



**gemeente**  
**Haarlemmermeer**

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250  
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:  
Taurusavenue 100  
Hoofddorp  
Telefoon 0900 1852  
Faxnummer 023 563 95 50

Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid  
Contactpersoon mevrouw B. Pover  
Telefoon 0900 1852  
Uw brief  
Ons kenmerk X.2022.06768  
Bijlage(n) Voortgangsrapportage Mobiliteit oktober 2022  
Onderwerp Informatie over Voortgangsrapportage Mobiliteit oktober 2022

Verzenddatum

- 4 NOV. 2022

Geachte heer, mevrouw,

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

Bijgevoegd is een nieuwe voortgangsrapportage. Projecten waar sinds de vorige voortgangsrapportage geen noemenswaardige veranderingen hebben plaatsgevonden, zijn niet opgenomen in bijgevoegde rapportage, maar wel genoemd in paragraaf 11.2.

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

- tijdens de raadsvergadering van 20 januari 2022 hebben wij u toegezegd de verkeerssituatie bij de T-splitsing Tudorpark te bespreken met de omwonenden en de ontwikkelaar;
- tijdens de raadsvergadering van 23 december 2021 hebben wij u toegezegd om te kijken naar ludieke acties in het kader van verkeersveiligheid op smalle polderwegen;
- tijdens de raadsvergadering van 6 oktober 2022 hebben wij u toegezegd om terug te komen op het schelpenpad bij Floriande;
- tijdens de raadsvergadering van 6 oktober 2022 hebben wij u toegezegd om in de voortgangsrapportage een overzicht op te nemen van zaken waar inhoudelijk niets over is te melden.

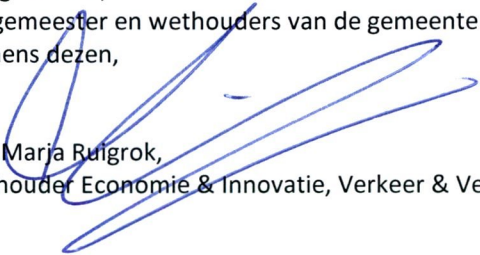
Tijdens de raadsvergadering van 12 mei 2022 hebben wij u toegezegd te kijken naar overlap tussen verschillende (monitorings)producten. Om overlap zoveel mogelijk tegen te gaan stellen we in paragraaf 4.2 van de rapportage voor om:

- de Monitor maatregelen te laten vervallen;

- de Voortgangsrapportage Mobiliteit van juni in het vervolg niet in de raad te bespreken, maar voor kennisgeving aan te nemen.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,  
namens dezen,



drs. Marja Ruigrok,  
wethouder Economie & Innovatie, Verkeer & Vervoer en Cultuur



# Voortgangsrapportage Mobiliteit

oktober 2022



*Foto: Vernieuwde Spaarndammerdijk (door: Adam Zuyderwijk)*

## Inhoudsopgave

|          |                                                               |           |
|----------|---------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>VOORTGANGSRAPPORTAGE MOBILITEIT .....</b>                  | <b>2</b>  |
| <b>2</b> | <b>ACTIEVE MOBILITEIT.....</b>                                | <b>2</b>  |
| 2.1      | FIETSPLAN .....                                               | 2         |
| 2.2      | DOORFIETSRROUTE F200 .....                                    | 3         |
| 2.3      | S106.....                                                     | 4         |
| 2.4      | SCHELPENPAD FLORIANDE .....                                   | 5         |
| <b>3</b> | <b>REGIONALE MOBILITEIT.....</b>                              | <b>5</b>  |
| 3.1      | NIEUWE CONCESSIE OPENBAAR VERVOER IN ZUID-HOLLAND NOORD ..... | 5         |
| 3.2      | VANGNET OPENBAAR VERVOER.....                                 | 6         |
| 3.3      | ADVIES AANVRAAG AANPASSING DIENSTREGELING NS .....            | 8         |
| 3.4      | VERVANGING EN RENOVATIE KUNSTWERKEN A44.....                  | 8         |
| <b>4</b> | <b>GEMEENTELIJK BELEID .....</b>                              | <b>9</b>  |
| 4.1      | VERKEERSSTRUCTUURPLAN HOOFDDORP EN NIEUW-VENNEP .....         | 9         |
| 4.2      | UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT EN MONITORING .....           | 9         |
| <b>5</b> | <b>WEG.....</b>                                               | <b>12</b> |
| 5.1      | OPWAARDEREN NIEUWE BENNEBROEKERWEG.....                       | 12        |
| 5.2      | CRUQUIJUSBRUG .....                                           | 13        |
| 5.3      | AANPASSING KRUISING RIJNLANDERWEG/BENNEBROEKERWEG .....       | 13        |
| 5.4      | ONTSLUITING TUDORPARK.....                                    | 13        |
| 5.5      | BUSSLUIS HENRI DIDONWEG.....                                  | 14        |
| 5.6      | AFWAARDEREN SCHIPHOLWEG.....                                  | 15        |
| <b>6</b> | <b>OPENBAAR VERVOER.....</b>                                  | <b>15</b> |
| 6.1      | HOV WESTTANGENT.....                                          | 15        |
| 6.2      | HOV SCHIPHOL-OOST, OUDE MEER EN RIJK (SOOMR).....             | 16        |
| 6.3      | HOV FOKKERWEG / ZUIDELIJKE ONTSLUITING SCHIPHOL-OOST .....    | 16        |
| 6.4      | BUSROUTES BADHOEVEDORP.....                                   | 17        |
| 6.5      | VEERPONT RIJSENHOUT - AALSMEER .....                          | 19        |
| <b>7</b> | <b>VERKEERSVEILIGHEID .....</b>                               | <b>19</b> |
| 7.1      | REGELING STIMULERING VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN .....      | 20        |
| 7.2      | PILOT HANDHAVING .....                                        | 21        |
| 7.3      | CAMERABEWAKING SPOORWEGOVERGANG HALFWEG .....                 | 21        |
| 7.4      | RINGDIJKBELEID .....                                          | 22        |
| 7.5      | VERKEERSVEILIGHEID N205.....                                  | 23        |
| 7.6      | VERKEERSLICHTEN DRIE MERENWEG / BENNEBROEKERWEG.....          | 24        |
| 7.7      | SCHOOLZONES HAARLEMMERLIEDE EN SPAARNWOUDE .....              | 24        |
| 7.8      | LUDIEKE VERKEERSVEILIGHEIDSACTIES POLDERWEGEN.....            | 25        |
| 7.9      | KNELPUNTEN AANPAK.....                                        | 25        |
| 7.10     | KLEINE VERKEERSMATREGELEN .....                               | 26        |

|           |                                                                |           |
|-----------|----------------------------------------------------------------|-----------|
| 7.11      | VERKEERSONTSLUITING CENTRUM FLORIANDE .....                    | 27        |
| 7.12      | DREMPEL MASTBOS HOOFDDORP.....                                 | 27        |
| <b>8</b>  | <b>PARKEREN .....</b>                                          | <b>27</b> |
| 8.1       | PARKEERSCHIJFZONES (BLAUWE ZONES).....                         | 27        |
|           | HAARLEMMERSTRAATWEG HALFWEG.....                               | 27        |
|           | GRAAN VOOR VISCH HOOFDDORP .....                               | 28        |
|           | BLAUWE ZONE SKAGERRAK BORNHOLM HOOFDDORP .....                 | 28        |
|           | BLAUWE ZONE VAN DE BERGHLAAN HOOFDDORP .....                   | 28        |
| 8.2       | PARKEREN STATION HALFWEG.....                                  | 28        |
| 8.3       | VRACHTWAGENPARKEREN BEDRIJVENTERREIN OUDE MEER.....            | 29        |
| <b>9</b>  | <b>SMART MOBILITY .....</b>                                    | <b>29</b> |
| 9.1       | TURBINE BIJ VERKEERSLICHTEN BENNEBROEKERWEG/RIJNLANDERWEG..... | 29        |
| <b>10</b> | <b>DUURZAME MOBILITEIT.....</b>                                | <b>30</b> |
| 10.1      | LAADINFRASTRUCTUUR .....                                       | 30        |
| 10.2      | DEELMOBILITEIT .....                                           | 30        |
| <b>11</b> | <b>SLOT .....</b>                                              | <b>31</b> |
| 11.1      | ONDERWERPEN NIET IN DEZE VOORTGANGSRAPPORTAGE.....             | 31        |
| 11.2      | EERDERE VOORTGANGSRAPPORTAGES .....                            | 32        |

# 1 Voortgangsrapportage Mobiliteit

In deze voortgangsrapportage informeren wij de leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer over de stand van zaken van projecten op het gebied van verkeer en vervoer. Projecten waar sinds de vorige rapportage geen noemenswaardige veranderingen hebben plaatsgevonden of waarover de raad recent afzonderlijk is geïnformeerd, zijn niet opgenomen in deze rapportage. Aan het einde van de rapportage is wel een overzicht opgenomen van de projecten die in de vorige rapportage wel vermeld waren, maar in deze rapportage niet inhoudelijk worden behandeld.

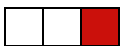
Ieder onderwerp start met een stukje achtergrond, gevolgd door een deelparagraaf nieuws. Dit wordt met tussenkopjes aangegeven. Alle onderwerpen zijn voorzien van een stoplicht, waarmee de status van het project in één oogopslag duidelijk wordt gemaakt. Hieronder wordt het stoplicht toegelicht:



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



Project ondervindt vertraging of de doelen moeten worden aangepast.



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

## 2 Actieve mobiliteit

### 2.1 Fietsplan



#### *Achtergrond*

Fietsen is milieuvriendelijk, duurzaam en gezond. In de gemeente en de regio wordt steeds meer en verder gefietst. De e-bike is inmiddels een bekende in het straatbeeld en de speed pedelec is steeds meer in opkomst. Hiermee komen ook grotere afstanden binnen fietsbereik. Zeker in onze uitgestrekte gemeente geeft dit nieuwe kansen. Groeiend fietsgebruik moet een belangrijke bijdrage leveren aan de grote maatschappelijke opgaves op het gebied van economie, woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat en leefbaarheid.

Het goed en veilig geleiden van deze groei, in combinatie met de bijkomende uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid en toenemend ruimtebeslag, vergt structurele en langjarige investeringen in de fietsinfrastructuur. Investerings in fietsinfrastructuur zijn snel uit te voeren, zeer kosteneffectief en de maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) hebben wij een fietsplan aangekondigd, waarmee invulling wordt gegeven aan de fietsbehoefte die de gemeente als gevolg van de schaa sprong door maakt.

## Nieuws

Op dit moment werken we aan verschillende documenten waar de fiets een belangrijke rol in speelt. En waar de STOMP-gedachte (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service, Privéauto) een belangrijk uitgangspunt is. Dit zijn onder andere de concept Verkeersstructuurplannen (VSP's) Hoofddorp en Nieuw-Vennep (zie paragraaf 4.1) en de adaptieve agenda van de Netwerkstudie Haarlemmermeer. Deze documenten willen we goed op elkaar afstemmen voordat we het fietsplan naar buiten brengen. De regionale trajecten als Greenddeal fiets worden in het fietsplan meegenomen. Een capaciteitstekort heeft gezorgd voor vertraging in het opstellen van het fietsplan. Recent is er een belangrijke toevoeging geweest van capaciteit waardoor het haalbaar is om de rapportage in het vierde kwartaal van 2022 aan te bieden.

