gemeente
Haarlemmermeer

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

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

Verzenddatum

- 7 JULI 2021

Cluster	Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Contactpersoon	de heer B. Pover
Telefoon	0900 1852
Uw brief	
Ons kenmerk	X.2021.04281
Bijlage(n)	Voortgangsrapportage Mobiliteit juni 2021
Onderwerp	Informatie over de Voortgangsrapportage Mobiliteit

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. Voor de het project stationsgebied en het programma Oostflank en Noord/Zuidlijn zal in het vervolg een eigen voortgangsrapportage worden opgesteld, deze behoeven daarom geen toelichting meer in deze Voortgangsrapportage Mobiliteit.

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

- tijdens de raadsvergadering van 4 maart 2021 hebben wij u toegezegd de overlast van de elektrische scooters te blijven monitoren;
- tijdens de raadsvergadering van 8 april 2021 hebben wij u toegezegd in de Voortgangsrapportage Mobiliteit van juni 2021 informatie te verstrekken over nudging;
- tijdens de raadsvergadering van 8 april 2021 hebben wij u toegezegd meer informatie te geven over de ontsluiting van De Liede;
- tijdens de raadsvergadering van 8 april hebben wij u toegezegd terug te koppelen over de aanpassingen aan de Ringdijk;
- tijdens het vragenuurtje van 17 juni 2021 hebben wij u toegezegd terug te koppelen over de verkeerssituatie bij de kruising van de Kruisweg en Fokkerweg als gevolg van de werkzaamheden HOV Amsterdam Schiphol Zuid;
- tijdens het vragenuurtje van 17 juni 2021 hebben wij u toegezegd terug te koppelen over Zwanenburgerdijk in relatie tot het ringdijkbeleid;

- tijdens het vragenuurtje van 17 juni 2021 hebben wij u toegezegd terug te koppelen over scooters op het trottoir langs de IJweg in Hoofddorp;
- tijdens het vragenuurtje van 17 juni 2021 hebben wij u toegezegd u informatie te verstrekken over het bestaan van fake drukknoppen bij de verkeerslichten in Haarlemmermeer;
- tijdens het vragenuurtje van 17 juni 2021 hebben wij u toegezegd terug te koppelen over de bewegwijzering op fietspaden bij de 380 KV route in Nieuw Vennep en Zwaanshoek;
- tijdens de raadssessie van 8 april 2021 hebben wij u toegezegd een lijst te maken met witte vlekken in het ringdijkbeleid, daarvoor hebben wij de maatregelen in het ringdijkbeleid opnieuw opgenomen in deze voortgangsrapportage.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris,	de burgemeester,
drs. Carel Brugman M. Ruis	Marianne Schuurmans-Wijdeven

Gemeente Haarlemmermeer

Voortgangsrapportage Mobiliteit

Juni 2021



Foto: Slim laadplein van Peter van Dam

Inhoudsopgave

1 VOORTGANGSRAPPORTAGE MOBILITEIT 2

2 LANGZAAM VERKEER 2

2.1 FIETSPLAN 2
2.2 NATIONAAL TOEKOMSTBEELD FIETS 3
2.3 SNELFIETSROUTE F200 4
2.4 DEELMOBILITEIT - TWEEWIELERS 4
2.5.1 DEELSCOOTERS 4
2.5.2 DEELFIETSEN DONKEY REPUBLIC 5
2.5 FIETSBEWEGWIJZERING 6

3 REGIONALE MOBILITEIT 7

3.1 NIEUWS UIT DE VERVOERREGIO AMSTERDAM 7
3.1.1 JAARSTUKKEN EN BEGROTING VRA 7
3.1.2 REGIONAAL SUMP 7
3.1.3 TRANSITIEPROGRAMMA OPENBAAR VERVOER 7
3.1.4 VERKEERSVEILIGHEID REGIONAAL 8
3.1.5 REGIONAAL ACTIEPLAN VERKEERSVEILIGHEID 9
3.1.6 VAN 50 NAAR 30 BINNEN DE BEBOUWDE KOM 9
3.2 PERSPECTIEF MOBILITEIT 10
3.3 PROGRAMMA "SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID" 11
3.4 REGIONAAL MOBILITEITSPROGRAMMA 12
3.5 NETWERKSTUDIE 13
3.6 VERKEERSSTRUCTUURPLAN HOOFDDORP EN NIEUW-VENNEP 15
3.7 BEREIKBAARHEID BOLLENSTREEK – HAARLEMMERMEER 15
3.8 VERKENNING KRUISWEGCORRIDOR 17

4 WEG 17

4.1 OPWAARDEREN NIEUWE BENNEBROEKERWEG 17
4.2 MIRT-ROTTERPOLDERPLEIN 18
4.3 VERVANGING EN RENOVATIE KUNSTWERKEN A44 19
4.4 WESTELIJKE ONTSLUITING SUGAR CITY 20
4.5 POLDERWEGEN HAARLEMMERLIEDE 21
4.6 RONDWEG BEDRIJVENTERREIN DE LIEDE 21
4.7 OVERDRACHT N520 22

5 OPENBAAR VERVOER 23

5.1 HOV WESTTANGENT 23
5.2 HOV SCHIPHOL-OOST, OUDE MEER EN RIJK (SOOMR) 23
5.3 HOV AALSMEER – SCHIPHOL-ZUID (HOVASZ) 24
5.4 HOV NOORDWIJK – SCHIPHOL 24
5.5 HOV HAARLEM – SCHIPHOL – AMSTERDAM 25
5.6 ADVIESAANVRAAG NS-DIENSTREGELING 2022 26

6 VERKEERSVEILIGHEID 27

6.1 RINGDIJKBELEID 27
6.2 SLOTERBRUG 28
6.3 HERINRICHTING FANNY BLANKERS-KOENLAAN IN HOOFDDORP 28
6.4 KNELPUNTEN AANPAK 29
3.1.6 SCOOTERS OP TROTTOIR IJWEG 30
6.5 KLEINE VERKEERSMAATREGELEN 30

7 PARKEREN 31

7.1 VOORTGANG KLEINE PARKEERMAATREGELEN 31
7.2 PARKEREN VAN LENT 32
7.3 PARKEREN STATION HALFWEG 32
7.4 VRACHTWAGENPARKEREN BEDRIJVENTERREIN OUDE MEER 33

8 SMART MOBILITY 33

8.1 SMART CITY 33
8.2 SMART PARKING 34
8.3 GOINGDUTCH 35
8.4 TURBINE BIJ VERKEERSLICHTEN BENNEBROEKERWEG/RIJNLANDERWEG 35
8.5 "FAKE" DRUKKNOP BIJ VERKEERSLICHTEN 35

9 DUURZAME MOBILITEIT 36

9.1 STIKSTOF 36
9.2 SLIM LAADPLEIN 37
9.3 ZE-ZONE SCHIPHOL 38

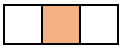
10 SLOT 39

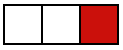
1 Voortgangsrapportage Mobiliteit

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

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


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


Project ondervindt of vertraging of de doelen moeten worden aangepast.


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

2 Langzaam verkeer

2.1 Fietsplan



Achtergrond
Fietsen is milieuvriendelijk, duurzaam en gezond. In de gemeente en de regio wordt steeds meer en verder gefietst. De e-bike is ondertussen een bekende in het straatbeeld maar ook de speedpedelec[1] is steeds meer in opkomst. Hiermee komen ook grotere afstanden binnen fietsbereik. Zeker in onze uitgestrekte gemeente geeft dit nieuwe kansen. Groeiend fietsgebruik zal een belangrijke bijdrage moeten 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 en de bijkomende uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid en toenemend ruimtebeslag vergt structurele en langjarige investeringen in fietsinfrastructuur. Investeringen in fietsinfrastructuur zijn snel uit te voeren, zeer kosteneffectief en de maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2020/2021 (UPM 2020/2021) hebben wij voor 2021 een

[1] een speedpedelec is een elektrische fiets die ondersteuning biedt tot een snelheid van 45 km/uur en zich in het verkeer als een brommer gedraagt.

fietsplan aangekondigd, waarmee invulling wordt gegeven aan de fietsbehoefte die de gemeente als gevolg van de schaalsprong doormaakt.

Nieuws
Landelijk en regionaal zien we veel aandacht voor de fiets. Ten behoeve van het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) lopen er voor dit thema twee trajecten:

1. het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) (zie paragraaf 2.3);
2. het Toekomstbeeld Fiets. Dit is een onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld Fiets (MTF), wat weer een onderdeel is van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) (zie paragraaf 3.3).

De gemeentelijke invulling voor deze trajecten gebruiken we tegelijkertijd als input voor ons fietsplan. Dit zorgt voor enige vertraging voor de uitrol van ons fietsplan. Het fietsplan wordt nu in het vierde kwartaal van 2021 verwacht.

Bij de start van de Green Deal fiets hebben we aangekondigd te willen inzetten op fietssnelroutes en de coronacrisis te gebruiken om de rol van de fiets in het mobiliteitssysteem nog verder te verstevigen.
Ook de thema's fietsservicepunten, stimuleren van fietsgebruik via de arbeidsvoorwaarden en ontsluiting van data over fietsgebruik hebben op dit moment grote belangstelling binnen de Green Deal.
Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is onze wethouder Verkeer en Vervoer samen met die van Velsen trekker van de Green Deal.

2.2 Nationaal Toekomstbeeld Fiets



Achtergrond
Als uitvloeisel van de 'Tour de Force - 2e etappe Schaalsprong Fiets' spraken het rijk en de veertien regio's in het najaar van 2020 af om een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op te stellen, met als doel: de fiets neerzetten als volwaardige modaliteit met structurele financiering vanuit het Rijk. Het NTF dient 1 september 2021 opgeleverd te worden en biedt de basis voor structurele afspraken in onder andere het BO-MIRT en collegeakkoorden. Rijk en regio bezien in het NTF gezamenlijk wat de ontbrekende schakels in het nationale fietsnetwerk zijn. Daarbij wordt ook een analyse gedaan van op welke plekken nieuwe stromen te ontsluiten zijn, bijvoorbeeld bij stadsontwikkeling of nieuwe wijken. Ook de parkeeropgave voor fiets wordt hierin meegenomen.

In de MRA is onze wethouder Verkeer en Vervoer, samen met de wethouder van de gemeente Velsen, trekker van de uitvoeringslijn fiets. Tussen het toekomstbeeld fiets en de uitvoeringslijn is een goede afstemming.

Nieuws
In de eerste fase van de regionale uitwerking van het NTF is een inventarisatie gemaakt van de gewenste projecten. Dit heeft geresulteerd in een ambtelijk overzicht waarin de

gezamenlijke opgave en ambitie op het gebied van fietsroutes en fietsparkeren is samengevoegd. In de tweede fase en tevens in aanloop naar het BO-MIRT van 2021 zal deze opgave verder worden gespecificeerd.

Op 8 maart 2021 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen gepresenteerd. Daaruit bleek dat er tot 2040 een landelijke optelsom van ongeveer € 13 miljard aan ambities op het gebied van fietsroutes en fietsparkeren ligt. In aanloop naar het BO-MIRT van 2021 zullen we moeten komen tot een prioritering van de projecten. We doorlopen daarvoor twee stappen:

1. Toevoegen, samenvoegen of afvoeren van projecten;
2. Afweging van kansrijke projecten (bijvoorbeeld op basis van beleidsdoelen, draagvlak, aanwezigheid in huidige planvorming en technische haalbaarheid)

2.3 Snelfietsroute F200



Achtergrond
De provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer hebben afgesproken een snelfietsroute te realiseren langs het tracé van de N200, tussen Haarlem en Amsterdam, via Halfweg. Het eerdere ontwerp van de snelfietsroute F200 is afgekeurd omdat deze niet voldeed aan de eisen voor een snelfietsroute. Op dit moment wordt gewerkt aan het optimaliseren van de bestaande route.

Nieuws
De verwachting is dat de uitvoering van de fietsstraat tussen de oostelijke- en westelijke ontsluiting van Sugar City in het derde kwartaal van 2021 start. De aanbesteding van het werk voor de Weerenbrug tot aan de Zoete inval wordt in het derde kwartaal van 2021 gedaan. De planning is mede door financiële vraagstukken aangepast.

In verband met de corridorstudie is de inventarisatie voor de fietsroute aan de noordzijde van het spoor langs de N200 als alternatieve route intussen opgestart.

2.4 Deelmobiliteit - Tweewielers

2.5.1 Deelscooters



Achtergrond
In de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348) stellen wij open te staan voor nieuwe, duurzame en slimme initiatieven op het gebied van deelmobiliteit. Niet alleen biedt dat meer keuzevrijheid voor de reiziger (vrijheid van bewegen), ook draagt het bij aan onze duurzaamheidsambities op het gebied van mobiliteit. Wij zetten hiervoor in op bijvoorbeeld deelfietsen en (elektrische) deelscooters. Verschillende aanbieders uit de markt hebben interesse getoond.

