



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 Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Contactpersoon mevrouw B. Pover
Telefoon 0900 1852
Uw brief
Ons kenmerk X.2021.06920
Bijlage(n) Voortgangsrapportage Mobiliteit oktober 2021
Onderwerp Informatie over voortgangsrapportage mobiliteit

Verzenddatum

- 9 NOV. 2021

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.

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

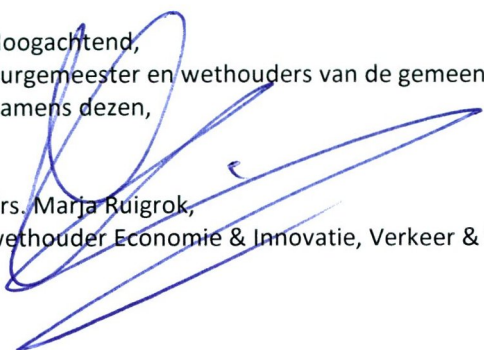
- tijdens de raadsvergadering van 24 juni 2021 hebben wij u toegezegd de verkeersveiligheid bij de pont Buitenkaag nader te onderzoeken;
- tijdens de raadsvergadering van 24 juni 2021 hebben wij u toegezegd de snelheid van het verkeer daar waar de Componistenweg overgaat in de Getsewoudseweg in Nieuw-Vennep te onderzoeken;
- tijdens de raadsvergadering van 9 september 2021 hebben wij u toegezegd in te gaan op de vragen van de Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp;
- tijdens de raadsvergadering van 3 juni 2021 hebben wij u toegezegd terug te koppelen over de aanpassingen aan de Ringdijk;
- tijdens de raadsvergadering van 25 juni-2020 hebben wij aan gegeven dat er bij Rijsenhout een proef wordt gestart met "knippen". In de voortgangsbrieven mobiliteit (X.2020.05140) is gemeld dat deze proef is uitgesteld naar het derde kwartaal van 2021;

- tijdens het vragenuur van 30 september 2021 hebben wij u toegezegd u te informeren over de bebording van Rijkswaterstaat op de A4 afrit Hoofddorp.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

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



Voortgangsrapportage Mobiliteit

oktober 2021



Foto: Adam Zuyderwijk

Inhoudsopgave

1	VOORTGANGSRAPPORTAGE MOBILITEIT	2
2	LANGZAAM VERKEER.....	2
2.1	FIETSPLAN	2
2.2	SNELFIETSRROUTE F200	3
2.3	ONOVERZICHTELIJKE SITUATIE OVERBOSPAD/PUTTERSBOSPAD	3
3	REGIONALE MOBILITEIT	4
3.1	MILJOENENNOTA	4
3.2	NIEUWS UIT DE VERVOERREGIO AMSTERDAM	5
	NETWERKKADER	6
	MOBILITEITSTRANSITIE.....	6
	MOBILITEITSPROGRAMMA VAN EISEN	7
3.3	PROGRAMMA “SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID”	8
3.4	NETWERKSTUDIE.....	9
	BADHOEVEDORP	10
3.5	VERKEERSSTRUCTUURPLAN HOOFDDORP EN NIEUW-VENNEP	11
3.6	BEREIKBAARHEID BOLLENSTREEK – HAARLEMMERMEER	12
3.7	VERKENNING KRUISWEGCORRIDOR.....	14
4	WEG.....	15
4.1	OPWAARDEREN NIEUWE BENNEBROEKERWEG.....	15
4.2	MIRT-ROTTERPOLDERPLEIN.....	15
4.3	WESTELIJKE ONTSLUITING SUGAR CITY	16
4.4	OVERDRACHT N520	16
4.5	BORDEN RIJKSWATERSTAAT A4 AFRIT HOOFDDORP.....	17
5	OPENBAAR VERVOER	17
5.1	HOV WESTTANGENT	17
5.2	HOV SCHIPHOL-OOST, OUDE MEER EN RIJK (SOOMR).....	18
5.3	HOV AALSMEER – SCHIPHOL-ZUID (HOVASZ)	18
5.4	HOV HAARLEM – SCHIPHOL – AMSTERDAM.....	19
5.5	CAMERABEWAKING SPOORWEGOVERGANG HALFWEG	20
6	VERKEERSVEILIGHEID.....	20
6.1	RINGDIJKBELEID	20
6.2	SLOTTERBRUG	23
6.3	REGIONAAL ACTIEPLAN VERKEERSVEILIGHEID 2030	24
6.4	FLANKERENDE MAATREGELEN BRUGGEN DOUBBELDORPEN WESTKANT.....	25
6.5	HERINRICHTING FANNY BLANKERS-KOENLAAN IN HOOFDDORP	26
6.6	SNELHEID COMPONISTENWEG.....	27
6.7	KNELPUNTEN AANPAK	27
6.8	KLEINE VERKEERSMAATREGELEN	29

7	PARKEREN.....	29
7.1	VOORTGANG KLEINE PARKEERMAATREGELEN	29
7.2	PARKEREN VAN LENT	29
7.3	PARKEREN STATION HALFWEG	30
7.4	VRACHTWAGENPARKEREN BEDRIJVENTERREIN OUDE MEER.....	31
7.5	PARKEERNORMEN	31
	PARKEERDRUK RONDOM HOV-HALTES.....	32
8	SMART MOBILITY	32
8.1	SMART CITY	32
8.2	DYNAMISCH DIMMEN	32
8.3	OPLAADPUNTEN IN LICHTMASTEN	33
8.4	SMART PARKING.....	34
8.5	GOINGDUTCH.....	34
8.6	TURBINE BIJ VERKEERSLICHTEN BENNEBROEKERWEG/RIJNLANDERWEG	35
9	DUURZAME MOBILITEIT.....	35
9.1	SLIM LAADPLEIN	35
10	SLOT	36

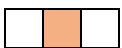
1 Voortgangsrapportage Mobiliteit

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.

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



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



Project ondervindt of vertraging of de doelen moeten worden aangepast.



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

2 Langzaam verkeer

2.1 Fietsplan



Achtergrond

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

Het goed en veilig geleiden van deze groei en de bijkomende uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid en toenemend ruimtebeslag vergt structurele en langjarige investeringen in fietsinfrastructuur. Investerings in fietsinfrastructuur zijn snel uit te voeren, zeer kosteneffectief en de maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2020/2021 (UPM 2020/2021) hebben wij voor 2021 een fietsplan aangekondigd, waarmee invulling wordt gegeven aan de fietsbehoefte die de gemeente als gevolg van de schaa sprong door maakt.

Nieuws

Met het fietsplan willen we aansluiten bij het Regionaal en het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. De start van de werkzaamheden aan het fietsplan hebben we daarom uitgesteld totdat deze producten in een afrondende fase zijn. Wij schakelen nu een extern bureau in om de voortgang op dit dossier te verbeteren. We verwachten het fietsplan in het eerste kwartaal 2022 op te leveren.

2.2 Snelfietsroute F200



Achtergrond

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

Nieuws

De uitvoering van de fietsstraat tussen de oostelijke- en westelijke ontsluiting van Sugar City is aangehouden vanwege onvoorziene ramingsverschillen. De aanbesteding van het werk tussen de Westelijke ontsluiting, langs de Weerenbrug tot aan de Zoete Inval is ook afhankelijk van de bij te stellen ramingen en het dekkingsbesluit. Hierover is nog afstemming met onze partners.

Voor de corridorstudie en de inventarisatie van de fietsroute aan de noordzijde van het spoor langs de N200 zijn met de VRA gesprekken gevoerd over subsidie. Een raming voor het schetsontwerp wordt opgesteld.

2.3 Onoverzichtelijke situatie Overbospad/Puttersbospad



Achtergrond

In het vragenuur van 23 september 2021 heeft de raad aandacht gevraagd voor de onoverzichtelijke situatie is bij de fietskruising en fietsonderdoorgang ter hoogte van het Overbospad/Puttersbospad. Wij hebben hierop toegezegd de situatie te onderzoeken.

Nieuws

De situatie voldoet, maar kan beter. Wij zijn geen voorstander van het plaatsen van spiegels op kruispunten of bochten in openbare wegen. Dit omdat de snelheid en de afstand van het verkeer in een spiegel niet goed in te schatten zijn. Dit veroorzaakt schijnveiligheid. Onderzocht wordt of er mogelijkheden zijn om hier asmarkering aan te brengen.

3 Regionale mobiliteit

3.1 Miljoenennota



De Rijksbegroting die op afgelopen Prinsjesdag werd gepresenteerd bevatte weinig beleidswijzigingen. Waar vooral op wordt ingezet is het verbeteren van het klimaat, de verkeersveiligheid en projecten.

Zo heeft de investeringsimpuls verkeersveiligheid als doel de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet te verbeteren. Om het hoofdwegennet veiliger te maken, wordt onder andere ingezet op veiliger inrichten van bermen. Het Rijk zal het aanpakken van de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op het onderliggend wegennet steunen met een financiële bijdrage van maximaal 50%.

Ook gaat het Kabinet aan de slag met de Uitvoeringsagenda van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Samen met regio's zetten ze in op het wegnemen van knelpunten van bestaande fietsinfrastructuur. Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is hier input voor.

In de regio wordt zowel binnen de VRA als binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) gewerkt aan smart mobility en duurzaamheid. Voor de uitwerking en invulling van het programma Veilige, Slimme en Duurzame Mobiliteit is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de periode 2021-2024 in totaal € 160 miljoen gereserveerd.

Samen met werkgevers wordt gewerkt aan een nieuwe balans tussen werken thuis, onderweg of op kantoor. Het kabinet reserveert € 24 miljoen extra voor gedrags- en communicatiemaatregelen om een nieuwe sociale norm voor duurzame mobiliteit te creëren. Haarlemmermeer heeft een werkgeversaanpak mobiliteit getekend, de "Intentieverklaring Werkgeversaanpak Metropoolregio Amsterdam". Daarmee verklaren we dat wij ons willen inzetten om de bereikbaarheid binnen de MRA te verbeteren door onze eigen mobiliteit aan te passen.

In 2022 staat het nemen van het Ontwerp Tracébesluit voor de A4 Burgerveen-N14 op de planning. Haarlemmermeer is inhoudelijk betrokken bij het ontwerp en toetsing van de producten van en rondom het nieuwe Aquaduct. Tevens zijn wij betrokken bij de keuzes die gemaakt worden ten aanzien van de verkeersafwikkeling tijdens de bouw. Het is de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat (RWS) om te zorgen voor optimale doorstroming op de A4 zodat de gemeente zo min mogelijk last krijgt van sluipverkeer.

Het Kabinet investeert in de periode 2021-2026 € 20 miljard in projecten, die zorgen voor duurzame economische groei voor de lange termijn. Een van de drie pijlers van het Nationaal Groeifonds is infrastructuur. Hieronder valt onder andere de MRA. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is onderdeel van het pakket.

3.2 Nieuws uit de Vervoerregio Amsterdam

Transitieprogramma openbaar vervoer



Achtergrond

Gedurende de coronacrisis was het openbaar vervoer in de regio grotendeels afgeschaald vanwege het gebrek aan reizigers. Zo zijn hoogfrequente lijnen minder frequent gaan rijden. Ook is er gesneden in het nachtvervoer. De fijnmazige ontsluitende lijnen zijn ontzien en de maatregelen zijn erop gericht om dat zo te houden. Het gestage herstel van reizigersaantallen zorgt dat de situatie zich maar deels herstelt. Ook is maar de vraag of de reizigers in dezelfde mate terugkeren nu bijvoorbeeld veel bedrijven kiezen voor een groter aandeel thuiswerk. De Vervoerregio is daarom bezig met een transitieplan voor het openbaar vervoer om de kansen die het mogelijk blijvend veranderde mobiliteitsgedrag van inwoners en werknemers in de regio met zich meebrengt in kaart te brengen en maatregelen hiervoor voor te stellen.

Nieuws

De VRA heeft besloten om een knip aan te brengen tussen het herstelplan openbaar vervoer (OV) en de Aanpak Mobiliteitstransitie. Waar het herstelplan OV zich richt op de korte termijn (tot 2022), ligt de focus van de Aanpak Mobiliteitstransitie op de middellange tot lange termijn: 2022-2030.

Aanpak Mobiliteitstransitie

Binnen de VRA is een werkgroep 'Aanpak Mobiliteitstransitie' bezig met een aanpak voor de mobiliteitstransitie. De aanpak bestaat uit verschillende deelproducten, waaronder een ambitieuze visie voor de mobiliteitstransitie en prognoses over toekomstige mobiliteitsontwikkelingen.

Na het informeren van de Regioraad in december 2021 (en eventueel maart 2022) over het proces en de stand van zaken, wordt besluitvorming beoogd in de nieuwe Regioraad in 2022. Het is daarmee aan het volgend bestuur van de VRA om strategische keuzes te bestendigen en eigen accenten te zetten.

Herstelplan openbaar vervoer

Op 25 juni 2021 is door het Rijk besloten de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) in ieder geval door te trekken tot 1 september 2022. Met het toekennen van de BVOV wordt het vervoeraanbod ten minste op een vergelijkbaar niveau gehouden als in 2021. De BVOV zorgt voor tijdelijke rust in de sector. Ook biedt dit tijd om de afspraken over de herijking van de concessies binnen het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad uit te werken. Zo zorgen we ervoor dat de reiziger weer het openbaar vervoer geboden wordt dat hij/zij verwacht en hier kunnen we de nodige maatregelen voor treffen.