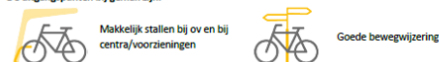
Het fietsplan gaat uit van onderstaande speerpunten.

# Speerpunten

De uitgangspunten bij veiligheid zijn:



De uitgangspunten bij gemak zijn:



De uitgangspunten bij snelheid zijn:



De uitgangspunten bij comfort zijn:



De uitgangspunten bij fietsbeleving zijn:



Figuur 1 Speerpunten concept-fietsplan ingedeeld naar de piramide van fietsgeluk

## 2.2 Doorfietsroute F200



### Achtergrond

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

## Nieuws

Twee tracédelen dienen nog aangepakt te worden:

- Het gedeelte tussen de oostelijke- en westelijke ontsluiting van Sugar City / Outlet Center in Halfweg wordt momenteel volledig heringericht tot fietsstraat. De uitvoering hiervan is op 5 september 2022 gestart. De werkzaamheden verwachten

we medio december 2022 af te ronden, waarna de fietsstraat opengesteld kan worden voor gebruik. Tot die tijd worden de fietsers tijdelijk omgeleid.

- Het gedeelte tussen de Westelijke ontsluiting (Outlet Center) langs de Weerenbrug, tot aan de Zoete Inval (Haarlem) willen we opwaarderen (onder andere met rood asfalt, verbreding van het fietspad en waar mogelijk veiligere kruisingen) zodat het comfort en de fietsveiligheid worden verhoogd. Momenteel vinden milieukundige onderzoeken plaats en wordt de fasering en de planning concreet uitgewerkt. Doel is om dit deel in 2023 uit te voeren en af te ronden.

## 2.3 S106



### *Achtergrond*

De rotonde S106 / Londenstraat in Badhoevedorp vormt een belangrijke schakel in het verkeer dat vanuit Amsterdam Osdorp via de Lijnderbrug richting de A9 rijdt. Ten gevolge van de ontwikkelingen in Amsterdam Osdorp, de Agenda Amsterdam Autoluw en de autonome verkeersgroei zal de rotonde tussen 2025 en 2030 niet meer voldoende afwikkelcapaciteit hebben voor een goede doorstroming van het verkeer. De capaciteit moet daarom worden uitgebreid. Op de rotonde zijn op dit moment een lepelaar- en een blauwe reigerkolonie aanwezig. In 2020 heeft de gemeenteraad van Haarlemmermeer met de motie 'Laat de rotonde de rotonde' (2020.0000444) opdracht gegeven om te onderzoeken of het mogelijk is om het middeneiland van de rotonde in stand te houden en of de aanwezige vogels kunnen worden verplaatst. In navolging van de motie heeft aanvullend verkeerskundig en ecologisch onderzoek plaatsgevonden. Daaruit bleek dat de broedkoloniën kunnen worden verplaatst. De conclusies van het eerste verkeerskundig onderzoek waren niet eenduidig.

Naast de benodigde aanpassing aan de rotonde is er nog geen fietsverbinding parallel langs de S106. Deze niet aanwezige verbinding staat in het gemeentelijk hoofdfietsroutenetwerk als toekomstig gewenste verbinding.

### *Nieuws*

De afgelopen maanden hebben we de wensen van verschillende belanghebbenden opgehaald. Het betrof onder andere Airport Business Park Lijnden, de dorpsraden van Badhoevedorp en Lijnden, de Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland, Connexxion, de VRA, City Logistics Innovation Campus (CLIC) en de fietsersbond. De Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp vindt het belangrijk dat het verkeer vanuit Amsterdam zoveel mogelijk om de Sloterbrug wordt geleid, zodat grote verkeersstromen door het dorp worden voorkomen. Connexxion en de Vervoerregio Amsterdam hebben aangegeven een kleine voorkeur te geven aan een met verkeerslichten geregelde kruising (VRI) met voorrang voor de bus. Wel gaven ze daarbij aan dat de rotonde weinig wordt gebruikt door busverkeer. Het Parkmanagement van Airport Business Park Lijnden vindt een VRI niet wenselijk. Ze vinden een VRI als hart van het park niet passend en maken zich zorgen over de veiligheid van een VRI ten opzichte van een rotonde. Zijn vinden een turbo-rotonde een beter alternatief. De Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland is voor het behoud van de op de rotonde aanwezige broedkoloniën en is van mening dat een turborotonde ook voldoende afwikkelcapaciteit zal genereren.

Gezien de belangen vanuit de omgeving én het feit dat we vanuit onze gemeentelijke natuursite (2021.0000462) met zorg om willen gaan met de ecologische kwaliteiten van de stedelijke omgeving, hebben we DTV Consultants opdracht gegeven te onderzoeken of het verkeer met een turbo-rotonde voldoende doorstroomt. De uitgangspunten voor dit onderzoek hebben we zorgvuldig afgestemd met gemeente Amsterdam: alle ruimtelijke ontwikkelingen aan de Amsterdamse zijde zijn voldoende meegenomen in het onderzoek. Uit het onderzoek van DTV Consultants blijkt dat het verkeer ook in 2040 met een turbo-rotonde voldoende doorstroomt. Op basis van dit onderzoek heeft een turbo-rotonde voorlopig onze voorkeur. We gaan nu een schetsontwerp maken voor een turbo-rotonde en deze voorzien van een actuele kostenraming. Op basis daarvan gaan we met gemeente Amsterdam werken aan het opstellen van een intentieovereenkomst.

## 2.4 Schelpenpad Floriande



### *Achtergrond*

Tijdens de raadsessie van 6 oktober 2022 heeft de fractie BVNL een vraag gesteld over het schelpenpad bij Floriande naast het fietspad.

### *Nieuws*

Het betreffende voetpad loopt achter de eilanden van Floriande langs vanaf het Spaarne Gasthuis tot aan de Bennebroekerweg. Het pad is bedoeld voor recreatief gebruik en voldoet aan de eisen die zijn vastgelegd in de gemeentelijke DIOR (duurzame inrichting openbare ruimte). Aan de andere zijde van de eilanden loopt het utilitaire voetpad langs de Waddenweg en de Deltaweg.

## 3 Regionale mobiliteit

### 3.1 Nieuwe concessie openbaar vervoer in Zuid-Holland Noord



### *Achtergrond*

De provincie Zuid-Holland is gestart met het opstellen van het programma van eisen, vooruitlopend op de nieuwe aanbesteding van de concessie voor het openbaar vervoer in Zuid-Holland Noord. De huidige concessie is door de coronapandemie met twee jaar verlengd. Daardoor gaat de nieuwe concessie pas december 2024 in. De aanbesteding zal waarschijnlijk in 2023 plaatsvinden, zodat de nieuwe vervoerder voldoende tijd krijgt om haar plannen uit te werken. Het concessiegebied van Zuid-Holland Noord beslaat onder meer onze buurgemeenten Hillegom, Lisse en Kaag en Braassem. Een aantal lijnen van deze concessie loopt door Haarlemmermeer, met name in het zuidelijk deel van onze gemeente. Het gaat om de lijnen 56, 57, 256 (spitslijn), 361 (Q line), 365 (Q line), 470 (R-net), 723 (buurtbus) en 870 (nachtlijn).



Figuur 2 lijnnetkaart 2022

### Nieuws

Het ontwerpprogramma van eisen bevat vooralsnog geen spannende zaken voor Haarlemmermeer, omdat wij niet tot het kerngebied behoren. Doordat steeds meer concessies zero emissiematerieel eisen, is dat ook de verwachting voor deze concessie. Dat betekent dat er in de toekomst schonere bussen door het zuiden van onze gemeente gaan rijden. Omdat de lijnen op ons grondgebied ‘gedooglijnen’ zijn mag de nieuwe vervoerder straks deze lijnen blijven rijden als hij wil, zolang deze instemming heeft van de concessieverlener in dit gebied (Vervoerregio Amsterdam).

De Vervoerregio Amsterdam is namens de gemeente Haarlemmermeer bevoegd om te reageren op officiële stukken, zoals het programma van eisen en bestek. Een aantal raadsleden en de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer hebben zitting in de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam.

## 3.2 Vangnet Openbaar Vervoer



### Achtergrond

Gedurende de coronapandemie was het openbaar vervoer in de regio grotendeels afgeschaald vanwege het gebrek aan reizigers. Omdat het openbaar vervoer van vitaal belang werd gezien door het Rijk was gedurende de coronapandemie een vangnet geregeld; de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV). Met het BVOV werden de inkomsten tot 93% gecompenseerd, zodat de vervoerders ook met minder reizigers konden blijven rijden. Hiervoor moesten zij wel de dienstregeling afschalen.

Zo zijn hoogfrequente lijnen minder frequent gaan rijden. Ook is er gesneden in het nachtvervoer. In opdracht van het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio zijn de fijnmazige ontsluitende lijnen ontzien. De ambitie is erop gericht om dat zo te houden.

#### *Nieuws*

De BVOV zou per 1 september 2022 aflopen, omdat het Rijk van mening is dat er geen pandemische situatie meer is. En 'coronasteun' daarmee niet te verantwoorden is, omdat dat voor andere sectoren ook niet meer geldt. Echter de reizigersaantallen zijn nog lang niet op het oude niveau. Het is daarnaast maar de vraag of de reizigers in dezelfde mate terugkeren nu veel bedrijven bijvoorbeeld kiezen voor een groter aandeel thuiswerken.

Op 5 juli 2022 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat een bod gedaan voor een vangnet van maximaal € 220 miljoen voor 2023. Daarbij staat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat garant voor maximaal € 150 miljoen en moet de overige één derde komen van de concessieverlener, dan wel besparingen aan de kant van de concessiehouder. Dit is fors minder dan het gevraagde vangnet van € 500 miljoen waar de decentrale overheden en vervoerders om hebben gevraagd.

Afgelopen zomerperiode hebben Vervoerregio Amsterdam en de vervoerders hard gewerkt aan de plannen voor het openbaar vervoer in 2023. Met dank aan de bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de rijksregeling is grootschalige afschaling te voorkomen. VRA en de vervoerders is er alles aan gelegen om drastische afschaling van het openbaar vervoer te voorkomen. Het is een kwestie van tijd tot de reizigersaantallen weer op het niveau van 2019 liggen en zelfs zullen groeien, al kunnen we nu nog niet exact voorspellen wanneer dat zal zijn. Bovendien is een kwalitatief goed openbaar vervoersysteem essentieel voor het behalen van andere doelstellingen zoals woningbouw, bereikbaarheid van de regio en klimaatdoelstellingen.

In de zomer zijn de regeling van het Rijk en de gevolgen ervan op de bedrijfsvoering van de vervoerders verder bestudeerd. Inmiddels is duidelijk dat de VRA voor twee van de vier concessies van de regeling gebruik wil maken. Dit geldt ook voor de concessie Amstelland-Meerlanden, waar de meeste bussen in onze gemeente onder vallen. De VRA heeft in de eigen begroting nog ruimte voor een financiële bijdrage gevonden. Samen met maatregelen van de vervoerders is hiermee een robuust pakket samengesteld waarmee de reizigers en inwoners in ons gebied kunnen rekenen op een kwalitatief hoogwaardig systeem, met de mogelijkheid snel in te spelen op groei.

