloterbrug en de Burgemeester Amersfoordtlaan door de respondenten van de vragenlijst als het slechts beoordeelt (figuur 53).
We zien ook dat er op de Zeemanlaan en de Burgemeester Amersfoordtlaan buiten de spits vertraging is.

Figuur 53: Hoe vind je dat het verkeer door kan rijden op de drukkere momenten op deze straten?



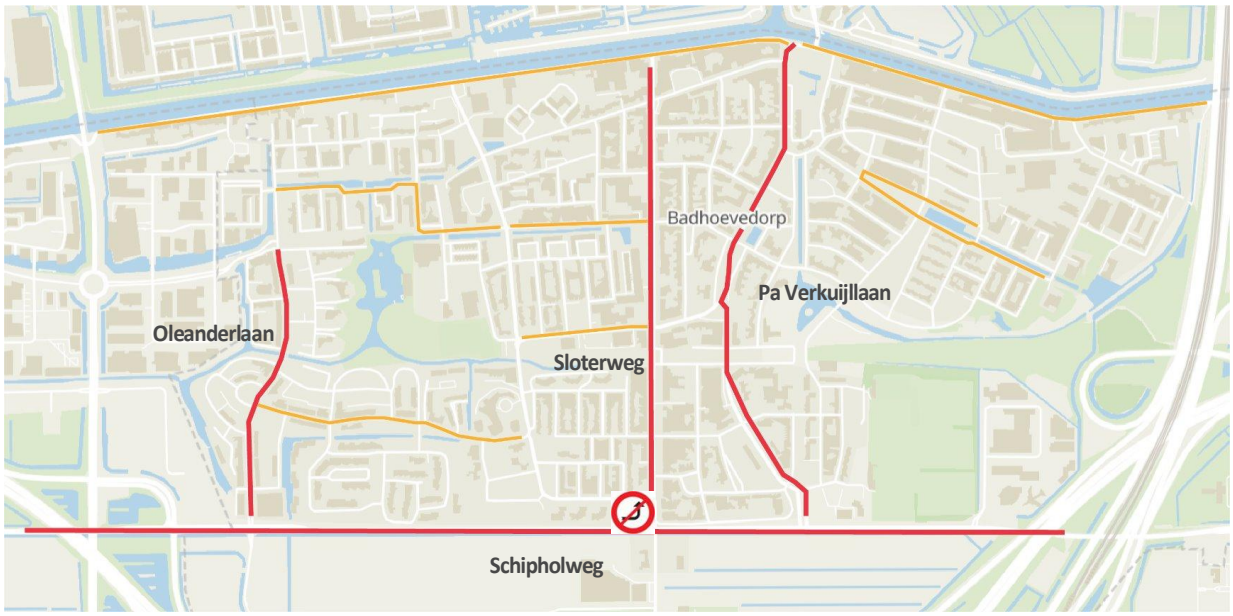
2.2 Hoeveel verkeer heeft geen bestemming in Badhoevedorp?

Eerder bleek al uit de verkeersfoto dat van het verkeer dat over de Sloterbrug richting Badhoevedorp rijdt, zo'n 31% geen bestemming in Badhoevedorp heeft (figuur 32). Dat betekent dat grofweg één op de drie auto's die over de Sloterbrug Badhoevedorp in rijdt, het dorp weer verlaat. In de spits is dit zelfs 40% van de voertuigen.
Van de respondenten (67%) vinden dan ook dat er te veel doorgaand verkeer door het dorp rijdt.

2.3 Hoe is de kamstructuur bedoeld en hoe ziet deze er nu uit?

De basis van het verkeersstructuurplan is de kamstructuur. In de kam vormt de Schipholweg de rug van de kam en de noord-zuidstraten de haren van de kam. De vijf noord-zuidstraten geven toegang tot het dorp.

Op dit moment zien we dat de kamstructuur zoals deze bedoelt was er nog niet is. Er zijn op dit moment maar drie noord-zuid straten (figuur 54). Er ontbreekt nog een verbinding uit het VSP 2020: de Schuilhoevelaan.
Het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan en het opheffen van het linksafverbod naar de Schipholweg is geen onderdeel van het VSP 2020, maar als de verkeerscijfers er aanleiding toe geven, kunnen deze verbindingen wel heroverwogen worden.
De helft van de respondenten vindt dat er meer verbindingen moeten komen tussen de Schipholweg en het dorp.

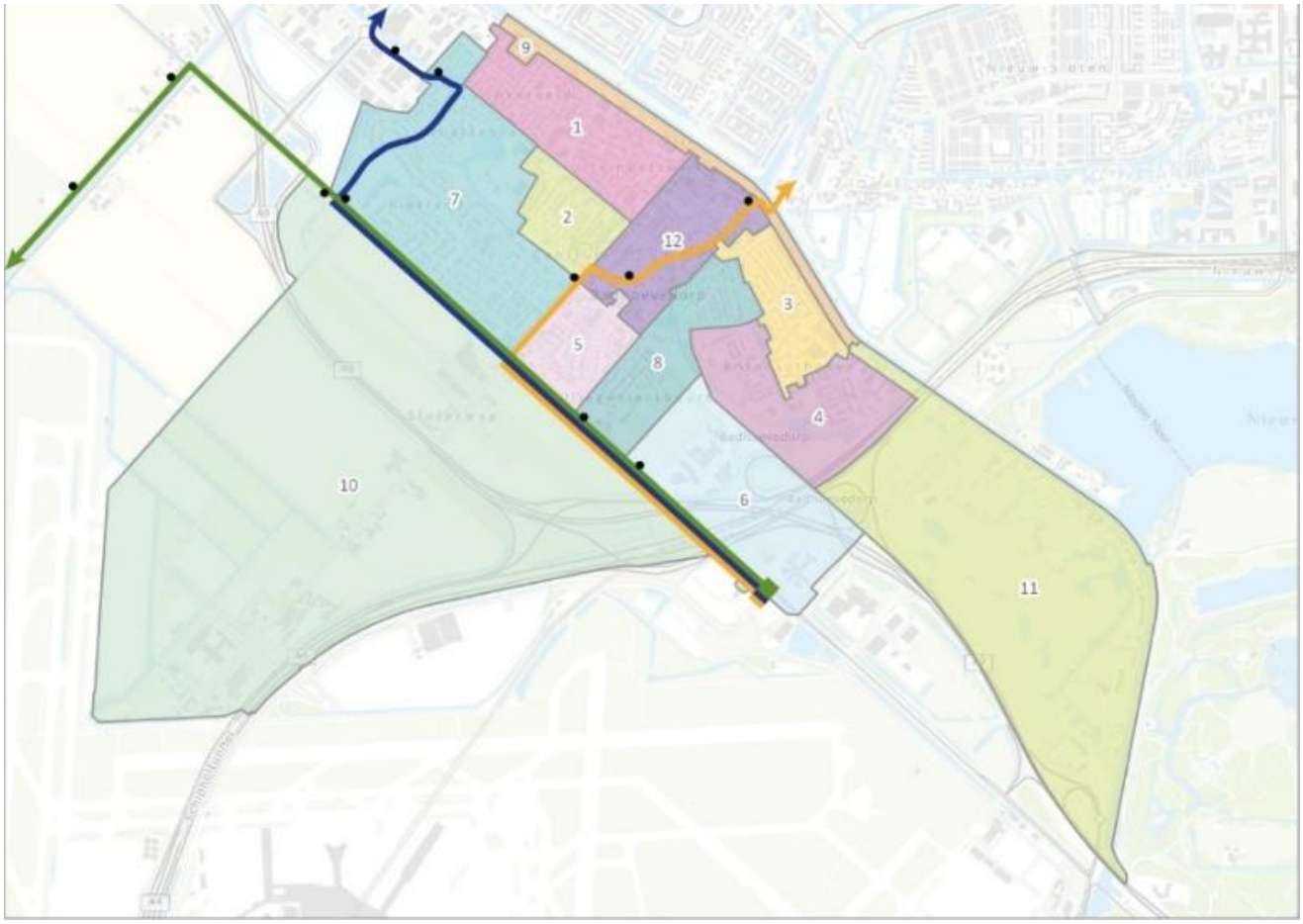


Figuur 54: de huidige kamstructuur met drie noord-zuidstraten

3. Openbaar vervoer

Bepaalde delen van Badhoevedorp hebben geen acceptabele toegang tot het openbaar vervoer, waaronder het centrum en Badhoevedorp Oost. Ook Badhoevedorp West is minder goed ontsloten, omdat de bus daar in de avond en in het weekend niet rijdt.
77% van de respondenten vindt dat er te weinig openbaar vervoer in het dorp rijdt. Er ontbreken haltes, bijvoorbeeld in de nabijheid van het dorpshuis, het gezondheidscentrum en zorgcentrum de Meerwende. Ook vinden veel respondenten (44%) dat de bussen niet door de juiste straten rijden. In Zuid en het Centrum vindt meer dan 40% van de respondenten **wel** dat de bussen door de juiste straten rijden. Dat kan worden verklaard doordat buslijn 195 daar doorheen rijdt.

30% van de respondenten geeft aan dat de bussen voor veel trillingen zorgen. In wijk Zuid is dat 47%, in het Centrum is dat 37% en in Bouwlust 32%. Buslijn 195 rijdt door deze wijken heen en rijdt met zware, elektrische bussen. Dit kan dus verklaren dat in sommige van deze wijken bewoners meer last hebben van trillingen.



Figuur 55: geel - buslijn 195, groen - buslijn 192, blauw - buslijn 194

4. Fietsers en voetgangers

De verkeersfoto liet eerder al zien dat de fiets en autostructuur haaks op elkaar staan: veel fietsverbindingen zijn oost-west en autoverbindingen zijn juist veel noord-zuid. Dat kan verklaren dat 51% van de respondenten vindt dat het in het dorp onveilig is voor fietsers. Tijdens de schouw zagen we ook dat in sommige straten veel verschillende weggebruikers de weg met elkaar moet delen en de ruimte soms krap is (figuur 56 en 57). Ook dan kan zorgen voor een gevoel van onveiligheid. De bereikbaarheid per fiets wordt wel goed beoordeeld.



Figuur 56: Krap voor fietsers om op te stellen voor het verkeerslicht en aparte wachtpaal.



Figuur 57: Verschillende modaliteiten maken gebruik van de smalle Ringdijk

Tijdens het schouwen is geconstateerd dat stoepen op meerdere plekken slecht zijn onderhouden en niet overal goed toegankelijk zijn (figuur 58). Dit geldt voor alle voetgangers, maar in het bijzonder voor Badhoevedorpers die slechter ter been zijn of bijvoorbeeld een visuele beperking hebben. Dat de stoepen niet goed zijn onderhouden vindt ook 58% van de respondenten. Wel vindt het merendeel van de respondenten (77%) dat de bereikbaarheid te voet (redelijk) goed is.



Figuur 58: op meerdere plekken liggen scheefliggende stoeptegels

Kopgroep 6 – 26 maart 2025
Meer dan 2500 Badhoevedorpers vertelden ons eind vorig jaar hoe zij het verkeer beleven. Dat was onderdeel 1 van het belevingsonderzoek. Tijdens kopgroep 6 stond het 2e onderdeel van het belevingsonderzoek centraal.

Op basis van de verkeersfoto en het belevingsonderzoek presenteerde XTNT een aantal knelpunten / keuzes aan de kopgroep. Vervolgens ging de kopgroep in drie kleine groepjes in gesprek over deze keuzes: herkent iedereen de keuzes, missen er belangrijke dingen of zijn er aanvullingen? Er kwam goede en waardevolle input uit de kleine groepjes, met name over de formulering van de keuzes. Die waren niet overal eenduidig én vaak te ingewikkeld. XTNT heeft dit verwerkt in de definitieve vragenlijst. Ook is er een extra keuze over het openbaar vervoer toegevoegd.

Het verslag van de kopgroep is eerder gedeeld. De 2e vragenlijst konden inwoners invullen van 7 t/m 21 april 2025.

