

3. GOW-30 inrichting

- Verbeteren van de veiligheid heeft een bredere kijk dan verlagen van snelheid naar 30 km/u.
- Doorstroming is belangrijk, de hoeveelheid verkeer blijft.

Ons advies: volg CROW-richtlijnen: 50 km/u waar dit veilig kan, 30 km/u waar noodzakelijk.

4. Tempo besluitvorming

Wij steunen snelle besluitvorming, maar waarschuwen voor te veel haast zonder draagvlak.

Ons advies: zorgvuldigheid en participatie zijn cruciaal.

Positieve punten die wij onderschrijven uit de brief van de kopgroep

- Beschikbaar stellen van middelen om verkeersmaatregelen uit te voeren.
- Alle negen voorstellen voor beter openbaar vervoer uit de kopgroep.

Aanbevelingen van de BCB

1. Bereikbaarheid verbeteren door slimme pilots

- Openstellen bussluis Oleanderlaan voor autoverkeer (tijdelijk, evalueren).
- Onderzoek openstelling Oude Haagseweg voor autoverkeer: grote capaciteit en ontlasting van dorp.
- Maak afslaan vanaf Schipholweg naar Sloterweg weer mogelijk om druk op Robert Kochstraat te verlagen.

2. Hoofdwegen beter inrichten

- Sloterweg en ringvaartdijk (Akerdijk/Nieuwemeerdijk) gebruiken feitelijk als gebiedsontsluitingsweg: richt deze ook zo in (50 km/u met klinkerbestrating, handhaaf snelheid met camera's).
- Tweeduizend El: maak veiliger voor fietsers met een separaat fietspad.

3. Openbaar vervoer versterken

- Herintroduceer lijnbus door centrum: maak Robert Kochstraat busvriendelijk door drempels te verlagen.
- Langetermijn: metrostation Badhoevedorp bij doortrekken Noord-Zuidlijn.

4. Verbindingen behouden

- Houd verbinding Badhoevedorp–Lijnden op de ringvaartdijk open voor verkeer. Afsluiten schaadt bereikbaarheid, bedrijvigheid en winkelbezoek.

5. Parkeren

- Betaald parkeren is onwenselijk: schadelijk voor ondernemers, bezoekers en lokale vitaliteit.
- Belangrijk pluspunt van Badhoevedorp is de laagdrempelige toegankelijkheid. Dit behouden.

6. Dorpsbeeld en uitstraling

- Neem voorbeeld aan Quatrebras voor hoogwaardige inrichting en uniforme uitstraling.
- Zorg voor representatieve entree via Sloterbrug en andere toegangswegen.

Bijlage 1: Verdieping

Zorgen bij voorgestelde maatregelen in de brief van de kopgroep VSP

Experiment (pilot) afsluiting Zeemanlaan

Het afsluiten van de Zeemanlaan heeft geen duidelijk doel, maar wel grote negatieve gevolgen voor veiligheid en bereikbaarheid. Verkeer wordt omgeleid via ongeschikte straten, waardoor opstoppen ontstaan en de veiligheid van o.a. fietsers en schoolkinderen afneemt. Ook winkeliers, leveranciers, bedrijven en het medisch centrum worden slechter bereikbaar.

De Veiligheidsregio Kennemerland adviseert bovendien de Zeemanlaan open te houden zodat hulpdiensten en vrijwilligers van de brandweer snel ter plaatse kunnen komen. Iedere minuut vertraging kan levens kosten.

Het belevingsonderzoek laat zien dat een meerderheid tegen de “knip” is. Een afsluiting draagt niet bij aan de ontwikkeling van het winkelcentrum en maakt het dorp minder aantrekkelijk.

Experiment afsluiting Sloterbrug

Ook hier ontbreekt een duidelijk doel. In het belevingsonderzoek is 81% tegen afsluiting. Het omrijden kost niet 6, maar minstens 13 minuten (zonder file).

Badhoevedorp en Sloten functioneren als tweelingdorpen. Verkeer over de Sloterbrug is geen sluipverkeer maar noodzakelijk verkeer. Afsluiting zou direct economische schade veroorzaken voor winkeliers en bedrijven, zoals eerder bleek toen verkeerslichten de doorstroming verslechterden.

GOW-30 inrichting

Het verbeteren van de veiligheid in Badhoevedorp gaat verder dan het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u. In het voorstel lijkt dit een enige oplossing. Voor een goede doorstroming adviseert de BCB het CROW-afwegingskader¹ te volgen:

- 50 km/u waar dit veilig en wenselijk is voor de doorstroming.
- 30 km/u alleen als 50 km/u niet veilig kan.