Op dit moment is de afspraak dat de VRA tot 1 september 2022 de maximale exploitatiesubsidie beschikbaar stelt, en dat het Rijk maximaal 93% resp. 95% van de kosten (ten opzichte van het niveau 2019) vergoedt, na aftrek van de daadwerkelijk gerealiseerde reizigersopbrengsten.

Voor de periode vanaf 1 september 2022 moeten nog afspraken worden gemaakt; de gesprekken hierover met de vervoerders en met het Rijk lopen de komende tijd. Zij streven ernaar om hierover in het laatste kwartaal van 2021 duidelijkheid te hebben.

De VRA heeft al een financiële reservering opgenomen om het herstelplan te kunnen doorvoeren.

Netwerkkader



Achtergrond

In 2017 heeft de VRA het vastgesteld met vijf strategische opgaven. Dit zijn onder andere de ambitie om vanuit mobiliteit te denken in plaats van modaliteiten, te streven naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem en uit te gaan van deur-tot-deur reizen.

Nieuws

De doorvertaling naar hoe de VRA dit gaat doen en hoe de hierbij behorende multimodale netwerken en knooppunten er uit gaan zien wordt komende periode uitgewerkt in een *Multimodaal Netwerkkader*.

De ontwikkeling van het Multimodale Netwerkkader zorgt voor een beleidsinstrument van de VRA waarmee de VRA scherpere keuzes wil kunnen maken over waar prioriteit aan gegeven wordt of waarin door de VRA geïnvesteerd wordt.

De Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040, waar de VRA mede opsteller van is, geldt als basis voor het Multimodale Netwerkkader.

Vaststelling van het Multimodale Netwerkkader gebeurt in de Regioraad van de VRA. De planning is om dit product in december 2021 voor een eerste lezing aan te bieden aan de Regioraad.

Mobiliteitstransitie



Achtergrond

Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat verlangt een zogenaamd 'transitieprogramma' in relatie tot de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer. Het ministerie bedoelt daarmee een programma waarmee alle vervoerregio's aangeven hoe ze een transitie naar minder en schonere mobiliteit aan willen pakken. Ook de Reizigers Advies Raad benoemt de noodzaak van transitie op een langere termijn.

Nieuws

De VRA gaat een *Transitieprogramma Mobiliteit* opstellen. Het doel is om een regionale aanpak en een ambitieuze visie voor de transitie van mobiliteit te ontwikkelen richting 2030 in de regio Amsterdam. Met deze vernieuwende visie wil de VRA zich bij het Rijk op

de kaart zetten. De VRA gaat het Transitieprogramma Mobiliteit tevens gebruiken voor de programma's van eisen voor nieuwe concessies.

De transitie sluit aan bij de ambitie van de VRA om vanuit haar regierol de mobiliteitstransitie versneld en duurzaam te faciliteren. Het is voor de VRA daarmee een invulling van het bestaande beleid.

Vaststelling gebeurt in de Regioraad van de VRA. Het Transitieprogramma Mobiliteit moet uiteindelijk leiden tot een reeks aanpassingen die verwerkt worden in het uitvoeringsprogramma en de begroting van de vervoerregio.

Mobiliteitsprogramma van eisen



Achtergrond

In 2019 is de eerste leidraad 'Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility' verschenen. Deze is opgesteld in opdracht van het [MRA Platform Smart Mobility](#). De opdrachtgevers van dit MRA platform zijn onder andere de provincie Noord-Holland en de VRA. In de leidraad is een methode geïntroduceerd die ervoor zorgt dat alle ruimtelijke uitgangspunten die gelden voor mobiliteit in een gebiedsontwikkeling in beeld worden gebracht om alle facetten van mobiliteit in een gebiedsontwikkeling in de initiatieffase te vervlechten. Deze methode heet het 'Mobiliteitsprogramma van Eisen' (MPvE). Er zijn de afgelopen periode ervaringen opgedaan met deze methode in Aalsmeer, Zaanstad en Almere. Het idee van een MPvE is dat parallel aan een stedenbouwkundig programma van eisen óók nagedacht wordt over hoe je de mobiliteitsvraag een plek geeft. Het MPvE zorgt ervoor dat mobiliteit integraal in de gebiedsontwikkeling is meegenomen en dat de kansen voor de toepassing van smart mobility zijn verkend. Het vormt een helder uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling en werkt als een kader voor het stedenbouwkundig plan en vastgoedontwikkelingen in het gebied. Het proces om te komen tot een MPvE zorgt ervoor dat gemeente, andere overheden en marktpartijen tijdig met elkaar het gesprek voeren over de mobiliteit in het gebied.

Nieuws

Haarlemmermeer is ook enthousiast over het MPvE en wil dit gaan toepassen in gebiedsontwikkelingen in Haarlemmermeer. Dit is ook zo afgesproken in de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040, die het college in juni 2021 heeft vastgesteld, en welke samen met de provincie Noord-Holland en de VRA tot stand gekomen is.

Bij Lincolnpark is een mobiliteitsplan opgesteld die dezelfde gedachte heeft als een MPvE. Voor andere projecten is de voorkeur om via de gestandaardiseerde methode van het MPvE te werken.

De VRA stelt subsidie beschikbaar voor het opstellen van een MPvE. Op dit moment wordt samen met de Provincie Noord-Holland en de VRA verkend of het mogelijk is om een Mobiliteitsprogramma van Eisen op te stellen voor Nieuw-Vennep en Cruquius.

3.3 Programma “Samen bouwen aan bereikbaarheid”



Achtergrond

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT¹) van oktober 2016 hebben Rijk en regio een programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA opgezet met als doel de bereikbaarheidsopgaven in gebiedsgerichte samenhang met de verstedelijkingsopgave en andere relevante opgaven aan te pakken. Uitgangspunt bij het programma is wederkerige beleidsmatige én financiële afspraken te maken (‘samen sturen en samen financieren’). Het Rijk heeft daarvoor € 200 miljoen gereserveerd vanuit het verlengde Infrafonds.

In het BO MIRT van maart 2018 is het programmaplan vastgesteld en is het Gebiedsgerichte Programma gestart met de naam “Samen bouwen aan bereikbaarheid” (SBaB). Er is een programmaraad ingesteld. In de programmaraad van oktober 2019 is het MIRT-onderzoek Bay Area (Amsterdam-Almere) aan het programma toegevoegd. Ook is besloten de trajecten van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (waaronder programmalijs ZuidWest Amsterdam Schiphol Hoofddorp (ZWASH)) en het project Toekomstbestendig Mobiliteitssysteem Amsterdam – Schiphol - Hoofddorp (MASH) bij elkaar te brengen. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp en het sluiten van de metroring in Amsterdam (Sloterdijk – Amsterdam CS) zijn hier onderdeel van.

In de programmaraad is de gemeente Haarlemmermeer vertegenwoordigd door de wethouder Woningbouw. De wethouder Verkeer en Vervoer van de Haarlemmermeer is in dit overleg aanwezig als lid van het dagelijks bestuur van de VRA.

Het Nationaal Groeifonds heeft op 9 april 2021 aan de minister geadviseerd om € 1,5 miljard te reserveren voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Een Maatschappelijke kosten baten Analyse (MKBA) is een voorwaarde om het gereserveerde bedrag uit te keren. Dit is ongeveer 50% van de te financieren geschatte kosten. Vorig jaar stelde Haarlemmermeer samen met zes andere partijen (Amsterdam, provincie Noord-Holland, VRA, NS, Schiphol en KLM) al ruim € 1 miljard beschikbaar voor het gecombineerde metropakket Noord-Zuidlijn en het sluiten van de kleine ring. De groeifondsbijdrage is voorlopig.

Nieuws

Binnen enkele weken worden diverse onderzoeken afgerond die moeten zorgen voor de voortgang. Dit zijn het Multimodaal Toekomstbeeld, het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, Maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA), Redesign Wegen en MKBA metro. De

¹ Het BO MIRT geeft vorm aan de samenwerking tussen het rijk, decentrale overheden (provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen), maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Waar opgaven elkaar raken, worden deze gezamenlijk opgepakt. De gemeente Haarlemmermeer is vertegenwoordigd met twee wethouders.

gemeentelijke inzet op deze trajecten is reeds eerder in deze voortgangsrapportages aan de orde geweest.

Het BO MIRT van dit najaar is uitgesteld in verband met het demissionaire Kabinet. Naar verwachting wordt in december 2021 een bestuurlijk overleg gehouden om de uitkomsten van MKBA over de doortrekking van de metro te bespreken en vast te stellen. Dit overleg is erop gericht om op tijd (uiterlijk 9 januari 2022) de gevraagde documenten aan te kunnen leveren aan het Nationaal Groeifonds.

3.4 Netwerkstudie



Achtergrond

In juni 2021 hebben het college van B&W, Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en het Dagelijks Bestuur van de VRA de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 vastgesteld (2021.0001681). Op 6 september is dit besproken in de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van de provincie Noord-Holland en de raad heeft hierover met elkaar gesproken op 9 september 2021. De wethouder heeft toegezegd om de Adaptieve Agenda (hoofdstuk 4) nader uit te werken, zodat de onderwerpen voldoende concreet zijn om op te nemen in de meerjarige Investeringsagenda's van de drie partijen. In de Netwerkstudie hebben de drie partijen (VRA, provincie en gemeente) met elkaar afgesproken wat er nodig is om in een groeiende gemeente bereikbaar te blijven en de kernen leefbaar te houden. In de adaptieve agenda wordt uitgewerkt wanneer welke oplossingen opgepakt moeten en kunnen worden. Daarvoor is het nodig de maatregelen te prioriteren en hierover met de VRA en Provincie afspraken te maken, zodat de oplossingen daadwerkelijk maatregelen kunnen worden.

Nieuws

De komende periode wordt een bureau geselecteerd dat de gemeente, VRA en de provincie ondersteunt bij het uitwerken en opstellen van de Adaptieve Agenda. Het uitwerken van de Adaptieve Agenda is nodig om alle oplossingsrichtingen voldoende te concretiseren, zodat het mogelijk is om hier een kostinschatting van te maken en dit samen met de VRA en de Provincie te prioriteren en te plannen. Met deze (adaptieve) prioritering is het voor de drie partijen mogelijk om maatregelen te programmeren en ze op te nemen in de Investeringsagenda's van de drie partijen. De Investeringsagenda wordt door de raad vastgesteld. En op basis van de Investeringsagenda wordt jaarlijks een aantal projecten uit de Adaptieve Agenda Netwerkstudie opgenomen in het ons Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Door deze werkwijze sluit de planning van de maatregelen aan bij de investeringsprogramma's van de VRA en provincie waardoor we meer zekerheid hebben op een bijdrage van deze partijen. Daarnaast kunnen we sneller schakelen als er zich kansen voordoen door bijvoorbeeld nieuwe subsidieprogramma's. En we zijn beter voorbereid op de benodigde infrastructurele maatregelen die nodig zijn om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

De Netwerkstudie benoemt ook een heel aantal maatregelen waar we al aan werken, zoals de HOV Noordwijk-Schiphol, de Nieuwe Bennebroekerweg en verschillende

doorfietsroutes. Het opstellen van de Adaptieve Agenda loopt parallel aan al deze lopende projecten en zorgt ervoor dat we in de toekomst beter voorbereid zijn en sneller kunnen schakelen.

Gezien de opgave en scope van deze opdracht wordt geen uitgebreid participatieproces voorzien met ondernemers en dorps- en wijkraden. De reden hiervoor is dat de 'wat' al is vastgesteld in de Netwerkstudie en dat het uitvoeringsprogramma vormgeeft aan de 'wanneer' en 'door wie'. Er is wel sprake van afstemming waar het gaat over programmering en afstemming met (semi-) publieke partijen en hogere overheden waar het gaat om grensoverschrijdende oplossingen en studies en maatregelen die het rijkswegennet of het openbaar vervoer betreffen. Dit betreft belanghebbenden zoals omliggende gemeenten, de provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland, Rijkswaterstaat, ProRail, NS en het Rijk-regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Overige belanghebbenden als ondernemers, dorps- en wijkraden worden betrokken bij de verschillende uitwerkingen zoals bij de Verkeersstructuurplannen.

We verwachten dat de Adaptieve Agenda rond de zomer 2022 gereed is. De raad wordt in de komende voortgangsrapportages geïnformeerd over de voortgang.

Badhoevedorp

Tijdens de raadsvergadering van 9 september 2021 heeft de Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp (VDB) ingesproken en daarbij enkele vragen gesteld naar aanleiding van de Netwerkstudie.

In antwoord op de vragen en opmerkingen van de VDB benadrukken wij dat het door de raad vastgestelde Verkeersstructuurplan Badhoevedorp en de actualisatie uit 2020 (2020.0000444) het leidende principe is en blijft voor de toekomstige afwikkeling van het verkeer in en om Badhoevedorp. Het verkeersstructuurplan gaat uit van een kamprincipe, waarbij de Schipholweg de rug van de kam vormt en de noord-zuidlanen in Badhoevedorp de tanden van de kam. Daarmee wordt het verkeer zo veel mogelijk afgewikkeld op de wegen die er het meest geschikt voor zijn en verkeer van west naar oost door de woongebieden zoveel als mogelijk ontmoedigd.

