gemeente
Haarlemmermeer

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Taurusavenue 100
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852

Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Contactpersoon Jelle Blanken
Telefoon 0900 1852

Uw brief
Ons kenmerk 11444104
Bijlage(n) Voortgangsrapportage Mobiliteit oktober 2024
Onderwerp Informatie over voortgangsrapportage mobiliteit oktober 2024

Verzenddatum

- 5 NOV. 2024

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 voorgangsrapportage geen noemenswaardige veranderingen hebben plaatsgevonden, zijn niet opgenomen in bijgevoegde rapportage.

Verder geeft de rapportage de invulling van de volgende toezeggingen aan de raad:

- tijdens de raadsvergadering van 13 juli 2023 hebben wij de raad toegezegd terug te komen op de verkeersveiligheid op de Akerdijk in Badhoevedorp;
- tijdens de raadsvergaderingen van 28 maart en 11 april 2024 hebben wij de raad toegezegd terug te komen op verkeersmaatregelen Waddenweg;
- tijdens de raadsvergadering van 20 juni 2024 hebben wij de raad toegezegd terug te komen op gratis OV;
- tijdens de raadsvergadering van 19 september 2024 hebben wij de raad toegezegd terug te komen op de situatie voor voetgangers bij de HOV-halte Getsewoud Noord.

Tijdens de raadsvergadering van 8 december 2022 heeft de raad een amendement ingediend bij het raadsvoorstel Vaststelling Masterplan Pionier-Bols terrein 1e wijziging (2022.0001982) hier hebben wij verkeerskundig onderzoek naar gedaan.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

Cees Vermeer Marianne Schuurmans-Wijdeven



Figuur 1 Kruisweg ter hoogte van De Hoek, foto Adam Zuyderwijk

Voortgangsrapportage

Mobiliteit oktober 2024

gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

1 VOORTGANGSRAPPORTAGE MOBILITEIT 2

2 ACTIEVE MOBILITEIT 2

2.1 DOORFIETSROUTES 2
DOORFIETSROUTE F200 (HAARLEM – AMSTERDAM) 3
2.2 FIETSROUTE PARK21 - LINCOLNPARK – GRAAN VOOR VISCH – STADSCENTRUM /STATION 4
2.3 FIETSSERVICE PUNT SCHIPHOL 5

3 REGIONALE MOBILITEIT 6

3.1 NIEUWS UIT DE VERVOERREGIO AMSTERDAM 6
3.2 DEELREGIONALE AGENDA MOBILITEIT AMSTELLAND-MEERLANDEN 7
3.3 VERBINDING N207 MET DE N206 8

4 GEMEENTELIJK BELEID 8

4.1 VERKEERSSTRUCTUURPLAN NIEUW-VENNEP 8
4.2 VERKEERSSTRUCTUURPLAN HOOFDDORP 9
4.3 TUSSENEVALUATIE VERKEERSSTRUCTUURPLAN BADHOEVEDORP 10

5 WEG 11

5.1 SCHIPHOLWEG 11
5.2 KRUISWEGCORRIDOR 12
F196/201 (HAARLEM – AALSMEER DEEL DE HOEK EN ROZENBURG) 12
5.3 HERINRICHTING ROBERT KOCHSTRAAT EN KAMERLINGH ONNESLAAN 13
5.4 CRUQUIUSBRUG 13
5.5 HYDE PARK 14
5.6 VERBINDING N208 MET DE A44 (TWEEDE OEVERVERBINDING) 14
5.7 VERVANGING EN RENOVATIE KUNSTWERKEN A44 15
5.8 PARALLELLE HELSINKILAAN 15

6 OPENBAAR VERVOER 16

6.1 HOV WESTTANGENT / VERVANGEN OUDE HAAGSEBRUG 16
6.2 HOV NOORDWIJK – SCHIPHOL DEEL LISSERBROEK 17
6.3 HOV HAARLEMMERMEER ZUIDWEST 17
6.4 HOV SCHIPHOL-OOST, OUDE MEER EN -RIJK (SOOMR) 18
6.5 VEERPONT RIJSENHOUT - AALSMEER 19
6.6 NS JAARVERSLAG 2023 19
6.7 MOTIE BIKKER 20
6.8 WERKZAAMHEDEN HOGESNELHEIDSLIJN-ZUID 21