Hoge snelheid in besluitvorming en uitvoering

De wens tot snelheid wordt gedeeld, maar zorgvuldigheid en een lange termijnvisie zijn essentieel. Vroegtijdige betrokkenheid van bewoners en ondernemers is nodig voor breed draagvlak.

Onderschreven punten uit de kopgroepbrief

De BCB onderschrijft:

- Middelen beschikbaar stellen voor verkeersverbeteringen in Badhoevedorp.
- Alle negen voorstellen voor beter OV.

¹ Afwegingskader 30 km/h, Kennisplatform CROW, November 2021

Aanbevelingen van de BCB

De BCB deelt in de volgende punten graag haar inbreng voor een veilig en goed bereikbaar Badhoevedorp. Dit zijn zowel onderwerpen die wel en niet in de kopgroep aan bod gekomen zijn.

Inrichting Zeemanlaan (1 op de kaart)

De BCB is tegen een afsluiting ("knip") van de Zeemanlaan. Wel zien wij mogelijkheden voor een herinrichting van het deel tussen de Sloterweg en de Van der Waalstraat.

Door dit stuk weg in te richten als 30 km/u met hoogwaardige klinkerbestrating kan de uitstraling en leefbaarheid van de straat aanzienlijk verbeteren, terwijl de bereikbaarheid behouden blijft. Dit houdt ook de route voor openbaar vervoer door het centrum open en garandeert dat hulpdiensten, inclusief de vrijwillige brandweer, hun bestemming snel en veilig kunnen bereiken.

Pilot bussluis Oleanderlaan open voor autoverkeer (2 op de kaart)

Wij stellen voor om een pilot uit te voeren waarbij de bussluis tijdelijk wordt opengesteld voor autoverkeer. Dit geeft inzicht in de effecten op verkeersdruk en bereikbaarheid in omliggende straten. De ligging van de weg maakt dit geschikt en de uitvoering is relatief eenvoudig door aanpassing van de bussluis. Mocht de pilot ongewenste effecten hebben, zoals aantrekken van verkeer dat er niet thuishoort, dan kan worden gekozen voor tijdsafhankelijk openstellen.

Pilot Oude Haagseweg (3 op de kaart)

In 2024 is de Oude Haagseweg vervangen door een nieuwe brug, nu uitsluitend bedoeld voor openbaar vervoer en bestemmingsverkeer. Door deze route ook open te stellen voor autoverkeer ontstaat extra capaciteit tussen afslag 1 (Nieuwe Meer, A4) en de Schipholweg. Dit kan de verkeersdruk in en rond Badhoevedorp verlichten.

Hoewel de brug primair voor OV is aangelegd, zou het economisch en verkeerskundig een gemiste kans zijn om de mogelijkheden voor autoverkeer niet te onderzoeken.

Doorgaand verkeer Sloterweg (4 op de kaart)

Het deel van de Sloterweg tussen de Zeemanlaan en de Schipholweg is ingericht als 30 km/u erftoegangsweg, terwijl het in de praktijk een belangrijke gebiedsontsluitingsweg is. Dit leidt tot onoverzichtelijke situaties en slechte doorstroming, met name in de ochtendspits.

De BCB adviseert om deze weg minimaal als GOW-30 en bij voorkeur als GOW-50 in te richten, in lijn met de overige gebiedsontsluitingswegen in Badhoevedorp.

Afslaan van verkeer vanaf de Schipholweg naar de Sloterweg (5 op de kaart)

Het is al jaren onmogelijk om vanuit westelijke richting vanaf de Schipholweg linksaf de Sloterweg in te rijden. Hierdoor gebruiken automobilisten noodgedwongen de Robert Kochstraat, die als erftoegangsweg met 30 km/u is ingericht, maar feitelijk als gebiedsontsluitingsweg functioneert.

Het toestaan van linksaf slaan richting de Sloterweg ontlast de Robert Kochstraat en verbetert de bereikbaarheid van het dorp. Omdat er een verkeersregelinstantie aanwezig is, kan dit relatief eenvoudig gerealiseerd worden. Een pilot kan eventuele nadelige gevolgen in kaart brengen.

Inrichting Akerdijk en Nieuwemeerdijk

De ringvaardijk is nu ingericht als 30 km/u weg, maar functioneert feitelijk als gebiedsontsluitingsweg. Dit zorgt voor files bij de chicanes, waardoor fietsers regelmatig op het trottoir uitwijken. Ook ervaren bewoners dat er automobilisten zijn die juist met hoge snelheid doorrijden.