Nieuws
Sinds eind januari 2021 is GO Sharing van start gegaan met de deelscooters in Hoofddorp. GO Sharing maakt hierbij gebruik van elektrische 25km/uur snorscooters. De afgelopen maanden heeft GO Sharing haar uiterste best gedaan om de hinder te voorkomen en eventuele klachten zo snel mogelijk op te lossen. Gemiddeld krijgen wijzelf 1 à 2 klachten per week binnen. Dit gaat met name over ongewenste parkeersituaties en overlast door gebruikers. Met GO Sharing is afgesproken dat vragen en klachten naar hen worden doorgezet, zodat zij er zelf zorg voor dragen dat deze opgelost worden. Hiermee worden wij door hen ontzorgd.

In een enkel geval zijn de grenzen van de servicegebieden (waar de scooter gestald mag worden) aangepast om hinder te voorkomen. Zo is in de wijk Toolenburg de grens van het servicegebied meer richting de plas gelegd, om overlast van gebruikers van de deelscooters met bestemming Toolenburgerplas in de aangrenzende wijk te verminderen. Ook is op verzoek het gebied rondom het Kai Munk College uitgesloten van het stallen van deelscooters. Omdat bij GO Sharing meerdere verzoeken van inwoners uit Floriande binnenkwamen om deelscooters in deze wijk aan te bieden, is het servicegebied uitgebreid met een deel van Floriande.

Felyx is ook een deelscooter aanbieder die in Haarlemmermeer actief wil worden. Hiervoor willen zij in plaats van één servicegebied meerdere kleine servicehubs in Halfweg en Hoofddorp creëren. Hierbij gaat het om elektrische scooters van zowel 25km/uur als 50km/uur.

Op dit moment is nog niet bekend wanneer Felyx van start wil gaan. Vanwege de aanhoudende Coronacrisis zijn zij wat terughoudend om hun product in nieuwe gebieden uit te rollen.

2.5.2 Deelfietsen Donkey Republic

Achtergrond
Met de start van de concessie Amstelland-Meerlanden (10.12.2017) biedt Donkey Republic in opdracht van vervoerder Connexxion sinds 19 juni 2018 deelfietsen aan voor de ‘first & last mile’. Deze deelfietsen zijn in samenspraak met de Vervoerregio Amsterdam aangeboden in de vorm van een tweejarige pilot.

Voor de Coronacrisis zagen we dat het gebruik van de deelfietsen langzaam toenam. Om meer mensen te verleiden om de deelfietsen te gebruiken, hadden we belangstelling om de deelfietsen op meer locaties aan te bieden.

Nieuws
Donkey Republic heeft zijn dienstverlening in Haarlemmermeer per april 2021 gestopt. Voor Donkey Republic betekent de aanhoudende Coronacrisis veel minder aanvoer vanuit het openbaar vervoer, waardoor de fietsen het afgelopen jaar grotendeels ongebruikt bleven. Ook de oproep om zo veel mogelijk thuis te werken werkte nadelig voor hen uit;

het overgrote deel van de gebruikers bij de meest populaire verhuurlocaties (Hoofddorp NS en De Hoek) zijn namelijk zakelijke gebruikers.

Buiten Haarlemmermeer heeft Donkey Republic geen aanbod in de regio. Ondersteuning en onderhoud vindt vanuit Rotterdam plaats. De Vervoerregio, Donkey Republic, Connexxion en wijzelf zijn daarom tot de conclusie gekomen dat er niets anders op zit dan de pilot te beëindigen.

De andere aanbieders blijven wel actief in Haarlemmermeer. Dit zijn de OV-fiets op de stations Hoofddorp, Schiphol en Halfweg-Zwanenburg en Uwdeelfiets.nl (Nieuw-Vennep station, Hoofddorp station, De Hoek en één nabij het Raadhuis). Daarnaast heeft Schiphol Real Estate nog een contract met Flickbike voor 300 deelfietsen op Schiphol-Oost.

Gezien de toegenomen interesse van andere soorten deelaanbieders (deelscooters) en de geplande woningbouw verwachten wij dat – wanneer de situatie normaliseert en de vraag aantrekt – nieuwe aanbieders zich vanzelf zullen melden bij de gemeente.

2.5 Fietsbewegwijzering



Achtergrond
Fietsbewegwijzering is onderdeel van de totale bewegwijzering, over het algemeen is de wegbeheerder verantwoordelijk voor deze bewegwijzering. Daarnaast kent de fietsbewegwijzering een aantal specials, denk aan de fietsknooppunten, de lange afstandspaden en enkele recreatieve routes. Hiervoor zijn verschillende instanties verantwoordelijk.

In het komende fietsplan zal een manier van bewegwijzeren overeenkomstig de gemeente Houten worden uitgewerkt waarbij fietsers via gekleurde routes door de gemeente geleid worden.

Nieuws
In de vergadering van de raad op 17 juni 2021 is gevraagd naar de bewegwijzering bij Nieuw-Vennep en Zwaanshoek. De nieuwe fietspaden langs de 380 KV-leidingen hebben daar geen bewegwijzering. Deze paden zijn in beheer bij Staatsbosbeheer, zij zijn daarom ook verantwoordelijk voor de bewegwijzering. Staatsbosbeheer heeft slechts heel beperkt fondsen om uitvoer te geven aan het beheer van fietsinfrastructuur. We treden in overleg met Staatsbosbeheer om een oplossing te zoeken.

3 Regionale mobiliteit

3.1 Nieuws uit de Vervoerregio Amsterdam

3.1.1 Jaarstukken en begroting VRA



Achtergrond
In april heeft de raad de concept-jaarstukken en de kaderbrief 2021 van de VRA ontvangen. De jaarstukken bestaan uit het jaarverslag en de jaarrekening over 2020. Het is een bevoegdheid van de Regioraad om de jaarstukken en kaderbrief vast te stellen. Alle gemeenteraden van inliggende gemeenten worden van tevoren in de gelegenheid gesteld om te reageren op de concept-jaarstukken. Wij zien geen aanleiding om vanuit Haarlemmermeer hierop te reageren. De jaarstukken 2020 en kaderbrief 2022 staat geagendeerd voor de Regioraad op 6 juli.

3.1.2 Regionaal SUMP



Achtergrond
Voor het aanvragen van Europese subsidies is onder andere een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) nodig. De Vervoerregio kan een SUMP voor de hele regio samenstellen uit bestaande documenten (bijvoorbeeld Beleidskader Mobiliteit, Investeringsagenda Mobiliteit). Na vertaling kan elke regiogemeente die aanspraak wil maken op Europese subsidie dit document gebruiken als onderbouwing bij de aanvraag.

In het SUPM is geen nieuw beleid opgenomen en heeft daarmee geen inhoudelijke gevolgen voor de gemeente. De VRA levert hiermee een dienst aan de inliggende gemeenten. In een later stadium zal de VRA een programmaplan opstellen om invulling te geven aan verschillende duurzaamheidsdoelstellingen. Deze zullen in de Regioraad aan bod komen.

3.1.3 Transitieprogramma openbaar vervoer



Achtergrond
Vanwege de Coronacrisis is het openbaar vervoer in de regio afgeschaald. Zo zijn hoogfrequente lijnen minder frequent gaan rijden. Ook is er gesneden in het nachtvervoer. De fijnmazige ontsluitende lijnen zijn ontzien en de maatregelen zijn erop gericht om dat zo te houden. De Vervoerregio Amsterdam informeert de raad over de ontwikkelingen rondom het transitieplan openbaar vervoer en de kansen die het mogelijk blijvend veranderde mobiliteitsgedrag van inwoners en werknemers in de regio met zich meebrengt.

Nieuws
Connexxion rijdt nu circa 90% van de dienstregelingkilometers die ze in 2019 reed. Sinds de versoepelingen trekken de reizigersaantallen aan tot circa 60% van het niveau van 2019. Alleen als het aantal reizigers onder een bepaald minimum zakt, bestaat een risico dat er gesneden moet worden in de fijnmazigheid. Hierover is de raad begin van dit jaar geïnformeerd door Connexxion en Vervoerregio Amsterdam. Op dit moment lijkt dit scenario niet aan de orde te zijn, maar de impact van de Coronacrisis voor de toekomst is onvoorspelbaar. De verwachting is dat het meerdere jaren duurt voordat het aantal reizigers weer op het oude niveau is teruggekeerd.

3.1.4 Verkeersveiligheid Regionaal



Achtergrond
Verkeersveiligheidsproblematiek houdt niet op bij de gemeentegrenzen. Ook zijn er vaak gemeenschappelijke opgaven die in meerdere gemeenten spelen. Daarom pakken wij steeds meer verkeersveiligheidsvraagstukken op in en met de Vervoerregio Amsterdam. Een voorbeeld hiervan is het overhevelen van verkeerscampagnes en verkeerseducatie naar uitvoeringsorganisatie Verkeer & Meer.

Nieuws
De afgelopen drie jaar is Verkeer & Meer voor de scholen in de Vervoerregio Amsterdam het vertrouwde loket voor verkeerseducatie. Dat blijven zij ook in het aankomende schooljaar doen, in een nieuwe samenstelling. Doordat de vraagstukken op het gebied van verkeersveiligheid steeds groter worden, is besloten om marktpartijen in te schakelen voor de uitvoering. De afgelopen maanden is daarom het onderdeel ‘verkeerseducatie op scholen’ aanbesteed. Vanaf het nieuwe schooljaar zal het consortium Veilig Verkeer Nederland, Verkeersplein Amsterdam, DTV Consultants en TeamAlert onder de vlag van Verkeer & Meer aan de slag gaan. Deze organisaties staan garant voor kwaliteit van verkeerseducatie en het ontzorgen van leerkrachten daarin.

In principe verandert er voor de gemeenten en de scholen weinig. Het doel blijft om gemeenten en scholen te ontzorgen en van goede verkeerseducatie en campagnes te voorzien. Daarbij is in de opdrachten ruimte voor innovatie en gemeente-specifieke (verkeers/gedrags) problemen ingebouwd, waardoor we ook nieuwe ontwikkelingen in de gemeenten en het beleid kunnen meenemen: hierdoor blijft Verkeer & Meer redelijk flexibel en open voor wensen. Tegelijkertijd krijg het programma van Verkeer & Meer meer focus, waardoor het ook meer gericht is om onze ambities op verkeersveiligheid te kunnen verwezenlijken.

3.1.5 Regionaal Actieplan Verkeersveiligheid



Achtergrond
Omdat het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers blijft toenemen en de daling van het aantal verkeersdoden stagneert heeft het Rijk in 2018 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) gelanceerd. De hoofdambitie hiervan is om in 2050 tot nul verkeersslachtoffers te komen. Vanuit het Landelijke Actieplan Verkeersveiligheid is de eis gekomen dat de twaalf provincies en twee regio's met een risicogestuurde aanpak komen. Dit zijn de regionale actieplannen verkeersveiligheid. Ook voor de Vervoerregio Amsterdam is een actieplan gemaakt; het Regionaal Actieplan Verkeersveiligheid 2030 Vervoerregio Amsterdam. De basis van dit actieplan ligt in de risico-inventarisatie die in 2019 is uitgevoerd voor alle Vervoerregio gemeenten. Wij hebben de raad hierover bericht in de Voortgangsrapportage Mobiliteit juni 2020 (X.2020.01607). Op 18 mei 2021 is de conceptversie van het actieplan behandeld in de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam. De definitieve versie is geagendeerd voor vaststelling in de regioraadsvergadering van 6 juli 2021.

3.1.6 Van 50 naar 30 binnen de bebouwde kom



Achtergrond
Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin de regering verzocht werd om binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u als leidend principe te hanteren, met 50km/u als uitzondering. Dit in plaats van de huidige situatie waarbij 50km/u de verkeers-juridische norm is binnen de bebouwde kom, met 30km/u als uitzondering. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft hierop gereageerd dat zij van mening is dat dit onder de beleidsvrijheid van de wegbeheerders valt, maar dat zij wel een afwegingskader wil aanbieden. Met dit afwegingskader kunnen wegbeheerders weloverwogen keuzes kunnen maken in welke situaties 30km/u en in welke situaties 50km/u gehanteerd kan worden.

Nieuws
In de afgelopen maanden hebben veel gemeenten vooruitlopend op het afwegingskader de keuze gemaakt om de bebouwde kom standaard als 30km/u aan te merken. Ook het Regionaal Actieplan Verkeersveiligheid 2030 van de Vervoerregio Amsterdam benoemt als één van de doelstellingen het volgende; "In 2030 zijn in de vervoerregio de meeste wegen in de bebouwde kom 30 km/u en is 50 km/u als snelheidslimiet de uitzondering".

Voor Haarlemmermeer geldt dat wij in ons wegcategoriseringsplan vrijwel alle niet-doorgaande wegen die nadrukkelijk een 'woonstraatfunctie' hebben al als erftoegangsweg 30km/uur gecategoriseerd hebben. In de mobiliteitsvisie benoemen we als doelstelling dit uiterlijk in 2030 bereikt te hebben, met name door werk-met-werk te maken. Op deze manier geven wij al grotendeels invulling aan het zoveel mogelijk hanteren van 30km/uur als norm in de bebouwde kom. Daarnaast hebben wij voor 'grijze wegen' (wegen die binnen Duurzaam Veilig qua functie tussen woonstraatfunctie en ontsluitingsfunctie

vallen) het afgelopen decennium de categorie “Gebiedsontsluitingsweg-30 (GOW30)” doorgevoerd. Daarmee lopen wij al ver vooruit op het landelijke voornemen om voor deze ‘grijze wegen’ de categorie GOW30 in te voeren. Wegen die als GOW30 zijn vastgesteld en heringericht zijn onder andere de Schoolstraat in Nieuw-Vennep, de Fanny Blankers-Koenlaan in Hoofddorp en de Bennebroekerweg in Zwaanshoek. Voor de Oranje Nassaustraat in Halfweg wordt onderzocht of hier afwaardering naar GOW30 mogelijk is.

