



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

Cluster	RED-VVDE-Verkeer en Vervoer
Contactpersoon	Adam Zuyderwijk
Telefoon	0900 1852
Uw brief	28 februari 2022
Ons kenmerk	2022.0000596
Bijlage(n)	Geen
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen van de fractie van het CDA over het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp en uitwerking motie

Verzenddatum

29 MAART 2022

Geachte heer, mevrouw,

Op 28 februari 2022 ontvingen wij schriftelijke vragen van de fractie van het CDA over het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp en uitwerking motie. Onderstaand treft u de beantwoording aan.

Vraag 1

Klopt het dat het focusgebied van het VSP 2020 is gebaseerd op het Masterplan Badhoevedorp uit 2008 en daarna niet is aangepast? Met het focusgebied bedoelen wij het gebied dat zichtbaar is op de centrale kaart van het VSP?

Antwoord:

Dit klopt. Het verkeersstructuurplan Badhoevedorp (VSP-BHD) is de verkeerskundige uitwerking van het Masterplan Badhoevedorp (2008/15026). Het focusgebied van het VSP-BHD – bestaande uit de gehele kern Badhoevedorp binnen de A4, A9, Ringvaart en Hoofdvaart – is in de tussentijd niet aangepast. Wel is het VSP-BHD sindsdien tweemaal geactualiseerd met de op dat moment meest recente inzichten in verkeersaanbod en geplande gebiedsontwikkelingen. Deze tussentijdse actualisaties vonden plaats in 2013 (2013.0029418) en 2020 (2020.0000444). Het geografische gebied waarop maatregelen worden genomen is dus niet veranderd, maar de planontwikkelingen en -aantallen waar mee gerekend wordt voor het verkeersaanbod wel. Daarnaast is het zo dat het verkeersmodel rekent met alle verkeersaanbod wat in, naar of door het focusgebied gaat en niet alleen wat door het focusgebied zelf gegenereerd wordt.

Vraag 2

Kunt u aangegeven wat de exacte criteria zijn om de verkeerseffecten van ontwikkelingen mee te nemen in het door de gemeente Haarlemmermeer gehanteerde verkeersmodel Noord-Holland Zuid (NHZ)?

Antwoord:

Het door ons gebruikte verkeersmodel NHZ is een wetenschappelijk rekenkundig model dat op basis van sociaalgeografische data, recente tellingen en historische data een berekende voorspelling doet van de toekomst. De sociaalgeografische data bestaan enerzijds uit de bestaande aantallen inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen en anderzijds uit de geplande aantallen inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Het verkeersmodel werkt met tienjaarlijkse planhorizonnen. Het kijkt dus minimaal tien jaar vooruit. Het meest recente model (NHZ 3.0) werkt met als meest dichtstbijzijnde planjaarhorizon 2030.

Om een ontwikkeling mee te mogen nemen in de berekeningen, moet deze in een bepaalde mate 'hard' zijn. Dit wil zeggen dat er een bepaalde zekerheid is dat de ontwikkeling ook gerealiseerd wordt. Bijvoorbeeld omdat er een raadsbesluit of collegebesluit over genomen is, er een ondertekend akkoord, samenwerkingsovereenkomst of anterieure overeenkomst bestaat of als er een bestemmingsplan over is vastgesteld. Dit geldt zowel voor de opname van sociaalgeografische data (het aantal woningen en arbeidsplaatsen) als voor infraprojecten in het verkeersmodel.

Er moeten namelijk concrete cijfermatige gegevens zijn om mee te kunnen rekenen. In de initiatieffase bijvoorbeeld is het programma (aantal woningen, arbeidsplaatsen, stedelijkheidsgraad) vaak nog niet bekend. Het gaat dan vaak nog om een idee, waarbij alleen de locatie en globale voornemens bekend zijn (bijvoorbeeld 4.000 woningen). Er is dan nog niet bekend welke voorzieningen er nog bij komen, het soort woningen en op welke verkeersstructuur het wordt afgewikkeld. Hierdoor kunnen effecten niet berekend worden en kan het nog geen onderdeel zijn van de input voor het verkeersmodel. Deze hardheidsregel geldt enkel voor de meest dichtstbijzijnde planjaarhorizon.