6. Verkeersfoto 2040: bepalen of aanpassingen VSP nodig zijn

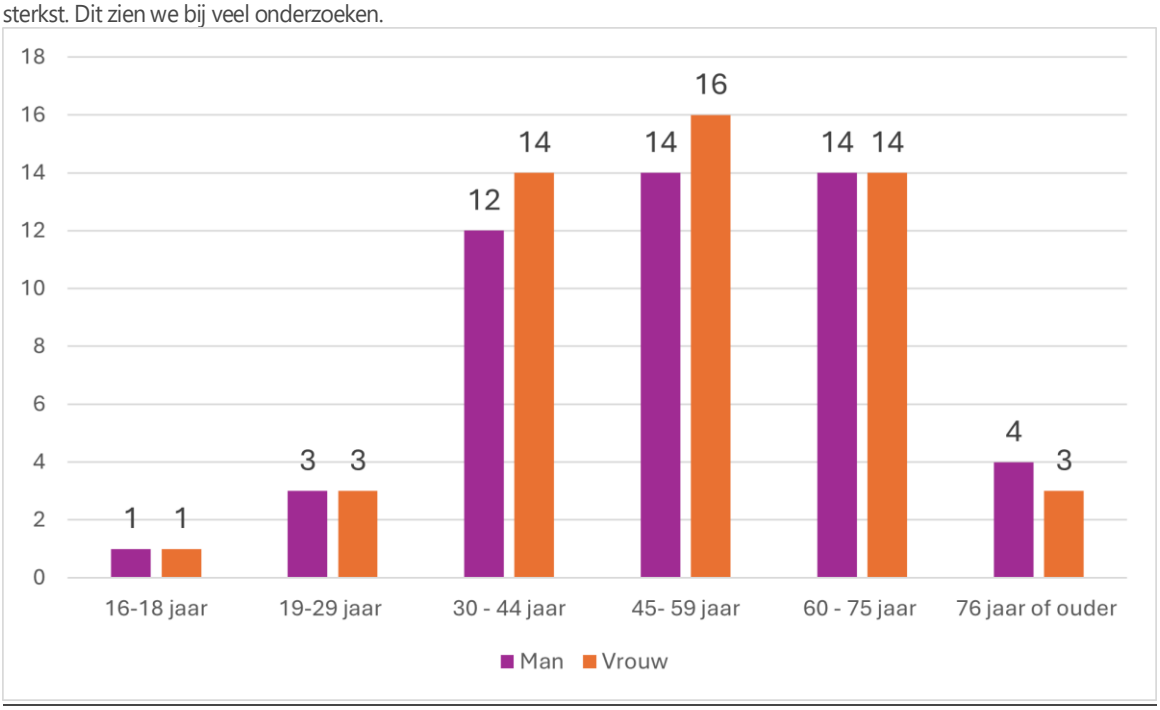
6a. Waar kiest Badhoevedorp voor?

Van 7 april tot en met 21 april 2025 konden alle inwoners van Badhoevedorp de 2e vragenlijst over het verkeer invullen. We vroegen de Badhoevedorpers een keuze te maken bij verschillende onderwerpen. Welke verkeersaanpassing vinden inwoners het belangrijkste voor het dorp? De vragenlijst is door 2991 personen volledig ingevuld. In deze video geven we een toelichting op de resultaten van de 2e vragenlijst. In dit groeidocument kun je het ook teruglezen.

1. Demografische gegevens

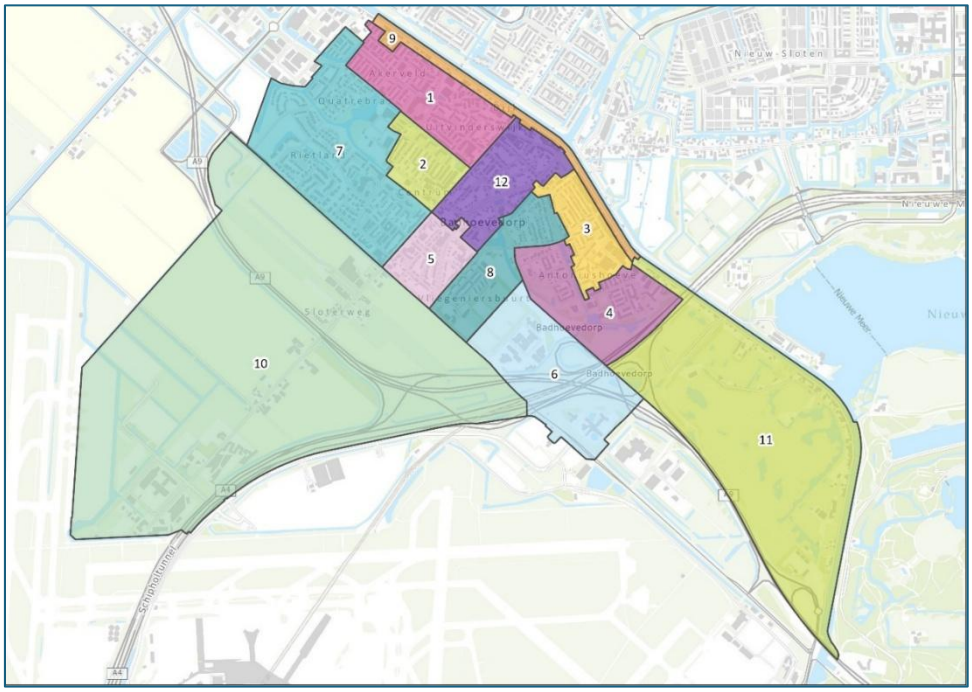
1.1 Geslacht en leeftijd

De man-vrouw verdeling is bijna gelijk: 48% van de respondenten was man en 52% vrouw. De leeftijdsverdeling is een normaalverdeling. Dat betekent dat hele jonge en de oudere groepen minder vertegenwoordigd zijn en de midden groepen het sterkst. Dit zien we bij veel onderzoeken.



1.2 Verdeling over het dorp

Op onderstaand kaartje zijn de wijken van Badhoevedorp te zien. Alle wijken zijn redelijk vertegenwoordigd in de 2e vragenlijst. Het varieert van 12% (Antoniushoeve) tot 29% (Centrum), maar de meeste wijken zitten rond de 18% (tabel 4).



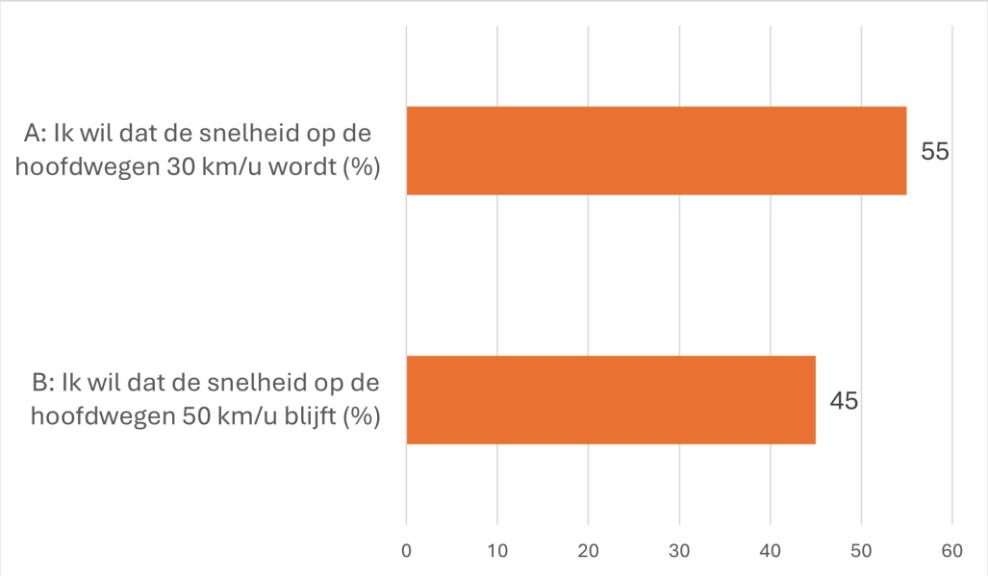
Tabel 4: Aantal ingevulde vragenlijsten Verkeer in Badhoevedorp april 2025

Wijk	Aantal absoluut	% t.o.v. totaal ingevulde vragenlijsten	Aantal inwoners per wijk (bron: CBS 2024)	% t.o.v. inwoners in wijk
1 (Noordwest)	394	13%	2.955	13%
2 (West)	246	8%	1.185	21%
3 (Noordoost)	164	5%	1.285	13%
4 (Antoniushoeve)	153	5%	1.265	12%
5 (Zuid)	209	7%	940	22%
6 (Schuilhoeve)	69	2%	385	18%
7 (Bouwlust)	625	21%	3.030	21%
8 (Oost)	171	6%	1.010	17%
9 (Dijk)	99	3%	525	19%
10 (Omgeving)	58	2%	115	50%
11 (Nieuwe meer)	71	2%	450	16%
12 (Centrum)	427	14%	1.475	29%
Ik woon niet in Badhoevedorp*	255	9%	-	-
Zeg ik liever niet	50	2%	-	-
Totaal	**2991**			

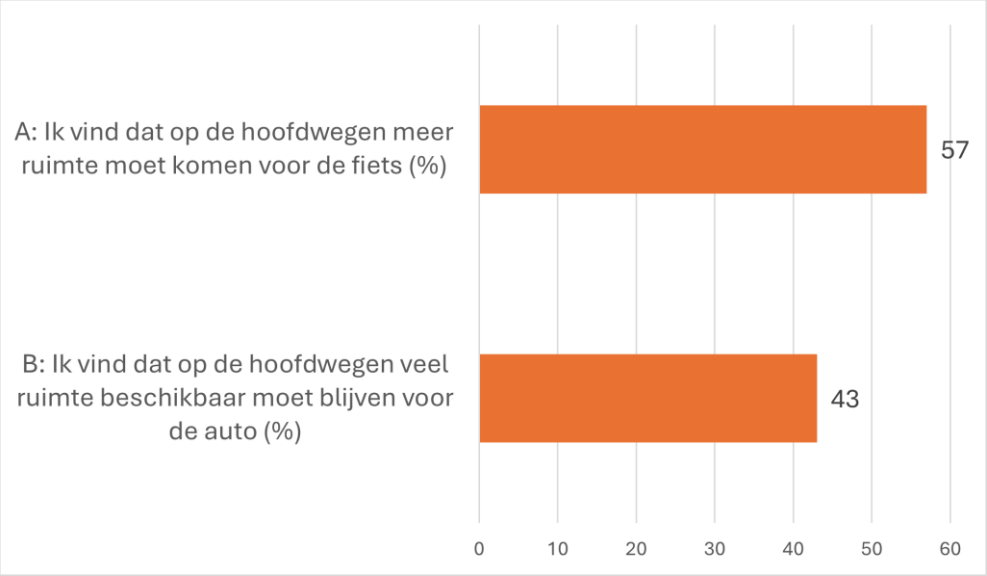
*Van de 255 respondenten die aangeven niet in Badhoevedorp te wonen, wonen 75 respondenten in Amsterdam en 24 respondenten elders (o.a. Lijnden, Hoofddorp). Van 156 respondenten is niet te achterhalen waar zij wonen, omdat zij niets hebben ingevuld.

2. Keuzes over verkeersveiligheid en infrastructuur fiets en voetganger

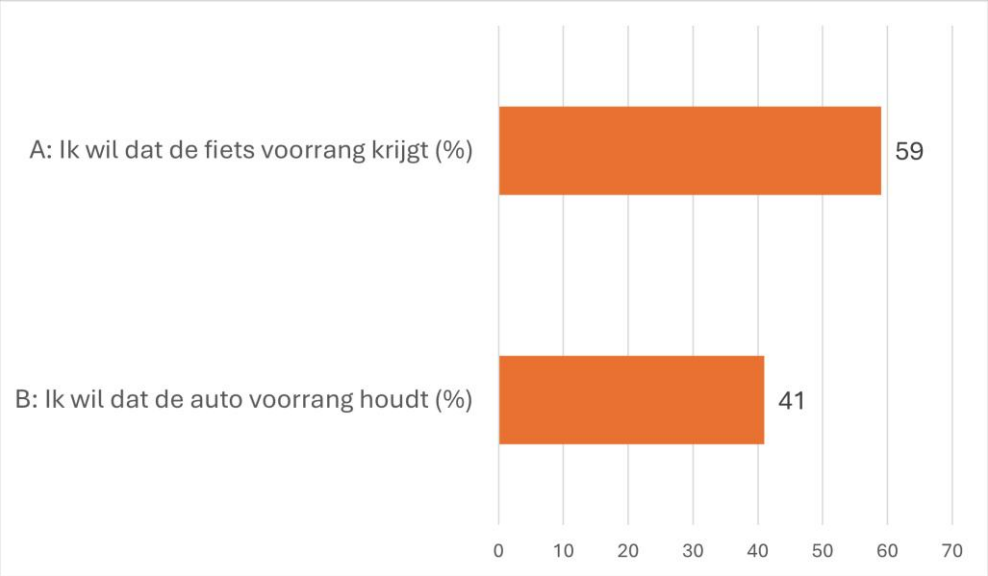
Veel inwoners van Badhoevedorp maken zich zorgen over de snelheid van het verkeer. Door de snelheid op de hoofdwegen te verlagen naar 30km/u kan de leefbaarheid en veiligheid in het dorp verbeteren. Aan de andere kant doe je er met de auto daardoor wel iets langer over en ook de bus gaat er langer over doen. 55% van de respondenten wil dat de snelheid op de hoofdwegen 30 km/u wordt en 45% wil dat de snelheid 50km/u blijft. Als het gaat om leeftijd of geslacht dan zien we geen grote verschillen.