7 VERKEERSVEILIGHEID 21

7.1 VERKEERSVEILIGHEID NIEUWEMEERDIJK/AKERDIJK BADHOEVEDORP 21
7.2 PROGRAMMA RINGDIJK EN RINGVAART 22

7.3 KNELPUNTEN AANPAK EN KLEINE VERKEERSMAATREGELEN 22
7.4 MELDPUNT ONVEILIGE VERKEERSSITUATIES 23
7.5 ONDERZOEK INFRASTRUCTUUR/ONTSLUITING WINKELCENTRUM FLORIANDE 24
7.6 LOSWAL BUITENKAAG 24
7.7 VERKEERSVEILIGHEID ROND SCHOLEN DELTAWEG/WADDENWEG HOOFDDORP 25
7.8 MOLENAARSLAAN 26
7.9 MOTIE VEILIG EN FLEXIBEL BEWEGEN DOOR DE KERNEN 27

8 PARKEREN 27

8.1 PARKEERSCHIJFZONES (BLAUWE ZONES) 27
BLAUWE ZONE VAN DEN BERGHLAAN HOOFDDORP 27
BLAUWE ZONE BUITENKAAG 28

9 SMART MOBILITY EN DUURZAME MOBILITEIT 29

9.1 ZERO EMISSIE ZONE SCHIPHOL 29

10 SLOT 29

10.1 ONDERWERPEN NIET IN DEZE VOORTGANGSRAPPORTAGE 29
10.2 RELEVANTE BELEIDSPRODUCTEN 31
ALGEMEEN 31
SECTORAAL 31
GEBIEDSGERICHT 32
REGIONAAL 32

1 Voortgangsrapportage Mobiliteit

In deze voortgangsrapportage informeren wij de leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer over de stand van zaken van projecten op het gebied van verkeer en vervoer. Projecten waar sinds de vorige rapportage geen noemenswaardige veranderingen hebben plaatsgevonden of waarover de raad recent afzonderlijk is geïnformeerd, zijn niet opgenomen in deze rapportage. In paragraaf 10.1 vindt u een overzicht van deze projecten.

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



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



Project ondervindt vertraging of de doelen moeten worden aangepast.



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

2 Actieve mobiliteit

2.1 Doorfietsroutes

De gemeente heeft samen met de regionale partners de ambitie om een dekkend netwerk van doorfietsroutes (voorheen snelfietsroutes) aan te leggen. Deze ambities zijn vastgelegd in het Programma MRA-Metropolitane Fietsroutes die op 7 februari 2018 door de Vervoerregio Amsterdam (VRA), provincies Noord-Holland en Flevoland, gemeenten van de Metropoolregio Amsterdam en Rijkswaterstaat zijn ondertekend. De hierin genoemde doorfietsroutes zijn verwerkt in onder andere de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348), de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681), het Regionaal Toekomstbeeld Fiets en het Fietsplan Haarlemmermeer (10833380).
Het Fietsplan Haarlemmermeer (10833380) is op 6 juni 2024 aangenomen in de gemeenteraad. Daarin is de realisatie van doorfietsroutes opgenomen als één van de prioriteiten.

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

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

Doorfietsroutes zijn bij voorkeur minimaal 4 meter breed fietspad in rood asfalt. De paden hebben zoveel mogelijk voorrang, met zo min mogelijk conflicten, zoals oversteken en uitritten.

Doorfietsroute F200 (Haarlem – Amsterdam)



Achtergrond
De provincie Noord-Holland, VRA en de gemeente Haarlemmermeer hebben afgesproken een doorfietsroute (F200) te realiseren langs het tracé van de N200, tussen Haarlem en Amsterdam, via Halfweg.
In 2022 is het gedeelte in Halfweg heringericht tot fietsstraat. In 2023 is het fietspad tussen de Westelijke ontsluiting (Outlet Center) en de Zoete Inval (Haarlem) opgewaardeerd naar doorfietsroute (onder andere met rood asfalt, verbreding van het fietspad waar mogelijk en veiligere kruisingen). Dit zodat het comfort en de fietsveiligheid worden verhoogd.