Ten aanzien van de Amsterdamse plannen voor Autoluw Sloten & Nieuw-Sloten zijn wij constructief met de gemeente Amsterdam in gesprek. Vanzelfsprekend zijn wij niet geheel tevreden dat Amsterdam vasthoudt aan variant 2 (knips op beide delen van de Sloterweg en knips op beide delen van de Laan van Vlaanderen), maar zij hebben daarbij wel extra maatregelen opgenomen om tegemoet te komen aan de bezwaren van Haarlemmermeer:

- de route via de Sloterbrug voor doorgaand verkeer ontmoedigd door de Langsom 30km/u te maken,
- zal Amsterdam samen met ons gedurende een jaar de effecten van de knips in Amsterdam monitoren.

Er is daarbij afgesproken dat als de maatregelen tot onoplosbare negatieve effecten leiden, variant 11 als terugvaloptie wordt ingezet. Bij variant 11 blijven alleen de knips op de Sloterweg overeind, maar komen de knips op de Laan van Vlaanderen te vervallen.

Hierdoor worden de lasten van de knips naar onze mening evenrediger verdeeld over de verkeersnetwerken van Haarlemmermeer en Amsterdam. Ook heeft Amsterdam ons bevestigd dat capaciteitsuitbreiding van de S106/T106 een gezamenlijke opgave blijft.

Wat betreft de S106/T106 zijn de afgelopen jaren al grote slagen gemaakt. In 2018 is de omgelegde T106/S106 - het deel tussen de rotonde en de nieuwe afrit Badhoevedorp – opgeleverd. Deze is over de gehele lengte minimaal twee rijstroken per richting breed, daar waar de oude Amsterdamse Baan slechts een rijstrook per richting had. In de eerder aangehaalde actualisatie 2020 van het verkeersstructuurplan Badhoevedorp was opgenomen om de rotonde bij Lijnden om te bouwen tot een kruising met verkeerslichten. Hiermee zou een corridor gemaakt kunnen worden gericht op optimale doorstroming. De raad heeft deze aanpassing met een motie tegengehouden toen bleek dat er beschermde vogelsoorten broeden op de rotonde. Als gevolg van de raadsmotie volgen wij twee parallelle sporen:

- is er een manier te bedenken waarbij de doorstroming verbeterd kan worden zonder dat het middeneiland wordt aangetast (spoor 1),
- of zijn er mogelijkheden om de vogels te verleiden hun broedplaats naar omliggende plekken te verplaatsen, zodat wij alsnog kunnen ombouwen tot een kruising (spoor 2).

Deze onderzoeken vergen tijd, mede omdat vogels niet het hele jaar door broeden en zij enkel in broedtijd kunnen worden onderzocht. De uitkomsten hiervan verwachten wij in de Voortgangsrapportage Badhoevedorp van begin 2022.

Wij zien geen redenen om de Oude Haagseweg open te stellen voor autoverkeer. Er wordt nu door meerdere partijen gewerkt aan het creëren van een HOV-corridor (HOV Westtangent paragraaf 5.1) waarbij op piekmomenten 56 bussen per uur hier passeren (16 bussen per uur per richting). Ook de doorfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Amsterdam gaat over deze route. Het toelaten van autoverkeer zou de snelle busverbindingen in de wegrijden óf ruimte nodig hebben die nu voor de doorfietsroute is beoogd. Daarnaast geven onze verkeersmodellen aan dat het openstellen van deze route weinig verkeer zal trekken. Daarbij is circa 90% van het verkeer dat hier overheen zal rijden voornamelijk van de A4 afkomstig. Openstellen van de route via de Oude Haagseweg zal daarom weinig opleveren, zeker gezien de verwachte meerkosten.

Tot slot is ons gevraagd om op integrale wijze te kijken naar het verkeer in en rondom Badhoevedorp. Naar onze mening doen wij dit al, namelijk via de visie en de maatregelen uit het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp. Dit is het integrale kader voor mobiliteit in en rond Badhoevedorp dat door de raad recent opnieuw is vastgesteld.

3.5 Verkeersstructuurplan Hoofddorp en Nieuw-Vennep



Achtergrond

Halverwege dit jaar is gestart met het opstellen van twee verkeersstructuurplannen (VSP) voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep, als een eerste uitwerking van de Netwerkstudie. De Netwerkstudie vormt het kader voor de VSP's. Uitgangspunt hierbij is dat vanuit beide

kernen het verkeer zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet rijdt (onder andere de N201, N205, N207, Nieuwe Bennebroekerweg) en doorgaand verkeer niet door de kernen rijdt.

Nieuws

De studie voor de twee VSP's moet resulteren in een adaptief maatregelpakket dat in de tijd gekoppeld is aan de ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw en bedrijvigheid) in en rondom de beide kernen. Door te kiezen voor een adaptief maatregelpakket is het mogelijk om tussentijds in te spelen op maatschappelijke veranderingen of onverwachte ontwikkelingen. De omgeving en overige belanghebbenden worden betrokken bij het opstellen van de VSP's. Halverwege oktober zijn twee inspraaksessies met de omgeving geweest om inzicht te krijgen in de problematiek. We verwachten begin 2022 twee voorlopige (voorkeur) VSP's gereed te hebben voor inspraak.

3.6 Bereikbaarheid Bollenstreek – Haarlemmermeer



Achtergrond

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

Nieuws

Tweede Regietafel Bollenstreek

Op 7 juli 2021 vond de tweede Regietafel Bollenstreek plaats. Hierbij waren de wethouders van Teylingen, Lisse, Hillegom, Noordwijk en Haarlemmermeer aanwezig. De wethouder Verkeer en Vervoer heeft de andere gemeenten geïnformeerd over de Netwerkstudie. De gemeenten uit de Duin- en Bollenstreek hebben op hun beurt de wethouder geïnformeerd over de [Regionale Strategie Mobiliteit](#) die voor de regio Holland Rijnland is opgesteld en over de voortgang in de [Bereikbaarheidsstudie](#) die de gemeenten samen met de provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland opstellen. Tenslotte is er gesproken over de bouwimpulsaanvraag bij het Rijk voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. De bouwimpulsaanvraag voor Lisserbroek is uiteindelijk na het zomerreces door de gemeenten Hillegom, Lisse, Teylingen en Noordwijk met een verklaring ondersteund. De gemeenten steunen de woningbouwimpulsaanvraag voor Lisserbroek onder voorwaarde dat:

1. de gemeente Haarlemmermeer zich zichtbaar en aantoonbaar inzet om te komen tot structurele maatregelen die een oplossing bieden voor de gezamenlijk ontsluiting van de noordelijke Duin- en Bollenstreek, Zuid Kennemerland en Haarlemmermeer;
2. de gemeente Haarlemmermeer zich uitspreekt om de ontwikkeling van de dubbeldorpen (Lisse-Lisserbroek, Hillegom- Beinsdorp) gezamenlijk ter hand te nemen;
3. de gemeente Haarlemmermeer het tempo van de woningbouwontwikkeling afstemt op de realisatie van de noodzakelijke structurele mobiliteitsoplossingen in de regio.

Plan van Aanpak Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek

In het Plan van Aanpak Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek werken provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland en de gemeenten Hillegom, Lisse en Noordwijk samen aan maatregelen voor alle vervoerswijzen voor een toekomstbestendige verbetering van de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de noordelijke Duin- en Bollenstreek. Het Plan van Aanpak, waarover in februari 2021 door Provinciale Staten besloten is, kent drie fasen. Het uiteindelijke resultaat is een gezamenlijk voorkeurspakket voor de middellange en lange termijn, inclusief dekkingsvoorstellen. De Stuurgroep heeft intussen besloten over een participatieplan en een beoordelingskader voor korte termijn maatregelen. De eerste resultaten voor korte termijn maatregelen worden dit najaar verwacht.

Op 11 oktober heeft Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland de najaarsnota en Programmabegroting 2022 – 2025 aangeboden aan Provinciale Staten. Daaruit blijkt dat de provincie € 20 miljoen wil bezuinigen op het budget dat beschikbaar is voor het uitvoeren van mobiliteitsmaatregelen die voortkomen uit het Plan van Aanpak Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Gedeputeerde Staten wil het resterende budget alleen beschikbaar houden voor korte termijn maatregelen. Samen met de buurgemeenten in Zuid-Holland en Holland Rijnland zet het college in op een stevige lobby richting Zuid-Holland.

Zuid-Kennemerland

De gemeenten in Zuid-Kennemerland (Zandvoort, Haarlem, Bloemendaal en Heemstede) werken op dit moment aan een [aanpassing en actualisatie van de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland](#). De gemeenten in Zuid-Kennemerland hebben aangegeven eerst deze regionale bereikbaarheidsvisie te willen vaststellen voordat ze inhoudelijk met Haarlemmermeer bestuurlijk in overleg kunnen en willen. Vaststelling van de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland is voorlopig voorzien eind 2021. Dit betekent ook dat de concept-notitie over de kansen van kortetermijnmaatregelen rondom de Bennebroekerbrug helaas nog niet bestuurlijk kon worden vastgesteld en wij deze daarom nog niet aan de raad kunnen toezenden. Uit de studie zijn overigens geen nieuwe mogelijke korte termijn maatregelen naar voren gekomen. Zoals bekend zijn Heemstede en Bloemendaal geen voorstander van kortetermijnmaatregelen die de doorstroming beperken op de Bennebroekerbrug, omdat dit een belangrijke verbinding is voor hun inwoners.

Raadsbrede bijeenkomst op 13 oktober 2021

Op 13 oktober heeft de raad een bijeenkomst georganiseerd over regionale bereikbaarheid in Haarlemmermeer, Zuid-Kennemerland en de Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Samen met raadsleden uit Noordwijk, Teylingen, Lisse, Hillegom, Bloemendaal en Heemstede is, na een plenaire aftrap, in drie deeltafels gekeken naar gezamenlijke belangen en mogelijke oplossingen en vervolgstappen gekeken. Voor alle drie de deelgebieden (zuid, midden en noord) zijn vervolgacties met elkaar afgesproken die de komende periode door de raadswerkgroep bereikbaarheid samen met de griffie en andere gemeenten verder opgepakt worden. Deze unieke regionale bijeenkomst liet zien dat er een groot gezamenlijk belang is, waar de gemeenten ook samen de schouders onder willen zetten. De aanwezige

wethouders uit Lisse, Teylingen, Hillegom en Haarlemmermeer waren blij met het goede initiatief van uit de raad en met de opbrengst van de avond en kijken uit naar het vervolg. Een beeldverslag van de avond is te bekijken via: [Samenwerken aan bereikbaarheid](#).



3.7 Verkenning Kruiswegcorridor



Achtergrond

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

Nieuws

De eerste fase van de verkenning is inmiddels afgerond en heeft geleid tot een pakket aan maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn. De volgende slag die nu gemaakt wordt (fase 2) is om met de betrokken belanghebbenden afstemming te vinden over de planning en financiering van deze maatregelen. Om de integraliteit van deze maatregelen ten opzichte van het gehele netwerk te waarborgen zullen de maatregelen onderdeel worden van de adaptieve agenda van de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 die nu opgesteld wordt. Zodra de afstemming over planning en financiering heeft plaatsgevonden sturen wij de raad de verkenning toe.

4 Weg

4.1 Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg



Achtergrond

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

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

Op 12 maart 2021 hebben de provincie Noord-Holland, VRA en de gemeente Haarlemmermeer een samenwerkingsovereenkomst (SOK) getekend.

Nieuws

In september is een informatieve bijeenkomst voor de raad gegeven over de voortgang van de studie en over de resultaten van de inspraak op de notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van de MER. De nota van beantwoording half oktober vastgesteld door de raad. Wij verwachten eind dit jaar een voorkeursalternatief te hebben en begin 2022 hier een bestuurlijk besluit over te nemen. De Raad wordt dan in de gelegenheid gesteld om het voorkeursalternatief te bespreken. Dit voorkeursalternatief werken de drie partijen in de hierop volgende planuitwerkingsfase uit tot een definitief ontwerp.

4.2 MIRT-Rotterpolderplein



Achtergrond

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

Nieuws

Op 11 juli 2021 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat besloten om binnen de huidige scope en taakstellend budget (€30 miljoen.) 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. Dit betekent dat de bestaande situatie aan de westkant van de A9 (richting het zuiden) gehandhaafd blijft. Daarnaast heeft de minister besloten om de problematiek aan de westkant van de A9 te betrekken bij de ontwikkeling van het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) MRA 2040 binnen het bereikbaarheidsprogramma MRA Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Op basis van dit MTB zullen Rijk en regio keuzes moeten maken waar de prioriteiten komen te liggen ten aanzien van eventuele toekomstige investeringen in de netwerken in het licht van de dan beschikbare middelen.

Wij hebben net als de gemeente Haarlem aangegeven ons zorgen te maken over de effecten van het niet aanpakken van het doorstromingsknelpunt aan de westkant van het Rottepolderplein en de negatieve effecten die dat kan hebben op termijn voor bijvoorbeeld de A5 en A9 bij Badhoevedorp en knooppunt Raasdorp (de corridor Haarlem-Schiphol-Amsterdam). Toegezegd is dat vanuit het projectteam MTB gerichte analyses gemaakt worden voor de effecten van het besluit van de minister over Rottepolderplein en dat na doorberekening van de nieuwe maatregelpakketten ook naar de effecten voor het studiegebied van ZWASH wordt bekeken. Voor het project ZWASH is dit een scope uitbreiding die ingepast wordt in het vervolgtraject en de planning.