Vraag 3

Hoe wordt het verkeersmodel NHZ up to date gehouden en worden hier ook regionale en landelijke ontwikkelingen in meegenomen?

Antwoord:

Eens in de vier à vijf jaar wordt ons verkeersmodel volledig herijkt met actuele tellingen, nieuw beleid en landelijke trends en ontwikkelingen. Daarmee ontstaat een nieuw 'basisjaar' dat het model als uitgangspunt neemt voor al haar toekomstvoorspellingen. Daarnaast wordt het verkeersmodel vrijwel jaarlijks geactualiseerd met de meest recente sociaalgeografische data, waarbij de actualisatie gedaan wordt op zowel de bestaande data als de geplande data.

Alle verkeersmodellen in Nederland zijn aan elkaar gelinkt. Hierdoor rekent ons verkeersmodel niet alleen met de sociaalgeografische data uit het studiegebied – de tien gemeenten die gezamenlijk het NHZ-model beheren – maar ook met gegevens uit het invloedsgebied (Metropoolregio Amsterdam) en de rest van Nederland. Voor het invloedsgebied importeert het NHZ de verkeersgeneratiedata uit het Verkeerskundig Noordvleugel Model (VENOM) van de Vervoerregio Amsterdam. Voor de verkeersgeneratie vanuit de rest van Nederland importeert het NHZ de verkeersgeneratiedata uit het Nederlands Regionaal Model (NRM) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit betekent dat bijvoorbeeld woningbouwplannen die Amsterdam in haar Verkeersmodel Amsterdam opneemt via VENOM ook door ons NHZ-model meegenomen worden in onze totaalberekeningen. Of als er een sterke reisrelatie bestaat tussen bijvoorbeeld Badhoevedorp en de regio Utrecht haalt het NHZ-model dit uit het NRM.

Vraag 4

Welke toekomstige ontwikkelingen in en rondom Badhoevedorp zijn op dit moment opgenomen in het verkeersmodel NHZ? Graag ontvangen wij een volledige lijst van projecten?

Antwoord:

Wij kunnen enkel aangeven welke data wij zelf hebben aangeleverd voor het NHZ-model wat betreft de geplande woningbouw, geplande arbeidsplaatsen en commerciële voorzieningen in en rond Badhoevedorp. Het verkeersmodel houdt bij de berekeningen wel rekening met ontwikkelingen buiten ons grondgebied, zoals gezegd in antwoord op vraag 3.

Voor het NHZ versie 3.0 wordt rekening gehouden met de volgende ontwikkelingen:

Woningbouwplannen

- Badhoevedorp Centrum (Noord, Oost, Midden en West)
- Quatrebras (deelplan A, B, C en D)
- Schuilhoeve
- Jan van Gentstraat 130
- Sloterweg 22

Arbeitsplaatsen/Commercieel

- Lijndenhof
- Badhoevedorp-Zuid (bedrijvigheid + kantoren)
- Badhoevedorp Centrum (Commercieel)

Vraag 5

In welke mate houdt het verkeersmodel NHZ op dit moment rekening met ontwikkelingen in Amsterdam, zoals bijvoorbeeld het project "Autoluw sloten" en aanpassingen van de S106?

Antwoord:

Zoals gezegd bij het antwoord op vraag 2 kan het verkeersmodel pas rekenen als er concreet een plan is en dit ook een juridische status heeft. Voor Sloterweg-West Verkeersveilig heeft de gemeenteraad van Amsterdam op 26 januari 2022 een besluit genomen. Bij de eerstvolgende actualisatie zal Amsterdam dan in haar Verkeersmodel Amsterdam kunnen borgen. Vanaf dat moment houdt ons verkeersmodel er ook rekening mee.

Voor de aanpassingen aan de S106 geldt dat er nog geen besluit is genomen over de te nemen maatregelen, dus houdt het model hier nog geen rekening mee.

Daarnaast zorgt de link tussen alle verkeersmodellen (zie antwoord vraag 3) ervoor dat als Amsterdam iets wijzigt in de planvorming van hun VMA-model, dit via het VENOM-model ook in ons NHZ-model terechtkomt.

