



gemeente
Haarlemmermeer

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

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

Verzenddatum

21 FEB. 2023

Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Contactpersoon mevrouw Bella Pover
Telefoon 0900 1852
Uw brief
Ons kenmerk X.2023.01182
Bijlage(n) Zie onder
Onderwerp Informatie over 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, maar wel genoemd in paragraaf 10.1. Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,

de burgemeester,

Michiel Ruis

Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlagen:

- Voortgangsrapportage Mobiliteit februari 2023
- Uitnodiging en informatie over voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in en nabij de Noordelijke Duin- en Bollenstreek



foto: Fietsstraat F200 te Halfweg – (Jur Engelchor)

Voortgangsrapportage

Mobiliteit
Februari 2023

Inhoudsopgave

1	VOORTGANGSRAPPORTAGE MOBILITEIT	2
2	ACTIEVE MOBILITEIT.....	2
2.1	DOORFIETSRoutes.....	2
	DOORFIETSRoute F200	3
	DOORFIETSRoute F205	3
	DOORFIETSRoute F232	4
2.2	S106.....	4
3	REGIONALE MOBILITEIT.....	5
3.1	ADAPTIEVE AGENDA.....	5
3.2	NIEUWS UIT DE VERVOERREGIO AMSTERDAM	6
	BELEIDSKADER VERVOERREGIO AMSTERDAM	6
	ACTIELIJN MRA DOORFIETSRoutes	6
	REGIONALE UITVOERINGSAGENDA STADSDISTRIBUTIE	10
3.3	REGIONALE BEREIKBAARHEID NOORDELIJKE DUIN- EN BOLLENSTREEK/HAARLEMMERMEER. 11	
3.4	MULTIMODALE KNOOP SCHIPHOL	12
3.5	MIRT-VERKENNING ROTTEPOLDERPLEIN	12
4	GEMEENTELIJK BELEID	14
4.1	VERKEERSSTRUCTUURPLANNEN HOOFDDORP EN NIEUW-VENNEP	14
5	WEG.....	15
5.1	OPWAARDEREN NIEUWE BENNEBROEKERWEG.....	15
5.2	CRUQUIUSBRUG	16
5.3	AANPASSING KRUISING BENNEBROEKERWEG / RIJNLANDERWEG.....	16
5.4	ONTSLUITING TUDORPARK.....	17
5.5	AFWAARDEREN SCHIPHOLWEG.....	17
5.6	KRUISWEGCORRIDOR	18
	DOORFIETSRoute KRUISWEG EN OPTIMALISATIES HOV-SCHIPHOLRING	18
	KOUDE AANSLUITING N196 / AALSMEERDERWEG	19
	VRIJE RECHTSAFFER KOOLHOVENLAAN EN OPTIMALISATIES VERKEERSLICHTEN.....	19
5.7	AFWAARDEREN N520	20
5.8	ROBERT KOCHSTRAAT (RICHTING K. ONNESLAAN) HERINRICHTING 2024.....	20
6	OPENBAAR VERVOER.....	21
6.1	HOV WESTTANGENT / VERVANGEN OUDE HAAGSEBRUG	21
6.2	HOV SCHIPHOL-OOST, OUDE MEER EN -RIJK (SOOMR)	21
6.3	HOV NOORDWIJK – SCHIPHOL.....	22
7	VERKEERSVEILIGHEID	22
7.1	REGELING STIMULERING VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN	22
7.2	KNELPUNTEN AANPAK.....	23
7.3	KLEINE VERKEERSMATREGELEN	24
7.4	VERKEERSONTSLUITING CENTRUM FLORIANDE	24

7.5	KRUISING AALSMEERDERWEG/BENNEBROEKERWEG.....	25
7.6	SCHOLENCLUSTER PAXLAAN.....	25
7.7	ROBERT KOCHSTRAAT VERKEERSVEILIGHEID BINNEN 30 KM/UUR.....	26
8	PARKEREN	28
8.1	PARKEERSCHIJFZONES (BLAUWE ZONES).....	28
	GRAAN VOOR VISCH HOOFDDORP	28
	BLAUWE ZONE VAN DE BERGH LAAN HOOFDDORP	28
8.2	PARKEREN STATION HALFWEG.....	28
8.3	VRACHTWAGENPARKEREN BEDRIJVENTERREIN OUDE MEER.....	29
9	SMART MOBILITY EN DUURZAME MOBILITEIT	29
9.1	TURBINE BIJ VERKEERSLICHTEN BENNEBROEKERWEG/RIJNLANDERWEG.....	29
9.2	LED VERLICHTING NIEUWEMEERDIJK.....	30
9.3	FIETS VOORRANG BIJ DE VERKEERSLICHTEN	30
	HOE WERKT SCHWUNG?.....	31
9.4	LAADINFRASTRUCTUUR	31
	LAADPALEN.....	31
	VERLENGDE PRIVATE AANSLUITINGEN	32
9.5	WATERSTOF CONVENANT.....	32
9.6	ZERO EMISSIE ZONE SCHIPHOL	33
9.7	DEELMOBILITEIT	34
10	SLOT	35
10.1	ONDERWERPEN NIET IN DEZE VOORTGANGSRAPPORTAGE	35
10.2	EERDERE VOORTGANGSRAPPORTAGES	36

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. In paragraaf 10.2 vindt u een overzicht van deze projecten.

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



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



Project ondervindt vertraging of de doelen moeten worden aangepast.



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

2 Actieve mobiliteit

2.1 Doorfietsroutes

De gemeente heeft samen met de regionale partners de ambitie om een dekkend netwerk van doorfietsroutes (voorheen snelfietsroutes) aan te leggen. Deze ambities zijn vastgelegd in het Programma MRA-Metropolitane Fietsroutes die op 7 februari 2018 door de Vervoerregio Amsterdam (VRA), provincies Noord-Holland en Flevoland, gemeenten van de Metropoolregio Amsterdam en Rijkswaterstaat zijn ondertekend. De hierin genoemde doorfietsroutes zijn verwerkt in onder andere de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348), de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681), het Regionaal Toekomstbeeld Fiets en het Fietsplan Haarlemmermeer (2022.0002764).

Hiermee geven wij ook invulling aan verschillende ambities uit het Coalitieakkoord 2022 – 2026; Toekomstig bestendig groeien, zoals;

- cultureel erfgoed bereikbaar maken onder andere via goede fietsroutes;
- verbeteringen in het fietsnetwerk realiseren;
- groengebieden voor iedereen bereikbaar maken, onder andere per fiets.

Doorfietsroute F200



Achtergrond

De provincie Noord-Holland, VRA en de gemeente Haarlemmermeer hebben afgesproken een doorfietsroute (F200) te realiseren langs het tracé van de N200, tussen Haarlem en Amsterdam, via Halfweg.

Nieuws

Het gedeelte tussen de oostelijke- en westelijke ontsluiting van Sugar City / Outlet Center in Halfweg is volledig heringericht tot fietsstraat. De uitvoering hiervan is op 5 september 2022 gestart en conform planning op 9 december opengesteld als fietsstraat. Het gedeelte tussen de Westelijke ontsluiting (Outlet Center) langs de Weerenbrug, tot aan de Zoete Inval (Haarlem) willen we opwaarderen (onder andere met rood asfalt, verbreding van het fietspad en waar mogelijk veiligere kruisingen) zodat het comfort en de fietsveiligheid worden verhoogd. Momenteel wordt het ontwerp en de fasering en de planning uitgewerkt en de raakvlakken afgestemd met overige projecten in de nabijheid. Doel is om dit deel in de tweede helft van 2023 uit te voeren en daarmee het project F200 af te ronden.

Doorfietsroute F205



Achtergrond

Een van de gewenste doorfietsroutes in Haarlemmermeer is de route van Haarlem (station Spaarnwoude) naar Hoofddorp (Station) via de Geniedijk: de zogenaamde F205. De gemeente Haarlem werkt zelf ook aan een doorfietsroute van Haarlem-Spaarnwoude naar Velsen. Omdat deze in het verlengde van de beoogde route ligt is besloten om te verkennen of deze twee projecten gekoppeld kunnen worden en als een doorgaande doorfietsroute kan worden opgepakt.

In het Concept Verkeersstructuurplan (VSP) Hoofddorp wordt de huidige route verlengd tot aan het station Hoofddorp.

Nieuws

De afgelopen maanden hebben de VRA, de provincie Noord-Holland en de gemeenten Haarlemmermeer, Haarlem en Velsen overleg gevoerd met het doel om tot een bestuursovereenkomst te komen. Op basis daarvan kunnen we een verkenning starten. Voor de verkenning zullen inpassingsonderzoeken nodig zijn, onder andere vanwege verschillende barrières en de UNESCO-status van de Geniedijk zelf. De provincie Noord-Holland is trekker in dit proces. Wij verwachten dat een bestuursovereenkomst voor de zomer getekend kan worden.

Doorfietsroute F232



Achtergrond

Een andere gewenste doorfietsroute in Haarlemmermeer is de route van Haarlem naar Schiphol en Amstelveen langs de N232 (Schipholweg): de zogenaamde F232. Met deze route wordt de fietsverbinding tussen Haarlem en Schiphol verbeterd. De route loopt via Boesingheliede, Lijnden en Badhoevedorp en deze kernen profiteren ook van de doorfietsroute. Datzelfde geldt voor de iets verder gelegen kernen Nieuwe Meer en Zwanenburg.

In de Adaptieve Agenda Mobiliteit (2022.0002251) hebben gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en VRA besloten dat de doorfietsroute langs de Schipholweg prioriteit krijgt. Dit komt grotendeels doordat er veel ontwikkelingen gaande zijn in het gebied Lijnden, Badhoevedorp, Amsterdam Nieuw-West. In 2019 heeft de provincie een verkennend onderzoek laten uitvoeren naar de inpassingsproblematiek. Vanwege de coronasituatie die hierna kwam heeft dit onderzoek geen vervolg gehad.

Nieuws

De VRA, provincie Noord-Holland en Haarlemmermeer hebben afgesproken om de eerdere studie een vervolg te geven door een inpassingsonderzoek te laten doen. Dit moet duidelijk maken waar welke concrete maatregelen nodig zijn, wat de verwachte kosten hiervan zijn en welke risico's er bestaan. Omdat het fietspad langs de N232 in beheer is bij de provincie Noord-Holland vervullen zij het trekkerschap. In het kader van efficiëntie heeft de provincie de uitvraag in januari 2023 gedaan aan haar raamcontractpartners. De gekozen partij zal naar verwachting eind februari 2023 starten met het uitvoeren van het onderzoek.