In de concessie Amstelland-Meerlanden is iets minder dan 80% van de reizigers terug in het OV. Connexxion heeft al wel aangegeven dat ook zij, net als alle vervoerders, te maken hebben met personeelstekorten. Om zeker te zijn van een betrouwbare dienstregeling, hebben zij nu al aangegeven dat zij volgend jaar met een iets lager aanbod beginnen. Intussen doen zij er alles aan om extra personeel aan te trekken. Samen met de Vervoerregio en Connexxion houden we de vinger aan de pols om, zodra het kan, het aanbod weer op het gewenste niveau te brengen.

### 3.3 Advies aanvraag aanpassing dienstregeling NS



#### *Achtergrond*

Eind augustus 2022 heeft de NS een adviesaanvraag ingediend waarin voorstellen worden gedaan voor een aangepaste dienstregeling in 2023 vanwege het gebrek aan personeel. Op landelijk niveau wordt een vermindering van het aantal rijdende treinen voorgesteld. De Metropoolregio Amsterdam adviseert in samenspraak met de VRA over deze adviesaanvraag van de NS.

#### *Nieuws*

Voor onze gemeente heeft de voorgestelde aanpassing van de dienstregeling ingrijpende gevolgen omdat op werkdagen 's avonds en in het gehele weekend een halvering van het aantal treinen zal plaatsvinden. Deze verschraving van het aanbod vindt niet alleen plaats op de corridor Hoofddorp-Schiphol Airport-Amsterdam Centraal maar ook op de verbinding Hoofddorp-Schiphol Airport-Amsterdam Zuid-Weesp. Op beide trajecten wordt de frequentie verlaagd van vier naar twee sprinters per uur. Tevens wordt het aantal sprinters op het traject Hoofddorp-Schiphol Airport-Hoorn Kersenboogerd teruggebracht van twee keer naar één keer per uur.

Het algemene beeld is juist dat de reiziger in het weekend weer is teruggekeerd en het reizigersaantal zelfs weer boven het niveau van 2019 is. Toch worden de reizigers in deze voorstellen geconfronteerd met een aanzienlijke verslechtering van de dienstregeling. Wij hebben daarom negatief geadviseerd over deze voorstellen. Ons negatieve advies is overgenomen en maakt deel uit van de begin oktober 2022 ingediende integrale bestuurlijke reactie van de Metropoolregio aan de NS.

### 3.4 Vervanging en renovatie kunstwerken A44



#### *Achtergrond*

Rijkswaterstaat is vorig jaar gestart met de studie naar de vervanging en renovatie van zeventien kunstwerken (bruggen, viaducten) langs de A44. Drie hiervan liggen in de gemeente Haarlemmermeer, namelijk het viaduct Lisserweg, de zogenoemde hoge en lage brug bij de Hoofdvaart en de Kaagbruggen. De vervanging van deze kunstwerken is vanwege einde levensduur op korte termijn noodzakelijk. De impact van de werkzaamheden is groot, omdat het hier gaat om kunstwerken langs een drukke snelweg en de werkzaamheden langdurig zijn. Hierdoor zal de bereikbaarheid van de dorpen aan de zuidrand van de gemeente niet optimaal zijn. De gemeente kijkt kritisch mee om kansen voor natuur, water en bereikbaarheid in het project op te nemen of in ieder geval voor de toekomst niet onmogelijk te maken. Rijkswaterstaat maakt daarnaast, uiteraard met inbreng van de gemeente, ook een bereikbaarheidsplan over hoe om te gaan met het verkeer tijdens de bouwperiodes. Rijkswaterstaat streeft ernaar om rond 2025 alle aanpassingen gereed te hebben.

## 4 Gemeentelijk beleid

### 4.1 Verkeersstructuurplan Hoofddorp en Nieuw-Vennep



#### *Achtergrond*

Halverwege 2021 is gestart met het opstellen van twee verkeersstructuurplannen (VSP) voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep, als een eerste uitwerking van de Netwerkstudie. De Netwerkstudie vormt het kader voor de VSP's. Uitgangspunt hierbij is dat vanuit beide kernen het verkeer zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet rijdt (onder andere de N201, N205, N207, Nieuwe Bennebroekerweg) en doorgaand verkeer niet door de kernen rijdt. De studie voor de twee VSP's moet resulteren in een adaptief maatregelpakket dat in de tijd gekoppeld is aan de ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw en bedrijvigheid) in en rondom de beide kernen.

#### *Nieuws*

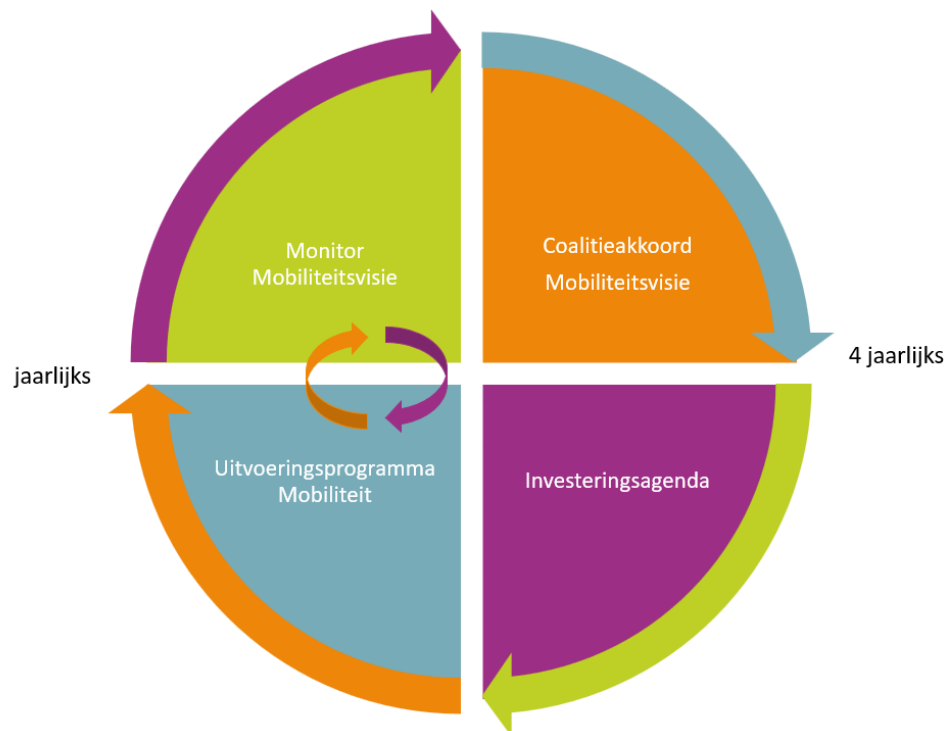
Met de opbrengst van de in oktober 2021 tot en met januari 2022 gehouden participatiesessies is een concept VSP voor beide kernen apart opgesteld. Op vrijdag 16 september 2022 zijn beide VSP's vrijgegeven voor inspraak. Op verzoek van de wijkraad Tolenburg duurt de inspraakperiode twee weken langer, tot 11 november 2022 17.00 uur. Beide concepten zijn ook ter informatie aan de raad aangeboden. Na de zienswijzeperiode wordt een nota van zienswijzen opgesteld en worden de concept Verkeersstructuurplannen definitief gemaakt en ter vaststelling aan de raad aangeboden. Dit zal in het eerste kwartaal van 2023 plaatsvinden.

### 4.2 Uitvoeringsprogramma mobiliteit en monitoring



#### *Achtergrond*

Het vaststellen van de Mobiliteitsvisie (2018.0065348) was het startsein voor een nieuwe beleids- en monitoringscyclus. Aan de hand van tien ambities op het gebied van verkeer, vervoer en verkeersveiligheid kijkt de mobiliteitsvisie tien jaar vooruit. Aan het begin van ieder nieuw coalitieakkoord komt het college met een investeringsagenda, waarin focus wordt aangebracht en prioriteiten worden gesteld. In 2019 is de laatste investeringsagenda (2019.0034528) vastgesteld en aan het einde van dit jaar (2022) zal een nieuwe investeringsagenda aan de raad worden voorgelegd. De investeringsagenda geeft de raad de mogelijkheid om kaders te stellen voor het jaarlijkse Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM). Het UPM initieert nieuwe studies, opgaves en maatregelen, maar laat ook de voortgang zien op bestaande projecten.

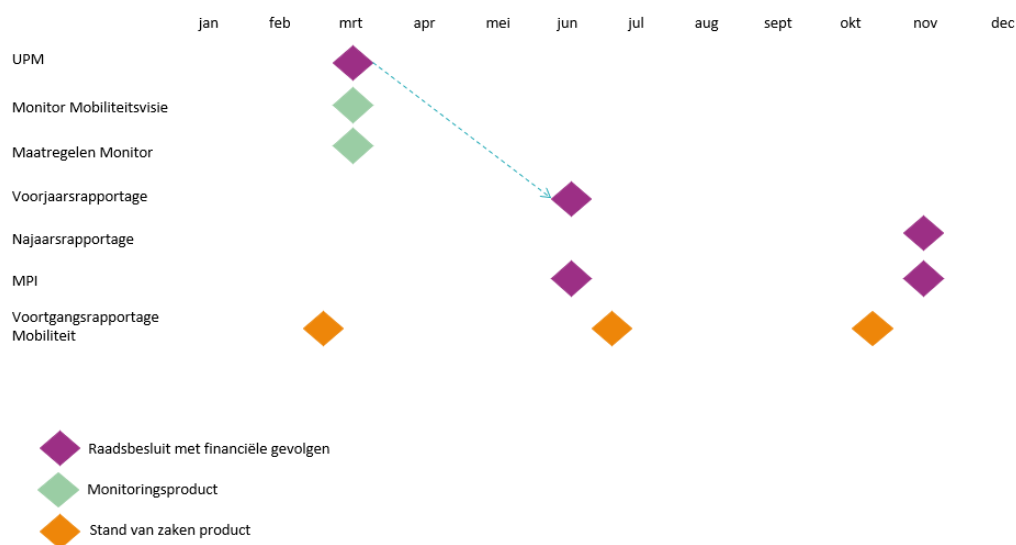


*Figuur 3 Plan, do, check, act bij het mobiliteitsbeleid*

De Rekenkamercommissie deed in 2018 onderzoek naar de uitvoering van het Deltaplan Bereikbaarheid (2018.2792410). Daarin werd geadviseerd het nieuwe mobiliteitsbeleid zo op te stellen dat er effectief kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen. In de afgelopen jaren werden daarom twee monitors met het UPM meegestuurd:

1. Monitor Maatregelen. Deze monitor beschrijft de actuele stand van zaken van projecten ten opzichte van de planning op financiën, planning communicatie / draagvlak en kwaliteit.
2. Monitor Mobiliteitsvisie. Deze monitor moet helpen antwoord te geven op de volgende vragen:
  - Bereiken we wat we willen bereiken;
  - Passen onze inspanningen en rollen nog bij de vraagstukken;
  - Is het nodig om ons beleid bij te sturen?

Daarnaast zijn er producten die gemeentebreed worden opgesteld, maar waarin ook verslag wordt gedaan van de maatregelen uit het UPM. Figuur 4 geeft een overzicht van de reguliere stukken met betrekking tot mobiliteitsvraagstukken, die door een jaar heen naar de raad worden gestuurd.