Voor overige bestaande 50km/u wegen wachten wij het afwegingskader af. Dit omdat er enkele vragen spelen met betrekking tot de ‘Van 50 naar 30 ambitie’ waar nog geen antwoorden op zijn. Dit gaat bijvoorbeeld over handhaving (op 30km/u wegen wordt niet gehandhaafd, wat als alles 30km/u wordt?) en aanrijdtijden (wat zijn de effecten op nood-/hulpdiensten) en openbaar vervoer (hoge kosten als gevolg van langere rijtijden en aantrekkelijkheid voor reizigers) bij een algemene snelheidsverlaging in de bebouwde kom. De verwachting is dat de minister later dit jaar met het afwegingskader komt. Dan kan ook een inschatting worden gemaakt van de financiële gevolgen van deze maatregel.

3.2 Perspectief Mobiliteit



Achtergrond
De provincie Noord-Holland stelt momenteel een ‘Perspectief Mobiliteit’ op. Dit is een bundeling van de opgaven en beleidsvoornemens van de provincie Noord-Holland voor mobiliteit. Het Perspectief Mobiliteit bevat geen nieuw beleid, maar schetst de onderlinge samenhang en geeft prioriteiten tussen beleidsvoornemens aan. Het Perspectief Mobiliteit geldt voor de hele provincie.

Omdat de provincie groot en divers is, wil de provincie Noord-Holland per regio een ‘strategische agenda mobiliteit’ opstellen. Wij zien de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 als vertrekpunt voor langjarige samenwerking op het gebied van mobiliteitsbeleid en maatregelen daaruit voortkomend. De Netwerkstudie is een co-product van de Provincie Noord-Holland, de VRA en de gemeente Haarlemmermeer (zie paragraaf 3.5). We zullen de komende jaren samen invulling moeten geven om deze studie te vertalen naar maatregelen met onder andere zaken zoals prioritering en rolverdeling. Wat ons betreft is de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 en de uitwerking daarvan komend jaar daarom de invulling van de door de provincie gewenste ‘Samenwerkingsagenda’.

Samen met de bestuurders uit de Amstelland-Meerlanden-regio hebben wij een reactie aan de provincie gestuurd over dit perspectief mobiliteit. In de reactie vragen we daarbij onder andere extra aandacht voor een robuuste nieuwe oost-westverbinding met de Noordelijke Duin- en Bollenstreek, om de verkeershandhaving door politie in Haarlemmermeer ook op lokale wegen in te zetten (zoals in de VRA wel gebeurt) en om de VRA nauw bij het Perspectief Mobiliteit te betrekken.

Binnen de VRA is een werkgroep verkeershandhaving. Deelnemers daaraan zijn de VRA gemeenten, een vertegenwoordiging van OM en Politie Amsterdam-Amstelland. In die werkgroep worden jaarlijkse verkeershandhavingsplannen opgesteld en teruggekoppeld.

Echter valt een deel van de gemeenten wel onder de VRA, maar niet onder Politieregio Amsterdam-Amstelland. Haarlemmermeer is een van deze gemeenten. Wij vallen onder de veel grotere politieregio Noord-Holland en hun verkeersteam opereert vrijwel primair op de Rijks- en provinciale wegen.
Vanuit de VRA is dus de oproep gekomen richting de Provincie Noord-Holland om ook voor deze gemeenten dergelijke verkeershandhavingsplannen op te stellen zodat er ook specifieke acties kunnen worden afgesproken voor lokale (gemeentelijke) wegen.

3.3 Programma "Samen bouwen aan bereikbaarheid"



Achtergrond
In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT[2]) van oktober 2016 hebben Rijk en regio een programma Bereikbaarheid van, naar en in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) opgezet met als doel de bereikbaarheidsopgaven in gebiedsgerichte samenhang met de verstedelijkingsopgave en andere relevante opgaven aan te pakken. Uitgangspunt bij het programma is wederkerige beleidsmatige én financiële afspraken te maken ('samen sturen en samen financieren'). Het Rijk heeft daarvoor € 200 miljoen gereserveerd vanuit het verlengde Infrafonds.

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

In de programmaraad is de gemeente Haarlemmermeer vertegenwoordigd door de wethouder woningbouw en de wethouder Verkeer en Vervoer.

Nieuws
Uit het MIRT onderzoek ZWASH komen het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de kleine metroring Isolatorweg-Amsterdam Centraal als effectieve opties naar voren. Voor een vervolgstap in het MIRT is nu nog geen zicht op de benodigde 75% financiering.

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

Het Nationaal Groeifonds heeft op 9 april 2021 aan de minister geadviseerd om € 1,5 miljard te reserveren voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Dit is ongeveer 50% van de te financieren geschatte kosten. Vorig jaar stelde Haarlemmermeer samen met zes andere partijen (Amsterdam, provincie Noord-Holland, Vervoerregio, NS, Schiphol en KLM) al ruim € 1 miljard beschikbaar voor het gecombineerde metropakket Noord-Zuidlijn en het sluiten van de kleine ring. De groeifondsbijdrage is voorlopig. De zeven partners en de Samen Bouwen aan Bereikbaarheid-samenwerking richten zich de komende maanden op het in kaart brengen van wat precies de logistieke en economische opbrengsten zijn van de uitbreiding om het gereserveerde geld uit het groeifonds daadwerkelijk te ontvangen. De raad zal inhoudelijk over dit onderwerp apart worden geïnformeerd met een eigen voortgangsbrief.

Ook op de weg is er een opgave in deze corridor. Om deze opgave beter in beeld te brengen is een aanvullend onderzoek binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid gestart, waarin gekeken wordt naar het herontwerp van het wegennetwerk. Daarnaast lopen er sporen voor het Regionaal Toekomstbeeld Fiets, een spoor voor HUB's (overstaplocaties voor diverse modaliteiten) en mobiliteitstransitie. Deze onderwerpen komen aan het eind samen in één multimodaal toekomstbeeld.

3.4 Regionaal Mobiliteitsprogramma



Achtergrond
In het Klimaatakkoord is afgesproken dat alle regio's een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) opstellen. De VNG heeft dit Klimaatakkoord namens alle gemeenten ondertekend. Met het RMP geeft de regio invulling aan hoe de CO_2-uitstoot door mobiliteit te reduceren. Er wordt één RMP opgesteld voor de provincies Noord-Holland en Flevoland. Dat overheden zich moeten inspannen om de CO_2-uitstoot te reduceren is al eerder vastgelegd in het door de VNG ondertekende Energieakkoord uit 2013 en in de landelijke Klimaatwet uit 2019. Daarin zijn harde doelstellingen opgenomen waar ook gemeenten aan zijn gebonden.

Er wordt één RMP opgesteld voor de provincies Noord-Holland en Flevoland.

Nieuws
Dit eerste RMP kan gezien worden als basisdocument. Het schrijft geen beleid of maatregelen voor, maar legt de basis vast om de komende jaren mee verder te werken. Het RMP beschrijft de ambitie en urgentie om samen te werken aan de doelstelling uit het Klimaatakkoord. Daarnaast bevat het RMP een menukaart van maatregelen op basis waarvan afwegingen kunnen worden gemaakt over te nemen maatregelen en geeft de menukaart een compacte samenvatting van de ambities en doelstellingen die we voor ogen hebben. Voorbeelden van maatregelen uit de menukaart zijn het stimuleren van de fiets, werkgevers te stimuleren werknemers meer thuis te laten werken, het verduurzamen van inkoop van eigen voertuigen (zoals auto's, maar ook mobiele werktuigen), zero-emissie-zones en Zero Emissie Stadslogistiek.

In het RMP en de menukaart Duurzame Mobiliteit wordt gewerkt met de volgende zes thema's:

- Werkgevers- en onderwijsaanpak
- Fiets, OV en innovatieve mobiliteit
- Parkeer-, ruimtelijk en overig beleid
- Elektrisch vervoer en beprijzing
- Verduurzaming logistiek
- Duurzaam inkopen

Het RMP is een gemeenschappelijk programma zonder juridische grondslag en geeft invulling aan de verplichting die gemeenten hebben vanuit het Klimaatakkoord. Als de gemeente beleid voortkomend uit het RMP gaat uitvoeren, doen we dat onder andere via de eigen beleidsregels en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM). Het uitgangspunt van het RMP is dat maatregelen moeten passen bij de gemeente en dat niet elke (type) maatregel overal past. Zo zijn er in stedelijke gebieden andere mogelijkheden om vervuilende vervoersbewegingen te vervangen dan in de meer afgelegen gebieden. Uiteindelijk besluit de gemeente de komende jaren welke maatregelen het neemt om te voldoen aan de afspraken die de VNG voor ons gemaakt heeft in het Klimaatakkoord. Het RMP en de menukaart zijn daarbij ondersteunend.

Op 20 oktober 2020 heeft de Regioraad van de VRA kennis genomen van de 75%-versie. Hierbij zijn de genoemde ambities en doelstellingen beschreven. Het afgelopen half jaar is de menukaart ontwikkeld. De VRA organiseert op 22 juni 2021 een technisch informerende sessie over het RMP. Deze is toegankelijk voor regioraadsleden én gemeenteraadsleden. Een uitnodiging hiervoor wordt via de griffie verstuurd. Op 6 juli wordt het RMP ter vaststelling aangeboden aan de Regioraad.

Vervolg
Het RMP is, net als bijvoorbeeld de Regionale Energie Strategie (RES), een document dat regelmatig wordt geactualiseerd. Na het vaststellen van het RMP 1.0 worden de huidige en lopende maatregelen op hun effect doorgerekend. Op basis hiervan komt de VRA in het najaar van 2021 met een voorstel voor een pakket aan nieuwe maatregelen voor 2022 en verder. Het is de bedoeling dat de regio procesmatige en financiële afspraken maakt met Rijk over nieuwe maatregelen die Rijk en regio raken voor de periode 2022 en verder. Dit wordt geagendeerd voor het BO MIRT in het najaar 2021. De uitkomsten van het BO MIRT worden verwerkt in een RMP 2.0 (begin 2022).

3.5 Netwerkstudie



Achtergrond
Met provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam studeren we op het benodigde mobiliteitsnetwerk in Haarlemmermeer tot circa 2040. Naast de autonome knelpunten en ontwikkelingen betrekken we in deze studie de gebiedsontwikkelingen die we tot die tijd voorzien, zoals voor woningbouw en bedrijvigheid. De Netwerkstudie heeft hiervoor zo actueel mogelijke gegevens gebruikt om de groeiende mobiliteitsbehoefte te

onderzoeken. Vanzelfsprekend wordt in de Netwerkstudie niet besloten over woningaantallen of hectaren bedrijventerrein. Daarvoor werkt de gemeente op dit moment aan stukken die inhoudelijk gaan over de woningbouwontwikkelingen, zoals de Verdichtingsvisie, de Uitvoeringsstrategie Versnelling Woningbouw en het Verdichtingsplan voor het Stationsgebied Hoofddorp. Wij verwachten deze stukken na ze zomer aan de raad te kunnen voorleggen. De gegevens uit deze studies zijn uiteraard wel input geweest voor de Netwerkstudie om de mobiliteitseffecten te bepalen en met oplossingen daarvoor te kunnen komen.

In de Netwerkstudie wordt de volle breedte van het mobiliteitsspectrum betrokken, onder meer: fiets, (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer, auto, Park & Ride. Het doel van de studie is om een door provincie, Vervoerregio en onze gemeente gedragen beeld te krijgen van benodigde mobiliteitsmaatregelen. De opgaven zijn te complex om als gemeente alleen te realiseren, maar met elkaar krijgen we dat wel voor elkaar. Het gefaseerd uitwerken en realiseren van maatregelen volgt daarna, in de komende tien tot twintig jaar. Het resultaat van de netwerkstudie zal daarom niet een kant en klaar pakket van maatregelen zijn, maar een in de loop van de tijd aanpasbaar (adaptief) pakket.

Nieuws
Op 20 mei is de raad in een informatieve sessie op de hoogte gebracht van de ontwikkelingen van de Netwerkstudie. De afgelopen periode zijn er gesprekken gevoerd met stakeholders en is de adaptieve samenwerkingsagenda gevuld.