2.2 S106



Achtergrond

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

Nieuws

We maken een schetsontwerp voor een turbo-rotonde en voorzien deze van een actuele kostenraming. Op basis daarvan stellen we met gemeente Amsterdam een intentieovereenkomst op. We voeren gesprekken met gemeente Amsterdam om tot een overeenkomst te komen over het voorkeursalternatief. In een overeenkomst leggen we afspraken vast over de financiering van de planvorming en uiteindelijke realisatie. We streven ernaar om voor het zomerreces tot afspraken te komen zodat we in het derde kwartaal kunnen starten met het verder uitwerken van het ontwerp en het uitvoeren van de relevante ruimtelijke onderzoeken.

3 Regionale mobiliteit

3.1 Adaptieve Agenda

Achtergrond

De provincie Noord-Holland (PNH), Vervoerregio Amsterdam (VRA) en gemeente Haarlemmermeer hebben in 2020 afgesproken om gezamenlijk en gestructureerd de mobiliteitsopgaven in Haarlemmermeer aan te pakken. Dit leidde in 2021 tot de Netwerkstudie.

In de Adaptieve Agenda Mobiliteit Haarlemmermeer 2040 (adaptieve agenda) (2022.0002251) zijn de oplossingsrichtingen uit de Netwerkstudie (2021.0001681) nader beschreven en de kosten geraamd. De maatregelen voor zover mogelijk gekoppeld aan de verschillende voorziene gebiedsontwikkelingen (Hoofddorp, Lissbroek, Nieuw-Vennep West, Cruquius-Zwaanhoek en Badhoevedorp). Daarnaast is er een “pakket regionaal” en een aantal oplossingsrichtingen die voor alle gebieden gelden. De maatregelen zijn op basis van vier principes geprioriteerd en de oplossingsrichtingen per pakket zijn in tijd uitgezet. Alle oplossingsrichtingen zijn voorzien van een fasering (studiefase, planfase, realisatiefase) en per pakket is beschreven waarom de ene maatregel meer prioriteit heeft dan een andere.

Per gebied is aangegeven welke investeringen cruciaal zijn om te kunnen starten of verder te gaan met het bouwen van woningen en welke investeringen tijdens de bouw of later kunnen.

Nieuws

Het college heeft de adaptieve agenda op 15 november 2022 vastgesteld en [ter informatie aan de gemeenteraad toegezonden](#). De Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland hebben de adaptieve agenda op 16 november 2022 vastgesteld. Het dagelijks bestuur van de VRA heeft de adaptieve agenda op 24 november 2022 vastgesteld.

3.2 Nieuws uit de Vervoerregio Amsterdam

Beleidskader Vervoerregio Amsterdam

Achtergrond

Het Beleidskader Mobiliteit is het overkoepelende, strategische beleidsdocument van de VRA. Het schetst de visie op de lange termijn, op alle vormen van mobiliteit in onze regio. Het beschrijft wat de doelen en ambities zijn en wat de VRA met welke prioriteit gaat doen om dat te realiseren. Daarmee geeft het Beleidskader Mobiliteit richting aan het handelen van de VRA als geheel. Eind 2021 is besloten het Beleidskader te actualiseren. Het huidige Beleidskader is door de Regioraad in 2017 vastgesteld. Het nieuwe Beleidskader moet beter aansluiten op actuele opgaven en meer richting geeft aan de keuzes waar de VRA voor staat.

Het beleidskader is een belangrijk document voor de gemeente Haarlemmermeer. Het beleidskader biedt uiteindelijk onder meer de basis voor subsidievoorwaarden voor gemeentelijke en regionale projecten.

Nieuws

Op 22 november 2022 is een klankbordsessie georganiseerd voor regioraadsleden over het beleidskader waarin de hoofdlijnen van het beleidskader zijn gepresenteerd door de VRA.

De VRA heeft een bureau gevraagd een enquête uit te laten voeren om de richtinggevende keuzes te toetsen onder inwoners en reizigers in de VRA.

Planning

Het beleidskader wordt uiteindelijk vastgesteld in de Regioraad. De VRA heeft gepland om de inspraakversie in mei 2023 aan de regioraad voor te leggen. Daarna krijgen gemeenteraden de mogelijkheid om een formele zienswijze in te dienen. We hebben de VRA gevraagd om tijdens de inspraakperiode een informatieve bijeenkomst voor de gemeenteraad te organiseren over het beleidskader.

Actielijn MRA doorfietsroutes



Achtergrond

De overheden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA), waaronder de gemeente Haarlemmermeer, hebben de intentie uitgesproken in 2025 het netwerk van metropolitane fietsroutes af te ronden. Met het Nationaal en Regionaal Toekomstbeeld Fiets (2021-2022) kwam er ook in beleid een nieuwe impuls om de groei voor fiets te realiseren. En daarmee ook de noodzaak het netwerk opnieuw te bekijken. Met de vaststelling van het Bestuursakkoord (2022) zet het dagelijks bestuur van de VRA de fietsambities kracht bij door de fiets als uitgangspunt te nemen.

Met invoering van de omschrijving 'doorfietsroute' sluiten we beter aan bij de definitie uit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. In plaats van 'metropolitane fietsroutes' spreken we vanaf nu over 'MRA doorfietsroutes'.

Via het Regionaal Toekomstbeeld Fiets zijn de routes ook afgestemd om de omliggende gemeenten buiten de MRA, zoals de Duin- en Bollenstreek.

Nieuws

Het Uitvoeringsprogramma MRA doorfietsroutes wordt nu voor één keer apart vastgesteld door de regioraad. De regioraad spreekt zich daarbij uit over het bestuurlijke ambitieniveau. Daarna wordt het uitvoeringsprogramma als herkenbaar onderdeel opgenomen in de eerste nieuwe versie van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) van de VRA.

Het hele netwerk aan MRA Doorfietsroutes in het gebied van de Vervoerregio is ongeveer 475 kilometer. Uit onderzoek blijkt dat hiervan 135 kilometer voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen. Dat betekent dat zo'n 340 kilometer nog niet voldoet aan de kwaliteitseisen.

De opgave om de laatste 340 kilometer aan doorfietsroutes te realiseren is groot. Op basis van globale kengetallen gaat het hierbij om investeringen van ongeveer € 500 miljoen. Het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes gaat helpen om het doorfietsroutenetwerk in de vervoerregio compleet te maken. Op basis van het bestaande programma betekent dit dat we in 2030 een compleet beeld hebben van wat er nodig is aan maatregelen en investeringen om het netwerk helemaal op kwaliteitsniveau te krijgen. En uiteraard willen we dan ook al projecten afgerond hebben. In 2035 kan het netwerk helemaal klaar zijn.

Kwaliteitseisen. Maatwerk is hierbij vaak nodig.

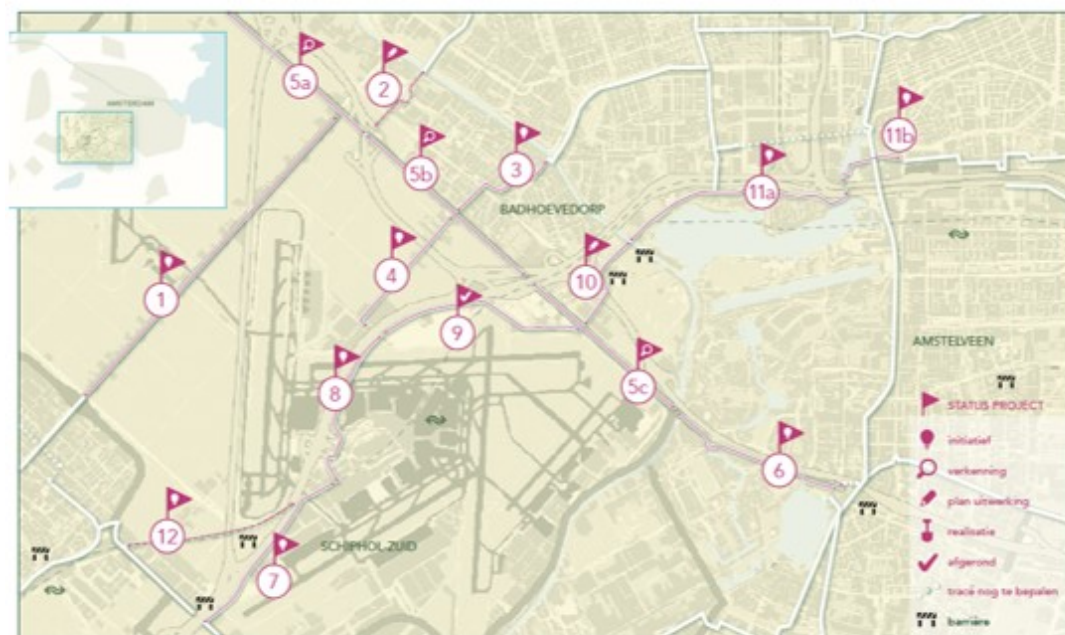
- Vier meter breed overrijdbaar fietspad bij twee richtingen, twee meter bij éénrichting;
- Rood asfalt (gesloten verharding);
- Fiets heeft zo veel mogelijk voorrang;
- (Sociaal) veilig door goede verlichting;
- Niet onderbroken waar mogelijk;
- Geen hindernissen (zoals paaltjes);
- Voldoet aan de CROW-eisen.

Betekenis voor de gemeente Haarlemmermeer

In de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681) hanteren wij ook de term doorfietsroute dit sluit dus goed aan. Op de volgende pagina's zijn de projectbladen opgenomen die betrekking hebben op de MRA Doorfietsroutes in Haarlemmermeer. Het aantal doorfietsroutes op deze bladen is lager dan het aantal Doorfietsroutes dat wij hebben opgenomen in de Netwerkstudie. In de MRA Doorfietsroutes zijn alleen die routes opgenomen die men regionaal van belang acht. Dit betekent dat de VRA ook voorrang zal geven aan de uitvoering van die fietsroutes.



Figuur 2 Projectblad Haarlem - Haarlemmermeer - Amsterdam



Figuur 1 Projectblad Hoofddorp/Haarlemmermeer - Amsterdam



Figuur 4 Projectblad Haarlem - Hoofddorp



Figuur 5 Projectblad Aalsmeer - Amstelveen-Zuid - Uithoorn



Figuur 3 Projectblad Haarlemmermeer Zuid

Regionale uitvoeringsagenda stadsdistributie



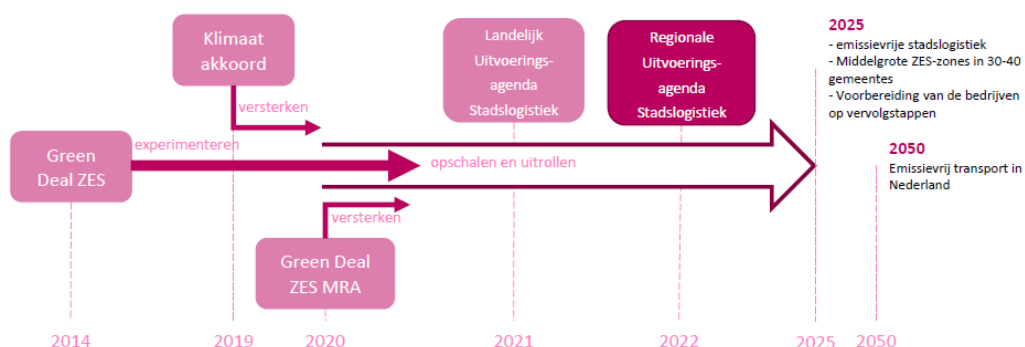
Achtergrond

Stadslogistiek is een cruciale factor voor de aantrekkelijkheid van steden. Winkels, horeca en pakketdiensten zijn afhankelijk van een goede stadslogistiek, maar ook goed georganiseerde verbouwing of schone steden door het ophalen van afval zijn belangrijke onderdelen van de stadslogistiek. De vraag naar goederen en wordt steeds groter en maakt de stadslogistiek steeds belangrijker. Maar stadslogistiek staat ook voor grote maatschappelijke uitdagingen en zorgt soms voor overlast.