Nieuws
Alleen de kruising met de Weerenbrug is nog niet aangepakt. Eerder was het plan dat de fietsers hier voorrang zouden krijgen op het autoverkeer. Bij recentelijk verkeersonderzoek zijn nieuwe inzichten opgedaan: er is gebleken dat het huidige ontwerp leidt tot problemen en niet veilig is. Met de provincie en VRA onderzoeken we varianten die voor de fietser een verbetering zijn. Daarbij moet ook de doorstroming van gemotoriseerd verkeer voldoende geborgd blijven. Na afstemming met belanghebbenden zal de voorbereiding en uitvoering van aanpassing van dit kruispunt plaatsvinden. Door deze ontwikkelingen en zoektocht naar een passend ontwerp verschuift de geplande uitvoering van 2024 naar, 2025 of anders begin 2026. Daarmee is de gehele F200 dan gereed.

Doorfietsroute F232 (Schipholweg)



Achtergrond
De samenwerkende partners Provincie Noord-Holland, VRA en de gemeenten Haarlemmermeer en Haarlem willen de positie van de fiets verbeteren. Doorfietsroutes zijn hiervan een belangrijk onderdeel. De fietsroute langs de N232 ‘Schipholweg’ (hierna F232) heeft potentie als 13 kilometer lange doorfietsroute tussen Haarlem, Schiphol en Amstelveen. De F232 is opgenomen in de netwerkkaart van de MRA Doorfietsroutes. Naast de zelfstandige functie als doorfietsroute vormt het ook een schakel tussen andere doorfietsroutes tussen Amsterdam, Hoofddorp, Haarlem en Schiphol.

In 2019 is er door bureau Goudappel in opdracht van de provincie een onderzoek uitgevoerd naar wat nodig is om deze route kwalitatief aan de richtlijnen van een doorfietsroute te laten voldoen. Deze studie is opgevolgd door een inpassingsstudie in 2023 van bureau Royal HaskoningDHV waarbij is gekeken welke maatregelen moeten worden toegepast om aan het minimale profiel te voldoen en welke mogelijke inpassingsproblematiek zich waar op de route voordoet.

Nieuws
In de zomer van 2024 heeft de provincie namens de samenwerkende partijen een uitvraag gedaan richting haar raamcontractpartners om de studie van Royal HaskoningDHV uit te werken tot schetsontwerp en voorlopig ontwerp. Hierop is interesse getoond door drie bureaus. Tot begin oktober 2024 mogen deze bureaus besluiten om een offerte met plan van aanpak in te dienen. Daarna zullen de samenwerkende partners een keuze voor één bureau maken. Onderdeel van de opdracht is om de omgeving actief te betrekken bij de studie en voor het te selecteren bureau om actief omgevingsmanagement uit te voeren. Naar verwachting is deze studie in het derde kwartaal van 2025 afgerond.

2.2 Fietsroute PARK21 - Lincolnpark – Graan voor Visch – Stadscentrum /station



Achtergrond
In de Nota Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681) staan belangrijke fietsroutes opgenomen. Deze staan vervolgens ook in het Fietsplan en Verkeersstructuurplan Hoofddorp 2023. Eén van deze routes is de verbinding Lisserbroek - Nieuw-Vennep West - PARK21 - Zuidrand Hoofddorp - Lincolnpark - Station Hoofddorp. Het gedeelte vanaf PARK21 tot stadscentrum Hoofddorp / station Hoofddorp is de scope van dit project. De uitwerking ervan is opgenomen in het UPM 2023. Daarin staat de opgave om deze verkenning te doen. Deze verbinding is essentieel om de ambitie om van Lincolnpark een duurzame wijk te maken te realiseren, zoals omschreven is in het mobiliteitsplan van Lincolnpark. Een financiële bijdrage voor deze fietsroute is onderdeel van het mobiliteitspakket ten behoeve van woningbouw van 100 miljoen inclusief BTW van het Rijk (X.2022.07632). Deze verbinding maakt het groen van PARK21 makkelijk te bereiken voor de nieuwe en huidige bewoners in het stedelijke centrum van Hoofddorp. Het maakt de voorzieningen in het stadscentrum en het openbaar vervoer (OV) bij het station voor de bewoners van Lincolnpark goed bereikbaar.