Het advies is om de ringvaardijk, net als andere delen tussen Badhoevedorp, Nieuwe Meer en Lijnden, in te richten als GOW-50. Controle en handhaving kunnen plaatsvinden met snelheidscamera's. Klinkerbestrating kan bovendien bovenmatig hard rijden ontmoedigen en het wegbeeld verfraaien.

Veiligheid Tweeduizend EI (6 op de kaart)

De Tweeduizend EI wordt intensief gebruikt door autoverkeer maar ook door fietsers. Door de hoge snelheden en de sloten aan beide zijden ervaren fietsers de weg als onveilig, zonder uitwijkmogelijkheden.

De aanleg van een vrijliggend fietspad is noodzakelijk om de veiligheid te vergroten en het fietsgebruik te stimuleren, met name voor scholieren.

Geslacht maken van centrum voor lijnbussen

Sinds de komst van drempels in de Robert Kochstraat rijden er geen lijnbussen meer door het centrum. Hierdoor zijn het medisch centrum, het verzorgingshuis en het seniorencomplex niet meer bereikbaar met het openbaar vervoer. Dit beperkt zowel bewoners als bezoekers en verkleint de aantrekkelijkheid voor werknemers van buiten Badhoevedorp.

De oplossing is om de drempels vlakker te maken zodat lijnbussen de route weer kunnen rijden, en bij de busmaatschappij aan te dringen op herintroductie van de dienstregeling.

Garanderen van verbinding tussen Badhoevedorp en Lijnden (7 op de kaart)

Een mogelijke afsluiting van de verbinding over de ringvaardijk ter hoogte van de Lijnderbrug zou de bereikbaarheid tussen Badhoevedorp en Lijnden ernstig verslechteren. Dit heeft negatieve gevolgen voor bewoners die boodschappen en voorzieningen in het buurdorp bezoeken en voor bedrijven aan beide zijden van de brug. Bovendien zou verkeer extra filedruk veroorzaken op de Schipholweg.

De BCB adviseert deze verbinding open te houden.

Sloterbrug (8 op de kaart)

De doorstroming bij de Sloterbrug is slecht; tijdens de spits zijn wachttijden van 20 minuten geen uitzondering. Hoewel structurele alternatieven tijd kosten, is een kortetermijnoplossing dringend nodig. De BCB pleit voor het hervatten van de eerder gestopte plannen voor verbreding en vernieuwing van de brug. Ook een optimalisatie van de verkeerslichten kan de situatie verbeteren.

Doortrekken Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp

Wanneer de Noord-Zuidlijn wordt verlengd naar Schiphol en Hoofddorp, ligt een tracé via Badhoevedorp voor de hand. Een metrostation in het dorp zou een enorme meerwaarde hebben: een snelle verbinding met Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp, die er nu nauwelijks is met OV.

De BCB adviseert om tijdig te sturen op een station in Badhoevedorp, zodat dit in het tracébesluit wordt meegenomen.

Parkeren

Met de invoering van betaald parkeren in Amsterdam is de parkeerdruk in Badhoevedorp toegenomen. Toch vinden de meeste bewoners en ondernemers maatregelen als betaald parkeren of blauwe zones onwenselijk.

Bezwaren zijn onder andere:

- Geen regie op parkeertarieven (afhankelijk van Amsterdam).
- Ondernemers krijgen geen vergunningen en kunnen daardoor soms niet bij hun eigen bedrijf parkeren.
- Geen enkele garantie op minder parkeerdruk; in sommige straten was de druk al hoog.
- Waterbedeffect: betaald parkeren zal zich uitbreiden totdat het hele dorp eronder valt.

Betaald parkeren zal bovendien de laagdrempelige toegankelijkheid van het winkelgebied en de ondernemingen aantasten. Dit gemak is juist een belangrijke reden dat mensen lokaal winkelen.

Verzorgd dorpsbeeld als visitekaartje

Badhoevedorp heeft mooie voorbeelden van hoogwaardige inrichting, zoals in Quatrebras. Deze kwaliteit kan als inspiratie dienen voor de rest van het dorp.

- Consistente uitstraling: Bij herinrichting van straten en trottoirs aansluiten bij dezelfde stijl voor een uniform dorpsbeeld.
- Representatieve entree: De entree via de Sloterbrug aantrekkelijker maken, zodat bezoekers Badhoevedorp direct als verzorgd en gastvrij ervaren.

Bijlage 2: Kaart