Voor stadslogistiek zien we de volgende belangrijke ontwikkelingen en trends:

- Grote groei voedsellogistiek, e-commerce, bouwlogistiek.
- Er komt steeds meer druk op de buurt/wijkwegen. Steeds grotere producten worden thuisbezorgd. Hier is geen plek voor in de straten.
- Veranderingen gaan snel en zijn door digitalisering vaak met gevolgen voor mobiliteit in en tussen gemeenten.
- Digitalisering is ook zorgt voor veranderingen in de markt. De oudere marktpartijen verdwijnen en nieuwe spelers komen op de markt.
- Ontwikkeling hubs, dark stores¹, duurzaam transport.
- Nieuwe stadslogistieke dienstontwikkeling. Vaak sneller, efficiënter, schoner.
- Herontdekking van het water als transportader.
- Door verdichting, verstedelijking, en andere inrichting openbare ruimte worden steden moeilijker te bereiken.
- Chauffeurstekort groeit.

De gemeente Haarlemmermeer heeft de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek ondertekend. Dit was de start van de samenwerking tussen bedrijfsleven, overheid en kennisinstellingen om te experimenteren en te onderzoeken hoe in 2025 zero-emissiezones duurzaam beleverd kunnen worden. In 2019 is in het Klimaatakkoord afgesproken om in 2025 30-40 zero-emissiezones (ZE-zones) in te voeren.



Figuur 1 Samenhang besluitvorming logistiek

¹ Winkels waar geen klanten komen, kleine distributiecentra van flitsbezorgdiensten die zich uitsluitend richten op het bezorgen van boodschappen.

Om uitvoering te geven aan de landelijke uitvoeringsagenda stadslogistiek en om regionale duidelijkheid en afstemming te organiseren, stellen de VRA, provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland nu samen de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland (RUAS) op. De RUAS heeft het doel om de opgaven waar de sector mee te maken heeft in de stappen naar emissievrije stadslogistiek het hoofd te bieden en lappendeken aan regels te voorkomen. Dit door de gezamenlijke kracht van overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen te bundelen.

Nieuws

Het RUAS is opgedeeld in vijf actielijnen. De vijf actielijnen zijn:

- Toegang tot binnensteden. Wie, wanneer, waar toegang heeft tot een gebied. Wie krijgen ontheffingen, welke privileges worden aan ZE-voertuigen gegeven en hoe worden venstertijden ingericht?
- Laad- en tankinfrastructuur. Waar is welke laad- en tankinfrastructuur nodig voor de stadslogistiek en hoe te realiseren.
- Duurzaam inkopen. Overheden en bedrijfsleven doen aan vraagbundeling en nemen ZE-vervoer op te nemen als gunningsvoorwaarde in inkoopcontracten.
- Smart logistics. Digitale logistieke concepten die de efficiency van voertuigen vergroot. Met specifieke aandacht voor logistieke hubs. De locaties van de logistieke hubs worden nog uitgewerkt.
- Communicatie. Informatieverstrekking over de nieuwe regels en mogelijkheden voor bedrijven, zodat zij tijdig hun acties kunnen inplannen.

Eind februari is het RUAS ambtelijk klaar. Het zal in de regioraad van mei ter besluitvorming worden voorgelegd. Na vaststelling in de regioraad is er een automatische doorwerking voor de inliggende gemeenten. Ook zal het RUAS worden geagendeerd in het MRA-platform Mobiliteit.

Betekenis voor de gemeente Haarlemmermeer

Maatregelen hieruit moeten worden opgepakt door verschillende overheden in de regio. Ook Haarlemmermeer wordt gevraagd om trekker en/of werkgroeplid te worden van één of meerdere oplossingsrichtingen.

Daarnaast kan de kennisdeling die met de RUAS samenhangt op onze eigen producten worden toegepast. Denk daarbij aan de autoluwe inrichting van het centrum van Hoofddorp, de inrichting van de ZE-zone op Schiphol (zie paragraaf 9.6) en het aanbieden van voldoende laadinfrastructuur (zie paragraaf 9.4). Ook de aanschaf van bijvoorbeeld camera's voor handhaving van de ZE-zone kan voordelig via gezamenlijke inkoop.

3.3 Regionale bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek/Haarlemmermeer



Achtergrond

In december 2020 heeft de gemeenteraad unaniem het raadsinitiatief aangenomen om de regie te pakken op het dossier regionale bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek/Haarlemmermeer.

Nieuws

De partners in Zuid-Holland (provincie Zuid-Holland, Holland Rijnland en de gemeenten Lisse, Teylingen, Hillegom en Noordwijk) hebben na het besluit van de provincie Noord-Holland besloten om eerst zelf nut en noodzaak te willen onderzoeken. Dat hebben zij afgelopen twee jaar gedaan. Via de Regietafel met de wethouders uit de Noordelijke Duin- en Bollenstreek hebben we elkaar afgelopen jaren op de hoogte gehouden van ontwikkelingen in onze regio's.

De Zuid-Hollandse partners hebben een gedragen multimodaal pakket van maatregelen beschreven. Het pakket bestaat uit HOV Noordwijk-Schiphol, het verbeteren van het openbaar vervoer tussen Hillegom en bestemmingen in Haarlemmermeer en het versneld aanleggen van een netwerk van doorfietsroutes. Daarnaast willen de Zuid-Hollandse partners twee wegverbindingen uitwerken. De eerste betreft een verbinding tussen de provinciale weg N208 en rijksweg A44, ten zuiden van Lisse. De tweede verbindt de N07 met de N206, met een aftakking naar station Hillegom.

De provincie Zuid-Holland heeft ons uitgenodigd om op 16 februari 2023 deel te nemen aan de stuurgroep over de regionale bereikbaarheid Noordelijke Bollenstreek-Haarlemmermeer. Ook de VRA en de Provincie Noord-Holland zijn hiervoor uitgenodigd. De uitnodiging van de provincie Zuid-Holland treft u in de bijlage bij deze voortgangsrapportage.

3.4 Multimodale knoop Schiphol



Achtergrond

De capaciteit van de treinperrons, de (rol)trappen, het busstation en de hal van Schiphol Plaza is onvoldoende om de groeiende stroom aan reizigers te accommoderen. Dit is een urgent probleem. De Luchthaven Schiphol, NS, ProRail, ministerie van Infrastructuur & Milieu, VRA en gemeente Haarlemmermeer hebben daarom de handen ineen geslagen om de toekomstige groei te kunnen faciliteren.

Nieuws

Inmiddels is gestart met de aanpassingen aan de (rol)trappen van en naar de treinperrons. De rolbanen worden vervangen door reguliere trappen, hierdoor ontstaat een snellere afwikkeling van de reizigers en ook meer ruimte op de perrons. Het busstation, met de eigen opgangen vanaf het treinperron, wordt nu verder ontworpen.

3.5 MIRT-verkenning Rottepolderplein



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 verkeerstroom (ontvlechten) in beide richtingen kan de doorstroming op het knooppunt 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). 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. Daarom heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat op 11 juli 2021 besloten om verder te trechteren naar twee maatregelpakketten gericht op het verbeteren van de doorstroming aan de oostkant van de A9 (richting het noorden), de A200 en het verkeersplein.

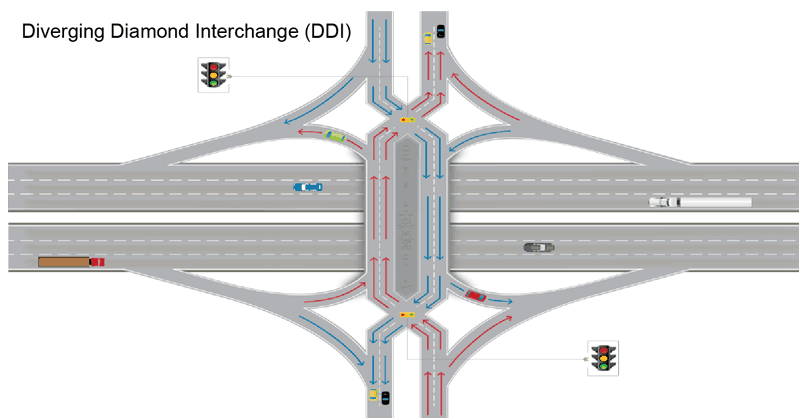
Nieuws

In de tweede helft van 2021 zijn de getrechterde maatregelpakketten (Pakket E en Pakket F) samengesteld. De maatregelpakketten bestonden uit:

	Bouwsteen	Alt E.	Alt. F
A9	A9 naar 100 km/u (hele dag)	V	V
	Ontvlechten oostelijk weefvak A9 HRR	V	
	Verbreden weefvak naar 3+2 A9 HRR		V
Plein	Kleine optimalisatie opstelstroken oosttak plein	V	
	Diverging Diamond Interchange (DDI)		V
A200	Optimalisatie rijstroken noordbaan A200 HRR	V	V
	Optimalisatie rijstroken zuidbaan A200 HRL	V	
	Herinrichting A200 naar N200	V	V
	A200 naar 80 km/u	V	

Deze beide pakketten zijn vervolgens tot aan de zomer van 2022 uitgewerkt en getoetst aan (landelijk en regionale verkeersmodellen) verkeersmodellen en uitgerekend. Hier kwam uit dat Pakket E een veel minder gunstig effect heeft op de voertuigverliesuren (het reistijdsverlies door files/vertraging). Daarnaast verplaatst in dit pakket het fileknelpunt naar Knooppunt Raasdorp (A5/A9). De ramingen van dit pakket kwamen boven het taakstellendbudget van € 30 miljoen uit. Om deze redenen is Pakket F benoemd tot voorlopig voorkeursalternatief.

Het enige aandachtspunt bij Pakket F was het toepassen van de Diamond Diverging Interchange (DDI). Een DDI is een kruispuntvorm die in de Verenigde Staten veelvuldig wordt toegepast, waarbij het verkeer tegen de richting in wordt gewisseld om zodoende vrije linksafbewegingen mogelijk te maken. In Nederland is de DDI enkel toegepast in tijdelijke situaties, zoals tijdens de werkzaamheden aan de afrit Leiden onder de A44 en de werkzaamheden aan de afrit Amstelveen onder de A9.