In het voorjaar van 2021 zijn verschillende gesprekken met stakeholders georganiseerd. Er is gesproken met omliggende gemeenten, de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland. Daarnaast is gesproken met belangenverenigingen en vervoerders, zoals de fietsersbond, TLN, VNO-NCW, Connexxion, NS en ProRail. En er is gesproken met vertegenwoordigers van dorps- en wijkraden. De gesprekken levereden aangescherpte inzichten op zowel de bestaande problemen, als ook wat in de Netwerkstudie nog ontbrak. Waar mogelijk is dit direct in de probleemanalyse en oplossingsrichtingen verwerkt, denk daarbij aan de locaties van gewenste verbindingen, veiligheidsknelpunten en aansluitingen. Een aantal waardevolle bijdragen zijn niet verwerkt in de Netwerkstudie. Deze worden meegenomen in de (wensenlijst van) gebiedsprogramma's. Dit gaat over opmerkingen die betrekking hebben op een onderwerp of schaalniveau dat niet binnen de scope van de Netwerkstudie valt.

Vervolg
Naar verwachting kan de Netwerkstudie in juni worden vastgesteld. De Netwerkstudie wordt vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland, in het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio en in het college van burgemeester en wethouders van onze gemeente. Nadat het college de Netwerkstudie heeft vastgesteld zal de raad daarover geïnformeerd worden.

3.6 Verkeersstructuurplan Hoofddorp en Nieuw-Vennep

Achtergrond
Wij gaan starten 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.

Nieuws
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. Door te kiezen voor een adaptief maatregelpakket is het mogelijk om tussentijds in te spelen op maatschappelijke veranderingen of onverwachte ontwikkelingen. De omgeving en overige stakeholders worden betrokken bij het opstellen van de VSP's. We verwachten begin 2022 twee voorlopige (voorkeur) VSP's gereed te hebben voor inspraak.

3.7 Bereikbaarheid Bollenstreek – Haarlemmermeer

Achtergrond
Op 5 november 2020 heeft de raad met het raadsinitiatief 'regierol Bereikbaarheid Haarlemmermeer- Bollenstreek' het college gevraagd om samen met de buurgemeenten in de grensstreek een regietafel op te zetten. Het doel hiervan is om samen met de buurgemeenten op zoek te gaan naar een geschikte samenwerkingsvorm en van daaruit mogelijke oplossingen te vinden.

Nieuws
Op 12 maart 2021 was er een bestuurlijk overleg met de vier gemeenten uit Zuid-Kennemerland: Zandvoort, Haarlem, Bloemendaal en Heemstede. Alle gemeenten onderschrijven het belang om met elkaar voor de grensstreek Haarlemmermeer-Zuid-Kennemerland aan de slag te gaan. De gemeenten in Zuid-Kennemerland gaven aan dat zij graag willen beginnen met het verkennen van korte termijn verkeersmaatregelen op de Bennebroekerbrug en de N201-west. Dit is opgepakt door de gemeenten Bloemendaal, Heemstede en Haarlemmermeer. Zuid-Kennemerland geeft aan dat zij beperkte ambtelijke capaciteit en middelen hebben.

Op 29 april 2021 vond de eerste Regietafel Bollenstreek plaats. Hierbij waren de wethouders van Teylingen, Lisse, Hillegom, Noordwijk en Haarlemmermeer aanwezig. Ook hier onderschrijven alle gemeenten het belang om met elkaar aan de slag te gaan om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de grensregio te verbeteren en hiertoe bestuurlijk periodiek overleg te hebben. De gemeenten hebben elkaar geïnformeerd over lopende studies, zoals de Netwerkstudie Haarlemmermeer, de Regionale Strategie Mobiliteit in

Holland Rijnland en de studie die Hillegom en Lisse op dit moment doen samen met de Provincie Zuid-Holland. Er is afgesproken om circa twee keer per jaar een Regietafel te organiseren en om los daarvan 'Gelegenheidscoalities' te organiseren, eerst ambtelijk en bij goed resultaat ook bestuurlijk. In het voorjaar heeft wethouder Verkeer en Vervoer verschillende één op één 'Walk&talks' gehad met de wethouders uit Noordwijk, Teylingen, Lisse en Hillegom. Hier is gesproken over de lokale problematiek. 7 juli staat de volgende Regietafel gepland. Hier zullen de gemeenten elkaar informeren over de uitkomsten van de verschillende studies.

Update per brug
Er ligt inmiddels een concept-notitie over de kansen van korte termijn maatregelen rondom de Bennebroekerbrug. Hierover vindt nog overleg plaats met Heemstede, Bloemendaal en Hillegom. De raad wordt in een volgende voortgangsrapportage verder geïnformeerd over de uitkomsten van dit onderzoek.

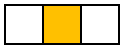
Inmiddels zijn ambtelijk de eerste stappen gezet om te kijken naar de grensstreek Lisse-Lisserbroek en omgeving (Lisserbrug) en naar Hillegom-Beinsdorp en omgeving (Hillegommerbrug).

De raad is voornemens om in het najaar een bijeenkomst met raadsleden van de buurgemeenten te organiseren. De ambtelijke opbrengst voor de drie bruggen kan hiervoor als input dienen.

Nudging
Volgens Veilig Verkeer Nederland is gedrag van weggebruikers in 95% van de ongevallen een bepalende factor. Gedrag en inrichting van de weg bepalen grotendeels de snelheid van weggebruikers. Deze zijn zich niet altijd bewust van hun gedrag en vertonen daarom onbewust in een risicovolgedrag. In de kernen Lisserbroek, Beinsdorp en Zwaanshoek rijdt een deel van het (vracht)verkeer sneller dan de toegestane 30 of 50 km/uur. In combinatie met fietsverkeer, spelende en overstekende kinderen levert dit risicovolle verkeerssituaties op en een gevoel van onveiligheid bij inwoners. Zij passen hun gedrag hierop aan. Daarmee voorkomen ze ongevallen, maar inwoners willen vrij bewegen in de omgeving van hun woning en verwachten dat automobilisten zich aan de snelheid houden. Voor een belangrijk deel dwingt de inrichting van de weg de snelheid af, voor een deel is de bestuurder verantwoordelijk. Dit vraagt iets van zijn of haar gedrag en het hiervan bewust zijn. Nudging is het onbewust beïnvloeden van het gewenste gedrag, zonder de keuzevrijheid te beperken. Voorbeelden van nudging zijn smileys, 30 km stickers op containers, bomen en hagen langs de weg (tunneleffect), de rijbaan versmallen door brede fietsstroken of een dubbele midden as (voorbeeld De Liede) of andere markering op de weg die het gevoel van snelheid vergroot. Het (weinige) onderzoek laat zien dat het te verwachten effect op de snelheid in geval van een smiley tijdelijk is en/of beperkt in geval van bijvoorbeeld bomen, groen of bredere fietsstroken. Toch is het goed om nudging in te zetten en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten. In de drie kernen is het niet eenvoudig om met de inrichting de gewenste snelheid af te dwingen. In Lisserbroek (verkeersdrempels), Beinsdorp en Zwaanshoek (herinrichting Venneperweg en Bennebroekerweg) is de situatie afgelopen decennium verbeterd, maar onvoldoende. De

ideale inrichting bestaat nooit, maar verschillende factoren maken het hier lastiger. Op de Ringdijk maken niet onderheide huizen en constructie eisen aan de ringdijk verkeersdrempels niet mogelijk. Op de Bennebroekerweg door Zwaanshoek zijn de drempels weggehaald op verzoek van de bewoners omdat vrachtverkeer veel lawaai en trillingen veroorzaakt. Met beplanting en inrichtingselementen is hier wel al deels nudging toegepast. In Beinsdorp is de Venneperweg tien jaar geleden heringericht en proberen we in samenspraak met de verkeerscommissie elementen van nudging toe te voegen. Ook zijn ze zelf actief om acties op te zetten die bestuurders bewegen langzamer te rijden.

3.8 Verkenning Kruiswegcorridor



Achtergrond
Met provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en Schiphol is de afgelopen jaren een verkenning gedaan naar de noodzakelijke maatregelen om de mobiliteitsknelpunten op te kunnen lossen in het hoog dynamische gebied van de Kruiswegcorridor. Dit gebied wordt begrensd door met de klok mee; de Ringvaart, de Geniedijk, de komgrens van Hoofddorp en Schiphol. Het doel van de verkenning Kruiswegcorridor is om de huidige en toekomstige mobiliteitsknelpunten in het gebied te definiëren en vervolgens te komen tot integrale en geprioriteerde maatregelen richting 2040. Deze maatregelen dienen in samenhang bij te dragen aan het meer logisch ordenen en optimaliseren van de verkeersstromen in het gebied. Het resultaat van de studie wordt samengevat in een maatregelenagenda, de Gebiedsvisie Kruiswegcorridor 2040.

Nieuws
De afgelopen maanden is hard gewerkt aan het afronden van het eindrapport van de verkenning. In eerste instantie werd de studie ondersteund door een extern ingenieursbureau. Tussentijds is echter besloten om de samenwerking stop te zetten, omdat de kwaliteit en samenwerking onvoldoende was. De partijen hebben in gezamenlijkheid besloten om zelf de rapportage verder uit te werken. De beoogde kwaliteitsslag is hiermee behaald, echter heeft de uitwerking daarmee vertraging opgelopen. Ook de Coronacrisis heeft helaas meegespeeld in de opgelopen vertraging. Wij verwachten dat het eindrapport in het derde kwartaal van 2021 naar de raad gestuurd wordt.

4 Weg

4.1 Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg



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

De Duinpolderweg was, naast het project HOV Noordwijk – Schiphol, het resultaat van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek die Noord-Holland en Zuid-Holland in 2008 hebben uitgevoerd.

Nieuws
Op 12 maart 2021 hebben de Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer een samenwerkingsovereenkomst (SOK) getekend. Hierbij is een plan van aanpak opgeleverd voor de gecombineerde verkenning en planstudie voor de opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg. Deze SOK is met de raad gedeeld en de studie is inmiddels gestart. Hiervoor is een omgevingsmanager aangesteld die een participatie- en communicatieplan heeft opgesteld, dat is ook gedeeld. Ook is een extern ingenieursbureau ingehuurd die verantwoordelijk is voor het opleveren van de onderzoeken en (schets-)ontwerpen. De oplossingsrichtingen zullen wij met de raad delen tijdens de raadssessie in september. Wij verwachten eind dit jaar een voorkeursalternatief te hebben en begin 2022 hier een bestuurlijk besluit over te nemen. Dit voorkeursalternatief werken de drie partijen in de hierop volgende planuitwerkingsfase uit tot een definitief ontwerp.

Omdat er een ruimtelijk juridisch product gemaakt moet worden (projectbesluit) is een milieueffectrapportage (MER) onderdeel van het proces om te komen tot de opwaardering van de (Nieuwe) Bennebroekerweg. Dit proces start met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) welke door ons en de provincie Noord-Holland is vrijgegeven voor inspraak. De NRD heeft de raad onlangs ter informatie ontvangen (2021.0000928). De partij die in de volgende projectfase de rol van het bevoegd gezag invult, moet volgens de wet nu ook de definitieve NRD na inspraak vaststellen. Daarom is in overleg met de provincie Noord-Holland bepaald dat wij als gemeente deze rol op ons nemen. Dit houdt onder andere in dat wij als gemeente het projectbesluit in het kader van de omgevingswet vaststellen. Dit is logisch omdat wij eigenaar en beheerder van de weg zijn en blijven.

4.2 MIRT-Rotterpolderplein

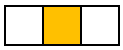


Achtergrond
Uit het MIRT Onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) kwam de ontvlechting van het Rottepolderplein naar voren als een logische maatregel in de verbetering van de autobereikbaarheid op de A9. Door het scheiden van de verschillende verkeerstromen (ontvlechten) in beide richtingen kan de doorstroming op het knooppunt naar verwachting verbeterd worden. In het bestuurlijk overleg MIRT van maart 2018 heeft dit geleid tot een besluit voor een aparte MIRT-verkenning naar de ontvlechting van het Rottepolderplein (A9). Het Rottepolderplein vormt een belangrijk onderdeel van de ‘draaischijf’ rond Amsterdam. Voor het functioneren van deze draaischijf is het noodzakelijk dat dit knooppunt een optimale doorstroming kent. In de MIRT-verkenning wordt nadrukkelijk rekening gehouden met eventuele aanknopingspunten van de grotere MIRT-programmalijn Netwerk, ringen en de stad (NRS) van het MIRT-programma SBaB (zie paragraaf 3.3).

Achtergrond
De afgelopen twee jaar is door het projectteam onder leiding van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) en Rijkswaterstaat gewerkt aan het verkennen van de knelpunten en mogelijke oplossingen. Dit is gedaan voor het gehele Rottepolderplein, zowel Rottepolderplein-noord (het verkeersplein op de kruising van de A200 en A9) en Rottepolderplein-zuid (de aansluiting van de N205/A205 op de A9). Hieruit kwamen eerder dit jaar vier mogelijke oplossingsrichtingen. Deze vier zijn getoetst aan het landelijke verkeersmodel NRM (Nederlands Regionaal Model) en het regionaal verkeersmodel van de Metropoolregio Amsterdam. Hieruit bleek dat de voertuigverliesuren (meeteenheid om de kosten van files financieel-economisch te kwantificeren) in drie van de vier oplossingsrichtingen niet substantieel verbeterd ten opzichte van de autonome situatie (niets doen). De positieve effecten voor de doorstroming zijn dus minimaal. Daarom is vervolgens gekeken met een dynamisch verkeersmodel naar wat de effecten zijn op het detailniveau van wegvakken en kruisingen. Hieruit bleek dat geen van de vier oplossingsrichtingen voldoen aan de opgaven; verbeteren van de doorstroming en het oplossen van de verkeersveiligheidsknelpunten. Ofwel verbetert de doorstroming van de A9, maar gaat dit ten koste van de doorstroming op de A200 en/of A205/N205, ofwel ontstaan er nieuwe verkeersveiligheidsrisico's op de hoofdrijbaan.