4.3 Westelijke ontsluiting Sugar City



Achtergrond

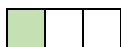
De Westelijke ontsluiting is de toegang vanaf de A200 naar het westelijke deel van het terrein van Amsterdam The Style Outlets, inclusief de infrastructurele aanpassingen rond het Zwetviaduct. De werkzaamheden zijn voor het grootste deel opgeleverd rond 25 november 2020, voor de opening van dit winkelcentrum.

Nieuws

Er zijn nog een paar rest punten die moeten worden opgepakt. De belangrijkste restpunten zijn de plaatsing van dynamische- en vaste bebording voor (parkeer)routeinformatie. Er is overeenstemming met RWS voor plaatsing van de Dynamische routeinformatie rond week 50/51 van dit jaar.

Voor de plaatsing van de vaste bewegwijzering is er nog geen overeenstemming tussen Rijkswaterstaat en de Nationale BebodingsDienst hier wordt nog aan gewerkt.

4.4 Overdracht N520



Achtergrond

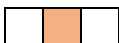
Hoofdweg oostzijde: de overdracht van de provinciale weg N520 aan gemeente naast het plangebied Lincolnpark is van belang voor de aansluiting tussen de gebieden in de Parken

met langzaam verkeer verbindingen over de Hoofdvaart en voor de leefkwaliteit waaronder akoestische belemmeringen en de ontsluiting van Lincolnpark op de Hoofdweg oostzijde.

Nieuws

Het college heeft het kombesluit (2021.04784) genomen. Waarbij de bebouwde kom richting de Bennebroekerweg opschuift. Hierdoor ontstaat er voor geluid een ander juridisch regiem waar de bebouwing van Lincolnpark baat bij heeft.

4.5 Borden Rijkswaterstaat A4 afrit Hoofddorp



Tijdens het vragenuur van 30 september 2021 is ons de vraag gesteld of wij contact willen opnemen met Rijkswaterstaat over de onduidelijke bebording bij de afrit Hoofddorp op de A4 bij knooppunt De Hoek. Uit het contact is gebleken dat zij bekend zijn met deze verwarrende verkeersborden. Het is inmiddels ook onder de aandacht gebracht bij de directie van Rijkswaterstaat met voorstellen voor verbetering. Omdat de budgetten bij Rijkswaterstaat beperkt zijn moet in de volle breedte worden geprioriteerd. Dat betekent dat in het geval van de bebording bij afrit 3 + 3a er voorlopig geen wijzigingen zullen worden doorgevoerd. Rijkswaterstaat kon niet aangeven wanneer dit wel zou kunnen worden aangepakt.

5 Openbaar vervoer

5.1 HOV Westtangent



Achtergrond

Om de HOV-busverbindingen via de Oude Haagseweg nabij Badhoevedorp tussen Schiphol, het reguliere busvervoer en Amsterdam Sloterdijk te verbeteren, is een samenwerking tussen de gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Amsterdam, de luchthaven Schiphol, de provincie Noord-Holland, de VRA en Rijkswaterstaat opgezet. De gemeente Haarlemmermeer leidt het project namens de regionale partners.

Het project bestaat uit vervanging van de Ringvaartbrug bij de Oude Haagseweg, een vrijliggende busbaan op talud, een nieuw busviaduct over de A9 en een fietsonderdoorgang bij het Golfterrein.

Nieuws

Het definitief ontwerp (DO) en de inkoop- en leveringsvoorwaarden voor de aanbesteding zijn ambtelijk vastgesteld tussen de partijen.

Voor de realisatieovereenkomst met kostenverdeling, op basis van de afspraken uit 2019 en noodzakelijk uitvoeringsaspecten zijn gesprekken gaande tussen de belanghebbenden. Daarnaast moeten er nog afspraken gemaakt worden over, tijdens de planvorming aangevulde noodzakelijke, procesonderdelen. Zodra hierover bestuurlijk

overeenstemming is, worden het DO en de realisatieovereenkomst voor definitieve vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden 2022, gevolgd door de aanbesteding voor uitvoering. De verwachting is dat de uitvoering van dit project uiterlijk begin 2023 start.

Bij de raadsbespreking van de Netwerkstudie is namens de bewoners ingesproken, daar is ook het verzoek aan de orde gekomen om de Oude Haagseweg open te stellen voor autoverkeer. Wij zien hier geen reden toe, zie ook paragraaf 3.3.

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



Achtergrond

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

Nieuws

Er is momenteel geen afstemming tussen partijen voor de planvorming. Het team dat bij de provincie zich met het project bezig houdt heeft haar focus nu liggen bij het project HOV Aalsmeer – Schiphol-Zuid. Wij hebben de provincie gevraagd het project weer conform afspraak te continueren.

5.3 HOV Aalsmeer – Schiphol-Zuid (HOVASZ)



Achtergrond

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

Nieuws

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

5.4 HOV Haarlem – Schiphol – Amsterdam



Achtergrond

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

1. probleemanalyse;
2. ontwikkelrichtingen;
3. maatregelen.

De probleemanalyse is in juni dit jaar afgerond.

Nieuws

In de afgelopen maanden zijn de ontwikkelrichtingen geformuleerd. Dit heeft tot resultaat dat er vier verbindingen zijn benoemd die de toekomstige reizigersstromen moeten faciliteren.

Deze vier verbindingen zijn:

1. A9; Haarlem – Amsterdam Zuid.
Versterken huidige R-Net A9-verbinding en toevoegen nieuwe verbindingen.
2. Zuidtangente; Haarlem – Hoofddorp – Schiphol - Amstelveen - Amsterdam Bijlmer Arena.
Versterken Zuidtangente lijnen, verknopen met Noord/Zuidlijn en verknoping naar Heemstede en Zandvoort
3. Spoorlijn Haarlem - Amsterdam.
Doorontwikkeling spoorlijn: hoogfrequent, snel en doorgesloten naar de regio (Zandvoort en Kennemerlijn).
4. Lelylaan: Haarlem- Amsterdam Lelylaan- Amsterdam Oud Zuid-Museumbuurt.
Toevoegen nieuwe verbinding Haarlem – Lelylaan – Oud Zuid.

Naar verwachting is fase 2 eind dit jaar gereed. Met het afronden van deze fase kan vervolgens worden begonnen met fase 3 waarin de verdieping en uitwerking van concrete maatregelen zal plaatsvinden. De raad wordt via de voortgangsrapportage op de hoogte gehouden van de voortgang.

5.5 Camerabewaking spoorwegovergang Halfweg



Achtergrond

In 2018/2019 heeft ProRail samen met het Openbaar Ministerie en de gemeente Hilversum een proef uitgevoerd met flitscamera's bij twee overwegen. De flitscamera's combineerden kentekenherkenning met detectie van de rode overweglampen en het sluiten van de bomen. Ze legden vast of een voertuig op tijd stopte én of een voertuig niet te vroeg ging rijden. De overtredingen werden door BOA's (bijzonder opsporingsambtenaren) van ProRail Incidentenbestrijding beoordeeld en doorgestuurd naar het Centraal Justitieel Incassobureau. Er is een groot aantal bekeuringen uitgedeeld en na enkele maanden zag men het aantal overtredingen afnemen. Uit de proef is gebleken dat het aantal roodlichtpassages met tenminste 50% afnam. Er was sprake van een blijvende gedragsverandering bij de weggebruikers.

De proef is succesvol geweest en na een evaluatie en marktconsultatie wordt er verder gegaan met de uitrol van flitscamera's bij overwegen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft hiervoor budget beschikbaar gesteld. Dit budget is voldoende om ongeveer 40 overwegen te voorzien van flitscamera's. Omdat het budget niet toereikend is om alle ruim 2.500 overwegen in Nederland van deze camera's te voorzien, is door ProRail in overleg met het Openbaar Ministerie en op basis van het overwegenregister van ProRail een lijst samengesteld waar deze flitscamera's geplaatst zouden kunnen worden. De spoorwegovergang naast station Halfweg-Zwanenburg is aangewezen als een van de locaties waar flitscamera's worden geplaatst.

Nieuws

Op dit moment is ProRail volop bezig met het aanbestedingsproces voor de systeemleverancier. De spoorwegovergang in Halfweg zal in de gefaseerde uitrol gelijk van de uiteindelijke installatie worden voorzien. De exacte uitrolplanning en fasering is nog afhankelijk van een aantal lopende complexe vraagstukken. Wij zullen de raad hierover informeren zodra er meer bekend is.

6 Verkeersveiligheid

6.1 Ringdijkbeleid



Achtergrond

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

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

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

Nieuws

Met het Ringdijk beleid is gekozen om de belangrijkste voorstellen voor een aantrekkelijker, leefbaarder en (verkeers-)veiliger Ringdijk uit te voeren. Zoals het verwijderen van de chicanes, inrichten van fietsstraten en onderzoeken van afsluitingen op de ringdijk om het verkeer te verminderen.

Weteringbrug

In het vierde kwartaal van 2021 wordt de definitieve herinrichting met een keerlus uitgevoerd.

Buitenkaag

In 2021 zijn de fietsstraten in Huigsloot en Nieuwebrug aangelegd. Ook in Buitenkaag is er een fietsstraat bijgekomen en draagt de herinrichting bij aan een leefbaar en vitaal Buitenkaag, het doel van de Ruimtelijke Visie Buitenkaag 2040. Eind dit jaar wordt de laatste hand gelegd aan de herinrichting en worden de fietsstroken rood geasfalteerd.

Fietspad Buitenkaag - Pont

Op 24 juni hebben wij de raad toegezegd om bij experts na te vragen of er mogelijkheden zijn tot optimalisatie van de veiligheid bij de pont en hun reacties weer te geven in de mobiliteitsmonitor.

1. Een zebrapad passen we niet toe omdat het kruispunt met verkeerslichten is geregeld. Het is niet gangbaar in een 30 km/u gebied en het werkt ook niet omdat verkeerslichten boven verkeersborden en markering gaat.
2. Het aanbrengen van extra lantaarns bij de verkeerslichten is nu niet noodzakelijk en is ook geen consequentie van de herinrichting. De installatie moet in 2025 vernieuwd worden en dan kunnen we kijken of er optimalisaties doorgevoerd kunnen worden.
3. We zullen de fietsstraat verduidelijken door grotere borden 'fietsstraat' te plaatsen en aan beide zijden van de rijbaan. En we zullen voetgangers vanaf de pont waarschuwen door borden te plaatsen met daarop "Let op, fietsers van rechts".

Zwanenburg

We zijn voornemens begin volgend jaar de definitieve afsluiting bij de Venenweg met camera's te maken, gevolgd door gedeeltelijke inrichting als fietsstraat. De eerdere proef heeft uitgewezen dat de afsluiting zorgt dat het een stuk rustiger wordt binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom richting De Liede zijn nog geen concrete plannen.

Jaagpaden

Een jaagpad is een wandelpad langs de vaart dat vroeger werd gebruikt om schepen vooruit te trekken. Nu hebben ze een belangrijke functie voor recreatie. In het tweede en derde kwartaal van dit jaar zijn de laatste vier jaagpaden op de ringdijk aangelegd. Dit gaat om de jaagpaden:

- tussen Lijnden en Zwanenburg,
- Burgerveen,
- Weteringbrug,
- van Burgerveen naar Rijsenhout.

Proefafsluiting Rijsenhout

Op 25 juni 2020 hebben wij aangegeven dat bij Rijsenhout een proef wordt gestart met knippen en deze proef wordt geëvalueerd met betrokkenen. In de voortgangsrapportage van oktober dat jaar (2020.05140) hebben we gemeld dat deze proef is uitgesteld naar het derde kwartaal van 2021.

Nu rijden er per werkdag ongeveer 5.000 motorvoertuigen over Aalsmeerderdijk ter hoogte van het fort bij Aalsmeer. In het dorp Rijsenhout zelf zijn dit er bijna 3.000. Het doel is dat aantal te verminderen naar minder dan 4.000 auto's per dag bij het fort in Aalsmeerderbrug, terwijl in Rijsenhout de dijk autoluw wordt. Daardoor wordt een inrichting als fietsstraat mogelijk, waar de auto te gast is.

Voordat we de afsluiting in Rijsenhout definitief maken komt er een proefafsluiting om te zien of de gunstige effecten die we verwachten van de afsluiting inderdaad optreden. De proef was gepland in november 2020, en is vanwege de coronacrisis uitgesteld tot 2021. Tijdens de coronacrisis was er minder verkeer waardoor de metingen niet representatief waren en daardoor niet goed te vergelijken met de verkeerssituatie voor de coronacrisis. Deze proef vindt nu plaats in november van dit jaar en duurt vier weken.

De proefafsluiting gebeurt met een afsluiting van de dijk bij Verremeer. Daar wordt de dijk vier weken lang dagelijks van 7.00 uur tot 19.00 uur afgesloten met paaltjes. Bij de paaltjes staan verkeersregelaars, die de nooddiensten en hulpdiensten erlangs kunnen laten in geval van nood.

Tijdens de proefafsluiting van de Aalsmeerderdijk blijft Rijsenhout gewoon bereikbaar vanaf de A4. Vanuit Aalsmeer kunnen mensen met de auto de Aalsmeerderweg gebruiken. We houden de verkeerssituatie tijdens de proef goed in de gaten. Het verkeer op de straten in de buurt van de afsluitingen en op de dijk wordt gemeten. Met de metingen wordt ook het effect op het kruispunt Aalsmeerderweg en Bennebroekerweg in de gaten gehouden. De proef kan eerder worden afgebroken of worden aangescherpt. Dit gebeurt als blijkt dat Rijsenhout onbereikbaar wordt voor autoverkeer of als er ernstige overlast is.