Figuur 2 Voorbeeld Diamond Diverging Interchange (DDI) Bron: Wisconsin Department of Transport

In het afgelopen half jaar is het voorlopig voorkeursalternatief getoetst door experts van Rijkswaterstaat. Hieruit is een negatief advies gekomen. De DDI is onwenselijk omdat deze nog nergens in Nederland voorkomt en omdat een DDI alleen gepaard kan gaan met ideale bochtstralen. Omdat de huidige viaducten op het verkeersplein niet behouden kunnen worden, komt Pakket F – net als Pakket E – ruim boven het taakstellend budget uit. Er is ook nog gekeken of Pakket F mogelijk is zonder DDI, maar de modelberekeningen laten zien dat de extra doorstroming op de toeleidende wegen het verkeersplein overspoelen, waardoor het verkeersplein in de spits compleet vast zal lopen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt geïnformeerd dat er binnen het gestelde taakstellend budget geen mogelijkheden zijn gevonden om een oplossing te vinden voor het knelpunt Rottepolderplein. Ook wordt hem gevraagd een besluit te nemen hoe nu verder te gaan. Samen met het programmateam SBaB zal de komende tijd worden opgetrokken om verschillende opties voor te leggen. Daarbij zal in ieder geval gevraagd worden om het gereserveerde budget van € 30 miljoen niet vrij te laten vallen.

4 Gemeentelijk beleid

4.1 Verkeersstructuurplannen Hoofddorp en Nieuw-Vennep



Achtergrond

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

Nieuws

16 september 2022 is voor de twee VSP's de zienswijzeperiode gestart. Acht weken lang hebben belanghebbenden hun zienswijzen in kunnen dienen. Voor beiden plannen maken we een nota van beantwoording van de zienswijze en passen de concept verkeersstructuurplannen aan als de zienswijzen hiertoe aanleiding geven. Voor Nieuw-Vennep zijn er ongeveer 30 reacties binnengekomen. Voor Hoofddorp zijn er zo'n 800 zienswijzen binnengekomen. Dit voorjaar stelt het college de nota's van beantwoording vast. Die worden naar de raad gezonden, met het verzoek om vervolgens de twee VSP's vast te stellen. De besluitvorming van de twee VSP's volgen een afzonderlijk traject. Het streven is om uiterlijk in maart 2023 het VSP Nieuw-Vennep naar de raad te sturen in april volgt dan die van Hoofddorp.

5 Weg

5.1 Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg



Achtergrond

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

Nieuws

in 2022 hebben we de projectorganisatie (deels) in orde gemaakt. Vanwege te weinig capaciteit heeft dit meer tijd in beslag genomen dan aanvankelijk ingeschat. Ook nu is de projectorganisatie nog niet helemaal compleet. Inschatting is dat dit in het eerste half jaar van 2023 wel geregeld is. Daarnaast hebben we op 9 december 2022 de nieuwe samenwerkingsovereenkomst met de VRA en provincie Noord-Holland getekend en is het budget beschikbaar. We stellen een uitvraag voor een ingenieursbureau op. Zij werken het voorlopig ontwerp uit en het voeren een aantal noodzakelijke deelstudies uit.

De planuitwerkingsfase van het project Nieuwe Bennebroekerweg verloopt in twee fasen. De eerste fase duurt ongeveer een jaar waarin:

- wordt toegewerkt naar een voorlopig ontwerp waar ook de adviezen van de commissie voor de milieueffectrapportage in worden verwerkt;
- aanvullend budget wordt gezocht omdat de financiële reserveringen op dit moment onvoldoende zijn om het voorkeursalternatief volledig te dekken. Wel hebben we afgelopen jaar € 18 miljoen toegekend gekregen uit de BO MIRT aanvraag die vanuit gemeente Haarlemmermeer is gedaan;

- wordt gekeken naar de scope of de mogelijkheden van fasering;
- contact blijft met ProRail zodat zij betrokken blijven bij de uitwerking van de vervanging van het spoorviaduct, een belangrijk onderdeel van dit project. Inmiddels hebben we een aanbieding van Prorail gekregen voor het starten van de planstudie voor het vervangen van het spoorviaduct ten behoeve van het project.

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

5.2 Cruquiusbrug



Achtergrond

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

Nieuws

De kosten voor beheer, onderhoud, vervanging en verbetering van de provinciale infrastructuur bleken door de huidige marktontwikkelingen fors te zijn gestegen, waardoor aanvullend budget nodig was. Provinciale Staten stemden op 14 november 2022 in met het extra budget. De aannemerscombinatie van Hattum en Blankevoort/Hollandia Infra start medio 2023 met de werkzaamheden. Naar verwachting zijn de werkzaamheden begin 2025 afgerond. De aannemer stelt nog een gedetailleerde uitvoeringsplanning op.

5.3 Aanpassing kruising Bennebroekerweg / Rijnlanderweg



Achtergrond

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

Nieuws

Inmiddels is het verkeersbesluit genomen en zijn er twee bezwaren ontvangen die door de commissie van bezwaar verder zijn behandeld. De bezwaren zorgen vooralsnog niet voor vertraging. De uitkomst van het bezwaar volgt eind maart 2023.

5.4 Ontsluiting Tudorpark



Achtergrond

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

Nieuws

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

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

Omdat we met een bouwgebied met tijdelijke situaties te maken hebben, zijn de mogelijkheden beperkt. Er zijn een aantal maatregelen uitgewerkt, waarmee de snelheid wordt beperkt en de kruising geoptimaliseerd. Verwachting is dat daarmee ook de geluidsoverlast afneemt. Bewoners en wijkraad kunnen zich hierin vinden. De komende periode wordt dit nader geconcretiseerd. Wanneer de dekking rond is worden de maatregelen uitgevoerd.

5.5 Afwaarderen Schipholweg



Achtergrond

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

Nieuws

Nu de Raad van State de plannen voor Schuilhoeve heeft vernietigd zal het verplaatsen van de sportvelden opnieuw worden geëvalueerd. Indien de sportvelden niet of later worden verplaatst, vermindert de urgentie om de verkeersveilige oversteken te realiseren. En daarmee ook de urgentie om op korte termijn een besluit te nemen over

de overdracht. Verder zal de beoogde aansluiting op de N232 om Schuilhoeve te ontsluiten mogelijk niet worden gerealiseerd.

De gemeente onderzoekt of het wenselijk is om het beheer van de Schipholweg van de provincie over te nemen. De provincie staat hier ambtelijk positief tegenover. Uit eerste onderzoeken blijkt dat de kosten om de Schipholweg aan de beheereisen van de gemeente te laten voldoen, tussen de € 2,5 en 5,1 miljoen bedragen. Er lopen nog onderzoeken om tot een meer gedetailleerde kostenverwachting te komen. Deze onderzoeken zijn naar verwachting in het tweede kwartaal van 2023 afgerond. Nu de urgentie om op korte termijn tot een overdrachtsbesluit te komen kleiner is geworden, wachten we de uitkomst van de onderzoeken eerst af.

5.6 Kruiswegcorridor

Achtergrond

Op 15 november 2022 heeft het college via de Nota Adaptieve Agenda Mobiliteit (2022.0002251) de gezamenlijke Gebiedsvisie Kruiswegcorridor 2040 vastgesteld en ter informatie gezonden aan de raad. Deze gebiedsvisie is ook vastgesteld door de Vervoerregio Amsterdam en Provincie Noord-Holland.

De Provincie Noord-Holland, VRA, Schiphol Group en gemeente Haarlemmermeer hebben een visie opgesteld om tot integrale oplossingsrichtingen voor fiets, openbaar vervoer en weg te komen. Met als doel om de bereikbaarheid van het gehele gebied tussen de A4, Schiphol, Ringvaart en Geniedijk te verbeteren. In de visie is een samenhangend maatregelenpakket benoemd, verdeeld in maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn. Voor de korte termijn is daarin opgenomen;

- realiseren van de ontbrekende schakel in de doorfietsroute langs de Kruisweg tussen A4 en Fokkerweg en het optimaliseren van de HOV-Schipholring;
- een koude aansluiting (gelijkvloerse kruising zonder afslaan) maken tussen de Aalsmeerderweg en N196 bij Rozenburg;
- optimalisaties aan verschillende kruispunten en verkeersregelininstallaties.

Het maatregelenpakket is integraal onderdeel van de Adaptieve Agenda Mobiliteit (2022.0002251). In de adaptieve agenda hebben gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam zich uitgesproken dat de drie kortetermijnmaatregelen uit de Gebiedsvisie Kruiswegcorridor 2040 prioriteit hebben.

Doorfietsroute Kruisweg en optimalisaties HOV-Schipholring



Nieuws

Omdat de doorfietsroute op het deel in gemeentelijk beheer moet komen is afgesproken dat Haarlemmermeer voor deze maatregel de trekkersrol neemt. Omdat er een HOV-component aan deze maatregel zit, wordt er nauw samengewerkt met de Vervoerregio Amsterdam. Er wordt in 2023 onderzocht welke wensen er zijn voor de fietsroute en de busroute. Daarbij wordt gekeken naar de ventweg van de Kruisweg en de provinciale weg zelf. Er wordt in communicatie en ontwerp goed afgestemd met de provincie Noord-

Holland. De provincie is gestart met het ontwerp van de koude aansluiting, die door de fiets- en busroute wordt gekruist.

De komende maanden wordt gewerkt aan het schetsontwerp. Het totaal zal leiden tot een voorkeursontwerp met een raming en een planning. Dit is naar verwachting eind 2023 gereed.

Koude aansluiting N196 / Aalsmeerderweg



Achtergrond

In de Gebiedsvisie Kruiswegcorridor 2040 is het 'koud' aansluiten van de Aalsmeerderweg op de N196 genoemd als een maatregel om op korte termijn het overbelaste kruispunt N196-Pudongweg-Fokkerweg te ontlasten. Met deze maatregel ontstaat een directere verbinding tussen Schiphol Logistics Park en de Schiphol Cargo Terminal. Op termijn – als de N196 wordt versmald (genoemd als middellangetermijn maatregel) – ontstaat de mogelijkheid om de kruising 'warm' te maken (dus afslaan mogelijk).

Nieuws

Omdat de N196 in beheer is bij de provincie Noord-Holland is afgesproken dat zij deze maatregel oppakken en uitwerken. Hiervoor wordt een extern bureau gezocht die de koude kruising uitwerkt tot een schetsontwerp en kosten en risico's van het ontwerp inzichtelijk maakt. Naar verwachting zal deze in de loop van maart 2023 kunnen starten. Het uitwerken van een vrije rechtsafer op de Koolhovenlaan zal in dezelfde uitvraag worden meegenomen.