Nieuws
In mei 2024 is er een bureau begonnen aan een tracéstudie, waarbij de technische en landschappelijke inpassing aan bod komen. In september 2024 is ook de participatie gestart, deze loopt op dit moment nog. Met Parkmanagementorganisaties en ondernemers zijn er gesprekken gevoerd. Deze reageren over het algemeen positief op het fietspad. Voor de woonwijk Graan voor Visch is er een inspraakavond geweest. Bewoners spraken hun zorg uit over de ontwikkelingen die de woningbouw met zich mee brengt en de invloed daarvan op hun leefomgeving. Er worden vervolgbijeenkomsten gepland.
In dezelfde omgeving wordt gewerkt aan meerdere verkeersprojecten, zoals de brede belangenafweging zuidelijke ontsluiting (zie 4.2), HOV Haarlemmermeer zuidwest (zie 6.3) en Weg om de Zuid. Hiermee vindt actief afstemming plaats.

2.3 Fietsservice Punt Schiphol

Achtergrond
Direct naast busstation knooppunt Schiphol Noord wordt het eerste fietsservicepunt van Nederland gerealiseerd. Het fietsservicepunt wordt uitgerust met verschillende faciliteiten voor fietsers zoals een fietsreparatieshop, deelfietsen, kleedruimtes, sanitaire voorzieningen en overige faciliteiten. Afgelopen jaar is de businesscase en marktconsultatie voor de exploitatie uitgevoerd. Ook is een ontwerp voor het fietsservicepunt uitgewerkt (zie hieronder). Het ontwerpen, realiseren en exploiteren van het fietsservicepunt worden gecoördineerd vanuit het fietsprogramma Schiphol, 'GoinGDutch', één van de samenwerkingspartners in de MRA Green Deal Fiets.







Nieuws:
Onlangs heeft Schiphol aangegeven dat zij het fietsservicepunt niet langer kunnen en willen exploiteren. Door bezuinigen waren keuzes noodzakelijk. Met inspanning van alle partijen (VRA, BAM, Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer) is het ons de afgelopen periode gelukt om een werkbare oplossing te vinden. Schiphol stelt de grond en de gekregen gelden (subsidie van de VRA) beschikbaar aan BAM Infra. En BAM neemt de verantwoordelijkheden van Schiphol over bij het exploiteren van het fietsservicepunt.

Op dit moment wordt het ontwerp nader technisch uitgewerkt. Het is de verwachting dat het fietsservicepunt in de eerste helft van 2025 kan worden geopend.

3 Regionale mobiliteit

3.1 Nieuws uit de Vervoerregio Amsterdam

Achtergrond
Veel van ons beleid wordt bepaald door besluiten uit de regioraad van de VRA. In deze paragraaf benoemen wij de actuele besluiten die gevolgen hebben voor Haarlemmermeer. Over alle thema's geeft de VRA regelmatig een nieuwsbrief uit waarop u zich kunt abonneren via Nieuwsbrief Vervoerregio - Vervoerregio Amsterdam.

Nieuws

Beleidslijnen over duurzaamheid

In 2023 heeft de VRA het Beleidskader Mobiliteit vastgesteld. Eén van de vijf samenhangende doelen is duurzaamheid. Duurzame energie is nodig om de uitstoot van schadelijke (broeikas)gassen te verlagen en daarmee als mobiliteitssector minder bij te dragen aan de steeds verdergaande klimaatverandering. Voor de duurzame energie is een energiesysteem nodig dat de opgewerkte energie transporteert naar de gebruiker. Daarom zijn zowel opwek als transport twee aandachtsgebieden voor de VRA. Hiervoor worden twee beleidslijnen opgesteld om richting te geven aan deze thema's: de

beleidslijn *Mobiliteit in de energietransitie* en de beleidslijn *Delen van energie-infrastructuur*. Beide beleidslijnen zijn een bevoegdheid van het Dagelijks Bestuur van de VRA.