Tijdens de proef in Rijsenhout is nu de afsluiting op één plek (alleen bij Verremeer). De afsluiting bij de Kleine Poellaan, waar eerder over is gesproken, wordt tijdens de proef achterwege gelaten. In de proef kunnen we zo ook zien of dit afdoende werkt.

De proef die in november plaats vindt is breed bekend gemaakt via brieven, nieuwsberichten en via sociale media. Voor en tijdens de proef houden we contact met de klankbordgroep en andere belanghebbenden. Om te informeren en te horen waar we bij de uitvoering rekening mee moeten houden is 13 oktober een informatiebijeenkomst voor iedereen georganiseerd.

Knip Zwanenburg

De definitieve knip bij Zwanenburg is vertraagd door de levertijd van camera's. De planning is nu dat deze in het eerste kwartaal van 2022 worden geplaatst.

Evaluatie Uitvoeringsprogramma Ringdijk- Ringvaart

Het streven is om eind dit jaar te starten met een evaluatie voor de uitgevoerde maatregelen op de Ringdijk en te kijken in hoeverre de doelstellingen van het programma zijn behaald. Daaruit volgen mogelijk plekken waar de situatie nog niet voldoet aan onze eisen en welke kansen er zijn om de ringdijk en ringvaart nog leefbaarder, aantrekkelijker en verkeersveiliger te maken. Wat en hoe, moet uit de evaluatie blijken. Dit is dan ook de invulling van onze toezegging van 3 juni 2021 om de raad te informeren over de gerealiseerde maatregelen.

6.2 Sloterbrug



Achtergrond

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

Nieuws

In de voortgangsrapportage mobiliteit van oktober 2020 (X.2020.05140) en februari 2021 (X.2021.01395) hebben wij de raad gemeld dat de gemeente Amsterdam de plannen voor Sloterbrug in relatie tot het op te stellen Mobiliteitsplan Nieuw-West wilde beschouwen en hiervoor extra tijd nodig had. De gemeente Amsterdam heeft inmiddels aangegeven dat de Sloterbrug als los project door kan gaan, los van de andere ontwikkelingen binnen het stadsdeel Nieuw-West. Zodoende kunnen we de Nota van Uitgangspunten Sloterbrug, inclusief onze reactie op de zienswijzen, naar verwachting in het eerste kwartaal 2022 aan beide gemeenteraden aanbieden. De verwachting is nu dat de uitvoering van de nieuwe brug start in het vierde kwartaal van 2024. Een jaar later is vervolgens de oplevering.

6.3 Regionaal Actieplan Verkeersveiligheid 2030



Achtergrond

Omdat het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers blijft toenemen en de daling van het aantal verkeersdoden stagneert heeft het Rijk in 2018 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) gelanceerd. De hoofddambitie hiervan is om in 2050 tot nul verkeersslachtoffers te komen. Vanuit het Landelijke Actieplan Verkeersveiligheid is de eis gekomen dat de twaalf provincies en twee regio's met een risicogestuurde aanpak komen. Dit zijn de regionale actieplannen verkeersveiligheid. Ook voor de VRA is een actieplan gemaakt; het Regionaal Actieplan Verkeersveiligheid 2030 VRA. De basis van dit actieplan ligt in de risico-inventarisatie die in 2019 is uitgevoerd voor alle VRA gemeenten.

Nieuws

Op 6 juli 2021 heeft de regioraad van de VRA ingestemd met het Regionaal Actieplan Verkeersveiligheid 2030 (RAV2030). Dit RAV2030 geeft de richtingen aan waar de vervoerregiogemeenten de komende jaren de focus leggen op het gebied van verkeersveiligheid. De focus van het RAV 2030 ligt op drie gebieden:

- verkeerssysteem
- kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers
- risicovol individueel gedrag

Verkeerssysteem

Naast de reactieve aanpak die de afgelopen decennia gebruikelijk was en door blijft gaan (het aanpakken van bestaande ongevallenlocaties) komt de focus meer te liggen op preventieve aanpak (voorkomen van het ontstaan van ongevallenlocaties). Hiervoor zijn zes focuspunten geformuleerd.

1. Het analyseren en aanpakken van de meest risicovolle 50km/u wegen in de regio.
2. Het bij elkaar laten passen van weginrichting en snelheidslimiet.
3. Maatwerk voor drukke 30km/u wegen.
4. Aanpak veilige fietspaden.
5. Nieuwe oplossingsrichtingen voor omgaan met heterogeniteit onder fietsers en op het fietspad (e-bikes vs 'gewone fietsers' en fiets versus nieuwe type voertuigen).
6. Aanpak Duurzaam Veilig inrichten van 60km/u wegen.

Daarnaast zal de VRA ook actief op zoek gaan naar samenwerking met de private sector om ruimte te bieden voor nieuwe innovatieve technologieën die de verkeersveiligheid helpen te verbeteren.

Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers

Hierbij komt de focus op specifieke (leeftijds)doelgroepen eventueel in combinatie met specifieke vervoerwijzen waaronder de hoogste risico's zijn geïdentificeerd. Het doel is om de bewustwording te vergroten en 'het gewenste gedrag' zoveel mogelijk aan te leren. De aandacht zal hier zal liggen op de volgende punten.

1. Bestaande campagnes en voorlichtingsactiviteiten aanscherpen op effectiviteit en bereik.

2. Inzetten op nieuwe, innovatieve educatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten. De VRA kijkt proactief wat er ontwikkeld wordt of kan worden voor de inzet binnen de regio.
3. Meer richten op regionale en lokale (niche) campagnes en voorlichting. Met andere woorden meer regionale maatwerk in plaats van enkel de landelijke campagnes en campagnecalender te volgen.
4. Verkeerseducatie uitbreiden bij leeftijdsgroepen tussen 0 en 24 jaar en de effectiviteit te vergroten om jonge, onervaren bestuurders te bereiken.

Risicovol individueel gedrag

Dit is het meest lastige om invloed op uit te oefenen, maar heeft wel de meeste potentie om ongevallen en risico's te beperken. De focus hier komt te liggen op het volgende.

1. Het uitbreiden van bestaande verkeerseducatie en voorlichting op de specifieke gedragsthema's en deze aanscherpen op effectiviteit en bereik, met name in het voortgezet onderwijs.
2. Inzetten op nieuwe, innovatieve educatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding.
3. Meer regionale en lokale (niche) campagnes en voorlichting. Binnen de VRA wordt regionaal extra ingezet op specifieke thema's en deze meer regionaal en lokaal afstemmen. In ieder geval op lachgas in het verkeer en smartphonegebruik op de fiets.
4. Effectieve handhaving en integratie van de infrastructuur, educatie en handhaving.
5. Het vergroten van inzicht door meer onderzoek naar risicovol gedrag en gedragsbeïnvloeding om tot effectievere maatregelen te komen.

De RAV2030 geeft de richting aan van het regionale verkeersveiligheidsbeleid tot en met 2030. De daaruit voortvloeiende uitvoeringsmaatregelen worden opgedeeld in twee perioden: 2022-2025 en 2026-2030. De uitvoeringsmaatregelen stellen we samen met de regionale partners op met de VRA als coördinerende partij. De maatregelen krijgen een plek in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de VRA en vormen daarmee de regionale inzet voor de rijksmiddelen. Naast de vast beschikbare bijdragen maakt het Rijk vanuit het SPV2030 de komende jaren extra geld vrij voor de verkeersveiligheid om de regionale ambities te realiseren. De VRA zet zich maximaal in om zo veel mogelijk van deze rijksmiddelen naar de VRA te halen om te gebruiken voor de maatregelen uit de RAV2030.

Via ons eigen Uitvoeringsprogramma Mobiliteit reserveren we ook eigen middelen als (co-)financiering van benodigde activiteiten.

6.4 Flankerende maatregelen bruggen dubbeldorpen westkant



Achtergrond

In 2017 is een project gestart om de hoeveelheid verkeer over de Hillegommerbrug te verminderen, de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer te vergroten en de doorstroming voor de bus te verbeteren. Tegen deze maatregelen kwam veel weerstand

vanuit Hillegom en Beinsdorp, omdat men vreest dat de bereikbaarheid verslechtert. Het project is vervolgens aangehouden tot na de besluitvorming rondom de Duinpolderweg. In het sessiedebat van 29 november 2018 over de Duinpolderweg is een notitie toegezegd met per kern (Zwaanshoek, Beinsdorp, Lisserbroek) een reeks van maatregelen en de voor- en nadelen.

Tot het moment dat er duidelijkheid komt over het vervolg van het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer – Bollenstreek (zie paragraaf 4.1) is het lastig om te bepalen welke maatregelen in beeld zijn om de doorgaande hoeveelheid verkeer over de brug te beperken.

Nieuws

Nu de overlast zoveel mogelijk beperken in afwachting van structurele oplossingen doen we met flankerende maatregelen.

In Beinsdorp, hebben inwoners dagelijks te maken met verkeersdrukke door sluipverkeer en overlast door automobilisten die te hard rijden. De verkeerscommissie van de dorpsraad heeft met een bijdrage van de gemeente vlaggen en stickers aangeschaft om bestuurders op een ludieke manier op hun gedrag te wijzen. Op 26 november 2021 zal vanuit de politie en Veilig Verkeer Nederland een verkeersles worden gegeven en zullen kinderen met een lasergun snelheden meten. Ook dit moet bijdragen aan een gedragsverandering. Over aanvullende maatregelen wordt nog nagedacht.

In het laatste kwartaal van dit jaar en het eerste kwartaal van 2022 worden snelheidsmetingen gedaan. Zo krijgen we meer inzicht in de omvang van dit vraagstuk.

6.5 Herinrichting Fanny Blankers-Koenlaan in Hoofddorp



Achtergrond

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

De werkzaamheden zijn in december 2020 afgerond.

Nieuws

Het project wordt in samenwerking met de klankbordgroep en de Vervoersregio Amsterdam geëvalueerd op de onderdelen:

- de (beleving van) verkeersveiligheid;
- de (beleving van) leefbaarheid;
- de inrichting van de openbare ruimte;
- de verkeerssituatie op de nieuwe rotonde.

De opdracht voor het uitvoeren van de evaluatie is verleend. De resultaten worden in de loop van het vierde kwartaal verwacht. De voorbereidingen voor de feestelijke opening zijn gestart. Deze wordt na de evaluatie gehouden.

6.6 Snelheid Componistenweg



Achtergrond

In het vragenkaartje van 9 september 2021 is ons gevraagd naar de hoge verkeerssnelheid daar waar de Componistenweg overgaat in de Getsewoudweg in Nieuw-Vennep en te bekijken of de verkeerssnelheid daar kan worden gemonitord.

Nieuws

Op basis van floating car data (data ingewonnen via gps-gegevens van apps & navigatiesystemen) uit landelijke databases kunnen de snelheden worden gehaald. Daarbij kijken wij naar de V50-norm (de gemiddelde gereden snelheid) en de V85-norm (de maximaal gereden snelheid door 85% van de mensen). In onderstaande tabellen zijn de snelheden opgenomen van de maanden juni, juli, augustus en september 2021.

Richting N207		
2021	V50	V85
jun	51,4	62,0
jul	50,9	61,0
aug	51,3	61,0
sep	50,7	61,0
gem.	51,1	61,3

Richting Venneperweg		
2021	V50	V85
jun	50,1	59,0
jul	50,1	59,0
aug	50,2	59,0
sep	50,7	60,0
gem.	50,3	59,3

In bovenstaande overzicht is te zien dat de gemiddelde snelheid op of rond de 50km/u ligt. Dat betekent dat gemiddeld genomen er keurig aan de snelheid gehouden wordt. De V85-percentiel ligt richting de N207 ruim 10km/u boven de maximumsnelheid en richting de Venneperweg nét onder de 10km/u boven de maximumsnelheid. Landelijk wordt een overschrijding van de V85 van maximaal 10 km/u als acceptabele marge gezien. De snelheden hier worden dus gezien als op de rand van acceptabel. Wij blijven de situatie in de gaten houden om excessen te voorkomen en zullen indien nodig maatregelen treffen.