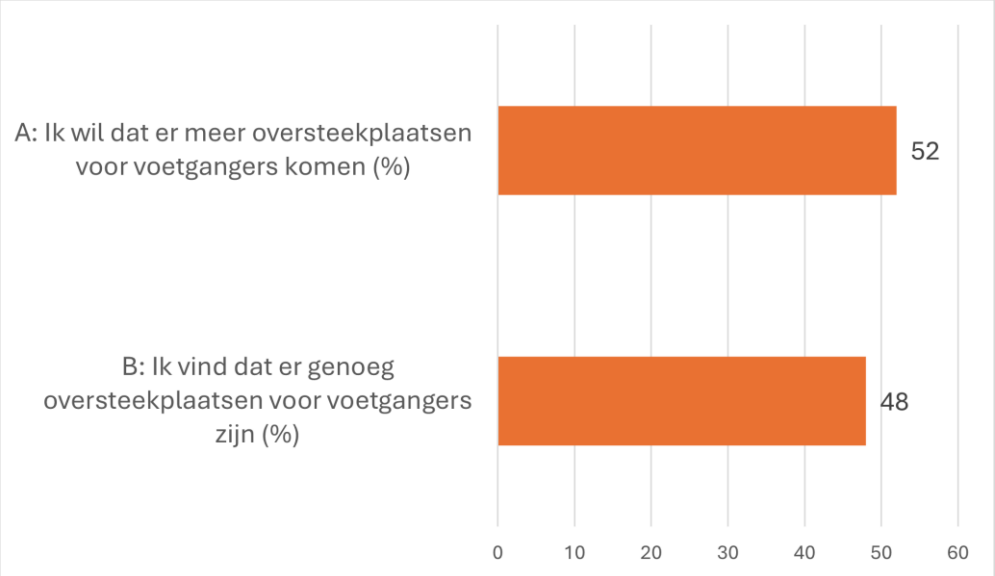
Uit de 1e vragenlijst is gebleken dat veel inwoners vinden dat er soms te weinig ruimte is op de wegen en straten voor alle verschillende vervoersmiddelen. Door meer ruimte te maken voor de fiets, wordt fietsen een stuk veiliger en aantrekkelijker. Maar dat betekent wel dat auto's niet meer overal fietsers kunnen inhalen en er mogelijk parkeerplaatsen verdwijnen. Meer dan de helft (57%) van de respondenten vind dat er meer ruimte moet komen voor de fiets. 43% vind dat de ruimte beschikbaar moet blijven voor de auto. Ook hier zien we geen grote verschillen tussen leeftijd of geslacht.



In Badhoevedorp kruisen veel fietspaden met autowegen. Fietsers fietsen veel in oost-westrichting, zoals het Lint. Het autoverkeer rijdt juist veel in noord-zuidrichting, denk aan de Oleanderlaan, Sloterweg en de Pa Verkuijllaan. Om fietsen veiliger te maken, zouden we de fietsers op een aantal belangrijke kruisingen voorrang kunnen geven. Automobilisten zullen daardoor vaker moeten afremmen en voorrang geven. We vroegen de inwoners van Badhoevedorp wat zij daarvan vonden. We zien een hele lichte voorkeur voor de fiets: 59% van de respondenten wil dat de fiets meer voorrang krijgt en 41% wil dat de auto voorrang houdt.

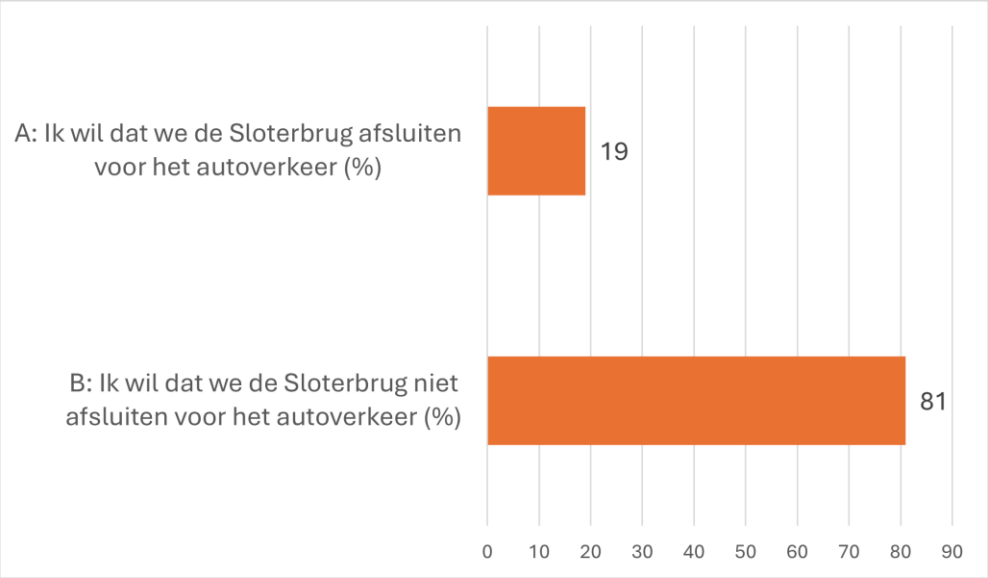


Net als de fietsers lopen voetgangers ook vaak in oost-westrichting en moeten zij daarbij vaak drukke autowegen oversteken. We hebben de inwoners van Badhoevedorp gevraagd of er meer oversteekplaatsen voor voetgangers moeten komen. Hierover zijn de respondenten verdeeld: de ene helft (52%) wil dat er meer oversteekplaatsen voor voetgangers komen en de andere helft (48%) vind dat er genoeg oversteekplaatsen zijn.

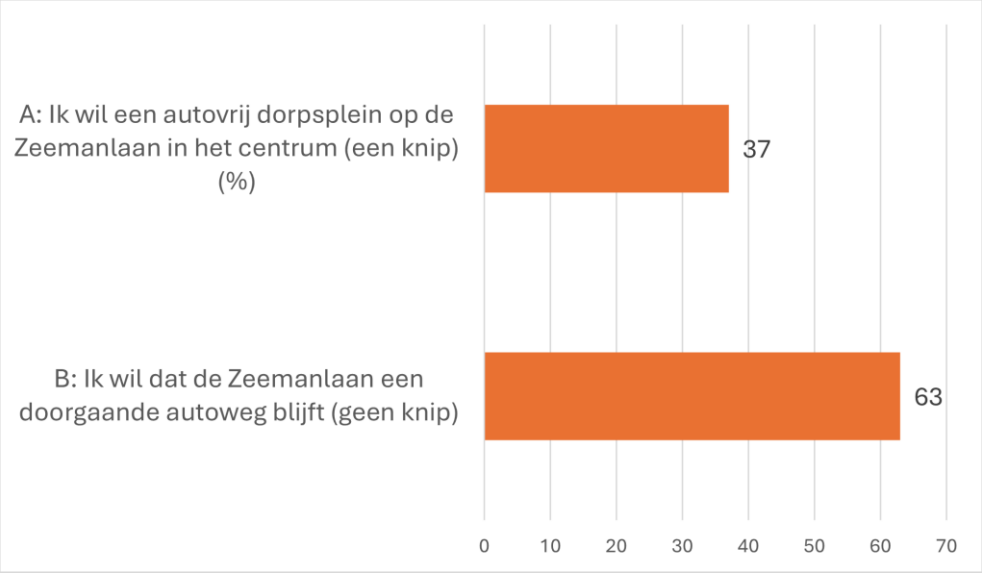


3. Keuzes over infrastructuur auto

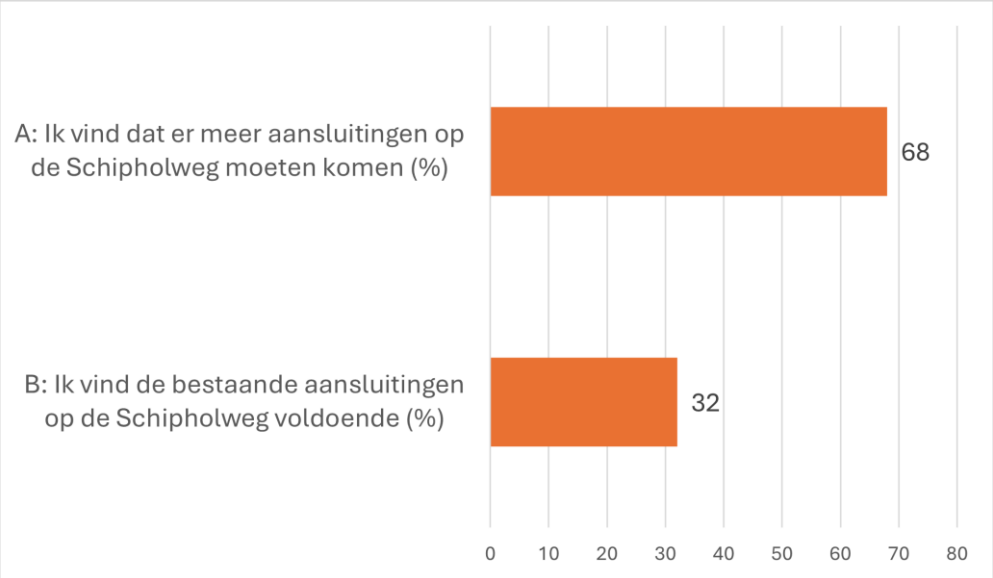
Uit de 1e vragenlijst is gebleken dat veel mensen vinden dat er teveel doorgaand verkeer door het dorp is. Ook de verkeersfoto laat dit zien. We kunnen het dorp autoluwer maken door het doorgaande verkeer op de Sloterbrug tegen te houden. Dit zorgt voor veel minder verkeer in Badhoevedorp. Maar dit zorgt er ook voor dat al het autoverkeer, zowel bewoners als bezoekers van winkels en bedrijven, zal moeten omrijden. Het merendeel van de respondenten zien deze maatregel niet zitten: 81% wil dat we de Sloterbrug niet afsluiten voor het autoverkeer, 19% wil dat wel. We zien geen verschillen in leeftijd of geslacht.



Er is eerder door de gemeenteraad besloten om een 'knip' op de Zeemanlaan te maken. Er wordt een autoloos dorpsplein aangelegd waardoor je niet meer kunt doorrijden over de Zeemanlaan. Het autoverkeer moet daardoor enkele minuten omrijden en zal zich verspreiden over de omliggende wegen. Je kunt met de auto wel nog bij de winkels komen. Het autoloze dorpslein wordt een aantrekkelijke plek om te verblijven en te winkelen. Meer dan de helft van de respondenten (63%) wil dat er geen knip komt, 37% wil dat wel. In de wijken 1 (Noordwest), 2 (West) en 7(Bouwlust) zien we dat meer mensen tegen een knip zijn. Dit zijn wijken die rondom de Zeemanlaan liggen en waar de Zeemanlaan in ligt.

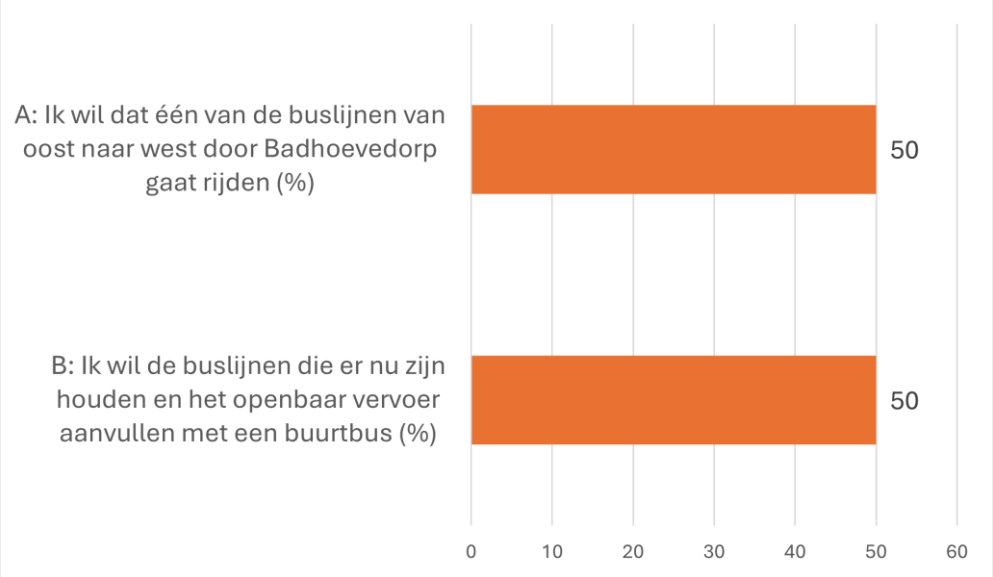


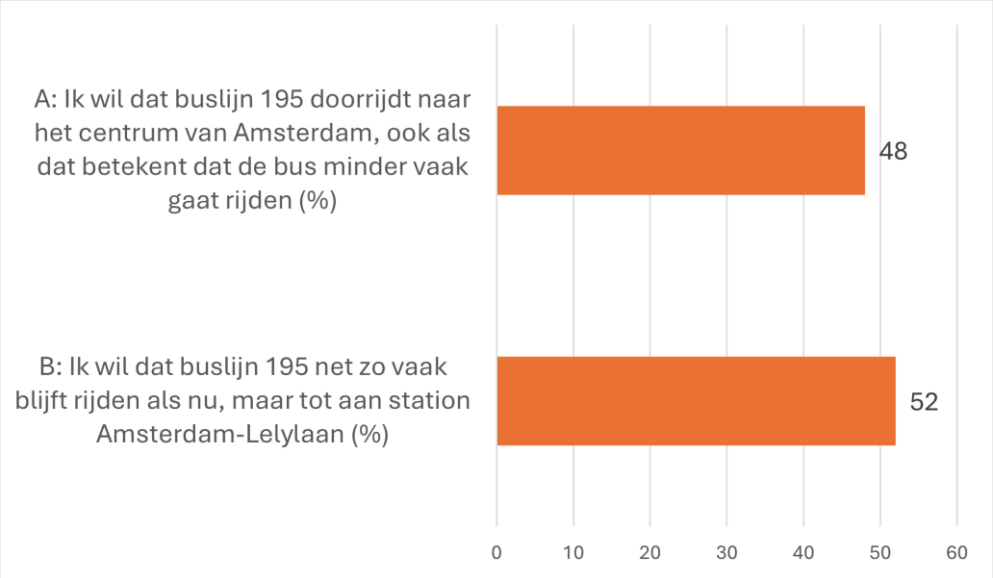
Je kunt Badhoevedorp vanaf de Schipholweg in- en uitrijden via drie aansluitingen. Dit zijn de Oleanderlaan, de Sloterweg en de Pa Verkuijllaan. De Sloterweg kun je alleen maar inrijden als je vanuit Schiphol komt. Als we meer aansluitingen maken, zoals de Schuilhoevelaan en/of de Kamerling Onneslaan, zal het verkeer vanaf de Schipholweg zich beter over het dorp verdelen. Daardoor zullen een aantal andere straten minder druk worden, zoals de Robert Kochstraat, Anjersingel, de Zeemanlaan en de Plesmanweg/Rijstvogelstraat. Ongeveer twee derde (68%) is het daar mee eens en een derde (32%) vind de bestaande noord-zuidverbindingen voldoende.