Nationaal Masterplan Lopen

In oktober hebben zestig partijen, waaronder de VRA het Nationaal Masterplan Lopen gelanceerd. Overheden, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en bedrijven lieten zo zien dat ze zich samen inzetten voor een samenleving waarin lopen een vanzelfsprekend onderdeel van het dagelijks leven is. Het Nationaal Masterplan Lopen bevat dertig concrete en uiteenlopende acties: acties gericht op het verbeteren van de voetgangersvriendelijkheid, het stimuleren van mensen om meer te lopen, het ontwikkelen van instrumenten om de openbare ruimte beter in te richten. Zie voor meer informatie de website.

Werkbezoek Deelmobiliteit Antwerpen

Op 4 april 2024 organiseerde de VRA een informatieve bijeenkomst regionale deelmobiliteit. Als verdieping is er ook een werkbezoek aan de Vervoerregio Antwerpen georganiseerd op 7 oktober op initiatief van de Haarlemmermeerse gemeenteraad. In de gemeente Brasschaat is gesproken over het realiseren van complexe mobiliteits- en leefbaarheidsprojecten in de Antwerpse regio en over (elektrische) deelfietsen. Bij de Vervoerregio Antwerpen was een toelichting op het Routeplan 2030.

3.2 Deelregionale agenda Mobiliteit Amstelland-Meerlanden



Achtergrond

De provincie Noord-Holland heeft in 2021 het Perspectief Mobiliteit vastgesteld. Om daar uitvoering aan te geven wil de provincie met alle deelregio's afspraken maken in een regionale agenda. De regio Amstelland-Meerlanden (AM) heeft vaak zowel met de provincie Noord-Holland als met de VRA te maken bij projecten. Daarom willen de provincie Noord-Holland en de VRA een agenda opstellen om sneller gezamenlijk te kunnen optrekken. Het doel voor deze regionale agenda mobiliteit (RAM) is om voor de komende vier jaar gezamenlijk met de gemeenten te bepalen welke projecten er op korte termijn opgepakt moeten worden en waar de partijen via hun investeringsprogramma's geld en menskracht voor vrij gaan maken.

Nieuws

De basis voor de RAM zijn de projecten en maatregelen die genoemd zijn in de Netwerkstudie (2021.0001681),de Adaptieve Agenda Haarlemmermeer (2022.0002251) en de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob Vervoerregio (2022) van de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Ouder-Amstel en Uithoorn. Daarnaast zijn ook de recentere afspraken met het Rijk over de woningbouw van Hoofddorp Centrum en Stationsgebied de basis geweest.

Volgens planning wordt deze RAM voor de AM-regio in het vierde kwartaal van 2024 vastgesteld in het portefeuillehoudersoverleg van AM.

3.3 Verbinding N207 met de N206



Achtergrond
De verbinding van de N207 met de N206 is één van de drie individuele onderzoeken uit de startnotitie Mobiliteitsaanpak, Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer (MNDBSH) van november 2023. Dit project wordt getrokken door de provincie Zuid-Holland, waarbij de gemeente Haarlemmermeer deelneemt in de projectgroep en begeleidingsgroep.