Vrije rechtsafer Koolhovenlaan en optimalisaties Verkeerslichten



Nieuws

Een van de kleinere kortetermijnmaatregelen uit de Gebiedsvisie Kruiswegcorridor 2040 betreft het maken van een vrije rechtsafer mogelijkheid van de N201 naar de Koolhovenlaan en het slimmer maken van de verkeerslichten (VRI's). De provincie heeft het trekkerschap voor beide maatregelen omdat de locatie voornamelijk onder provinciaal beheer valt.

De optimalisatie van de VRI's loopt mee met het vervangingsprogramma van de provincie. Hiervoor is het niet nodig om een apart project op te zetten. Voor de vrije rechtsafer naar de Koolhovenlaan wordt een extern bureau gezocht die de koude kruising uitwerkt tot een schetsontwerp en kosten en risico's van het ontwerp inzichtelijk maakt. Naar verwachting zal deze in de loop van maart 2023 kunnen starten. Het uitwerken van de koude kruising van de Aalsmeerderweg zal in eenzelfde uitvraag worden meegenomen.

5.7 Afwaarderen N520



Achtergrond

In het project Lincolnpark aan de zuidzijde van Hoofddorp worden de komende jaren voorzieningen en zo'n 1.600 tot 1.800 woningen gerealiseerd. Voor de veiligheid van overstekende voetgangers en fietsers en voor de vermindering van de geluidsbelasting op de scholen en woningen is het noodzakelijk dat de N520 wordt afgewaardeerd. Hiervoor is in 2022 een kombesluit genomen waardoor de komgrens van de Hoofdweg oostzijde in Hoofddorp wordt verplaatst tot aan de Bennebroekerweg.

Nieuws

Inmiddels zijn de komborden verplaatst waardoor de snelheid naast het plangebied Lincolnpark is verlaagd van 60 km naar 50 km. De weg blijft vooralsnog in beheer bij de provincie, tenzij hierover in de komende jaren nadere afspraken worden uitgewerkt.

5.8 Robert Kochstraat (richting K. Onneslaan) herinrichting 2024



Achtergrond

Als gevolg van de omlegging van de A9 verandert de verkeersafwikkeling in Badhoevedorp. Met de Actualisatie 2020 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp (VSP) was daarom aangekondigd dat de Robert Kochstraat ingericht wordt als 30km/uur zone. Dit vroeg om een smaller profiel, rekening houdend met fietsers en buslijnen.

Nieuws

Zie ook paragraaf 7.7

Inmiddels is de 'nieuwe' Robert Kochstraat in gebruik. Het oostelijke deel van de Robert Kochstraat, verbonden aan de Kamerlingh Onneslaan, heeft echter nog de oude inrichting en is nog steeds een 50 km/uur weg. In de zomer van 2024 krijgt dit gedeelte van de weg hetzelfde profiel, waardoor de gehele Robert Kochstraat een 30 km/uur weg wordt. Daarnaast krijgt het zuidelijke deel van de Kamerlingh Onneslaan een andere inrichting, maar blijft het wel een 50 km/uur weg. Tijdens de werkzaamheden wordt de weg niet afgesloten; er wordt gefaseerd gewerkt. De werkzaamheden vinden later plaats dan oorspronkelijk gepland, vanwege het bouwverkeer in Badhoevedorp (Quatrebras). Bovendien is er eind 2022 aanvullend onderzoek gedaan naar de Kamerlingh Onneslaan en hieruit blijkt dat de wegfundering versterkt moet worden.

Zie voor de klachten over het reeds ingerichte deel van de Robert Kochstraat paragraaf 7.7.

6 Openbaar vervoer

6.1 HOV Westtangent / Vervangen Oude Haagsebrug



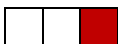
Achtergrond

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

Nieuws

Onder leiding van Schiphol is met behulp van haar aannemer de bouwfaserings, planning en kostenraming voor het vervangen van de brug uitgewerkt. Een deel van de aansluitende weginfrastructuur inclusief fietspad wordt meegenomen tijdens de vervanging van de brug. Op basis van de gedane uitwerkingen hebben de bestuurders van de samenwerkende partijen op 12 december 2022 afspraken gemaakt over de realisatie. De Realisatieovereenkomst (ROK) waarin een en ander is vastgelegd wordt begin 2023 ter definitieve vaststelling voorgelegd aan de besturen van alle partijen. De globale planning is dat vervanging van de brug tussen de tweede helft van 2023 en 2025 plaatsvindt. Door Schiphol en haar aannemer worden nu verdere voorbereidingen getroffen en wordt de omgeving geïnformeerd.

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



Achtergrond

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

Nieuws

Dit project is na het overeenkomen van projectafspraken niet gestart vanwege capaciteitsgebrek. De provincie Noord-Holland heeft in oktober 2022 een update

gegeven van de kostenraming en de risico's. De kosten en risico's blijken fors hoger te zijn dan in het projectbudget opgenomen. Op basis daarvan zijn partijen nu in discussie hoe het nu verder moet met dit project.

6.3 HOV Noordwijk – Schiphol



Achtergrond

In 2020 heeft Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het voorkeustracé voor de HOV-verbinding Noordwijk – Schiphol vastgesteld. 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. Onderdeel van de uitwerking van het voorkeustracé is de HOV-voet/fietsbrug tussen Lisse en Lisserbroek. Partijen hebben op 14 juli 2022 de realisatieovereenkomst (2022.0000326) ondertekend.

Nieuws

De komst van de brug en de HOV-baan hebben gevolgen voor de IJs- en Skeelerclub Lisserbroek en andere stakeholders waaronder diverse grondeigenaren. Over de gevolgen en kosten die hiermee gemoeid zijn maken de gemeente en provincie afspraken met de diverse stakeholders. De exacte locatie van het clubgebouw van de IJs- en Skeelerclub zal afhangen van de verwerving van particuliere grond. Hierover is de gemeente in gesprek met de eigenaar. Voor het tracé vanaf de brug tot de aansluiting op de N207 heeft de Provincie een voorontwerp opgesteld. De realisatieovereenkomst tussen Provincie, Gemeente en VRA voor dit tracé wordt naar verwachting aan het eind van het eerste kwartaal van 2023 afgerond. Daarna zal de provincie Noord-Holland starten met de ruimtelijke procedure in de vorm van een provinciaal inpassingsplan.

7 Verkeersveiligheid

7.1 Regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen



Achtergrond

In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 stelt het Rijk voor de periode 2020-2030 een extra investeringsimpuls beschikbaar van € 500 miljoen voor alle regio's. De verdeelsleutel is dat het Rijk maximaal 50% meebetaalt aan goedgekeurde projecten. De regio's en de wegbeheerders verdelen onderling de resterende kosten. Wij vallen hiervoor onder de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Zij hebben namens ons een claim op deze investeringsimpuls ingediend. Anders dan bij de eerste tranche in 2020 was nu per gemeente een plafondbedrag ingesteld. Voor Haarlemmermeer is het plafondbedrag vastgesteld op € 664.800 inclusief BTW (€ 549.421 exclusief BTW). Een gemeente kan niet meer subsidie aanvragen uit de Investeringsimpuls dan het plafondbedrag.

Hierover en over de ingediende projecten hebben wij u geïnformeerd in de Voortgangsrapportage Mobiliteit oktober 2022. Met deze aanvraag geven wij ook invulling aan de ambitie uit het coalitieakkoord om de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid maximaal aan te wenden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Nieuws

Op 20 december 2022 heeft de Minister via de Vervoerregio de toekenning van de subsidie aanvragen via de Vervoerregio medegedeeld.

Voor Haarlemmermeer geldt dat het volledige plafondbedrag van € 664.800 inclusief BTW (€ 549.421 exclusief BTW) is toegekend. Doordat er geen projecten zijn afgevalen en er geen extra middelen beschikbaar zijn gesteld vanuit het Rijk betekent dit dat we voor de projecten uit de reservelijst geen Rijksbijdrage kunnen verwachten.

Voor de projecten waarvoor wel een Rijksbijdrage is toegekend geldt dat hier nog een extra bijdrage van maximaal 25% van de subsidiabele kosten vanuit de Vervoerregio mogelijk is. Dat is dus de helft van het toegekende plafondbedrag. Voor de projecten uit de reservelijst geldt tot slot dat deze wel aanspraak blijven maken op een mogelijke bijdrage van de Vervoerregio. Dit zal via de reguliere procedure van projectaanvraag en toekenning gaan via de Investeringsagenda Mobiliteit van de Vervoerregio.

7.2 Knelpunten aanpak



Achtergrond

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is apart budget opgenomen voor de aanpak van verkeersknelpunten.

Nieuws

Met het oog op de verkeersveiligheid zijn tot moment van schrijven 23 knelpunten uitgevoerd. Hierover is via Twitter gecommuniceerd. Hierbij is de oude situatie vergeleken met de situatie na de aanpak. De resterende vijf worden nader onderzocht. In 2023 is er weer nieuw budget beschikbaar gekomen. De volgende knelpunten (met eventuele bijdragen vanuit VRA) komen in aanmerking voor uitvoering:

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

Op de planning voor uitwerking en voorbereiding staan onder andere:

Hoofddorp	Doorgang J.C. Beetslaan naar Starnmeerstraat Nieuwe Molenaarslaan, voorrangssituatie drie kruispunten
Burghveer	Oversteek Burghveer nabij rotonde
Nieuw-Vennep	Hoofdweg Westzijde, voetpad naar Margaretha's Hoeve

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

7.3 Kleine verkeersmaatregelen



Achtergrond

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

Nieuws

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

- Aanleg drempels Cort van der Lindenstraat/Julianastraat in Halfweg
- Aanleg drempels Burgemeester Simonsstraat/Polanenstraat in Halfweg
- Aanleg kruispuntenplateau Marga Klompésingel Hoofddorp

7.4 Verkeersontsluiting centrum Floriande



Achtergrond

Met circa 35 winkels kent het winkelcentrum Floriande een goede en gevarieerde bezetting. Er zijn een aantal knelpunten gesignaleerd als het gaat om de bevoorradingsroutes versus de schoolroutes, bevoorradingsroutes versus leefbaarheid, autoparkeren, fietsparkeren en overlast van bezorghoreca.

Nieuws

Eind januari 2023 is een onderzoek gestart met een schouw van de openbare ruimte. Bij het onderzoek zijn diverse stakeholders betrokken. De verwachting is dat het onderzoek in mei 2023 is afgerond. Er wordt een rapport opgeleverd met aanbevelingen om de situatie te verbeteren.

7.5 Kruising Aalsmeerderweg/Bennebroekerweg



Achtergrond

Naar aanleiding van een aantal aanrijdingen in de afgelopen jaren op het kruispunt Bennebroekerweg – Aalsmeerderweg in Rijsenhout hebben wij onderzoek gedaan om op korte termijn maatregelen te nemen voor de verbetering van de verkeersveiligheid op en rond dit kruispunt. Uit de ongevalanalyse blijkt dat verreweg de meeste ongevallen te maken hebben met het niet verlenen van voorrang. Daarop is nadruk gelegd bij het tot stand komen van de maatregelen.