Geconcludeerd is dat binnen de scope en taakstellend budget van € 30 miljoen er geen substantiële oplossingen mogelijk zijn die zowel de doorstroming verbeteren als de verkeersveiligheidsknelpunten oplossen. Vanuit de MIRT-verkenning zal daarom de minister geadviseerd worden om de scope terug te brengen naar de oorspronkelijke vraag; het oplossen van het verkeersveiligheidsknelpunt op het verkeersplein en de doorstroming aan de oostzijde van het Rottepolderplein. Daarbij wordt ook geadviseerd om de overige punten, zoals doorstroming en mogelijke ontvlechting aan de westzijde, op te nemen in het MIRT-programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.

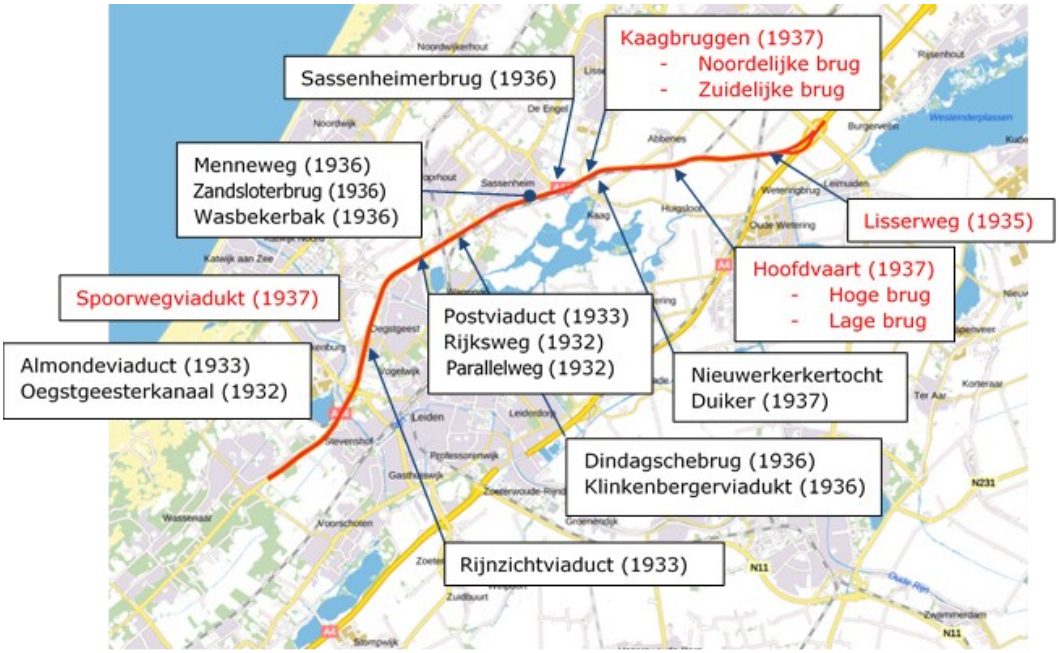
4.3 Vervanging en renovatie kunstwerken A44



Achtergrond
Rijkswaterstaat is een project gestart om de kunstwerken op de A44 te vervangen of renoveren. Het gaat om het traject tussen Oegstgeest en de A4 bij knooppunt Burgerveen. In totaal gaat het om zeventien kunstwerken, waarvan er vier in Haarlemmermeer liggen. Het project ligt in twee regio's (West-Nederland Noord en West-Nederland Zuid) en wordt daardoor door Rijkswaterstaat behandeld als een regio-overstijgend project. Rijkswaterstaat is voornemens om eind 2021 een intern tussenbesluit te nemen. In 2022 wil zij een uitvraag voor de uitvoering van het project gereed hebben voor de markt.

Nieuws
De kunstwerken dateren vrijwel allemaal uit de jaren ‘30. Rijkswaterstaat heeft de levensduur ervan geïnventariseerd. Een aantal kunstwerken zal het einde van de technische levensduur aan het eind van 2024 bereiken. Dat geldt in ieder geval voor de Kaagbruggen, het viaduct ter hoogte van de Lisserweg en de bruggen bij de Hoofdvaart. Van de overige kunstwerken wordt nog onderzocht wat het einde van de levensduur is, maar dit zal in ieder geval na 2024 zijn.

Haarlemmermeer is betrokken als stakeholder. Hierbij zoeken we nadrukkelijk de samenwerking met de partners in Zuid-Holland, zoals de gemeenten Lisse, Teylingen en de provincie Zuid-Holland. Dit project van Rijkswaterstaat heeft geen financiële gevolgen voor onze gemeente. Aandachtspunt is dat Rijkswaterstaat zich beperkt tot het sober en doelmatig vervangen of renoveren van de kunstwerken. Extra aansluitingen, langere opritten en dergelijken vallen buiten de scope van dit project. Wel zijn we met Rijkswaterstaat in gesprek om ontwikkelingen in de zuidwestkant van onze gemeente met dit vervangings- en renovatieproject niet onmogelijk te maken. Zoals de rol die de A44 heeft, of kan spelen, in de regionale bereikbaarheid tussen de Noordelijke Duin- en Bollenstreek en de MRA, maar ook het aansluiten van Lisserbroek op de A44.



Figuur 1: Overzicht van viaducten A44 (rood = einde levensduur 2024).

4.4 Westelijke ontsluiting Sugar City

Achtergrond

De Westelijke ontsluiting is de toegang vanaf de A200 naar het westelijke deel van het terrein van Amsterdam The Style Outlets, inclusief de infrastructurele aanpassingen rond het Zwetviaduct.

Nieuws

De werkzaamheden zijn voor het grootste deel opgeleverd rond 25 november 2020, voor de opening van dit winkelcentrum. De belangrijkste restpunten zijn de plaatsing van dynamische- en vaste bebording voor (parkeer)route-informatie. De plaatsing zal

afhankelijk van gesprekken met Rijkswaterstaat en de Nationale BebordingsDienst in het derde kwartaal van 2021 plaatsvinden.

4.5 Polderwegen Haarlemmerliede



Achtergrond
Een aantal polderwegen in het buitengebied tussen Haarlemmerliede, Spaarndam en Halfweg is toe aan onderhoud. Het betreft de Houtrakkerweg, Noorderweg, Inlaagpolder/Hornweg, Spaarndammerdijk, Oude Notweg en de Groeneweg. Het onderhoud of herstel van de genoemde wegen kan alleen worden uitgevoerd als dit onderling op elkaar is afgestemd. Dit heeft te maken met:

- de bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers van woningen, panden en kavels in het betrokken gebied;
- het verkeer tussen de kernen Spaarndam, Halfweg, Haarlemmerliede, Spaarnwoude en Penningsveer;
- in te stellen omleidingsroutes;
- evenementen in het recreatiegebied Spaarnwoude;
- de inzetbaarheid van de nood- en hulpdiensten.

De voormalige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft met TenneT afspraken gemaakt voor het kunnen berijden van twee transportroutes om de werkzaamheden te kunnen bereiken voor het ontmantelen van 150 kV-masten en de aanleg van 380 kV-masten. De werkzaamheden aan de Houtrakkerweg, ten noordwesten van Halfweg, de Noorderweg en de Inlaagpolder/Hornweg zijn gerealiseerd.

Nieuws
De Oude Notweg, tussen de Liedeweg (Haarlemmerliede) en de A9 ter hoogte van het Rottepolderplein, is een transportroute van TenneT. De verhardingen en de fundering zijn als gevolg van de transporten dusdanig beschadigd, dat dit wegvak snel onderhoud behoeft. Er is besloten af te zien van het verhalen van de schade op TenneT, omdat dit weinig kansrijk wordt geacht. Het herstel is in voorbereiding. Tevens wordt, in samenwerking met het Recreatieschap Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam, gekeken naar de mogelijkheden voor een fietsstraat buiten de bebouwde kom op het traject Liedeweg - station Halfweg/Zwanenburg.

4.6 Rondweg bedrijventerrein De Liede



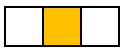
Achtergrond
Vanwege de uitbreiding van het bedrijventerrein De Liede is een nieuwe ontsluiting in de vorm van een rondweg aangelegd. De huidige Spaarnwouderweg blijft in stand, maar wordt aangesloten op de nieuwe rondweg. Bij de entree van De Liede (nabij het viaduct onder de N205) komt een nieuwe kruising.

Nieuws
Op 18 januari 2021 is de gemeente gestart met de aanleg van de nieuwe rondweg. Op 23 april 2021 is deze geopend. Op dit moment vinden er werkzaamheden plaats aan het deel van de Spaarnwouderweg tussen het viaduct en de Remweg. Dit zal tot medio juli 2021 duren. De bedrijfswoningen, de bedrijven langs de Spaarnwouderweg en de bedrijven op De Liede blijven bereikbaar. In de nieuwe situatie zal over dit deel geen doorgaand vrachtverkeer meer kunnen rijden.

In de eerste weken na de opening van de nieuwe rondweg hebben verschillende ongevallen plaatsgevonden, met name op de kruising van de Spaarnwouderweg met de Hybrideweg. Om het (doorgaande) verkeer op de Spaarnwouderweg te ontmoedigen zijn de nieuwe rondwegen in de voorrang opgenomen. Het verkeer op de Spaarnwouderweg moet daarom voorrang verlenen aan het verkeer op de Nieuwe Spaarnwouderweg en Hybrideweg. In de oude situatie was de Spaarnwouderweg de doorgaande weg. De nieuwe situatie is opnieuw bekeken en er zijn geen zaken ontdekt die afwijken van geldende normen. Het lijkt erop dat de ongevallen zijn ontstaan doordat men nog moet wennen aan de nieuwe situatie. Om de nieuwe situatie beter te benadrukken zijn de volgende aanvullende maatregelen getroffen:

- De gele borden waarop stond “Let op! Verkeerssituatie gewijzigd”, zijn vervangen door grotere gele borden. Daarbij is ook het woord ‘verkeerssituatie’ vervangen door het woord ‘voorrangssituatie’;
- Het aanbrengen van een fluorescerende achtergrond bij de borden “voorrang verlenen”. De borden zijn aan beide zijden van de weg geplaatst. Daarnaast is op vijftig meter vóór het kruispunt ook nog extra aan beide zijden van de weg eenzelfde bord als vooraankondiging geplaatst;
- Voor extra attentie zijn zogenaamde voorwaarschuwingsdriehoeken (markering) op de rijbaan van de Spaarnwouderweg aangebracht;
- Het vervangen van de borden “voorrangsweg” door de borden “voorrangskruising” op de Hybrideweg en de Nieuwe Spaarnwouderweg. De nieuwe borden "voorrangskruising” worden op grotere afstand van het kruispunt geplaatst, waarmee de attentie op het kruispunt al eerder wordt aangegeven.

4.7 Overdracht N520



Achtergrond
Hoofdweg oostzijde: de overdracht van de provinciale weg N520 aan gemeente naast het plangebied Lincolnpark is van belang voor de aansluiting tussen de gebieden in de Parken met langzaam verkeer verbindingen over de Hoofdvaart en voor de leefkwaliteit waaronder akoestische belemmeringen en de ontsluiting van Lincolnpark op de Hoofdweg oostzijde.

Nieuws
De staat van de weg wordt geïnventariseerd. Na deze inventarisatie worden nadere afspraken gemaakt over de overdracht. Vooruitlopend op de overdracht van eigendom en beheer van het deel van de N520 naast Lincolnpark, wordt in overleg met de provincie verkend of een kombesluit kan worden genomen waardoor de gewenste effecten al eerder bereikt kunnen worden. Dit is een collegebesluit waarbij de grens van de bebouwde kom wordt aangepast.

5 Openbaar vervoer

5.1 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 Vervoerregio Amsterdam en Rijkswaterstaat opgezet. De gemeente Haarlemmermeer leidt het projectmanagement namens de regionale partners. Het project bestaat uit vervanging van de Ringvaartbrug bij de Oude Haagseweg, een vrij-liggende busbaan op talud, een nieuw busviaduct over de A9 en een fietsonderdoorgang bij het Golfterrein.

De nieuw aan te leggen snelfietspaden langs de busbaan sluiten aan op de nieuw te maken fietsroute naar Badhoevedorp via knooppunt A4/A9. De nieuwe brug over de Ringvaart is alleen bestemd voor busverkeer en hulpdiensten. Het Golfterrein is na oplevering bereikbaar via het huidige viaduct over de A9.