4. Keuzes over het openbaar vervoer

Uit de 1e vragenlijst is gebleken dat veel inwoners vinden dat het aanbod openbaar vervoer onvoldoende is. We hebben inwoners nu opnieuw gevraagd wat zij vinden van verschillende oplossingsrichtingen. We zien dat het dorp hierover verdeeld is. De helft van de respondenten wil dat één van de buslijnen van oost naar west door het dorp gaat rijden en de andere helft wil dat er aanvullend een buurtbus komt. Ook over buslijn 195 is het dorp verdeeld: 48% heeft de voorkeur dat de bus doorrijdt tot het centrum van Amsterdam en 52% wil dat de bus net zo vaak blijft rijden als nu, maar tot aan Amsterdam-Lelylaan.




A: Ik wil dat buslijn 195 doorrijdt naar het centrum van Amsterdam, ook als dat betekent dat de bus minder vaak gaat rijden (%)
48
B: Ik wil dat buslijn 195 net zo vaak blijft rijden als nu, maar tot aan station Amsterdam-Lelylaan (%)
52
0
10
20
30
40
50
60

6b. Wat zegt de verkeersfoto van 2040?

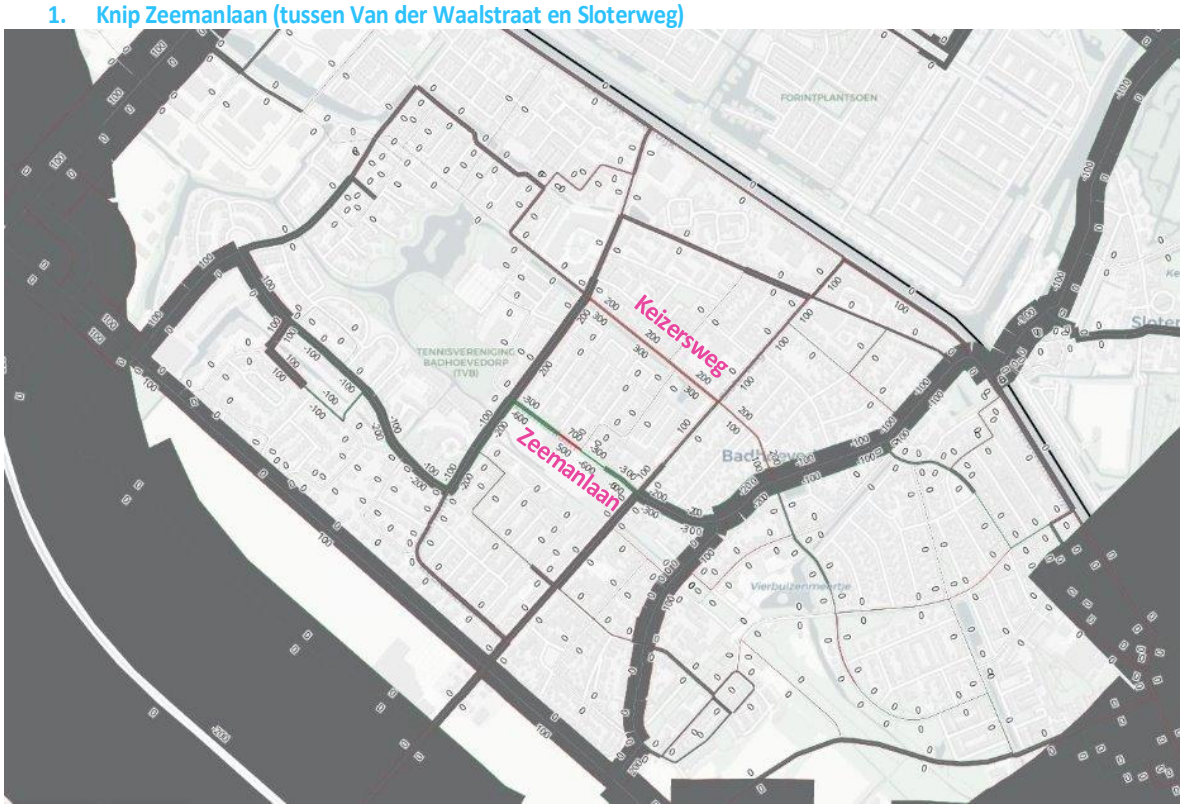
Kopgroep 7 – 21 mei 2025
Tijdens kopgroep 7 gaf XTNT een toelichting op de maatregelen die zijn doorgerekend in het verkeersmodel. Per maatregel bespraken we wat het effect van de maatregel is op het verkeer in Badhoevedorp. Daarbij keken we ook naar de uitkomsten van de 2e vragenlijst waarin inwoners ook hun mening konden geven over verschillende maatregelen. Na deze plenaire presentatie ging de kopgroep met elkaar in gesprek: welke maatregelen willen we terugzien in het eindadvies en welke niet? Of zijn er mogelijk variaties op de besproken maatregelen te bedenken?

Doorrekeningen maatregelen
Met een verkeersmodel is het mogelijk om verwachte verkeersbewegingen 'na te spelen' om zo te kijken hoe verkeer zich in de toekomst gaat ontwikkelen. We hebben diverse maatregelen in dit verkeersmodel laten doorrekenen. Zo kunnen we grofweg zien welk effect een maatregel heeft op het verkeer in Badhoevedorp. Rode lijnen op de kaartjes betekenen een toename van het verkeer, groene lijnen een afname van het verkeer. En hoe dikker de balk, hoe meer verkeer er rijdt.

De volgende maatregelen zijn in het verkeersmodel doorgerekend:

1. Knip Zeemanlaan (tussen Van der Waalstraat en Sloterweg)
2. Doortrekken Kamerlingh Onneslaan naar Schipholweg
3. Afsluiting Sloterbrug voor alle gemotoriseerde verkeer
4. Opheffen linksaf verbod van Schipholweg naar Sloterweg
5. Invoering GOW30 op de hoofdstructuur van Badhoevedorp (m.u.v. Schipholweg)
6. Doortrekken Keizersweg (tussen Anemoonlaan en Oleanderlaan)
7. Knip Akerdijk conform Visie Ringdijk en Ringvaart
8. Fietsstraat met éénrichtingsverkeer op Nieuwemeerdijk (BA-laan – Sloterweg)

1. Knip Zeemanlaan (tussen Van der Waalstraat en Sloterweg)



Welke effecten heeft de knip Zeemanlaan?
Het verkeersmodel laat zien dat de knip tot weinig verandering van verkeer op de hoofdwegen zal leiden.
Op de Zeemanlaan neemt het verkeer af, wel blijft bestemmingsverkeer (naar het Medisch Centrum en de supermarkten) mogelijk. Door de knip op de Zeemanlaan zal een deel van het verkeer uitwijken naar de Keizersweg. Het aantal auto's op de Keizersweg gaat van circa 600 auto's per dag naar circa 1.100 auto's per dag. In het VSP is vastgelegd dat er op woonstraten maximaal 4.000 auto's per dag mogen rijden. Het autoverkeer op de Keizersweg zal dus toenemen naar 1.100, maar in principe kan de straat dat aan. Wel zijn mogelijk maatregelen nodig op de Keizersweg.

Wat vindt Badhoevedorp?
In de 2de vragenlijst geeft de meerderheid van de respondenten (63%) aan dat zij de Zeemanlaan willen houden als doorgaande autoweg (geen knip). 37% van de respondenten (37%) is voorstander voor de knip en wilt een autovrij dorpsplein op de Zeemanlaan.

2. Doortrekken Kamerlingh Onneslaan naar Schipholweg



Welke effecten heeft het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan?
De Robert Kochstraat en de Oleanderlaan worden rustiger. Dit komt doordat verkeer uit 'Badhoevedorp midden' de doorgetrokken Kamerlingh Onneslaan zal gaan gebruiken om Badhoevedorp in en uit te rijden. Vooral de Robert Kochstraat wordt minder druk: daar rijdt alleen nog maar bestemmingsverkeer van en naar de straat en de Prinsenbuurt. Het zuidelijk deel van de Oleanderlaan wordt half zo druk. Aan de andere kant wordt de Schipholweg-west 30% drukker en ook de Kamerlingh Onneslaan zelf zal meer verkeer verwerken. Ook de Keplerstraat wordt iets drukker door verkeer wat linksaf zou willen bij de Sloterweg maar dat (nu) niet kan.

Wat vindt Badhoevedorp?
Een meerderheid van de respondenten (68%) heeft in de 2e vragenlijst aangegeven meer aansluitingen op de Schipholweg te willen (68%), 32% van de respondenten is tevreden met de bestaande aansluitingen.

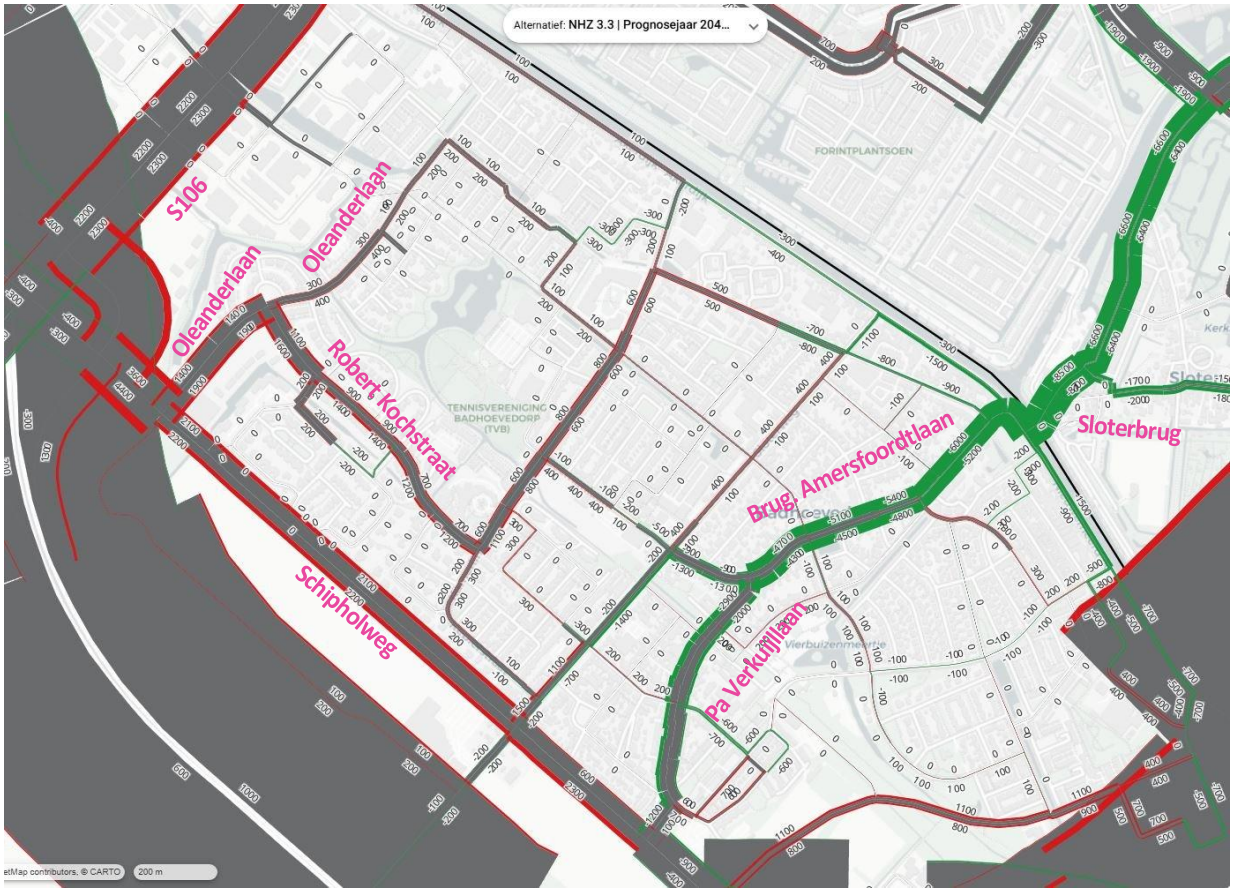
3. Opheffen linksaf verbod Schipholweg/Sloterwg



Welke effecten heeft het opheffen van het linksaf verbod Schipholweg/Sloterweg?
De effecten van het opheffen van het linksaf verbod op de Schipholweg/ Sloterweg zijn niet heel groot. De Sloterweg wordt meer gebruikt. De route Oleanderlaan – Robert Kochstraat wordt daardoor rustiger en ook het verkeer op de Pa Verkuijllaan neemt iets af. Er switchen tussen de 500 en 900 auto's van route: deze switch zorgt op de Sloterweg voor een stijging van 3.400 naar 4.200 auto's per dag.