Nieuws

De maatregelen bestaan uit:

- het instellen van een stopverplichting op het kruispunt;
- het aanbrengen van ribbelmarkering om de snelheid te verlagen en de attentie op het kruispunt te verhogen.
- het aanbrengen van smileys om het verkeer op de gereden snelheid te attenderen.

Voor enkele van deze maatregelen is een verkeersbesluit nodig. Deze zijn inmiddels genomen. Zodra de weersgesteldheid en de afstemmingsmogelijkheden op de bereikbaarheid het toelaten worden de maatregelen uitgevoerd.

7.6 Scholencluster Paxlaan



Achtergrond

De Paxlaan is één van de wegen in de gemeente Haarlemmermeer waar het aantal verkeersongevallen sinds kort weer toeneemt. In het verleden zijn ook er problemen geweest met snelheid in combinatie met ongevallen op de kruisingen. Daarom zijn destijds busvriendelijke drempels aangebracht. Aan het noordelijke uiteinde van de Paxlaan bevindt zich een cluster van scholen; De 1^e Montessorischool, het Kaj Munk College, het Hoofdvaart College en het Nova College. Het Hoofdvaart College zal op termijn verhuizen naar een locatie buiten de wijk. De gebouwen worden naar alle waarschijnlijk overgenomen door het Nova College die daarmee uitbreidt.

In het midden tussen de scholen bevinden zich een autogarage, een tankstation en een fietsenwinkel. Ook is er de afgelopen jaren tussen de Kaj Munkweg en de Paxlaan een kleine woonbuurt met zorgwoningen bijgekomen. Dit zorgt voor een grote concentratie aan verschillende verkeersbewegingen in dit gebied. Daarnaast heeft de Paxlaan een ontsluitende functie voor een groot deel van de wijk Pax. Het is daarmee een hoog-dynamisch gebied wat verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengt. De scholen hebben zich bij de gemeente gemeld met de zorgen die zij hebben over de verkeersveiligheid.

Nieuws

Verkeerskundigbureau Bonotraffics heeft tussen april en oktober 2022 een onderzoek gedaan naar de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen geschetst. Dit hebben zij gedaan met behulp van verschillende belanghebbenden:

- Hoofdvaart college
- Kaj Munk College
- APK Garage Hoofddorp
- 1e Montessorischool
- Politie
- Bewoner Steve Bikostraat
- Ons Tweede Thuis

In november/december 2022 en januari 2023 hebben wij geprobeerd om de belanghebbenden samen te brengen en met hen de resultaten uit het onderzoek te valideren. Alleen de Montessorischool heeft laten weten nog een toelichting te krijgen op het onderzoek. Hierover wordt medio februari 2023 met hen en Bonotraffics gesproken. Hierna zal het onderzoek worden afgerond en wordt het definitieve rapport opgeleverd. In de volgende voortgangsrapportage komen we hier op terug.

7.7 Robert Kochstraat verkeersveiligheid binnen 30 km/uur



Achtergrond

In september 2022 is de nieuwe Robert Kochstraat geopend. Wij ontvingen berichten van bewoners die zich zorgen maken over het verkeer in de straat. Het verkeer rijdt tussen de Oleanderlaan en Kamerlingh Onneslaan via de Robert Kochstraat voor een deel het dorp in en uit. Ook de bus en het vrachtverkeer. De maximumsnelheid is 30 km/u. De bewoners maken zich zorgen over de verkeersveiligheid, verkeersopstoppen en trillingen in de woningen.

Nieuws

Tijdens een gesprek met wethouders Nobel en Ruigrok zijn deze zorgen geuit. En op basis daarvan zijn de volgende maatregelen getroffen.

1. De gele omleidingsborden met een "B" zijn weggehaald.
2. Er is een gesprek geweest met de aannemers over het bouwverkeer. Er is aan hen gevraagd om het bouwverkeer minder via de Robert Kochstraat te laten rijden. En rekening te houden met de omgeving als er wel wordt gereden over de Robert Kochstraat.
3. Een verkeersbord is geplaatst bij Prinsenpoort, zodat de weggebruiker opmerkt dat er verkeer kan komen uit deze zijstraat van de Robert Kochstraat.
4. In november is langs de Robert Kochstraat een smiley-verkeersbord geplaatst. Deze stond er tot in januari 2023.
5. In december 2022 is een brief verstuurd naar de supermarkten. Daarin is gevraagd om het vrachtverkeer voor het bevoorraden van de supermarkten over andere routes te laten rijden.
6. In december 2022 is ook een brief naar de Veiligheidsregio gestuurd, waarin wordt gevraagd minder gebruik te maken van de Robert Kochstraat.

Daarnaast zullen de komende maanden de volgende maatregelen worden uitgevoerd:

1. Aanpassen van het kruispunt Robert Kochstraat, entree hofje 1 t/m 41. In de periode januari - maart 2023 komt hier een verhoogd verkeersplateau.
2. Aanpassing kruising Kamerlingh Onneslaan – Robert Kochstraat. Dit staat gepland voor 2023-2024. Eerst moeten andere werkzaamheden worden afgerond. Dan verdwijnt daar het vrij liggende fietspad. Consequentie hiervan is dat de fietsers dan op de rijweg fietsen. De Robert Kochstraat wordt dan over de hele lengte 30km/u straat.
3. Aanpassen ANWB bord langs de Schipholweg. Dit is in gang gezet bij NBD (nationale bewegwijzeringsdienst). Gemeente Haarlemmermeer heeft opdracht gegeven om de borden aan te passen. De uitvoering staat gepland voor februari 2023.

Een aantal ideeën wordt niet uitgevoerd:

1. Aanleg van een fietsstrook door het aanbrengen van een belijning. De Robert Kochstraat is geen onderdeel van het fietsroutenetwerk. Hiervoor is het Lint en het fietspad langs de Schipholweg bedoeld. Deze liggen aan weerszijden van de Robert Kochstraat.
2. Een verbod voor vrachtverkeer op de Robert Kochstraat. Dit is een openbare weg en hiervan mag al het verkeer gebruikmaken. Een vrachtautoverbod tast de bereikbaarheid van het centrum aan en zorgt voor een onevenredige druk op de overige wegen richting het centrum, zoals de Sloterweg.
3. Het aanpassen van de hoogte van de verkeersdrempels. De hoogte van de drempels is goed. Deze zijn aangelegd volgens de richtlijnen voor een 30km/u weg.
4. Het aanleggen van extra verkeersdrempels of andere snelheid remmende maatregelen. We leggen geen extra verkeersdrempels aan. Uit de metingen blijkt dat er niet te hard wordt gereden.
5. Doortrekken Kamerlingh Onneslaan naar de Schipholweg. De kosten hiervan staan niet in verhouding tot de baten. Daarnaast verwachten wij geen medewerking van de provincie (eigenaar van de Schipholweg) zolang er gesprekken lopen over de overdracht

Bouwverkeer voor Quartier III, tweede fase rijdt niet door Robert Kochstraat. Op het bouwterrein wordt een weg aangelegd achter de toekomstige woningen aan de Robert Kochstraat. Het bouwverkeer maakt gebruik van deze en andere wegen op het bouwterrein. Het is mogelijk dat in bijzondere situaties wel door de Robert Kochstraat wordt gereden.

De lijnen 192 en 195 rijden sinds een paar weken niet meer door de Robert Kochstraat. Lijn 195 is omgeleid via de Sloterweg en lijn 192 rijdt voorlopig niet door de Robert Kochstraat. Dit komt mede door het aanwezige bouwverkeer en de voortdurende bouwwerkzaamheden in en langs de straat.

8 Parkeren

8.1 Parkeerschijfzones (blauwe zones)

Graan voor Visch Hoofddorp



Achtergrond

Een groep inwoners uit de deelwijk Graan voor Visch heeft een verzoek ingediend om een blauwe zone aan te leggen. Daarom zijn inwoners van deze deelwijk begin september 2022 uitgenodigd om een enquête in te vullen waarin hun mening hierover wordt gevraagd. Om de blauwe zone in te voeren moet de meerderheid van de huishoudens hiermee instemmen.

Nieuws

Uit de enquête is gebleken dat het merendeel van de bewoners in deelwijk 16.000 geen parkeerschijfzone wil. Na overleg met de wijkraad is besloten om in deze wijk geen parkeerschijfzone in te stellen.

Blauwe zone van de Berghlaan Hoofddorp



Achtergrond

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

Nieuws

Uit de enquête is gebleken dat het merendeel van de bewoners voorstander is voor het instellen van een parkeerschijfzone. De voorbereidingen voor de uitvoering van deze parkeerschijfzone zijn gestart. De verwachting is dat de parkeerschijfzone in het voorjaar wordt ingevoerd, gecombineerd met herbestatingswerkzaamheden.

8.2 Parkeren station Halfweg



Achtergrond

Bij station Halfweg was in het verleden sprake van een hoge parkeerdruk 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

Tellingen wijzen uit dat de bezetting van de P+R weer op het oude niveau is. Gemiddeld is de bezetting tijdens kantoortijden 94%. In de avonden en in de weekenden is nog geen sprake van parkeerdruk. Een voortzetting van de gebruikstoename wordt verwacht. In januari 2023 is gestart met het inventariseren van de huidige behoeften, wensen en

mogelijkheden. Op grond hiervan onderzoeken wij of en zo ja welke maatregelen worden getroffen.

8.3 Vrachtwagenparkeren bedrijventerrein Oude Meer



Achtergrond

De ondernemers op het bedrijventerrein Oude Meer ondervonden hinder van lang parkerende vrachtwagens. Zij verwachtten 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. We zijn tot overeenstemming gekomen met de ondernemers die bezwaar hebben gemaakt tegen het verkeersbesluit. Deze ondernemers wilden dat het betaald parkeren zeven dagen per week zou gaan gelden. Daarnaast vroegen zij op een aantal locaties (opstelplaatsen) om een regeling voor kort parkeren. De wensen van de ondernemers zijn waar mogelijk in een aangepast besluit verwerkt.

Nieuws

Inmiddels is betaald parkeren in dit gebied ingesteld.

9 Smart Mobility en duurzame mobiliteit

9.1 Turbine bij verkeerslichten Bennebroekerweg/Rijnlanderweg



Achtergrond

De windturbine bij de verkeerslichten Bennebroekerweg / Rijnlanderweg wekt energie op en maakt de verkeerslichten hiermee energieneutraal. Door een defect in de installatie was de turbine buiten werking. Nieuwe software heeft niet het gewenste resultaat opgeleverd om een jaaropbrengst van circa 5.000 kWh te kunnen halen. Er is overleg geweest met de leverancier over een andere oplossing. De leverancier heeft op 7 oktober 2022 andere apparatuur geplaatst.