Figuur 4 Raadsproducten 2021

### Nieuws

Tijdens de raadssessies van 12 mei en 6 oktober 2021 is gevraagd om te kijken naar de overlap tussen stukken zoals de monitors, de planning- en control producten en de voortgangsrapportages. De portefeuillehouder heeft toegezegd hiernaar te kijken. Figuur 4 laat zien waar die overlap zit:

- De informatie voor de Monitor Maatregelen wordt gelijktijdig met de informatie voor het Meerjarenperspectief investeringen najaar (MPI) verzameld. Er is daarom veel overlap tussen het MPI en de Monitor Maatregelen. De Monitor Maatregelen wordt echter pas later, samen met het UPM, naar de raad gestuurd.
- Voortgangsrapportage Mobiliteit februari wordt in het begin van het jaar opgesteld en is daarom actueler dan de Monitor Maatregelen.
- De Voortgangsrapportage Mobiliteit juni wordt dermate laat voor het zomerreces naar de raad gestuurd, dat bespreking pas in september/oktober plaatsvindt. Op dat moment wordt reeds de Voortgangsrapportage Mobiliteit oktober opgesteld. De beantwoording van vragen over de rapportage van juni bevat daarmee overlap met de rapportage van oktober.
- De Monitor Mobiliteitsvisie is duidelijk een ander product. Tijdens de raadsessie van donderdag 23 september 2021 zijn door de raad verschillende suggesties gedaan om de Monitor Mobiliteitsvisie verdere invulling te geven. Doordat veel gegevens pas in het derde kwartaal beschikbaar komen, is de monitor niet eerder dan in het vierde kwartaal gereed. Maar om het verband tussen trends en ontwikkelingen en onze projecten en maatregelen overzichtelijk met de te kunnen delen, bieden we deze monitor samen met het UPM in het eerste kwartaal aan. Informatie van het CBS (centraal bureau voor de statistiek) is soms pas meer dan een jaar later beschikbaar.

Om overlap zoveel mogelijk tegen te gaan stellen we aan de raad voor om:

- de Monitor maatregelen te laten vervallen
- de Voortgangsrapportage Mobiliteit van juni niet in de raad te bespreken, maar voor kennisgeving aan te nemen.

## 5 Weg

### 5.1 Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg



#### *Achtergrond*

Op 25 mei 2020 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland besloten om niet langer in te zetten op de hele scope van het project Duinpolderweg, maar alleen op de opwaardering van de (Nieuwe) Bennebroekerweg tussen de A4 en de N205. Begin 2022 is door het college van de gemeente Haarlemmermeer, Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en het Dagelijks Bestuur van de VRA het voorkeursalternatief voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg vastgesteld. Vanaf februari 2022 is gestart met de voorbereidingen voor de planuitwerkingsfase. De gemeente Haarlemmermeer is voor dit project bevoegd gezag.

#### *Nieuws*

Inmiddels zijn een concept Plan van Aanpak en een concept samenwerkings-overeenkomst bijna klaar. En wordt nu de projectorganisatie in orde gemaakt. Het streven is om eind dit jaar de nieuwe Samenwerkingsovereenkomst door de drie partijen (bestuurlijk) vast te laten stellen. Pas dan is er budget beschikbaar om ook de externe partijen te contracteren. De uitwerking verloopt in twee fasen. De eerste fase duurt ongeveer een jaar waarin:

- wordt toegewerkt naar een voorlopig ontwerp waar ook de adviezen van de commissie m.e.r. in worden verwerkt;
- aanvullend budget wordt gezocht omdat de financiële reserveringen op dit moment onvoldoende zijn om het voorkeursalternatief volledig te dekken;
- wordt gekeken naar de scope of de mogelijkheden van fasering;
- contact blijft met ProRail zodat zij betrokken blijven bij de uitwerking van de vervanging van het spoorviaduct, een belangrijk onderdeel van dit project.

In de tweede fase wordt de m.e.r.-procedure gestart, het omgevingsplan opgesteld en het ontwerp verder uitgewerkt, inclusief raming.

In het Coalitieakkoord 2022 – 2026; Toekomstig bestendig groeien hebben wij de ambitie uitgesproken om verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg te versnellen. Ambtelijk wordt uitgezocht wat hier de mogelijkheden zijn.

In het nieuwe jaar zal een informatieve bijeenkomst voor de raad worden gepland over het project.

## 5.2 Cruquiusbrug



### *Achtergrond*

De Cruquiusbrug is van de provincie Noord-Holland en kent een vervangings- en onderhoudsopgave voor de constructies van brug A en brug B. Brug A is de oostelijke smalle brug voor verkeer van Haarlemmermeer naar Heemstede en dient te worden vervangen. Brug B is de westelijke bredere brug voor verkeer van Heemstede naar Haarlemmermeer en wordt onderhouden.

### *Nieuws*

De uitvoering van het onderhoud is uitgesteld. Vanwege gestegen materiaalkosten en schaarste van grondstoffen moest het projectteam van de provincie eerst aanvullend budget aanvragen. In november verwacht het projectteam een besluit van Provinciale Staten over de te nemen extra kosten. Vooruitlopend heeft Gedeputeerde Staten besloten om het deel van de in het voorjaar van 2022 nog niet afgeronde voorbereidende werkzaamheden, in september 2022 alsnog uit te voeren om zo verdere vertraging en kosten te voorkomen. Na het besluit van Provinciale Staten zal de aannemer een nieuwe uitvoeringsplanning opstellen.

## 5.3 Aanpassing kruising Rijnlanderweg/Bennebroekerweg



### *Achtergrond*

Het project kortetermijnmaatregelen kruising Bennebroekerweg / Rijnlanderweg heeft als doel om extra verkeerscapaciteit (met name in de spitsen) op de Bennebroekerweg tussen Spoorlaan en Nelson Mandeladreef te creëren. Dit maakt de realisatie van verschillende (woning)bouwplannen mogelijk in de periode totdat de nieuwe Bennebroekerweg (2029) gereed is. Door vaststelling van een verkeersbesluit van de kortetermijnmaatregelen kunnen de verkeersparagrafen van de bestemmingsplannen van de woningbouwprojecten worden gecomplementeerd. Het betreft hier woningbouwprojecten zoals de Bols/Pionier, Rooseveltpark, Lincolnpark en PARK21. Voor de totstandkoming van het verkeersbesluit heeft een uitgebreid participatie- en informatietraject plaatsgevonden.

### *Nieuws*

Inmiddels is het verkeersbesluit genomen en zijn er twee bezwaren ontvangen die doorraad commissie van bezwaar verder worden behandeld. De bezwaren zorgen vooralsnog niet voor vertraging.

## 5.4 Ontsluiting Tudorpark



### *Achtergrond*

Tijdens de raadssessie van 20 januari 2022 heeft de fractie HAP gevraagd naar de verkeerssituatie bij de T-splitsing bij Tudorpark. De portefeuillehouder heeft toegezegd

om als de tweede en derde ontsluiting klaar zijn, een voertuigentelling te laten uitvoeren. Voorafgaand hieraan zal zij de communicatie aan omwonenden opnemen met de gebiedsmanager en de ontwikkelaar.

#### *Nieuws*

Op 11 oktober heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen bewoners, wijkraad en gemeente op locatie. Het was een constructief overleg. De klachten betreffen een aantal zaken:

- 1 Men is teleurgesteld in het feit dat er geen actie komt op de geluidklachten.
- 2 Door het uitblijven van extra wijkontsluitingen is het al jaren bovenmatig druk.
- 3 Er wordt te hard gereden op de Bennebroekerweg, dit blijkt ook uit metingen.
- 4 Men is niet tevreden over de reactie op en afhandeling van klachten door de partijen.

Omdat we met een bouwgebied met tijdelijke situaties te maken hebben, zijn de mogelijkheden beperkt. Afgesproken is om de klachten over geluid nader uit te zoeken, een aantal (tijdelijke) verkeersmaatregelen uit te werken en het contact tussen partijen te verbeteren.

## 5.5 Bussluis Henri Didonweg



#### *Achtergrond*

Begin januari 2022 is de bussluis aan de Henri Didonweg in Hoofddorp aangereden door een bus van Connexxion. Een deel van de bussluis moest worden vervangen. Het herstel kon niet direct plaats vinden.

#### *Nieuws*

In afwachting van de reparatie is daarom een aanpassing gedaan aan de verkeerslichten zodat de bussluis ook zonder beweegbaar element kon blijven functioneren en alleen bussen en voertuigen met een ontheffing/ groen kregen. Voor het overige verkeer bleven de verkeerslichten op rood. We hebben onderzocht of de beweegbare afsluiting was te vervangen door flitscamera's. Daaruit bleek dat tijdens de afwezigheid van de fysieke afsluiting het rode licht regelmatig met hoge snelheid werd genegeerd. Omdat bij gebrek aan een fysieke maatregel de afsluiting vaak wordt genegeerd, is niet gekozen voor flitscamera's. Er zijn hier wel controles uitgevoerd, maar er was onvoldoende mankracht om veelvuldig te handhaven. Daarnaast duurt het minimaal een jaar voordat een flitscamera kan worden geplaatst, vanwege de betrokkenheid van het Openbaar Ministerie.

De vernieuwing van de bussluis heeft langer geduurd dan verwacht door een verkeerde levering en doordat de inregeling van de verkeerslichten op de bussluis meer tijd in beslag nam. De bussluis is op 18 augustus 2022 weer volledig in gebruik genomen.

## 5.6 Afwaarderen Schipholweg



### *Achtergrond*

Het gebied ten zuidwesten van Badhoevedorp is in ontwikkeling. Na het omleggen van de A9 is ten zuiden van de Schipholweg (N232) ruimte ontstaan voor ontwikkeling van sport, recreatie en ecologie. Met het verplaatsen van de sportfaciliteiten ontstaat ruimte voor woningbouw ten noorden van de Schipholweg (Schuilhoeve). Door de intensivering van het gebied zal de bestaande Schipholweg – voor wat betreft het wegvak tussen de Amsterdamse Baan en het Corendon Hotel – een andere functie krijgen. Gemeente Haarlemmermeer heeft het voornemen om de functie van de gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom te wijzigen naar een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom én de maximaal toegestane snelheid te verlagen van 80 km/u naar 50 km/u. Daarnaast is er de ambitie om de huidige parallelle fietsverbinding op te waarderen naar een doorfietsroute. Op dit moment zijn de Schipholweg en het parallelle fietspad in beheer bij de provincie Noord-Holland. De gemeente heeft de wens om het beheer van de Schipholweg van de provincie over te nemen. De provincie staat hier ambtelijk positief tegenover. Er moeten nog wel concrete bestuurlijke afspraken gemaakt.

### *Nieuws*

Om tot afspraken te kunnen komen hebben de gemeente en de provincie in eerste instantie behoefte aan inzicht in de meest realistische functie van de weg en een bijbehorend inpassingsvoorstel dat voorzien wordt van een kostenraming. Inmiddels zijn er een voorkeursvariant en een kostenraming opgesteld.

De tweede stap biedt inzicht in de staat van de weg en een levensduurberekening. Hiermee kan worden bepaald wat het kost om de weg te laten voldoen aan de beheereisen van de gemeente Haarlemmermeer. Hiertoe worden momenteel diverse onderzoeken uitgevoerd. Bijvoorbeeld de draagkracht van de weg, de oorzaak van bepaalde scheurvormingen, het gehalte aan teerhoudend asfalt en andere milieuonvriendelijke stoffen en de levensduur van de fundering. We streven ernaar dat deze onderzoeken voor het einde van dit jaar zijn afgerond. We kunnen dan de gesprekken over de overdracht starten met de provincie.

Bewoners uit de Robert Kochstraat hebben geklaagd over de nieuwe verkeerssituatie daar. De portefeuillehouder Ruimtelijke ontwikkelingen en de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer zijn ter plaatse met de bewoners in gesprek gegaan. Een aantal punten zullen verder worden uitgezocht. Wij komen daar bij de bewoners in december op terug.