Wat vindt Badhoevedorp?
Een meerderheid van de respondenten (68%) heeft in de 2e vragenlijst aangegeven meer aansluitingen op de Schipholweg te willen(68%), 32% van de respondenten is tevreden met de bestaande aansluitingen.

4. Afsluiting Sloterbrug voor het gemotoriseerde verkeer



Toelichting

Bovenstaande kaart laat zien dat bij een afsluiting van de Sloterbrug voor gemotoriseerd verkeer een afname van verkeer is te zien op de groen gekleurde Brug. Amersfoordtlaan en de Pa Verkuijllaan. De afsluiting zorgt voor een toename van verkeer op de rood gekleurde wegen, zoals de Schipholweg en de S106 (Amsterdamse Baan).

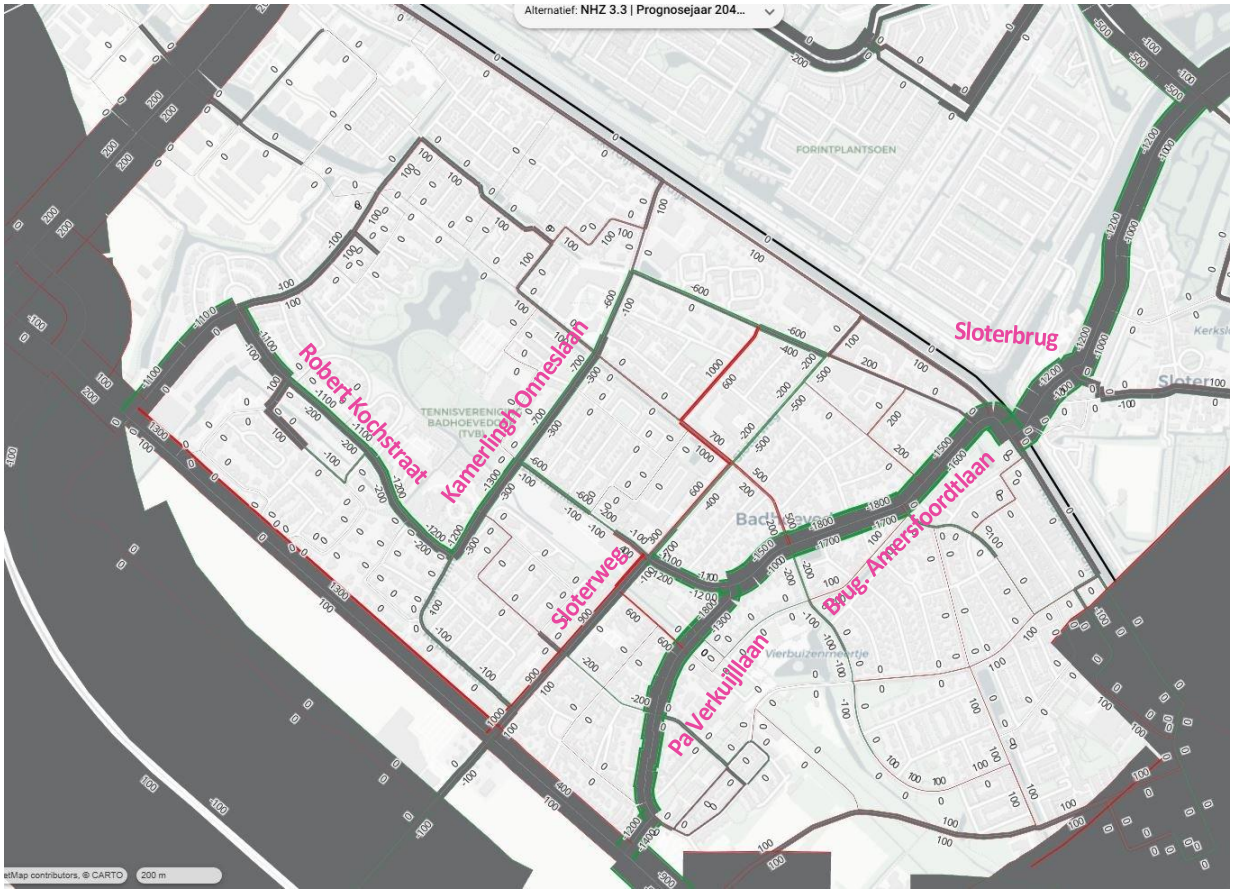
Wat is het effect van het afsluiten van de Sloterbrug?

Als de Sloterbrug is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zal verkeer uit Badhoevedorp naar Amsterdam Nieuw-West vooral via de S106 gaan rijden. Die wordt dus drukker. Ook de volgende straten worden drukker: Oleanderlaan (toename 30-40%), Robert Kochstraat (toename 30-40%) en de Schipholweg. De Burgemeester Amersfoordtlaan (afname 90%) en Pa Verkuijllaan (afname 50%) worden juist een stuk rustiger. Het doorgaande verkeer zal vooral via de A9 gaan rijden.

Wat vindt Badhoevedorp?

De resultaten van de 2de vragenlijst tonen aan dat het grootste deel van de respondenten de Sloterbrug niet wil afsluiten voor het autoverkeer (81%), 19% wil dit wel.

5. Invoering GOW30 op de hoofdstructuur van Badhoevedorp (m.u.v. Schipholweg)



Welke effecten heeft het verlagen van de snelheid naar 30 km/u op de hoofdwegen?
Door het verlagen van de snelheid op de hoofdwegen van 50km/uur naar 30km/uur worden een aantal straten wat rustiger: De route Pa Verkuijllaan – Burgemeester Amersfoordtlaan – Sloterbrug wordt 30% minder druk (afname van 2.000-3000 auto's). De Kamerlingh Onneslaan en Robert Kochstraat raken 20-30% van het verkeer kwijt: daarvoor geldt een afname van 1.500 auto's. Het gebruik van de andere hoofdroutes in Badhoevedorp verandert niet veel, wel trekt de Sloterweg nu meer verkeer (toename van ca. 1000 auto's). De Sloterweg is deels al ingericht als 30km/uur. Daardoor wordt de Sloterweg voor het verkeer net zo aantrekkelijk als de Oleanderlaan en de Pa Verkuijllaan.

Wat vindt Badhoevedorp?
Gevraagd naar de keuze voor afwaardering naar 30km/uur of behoud van 50km/uur op hoofdwegen is de meerderheid van respondenten voorstander van de afwaardering (55%). Een kleine minderheid (45%) is van mening dat de snelheid op hoofdwegen 50km/uur moet blijven.

6. Doortrekken Keizersweg (tussen Anemoonlaan en Oleanderlaan)

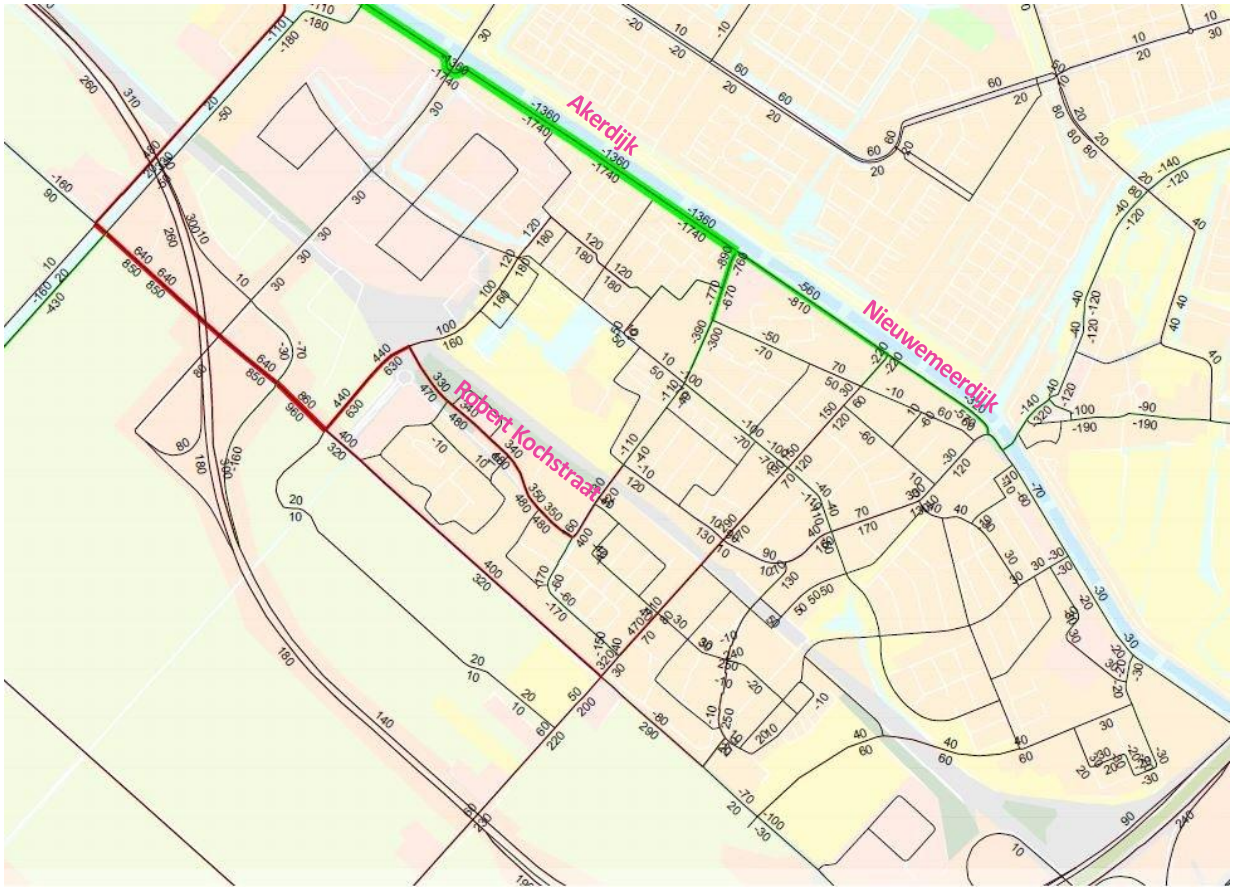


Welke effecten heeft het doortrekken van de Keizersweg?
Op het kaartje lijkt het alsof de route na het doortrekken van de Keizersweg via het Anemoonpad loopt, maar in werkelijkheid is dat via de Sleutelbloemstraat. Met het doortrekken van de Keizersweg zal de route Kamerlingh Onneslaan – Robert Kochstraat 50-60% rustiger worden. In plaats daarvan zal de route Keizersweg-Oleanderlaan meer worden gebruikt. Er switchen ongeveer 2500 auto's van route.

Maatregelen Ringdijk

In de visie Ringdijk en Ringvaart is voorgesteld maatregelen te nemen om het (doorgaand) verkeer op tegen te gaan. Veilig Verkeer Nederland (VVN) maakte een rapport over de situatie op de Nieuwemeerdijk en Akerdijk naar aanleiding van de ludieke actie die de bewoners organiseerden op 5 april 2025. VVN geeft daarbij ook advies over mogelijke maatregelen. Om het effect van deze maatregelen te bekijken hebben we deze ook laten doorrekenen.