6.7 Knelpunten aanpak



Achtergrond

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

Nieuws

Met het oog op verkeersveiligheid is van de verkeersknelpunten een top elf bepaald. In 2021 zijn de volgende projecten in uitvoering of gereed:

- | | |
|--------------|---|
| Badhoevedorp | – Zebrapad in de Pa Verkuijllaan, nabij kruising Arendstraat, plaatsen borden |
| Hoofddorp | – Langzaam verkeersverbinding Paxlaan – Kruisweg trottoir
– Kruisweg ter hoogte van de Geniedijk trottoir
– Fietsbrug Triangel nabij Burgemeester an Stamplein voorrangsregeling
– Kruispunt Skagerrak-Sont / Grote Belt-Van Heuven Goedhartlaan aanpassen fietspaden
– Ronde Waddenweg / Leenderbos, plaatsen verkeersborden en markering
– Kruispunt J.C. Beetslaan - Broekmeerstraat, verduidelijken voorrang door plaatsen borden en belijning |
| Rozenburg | – Kruispunt Aalsmeerderweg – fietspad Liniepad verkeersborden plaatsen |
| Abbenes | – Hoofdweg Westzijde verkeersplateau |
| Vijfhuizen | – Kruispunt Vijfhuizerweg – Stelling voorrangsregeling |
| Nieuw-Vennep | – Aansluiting fietspad op Hoofdweg Westzijde voorrangsregeling
– Uitgang parkeergarage Symfonie – Hoofdweg Westzijde verkeersborden plaatsen |

De volgende projecten zijn in voorbereiding:

- | | |
|---------------|---|
| Rijssenhout | – Kruispunt Aalsmeerderweg-Bennebroekerweg |
| Hoofddorp | – Kruising Hoofdweg Westzijde / Florence Nightingalestraat aanpassen bochtstralen en aanbrengen haaiantanden
– Acropolis toegang tot fietspad verbeteren
– Kruispunt Mathilde Wibautstraat - Femina Mullerstraat verbeteren voorrangsregeling
– Frankenburgsingel verbeteren oversteekplaats |
| Schiphol-Rijk | – Aanbrengen voetpad langs Boeingavenue tussen huisnummer 333 en de Molenweg |
| Abbenes | – Verbeteren verkeersveiligheid fietsoversteek tussen fietspad Hoofdweg Oostzijde en het fietspad langs de A44 |
| Vijfhuizen | – Kruispunt Vijfhuizerweg – IJweg voorrangsregeling verduidelijken |
| Nieuw-Vennep | – 30 km/u gebied Wikkestraat en omgeving |

6.8 Kleine verkeersmaatregelen



Achtergrond

De gemeente heeft als doel om in 2027 alle wegen duurzaam veilig in te richten.

Nieuws

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

- | | | |
|------------|---|---|
| Hoofddorp | – | Blankenstraat/Verisstraat, 30 km inrichting |
| Lijnden | – | Hoofdweg Oost , 30 km inrichting |
| Rijsenhout | – | Aalsmeerderweg, diverse maatregelen Duurzaam Veilig |

7 Parkeren

7.1 Voortgang kleine parkeermaatregelen



Achtergrond

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

Nieuws

Parkeerschijfzones (blauwe zones)

Op de Haarlemmerstraatweg (Halfweg) ter hoogte van (onder andere) Bogota is overlast door busjes en personenauto's van koeriersbedrijven. Naast gebrek aan parkeerplaatsen, levert dit ook verkeersonveiligheid en hinder door zwerfafval op. Om deze problematiek tegen te gaan is een parkeerschijfzone in voorbereiding.

De uitbreiding van de blauwe zone rond Skagerhof Hoofddorp is in tweeën geknipt. Het definitieve besluit voor de blauwe zone in Bandholm Hoofddorp is gepubliceerd. Hiertegen kan bewaar worden gemaakt. De participatie voor winkelcentrum Skagerhof is inmiddels afgerond. Het voorgenomen besluit is in juni 2021 gepubliceerd.

De wethouder heeft een fietstocht gemaakt door Nieuw-Vennep en gekeken naar de mogelijkheden en de onmogelijkheden van parkeren. De bewoners die hebben meegefietst worden op de hoogte gesteld van de resultaten van deze tocht.

7.2 Parkeren Van Lent



Achtergrond

Al jaren is een grote parkeerdruk in Buitenkaag, doordat medewerkers en bezoekers van Royal van Lent Shipyard (kortweg: Van Lent) in Buitenkaag parkeren en met de pont

oversteken naar Kaageiland waar het kantoor is gesitueerd. Ondanks een parkeerterrein dat door van Lent aan de Leidsemeerstraat is aangelegd, is de laatste jaren van een parkeerprobleem te spreken, wat bij de bewoners voor overlast zorgt.

Nieuws

Er zijn diverse gesprekken gevoerd tussen de gemeente, Van Lent, glastuinbouwondernemers in het gebied en de dorpsraad Kaag-Buitenkaag. In de op 2 februari 2021 vastgestelde visie Buitenkaag hebben wij een locatie opgenomen voor een permanent parkeerterrein op de gronden van een glastuinbouwer in het glastuinbouwgebied. Hiervoor is inmiddels een private overeenkomst tot stand gekomen. De vergunningsaanvraag voor het parkeerterrein is in juli 2021 ingediend en wordt ter besluitvorming voorbereid. Naar verwachting wordt deze in het eerste kwartaal 2022 aangeboden aan de raad.

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

Naast het tijdelijke of permanente parkeerterrein hebben wij besloten om een blauwe zone in te stellen voor Buitenkaag. De inzet van de blauwe zone maakt dat de werknemers van Van Lent niet meer in de openbare ruimte kunnen parkeren. Hiermee wordt de parkeeroverlast in Buitenkaag sterk verminderd. Het verkeersbesluit voor het instellen van de parkeerschijfzone in Buitenkaag is gepubliceerd. Hier is bezwaar tegen gemaakt. De zaak is in september 2021 op zitting behandeld. Na de beslissing op bezwaar staat ook beroep bij de Rechtbank open.

7.3 Parkeren station Halfweg



Achtergrond

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

Nieuws

In de nabijheid van het station willen wij ook betaald parkeren invoeren op het P+R-terrein. Hiervoor gaan we een samenwerking aan met de NS die de uitvoering gaat doen. De besluitvorming hiervoor is in voorbereiding. In het vierde kwartaal wordt hiervoor een voorstel met de raad ter informatie gedeeld. Naar verwachting kan hier in de eerste helft van 2022 betaald parkeren worden ingesteld. Aan de hand van een effectmeting betaald parkeren bepalen wij vervolgens de benodigde uitbreiding van het P+R.

7.4 Vrachtwagenparkeren bedrijventerrein Oude Meer



Achtergrond

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

Nieuws

Het verkeersbesluit is genomen. Hier is bezwaar tegen gemaakt, waarschijnlijk is het mogelijk de bezwaren op te lossen, waardoor verdere vertraging wordt voorkomen. Het voorstel voor de aanpassing ligt nu bij de bezwaarmakeers.

7.5 Parkeernormen



Achtergrond

In 2017 heeft de gemeenteraad het strategisch parkeerbeleid vastgesteld (2017.0004524). Het strategisch autoparkeerbeleid geeft de kaders en richtlijnen te geven waarbinnen naar oplossingen gezocht kunnen worden voor gesignaleerde parkeerproblemen. Het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 (2018.0005796) is hier een uitwerking van. Dit document wordt onder andere gebruikt om bouwinitiatieven aan te toetsen. Het bestemmingsplan 'Parapluplan parkeerregels' voorziet hiervoor in het juridisch-planologisch kader in alle in aanmerking komende geldende bestemmingsplannen.

Nieuws

Op 26 juni dit jaar hebben wij de raad toegezegd een notitie over parkeernormen naar de raad te sturen. Dit na aanleiding van vragen of de parkeernormen nog passend zijn bij de situatie in de Haarlemmermeer. Naar een aantal onderdelen van de parkeernormen hebben wij onderzoek laten doen. Dit betreft onder andere de een passende norm voor Lincolnpark, de gebiedsaanduiding in het centrum van Badhoevedorp en Nieuw-Vennep, de parkeernorm voor sociale woningbouw en vrachtwagen parkeren. Daarnaast zou ook het fietsparkeren en de relatie met de verdichtingsvisie nader bekeken moeten worden. Dit leidt er toe dat veel bouwstenen voor een notitie beschikbaar zijn.

We constateren echter dat de juridische en bestuurlijke constructie met het strategisch parkeerbeleid, het handboek en het parapluplan haken en ogen met zich mee brengt als we veranderingen willen doorvoeren. Naast de raad is het gewenst om wanneer het strategisch parkeerbeleid wordt herzien ook de inwoners te betrekken.

Om tot een zorgvuldige afweging te komen tussen het belang van het makkelijker mogelijk maken van woningbouwplannen enerzijds, en de belangen van de bestaande inwoners van Haarlemmermeer die geen parkeerproblematiek willen, is meer tijd en onderzoek nodig om de mogelijkheden en de onmogelijkheden in kaart te brengen. Daarna pas kunnen bewuste keuzes worden gemaakt. We verwachten halverwege 2022

voldoende antwoorden te hebben om u verder te informeren. Wel zullen voor een aantal ontwikkelingen die niet kunnen wachten en waar ook al onderzoeken beschikbaar zijn, zoals Nieuw-Vennep centrum, maatwerkoplossingen worden geboden, zodat er geen vertraging optreedt.

Parkeerdruk rondom HOV-haltes

Op 28 oktober 2021 heeft de raad een sessieverzoek ingediend over de parkeerdruk rondom HOV-haltes. Er wordt meer informatie gevraagd over dit onderwerp.

In een aparte brief zullen wij u nader informeren ten aanzien van de gestelde vragen waarmee de gevraagde sessie georganiseerd kan worden.

8 Smart Mobility

8.1 Smart City

Achtergrond



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

De samenwerking met Amsterdam Smart City betreft vier transitiepaden waarin de metropool zich ontwikkelt:

- Mobiliteit,
- de digitale stad,
- energie,
- de circulaire stad,

Nieuws

Voor het komende jaar zetten wij onze samenwerking met de MRA op dit onderwerp voort, zeker gelet op het feit dat wij steeds slimmer om zullen moeten gaan met onze steeds meer schaarse ruimte. Op dit moment inventariseren we op welke onderwerpen ASC ons verder van dienst kan zijn en invulling kan geven aan innovatieve oplossingen voor bovenstaande thema's. Hierbij liggen op dit moment de meeste nieuwe kansen op het vlak van mobiliteit.

8.2 Dynamisch Dimmen



Achtergrond

Het dynamisch dimmen van de openbare verlichting is nog volop in ontwikkeling. Hierbij wordt het lichtniveau afgestemd op de omgeving, dat wil zeggen op de hoeveelheid

omgevingslicht, het weer en de verkeersintensiteit. Zodra een bewegingsmelder een fietser of voetganger detecteert, gaat de verlichting feller branden. Na enige tijd zal de verlichting weer terugschakelen naar het oorspronkelijke lage niveau.

Wij hebben een proef gehouden met dynamisch dimmen van de verlichting op het Dr. Heijepad in Abbenes. Hierbij hebben wij ook de ervaringen meegenomen met een andere installatie met dynamisch dimmen aan het Liniepad (Geniedijk). Omdat deze installatie al een paar jaar oud is, hebben we hier meer ervaring mee. Deze installaties zijn vergeleken met een nieuwe Openbaarverlichtinginstallatie op het Buiten Kaagpad in Buitenzaag. Dit betreft een installatie met statisch dimmen. Naast de ervaringen in Haarlemmermeer zijn ook landelijke ervaringen en de ervaringen van Rijkswaterstaat betrokken bij het onderzoek.

Nieuws

Uit het onderzoek blijkt dat dynamisch dimmen geen voordelen oplevert ten opzichte van statisch dimmen. De aanschaffkosten van installaties die gebruik maken van dynamisch dimmen zijn hoger en zij vertonen veel storingen. Deze installaties hebben daardoor meer onderhoud nodig, waardoor de onderhoudskosten hoger zijn. Ook zijn de installaties complexer waardoor bij storingen gespecialiseerd personeel nodig is, dat niet altijd beschikbaar is. Het oplossen van storingen kan hierdoor langer duren.

Uit analyses van het energieverbruik blijkt dat dynamische systemen geen voordeel opleveren ten opzichte van statische systemen. Dit komt overeen met landelijke ervaringen. Daarom wordt de komende jaren binnen nieuwe en bestaande projecten geen dynamisch dimmen toegepast.

8.3 Oplaadpunten in lichtmasten



Achtergrond

Door de toename van elektrische auto's zijn er steeds meer oplaadpunten nodig, maar de ruimte voor laadpalen op straat is schaars. Daarom onderzoeken wij of wij oplaadpunten kunnen integreren in lichtmasten. Zodat we in de toekomst bij alle nieuwbouwprojecten lichtmasten met oplaadpunten kunnen aanleggen. Door het integreren van de laadpunten in lichtmasten kunnen er meerdere laadpunten in een straat of langs het water (voor boten) gerealiseerd worden. Bij iedere parkeerplaats kan een lichtmast, voorzien van twee laadpunten, worden geplaatst. Zo'n parkeerplaats is niet exclusief voor elektrische auto's, zoals nu vaak het geval is. Er zijn namelijk voortaan voldoende laadpunten beschikbaar, dus ook niet-elektrische auto's kunnen op zo'n parkeerplaats parkeren. Bij het integreren van de laadpunten worden er geen extra objecten in de openbare ruimte geplaatst, waardoor er veel minder obstakels zijn.

Nieuws

Wij zijn in gesprek met de MRA en met de gemeente Arnhem, waar onlangs als eerste in Nederland laadpunten in lichtmasten zijn gerealiseerd. We willen leren van hun ervaringen en niet het wiel opnieuw uitvinden. Het doel is om medio 2022 een pilot met laadpunten

in lichtmasten te realiseren. Aan de hand van de ervaringen van deze pilot bepalen wij of wij deze laadpunten in nieuwbouwwijken gaan aanleggen.

8.4 Smart Parking



Achtergrond

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

Nieuws

De proef Smart Parking in Hoofddorp Floriande nabij het Spaarne Gasthuis is technisch goed verlopen. Het gebruik leverde echter onvoldoende informatie op over fout geparkeerde auto's: er zijn slechts vier processen verbaal opgemaakt met behulp van dit systeem. Dit komt omdat het systeem alleen aangeeft of er een auto geparkeerd staat, maar niet of deze een ontheffing heeft. Het is mogelijk dat hier het effect van veel thuis werken tijdens de coronacrisis een rol speelt. De kosten van de verlenging van het leveren van de data zijn echter zo hoog dat het onderzoeken van deze mogelijkheid niet wordt overwogen.