## 6 Openbaar vervoer

### 6.1 HOV Westtangent



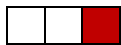
### *Achtergrond*

Om de HOV-busverbindingen via de Oude Haagseweg nabij Badhoevedorp tussen Schiphol, het reguliere busvervoer en Amsterdam Sloterdijk te verbeteren, is een samenwerking tussen de gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Amsterdam, de luchthaven Schiphol, de provincie Noord-Holland, de VRA en Rijkswaterstaat opgezet. In juni 2022 is door de samenwerkende partijen besloten eerst alleen de Oude Haagsebrug over de Ringvaart te vervangen. De projectdoelen zijn daarmee aangepast. Het opdrachtgeverschap en projectmanagement is daarbij overgegaan van de gemeente Haarlemmermeer naar Schiphol. De gemeenteraad is hierover 21 juni 2022 geïnformeerd (X.2022.03852).

### *Nieuws*

Onder leiding van Schiphol worden momenteel de bouwfaserings, planning en kostenraming voor het vervangen van de brug uitgewerkt. Omdat nu eerst alleen de brug wordt vervangen wordt nu ook uitgewerkt welke aansluitende fietspaden worden meegenomen tijdens de vervanging van de brug. Met deze uitwerkingen kunnen de samenwerkende partijen komen tot afspraken over realisatie. Doel is dit jaar daarvoor een Realisatieovereenkomst (ROK) af te sluiten. Hierin zal worden vastgelegd wat de bijdrage is vanuit de gemeente Haarlemmermeer. Globale planning is dat vervolgens vervanging van de brug van eind 2023 tot 2025 plaatsvindt.

## **6.2 HOV Schiphol-Oost, Oude Meer en Rijk (SOOMR)**



### *Achtergrond*

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

### *Nieuws*

Dit project is na het overeenkomen van projectafspraken niet gestart door capaciteitsgebrek. De provincie Noord-Holland werkt sinds het tweede kwartaal van dit jaar aan een update qua risico's, kostenraming en planning uit. Ook wordt inzichtelijk gemaakt welke opties mogelijk zijn om versoberingen door te voeren en/of te faseren om meerkosten te beperken. Wanneer dit afgerond is zal op basis daarvan verdere afstemming plaatsvinden over het vervolg van dit project.

## **6.3 HOV Fokkerweg / zuidelijke ontsluiting Schiphol-Oost**



### *Achtergrond*

De Bosrandweg (N231) en Fokkerweg (N232) spelen een belangrijke rol in het regionale wegennet. De Bosrandweg ontsluit het zuiden van Amstelveen en het noordoosten van Aalsmeer met de A9. Daarmee heeft de Bosrandweg een groot belang voor de bereikbaarheid van beide gemeenten. De Fokkerweg ontsluit bedrijventerrein Schiphol-Oost met enerzijds de A9 en anderzijds de N201. Daarnaast heeft de Bosrandweg de functie van uitwijkroute bij calamiteiten in de Waterwolftunnel in de N201. Beide wegen behouden deze functies in de komende 20 jaar.

Het bedrijventerrein Schiphol-Oost is een autolocatie. Het gebruik van de auto is hoog (circa 80% van de mensen komt met de auto). Daarom is het inzetten op het stimuleren van openbaar vervoer- en fietsgebruik essentieel om ook in de toekomst de bereikbaarheid rond dit gebied te waarborgen.

In 2020 is de Verkenning Bosrandweg/Fokkerweg uitgevoerd. De verkenning kwam voort uit het onderzoek 'Ontsluiting A9/A2', waarin werd geconcludeerd dat de bereikbaarheid van de kruising van de Bosrandweg (N231) en de Fokkerweg (N232) naar verwachting vanaf 2025 in het geding komt.

#### *Nieuws*

Bij de provincie lagen de werkzaamheden rondom de HOV Fokkerweg stil wegens gebrek aan capaciteit. Nu is er weer een projectleider op dit dossier. Deze gaat aan de slag met het dossier HOV Fokkerweg: het afmaken van de aansluiting van de bus fly-over op de N232 bij Schiphol-Oost. Uit de Multimodale verkenning Bosrandweg/Fokkerweg (2021) is gekomen dat op diezelfde locatie het wenselijk is om een zuidelijke ontsluiting voor Schiphol-Oost te realiseren, mede met het oog op de verhuizing van het KLM-hoofdkantoor naar Schiphol-Oost. Vanuit de provincie is het voorstel om deze twee projecten samen te voegen tot één project: 'Zuidelijke ontsluiting Schiphol-Oost'.

## 6.4 Busroutes Badhoevedorp

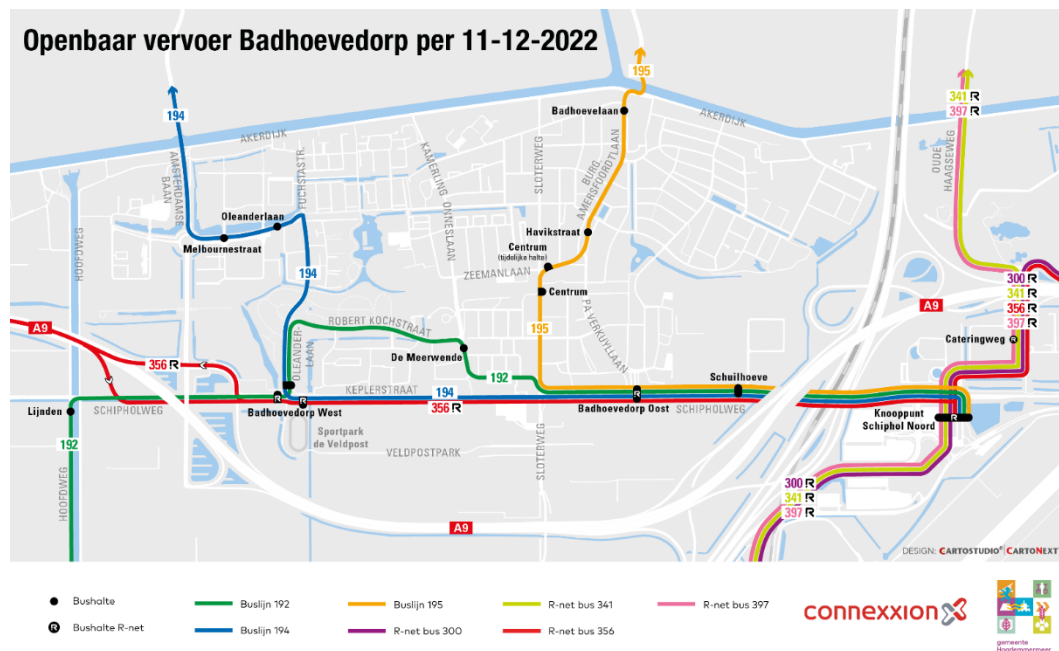


#### *Achtergrond*

De gemeenteraad heeft in 2008 een verkeerskundige toekomstvisie vastgesteld voor Badhoevedorp (2008/15034). Deze is in 2013 (2013.0029418) en 2020 (2020.0000444) door de raad geactualiseerd. Bij een nieuwe verkeersstructuur voor Badhoevedorp hoort ook een visie op het openbaar vervoer. Vervoerder Connexxion heeft hiervoor in opdracht van het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam in het Vervoerplan 2021 een voorstel gedaan. In het voorstel was het volgende opgenomen.

- **Lijn 192** (Hoofddorp Centrum – Schiphol Knooppunt Noord) gaat niet meer een route door het centrum van Badhoevedorp, maar buigt na de Robert Kochstraat af via de Keplerstraat. Hiermee blijft Zorgcentrum De Meerwende bediend. Op de nieuwe halte Badhoevedorp West kan dan overgestapt worden op lijn 194, op de haltes Badhoevedorp West en Badhoevedorp Oost is overstap mogelijk op lijn 356;
- **Lijn 194** (Amsterdam De Aker – Schiphol P30) rijdt in plaats van de route via de Amsterdamse Baan, via een nieuwe busbaan door Quatrebras en doet daarbij twee nieuwe haltes aan (Oleanderlaan en Badhoevedorp West). Op de haltes Badhoevedorp West en Badhoevedorp Oost is dan overstap mogelijk op de lijnen 192 en 356, op Badhoevedorp Oost is overstap mogelijk op lijn 195;

- **Lijn 195** (Amsterdam Station Lelylaan – Schiphol P30) rijdt in plaats van de route door het centrum van Badhoevedorp en over de Robert Kochstraat een kortere route over de Sloterweg. Daarbij komt aan de Sloterweg een nieuwe halte voor het centrum. Op de halte Badhoevedorp Oost is overstap mogelijk op de lijnen 192, 194 en 356;
- **Lijn 356** (Haarlem – Amsterdam Station Bijlmer ArenA) verandert niet qua route, maar krijgt er een extra halte bij met Badhoevedorp West.



*Figuur 5 Busroutes Badhoevedorp per 11 december 2022*

De haltes Oleanderlaan en Badhoevedorp West zijn op 12 december 2021 in gebruik genomen. Lijn 194 is vanaf deze datum al de definitieve route gaan rijden. Het afgelopen jaar is gewerkt aan de uitwerking van dit voorstel voor de lijnen 192 en 195. De bedoeling is dat 11 december 2022 beide lijnen de nieuwe routes zullen rijden.

### *Nieuws*

Badhoevedorp is in ontwikkeling en deze ontwikkelingen vinden gefaseerd plaats. Zo is op 19 september een groot deel van de nieuwe Robert Kochstraat geopend. Lijn 192 en 195 maken tot 11 december 2022 gebruik van deze straat, na die datum zal lijn 195 haar nieuwe route volgen. De eerste weken na de opening van de Robert Kochstraat bleek dat verschillende bochten op het tijdelijke deel niet goed geschikt waren voor de bus. Deze zijn inmiddels aangepast in samenspraak met Connexxion.

Voor het centrum zal in eerste instantie gewerkt worden met tijdelijke bushaltes rond de kruising Sloterweg-Zeemanlaan-Burgemeester Amersfoordtlaan. Dit vooruitlopend op de definitieve halte die na de bouw van de duikerbrug aan de Sloterweg wordt gerealiseerd. MeerOV blijft een halte nabij het Medisch Centrum behouden.

Tot slot is met Connexxion overeengekomen dat lijn 195 voorlopig één keer per dag in de ochtend een klein lusje maakt aan het begin van de Pa Verkuijllaan (het deel tussen de Schipholweg en de Lindberghstraat). Wij vinden het samen met Connexxion belangrijk dat scholieren – die de belangrijkste doelgroep vormen voor de aansluitende lijn 192 – veilig kunnen overstappen. Op dit moment is de Schipholweg ter hoogte van de halte Badhoevedorp Oost nog 80 km/u. Door lijn 195 aan de noordkant van het kruispunt met de Pa Verkuijllaan te laten stoppen, kunnen scholieren die willen overstappen op de ochtendrit van lijn 192 die aansluiting geeft op het eerste schooluur in Hoofddorp overstappen zonder de Schipholweg over te steken. Hiermee kunnen we een veilige situatie creëren.

In de toekomst zal door de afwaardering van de Schipholweg de snelheid bij de halte Badhoevedorp Oost worden verlaagd, zodat er een veilige overstap mogelijk is waarbij de scholieren de Schipholweg oversteken. Daarvoor is het belangrijk dat de gesprekken met de provincie Noord-Holland over afwaardering en eventuele overdracht van de Schipholweg voorspoedig verlopen, omdat deze tijdelijke situatie niet houdbaar is voor de langere termijn.