Nieuws

De hoeveelheid opgewekte stroom die in de turbine geregistreerd wordt ligt hoger dan de waarde die Liander aan ons doorgeeft. Om meer duidelijkheid te krijgen welke meter de juiste waarde weergeeft en waar de opgewekte stroom blijft, doen wij samen met een gespecialiseerd bedrijf onderzoek. Hiervoor zijn op 18 januari jl. extra meters aangebracht om de volgende zaken onafhankelijk te meten:

- opgewekte stroom windturbine;
- stroomverbruik verkeersregelininstallatie;
- stroomverbruik apparatuur windturbine.

De verkregen data gebruiken wij voor een analyse van de verschillen.

9.2 LED verlichting Nieuwemeerdijk



Achtergrond

Er zijn vragen gekomen van inwoners aan de Nieuwemeerdijk over de nieuwe LED verlichting. Men ervaart de warme, gelere kleur van de verlichting als onveiliger voor het verkeer. Daarnaast lijkt het of slechts één zijde van de weg wordt verlicht, wat een vermindering van de verkeersveiligheid suggereert.

Nieuws

In de praktijk wordt het wegoppervlak door de LED verlichting juist meer en beter verlicht. LED verlichting heeft geen ‘strooilicht’ rondom het armatuur, waardoor de hemel rondom de armatuur niet verlicht wordt. Dit wekt de suggestie dat er minder licht is, maar in de praktijk is dit niet het geval. Doordat de LED-armaturen boven het trottoir hangen, wordt het trottoir goed verlicht. Wij hebben de gele lichtkleur gekozen om de openbare ruimte meer sfeer te geven. Dit is de standaard lichtkleur die wij overal in de gemeente in de openbare verlichting toepassen en die tevens in veel gemeenten in Nederland wordt gebruikt. De kleur voldoet aan de technische normen voor lichtopbrengst van de openbare verlichting, geeft evenveel licht als andere kleuren en heeft geen (negatieve) invloed op de verkeersveiligheid.

Na aanhoudende klachten hebben wij nogmaals een theoretische lichtberekening laten maken voor de situatie op de Nieuwemeerdijk en hebben wij ter plaatse een lichtmeting uitgevoerd. Wij hebben ook gemeten op een gedeelte van de dijk waar nog de oude verlichting (wit licht) aanwezig is. Uit al deze berekeningen en metingen blijkt dat de nieuwe LED verlichting ruimschoots aan de eisen voldoet en dat de verkeersveiligheid is verbeterd omdat het wegdek beter wordt verlicht dan in de oude situatie (die overigens ook aan de eisen voldoet).

9.3 Fiets voorrang bij de verkeerslichten



Achtergrond

Om fietsen binnen de gemeente te stimuleren kijken we hoe deze weggebruikers bij verkeerslichten meer gefaciliteerd kunnen worden.

Eén van de mogelijkheden is de Schwung-app. Deze app zorgt ervoor dat een fietser die de app gebruikt bij de nadering van een kruispunt een grotere kans heeft op groen licht. Dankzij de app kan de fietser comfortabeler en plezieriger fietsen, waardoor de keuze voor de fiets als vervoermiddel aantrekkelijker wordt.

Hoe werkt Schwung?

Wanneer een fietser die gebruik maakt van de Schwung-app binnen een bepaalde afstand van een fietsoversteek met een verkeerslicht komt, dan wordt de fietser 'herkend'. Schwung is een 'intelligente' app, die 'leert' van de routes die de fietsers nemen. De app zet een groenaanvraag op de relevante richting. Vooral de doelgroep forensen heeft hier veel voordeel van, want Schwung zorgt ervoor dat ze op hun dagelijkse route zoveel mogelijk kunnen doorfietsen. De kans op groen is groot alleen zal dit ook afhankelijk zijn van het gekozen beleid van de gemeente. De app biedt namelijk een extra mogelijkheid om specifieke fietsdoelgroepen 'voorrang' te geven.

Daarnaast krijgt de beheerder inzicht in het gebruik van de app, waardoor het fietsbeleid beter kan worden ontwikkeld. Schwung voldoet aan alle eisen voor veilig dataverkeer (autorisatie en fraudedetectie) en privacybescherming.

Nieuws

Het streven is om in het derde kwartaal de Schwung-app werkend te hebben op ten minste twee kruispunten. We gaan dit toepassen op kruispunten waar de installatie geschikt is om met de app te werken en waar we voldoende fietsers verwachten om de werking goed te kunnen beoordelen.

9.4 Laadinfrastructuur



Achtergrond

Het beleid om laadpalen te plaatsen op basis van verzoeken van bewoners (vraag gestuurd) is inmiddels vervangen door het zogenoemde data-gestuurd uitbreiden van de laadinfrastructuur. Deze keuze vloeit voort uit de 'Evaluatie Uitvoeringsstrategie laadinfrastructuur (voor elektrisch vervoer)' (2018.0043954). Het nieuwe proces gaat betekenen dat door monitoring van het gebruik van bestaande laadpalen kan worden bepaald in welke gebieden uitbreiding gewenst is.

Verder heeft het college besloten om het gereguleerd toestaan van Verlengde Private Aansluitingen (VPA's) te onderzoeken. Daarmee krijgen bewoners met een openbare parkeerplaats voor de deur de mogelijkheid om met kabelgoottegels een oplaadpunt toegankelijk te maken over een openbaar trottoir ('Uitgangspunten uitvoering maatregelen laadinfrastructuur elektrische auto's' van 5 juli 2022, 2022.0001500).

Laadpalen

Nieuws

Als uitloop van het vraag gestuurd beleid zijn afgelopen jaar circa twintig laadpalen bijgeplaatst. In de zestien gebieden (dorpen of wijken) waar nog geen laadpaal aanwezig was zijn nieuwe palen geïnstalleerd of in voorbereiding (met dubbele aansluiting maakt 32 extra laadpunten). Tenslotte zijn er nog 22 locaties waar momenteel een enkele laadpaal wordt vervangen door een exemplaar met twee oplaadpunten.

Over het nieuwe proces van data-gestuurd bijplaatsen van laadpalen en een adequate rolverdeling vindt overleg plaats met Metropoolregio Amsterdam elektrisch (MRAe). De exploitant heeft inmiddels op basis van data-analyse ruim 60 voorkeurslocaties aangegeven.

Overigens gaat het uitbreiden van de laadinfrastructuur niet altijd zo snel als we zouden willen: chiptekorten en personeelsschaarste spelen daarbij een rol.

Naast de standaard publieke laadpalen gaat de MRAe ook een gezamenlijke aanbesteding starten voor snelladers in de deelnemende gemeenten. Dat betreft dan laders met een minimumvermogen van 100 kW, waarmee een auto in ongeveer vijftien tot twintig minuten van 20 naar 80% geladen kan worden (afhankelijk van het type auto en batterij). Haarlemmermeer kan meedoen met deze aanbesteding en circa vier voorkeurslocaties aanwijzen. Een snellaadlocatie bestaat uit minimaal vier laadplekken. Ook is een 'transformatorhuisje' van twee bij twee bij twee meter noodzakelijk. Wel is het van belang om te bekijken of er op de voorkeurslocaties ook voldoende netcapaciteit geleverd kan worden.

Verlengde Private Aansluitingen

Het onderzoek naar de VPA's wordt momenteel uitgevoerd. Omdat het toestaan van VPA's substantiële impact kan hebben op de openbare ruimte wordt dat onderzoek gebaseerd op drie componenten. Ten eerste door gebruik te maken van het 'Afwegingenkader VPA's voor gemeenten' van het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL). Ten tweede door de expertise in te brengen van alle clusters die inhoudelijk betrokken zijn, denk aan kabels en leidingen, handhaving, juridische zaken, veiligheid en vergunningen. Tenslotte kunnen de ervaringen van andere gemeenten die VPA's reeds toestaan worden meegenomen als benchmark. Op die manier wordt een evenwichtige afweging bereikt en kunnen ook voorwaarden worden geformuleerd. Als de gemeente besluit om inderdaad VPA's (onder voorwaarden) toe te staan, zal de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) aangepast moeten worden.

Er is inmiddels als alternatief voor de genoemde kabelgoottegels ook een speciale mat ontwikkeld. Dit alternatief wordt meegenomen in het onderzoek, zodat de voor- en nadelen vergelijkbaar worden.

Een advies wordt rond de zomer voorgelegd aan het college.

9.5 Waterstof convenant



Achtergrond

Het stimuleren van waterstof in mobiliteit is één van de doelstellingen van het Klimaatakkoord. Daarbij is onder meer de landelijke ambitie vastgelegd voor de realisatie van 50 waterstoftankstations in 2025. De staatssecretaris heeft op 22 november 2022 aangegeven de realisatie van waterstofstations te gaan subsidiëren. Op 3 november 2022 is de Routekaart Waterstof van het Nationaal Waterstof Programma verschenen. Dit is een publiek private samenwerking met de waterstofsector met als doel dat waterstof in 2030 een volwaardige emissieloze optie is in de mobiliteit.

Het Convenant Waterstof en Mobiliteit Noord-Holland concentreert zich op toepassing van waterstof in zware mobiliteit (zwaar wegtransport, reinigingsvoertuigen, landbouwvoertuigen). Het idee daarachter is dat deze vormen van mobiliteit minder geschikt zijn voor batterijtechnologie. Het doel van het convenant is onder meer de realisatie van minimaal acht waterstoftankstations in 2025. Dit moet de basis vormen voor verdere opschaling na 2025. De convenantpartijen willen de rol van koploper gaan vervullen in het Landelijk Actieprogramma 'Onderweg met Waterstof' dat medio 2023 moet worden ondertekend. (Momenteel heeft Haarlemmermeer één waterstof tankstation binnen de gemeentegrenzen: Shell Den Ruygenhoek aan de A4).

Nieuws

Het college is voornemens het Waterstofconvenant te ondertekenen. Door het convenant te ondertekenen onderschrijft de gemeente Haarlemmermeer de potentie van waterstof in het mobiliteitssysteem. We zijn dan bereid om bijvoorbeeld in ruimtelijk beleid de uitrol van waterstof te faciliteren. Door deel te nemen binnen het convenant verkrijgen we een platform om ervaring op te doen met waterstof in mobiliteit. De Provincie Noord-Holland zal expertise leveren en vragen beantwoorden over bijvoorbeeld randvoorwaarden, procedures, vergunningverlening, et cetera. Praktisch gezien betekent ondertekening van het convenant dat we gaan participeren in een 'Clusterwerkgroep overheden' voor overheden en koepelorganisaties.

10 maart 2023 wordt een nieuw waterstof tankstation in Hoofddorp geopend aan de Changing lane in Hoofddorp.

9.6 Zero Emissie zone Schiphol



Achtergrond

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

Schiphol heeft aangekondigd vanaf 1 januari 2026 zero emissie zones in te voeren voor de logistieke straten van de terminal op Schiphol Centrum. Het is een van de stappen die worden genomen richting een emissievrije luchthaven in 2030 en een stap die past in de afspraken van het landelijk klimaatakkoord.