8.5 GoinGDutch



Achtergrond

Net als Groot Schiphol Bereikbaar is de "Integrale Fietsaanpak Schiphol" onderdeel van het pakket Duurzame en Slimme Mobiliteit van het Rijk. Doel van deze aanpak is om de fiets een grotere rol te laten spelen in de duurzaam bereikbaarheid van het Schiphol-gebied. Hiermee geven we ook invulling aan de Green Deal Fiets, een triple helix samenwerking gericht op het stimuleren van de fiets voor woon-werkverkeer. In de 'integrale fietsaanpak' worden maatregelen getroffen om de fysieke fietsinfrastructuur maximaal te gebruiken. Met digitale toepassingen zoals een 'slim' fietspad en snelheidsadaptatie wordt de fietsroute aantrekkelijker en wordt het fietsgebruik verder gestimuleerd. Dit programma wordt uitgevoerd door goinGDutch, een samenwerking tussen BAM Infra, Schiphol, Microsoft en OrangeNXT.

Nieuws

Op 16 september is er een 'fiets-naar-je-werkdag' georganiseerd door werkgevers en bestuurders in het Schipholgebied, om aandacht te vestigen op de fietspotentie. Tegelijkertijd is hier door BAM en Royal Schiphol Group het startsein gegeven voor het verbeteren van de fietspaden in Schiphol Oost en Noord (snelfietsroute Schiphol). Met het vernieuwen en verbeteren van de fietspaden wordt fietsen in het gebied veiliger en makkelijker. Ook zijn de werkzaamheden aan het Fietsservicepunt begonnen, waar fietsers volgend jaar terecht kunnen voor onderhoud en aanvullende services. Dit is onderdeel van de Greendeal fiets.

8.6 Turbine bij verkeerslichten Bennebroekerweg/Rijnlanderweg



Achtergrond

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

Nieuws

De eerste resultaten van de turbine vallen tegen. Wij hebben de leverancier hierop aangesproken. Het blijkt te gaan om een fout in de software. Deze wordt op korte termijn herschreven, waarna deze opnieuw wordt geïnstalleerd.

9 Duurzame Mobiliteit

9.1 Slim laadplein



Achtergrond

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

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

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

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

Nieuws

Inmiddels is de installatie in bedrijf en functioneert naar behoren. Om het gedrag van parkerende bezoekers en de duidelijkheid van de aanduiding te kunnen monitoren, wordt voorlopig niet gewerkt met een verkeersbesluit en worden parkeerders alleen aangesproken als zij verkeerd geparkeerd staan. Het gebruik door de parkeerders gaat steeds beter en er zijn volgens de initiatiefnemer ook minder foutmeldingen van verkeerd gebruik in de registratie zichtbaar.

Er is nog steeds veel interesse in deze gekozen oplossing.

10 Slot

Eerdere voortgangsbrieven die aan de raad zijn verzonden:

- 22 december 2016 (kenmerk x2016.36177),
- 23 mei 2017 (kenmerk 1634439),
- 17 oktober 2017 (kenmerk x2017.53252),
- 6 februari 2018 (kenmerk x2018.58330),
- 22 juni 2018 (kenmerk x2018.04121),
- 30 oktober 2018 (kenmerk x.2018.09949),
- 28 februari 2019 (kenmerk x.2019.02349),
- 10 juli 2019 (kenmerk x.2019.09568),
- 13 november 2019 (kenmerk X.2019.14422),
- 3 maart 2020 (kenmerk X.2020.01958),
- 15 juni 2020 (kenmerk X.2020.01607),
- 28 oktober 2020 (kenmerk (X.2020.05140),
- 10 maart 2021 (kenmerk (X.2021.01395),
- 7 juli 2021 (kenmerk X.2021.04281).

Voortgangsrapportage Herstelplan OV 2021

3 september 2021

Aan: DB
Van: Projectteam Herstelplan OV 2022

1. Overall

Op 25 juni is besloten de BVOV in ieder geval door te trekken tot 1 september 2022. Met het toekennen van de BVOV wordt het vervoeraanbod in ieder geval op een vergelijkbaar niveau gehouden als in 2021. Goed nieuws, want hiermee kunnen we vooralsnog een aantrekkelijk netwerk bieden dat ook ruimte biedt voor groei na de pandemie. De BVOV zorgt voor (tijdelijke) rust in de sector en biedt tijd om de afspraken, gemaakt in NOVB verband, over herijking van de concessies uit te werken en ervoor te zorgen dat we de reiziger weer het OV bieden dat hij/zij verwacht en hier maatregelen voor treffen. In deze rapportage geven we aan welke maatregelen we in elk geval voor 2022 willen meenemen en hoe de voortgang daarvan is.

2. Deelresultaten

Proces

Afstemming en organiseren van maatschappelijk draagvlak

Met de RAR wordt een verdiepende sessie georganiseerd. Aan de hand van de 10 actiepunten die de RAR heeft opgesteld in hun advies kiezen zij er vier die we tijdens deze sessie nader bespreken. Deze aanpak wordt besproken in de RAR van 2 september en kan daarna voorbereid worden vanuit het Herstelplan OV en de aanpak Transitie mobiliteit. De sessie wordt voorbereid met zowel Vervoerregio-medewerkers als RAR leden.

Samenloop met landelijke traject over vergoeding van het Rijk (NOVB)

Op dit moment worden de afspraken gemaakt in het Bestuurlijk NOVB van 25 juni jl. landelijk uitgewerkt. Dit zal resulteren in een plan van aanpak waarin de opgaven uit de afspraken set worden uitgewerkt.

Een aantal opgaven uit de afspraken set liggen specifiek bij de decentrale overheden, te weten

- Voorzieningenniveau in stand houden in vergelijking met 2021.
- Doortrekken maximale exploitatiesubsidie
- Herijking OV concessies – weer in evenwicht brengen kosten/opbrengsten
- Regeling noodconcessies en afstemming over aanbestedingskalender

Daarnaast zijn er gezamenlijke acties waar DO's nauw samenwerken met de vervoerders:

- Spreads van de vraag naar openbaar vervoer
- Convenant Zero Emissie busvervoer

De afspraken worden nu uitgewerkt en specifiek gemaakt in de verschillende NOVB werkgroepen. De Vervoerregio is hierbij nauw betrokken.

Monitor en prognoses

Gezamenlijke monitoring en prognoses om bij te kunnen sturen

Vervoercijfers van juli laten nauwelijks extra reizigersherstel zien ten opzichte van juni (+1%). Dat was gezien de ontwikkelingen van de besmettingscijfers ook niet te verwachten.

De inschatting is dat er weinig buitenlandse toeristen in de regio Amsterdam zijn geweest. In de eerstvolgende nieuwsbrief begin september worden de daadwerkelijke laatste cijfers van juli en augustus meegegeven. We blijven met de vervoerders in overleg over aantallen en prognoses.

Vervoerplannen

Vervoerplan concessie Amsterdam

Met GVB is afgesproken vanaf eind augustus verder in gesprek te gaan over de monitoring van bezettingen en over de vanaf half december aan te bieden capaciteit. Het vervoerplan 2022 gaat uit van een relatief vlakke dienstregeling (geen/kleine spitspiek) en vereist een nog niet uitgevoerde infrastructurele maatregel (elektrificeren van een wissel in het tramnetwerk).

Daarnaast is het belangrijk dat GVB vooral op personeel gebied tijdig klaar is om op te schalen wanneer en waar dat nodig is. GVB heeft op dit moment nog een zeer beperkte flexibele schil, er is veel flexibel personeel afgevoerd.

Actualiseren vervoerplannen regionale concessies

De vervoerders hebben aangegeven zich zorgen te maken over te volle bussen na de zomervakantie. Op dit moment is de dienstregeling aangepast op de verminderde vervoervraag. Spitsritten reden afgelopen jaar nauwelijks en zijn ook de komende maanden nog niet in de dienstregeling verwerkt. Het aanbod in de spits is dan ook lager dan pre-Corona (2019). Indien na de zomervakantie de scholen en universiteiten weer volledig klassikaal les gaan geven en forenzen de spits niet mijden dan kan er sprake zijn van te volle bussen. Daarnaast zijn we ook met EBS en Connexxion in gesprek over het tijdig kunnen opschalen en het beschikbaar hebben van voldoende (opgeleid) personeel. Voor wat betreft het actualiseren van het vervoerplan zijn zowel met Connexxion als met EBS al eerste gesprekken gevoerd.

Specifieke vervoerkundige wensen zijn besproken met de gemeenten en de concessiehouders. Deze worden meegenomen in de uitwerking van de vervoerplannen.

Met EBS is gesproken over de in het vervoerplan opgenomen versnellingsmaatregelen voor het ontsluitend net. De gemeente Landsmeer en Edam-Volendam maken zich hier zorgen over. Eind augustus is er een overleg geweest tussen EBS en de wethouder van Landsmeer waarbij het voorstel is toegelicht en de gemeente de mogelijkheid heeft gekregen haar zienswijze te delen met EBS. EBS neemt dat mee in de uitwerking van het vervoerplan.

De adviescommissie en de RAR zijn/worden eind augustus/ begin september geïnformeerd over de uiteindelijke aanpassingen in de dienstregeling ten opzichte van het vervoerplan voor de concessies Zaanstreek als Waterland.

Randvoorwaardelijke maatregelen

De randvoorwaardelijke maatregelen bestaan uit 3 onderdelen:

- *Maatregelen om reizigers terug te winnen;*
- *Maatregelen ter verbetering van de doorstroming;*
- *Kostenbesparingen bij vervoerders.*

Maatregelen om reizigers terug te winnen

Marketing en communicatie

We zijn met de vervoerders in gesprek over de marketingplannen.

Er was een landelijk voorstel voor een Holland Travel Ticket (HTT) aanbieding voor de herfstvakantie dat helaas niet door gaat omdat hier landelijk geen goedkeuring van alle vervoerders voor kon worden gevonden.

Wel hebben alle vervoerders acties om reizigers terug te winnen. Het liefst zouden we vanuit het OV Marketingbureau een gemeenschappelijke korting actie doen met de Vervoerregio vervoerders. Hiervoor gaan we in september in gesprek. Een combinatie van korting en beloning voor reizen buiten de spits is daarbij het idee. in lijn met de voorstellen van de RAR.

Acties per vervoerder:

GVB heeft korting acties rondom projecten Amstelveen en IJburg. Misschien ook een GVB dagkaart met korting, maar dat moet nog worden uitgewerkt.

Connexxion biedt een 'meer reizen kaart' aan (10 producten waarmee je na 9 uur in kan checken). Kost 15 euro, dus 1,50 per reis. Overstappen is mogelijk. Idee is om dit ook voor nieuwe reizigers te doen, maar dan met barcode en niet voor overstappen. Geldt in alle Transdev concessies.

EBS is bezig met plannen voor na de zomer. Een idee is het Waterland/Zaanstreek dalurenabonnement aanpassen waarbij je één maand gratis krijgt en dan één maand met 50% korting.

Nieuwe betalen

Landelijk hebben alle partijen met elkaar afgesproken om de ontwikkeling van het nieuwe betalen (betalen met je pinpas/telefoon) door te zetten. Na de zomer wordt duidelijk hoe de uitrol er in concessies van de Vervoerregio uit zal zien.

Spitsspreiden

De Vervoerplannen voor 2022 zijn gemaakt op basis van de dienstregeling van dit jaar. Dat houdt in dat het netwerk zoveel mogelijk in stand is gehouden en dat er vooral versoberd is in de spits. Een meer gespreide vervoervraag is daarom van groot belang. Daarom werken we in MRA-verband langs drie lijnen aan het spreiden van de spits:

- Met een *werkgeversaanpak* helpen we werkgevers om flexibel werk en slim reizen te bevorderen. Een grote groep werkgevers, waaronder de Vervoerregio Amsterdam en vele VRA-gemeenten, heeft de Samenwerkingsovereenkomst flexibel werken en slim reizen getekend. Op basis hiervan heeft werkgeversloket Breikers sinds maart 2020 al zo'n 55 werkgevers kosteloos op maat geadviseerd over de mogelijkheden voor thuiswerken en flexibel en duurzaam reizen.
- Via de *onderwijsaanpak* hebben een aantal universiteiten, hbo's en mbo's vorig jaar maatwerkafspraken gemaakt met de vervoerders NS, GVB en Connexxion en de gemeente Amsterdam. Om te voorkomen dat het te druk werd in het openbaar vervoer. Met de ontstane samenwerking als startpunt, willen we slim en flexibel reizen voor studenten nu zo veel mogelijk vasthouden. Op dit moment zijn hierover echter nog geen concrete afspraken gemaakt.
- In *gebiedsaanpakken* slaan werkgevers en lokale instanties de handen ineen om tot slimme oplossingen te komen, zoals het opzetten van mobiliteitshubs, een deelfietsensysteem of e-bike probeerpool. Binnen de Vervoerregio gebeurt dit nu in vier gebieden: Groot Schiphol, de Zuidas, Amsterdam Zuidoost en Zaanstad.