Nieuws
Ondernemersvereniging Haarlemmermeer Zuid en Ondernemend Lisse hebben zelfstandig onderzoek laten doen naar een verbinding tussen het noorden van de Bollenstreek en het zuiden van de Haarlemmermeer. De uitkomsten hiervan hebben zij in oktober 2024 aangeboden aan de Noord-Hollandse en Zuid Hollandse gedeputeerden

4 Gemeentelijk beleid

4.1 Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep



Achtergrond
In het voorjaar van 2023 is het Verkeersstructuurplan (VSP) Nieuw-Vennep vastgesteld door de gemeenteraad. In het VSP staan netwerkuitgangspunten om te zorgen dat Nieuw-Vennep voor bestaande en nieuwe bewoners prettig en leefbaar blijft. Uitgangspunten hierbij zijn maatregelen en oplossingsrichtingen die prettig bewegen mogelijk maken en alle bestemmingen bereikbaar houden voor alle vormen van verkeer. Doorgaand verkeer wordt zo veel mogelijk naar de randen van het dorp geleid en verder naar de rijkswegen en provinciale wegen.

Nieuws
De enquête van de Bedrijven Investeringszone (BIZ) Centrum Nieuw-Vennep, de Dorpsraad Nieuw-Vennep en de Ondernemers Vereniging Haarlemmermeer Zuid (OVHZ) laat zien dat er draagvlak is in Nieuw-Vennep om de kruispunten op de Noorderdreef-Hoofdweg en Zuiderdreef-Hoofdweg nader te onderzoeken en te kijken naar de voordelen en nadelen van een rotonde. Er wordt de komende maanden gezocht naar een ingenieursbureau dat dit onderzoek kan doen. In de uitvoering van het onderzoek zullen de inwoners en ondernemers worden betrokken.

Er zijn meerdere knelpunten voor de toekomst geconstateerd in Nieuw-Vennep op basis van de doelstellingen van het VSP en de huidige situatie. Er wordt een digitale gemeentelijke enquête uitgezet. Op basis hiervan wordt de prioriteit van de vervolgonderzoeken en knelpunten uit het VSP bepaald. Hierin wordt de eerder

opgehaalde informatie van het verkeersbureau en de participatie met de BIZ, OVHZ, en de dorpsraad als basis gebruikt.

4.2 Verkeersstructuurplan Hoofddorp



Achtergrond
Het door de raad vastgestelde VSP Hoofddorp is de basis om de mobiliteitsmaatregelen ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen in Hoofddorp nader uit te werken. Met die maatregelen worden leefbaarheid en veiligheid behouden en waar mogelijk verbeterd. Het VSP Hoofddorp geeft de onderlinge samenhang van de maatregelen weer en biedt het kader om stapsgewijs woon- en werkgebieden (om) te vormen en bijhorende infrastructuur aan te pakken. In het verkeersstructuurplan is een grofmazige planning opgenomen voor het realiseren van mobiliteitsmaatregelen.

De gemeenteraad heeft twee amendementen aangenomen. De strekking van de amendementen:

- De gemeenteraad heeft een amendement aangenomen over de zuidelijke ontsluiting van Hoofddorp en de buslijnen tussen station Hoofddorp en het centrum van Hoofddorp. De raad heeft besloten om over deze twee onderwerpen een brede belangenafweging uit te voeren en de onderzoeksopzet hiervan in samenspraak met direct betrokken partijen (bewoners en wijkverenigingen) op te stellen.
- Met het tweede amendement legt de raad een koppeling tussen maatregelen in VSP Hoofddorp en de grote samenwerkingsprojecten die hier invloed op hebben, zoals het doortrekken van de Noord/Zuidlijn (OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer), de herinrichting van stationsgebied Hoofddorp en het verdubbelen van de Weg om de Zuid. De raad heeft daarbij gesteld om elke twee jaar (of eerder) een ijkmoment in te bouwen waarin de raad maatregelen uit het VSP kan heroverwegen.

Nieuws
Om het verkeer vanuit Hoofddorp naar de Nieuwe Bennebroekerweg (project Weg om de Zuid) te leiden, is een robuuste ontsluiting noodzakelijk. Bij de brede belangenafweging voor de zuidelijke ontsluiting spelen verkeerstechnische keuzes een belangrijke rol. Daarnaast worden ook de leefbaarheid, veiligheid, financiële haalbaarheid en ruimtelijke inpassing meegewogen.