## 6.5 Veerpont Rijsenhout - Aalsmeer



### *Achtergrond*

De veerpont tussen Rijsenhout en Aalsmeer was niet meer te herstellen. Bij de Voorjaarsrapportage 2022 is een krediet van € 350.000 verstrekt voor de vervanging van de pont.

### *Nieuws*

Voor de aanschaf van een nieuwe veerpont moet een Europese aanbesteding worden doorlopen. Inmiddels is een maritiem adviesbureau in de hand genomen dat een programma van eisen opstelt. Doordat we Europees moeten aanbesteden is het beschikbare krediet waarschijnlijk niet toereikend. Indien nodig komen we hierop terug bij de Voorjaarsrapportage 2023.

Gelet op de doorlooptijd van de aanbesteding en de levering van de nieuwe pont is de inschatting dat deze niet eerder dan in oktober 2023 in gebruik kan worden genomen.

In de tussentijd wordt een vervangende pont gehuurd. De huur bedraagt ongeveer € 9.000 per maand. Zowel voor 2022 als voor 2023 zal dit voor een overschrijding van het beschikbare exploitatiebudget gaan zorgen, maar niet zodanig hoog dat dit in de Najaarsrapportage 2022 is opgenomen. De helft van de huurkosten wordt gedragen door de gemeente Aalsmeer/Amstelveen. De huur wordt voortgezet tot de levering van de nieuwe pont.

## 7 Verkeersveiligheid

## 7.1 Regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen



### *Achtergrond*

In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 stelt het Rijk voor de periode 2020-2030 een extra investeringsimpuls beschikbaar van € 500 miljoen voor alle regio's. De verdeelsleutel is dat het Rijk maximaal 50% meebetaalt aan goedgekeurde projecten, de regio's en de wegbeheerders verdelen onderling de resterende kosten. Via de regionale actieplannen kan hier een claim op gelegd worden. Wij vallen hiervoor onder de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Zij zullen namens ons een claim op deze investeringsimpuls indienen.

### *Nieuws*

Op 16 juni 2022 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat de regeling gepubliceerd waaraan de projecten moeten voldoen. Deze projecten moesten voor 1 oktober 2022 via de regio's worden ingediend. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar projecten die in 2022-2023 worden gestart, dan wel uitgevoerd. Voor deze zogenaamde, "2e tranche", is € 100 miljoen beschikbaar gesteld.

Anders dan bij de eerste tranche in 2020 is nu per gemeente een plafondbedrag ingesteld. Voor Haarlemmermeer is het plafondbedrag gesteld op € 664.800 inclusief BTW (€ 549.421 exclusief BTW). Een gemeente kan niet meer subsidie aanvragen uit de Investeringsimpuls dan het plafondbedrag. Een andere toevoeging is dat er nu ook met een reservelijst gewerkt wordt. Gemeentes mogen meer projecten aandragen dan het plafondbedrag, maar deze komen op een reservelijst te staan. Als uit de initiële lijst projecten afvallen of als het Rijk besluit om meer te willen investeren komen deze projecten in beeld.

Anders dan bij de vorige tranche zijn fietsstraten nu wel subsidiabel. Dit is mede door een lobby vanuit Haarlemmermeer tot stand gekomen.

Namens Haarlemmermeer hebben wij voor de aanvraag 2022-2023 de volgende projecten ingediend. Deze zijn in samenspraak met de Vervoerregio Amsterdam samengesteld:

#### Hoofdaanvraag

- Nieuw-Vennep (Hoofdweg Westzijde) – Aanleg fietsstraat
- Zwanenburg (Zwanenburgerdijk) – Aanleg fietsstraat
- Rijsenhout (Aalsmeerderdijk/Leimuiderdijk) – Aanleg fietsstraat (deel 1)

#### Reservelijst

- Rijsenhout (Aalsmeerderdijk/Leimuiderdijk) – Aanleg fietsstraat (deel 2)
- Vijfhuizen (Cruquiusdijk/Vijfhuizerdijk) – Aanleg fietsstraat
- Badhoevedorp (Einsteinlaan & omgeving) – Instellen 30 km/u zone
- Halfweg (Haarlemmerstraatweg) – Verkeersveilige inrichting 60 km/u weg
- Lijnden (S106) – Aanleg vrijliggend fietspad

Deze projecten vertegenwoordigen een investering van circa € 2,7 miljoen. Zoals gezegd kunnen wij bij een succesvolle toekenning door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een maximumbijdrage van € 664.800 uit het Rijksimpuls ontvangen. De minister maakt naar verwachting in december 2022 zijn besluit bekend. In een volgende voortgangsrapportage mobiliteit zullen we over de uitkomst rapporteren.

## 7.2 Pilot Handhaving



### *Achtergrond*

In Utrecht draait sinds februari 2021 een pilot verkeershandhaving, waarbij de gemeentelijke buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) handhaven op drie lichte verkeersovertredingen: Handheld telefoongebruik op de fiets, roodlichtnegatie en geen of onjuiste fietsverlichting voeren. Een werkgroep bestaande uit de gemeente Utrecht, openbaar ministerie, politie, Vereniging Nederlandse Gemeenten en het ministerie van Justitie en Veiligheid begeleidt de pilot. Als onderdeel van de door de raad aangenomen motie 'Op niveau brengen politiecapaciteit' van 13 februari 2020 hebben wij de minister van Justitie en Veiligheid op 9 maart 2020 (X.2020.01805) schriftelijk gevraagd om aan te mogen sluiten bij de pilot in gemeente Utrecht.

### *Nieuws*

Vanwege de positieve evaluatie van de pilot, heeft de minister van Justitie en Veiligheid samen met de betrokken partners besloten om de pilot in Utrecht uit te breiden naar een vijftal andere gemeenten. Op basis van de resultaten van de pilots in de vijf andere gemeenten moet in de loop van 2023 besluitvorming plaatsvinden over opname van de betreffende nieuwe verkeersfeiten bij de bevoegdheden voor boa's.

Medio juli 2022 hebben wij opnieuw bij het ministerie kenbaar gemaakt geïnteresseerd te zijn in deelname aan de pilot.

Eind augustus heeft het ministerie laten weten welke vijf gemeenten mee mogen doen aan de pilot. Dit zijn Breda, Harderwijk, Schouwen-Duiveland, Venlo en Zaanstad. Zij zijn gekozen op basis van omvang van de gemeente en geografische spreiding tot vijf gemeenten

Vanzelfsprekend vinden wij het jammer dat wij niet tot de pilotgemeenten behoren. Wij hopen dat de uitgebreide pilot leidt tot een positief advies voor het uitbreiden van de handhavingsbevoegdheden op rijdend verkeer.

## 7.3 Camerabewaking spoorwegovergang Halfweg



### *Achtergrond*

In 2018/2019 heeft ProRail samen met het Openbaar Ministerie en de gemeente Hilversum een proef uitgevoerd met flitscamera's bij twee overwegen. De flitscamera's combineerden kentekenherkenning met detectie van de rode overweglampen en het sluiten van de bomen. De proef is succesvol geweest en na een evaluatie en marktconsultatie hebben ProRail en ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besloten

tot uitrol van flitscamera's bij overwegen. Er worden ongeveer 40 overwegen voorzien van flitscamera's, waaronder de spoorwegovergang naast station Halfweg-Zwanenburg. Hierover hebben wij de raad geïnformeerd in de Voortgangsrapportage Mobiliteit oktober 2021 (X.2021.06920).

#### *Nieuws*

Op een proeflocatie in Bunnik is in augustus 2022 de eerste camera geplaatst. Hiermee wordt door ProRail samen met de leverancier getest of het systeem voldoet aan de gestelde eisen als onderdeel van de aanbesteding. Vanwege de complexiteit van het systeem en de vereiste nauwkeurigheid neemt dit proces helaas meer tijd in beslag dan gedacht. ProRail verwacht dat ze in de loop van 2023 concreter aan te kunnen geven wanneer zij de camerabewaking in Halfweg installeren.

## 7.4 Ringdijkbeleid



#### *Achtergrond*

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

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

#### *Nieuws*

##### Evaluatie en vervolg Uitvoeringsprogramma Ringdijk Ringvaart

De evaluatie voor de maatregelen op de Ringdijk is gereed en de beoogde maatregelen voor het vervolg zijn in kaart gebracht. De gemeenteraad wordt in december actief geïnformeerd over de uitkomst en evaluatie. In de evaluatie willen we ook de laatste ontwikkelingen in Zwanenburg meenemen, daarom komt deze later beschikbaar dan wij als antwoord op de informatieve vragen van 3 oktober 2022 het CDA hebben geantwoord.

##### Zwanenburg

In het voorjaar 2022 is de definitieve afsluiting in Zwanenburg gerealiseerd. Net als op andere plekken op de ringdijk, is de afsluiting op de Zwanenburgerdijk bedoeld om minder verkeer op de Ringdijk te krijgen. Daardoor wordt de dijk aantrekkelijker en leefbaarder en ontstaat meer ruimte voor recreatie en de fietser. Als het verkeer voldoende afneemt, wil de gemeente van een deel van de Zwanenburgerdijk een fietsstraat maken.

Vanwege de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is in Zwanenburg besloten om geen fysieke afsluiting te maken met bijvoorbeeld paaltjes. Door middel van bebording en aanpassingen in het wegvak, wordt de bestuurder gewaarschuwd voor, en geïnformeerd over, de afsluiting. Ter plekke van de afsluiting zelf, wordt er toezicht gehouden via

camera's die ieder kenteken registreren. Naast de formele borden, zijn er borden geplaatst met de tekst 'doorrijden is boete'. De bewoners van Zwanenburg en omgeving zijn per brief geïnformeerd over de afsluiting. Daarnaast is de knip in het voorjaar via borden aangekondigd en is er een gewenningsperiode van vier weken gehanteerd waarin alleen waarschuwingen zijn uitgedeeld. Daarna is er nog twee weken coulance geweest waarin geen boetes zijn uitgeschreven. Inmiddels is deze periode achter de rug en constateren we dat er nog steeds veel bestuurders doorrijden. Zij krijgen een boete. Bestuurders kunnen hiertegen bij het Openbaar Ministerie (OM) bezwaar maken. Wij hebben nog contact met het OM over de afhandeling.

De afsluiting is bedoeld om minder verkeer over de dijk te laten rijden en het doorgaande verkeer te weren. Het is onwenselijk wanneer er veel boetes worden uitgedeeld. Daarom is er recent extra verduidelijking aangebracht op de weg en nabij de afsluiting. We blijven de situatie monitoren en hopen dat er op korte termijn minder bestuurders over dit deel van de dijk rijden. Op het moment dat de weg opnieuw geasfalteerd wordt, wordt ook gekeken hoe de knip ook verderop op het wegdek kan worden verhelderd.

## 7.5 Verkeersveiligheid N205



### *Achtergrond*

Tijdens de vragenuren van 2 juni 2022 en 8 september 2022 heeft de raad zorgen geuit over het aantal verkeersongevallen op de Drie Merenweg (N205) tussen Haarlem en Hoofddorp. De portefeuillehouder Verkeer en vervoer heeft aangegeven dat zij druk zal zetten en houden bij de wegbeheerder (provincie Noord-Holland) om proactief actie te ondernemen indien nodig.