Nieuws
Na afronding van de aanbesteding voor de uitwerking van het Schetsontwerp in april 2020, is intussen het Definitief Ontwerp (DO) afgerond. Op dit moment zijn, op basis van de afspraken uit 2019, gesprekken gaande over de kostenverdeling en bijdragen van de stakeholders. Daarnaast moeten er nog afspraken gemaakt worden over, tijdens de planvorming aangevulde noodzakelijke, procesonderdelen. Zodra hierover overeenstemming is bereikt, worden het DO en de realisatieovereenkomst voor definitieve vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden, gevolgd door de aanbesteding voor uitvoering. De verwachting is dat de uitvoering van dit project uiterlijk begin 2023 start.

5.2 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 Schipholring compleet te maken en daarmee de bereikbaarheid van Schiphol-Rijk en Oude Meer te verbeteren. Daarnaast worden ook de doorstroming, snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer tussen Schiphol Oost en knooppunt Schiphol Zuid geoptimaliseerd. Tegelijkertijd wordt ook de doorstroming voor het overige verkeer in Schiphol-Rijk en Oude Meer verbeterd. De drie deelnemende partijen zijn de Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer.

Nieuws
De planvorming is intussen opgestart onder leiding van de Provincie Noord Holland.

5.3 HOV Aalsmeer – Schiphol-Zuid (HOVASZ)



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

Nieuws
De fietsonderdoorgang onder de Aalsmeerderbrug is in gebruik. Oplevering van het totale project is in de loop van 2021 voorzien.

Het (brom)fietspad langs de Pudongweg loopt nu nog dood totdat de provincie het kruispunt van de Pudongweg met de Kruisweg heeft uitgevoerd.
Zo spoedig mogelijk gaan wij na welke bebording geplaatst moet worden zodat fietsers hierover adequaat worden geïnformeerd en worden omgeleid.

5.4 HOV Noordwijk – Schiphol



Achtergrond
Op 30 september 2020 is de raad door ons geïnformeerd (2582548) over het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland over het vaststellen van een voorkeurstracé voor de HOV verbinding Noordwijk - Schiphol. Hiermee markeerde de provincie Noord-Holland de start voor de verdere uitwerking van dit tracé. Uitwerking gebeurt in overleg met de omgeving en de driehoek Lisserbroek, waarin vertegenwoordigers van de inwoners, projectontwikkelaars en gemeente samenwerken.

Nieuws
Eerder is melding gemaakt van een vervoerwaarde studie naar HOV door Nieuw Vennep West en langs de zuidrand van Hoofddorp. Hiervoor is door de provincie Noord-Holland,

samen met de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten, opdracht verleend aan een extern bureau. De eerste resultaten geven aan dat dit een kansrijke verbinding is.

5.5 HOV Haarlem – Schiphol – Amsterdam



Achtergrond

In het Regionaal Toekomstbeeld OV 2040 (RTOV 2040) is de verbinding Haarlem – Schiphol – Amsterdam als corridor aangemerkt om nader te onderzoeken om het openbaar vervoer ook in de toekomst op peil te houden. De verwachting uit het RTOV 2040 is dat het aantal reizigers zodanig toeneemt, dan op onderdelen mogelijk een schaalsprong nodig is. Er is een verdiepend onderzoek nodig om de problematiek scherper in kaart te brengen, en vervolgens voorstellen te doen voor concrete maatregelen. Hiertoe hebben de provincie Noord-Holland (trekker), gemeenten Amsterdam en Haarlem en de Vervoerregio Amsterdam een verkenningenstudie opgestart. De studie wordt ondersteund door een verkeerskundig bureau en een begeleidingsgroep met diverse partners, waaronder het Rijk en de gemeente Haarlemmermeer. De studie is opgeknipt in de volgende drie fases:

1. Probleemanalyse;
2. Ontwikkelrichtingen;
3. Maatregelen.

Nieuws

De probleemanalyse is recentelijk afgerond. Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste resultaten:

- er is sprake van aanzienlijke groei en potentie voor OV-gebruik richting 2040. De hiermee gepaard gaande knelpunten worden in verschillende gebieden zichtbaar in de periode 2030-2040;
- de reistijd van het OV ten opzichte van de auto is weinig concurrerend. Om de potentie voor OV-gebruik te benutten dient de (auto)mobilist te worden verleid met snelle en rechtstreekse HOV-verbindingen;
- specifiek op de as Haarlem – Schiphol – Amsterdam is richting 2040 de capaciteit voor reizigersgroei onvoldoende, zowel qua infrastructuur als materieel, die niet kan worden opgelost door de frequentie te verhogen;
- het ontbreekt aan een directe verbinding tussen Haarlem en de binnenstad van de Amsterdam (m.n. Oud-Zuid, Museumbuurt, Rivierenbuurt), waar een sterke relatie op is geconstateerd;
- bijzondere aandachtspunten voor het vervolg zijn de aanlanding bij de binnensteden van Haarlem (OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid) en Amsterdam (Zuidas), alsmede ook de aantakking op de doorgetrokken Noord/Zuidlijn en de rol van OV-knooppunt Schiphol-Noord.

5.6 Adviesaanvraag NS-dienstregeling 2022



Achtergrond
De NS heeft de adviesaanvraag Dienstregeling 2022 gepubliceerd. Hierin staan de voorstellen over lijnvoering en frequenties in het eerstvolgende dienstregelingsjaar. Alle voorstellen zijn gedaan op basis van reizigersaantallen in de periode vóór de Coronacrisis.

Het betreft voornamelijk de verhoging van het aantal treinen op werkdagen, per uur, op de belangrijkste corridors. Zo wordt het aantal Intercity's op de trajecten Schiphol-Utrecht-Arnhem en Schiphol-Leiden-Den Haag-Rotterdam op werkdagen verhoogd: van vier naar zes keer per uur. Op enkele verbindingen wordt het aanbod, gelet op de reizigersvraag, aangepast. Zo wil de NS op het traject Hoofddorp – Nieuw-Vennep – Leiden de frequentie op weekenddagen verlagen: van vier naar twee sprinters per uur. Dit omdat in de helft van het aantal treinen het aantal reizigers per rit substantieel laag is (minder dan 50).

Tegelijkertijd heeft een landelijke wijziging in de dienstregeling gevolgen voor de evenwichtige verdeling over het uur op de tijdstippen waarop de Sprinters kunnen rijden. Voor Nieuw-Vennep betekent dit dat in beide richtingen (Schiphol en Leiden) in het weekend slechts twee Sprinters per uur rijden. Op werkdagen overdag blijft de frequente van Nieuw-Vennep vier keer per uur in beide richtingen. In de afgelopen vijf jaar is het aantal in- en uitstappers op station Nieuw-Vennep op een gemiddelde werkdag gegroeid met circa 7% per jaar, dit is aanzienlijk meer dan de landelijke reizigersgroei van gemiddeld 2,7% per jaar.

Wij hebben een negatief advies uitgebracht aan de NS over het verminderen van het aantal treinen in het weekend tussen Hoofddorp – Nieuw-Vennep – Leiden.

Nieuws
De NS heeft ons negatief advies niet gehonoreerd. Zij motiveren hun keuze als volgt: de landelijke wijziging van de dienstregeling heeft een negatieve uitwerking op de tijdligging (een evenwichtige verdeling over het uur) van de Sprinters tussen Leiden en Schiphol en op de frequentie in het weekend. Bij iedere dienstregelingswijziging kijkt NS naar optimalisaties in het netwerk. Voor NS is de ligging van treinen erg belangrijk voor een goed treinaanbod en spreiding van reizigers. Op dit traject wordt de ligging van de Sprinters logistiek bepaald door de tienminuten-Intercity tussen Schiphol en Leiden. In het weekend verslechtert de tijdligging hierdoor, waarbij naar een interval van vijf minuten en vervolgens 25 minuten een Sprinter zou moeten worden uitgeweken. Bij een slechte verdeling van Sprinters over het uur zal de vervoersvraag verminderen. Hierdoor biedt een derde en vierde Sprinter in het weekend geen meerwaarde voor de reiziger, waardoor NS deze in het weekend niet meer rijdt. NS blijft zoeken naar mogelijkheden op de tijdligging van Sprinters in toekomstige dienstregelingsstructuren te verbeteren en blijft de reizigersaantallen monitoren om tijdig hierop in te spelen.

6 Verkeersveiligheid

6.1 Ringdijkbeleid



Achtergrond
In 2016 en 2017 heeft de gemeente alle dorpen aan de Ringvaart bezocht. Samen met bewoners is gesproken over wat er verbeterd zou kunnen worden. Dijkbewoners, bedrijven aan de dijk en dorpsraden hebben hun ideeën gedeeld tijdens de tafelgesprekken op een van de 15 bijeenkomsten. De thema's verkeer, leefbaarheid, water, groen en recreatie stonden centraal.
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 de Haarlemmermeer.

Nieuws
In het tweede kwartaal van 2021 gaan we de Huigsloterdijk (westzijde) van de Alkemadelaan in Weteringbrug afsluiten. Hiermee bereiken we dat de ringdijk minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand auto- en vrachtverkeer en het veiliger en leefbaarder wordt op de dijk.

In 2021 leggen we eveneens fietsstraten aan in Huigsloot en Nieuwebrug. Ook in Buitenkaag komt een fietsstraat en draagt de inrichting bij aan een leefbaar en vitaal Buitenkaag, het doel van de Ruimtelijke Visie Buitenkaag 2040.

In het vragenuurtje van 17 juni is gevraagd naar de verkeersveiligheid op de Zwanenburgerdijk. De snelheid op de Zwanenburgerdijk ligt aan de hoge kant. Buiten de kom is het een 60 km/uur weg, binnen de kom zijn we voornemens dit jaar nog een knip aan te leggen gevolgd door gedeeltelijke inrichting als fietsstraat. Dus binnen de kom wordt het rustiger. Buiten de kom richting De Liede zijn nog geen concrete plannen, wel verkennen we een extra knip tussen De Liede en het dorp Nieuwebrug, waardoor het doorgaande verkeer geweerd zal worden. Hier is echter nog niet over besloten.

Met het Ringdijk beleid is gekozen om de belangrijkste voorstellen voor een aantrekkelijker, leefbaarder en (verkeers-)veiliger Ringdijk uit te voeren. Voorafgaand aan het opstellen van het beleid zijn ook andere maatregelen en locaties aan bod geweest.

Het lijkt erop dat we in de tweede helft van het jaar een evaluatie kunnen uitvoeren van de maatregelen op de Ringdijk. Daaruit zullen ook de plekken naar voren komen waar de situatie nog niet voldoet aan onze eisen. Het is namelijk goed mogelijk dat de delen tussen

de doorgevoerde maatregelen ook profiteren van de maatregelen. Of dit het geval is zal uit de evaluatie moeten blijken.

6.2 Sloterbrug



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

Nieuws
In de voortgangsrapportage mobiliteit van oktober 2020 (X.2020.05140) en februari 2021 (X.2021.01395) hebben wij de raad gemeld dat de gemeente Amsterdam de plannen voor Sloterbrug in relatie tot het op te stellen Mobiliteitsplan Nieuw-West wilde beschouwen en hiervoor extra tijd nodig had. De gemeente Amsterdam heeft inmiddels aangegeven dat de Sloterbrug als los project door kan gaan, los van de andere ontwikkelingen binnen het stadsdeel Nieuw-West. Zodoende kunnen we de Nota van Uitgangspunten Sloterbrug, inclusief onze reactie op de zienswijzen, naar verwachting in het derde kwartaal van dit jaar aan beide gemeenteraden aanbieden. De verwachting is nu dat de uitvoering aan de nieuwe brug start in het vierde kwartaal van 2024. Een jaar later is vervolgens de oplevering.

6.3 Herinrichting Fanny Blankers-Koenlaan in Hoofddorp



Achtergrond
Op 6 december 2018 is de raad akkoord gegaan met de herinrichting van de Fanny Blankers-Koenlaan (2018.0063709). In het voortraject van de totstandkoming van de herinrichting is actief geparticipeerd in een klankbordgroep, met een vertegenwoordiging van verschillende partijen en met inwoners. De Vervoerregio Amsterdam (VRA) is betrokken bij het project en heeft in het kader van verkeersveiligheid en fietsbereikbaarheid een subsidie van € 567.500 verstrekt, op basis van de huidige projectraming en als gevolg van de gunstige aanbesteding.

Nieuws
De werkzaamheden zijn in december 2020 afgerond en de weg is medio december opengesteld voor gebruik. De digitale opening heeft in februari 2021 plaatsgevonden. (zie hiervoor https://www.youtube.com/watch?v=IF03dlsCyxs&feature=youtu.be). De

feestelijke opening wordt afhankelijk van het verloop van de Coronacrisis in een later stadium gepland.

In samenwerking met de klankbordgroep en de Vervoersregio Amsterdam hebben wij de evaluatie van de herinrichting, de (beleving van) verkeersveiligheid, de (beleving van) leefbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte voorbereid. Bij de evaluatie wordt ook de verkeerssituatie op nieuwe rotonde betrokken. Hier fietsen de scholieren tegen de richting in om de kortste weg te kiezen. Dit levert gevaarlijke situaties op voor voetgangers. De evaluatie staat in samenspraak met de klankbordgroep na de zomer gepland. Wij verwachten dat er dan voor het verkeer een meer representatieve situatie is ontstaan.