Dit zijn mooie successen, maar het biedt (bezien vanuit oogpunt van concessiebeheer) nog geen garantie dat bij toenemend ov-gebruik de spitsreiziger voldoende gespreid zal terugkomen. Zo zijn de landelijke afspraken met de onderwijssector inmiddels verlopen en zijn er op lokaal/regionaal niveau nog geen nieuwe afspraken gemaakt. Wanneer het onderwijs per september (of later) weer volledig open gaat kan dat een tekort aan spitscapaciteit opleveren. De vervoerplannen zijn nadrukkelijk opgesteld rekening houdend met minder reizigers in de spits. Als er in de praktijk toch sprake is van meer reizigers dan voorzien zal dit sterk kostenverhogend werken. Dit kan in het ergste geval betekenen dat we op andere tijden/plekken het OV aanbod moeten reduceren om het OV aanbod in de spits te kunnen verhogen. Daarom werken we de komende tijd door aan het maken van nieuwe afspraken met het onderwijs, maar ook aan het aangaan van samenwerking rond spits spreiden met zo veel mogelijk werkgevers.

Onderdeel daarvan is op korte termijn een volgend bestuurlijk overleg met de onderwijsinstellingen.

Tarieven

Voor de OV-tarieven in 2022 doorlopen we met de vervoerders het reguliere adviesaanvraagtraject waar het DB apart over besluit. Dit proces loopt nu en er vinden gesprekken plaats met de vervoerders. De Vervoerregio heeft daarbij de vervoerders gestimuleerd om te komen met suggesties en (kortings)acties om reizigers terug te winnen op zowel korte als lange termijn. Tariefvoorstellen zijn nog in voorbereiding bij de vervoerders. De basis voor de tarieven en de eventuele verhoging is de zogenaamde landelijke Tariefindex (LTI). In 2022 is de LTI landelijk vastgesteld op 2,12%. Deze index is gebaseerd op de ontwikkeling van de inflatie, dieselprijs, loonkosten etc. De tariefvoorstellen van de vervoerders worden hier net als in andere jaren aan getoetst. In het DB van eind oktober worden de tariefvoorstellen ter besluitvorming voorgelegd, na advisering door de RAR en nadat de Regiraad hierover in oktober is geïnformeerd.

Maatregelen ter verbetering van de doorstroming/ noodzakelijk voor de vervoerplannen

Voor alle concessies zijn er overzichten met een (beperkt) aantal infrastructurele maatregelen opgesteld die besproken zijn met de betreffende wegbeheerders (gemeenten). We stemmen deze overzichten ook af met ons team Projectbegeleiding, zodat bekend is dat deze maatregelen voor 2022 uitgevoerd moeten zijn. Het gaat bijvoorbeeld om het aanleggen van een aantal haltes, om het voorgestelde vervoerplan te kunnen rijden (lijn 315 Monnickendam, lijn 314 Hoorn, lijn 113 Purmerend), het doorvoeren van VRI maatregelen (Landsmeer, Amsterdam) en het aanpassen van diverse kruisingen en haltes om veiliger, zonder vertraging en zonder schade te kunnen rijden. Daarnaast hebben vervoerders voorstellen gedaan die ingrijpender zijn en daarmee niet voor december 2021 gereed zijn. Deze maatregelen worden verder opgepakt in de aanpak Mobiliteitstransitie.

Kostenbesparing bij vervoerders

Deze worden meegenomen in de herijking (zie vorige nieuwsbrief)

Herijking concessies vanaf 2023

In het bestuurlijk NOVB is overeengekomen dat concessies herijkt worden. Landelijk wordt nu een aanpak opgesteld. Voor de concessies van de Vervoerregio moet het volgende worden gedaan:

- Voor Zaanstreek en Waterland zijn/worden de herijkingsafspraken in de noodconcessies c.q. in de nieuwe concessie ZaWa meegenomen; daar hoeft geen apart traject voor te worden ingericht

- Voor Amsterdam moet er sowieso dit jaar een herijking plaatsvinden (op basis van de 'reguliere' concessieafspraken), daar dienen de BVOV-afspraken in te worden meegenomen. Dit zal worden verwerkt in het Plan van Aanpak dat momenteel voor de herijking wordt opgesteld.
- Ook de concessie Amstelland-Meerlanden wordt herijkt o.b.v. de concessie afspraken. Dit proces wordt opgepakt.

Raakvlakken

Financiële afspraken Herstelplan OV 2022

- Voor de concessies Zaanstreek en Waterland geldt dat alle (financiële) afspraken over de jaren 2022 en 2023 onderdeel zijn van de nood-concessies. Hierover worden dus geen separate afspraken in het kader van het Herstelplan OV 2022 gemaakt.
- De financiële afspraken voor de concessies Amstelland-Meerlanden en Amsterdam voor 2022 vloeien voort uit de BVOV-afspraken, waaronder de afspraak dat de Vervoerregio tot 1 september 2022 de maximale exploitatiesubsidie beschikbaar stelt, en dat het Rijk maximaal 93% resp. 95% van de kosten (t.o.v. niveau 2019) vergoedt, na aftrek van de daadwerkelijk gerealiseerde reizigersopbrengsten. Voor de periode vanaf 1 september 2022 moeten nog afspraken worden gemaakt; de gesprekken hierover met de vervoerders en met het Rijk lopen de komende tijd. Het streven is om hierover in het laatste kwartaal van 2021 duidelijkheid te hebben.

Nieuwsbrief Herstelplan OV 2022

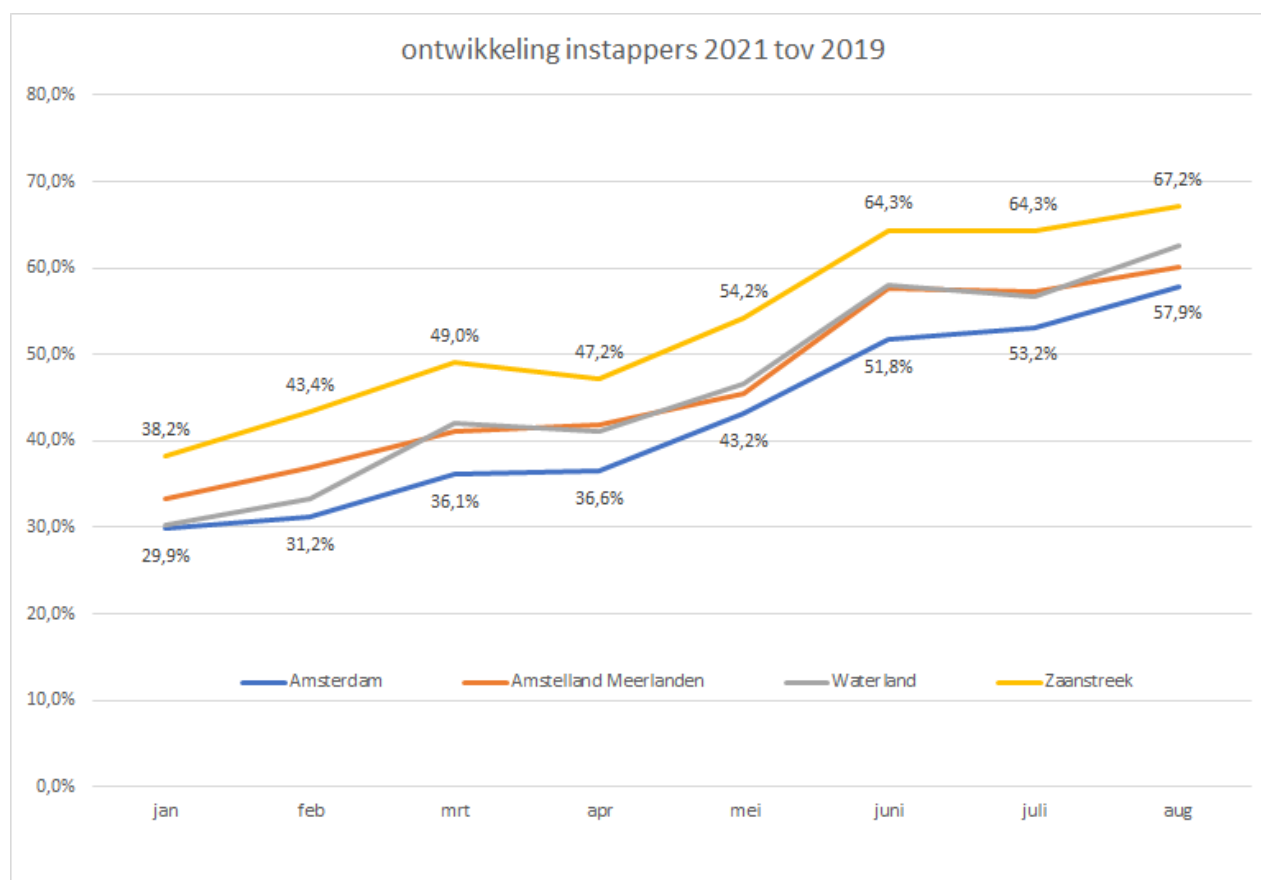
27 september 2021

Aan: Betrokkenen en geïnteresseerden
(Vervoerders, Regioraad, RAR, Werkgroep V&V,
Portefeuillehoudersoverleg V&V)
Van: Projectteam Herstelplan OV 2022

Voor u ligt de vierde nieuwsbrief van het Herstelplan OV 2022. Omdat deze nieuwsbrief kort na de Voortgangsrapportage van 3 september volgt is deze nieuwsbrief wat minder volledig. In deze nieuwsbrief gaan we vooral in op de ontwikkeling van de reizigersaantallen begin september, het nieuwe betalen en de aanpak mobiliteitstransitie.

Monitor

Ook tijdens de zomer heeft het herstel van het openbaar vervoer zich voortgezet. Dat is te zien in onderstaande grafiek.



Gemiddeld was in augustus ongeveer 58% van de reizigers teruggekeerd in het OV. Eind augustus zijn de scholen weer allemaal opengegaan en ook de colleges op de universiteiten zijn weer van start van gegaan. Cijfers over de eerste 3 weken van september laten steeds hogere absolute aantallen instappers zien, waarmee het op sommige lijnen en tijdstippen weer aardig druk begint te worden. Het herstelpercentage in de eerste helft van september ligt rond de 61%. De verwachting is dat met het loslaten van een groot deel van de maatregelen eind september er in oktober een verder doorgroei van de reizigersaantallen zal plaatsvinden.

Randvoorwaardelijke maatregelen

Ten opzichte van de voortgangsrapportage van 3 september zijn er geen nieuwe ontwikkelingen voor de randvoorwaardelijke maatregelen behalve voor het nieuwe betalen.

Nieuwe betalen

In één van de naburige concessies van de Vervoerregio is gestart met de uitrol van de nieuwe betaalwijzen. Op lijn 320 (Connexxion) van Hilversum naar Amsterdam Amstel kan de reiziger al in- en uitchecken met de betaalpas of via de betaalfunctie op de mobiele telefoon. De pilot is onlangs gestart en reizigers die nu op voltarief Saldo reizen of met een los uurkaartje hebben geen OV-chipkaart meer nodig. Heel handig!

Half oktober kan in heel de concessie Gooi- en Vechtstreek hiermee gereisd worden. Na uitrol in deze concessie wordt ook in de andere concessies van Connexxion hiermee gestart. Begin 2022 is het ook de verwachting dat hiermee gestart wordt in de concessies Amstelland, Meerlanden en Zaanstreek. En naar verwachting volgen ook de andere concessies in de Vervoerregio snel daarna. Na introductie wordt gekeken hoe het aanbod aan producten en proposities uitgebreid kan worden. Ook kan gewoon nog op de OV-chipkaart worden gereisd. Een mooie eerste stap waar reizigers veel gemak aan hebben.

In één van de volgende nieuwsbrieven wordt u verder geïnformeerd.

Aanpak Mobiliteitstransitie

De Coronacrisis heeft een negatieve impact op het OV, maar biedt ook de kans om de mobiliteitstransitie versneld tot stand te brengen. De Vervoerregio heeft de ambitie om vanuit haar regierol deze transitie versneld en duurzaam te faciliteren.

In april 2021 heeft het Directieteam van de Vervoerregio een duidelijke knip aangebracht tussen het Herstelplan OV en de Aanpak Mobiliteitstransitie. Waar het herstelplan OV zich richt op de korte termijn (tot 2022), ligt de focus van de Aanpak Mobiliteitstransitie op de middellange tot lange termijn: 2022-2030. Het DT heeft in juli 2021 het plan van aanpak voor de Aanpak Transitie Mobiliteit vastgesteld en opdracht gegeven tot uitvoering. Het plan beschrijft het proces waarlangs de Vervoerregio de komende maanden, samen met haar partners, een aanpak voor de mobiliteitstransitie vormgeeft.

De ambtelijke werkgroep 'Aanpak Mobiliteitstransitie' werkt aan een aanpak voor de mobiliteitstransitie. De aanpak bestaat uit verschillende deelproducten, waaronder een ambitieuze visie voor de mobiliteitstransitie, prognoses over toekomstige mobiliteitsontwikkelingen en een beleidsaddendum na een toets van de strategische opgaven en het vigerende beleidskader aan de gevolgen van die prognoses en de visie.

Na het informeren van de huidige Regioraad in december 2021 (en eventueel maart 2022) over het proces en de stand van zaken, wordt besluitvorming beoogd in de nieuwe Regioraad in 2022. Het is namelijk aan een volgend bestuur om strategische keuzes te bestendigen en eigen accenten te zetten.

De volgende nieuwsbrief wordt begin oktober 2021 verstuurd.