### *Nieuws*

Zoals de raad is gemeld tijdens de beide vragenuren zijn de ongevallen divers en vinden ze ook op diverse locaties plaats. Er is daardoor geen eenduidige oorzaak aan te wijzen en daarmee een goede aanpak te bedenken. Wel bestaan er al langere tijd bij politie en gemeente enkele zorgpunten op en rond de weg, met name als het gaat om het ontbreken van vangrails in de middenberm. Formeel klopt deze inrichting volgens de landelijke richtlijnen van het CROW, maar zowel politie als wij denken dat het plaatsen van vangrails kan bijdragen aan het verminderen van de ernst van de afloop van de ongevallen.

De provincie Noord-Holland heeft ons gemeld dat zij alsnog in 2023 vangrails plaatsen in de middenberm tussen Vijfhuizen en de Schipholweg (N232) en vangrails in de buitenbocht net ten zuiden van de Schipholweg N232. Het zal niet helpen bij het verminderen van het aantal ongevallen, maar enkele ongevallen in het afgelopen jaar en de jaren hiervoor hadden een dodelijke afloop doordat auto's door de middenberm schoten en op de verkeerde weghelft terecht kwamen. Met het plaatsen van vangrails wordt dit voorkomen en daarmee zal het aantal dodelijke slachtoffers hopelijk sterk verminderen.

## 7.6 Verkeerslichten Drie Merenweg / Bennebroekerweg



### *Achtergrond*

De fractie HAP constateerde veel bijna ongevallen bij de verkeerslichten op kruising van de Drie Merenweg (N205) met de Nieuwe Bennebroekerweg.

### *Nieuws*

Wij hebben destijds direct contact opgenomen met de provincie Noord-Holland als wegbeheerder en beloofd de raad op de hoogte te houden van de voortgang.

Als gevolg van de melding heeft de verkeerscentrale de regeling aangepast. Later dit jaar wordt op de kruising een Quick-scan gedaan waarmee de regeling in detail wordt bekeken. Dat kan mogelijk tot nieuw aanpassingen leiden.

## 7.7 Schoolzones Haarlemmerliede en Spaarnwoude



### *Achtergrond*

In de periode 2008-2015 hebben alle basisscholen in Haarlemmermeer een schoolzone gekregen. Dit werd door de gemeente als 'beloning' ingezet wanneer een basisschool het toenmalige Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel had behaald. Inrichting is namelijk slechts een van de aspecten van een verkeersveilige situatie; bewustwording is minstens zo belangrijk. Door het label te behalen laat een school zien actief aan de bewustwording (educatie) te werken. Vandaar dat de gemeente dit altijd als eis stelde.

Met de samenvoeging van Haarlemmermeer met Haarlemmerliede en Spaarnwoude in 2019 kwamen vijf nieuwe scholen in de gemeente. Zij hadden geen van allen een schoolzone. Met de scholen is afgesproken dat wij dezelfde werkwijze hanteren als in de oude gemeente Haarlemmermeer. Dat wil zeggen dat zij eerst een label moeten behalen (de Ster in het Verkeer-label, de regionale opvolger van het Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel), waarna wij een schoolzone inrichten.

### *Nieuws*

De Margrietschool in Halfweg is met ingang van schooljaar 2022-2023 opgeheven en heeft daarom ook geen schoolzone meer nodig.

De St. Franciscusschool in Haarlemmerliede heeft onlangs het Ster in het Verkeer-label gehaald. Omdat hier ook een parkeerknelpunt is zullen we dit als een opgave oppakken. Wij zullen hiervoor in gesprek gaan met de school om – mede gelet op de beperkte mogelijkheden – tot de meest effectieve schoolzone inrichting te komen.

Afgelopen zomer heeft de St. Adalbertusschool in Spaarndam ook het Ster in het Verkeer-label behaald. Omdat de Ringweg in Spaarndam als project in Vernieuwing openbare ruimte (VOR-)project gepland staat kunnen wij daar op dit moment nog geen volwaardige schoolzone inrichten. In samenspraak met de school en de Dorpsraad van Spaarndam hebben wij – vooruitlopend op de herinrichting van de Ringweg – gekozen voor een eenvoudige inrichting. Hiervoor plaatsen we enkel schoolzonebebording en

schoolzonemarkering op de Ringweg, Dominee J. Schardamstraat en Claes van Kietenstraat. Bij de uitwerking van het VOR-project in Spaarndam zullen we een volwaardige schoolzone inrichten.

Met ingang van schooljaar 2018-2019 zijn de andere twee basisscholen (CBS Halverwege & RK St. Jozef) gefuseerd tot Jong Geleerd en wordt er gekeken naar de huisvesting. De schoolzone inrichting van Jong Geleerd zal hiermee samengaan.

De VRA is voor alle bovenstaande projecten als partner betrokken.

## 7.8 Ludieke verkeersveiligheidsacties polderwegen



### *Achtergrond*

Tijdens de behandeling van de Voortgangsrapportage Mobiliteit Oktober 2021 (X.2021.06920) op 23 december 2021 is de portefeuillehouder Verkeer en vervoer gevraagd of er ludieke verkeersveiligheidsacties of campagnes mogelijk zijn op de polderwegen. De portefeuillehouder heeft hierop toegezegd dit met Veilig Verkeer Nederland (VVN) te zullen bespreken en hierop in de voortgangsrapportage terug te komen.

### *Nieuws*

In opdracht van de VRA is de, “Met elkaar overweg” campagne bedacht. Het doel van de campagne is om weggebruikers bewust te maken van de ruimte die ze innemen op de weg, dat ze die moeten delen met anderen, en dat ze hun gedrag daarop moeten aanpassen, zoals op de polderwegen in Haarlemmermeer. Op 18 mei 2022 is de, “Met elkaar overweg”, campagne feestelijk gelanceerd in Hoofddorp. De bedoeling is dat deze campagne als regionale campagne jaarlijks terug zal komen in de maanden mei-juni-juli. Omdat dit jaar de focus vooral lag op de lancering en het creëren van bekendheid van de campagne in de regio was er geen ruimte om specifiek iets ludieks te doen op de polderwegen. Wij zullen dit mee nemen in de campagne van 2023.

De VRA heeft aangeboden om in plaats hiervan in één van de kernen waar veel polderwegen zijn met een team van de BOB-campagne aandacht te vragen voor alcohol in het verkeer. Op 17 september 2022 is dit campagneteam naar het Zomerfeest in Spaarndam geweest. Daarbij was er extra aandacht voor de combinatie alcohol en fiets/bromfiets/scooter.

## 7.9 Knelpunten aanpak



### *Achtergrond*

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

### *Nieuws*

Met het oog op verkeersveiligheid zijn tot en met heden 21 van de 28 knelpunten uitgevoerd. Deze zijn door de portefeuillehouder Verkeer en vervoer via Twitter gecommuniceerd. Hierbij is de oude situatie vergeleken met de situatie na de aanpak. In 2022 worden nog twee knelpunten opgelost. De resterende vijf worden nader onderzocht.

In 2023 is er weer nieuw budget beschikbaar. Vanaf 2023 komen de navolgende knelpunten in aanmerking voor uitvoering:

|                     |                                                                                                    |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Hoofddorp           | Optimaliseren oversteek voor fietsers/voetgangers van het kruispunt Altenburg/Assumburg/Sonderholm |
| Rijsenhout          | Den Adelszwet; aanleg ontbrekend voetpad                                                           |
| Cruquius/Vijfhuizen | Uitwerken verkeersveiligheidsmaatregelen Spieringweg-Noord richting Vijfhuizen                     |
| Nieuw-Vennep        | Sarabande; verbreden van toegangsweg tot huidige normen                                            |
| Beinsdorp           | Kruispunt Hillegommerdijk-Rietkraag                                                                |
| Badhoevedorp        | Zilvermeeuwstraat; optimaliseren Einsteinlaan en omgeving instellen 30 km/zone.                    |

De invoering van de 60 km/h maatregelen op de Haarlemmerstraatweg in Halfweg wordt een afzonderlijk project, dat wordt gecombineerd met de asfaltwerkzaamheden op deze weg.

## 7.10 Kleine verkeersmaatregelen



### *Achtergrond*

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

### *Nieuws*

De volgende projecten zijn recent gereed gekomen of zijn in uitvoering:

- Ter bevordering van de verkeersveiligheid hebben we op de Lisserweg tussen de Rijnlanderweg en Weteringbrug de snelheid verlaagd van 80 naar 60 km/u en de weginrichting daarop aangepast.
- Naar aanleiding van klachten over het beperkte zicht vanuit de Ter Veenlaan op de fietsstraat Hoofdweg Westzijde in Hoofddorp verplaatsen we de opstelplaats met de stopstreep naar voren. Daardoor verbetert het zicht. Daarnaast brengen we op het wegdek van de opstelplaats de tekst 'Stop' aan om de noodzaak van het stoppen te benadrukken.

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

- herstraten Cort van der Lindenstraat/Julianastraat in Halfweg
- herstraten Burgemeester Simonsstraat/Polanenstraat in Halfweg
- herinrichting Blankenstraat/Verisstraat in Hoofddorp

- herinrichting Kalorama in Hoofddorp
- herinrichting Edisonstraat in Badhoevedorp
- herinrichting parkeerterrein Oosterdreef in Nieuw-Vennep

### 7.11 Verkeersontsluiting centrum Floriande



#### Achtergrond

Met circa 35 winkels kent het winkelcentrum Floriande weer een goede en gevarieerde bezetting.

Door het betere gebruik zijn er knelpunten gesignaleerd als het gaat om de bevoorradingsroutes versus de schoolroutes, bevoorradingsroutes versus leefbaarheid, autoparkeerkeer, fietsparkeren en overlast van bezorghoreca.

#### Nieuws

We hebben inmiddels een bureau gevonden dat het onderzoek naar bovenstaande knelpunten dit jaar kan uitvoeren. De opdrachtverstrekking verwachten we deze maand.

### 7.12 Drempel Mastbos Hoofddorp



#### Achtergrond

Tijdens de raadsessie van 7 juli 2022 heeft de fractie van Forza! gevraagd naar een drempel in de straat Mastbos, te Hoofddorp.

#### Nieuws

De drempel is ingemeten. De drempel voldoet aan de richtlijnen en is in elk geval zeker niet te hoog.

## 8 Parkeren

### 8.1 Parkeerschijfzones (blauwe zones)

#### Haarlemmerstraatweg Halfweg



Op de Haarlemmerstraatweg (Halfweg) ter hoogte van (onder andere) Bogota was sprake van overlast door busjes en personenauto's van koeriersbedrijven. Naast gebrek aan parkeerplaatsen, levert dit ook verkeersonveiligheid en hinder door zwerfafval op. Om deze problematiek tegen te gaan is een parkeerschijfzone ingesteld. Vanwege de verkeersonveiligheid is de bebording en belijning al geplaatst voor de publicatie van het definitieve verkeersbesluit. Het definitieve besluit is eind april 2022 gepubliceerd. Er zijn geen bezwaren ingediend. Als gevolg van deze problematiek is bestuurlijk overleg gevoerd met PostNL. PostNL erkent de problematiek en heeft aangegeven op korte termijn op andere locaties parkeerruimte voor de zogenaamde 'onderaannemers' te organiseren.