6.4 Knelpunten aanpak



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

Nieuws
Met het oog op verkeersveiligheid is van de circa 400 verkeersknelpunten een top elf bepaald. Deze worden in de eerste helft en de tweede helft van 2021 uitgevoerd.

Een volgend cluster van vijftien knelpunten is inmiddels bepaald. Deze worden momenteel verkeerskundig uitgewerkt en naar verwachting in 2022 aangepakt.
De geïnventariseerde knelpunten en hun aanpak worden in de wijk- en dorpsraden besproken.

Badhoevedorp	– Pa Verkuijllaan
Hoofddorp	– Boslaan-Kruisweg
	– Florence Nightingalestraat-Hoofdweg Westzijde
	– Acropolis-fietspad
	– Waddenweg-Leenderbos rotonde
	– Broekermeerstraat-JC Beetslaan
	– Kruisweg ten oosten van het centrum
	– Nieuweweg- Burgemeester Pabstlaan
	– Paxlaan ter hoogte van scholen
	– Frankenburgsingel bij houten brug
	– Haya van Somerensingel-Aletta Jacobsdreef
Schiphol-Rijk	– Molenweg
Abbenes	– Hoofdweg-A44
Leimuiderbrug	– Weteringweg ter hoogte van Leimuiderweg

Naast deze geïnventariseerde knelpunten geeft de Fietsersbond aan dat er een onduidelijke verkeerslichtsituatie is op de fietsoversteek nabij de kruising van de Zuidtak

Zuidtangent (richting Nieuw-Vennep) en de NORON-busbaan in Toolenburg. Het gaat hier om de fietsoversteek parallel aan de Zuidtak Zuidtangent bij de kruising Aletta Jacobsdreef-Markenburg-Manenburgdreef. Door onduidelijkheid van de situatie rijden veel fietsers door rood. De verkeerregelinstallatie staat voor 2023 op de planning om geheel vervangen te worden. Tot die tijd zullen geen grote investeringen gedaan worden. Voor de korte termijn zien we wel mogelijkheden om de verkeerslichten beter zichtbaar te maken door het plaatsen van achtergrondschilden en ook om de onderlichten te vervangen. Ook zijn de stopstrepen inmiddels verplaatst na een schouw ter plaatse.

3.1.6 Scooters op trottoir IJweg



Achtergrond
Op de IJweg tussen Leenderbos en de Bennebroekerweg, in de volksmond beter bekend onder de drempel/hobbelweg zijn er klachten van brommers/scooters die het trottoir gebruiken om niet over de drempels te hoeven rijden.

Er staan op dit deel op een aantal (strategische) locaties fietssluizen echter door de vele doorsteken en uitritten op de IJweg zijn er legio locaties waar de brommer/scooter het trottoir op kan of juist kan verlaten.

Nieuws
Het is niet gewenst om het aantal sluizen op het trottoir uit te breiden. Dit is een drukke wandelroute, zeker op mooie dagen richting de recreatieplas. Ook mensen met kinderwagens en mindervaliden maken veelvuldig gebruik van de route. Sluizen op het voetpad vormen voor hen echt een hindernis.
Daarnaast is elke sluis een obstakel waar bijvoorbeeld de maaimachine niet langs kan om de bermen te maaien (en handmatig moet bijmaaien), maar het brengt ook onkruid rond de staanders met zich mee wat handmatig verwijderd moet worden.

6.5 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
Recent zijn de volgende aanpassingen gedaan:

- Om hoge snelheden op de Bennebroekerweg ter hoogte van de oversteek Hof van Pampus tegen te gaan, brengen we extra wegmarkering en bebording aan. Daarmee wordt het gemotoriseerd verkeer extra geattendeerd op de oversteek voor voetgangers en fietsers en de komgrens.
- Bij de fietsbrug over de Hoofdvaart, in het verlengde van het Burgemeester van Stamplein in Hoofddorp, hebben we de fietspaaltjes ingeleid met wegmarkering

zodat deze beter opvallen. Dit op verzoek van de Fietsersbond en ter voorkoming van fietsongevallen.

- Bij de R-net haltes Overbos-Noord en Bornholm in Hoofddorp hebben we het fietspad duidelijk onderscheiden van de fietsenstalling, door aan weerszijden van het fietspad witte kantmarkering aan te brengen. Daarnaast is bij de halte Bornholm ook middenasmarkering op het fietspad aangebracht. Dit eveneens op verzoek van de Fietsersbond ten behoeve van herkenning van het fietspad dat hier de fietsenstalling doorsnijdt.
- 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 voorbereid om in 2021 te worden uitgevoerd.

Badhoevedorp	–	Jan van Gentstraat (vervangen bestrating), aanbrengen inritconstructie
	–	Edisonstraat (vervangen bestrating), verbeteren fietspad
Abbenes	–	Maria Margaretalaan (vervangen bestrating), vervangen verhardingen
Halfweg	–	Zijkanaal F West (vervangen asfalt), 30 km inrichting
Hoofddorp	–	Van den Berghlaan (vervangen bestrating), aanbrengen parkeervakindeling
	–	Blankenstraat/Verisstraat, 30 km inrichting
	–	Hoofdweg, fietsstraat
	–	Oosterdreef (parkeerterrein, verbeteren voorrangsregeling
Lijnden	–	Hoofdweg Oost , 30 km inrichting
Rijsenhout	–	Aalsmeerderweg, diverse maatregelen Duurzaam Veilig
Cruquius	–	Oude Kruisweg, 30 km inrichting

7 Parkeren

7.1 Voortgang kleine parkeermaatregelen



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

Nieuws
Parkeerschijfzones (blauwe zones)
Op de Haarlemmerstraatweg (Halfweg) ter hoogte van (onder andere) Bogota is overlast door busjes en personenauto's van koeriersbedrijven gemeld. Naast gebrek aan parkeerplaatsen, levert dit ook verkeersgevaar en hinder door zwerfafval op. Daarom is een blauwe zone in voorbereiding.
De uitbreiding van de blauwe zone rond Skagerhof is in tweeën geknipt. Het definitieve besluit voor de blauwe zone in Bandholm is gepubliceerd. Hiertegen kan bewaar worden

gemaakt. De participatie voor winkelcentrum Skagerhof is inmiddels afgerond. Het voorgenomen besluit is in juni 2021 gepubliceerd.

7.2 Parkeren Van Lent



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

Nieuws
Er zijn diverse gesprekken gevoerd tussen de gemeente, Van Lent, glastuinbouwondernemers in het gebied en de dorpsraad Kaag-Buitenkaag. In de op 2 februari 2021 vastgestelde concept visie Buitenkaag hebben wij een locatie opgenomen voor een permanent parkeerterrein op de gronden van een glastuinbouwer in het glastuinbouwgebied. Hiervoor is inmiddels een private overeenkomst tot stand gekomen tussen van Lent en de heer Spaargaren. In juni/juli 2021 wordt de vergunningsaanvraag voor dit parkeerterrein verwacht.

Indien de vergunning niet kan worden verleend, is een tijdelijk parkeerterrein achter de Lisserdijk (achter nummer veertien) voor maximaal vijf jaar beschikbaar.

Naast het tijdelijke of permanente parkeerterrein hebben wij besloten om een blauwe zone in te stellen voor Buitenkaag. De inzet van de blauwe zone maakt dat de werknemers van Van Lent niet meer in de openbare ruimte kunnen parkeren. Hiermee wordt de parkeeroverlast in Buitenkaag sterk verminderd. Het verkeersbesluit voor het instellen van de parkeerschijfzone in Buitenkaag is gepubliceerd. Hier is bezwaar tegen gemaakt. De raad wordt op de hoogte gehouden van de voortgang.

7.3 Parkeren station Halfweg



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

Nieuws
In de nabijheid van het station willen wij ook betaald parkeren invoeren op het P&R-terrein. Na het zomerreces volgt hierover besluitvorming door de raad. Naar verwachting kan hier in de eerste helft van 2022 betaald parkeren worden ingesteld. Aan de hand van een effectmeting betaald parkeren bepalen wij vervolgens de benodigde uitbreiding van het P&R.

7.4 Vrachtwagenparkeren bedrijventerrein Oude Meer



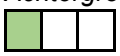
Achtergrond
De ondernemers op het bedrijventerrein Oude Meer ondervinden hinder van lang parkerende vrachtwagens. Zij verwachten dat die hinder op termijn groter wordt. Door het deels buiten gebruik stellen van de Fokkerweg in verband met het HOV, verdwijnen daar parkeerplaatsen. De meeste bedrijven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

Nieuws
Het verkeersbesluit is genomen. We verwachten besluitvorming over het benodigde aanwijzingsbesluit in de tweede helft van 2021. De maatregelen betreffen het invoeren van betaald parkeren en een parkeerverbod buiten de vakken. Alleen parkeren voor vrachtwagens wordt toegestaan, met uitzondering van de Boeingavenue (daar mogen wel personenauto's parkeren). De uitvoering van de maatregelen is voorzien in het derde kwartaal van 2021.

8 Smart Mobility

8.1 Smart City

Achtergrond



Smart City Haarlemmermeer is een programma dat wordt ontwikkeld in samenwerking met Amsterdam Smart City (ASC, https://amsterdamsmartcity.com/). Daarbij is ervoor gekozen om slimme oplossingen te integreren bij het aanpakken van bestaande problemen van Haarlemmermeer. ASC wordt dus gebruikt als (bron van) oplossing(en), er worden niet separaat vanuit ASC nieuwe projecten geïnitieerd.

De samenwerking met Amsterdam Smart City betreft 4 transitiepaden waarin de metropool zich ontwikkelt:
- Mobiliteit
- De digitale stad
- Energie
- De circulaire stad

Nieuws
Wij kiezen bij de implementatie van Smart City voor samenwerking in de regio met andere gemeenten in het platform Amsterdam Smart City. Sinds 2020 met als nieuwe leden Havas Lemz, Almere en BTG-transport.

De impact van het programma groeit. Projecten als Haarlemmermeer van Gas af en Innovatieagenda Klimaatneutraal maken al veel gebruik van het programma. Met de bezuinigingsvoorstellen om minder parkeerplekken te faciliteren in het centrumgebied van Hoofddorp worden slimme oplossingen om inwoners en bezoekers zo snel mogelijk naar een beschikbare parkeerplaats te krijgen, ook belangrijker, en veel van deze technologie en ervaring kunnen wij nu kopiëren van Amsterdam Smart City. Sommige ontwikkelingen in Amsterdam, zoals Digitale Perimeter#Catalyst (een digitale veiligheidsgordel rondom de Amsterdam Arena) en Communication Alliance for a Circular Region (een ontwikkelforum dat voor de hele Metropoolregio Amsterdam (MRA) enerzijds circulariteit stimuleert, maar anderzijds ook de MRA internationaal profileert als vestigingsklimaat voor circulaire bedrijven) worden nu ook buiten zichtbaar.

Voor het komende jaar zetten wij onze samenwerking met de MRA op dit onderwerp voort, zeker gelet op het feit dat wij steeds slimmer om zullen moeten gaan met onze steeds meer schaarse ruimte.

8.2 Smart Parking



Achtergrond
Het eenvoudig vinden van vrije parkeerplaatsen draagt bij aan een prettig bezoek aan Hoofddorp. Dat geldt voor bewoners, winkelend publiek en werknemers. Daarnaast zijn ook aspecten als verkeersveiligheid, doorstroming en luchtkwaliteit hierbij gebaat. Samen met het bedrijf ‘Spotten’ doen we een proef, waarbij een combinatie wordt gemaakt van bestaande data en de gegevens die worden geleverd door sensoren in parkeervakken. Het doel is deze beschikbaar te stellen voor apps van marktpartijen. Een bijkomend voordeel is het beschikbaar komen van detailinformatie over parkeergedrag. Een tweede pilot is handhaving van een parkeerschijfzone (blauwe zone) bij het Spaarneziekenhuis in Hoofddorp. Deze maakt gebruik van dezelfde techniek.

Nieuws
De proef Smart Parking in Hoofddorp Centrum is technisch goed verlopen. Het gebruik bleef echter sterk achter bij de streefaantallen. Niet alleen viel het aantal gebruikers tegen, zij hebben de app na de eerste keer niet meer gebruikt. De conclusie van partner Spotten, mede gebaseerd op feedback van de gebruikers, is dat de parkeerdruk in Hoofdorp niet hoog genoeg is om van zo’n app een succes te maken. Parkeerders vinden hun parkeerplek zelf, op het oog. De proef is beëindigd.

De evaluatie van de tweede proef met handhaving in de blauwe zone met behulp van sensoren volgt rond de zomer van 2021.

8.3 GoinGDutch



Achtergrond
Net als Groot Schiphol Bereikbaar is de “Integrale Fietsaanpak Schiphol” onderdeel van het pakket Duurzame en Slimme Mobiliteit van het Rijk. Doel van deze aanpak is om de fiets een grotere rol te laten spelen in de duurzaam bereikbaarheid van het Schiphol-gebied. In de ‘integrale fietsaanpak’ worden maatregelen getroffen om de fysieke fietsinfrastructuur maximaal te gebruiken. Met digitale toepassingen zoals een 'slim' fietspad en snelheidsadaptatie wordt de fietsroute aantrekkelijker en wordt het fietsgebruik verder gestimuleerd. Dit programma wordt uitgevoerd door goinGDutch, een samenwerking tussen BAM Infra, Schiphol, Microsoft en OrangeNXT.