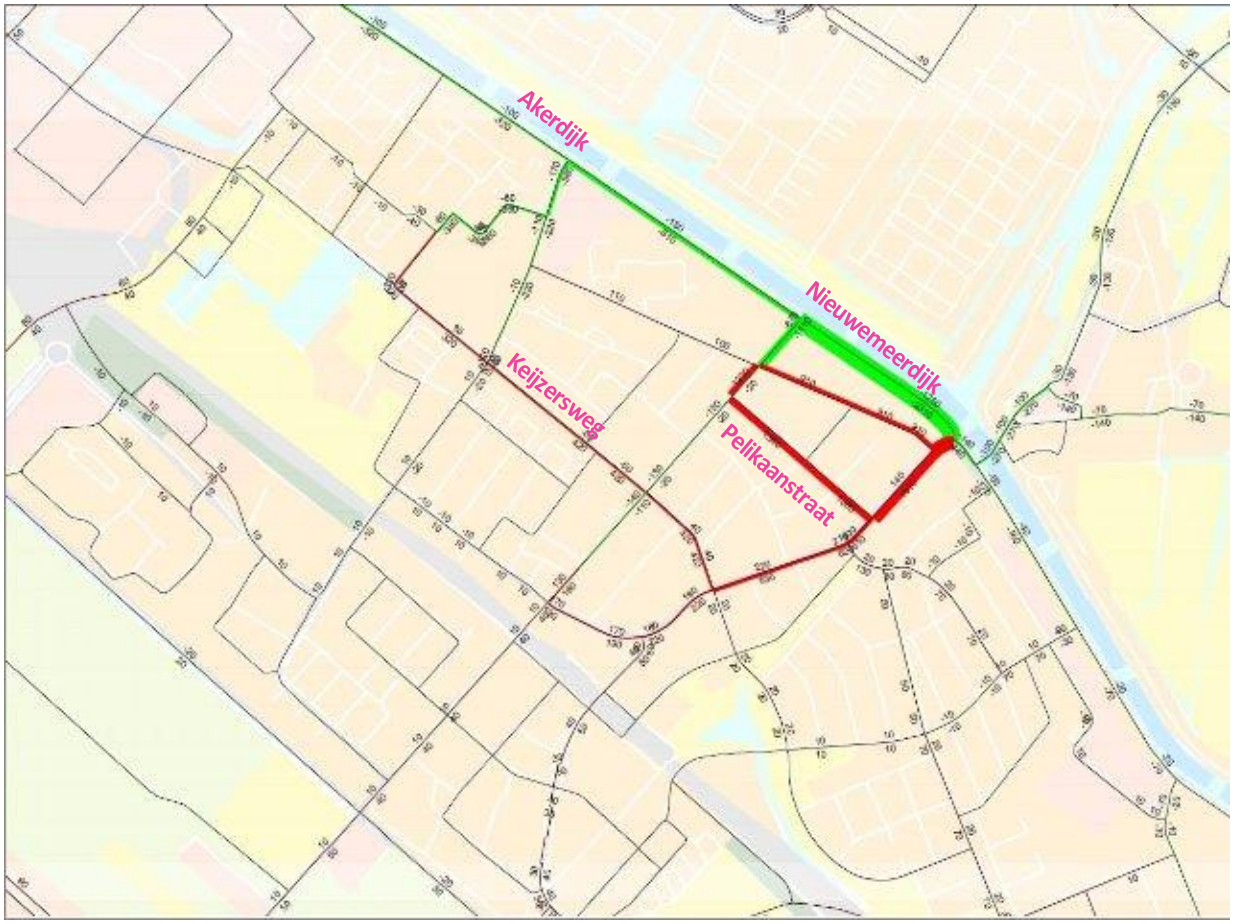
7. Knip Akerdijk conform Visie Ringdijk en Ringvaart



Welke effecten heeft het maken van een knip op de Akerdijk?

Met een knip op de Akerdijk zal het verkeer op de gehele Ringdijk afnemen. De knip zorgt echter ook voor een toename van verkeer op de Robert Kochstraat (ca. 800 auto's), de Sloterweg (ca. 500 auto's) en de Anjersingel (ca. 120 auto's). Het kan interessant zijn om te kijken wat deze maatregel doet in combinatie met een fietsstraat op de Nieuwemeerdijk.

8. Fietsstraat met éénrichtingsverkeer op Nieuwemeerdijk (BA-laan – Sloterweg)

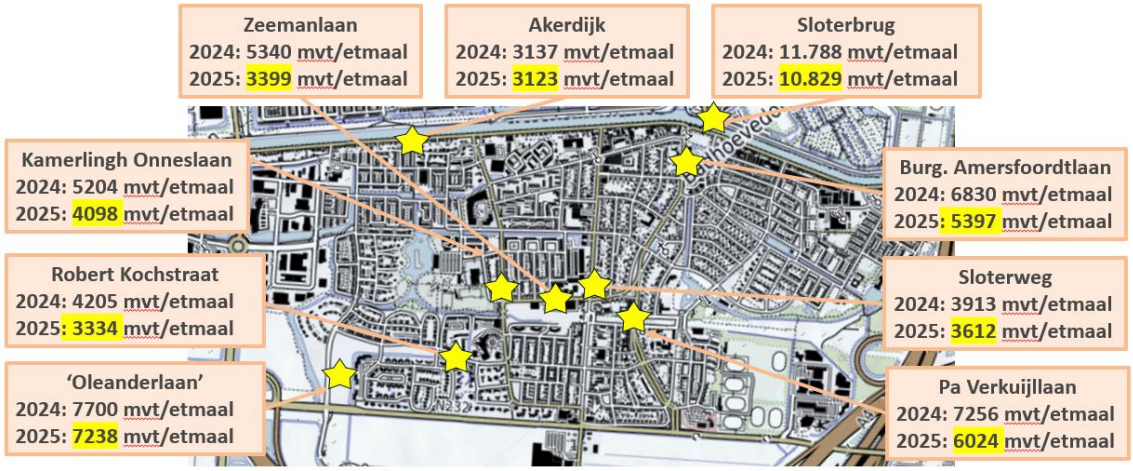


Welke effecten heeft een fietsstraat met eenrichtingsverkeer op de Nieuwemeerdijk (tussen Badhoevelaan en Sloterweg)?
Door een fietsstraat met eenrichtingsverkeer zal het verkeer op de Nieuwemeerdijk en de Akerdijk afnemen. Wel zien we dat verkeer richting de Sloterbrug verplaatst naar de Pelikaanstraat: dit gaat om een toename van 300 naar 1.600 auto's. Ook zien we een toename van verkeer op de Badhoevelaan en in mindere mate de Keizersweg.

Verkeerstellingen Badhoevedorp mei 2025

Auto

Onderstaande figuur laat de resultaten zien van de verkeerstellingen in Badhoevedorp van april 2024 en mei 2025.



De verkeerstellingen in Badhoevedorp hebben in mei 2025 lagere aantallen geregistreerd in vergelijking met april 2024. Deze daling is op verschillende meetpunten binnen het dorp te zien. We zien afnames van zo'n 10% tot 20% op bijvoorbeeld de Sloterweg, Burgemeester Amersfoordtlaan, Pa Verkuijllaan en Zeemanlaan. Het is lastig om te zeggen waar deze afname van het verkeer door komt. Het is zeer onwaarschijnlijk dat bewoners en bezoekers van Badhoevedorp massaal anders zijn gaan reizen in 2025 ten opzichte van 2024. De afname zal komen door andere factoren zoals:

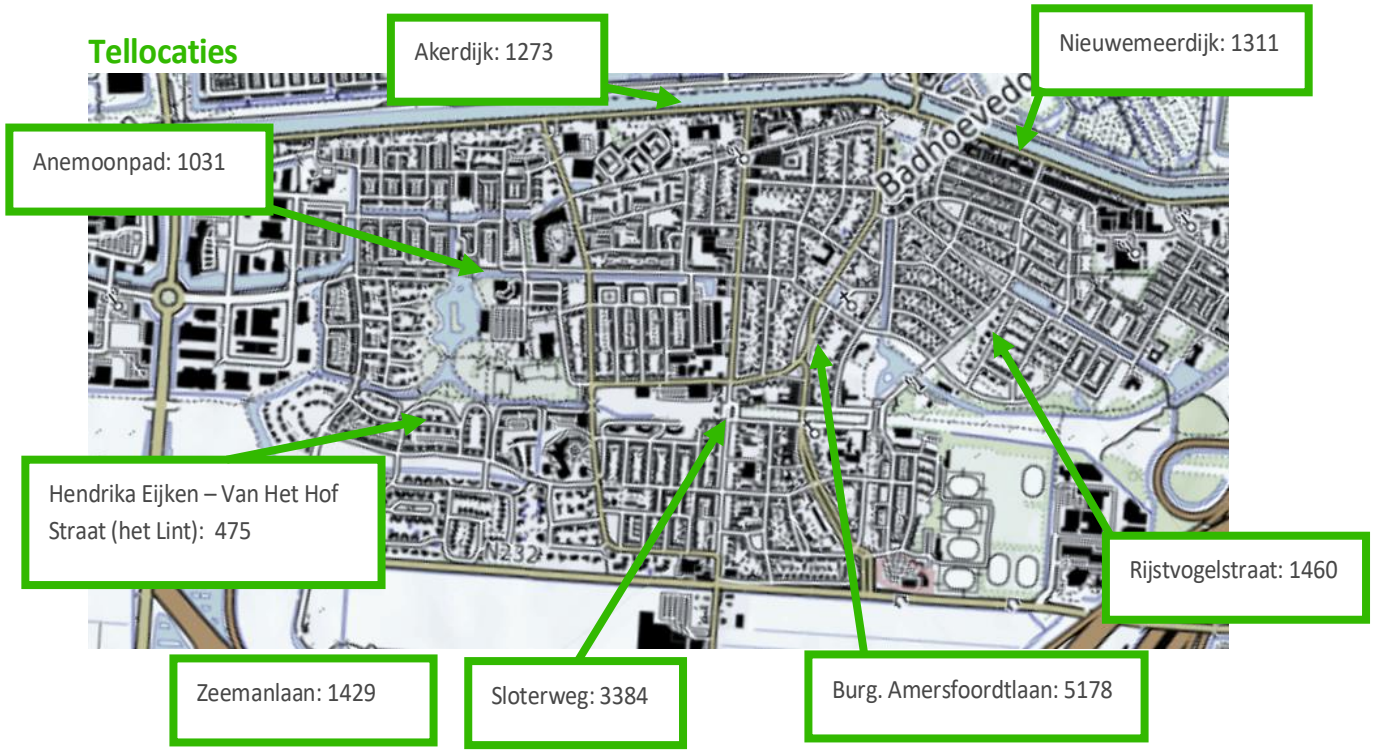
Natuurlijke veranderingen in het verkeer: verkeerstromen zijn onderhevig aan natuurlijke schommelingen die kunnen variëren van jaar tot jaar. Factoren zoals economische activiteit, veranderingen in woon-werkverkeer en verschuivingen in verkeerspatronen kunnen bijdragen aan deze veranderingen. Ook een andere routekeuze als gevolg van werkzaamheden elders (bijvoorbeeld op het hoofdwegennet) kunnen een rol spelen.

Seizoensinvloeden: hoewel mei doorgaans een stabiele verkeersmaand is, kunnen seizoensgebonden factoren een rol hebben gespeeld. Denk aan verschillen in schoolvakanties tussen 2024 en 2025, weersomstandigheden die het verkeer beïnvloeden en verschuivingen in recreatief verkeer.

Fiets

Van 12 t/m 27 mei 2025 zijn ook fietstellingen uitgevoerd in Badhoevedorp. Onderstaande figuur laat het gemiddeld aantal fietsen per dag zien.

Tellocaties



Uit deze tellingen blijkt dat de op de hoofdroutes de meeste fietsers rijden in Badhoevedorp. De Sloterweg (3384) en de Burgemeester Amersfoordtlaan (5178) zijn veel gebruikte noord-zuid fietsverbindingen. De Akerdijk (1273), de Nieuwemeerdijk (1311) en Zeemanlaan (1429) zijn drukke oost-west fietsroutes, bijvoorbeeld om via de Sloterbrug naar Sloten te fietsen of juist vanaf de brug naar Amstelveen.
Het zou voor een nieuwe ronde fietstellingen goed zijn om de Schipholweg en de Oude Haagseweg mee te nemen als telpuntlocatie, omdat dit doorfietsroutes zijn.

7. Eindadvies tussenevaluatie VSP 2020

1. De tussenevaluatie 2025 van het Verkeersstructuurplan (VSP) Badhoevedorp

In 2005 besloten Rijkswaterstaat en de gemeente Haarlemmermeer om de A9 om te leggen. Omdat de A9 werd omgelegd kwam er ruimte voor nieuwe woningbouw. Deze ontwikkelingen waren voor de gemeente Haarlemmermeer aanleiding om in 2008 een Verkeersstructuurplan (VSP) op te stellen.

Wat stond er in het VSP uit 2008?
De kern van het VSP uit 2008 is de kamstructuur voor de auto. De Schipholweg is de rug van de kam en de noord-zuidwegen zijn de tanden van de kam. Doorgaand oost-west verkeer wordt hiermee zoveel mogelijk verminderd. Een andere maatregel om het doorgaande verkeer te weren is een knip op de Zeemanlaan. Dit betekent dat je niet meer kunt doorrijden over de Zeemanlaan. In plaats daarvan komt er een autovrij dorpsplein in het centrum. Daarnaast bevat het VSP van 2008 een centrale fietsroute op de plek van de oude A9 (het Lint).

Het VSP uit 2008 is in 2013 en 2020 aangepast. Eén van de belangrijkste aanpassingen is dat de Kamerlingh Onneslaan niet wordt doorgetrokken naar de Schipholweg en dat er geen linksaf mogelijkheid komt naar de Sloterweg. In 2020 werd dit niet meer noodzakelijk gevonden. Daarnaast zijn de Akerdijk en de Nieuwemeerdijk in 2020 toegevoegd aan het VSP.

Wat houdt de tussenevaluatie uit 2025 in?
De gemeente Haarlemmermeer gaf XTNT in 2024 de opdracht om de tussenevaluatie van het Verkeersstructuurplan 2020 Badhoevedorp uit te voeren. De opdracht voor XTNT was:

- Beoordelen of het VSP uit 2020 nog goed werkt en klaar is voor de toekomst (zichtjaar 2040);
- Bekijken of het VSP bijdraagt aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Badhoevedorp.

XTNT kreeg daarbij de volgende eisen mee:

- Neem de verkeersmetingen uit het verleden en uit 2024 en 2025 mee in het onderzoek;
- Maak berekeningen met het nieuwste verkeersmodel;
- Neem punten die de gemeente al eerder heeft verzameld over onder andere het Openbaar Vervoer en verkeerveiligheid mee;
- Vraag de inwoners van Badhoevedorp naar hun beleving van het verkeer.