### Graan voor Visch Hoofddorp



In Graan voor Visch (Hoofddorp) heeft een grote uitbreiding van de blauwe zone plaatsgevonden. Deelwijk 17.000 (geheel) en 18.000/19.000 (laatste delen) vallen inmiddels onder de blauwe zone. Begin september 2022 hebben de inwoners van deelwijk Graan voor Visch 16.000 een brief ontvangen waarin wij hun mening over het invoeren van een blauwe zone inventariseren. Een groep inwoners uit deze wijk heeft om een blauwe zone gevraagd. Om de blauwe zone in te voeren moeten de meeste huishoudens voor stemmen. De uitslag van de enquête wordt in oktober 2022 gedeeld met de inwoners.

### Blauwe zone Skagerrak Bornholm Hoofddorp



#### Achtergrond

Op de parkeerplaatsen bij het winkelcentrum Skagerhof staan veel langparkeeders. Hierdoor zijn er regelmatig te weinig plekken beschikbaar voor de bezoekers van het winkelcentrum. Om de bereikbaarheid van het winkelcentrum te verbeteren is besloten om een blauwe zone in te voeren. Een deel van de parkeerplaatsen op de grote parkeerplaats blijft wel toegankelijk zonder parkeerschijf. Voor de uitbreiding bij winkelcentrum Skagerhof waren zienswijzen en bezwaar ingediend tegen het verkeersbesluit, waardoor de uitvoering hiervan later plaatsvond.

#### Nieuws

De invoering van de blauwe zone is voltooid.

### Blauwe zone van de Berghlaan Hoofddorp



#### Achtergrond

Onder de bewoners van de Van den Berghlaan 75 tot en met 289 in Hoofddorp is eind september een enquête gehouden om hun mening te peilen over de invoering van een blauwe zone. Dit betreft het laatste deel van de Van den Berghlaan waar de blauwe zone nog niet is ingevoerd.

#### Nieuws

De uitslag van de enquête is nog niet bekend. Als de meeste huishoudens voorstander zijn, dan combineren wij de werkzaamheden voor de blauwe zone met de herstraatwerkzaamheden in 2023.

## 8.2 Parkeren station Halfweg



#### Achtergrond

Bij station Halfweg was in het verleden sprake van een hoge parkeerdruk op het P+R-terrein. Samen met externe partijen zijn diverse ontwerpstudio's gehouden om een oplossing te vinden. Mogelijke varianten voor de uitbreiding van de parkeercapaciteit zijn de aanleg van extra parkeerplaatsen op maaiveldniveau of het realiseren van een

parkeerdek op het P+R-terrein. In november 2020 is daarnaast in de directe omgeving van het P+R-terrein een outletcentrum geopend. Bij de outlet is betaald parkeren van kracht. Dit kan gevolgen hebben voor de bezetting van het P+R-terrein.

#### *Nieuws*

Recente tellingen wijzen uit dat de bezetting van de P+R weer op het oude niveau komt. Gemiddeld is de bezetting tijdens kantoor tijden 94%. In de avonden en in de weekenden is nog geen sprake van parkeerdruk. Een voortzetting van de gebruikstoename wordt verwacht. Daarom wordt de samenwerking met NS weer voorbereid. Het uitgangspunt van de gemeente is dat treinreizigers gratis parkeren.

### 8.3 Vrachtwagenparkeren bedrijventerrein Oude Meer



#### *Achtergrond*

De ondernemers op het bedrijventerrein Oude Meer ondervinden hinder van lang parkerende vrachtwagens. Zij verwachten dat die hinder op termijn groter wordt. Door het deels buiten gebruik stellen van de Fokkerweg in verband met het HOV, verdwijnen daar parkeerplaatsen. De meeste bedrijven hebben voldoende ruimte op eigen terrein. Een beperkt aantal bedrijven heeft de ruimte op straat nodig.

#### *Nieuws*

We zijn tot overeenstemming gekomen met de ondernemers die bezwaar hebben gemaakt tegen het verkeersbesluit. De ondernemers willen dat het betaald parkeren zeven dagen per week geldt, daarnaast vragen ze op een aantal locaties (opstelplaatsen) om een regeling voor kort parkeren. De wensen van de ondernemers zijn waar mogelijk in een aangepast besluit verwerkt. De uitvoering vindt in het najaar van dit jaar plaats. De voorbereidingen voor uitvoering zijn, in nauw overleg met het parkmanagement, reeds gestart.

## 9 Smart Mobility

### 9.1 Turbine bij verkeerslichten Bennebroekerweg/Rijnlanderweg



#### *Achtergrond*

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

#### *Nieuws*

De nieuwe software heeft niet het gewenste resultaat opgeleverd om een jaaropbrengst van circa 5.000 kWh te kunnen halen. Wij zijn in overleg getreden met de leverancier voor een oplossing. De leverancier heeft op 7 oktober andere apparatuur geplaatst. We

kijken nu waar de verschillen in de cijfers vandaan komen ten aanzien van de opgeleverde stroom van de verschillende systemen.

## 10 Duurzame Mobiliteit

### 10.1 Laadinfrastructuur



#### *Achtergrond*

Inmiddels heeft vrijwel iedere inwoner van Haarlemmermeer met een elektrische auto een openbare laadpaal op loopafstand. Het beleid om laadpalen te plaatsen op basis van verzoeken van bewoners (vraaggestuurd) wordt daarom vervangen door het zogenoemde data-gestuurd uitbreiden van de laadinfrastructuur. Deze keuze vloeit voort uit de 'Evaluatie Uitvoeringsstrategie laadinfrastructuur (voor elektrisch vervoer)' (2018.0043954). Het nieuwe proces gaat betekenen dat door monitoring van het gebruik van bestaande laadpalen kan worden bepaald in welke gebieden uitbreiding gewenst is. Verder heeft het college besloten om het gereguleerd toestaan van Verlengde Private Aansluitingen (VPA's) te onderzoeken. Daarmee krijgen bewoners met een openbare parkeerplaats voor de deur de mogelijkheid om met kabelgoottegels een oplaadpunt toegankelijk te maken over een openbaar trottoir ('Uitgangspunten uitvoering maatregelen laadinfrastructuur elektrische auto's' van 5 juli 2022, 2022.0001500).

#### *Nieuws*

Als uitloop van het beleid vraaggestuurd plaatsen van laadpalen komen er momenteel circa 20 laadpalen bij. In de zestien gebieden (dorpen of wijken) waar nog geen laadpaal aanwezig is komen ook nieuwe laadpalen (met dubbele aansluiting maakt 32 extra laadpunten). Tenslotte zijn er nog 22 locaties waar een enkele laadpaal wordt vervangen door een exemplaar met twee oplaadpunten.

Over het nieuwe proces van data-gestuurd bijplaatsen van laadpalen en een adequate rolverdeling vindt overleg plaats met Metropoolregio Amsterdam elektrisch (MRAe).

Naar de vraag om VPA's gereguleerd toe te staan vindt momenteel een onderzoek plaats. Omdat het toestaan van VPA's substantiële impact kan hebben op de openbare ruimte wordt dat onderzoek zorgvuldig uitgevoerd, gebaseerd op twee componenten. Ten eerste door gebruik te maken van het 'Afwegingenkader VPA's voor gemeenten' van het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL). Ten tweede kunnen de ervaringen van andere gemeenten die VPA's reeds toestaan worden meegenomen. Op die manier wordt een evenwichtige afweging bereikt en kunnen ook voorwaarden worden geformuleerd. Als de gemeente besluit om inderdaad VPA's (onder voorwaarden) toe te staan, zal de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) aangepast moeten worden.

### 10.2 Deelmobiliteit



### *Achtergrond*

Inmiddels zijn er in de gemeente Haarlemmermeer twee aanbieders van elektrische deelscooters actief met een pilot. De gemeente ontvangt van deze aanbieders (GoSharing en Felyx) periodiek updates over onder meer het aantal ritten, het aantal (nieuwe) klanten en het aantal klachten. Omdat deze gegevens bedrijfsvertrouwelijke (concurrentie-gevoelige) informatie bevatten zijn deze cijfers niet openbaar. Met de pilot testen we twee verdienmodellen: één met een free floating servicegebied in heel Hoofddorp (GoSharing) en een model waarbij de scooter in geselecteerde zones ('eilanden') worden geparkeerd.

Tijdens de raadsessie van 14 juli hebben de fractie van Forum voor Democratie en de fractie van GroenLinks gevraagd naar het gebruik van deelmobiliteit.

### *Nieuws*

Zowel het aantal geregistreerde klanten als het aantal ritten met deelscooters vertoont nog steeds een substantieel stijgende lijn. Het aantal klachten en overlastmeldingen daalt.

Zodra beide aanbieders een jaar actief zijn in onze gemeente (1 april 2023), gaat de gemeente een evaluatie uitvoeren van de pilot. Daarbij is onder meer de vraag van belang of er op basis van de ervaringen een voorkeur bestaat voor vaste stallings-'eilanden' (zoals bij Felyx) of een 'free floating' systeem (zoals bij GoSharing) waarbij scooters individueel op straat en in de app worden beheerd. Ook wordt beoordeeld of de bestaande afspraken voldoen en of er extra afspraken nodig zijn.

## 11 Slot

### 11.1 Onderwerpen niet in deze voortgangsrapportage

Overeenkomstig een toezegging tijdens de raadsessie van 6 oktober 2022 noemen we in deze paragraaf de onderwerpen die zijn opgenomen in de vorige rapportage maar waarover nu geen nieuws is te melden, of waarover het nieuws op een andere manier aan de gemeenteraad wordt gestuurd.

#### Hoofdstuk Actieve mobiliteit

- Knelpunten speed pedelec overleg fietsersbond

#### Hoofdstuk Regionale mobiliteit

- Nieuws uit de vervoerregio Amsterdam
- Bereikbaarheidsagenda Zuidlob
- Samenwerkingsagenda Zuid-Kennemerland
- Bereikbaarheid Bollenstreek – Haarlemmermeer

#### Hoofdstuk Weg

- Bewegwijzering Wickevoort

#### Hoofdstuk Openbaar vervoer

- OV-Klantenbarometer
- HOV Aalsmeer – Schiphol-Zuid (HOVASZ)
- HOV Noordwijk – Schiphol

#### Hoofdstuk Verkeersveiligheid

- Flitspalen

- Flankerende maatregelen bruggen dubbeldorpen Westkant
- Met elkaar overweg-campagne
- 30 km/uur stickers op de Dennenlaan
- Scholencluster Paxlaan
- Rotonde Nieuweweg/Burgemeester van Stamplein
- Oversteek Bennebroekerweg ter hoogte van Zuiderhoeven

Hoofdstuk Parkeren

- Integrale aanpak parkeren

Hoofdstuk Duurzame mobiliteit

- Groene daken op bushokjes

## 11.2 Eerdere voortgangsrapportages

De Voortgangsrapportage Mobiliteit wordt drie maal per jaar aan de raad verzonden. Hieronder een overzicht van de recente eerdere rapportages.

- 28 februari 2019 (kenmerk x.2019.02349),
- 10 juli 2019 (kenmerk x.2019.09568),
- 13 november 2019 (kenmerk X.2019.14422),
- 3 maart 2020 (kenmerk X.2020.01958),
- 15 juni 2020 (kenmerk X.2020.01607),
- 28 oktober 2020 (kenmerk (X.2020.05140),
- 10 maart 2021 (kenmerk (X.2021.01395),
- 7 juli 2021 (kenmerk X.2021.04281),
- 9 november 2021 (kenmerk X.2021.06920),
- 9 februari 2022 (kenmerk X.2022.00611),
- 12 juli 2022 (kenmerk X.2022.04600).