Nieuws
Daarnaast is goinGDutch gestart met Area30. Dit is een digitale oplossing, waarmee snelheden binnen een gebied kunnen worden begrensd. In eerste instantie voor (elektrische) fietsen en in een later stadium mogelijk ook voor wegvoertuigen, wanneer Intelligente Snelheidsassistentie wordt ingevoerd.

Met goinGDutch, de Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is de afgelopen maanden gewerkt aan een platform voor Area30. Ook wordt gezocht naar mogelijke proeflocaties in de Vervoerregio Amsterdam waar verkeersveiligheid en (hoge) snelheid een probleem lijkt te zijn. Daarbij wordt door goinGDutch ook nadrukkelijk gekeken naar mogelijkheden in Haarlemmermeer. Wij hopen de raad in de volgende voortgangsrapportage meer te kunnen vertellen.

8.4 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 turbine is inmiddels geplaatst. Bij de aansluiting bleek dat het vermogen van de hoofdzekering te laag is voor de energie die de windturbine opwekt. Wij hebben een wijziging aangevraagd bij Liander. Deze is gepland rond de eerste week van juli 2021.

8.5 “Fake” drukknop bij verkeerslichten



Achtergrond
In de media zijn berichten geweest over “fake” drukknoppen bij verkeerslichten. Ook in de gemeenteraad (17-6-2021) zijn hier vragen over geweest.

Nieuws
Veel voetgangers- en fietserslichten werken met videodetectie of detectielussen. De detectielus bij de stopstreep treedt in werking wanneer de weggebruiker hier 2,5 seconden op staat. Langzaam verkeer heeft vaak de neiging om zich niet op te stellen vlak voor de stopstreep bij afwezigheid van een drukknop. Hierdoor gaat het licht niet op groen.
Een fake drukknop zorgt ervoor dat de weggebruiker op de juiste plek blijft wachten.

In onze gemeente hebben wij voor fietsers overwegend een combinatie van een drukknop en detectielus. Na een druk op de knop wordt gelijk een aanvraag voor groen ingezet. Drukt men niet op de knop, dan zorgt de detectielust na 2,5 seconden voor een aanvraag.
De installatie monitort gelijktijdig of de fietser op het groene licht blijft wachten, zodat het overige verkeer niet onnodig hoeft te wachten indien de fietser door rood is gereden. Voetgangers dienen altijd een drukknop in te drukken. Ook bij deze aanvraag zorgt een detector voor de monitoring of de voetganger op het groene licht blijft wachten. Van de 74 verkeersregelinstallaties is slechts één installatie met een fake drukknop uitgerust om ervoor te zorgen dat fietsers op de juiste plek staan (Hoofdwegen / Burgemeester Pabstlaan, richting Hoofdweg Westzijde komende vanaf hotel De Beurs). Zodra deze installatie wordt vervangen, komt ook hier een gecombineerde drukknop/detectielus.

9 Duurzame Mobiliteit

9.1 Stikstof



Achtergrond
Na de uitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 kan het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer worden gebruikt als basis voor stikstof uitstotende activiteiten. In Nederland daalt te veel stikstof neer op Natura 2000-gebieden. Naast de landbouw en de industrie is het verkeer een belangrijke bron van stikstof, om precies te zijn van stikstofoxiden.

Nieuws
Aan de ene kant is het verkeer dus onderdeel van het stikstofprobleem. Aan de andere kant ondervindt het verkeer ook de gevolgen van de PAS-uitspraak. Ook bij de aanleg van nieuwe infrastructuur moet immers aangetoond worden dat dit geen negatieve gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden. Waar voor woningbouw volop gezocht wordt naar (juridische) instrumenten, zijn die voor wegenbouw minder voorhanden. De zogenoemde ViA15-uitspraak (20 januari 2021) heeft voor verdere verwarring gezorgd. De Raad van State heeft in een tussenuitspraak geoordeeld dat het niet zeker is of het afkappen van uitstoot van wegverkeer na vijf kilometer van de weg wel leidt tot een goede stikstofberekening. Dit afkappen is echter het gevolg van het verplichte gebruik van AERIUS. Momenteel vereist de provincie Noord-Holland aanvullende berekeningen om aan te tonen dat er geen uitstoot op meer dan vijf kilometer plaatsvindt. Ook voor de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg zal daar, bij het opstellen van de MER,

rekening mee moeten worden gehouden. Als uitstoot op meer dan 5 kilometer niet uitgesloten kan worden, dan kan er geen vergunning voor de Wet natuurbescherming verleend worden.

Per 1 juli 2021 treedt de Wet Stikstofreductie en Natuurverbetering in werking. In een daarna aan te nemen Algemene Maatregel van Bestuur wordt het aanleggen van wegen overigens niet meer vergunningplichtig voor de stikstofuitstoot. Het gaat dan alleen nog om het gebruik van de weg en de daarbij behorende stikstofuitstoot.

Mobiliteit waaraan geen fossiele brandstoffen te pas komen helpt het stikstofprobleem te verminderen. Bovendien is dit natuurlijk ook goed tegen de klimaatverandering. Dergelijke maatregelen komen terug in het Regionaal Mobiliteitsplan (zie paragraaf 3.4) en de Zero Emissie Zone Schiphol (zie paragraaf 9.3).

9.2 Slim laadplein



Achtergrond
Het gebruik van elektrische voertuigen groeit snel. Hierdoor moet ook de laadinfrastructuur in Nederland opschalen. Het elektriciteitsnet kan een volledige vervanging van het wagenpark aan, mits we niet allemaal tegelijk inpluggen. Slim laden zorgt ervoor dat het opladen meer gebalanceerd verloopt. Een grote batterij zal ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast. Daarnaast onderzoeken we in deze pilot ook de toepassing van een slim systeem dat zorgt voor het toewijzen van de parkeerplaatsen. Op een groter aantal parkeervakken met laadinfrastructuur wordt een minimum aantal laadplekken gereserveerd. Reguliere brandstofauto's kunnen zo in principe overal parkeren maar van de acht plekken met laadfaciliteiten blijven altijd twee variërende plekken gereserveerd voor elektrische auto's. De pilot kent een aantal onderzoeksdoelen:

- de werking van het te nemen verkeersbesluit;
- nalevingsgedrag van de brandstofauto's;
- belasting van het elektriciteitsnet en laadoptimalisatie.

Op basis van een door NMCX ingediend voorstel, is voor deze pilot subsidie verkregen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat via het NKL (Nationaal Kenniscentrum Laadinfrastructuur). De projectlocatie betreft het Diktromplein te Hoofddorp.

Met SlimLaden B.V. Zijn wij een tienjarige concessieovereenkomst aangegaan voor het op eigen risico ontwikkelen, plaatsen, in stand houden en beheren van de installatie. De subsidie periode voor deze proef is twee jaar. Gedurende de eerste twee jaar worden proeven uitgevoerd op het gebied van handhaafbaarheid, het parkeergedrag en wordt de installatie verder verbeterd.

Nieuws
Inmiddels is de installatie in bedrijf en functioneert naar behoren. Om het gedrag van parkerende bezoekers en de duidelijkheid van de aanduiding te kunnen monitoren, wordt voorlopig niet gewerkt met een verkeersbesluit en worden parkeerders alleen aangesproken als zij verkeerd geparkeerd staan. Ter verduidelijking van de werking van de

installatie is op het terrein van de kerk een bord geplaatst met een korte uitleg van de installatie. Uiteindelijk kan dit product, indien succesvol, verder worden uitgebreid.

De handhavers zijn erg betrokken en helpen bij het uitleggen van de werking van het systeem. We ontvangen regelmatig mensen op het plein die geïnteresseerd zijn in deze parkeeroplossing., op heel veel plekken in de openbare ruimte speelt dezelfde problematiek. Hoe realiseer je snel, zoveel mogelijk laadpalen zonder direct deze plekken exclusief te maken. Bij het opschalen van het aantal elektrische auto's wordt de behoefte aan dit parkeersysteem uiteindelijk wel minder (5-8 jaar is de schatting).

Bewoners vragen we om zoveel mogelijk op andere plekken te gaan staan. Dit wordt goed gerespecteerd en de initiatiefnemers zijn hierover regelmatig in contact met bewoners. Omwonenden ervoeren al een parkeertekort en met deze oplossing worden maar twee plekken "weggenomen".

Andere gemeenten tonen interesse in deze oplossing.

9.3 ZE-zone Schiphol



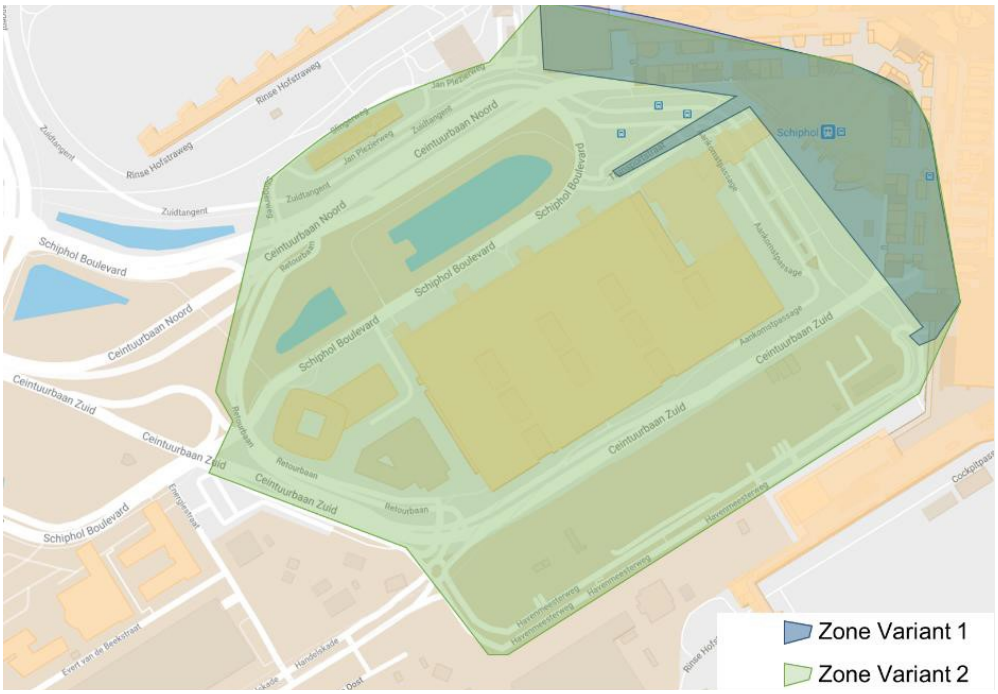
Achtergrond
Nederland bereidt zich voor op de invoering van zero emissiezones voor stadsdistributie in de grotere steden. Veel partijen treffen voorbereidingen om de invoering in diverse steden mogelijk te maken. De zero emissie zones richten zich, anders dan milieuzones, alleen op bevoorradingsverkeer (vrachtauto's en bestelauto's).

Deze inzet op zero-emissiezones voor stadslogistiek komt voor uit het klimaatakkoord. In het klimaatakkoord is opgenomen dat in de 40 grootste gemeenten van Nederland zero-emissiezones worden gerealiseerd. De afspraken in het Klimaatakkoord bieden houvast voor een gestructureerd vervolg. Dit betekent dat voor heel Nederland dezelfde eisen worden gesteld aan de voertuigen die een zero emissie zone in mogen en er landelijk een duidelijk en haalbaar tijdspad is afgesproken. Dit is belangrijk voor bevoorraders en leveranciers, zij kunnen tijdig inspelen op de eisen.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Versnellingsaanpak voor het realiseren van Zero Emissie zones voor de Stadslogistiek geïntroduceerd.

De gemeente en Schiphol hebben onderzoek laten doen naar een ZE-zone op Schiphol.

Nieuws
Er zijn twee varianten onderzocht. Hieruit is een positieve maatschappelijke kosten batenanalyse naar voren gekomen. Schiphol is nu in gesprek met stakeholders. Waarschijnlijk leidt dit ertoe dat later dit jaar de gemeenteraad wordt gevraagd een principebesluit te nemen.



Figuur 2 Doorgerekende varianten ZE-zone Schiphol

10 Slot

Eerdere voortgangsbrieven die aan de raad zijn verzonden:

- 22 december 2016 (kenmerk x2016.36177),
- 23 mei 2017 (kenmerk 1634439),
- 17 oktober 2017 (kenmerk x2017.53252),
- 6 februari 2018 (kenmerk x2018.58330),
- 22 juni 2018 (kenmerk x2018.04121),
- 30 oktober 2018 (kenmerk x.2018.09949),
- 28 februari 2019 (kenmerk x.2019.02349),
- 10 juli 2019 (kenmerk x.2019.09568),
- 13 november 2019 (kenmerk X.2019.14422),
- 3 maart 2020 (kenmerk X.2020.01958),
- 15 juni 2020 (kenmerk X.2020.01607),
- 28 oktober 2020 (kenmerk (X.2020.05140),
- 10 maart 2021 (kenmerk (X.2021.01395).