Deze tussenevaluatie is daarmee niet alleen een cijfermatige analyse, maar is ook gebaseerd op de beleving van verkeer, verkeersveiligheid en leefbaarheid door de inwoners en gebruikers. Alle stappen uit de tussenvaluatie zijn terug te lezen in dit groeidocument.

2. Het VSP voldoet, maar er zijn verbeteringen mogelijk

Wat is het doel van het VSP?
Om te bepalen of het VSP nog goed werkt, kijken we naar het doel van het VSP:

Doel van het Verkeersstructuurplan is om de verkeersstructuur in Badhoevedorp zo in te delen dat de bereikbaarheid op peil blijft nadat de geplande ontwikkelingen zijn gerealiseerd. Concreet betekent dat dat het dorp goed wordt bereikt naar en vanaf de Schipholweg en dat verkeer niet onnodig van oost naar west door het dorp heen rijdt. Naast de auto is ook de fiets een belangrijk vervoermiddel voor de verplaatsing van inwoners binnen Badhoevedorp.

Werkt het VSP nog goed en draagt het bij aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Badhoevedorp?
Uit de tussenevaluatie blijkt dat de verkeersstructuur in Badhoevedorp in het algemeen goed werkt:
- De Schipholweg en de drie noord-zuidverbindingen doen wat is bedoeld: ze verwerken het verkeer en zorgen dat de verschillende buurten van Badhoevedorp bereikbaar zijn.
- Het verkeer door de woonstraten, vooral in oost-westrichting, is afgenomen.
- Met de geplande aanleg van het Lint ontstaat een aaneengeschakelde fiets- en voetgangersverbinding van oost naar west en vice versa.
- De doorrekeningen met het verkeersmodel laten zien dat het VSP in 2040 ook voldoet. De Schipholweg is dan 50 km/uur en de Schuilhoevelaan is dan gerealiseerd. Omdat er in 2040 meer woningen zijn neemt de drukte op de weg iets toe. Maar het algemene beeld verandert niet ten opzichte van de situatie in 2025.

Uit het belevingsonderzoek en de verkeersanalyse komen wel aandachtspunten, vooral op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid:
- Het verkeer op de noord-zuidverbindingen zorgt voor de nodige problemen, met name op de verbindingen met de Sloterbrug (Burgemeester Amersfoordtlaan en Pa Verkuijllaan). Hier rijdt veel doorgaand verkeer (20%). Ook op de smalle Plesmanlaan - Rijstvogelstraat rijdt relatief veel verkeer, omdat de Schuilhoevelaan nog ontbreekt.
- De oversteekbaarheid van de hoofdwegen voor fietsers en voetgangers is op sommige plekken lastig.
- Het verkeersmodel laat zien dat er meer verkeer gaat rijden over de Robert Kochtstraat: 5000 – 8000 auto's per dag in 2040. Hier is de straat niet voor bedoeld: het doel van het VSP was juist om verkeer niet via de oost-weststraten door het dorp te laten rijden. In de Robert Kochstraat zorgt het voor overlast en verkeersonveiligheid.

Welke verbeteringen adviseert XTNT?
Ondanks dat het VSP verkeerskundig gesproken goed werkt en dit in de toekomst blijf doen, ziet XTNT een aantal mogelijke verbeteringen, die zijn gebaseerd op het onderzoek naar de verkeersveiligheid en leefbaarheid én de verkeerskundige analyse:
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de noord-zuidverbindingen.
- Veilige oversteekvoorzieningen maken over de noord-zuidverbindingen voor de fiets en de voetganger.
- Verminderen van het verkeer door het dorp in oost-westrichting via de Robert Kochstraat.
- Verminderen van de overlast van het vrachtverkeer.
- Met de VRA samen verbeteringen in het OV onderzoeken.

Daarnaast zijn er maatregelen uit het VSP die nog niet zijn uitgevoerd en daarvoor adviseren we het volgende:
- Een aantrekkelijk en veilig dorpsplein mogelijk maken met een knip op de Zeemanlaan.
- De Schuilhoevelaan op termijn aanleggen.
- Verder onderzoeken hoe de Akerdijk en Nieuwemeerdijk verkeersveiliger en leefbaarder kunnen worden.

3. Mogelijke verbeteringen

Hieronder volgt een toelichting op de verbeteringen die XTNT adviseert. Deze adviezen zijn, waar dat mogelijk was, tot stand gekomen op basis van zowel de verkeersanalyse als het belevingsonderzoek onder inwoners. Deze komen niet altijd met elkaar overeen: volgens de cijfers kan de inrichting van een weg voldoen aan alle veiligheidseisen. Tegelijkertijd kunnen bewoners veel onveiligheid ervaren. We geven de adviezen weer in de volgorde waarin ze het meest bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de noord-zuidverbindingen

Advies: op de hoofdwegen in Badhoevedorp een verlaagde meer passende snelheid afdwingen

De noord-zuidverbindingen (Oleanderlaan, Kamerlingh Onneslaan Sloterweg en Pa Verkuijllaan/ Burgemeester Amersfoordtlaan) zijn bedoeld om verkeer snel naar de Schipholweg te leiden. Daarom zijn deze straten (deels) aangelegd als 50 km/uur-wegen. Op die manier zijn ze aantrekkelijker dan de woonstraten. Ook kan de bus zonder al te veel oponthoud gebruik maken van deze wegen. Maar bewoners en gebruikers vinden de wegen onveilig, lastig om over te steken en bewoners ervaren geluidsoverlast. Ook uit de verkeersanalyse zien we dat deze wegen niet overal even veilig zijn.

Daarom adviseren we om op de hoofdwegen een lagere maximumsnelheid toe te staan. Een lagere snelheid bevordert de leefbaarheid en veiligheid en leidt niet of nauwelijks tot een slechtere bereikbaarheid. Een mogelijk gevolg is dat ook het doorgaande verkeer hierdoor minder wordt. Het is belangrijk dat we goed kijken hoe we de wegen zo kunnen inrichten dat vooral de pieksnelheden (veel harder rijden dan de maximaal toegestane snelheid) omlaag gaan. De wegen moeten daarnaast aantrekkelijk blijven om de bestemmingen in Badhoevedorp te bereiken. Alleen de borden met maximaal 50 km per uur vervangen door borden met een maximumsnelheid van 30 km per uur is onvoldoende. En overal drempels neerleggen is niet wenselijk. Dit leidt tot irritatie en de bus heeft daar last van.

We adviseren om de inrichtingsvorm “GOW-30” toe te passen. GOW-30 staat voor een gebiedsontsluitingsweg met een 30 km-regime. Bij deze inrichting verminderen de pieksnelheden, maar blijft de doorstroming van het verkeer goed. Een GOW 30-weg heeft vaak brede rode fietsstroken, middeneilanden die de snelheid remmen én het oversteken voor fietsers makkelijk maken en plateau’s in een afwijkende kleur bij gevaarlijke kruisingen en bushaltes. Door de GOW-30 inrichting wordt het oversteken voor voetgangers ook makkelijker en veiliger. Hiermee sluiten we aan uit één van de wensen uit het belevingsonderzoek. Er is geen standaard inrichting voorgeschreven voor GOW 30-wegen. De exacte vorm is maatwerk en afhankelijk van de ruimte die er is.

Het verbeteren van de oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers op de noord-zuidverbindingen

Advies: oversteekvoorzieningen Het Lint over de hoofdwegen aanpassen

Met de geplande aanleg van het Lint ontstaat een doorlopende fiets- en voetgangersverbinding van oost naar west door het dorp. Het Lint verbindt alle fietsroutes door het dorp, waardoor een fijnmazig fietsnetwerk in het dorp ontstaat. Daarmee voldoet de fietsstructuur zoals bedoeld in het VSP. Wel zien we dat de oversteekbaarheid op punten waar het Lint kruist met de hoofdwegen beter kan.

Wij adviseren om – waar dit mogelijk is – brede middeneilanden aan te leggen waar fietsers en voetgangers rustig kunnen wachten. Hierdoor wordt het oversteken prettiger en veiliger. Deze oversteekvoorzieningen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid op de noord-zuidverbindingen.
Wij raden het af om fietsers hier voorrang te geven en/of zebrapaden te maken. De noord-zuidverbindingen worden daarmee minder aantrekkelijk, en het is moeilijk om een logische, begrijpelijke en veilige inrichting te ontwerpen.

Verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de noord-zuidverbindingen

Advies: pilot afsluiting van de Sloterbrug tijdens de spitsuren voor autoverkeer

Met name op de route Sloterbrug-Burgemeester Amersfoordtlaan-Pa Verkuijllaan rijdt veel doorgaand verkeer. 20% van het verkeer dat via de Sloterbrug rijdt heeft geen herkomst of bestemming in Badhoevedorp. Een groot deel hiervan gaat richting Schiphol-Noord. In totaal rijden er 10.000-12.000 auto's per dag over de Sloterbrug. Volgens de officiële richtlijnen kunnen de straten en de Sloterbrug de hoeveelheid verkeer die hier rijdt aan. Maar we zien dat, met name op de Burgemeester Amersfoordtlaan, problemen ontstaan met verkeersveiligheid:

- Door de bocht in de weg heb je een slecht overzicht.
- De weg is smal en door de bomen vrij donker.
- Er wordt harder gereden dan de toegestane 50 km/u en het is een straat waar veel wordt overgestoken, onder andere door schoolkinderen.
- Er vinden relatief veel ongevallen plaats (8 ongevallen in drie jaar).
- Veel inwoners ervaren de Burgemeester Amersfoordtlaan en de situatie bij de Sloterbrug als onveilig.

Door de Sloterbrug af te sluiten voor autoverkeer vermindert de hoeveelheid verkeer met 40% (op de Pa Verkuijllaan) tot 80% (op de Burgemeester Amersfoordtlaan). Daarmee verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het dorp sterk. Een ongewenst effect is dat verkeer tussen Badhoevedorp en Amsterdam Nieuw-West de route via Kamerlingh Onneslaan en Robert Kochstraat gaat gebruiken. Hier rijden dan ongeveer 2000 extra auto's.

Het belevingsonderzoek laat zien dat 80% een volledige afsluiting van de Sloterbrug niet wenselijk vindt. Ook zijn ondernemers bezorgd over de bereikbaarheid van de winkels in Badhoevedorp. Maar tegelijk is het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid een sterke wens van de inwoners. Wij adviseren daarom een pilot afsluiting van de Sloterbrug *tijdens de spitsuren voor het autoverkeer*. De brug wordt niet afgesloten voor fietsers, voetgangers, bussen en nood- en hulpdiensten. We kiezen voor een spitsafsluiting omdat het aandeel doorgaand verkeer dan het hoogst is en het verkeer sluiproutes zoekt. Door de brug alleen in de spits af te sluiten blijven de winkels de rest van de dag goed bereikbaar. Inwoners willen wel graag een oplossing voor de problemen, maar tegelijkertijd ook overal snel met de auto kunnen komen. Die twee gaan lastig samen. Met dit advies stellen wij de verkeersveiligheid en leefbaarheid voorop.

Een andere mogelijkheid om doorgaand verkeer te verminderen is om de busbaan op de Oude Haagse weg open te stellen. Dit leidt tot 10-20% minder verkeer op de Burgemeester Amersfoordtlaan en Pa Verkuijllaan. De Oude Haagseweg is een provinciale weg en het openstellen van deze weg leidt mogelijk tot ongewenste effecten voor het OV en Amsterdam. De maatregel kan alleen in overleg met de Vervoerregio Amsterdam, de Provincie en de gemeente Amsterdam worden genomen en is dus mogelijk iets voor de lange termijn.

Vermindering van het verkeer in de Robert Kochstraat

Advies: Kamerlingh Onneslaan doortrekken naar de Schipholweg om verkeersdruk op de Robert Kochtstraat te verminderen

De Robert Kochstraat is een drukke weg. Met de verwachte toename van het verkeer wordt de straat nog drukker en komt de leefbaarheid van deze woonstraat verder onder druk. Momenteel (tellingen 2024 en 2025) rijden er 4000-5000 auto's per dag. In de toekomst neemt dit toe tot 5000-8000 auto's per dag (verkeersmodel prognose 2040). Alhoewel de huidige GOW-30 inrichting van de weg dit aantal auto's feitelijk aan kan, laat het belevingsonderzoek iets anders zien. Inwoners ervaren hier veel verkeersonveiligheid en overlast.

Het advies is daarom om alsnog de Kamerlingh Onneslaan door te trekken naar de Schipholweg. Hierdoor neemt het oost-west verkeer op de Robert Kochstraat flink af en wordt de leefbaarheid op deze straat verbeterd. Het opheffen van het linksaf verbod naar de Sloterweg (vanaf de Schipholweg) helpt veel minder om dit probleem op te lossen. Want het verkeer op de Robert Kochstraat is vooral verkeer van en naar het westelijk deel van het dorp. Voor dit verkeer is de route via Sloterweg om en blijft het verkeer toch de Robert Kochstraat gebruiken. Er is op de Schipholweg bovendien te weinig ruimte om een opstelstrook voor linksaf te maken.