Vraag 6

Op welke wijze kan worden voorkomen dat meerdere projecten in de planvorming gebruik maken van dezelfde "restruimte" in het verkeersmodel? Wij bedoelen hiermee op het risico dat projecten individueel lijken te passen binnen de restruimte in het verkeersmodel maar bij elkaar opgeteld mogelijk niet meer?

Antwoord:

Zoals gezegd is een verkeersmodel een wetenschappelijk rekenkundig model welk een berekende voorspelling doet van de toekomst. Het is geen exacte waarheid, hoewel het een hoge betrouwbaarheidsgraad kent, en het is niet feilloos. Het door de fractie van het CDA geschetste dilemma is één van de aandachtspunten binnen een verkeersmodel. Wij nemen voortdurend verschillende stappen om het risico hierop te minimaliseren. De belangrijkste stappen zijn als volgt.

Elke initiatiefnemer heeft de verantwoordelijkheid om aan te tonen dat zijn idee past binnen de bestaande omgeving. Hiervoor wordt getoetst aan het verkeersmodel. Het verkeersmodel is de verkeerskundige basis voor alle planonderbouwingen, zowel in bestemmingsplan- als MER-procedures, en vormt dus de integraliteit tussen alle verschillende projecten en initiatieven. Omdat een proces vaak start met een initiatief en pas concreet wordt zodra het programma bekend wordt is de doorlooptijd in vrijwel alle gevallen langer dan een jaar. Zoals gezegd in antwoord op vraag 3 wordt het verkeersmodel vrijwel jaarlijks geactualiseerd. Bij die actualiseringsslag kijken verkeerskundige adviseurs van bureau Goudappel (wij maken gebruik van een verkeersmodel van de Goudappel Groep) mee om eventuele knelpunten te signaleren en voor te zijn, bijvoorbeeld als het gaat om de beschikbare restruimte. Een andere belangrijke beheersmaatregel is dat wij een eigen verkeersonderzoeker in huis hebben die het NHZ-model namens de gemeente Haarlemmermeer beheert. Deze medewerker maakt de berekeningen in ons model en/of kijkt mee bij berekeningen van externen. Hiermee vormt dit een extra stap in het borgen van de integraliteit en het voorkomen van dubbelgebruik van de restruimte.

Vraag 7

Tot slot willen wij graag weten waarom het niet mogelijk is om het focusgebied van het VSP eerder te vergroten dan op het door u voorgestelde moment in 2024 (na gereed komen Quatrebras)? Wij zien dat de evaluatie van het VSP 2020 namelijk vooral relevant is voor de maatregelen die al in het VSP zijn opgenomen. De relevantie lijkt minder aanwezig voor het vergroten van het focusgebied (uitbreiden kaart) en het opnemen van maatregelen zoals opgenomen zijn in de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040?

Antwoord:

Zoals in eerdergenoemde antwoorden aangegeven beschouwt het NHZ-model – dat de basis vormt van de onderbouwing van het VSP-BHD – in haar berekeningen al een groter gebied dan waar het VSP-BHD zelf over gaat. Wij denken daarom niet dat uitbreiding van de scope op dit moment zal leiden tot andere uitgangspunten, mede omdat het focusgebied van VSP-BHD al geheel Badhoevedorp beslaat. Een verkeersstructuurplan is een lange termijnvisie en in de tussentijd ontstaan er altijd nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe ontwikkelingen in Badhoevedorp worden altijd ook getoetst aan het VSP-BHD, omdat deze door vaststelling van de raad is verworpen tot toetsingskader. Voor wat betreft de maatregelen uit de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 geldt dat samen met de partners provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam nog hard gewerkt wordt aan een adaptieve maatregelenagenda. Deze adaptieve maatregelenagenda is nog niet gereed en kan dus ook nog niet vertaald worden in een scope uitbreiding voor het VSP-BHD.

De gemeenteraad heeft gevraagd om na voltooiing van de wijk Quatrebras het VSP-BHD te evalueren. Omdat er dan een grote gebiedsontwikkeling is afgerond – en dan ook van andere projecten en initiatieven in de omgeving in de tijd gezien meer duidelijkheid bestaat – zien wij deze geplande evaluatie als het meest ideale moment.

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

J. Nobel