Nieuws

De gemeente Haarlemmermeer en Schiphol werken samen en worden ondersteund door een gesubsidieerd begeleidingsprogramma 'Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek' (SPES). Voor de toegangscontrole wordt een landelijke databank met kentekens ingericht. Schiphol en Haarlemmermeer onderzoeken nu hoe het toegangssysteem moet worden uitgevoerd, omdat Schiphol als private partij

waarschijnlijk geen toegang krijgt tot de databank. Handhaving met ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) zou dan onder verantwoordelijkheid van de gemeente plaats moeten vinden.

Inmiddels is landelijk de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS) opgesteld. Door de UAS te ondertekenen gaan we de verplichting aan om onderbouwde besluiten te nemen over het instellen van een ZE-zone. We willen deze ondertekening samen met Schiphol doen. Voor de gemeenten die de UAS ondertekenen komt in de loop van dit jaar een subsidie beschikbaar van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK). Voor iedere gemeente die de UAS heeft ondertekend en een ZE-zone gaat invoeren komt een bijdrage van € 380.000 per jaar beschikbaar voor een periode van drie jaar.

9.7 Deelmobiliteit



Achtergrond

In 2022 voerden twee aanbieders in Haarlemmermeer een pilot met elektrische deelscooters: GO Sharing en Felyx. Met de pilot werden twee verdienmodellen getest: één met een free floating servicegebied in heel Hoofddorp (GO Sharing) en een model waarbij de scooters in geselecteerde zones ('eilanden') worden geparkeerd (Felyx).

Nieuws

In november 2022 gaf GO Sharing aan te gaan stoppen in 33 van de 45 gemeenten waar het bedrijf actief was. Haarlemmermeer is één van die gemeenten. Daarmee stopt het free-floating model. Dit model leverde overigens ook meer klachten van bewoners op dan het model met de stallingseilanden van Felyx.

Aanvankelijk was een evaluatie van de deelscooters aangekondigd, uit te voeren rond de zomerperiode van 2023. Het voornaamste doel van die evaluatie was een vergelijking tussen het 'free floating' systeem van GO Sharing en het 'eilanden' systeem van Felyx. Aangezien GO Sharing inmiddels is gestopt met de dienstverlening in onze gemeente, is die vergelijking momenteel nauwelijks meer relevant. Ook zonder uitgebreide evaluatie kan al een antwoord gegeven worden op de vraag welk systeem de voorkeur verdient. Gezien het aantal en het patroon van de klachten van bewoners is op voorhand duidelijk dat het 'eilanden' systeem is te prefereren boven het 'free floating' systeem. Het aantal gemaakte ritten per systeem is daarbij minder relevant. Kortom: door het verdwijnen van GO Sharing is een vergelijkende evaluatie minder opportuun. Wel zullende kwantitatieve gegevens over gebruik en bijvoorbeeld het aantal klachten in kaart worden gebracht.

De gemeente heeft recent medewerking verleend aan een inventarisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over de knelpunten bij deelmobiliteit (naar aanleiding van de Motie De Graaf c.s. Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 71).

Recent heeft het bedrijf MyWheels aangegeven geïnteresseerd te zijn in het plaatsen van tien elektrische deelauto's in Haarlemmermeer. Dit is naast de reeds aanwezige deelauto's van Green Wheels.

Het past binnen het gemeentelijk beleid om deelmobiliteit te faciliteren. Deelauto's geven meer keuzevrijheid en kunnen helpen om het particuliere autobezit terug te dringen. Bijvoorbeeld omdat het een alternatief is voor wie geen auto kan of wil bezitten en een afname van het autobezit doordat bijvoorbeeld een gezin door de beschikbaarheid van deelauto's besluit om géén tweede auto aan te schaffen. MyWheels onderzoekt de mogelijkheden voor deelvervoer (zonder vaste parkeerplaatsen) binnen gereguleerd parkeergebied en daarbuiten.

10 Slot

10.1 Onderwerpen niet in deze voortgangsrapportage

In deze paragraaf noemen we de onderwerpen die zijn opgenomen in de vorige rapportage maar waarover nu geen nieuws is te melden, of waarover het nieuws op een andere manier aan de gemeenteraad wordt gestuurd.

Hoofdstuk Actieve mobiliteit

- Fietsplan (10-2022)
- Schelpenpad Floriande (10-2022)

Hoofdstuk Regionale mobiliteit

- Bereikbaarheidsagenda Zuidlob (6-2022)
- Samenwerkingsagenda Zuid-Kennemerland (6-2022)
- Nieuwe concessie openbaar vervoer Zuid-Holland Noord (10-2022)
- Vangnet openbaar vervoer (10-2022)
- Advies aanvraag aanpassing dienstregeling NS (10-2022)
- Vervanging en renovatie kunstwerken A44 (10-2022)

Hoofdstuk Gemeentelijk Beleid

- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en Monitoring (10-2022)

Hoofdstuk Weg

- Bussluis Henri Didonweg

Hoofdstuk Openbaar vervoer

- OV-Klantenbarometer (6-2022)
- Busroutes Badhoevedorp (10-2022)
- HOV Fokkerweg / zuidelijke ontsluiting Schiphol-Oost (10-2022)
- Veerpont Rijsenhout – Aalsmeer (10-2022)

Hoofdstuk Verkeersveiligheid

- Flitspalen (6-2022)
- Flankerende maatregelen bruggen dubbeldorpen Westkant (6-2022)
- Met elkaar overweg-campagne / Ludieke verkeersveiligheidsacties (10-2022)
- Rotonde Nieuweweg/Burgemeester van Stamplein (6-2022)
- Oversteek Bennebroekerweg ter hoogte van Zuiderhoeven (6-2022)
- Pilot handhaving (10-2022)
- Camerabewaking spoorwegovergang Halfweg (10-2022)
- Ringdijkbeleid (10-2022)
- Verkeersveiligheid N205 (10-2022)
- Verkeerslichten Driemerenweg / Bennebroekerweg (10-2022)

- Schoolzones Haarlemmerliede Spaarnwoude (10-2022)
- Verkeersontsluiting centrum Floriande (10-2022)
- Drempel Mastbos Hoofddorp (10-2022)

Hoofdstuk Parkeren

- Integrale aanpak parkeren (6-2022)

Hoofdstuk Duurzame mobiliteit

- Groene daken op bushokjes (6-2022)

10.2 Eerdere voortgangsrapportages

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

- 28 februari 2019 (kenmerk x.2019.02349),
- 10 juli 2019 (kenmerk x.2019.09568),
- 13 november 2019 (kenmerk X.2019.14422),
- 3 maart 2020 (kenmerk X.2020.01958),
- 15 juni 2020 (kenmerk X.2020.01607),
- 28 oktober 2020 (kenmerk (X.2020.05140),
- 10 maart 2021 (kenmerk (X.2021.01395),
- 7 juli 2021 (kenmerk X.2021.04281),
- 9 november 2021 (kenmerk X.2021.06920),
- 9 februari 2022 (kenmerk X.2022.00611),
- 12 juli 2022 (kenmerk X.2022.04600)
- 4 november 2022 (kenmerk X.2022.06768).



provincie **HOLLAND**
ZUID

Lid Gedeputeerde Staten

E.F.A. (Frederik) Zevenbergen

Contact
efa.zevenbergen@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
9 december 2022

Ons kenmerk
2022-001

Uw kenmerk

Bijlagen

Gemeente Haarlemmermeer,
Provincie Noord-Holland,
Vervoerregio Amsterdam

Onderwerp
Uitnodiging en informatie over voorgenomen
mobiliteitsmaatregelen in en nabij de Noordelijke Duin-
en Bollenstreek

Geacht College / geacht Dagelijks Bestuur

Namens de Stuurgroep Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek (hierna Stuurgroep) informeer ik u graag over de besluitvorming die binnen de provincie Zuid-Holland heeft plaats gevonden. De Stuurgroep bestaat naast de Provincie Zuid-Holland (voorzitter) uit de Regio Holland-Rijnland en de gemeenten Hillegom, Lisse, Teylingen en Noordwijk. Op 9 november hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland een positief besluit genomen over het voorgenomen pakket mobiliteitsmaatregelen in en rond de Noordelijke Duin- en Bollenstreek.

Pakket van mobiliteitsmaatregelen

Het betreft een multimodaal pakket aan mobiliteitsmaatregelen, dat is voorbereid en ingebracht op voorstel van de Stuurgroep. Voor het openbaar vervoer zetten we in op de HOV-verbinding Noordwijk – Schiphol. Tevens is er een wens om de openbaar vervoerverbindingen tussen Hillegom en bestemmingen in Haarlemmermeer te verbeteren. Het netwerk van doorfietsroutes willen we versneld realiseren. Het gaat hier ook om provinciegrens-overschrijdende doorfietsroutes. We hebben hiervoor een bedrag van tien miljoen Euro gereserveerd. Voor de auto gaan we twee verbindingen uitwerken. De eerste betreft een verbinding tussen de provinciale weg N208 en rijksweg A44, ten zuiden van Lisse. De tweede verbindt de N07 met de N206, met een aftakking naar station Hillegom. Wanneer ruimtelijk economische ontwikkelingen daar aanleiding voor geven komt ook de verbinding tussen Noordwijk en de N208 ten zuiden van Lisse in beeld.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen
90, 385 en 386 stoppen
dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.



Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 9 november ingestemd om dit maatregelenpakket verder uit te werken.

Uitnodiging tot samenwerking

Dat kunnen we niet alleen. Wij hebben u nodig. Met deze brief brengen wij u niet alleen op de hoogte; ook nodigen wij u uit om met onze stuurgroep mee te denken over een gezamenlijke bestuurlijke opdracht. Wij gaan medio februari 2023 een eerste bestuurlijk overlegmoment organiseren. Hierbij willen we schetsen waar we staan als regio's; met u willen wij verkennen waar de mobiliteitsbelangen van de regio's aan weerszijden van de Ringvaart elkaar raken, en hoe we hierin nader samen kunnen werken. We kijken naar het brede pakket van fiets, OV en auto-bereikbaarheid.

Opzet eerste bijeenkomst

In deze eerste bijeenkomst zal de focus liggen op de aanleiding voor samenwerking, de scope van een samenwerking en het definiëren van de opgave. De stuurgroep ziet in deze bijeenkomst de eerste stap voor het opzetten van een gezamenlijke bestuurlijke opdracht. Volgende stappen, zoals het bepalen van onderzoeksvragen, afspraken over rolverdelingen, taken, verantwoordelijkheden en budgetten kunnen na deze eerste stap aangepakt kunnen worden.

Met vriendelijke groet,

E.F.A. (Frederik) Zevenbergen

Voorzitter Stuurgroep Mobiliteitsmaatregelen
Noordelijke Duin- en Bollenstreek