Als we de Kamerlingh Onneslaan doortrekken rijdt er ook meer verkeer op de Kamerlingh Onneslaan. Er zijn daar dan aanvullende maatregelen nodig voor met name het fietsverkeer. Denk aan het doortrekken van fietssuggestiestroken op het gedeelte tussen de Robert Kochstraat en Schipholweg en meer aandacht voor de oversteekvoorzieningen.

Tijdens de herinrichting van de Robert Kochstraat reed er veel verkeer door de Anjersingel. Het doortrekken van de Keizersweg kan helpen om de Anjersingel te ontlasten. Dit zorgt voor een afname van 2500 auto's per dag op de Robert Kochstraat, maar een toename van 4000 auto's per dag op het Anemoonpad en de Sleutelbloemstraat. Oftewel, er ontstaan nieuwe leefbaarheidsproblemen. Daarom adviseren wij om de Keizersweg niet door te trekken.

Routering van het vrachtverkeer

Advies: Kamerlingh Onneslaan doortrekken naar de Schipholweg

Vrachtverkeer bestaat voor een groot deel uit bestemmingsverkeer: bevoorrading, bezorgdiensten, maar ook de vuilnisauto en verhuiswagens. Daarnaast is er ook doorgaand vrachtverkeer. De exacte percentages van doorgaand vrachtverkeer zijn niet bekend. Vrachtverkeer geeft, zeker in de niet en slecht gefundeerde oude buurten, veel trillingsoverlast.

Het vrachtverkeer maakt, net als het autoverkeer, gebruik van de route Oleanderlaan-Robert Kochstraat. Het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan zorgt ervoor dat er minder vrachtverkeer door de Robert Kochstraat rijdt. Het heeft geen invloed op het doorgaand vrachtverkeer via de Sloterbrug, de Sloterweg en de Pa Verkuijllaan. Dat neemt alleen af als we maatregelen op de Sloterbrug nemen. Een vrachtwagenverbod raden wij niet aan. Zo'n verbod geldt dan ook voor vrachtwagens die de winkels in Badhoevedorp bevoorraden, en dat wil je juist niet tegenhouden. Daarnaast is dit verbod moeilijk te handhaven. Aanvullend onderzoek zou moeten aangeven of een gewichtsbeperking voor bepaalde straten zinvol is. Maar ook dan zijn er vraagtekens over de handhaafbaarheid.

Ringdijk

Advies: verder uitwerken en testen van de knip Akerdijk en fietsstraat Nieuwemeerdijk

Bij de actualisatie van het VSP 2020 zijn de Akerdijk en Nieuwemeerdijk toegevoegd.
In de visie Ringdijk en Ringvaart is voorgesteld maatregelen te nemen om het (doorgaand) verkeer op deze wegen tegen te gaan. Deze visie Ringdijk is daarom meegenomen in de tussenevaluatie van het VSP.

De beide wegen zijn niet druk, met uitzondering van de twee wegdelen die aansluiten op het kruispunt bij de Sloterbrug. Maar omdat het smalle rechte wegen zijn wordt er hard gereden en levert het verkeer overlast op. In drie jaar tijd waren er op de dijk 13 ongevallen.
Een knip op de Akerdijk bij de onderdoorgang S106 zorgt voor een aanzienlijke vermindering van verkeer omdat het verkeer dan zijn weg zoekt via de Schipholweg. Maar de knip op de Akerdijk zorgt alleen lokaal voor een vermindering van het doorgaand verkeer en heeft weinig effect op het verkeer op de Nieuwemeerdijk (verder naar het oosten). Daarom is er voor de Nieuwemeerdijk ook een maatregel nodig. Het invoeren van eenrichtingverkeer en ombouwen tot fietsstraat van het westelijk deel van de Nieuwemeerdijk is een mogelijkheid. Het gevaar is dan wel dat verkeer uitwijkt naar parallelle wegen zoals de Pelikaanstraat of de Badhoevelaan.

We bevelen aan om de voorgestelde maatregelen op de Akerdijk (knip) en Nieuwemeerdijk (fietsstraat) verder uit te werken en te testen. Het effect moet zich richten op een vermindering van doorgaand verkeer zoals bedacht in de visie Ringdijk en Ringvaart, zonder extra druk te leggen op bijvoorbeeld de Pelikaanstraat. Tenslotte: als gekozen wordt voor het afsluiten van de Sloterbrug in de spits heeft dit ook een groot effect op de hoeveelheid verkeer op de Ringdijk: daarvan blijft dan nog maar 20-30% over. In absolute aantallen is het effect het grootst in de omgeving van de Sloterbrug.

Openbaar Vervoer

Advies: de problemen met de OV-bereikbaarheid van Badhoevedorp blijvend onder de aandacht brengen van de Vervoerregio Amsterdam en vervoerders

In het VSP 2020 is nog uitgegaan van buslijnen die in oost-westrichting door het dorp rijden. Momenteel rijden er alleen maar bussen over de noord-zuidverbindingen Oleanderlaan en Pa Verkuijllaan en over de Schipholweg. Daardoor liggen zowel het centrale deel van het dorp als de oostelijke buurten te ver van een bushalte. Dat is vooral problematisch voor Zorgcentrum De Meerwende en De Schuilhoeve, waar de bus vaak de enige reisoptie is. Ook wordt een frequente verbinding met het centrum van Amsterdam gemist.

De gemeente Haarlemmermeer is onderdeel van de OV-concessie Amstelland-Meerlanden. Vervoersbedrijf Connexxion heeft de huidige concessie gewonnen en deze loopt nog t/m 2032. Tot die tijd is het erg lastig om grote wijzigingen door te voeren. Wel kan de gemeente elk jaar wensen neerleggen bij de Vervoerregio Amsterdam. Naar aanleiding van de tussenevaluatie worden de volgende wensen voorgelegd:

- Één of meer buslijnen laten stoppen bij de halte Koekoekslaan. Door de aanleg van een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding onder het knooppunt A4/A9 is dit een aantrekkelijke halte voor Schuilhoeve/Badhoevedorp-Oost met een rechtstreekse snelle verbinding naar Amsterdam.
- De wens om snellere en frequentere verbindingen met Amsterdam centrum te hebben.
- De wens om met kleinere bussen te gaan rijden om trillingsoverlast tegen te gaan.
- De wens om de gebieden die nu buiten het invloedsgebied van de haltes liggen te bedienen door een aangepaste lijnvoering.
- De wens om via een verbindende buurtbuslijn (cirkellijn) de zorglocaties en minder goed bediende gebieden te kunnen aansluiten op de HOV-haltes.
- Gezamenlijk blijven bewaken dat de bediening van Badhoevedorp blijft verzekerd in de varianten van de studie naar de verbinding tussen Amsterdam en Schiphol/Haarlemmermeer.

4. Plannen uit het VSP die nog niet zijn uitgevoerd

Naast de verbeteringen is een aantal plannen uit het VSP nog niet uitgevoerd. In deze paragraaf bespreken we het nut en de noodzaak van het alsnog uitvoeren van deze plannen.

Knip Zeemanlaan

Advies: met een pilot uittesten wat de effecten van een herinrichting als dorpsplein zijn

De Zeemanlaan is een oost-westverbinding. In het VSP van 2008 is voorgesteld om deze te knippen voor autoverkeer. Dat had twee doelen: het oost-westverkeer verminderen en het creëren van een aantrekkelijk autovrij dorpsplein. In het VSP 2020 is na een vragenlijst in het dorp voorgesteld om ook het busverkeer van de Zeemanlaan af te halen, omdat dit niet past bij een aantrekkelijk dorpsplein.

Momenteel rijden er 4000-5000 auto's per dag door de Zeemanlaan en de verwachting is dat dit zo blijft. De Zeemanlaan wordt in 2026 heringericht als 30 km/uur-weg. Maar ondanks de herinrichting blijft veel verkeer de weg dan gebruiken: het is voor veel automobilisten nou eenmaal de kortste route. De herinrichting van het dorpsplein en vooral de knip op de Zeemanlaan zorgen ervoor dat het doorgaande oost-west verkeer hier verdwijnt. Daarmee draagt de herinrichting tot dorpsplein bij aan de doelstelling van het VSP om het verkeer niet onnodig van oost naar west door het dorp te laten rijden. Maar het zorgt vooral voor een veilige en leefbare straat. Dit is een belangrijke wens uit het belevingsonderzoek.

Uit het belevingsonderzoek blijkt dat 1/3^{e} voorstander is van de knip en veel waarde hecht aan een aantrekkelijk dorpsplein. 2/3^{e} hecht meer waarde aan korte en snelle routes voor de auto en is daarom geen voorstander van de knip. Er zijn ook zorgen dat het verkeer zich verplaatst en omliggende straten veel drukker worden.

Wij adviseren om te starten met een pilot-afsluiting van 3 maanden. Hierdoor kan goed gemonitord worden waar het verkeer zich naartoe verplaatst en op welke omliggende straten er eventueel problemen ontstaan. Deze periode is lang genoeg om aanvullende maatregelen te nemen als er onverwachte problemen ontstaan. Denk aan snelheidsremmers of circulatiemaatregelen, bijvoorbeeld op de Keizersweg. We adviseren om alleen het middendeel van de Zeemanlaan fysiek af te sluiten om het verkeer te weren, zodat de beide parkeerterreinen bereikbaar zijn. Bij de pilot adviseren we om ook te zorgen voor een tijdelijke invulling als dorpsplein/verblijfsplek en het organiseren van evenementen op het plein. Hierdoor kunnen inwoners ook ervaren hoe het toekomstig dorpsplein eruit komt te zien. Vooraf moet duidelijk zijn wanneer de pilot geslaagd is en wanneer niet.
De bereikbaarheid van het centrum (en het dorp) is ook gebaat bij een goede OV-ontsluiting. Of daarvoor busverkeer over de Zeemanlaan nodig is, is nog niet duidelijk, maar de mogelijkheid moet wel openblijven.

Schuilhoevelaan verbetert leefbaarheid Rijstvogelstraat
Advies: Schuilhoevelaan aanleggen zodra de woningbouw wordt ontwikkeld
In het VSP is de aanleg van de Schuilhoevelaan opgenomen, gekoppeld aan de ontwikkeling van de woningbouw. De aanleg van deze vijfde noord-zuidverbinding zorgt niet voor grote verschuivingen van het verkeer. Wel worden daarmee de Plesmanlaan en Rijstvogelstraat minder druk en kan de voorziene knip daar zorgen voor een beter en veiliger klimaat. Omdat de Rijstvogelstraat niet erg druk is (2000 auto's per dag) is het snel realiseren van de Schuilhoevelaan nuttig, maar niet noodzakelijk. We adviseren wel om aandacht te schenken aan de oversteekbaarheid van de Rijstvogelstraat bij het Lint zolang de Schuilhoevelaan en de knip nog niet zijn gerealiseerd.

Overige bevindingen
Tijdens de tussenevaluatie in 2024/2025 zijn er ook veel zaken opgehaald die officieel niet vallen binnen het VSP maar meer gaan over beheers – en beleidsmatige keuzes die de gemeente moet maken. Denk aan (gedrags-)maatregelen om bijvoorbeeld fietsen op de stoep tegen te gaan, het verbeteren van straatverlichting of het aanpakken van slecht onderhouden stoepen. In bijlage 1 hebben we een overzicht van deze bevindingen opgenomen, die we ter kennisgeving meesturen.

Bijlage 1: bevindingen uit de tussenevaluatie die buiten de scope van het VSP vallen

- Verbeterde verlichting
  Onder inwoners is er behoefte om de straatverlichting langs fietspaden en oversteekplaatsen te verbeteren om de zichtbaarheid en veiligheid van fietsers en voetgangers te vergroten, vooral tijdens donkere wintermaanden.
- Aanpak rondom scholen
  Tijdens haal- en brengmomenten bij het basisonderwijs ontstaan vaak gevaarlijke situaties, doordat auto's dubbel parkeren of op stoepen staan. Hierdoor vinden sommige ouders het ook onveilig om kinderen naar school te laten fietsen.
- Staat van de stoep
  Op meerdere plekken is de stoep slecht onderhouden. Stoeptegels zijn verzakt en er zijn niet op alle plekken goede hellingen om met bijvoorbeeld een rolstoel of rollator de stoep op en af te komen. De gemeente Haarlemmermeer heeft tijdens de toegankelijkheidswandeling hier meer over opgehaald. Het verslag kun je hier teruglezen.
- Beter handhaven ongewenst gedrag
  Men ervaart veel ongewenst verkeersgedrag in het dorp, zoals tegen de richting in rijden, te hard tijden en door rood rijden. Ook wordt er op sommige plekken door fatbikes, scooters en fietsers op de stoep gereden. Inwoners vinden het wenselijk dat hier beter op gehandhaafd wordt. Daarvoor is blijvend overleg met handhaving en politie nodig.
- Haaientanden aanpassen bij Sloterweg richting Schipholweg
  Op de Sloterweg, richting de Schipholweg, zijn haaientanden aangebracht om verkeer uit de Keplerstraat voorrang te geven. Deze haaientanden komen na de drempel en vallen daardoor later op. Op de straat zijn slechts vier haaientanden gemarkeerd, dat is vreemd omdat zo niet de volledige rijstrook wordt voorzien van haaientanden.