Voor bovengenoemde opgave betekent dit dat er integraal wordt geparticipeerd met het project HOV Haarlemmermeer zuidwest. VRA en provincie Noord-Holland zijn voorstander van een geïntegreerde benadering van de twee projecten. Naast de HOV Haarlemmermeer zuidwest is er ook een belangrijk raakvlak met de Weg om de Zuid en het fietspad tussen het Stadscentrum en PARK21. Dit betekent dat de omgeving op een bredere en samenhangende manier wordt betrokken bij de plannen. Op dit moment is er een plan van aanpak geschreven inclusief de participatieaanpak. Deze is inmiddels besproken met de wijkraden van de wijken waar de projecten invloed op hebben. De wijzigingen naar aanleiding van het gesprek zijn inmiddels ter goedkeuring voorgelegd aan de groep. Dit geldt ook voor de ondernemersverenigingen uit de omgeving.

Op basis daarvan kunnen we een bureau zoeken dat het project samen met de gemeente gaat trekken. We verwachten in het eerste kwartaal van 2025 met het inhoudelijke onderdeel te starten. Ook daarbij worden inwoners, ondernemers en belangenorganisaties nauw betrokken.

4.3 Tussenevaluatie verkeersstructuurplan Badhoevedorp



Achtergrond
De gemeenteraad heeft in februari 2024 akkoord gegeven op de start van de tussenevaluatie Badhoevedorp waarin naast een verkeerskundige evaluatie ook een belevingsonderzoek een plek krijgt. We hebben vervolgens in samenwerking met de dorpsraad Badhoevedorp het gehele participatieproces opgetuigd.

Nieuws
De samenwerking met de dorpsraad Badhoevedorp krijgt gestalte in het zogenaamde kernteam dat steeds weer de procesarchitectuur bespreekt. We kunnen stellen dat de samenwerking met de dorpsraad open en constructief is. Het kernteam komt maandelijks bij elkaar om de agenda van de Kopgroep vast te stellen én de acties die uit de Kopgroep zijn gekomen, te bespreken.

De Kopgroep gaat over de inhoud van de tussenevaluatie. De Kopgroep is sinds mei van dit jaar vier keer bij elkaar gekomen. De Kopgroep bestaat uit een 30-tal bewoners die wonen in heel Badhoevedorp. Vanuit bijna elke buurt zit een bewoner ‘aan tafel’. Daarnaast zitten in de Kopgroep vertegenwoordigers van belangengroepen zoals de Fietsersbond, nood- en hulpdiensten, ondernemers, dorpsraad, gehandicaptenbelangen en VRA (mede namens Connexxion). Ook zit een bewoner uit de gemeente Amsterdam aan tafel. De Kopgroep heeft de thema's voor het belevingsonderzoek gekozen.

De vijf onderwerpen (geen prioritering in de opsomming) die in ieder geval een plek moeten krijgen in het belevingsonderzoek zijn:

- Snelheid (30km/u en 50km/u);
- Inrichting: smalle wegen in relatie tot gebruik door verschillende doelgroepen (fietsers, vrachtverkeer en andere gebruikers);
- doorstroming met daarbij de KAM structuur;
- Openbaar Vervoer vooral de routering en opstapplekken;
- en de hoeveelheid (vracht)verkeer.

Daarnaast extra aandacht voor de verschillende doelgroepen en de toegankelijkheid.

De sfeer in de Kopgroep is constructief kritisch. Een aantal deelnemers was in het begin sceptisch over deze opzet maar door een goede interventie van de dorpsraad werd het ijs gebroken. In juni was de portefeuillehouder verkeer aanwezig, dit werd door de deelnemers erg gewaardeerd. Welke invloed de kopgroepleden en inwoners hebben is de grootste zorg van de deelnemers.

Ten behoeve van de tussenevaluatie is een onafhankelijk bureau geselecteerd: XTNT verkeersadviseurs. Het team van XTNT bestaat uit verkeerskundigen en gedragspsychologen. Zij onderzoeken van de ene kant de beleving van het verkeer in Badhoevedorp voor de verschillende doelgroepen en aan de andere kant analyseren zij de cijfers en werken met het verkeersmodel. Door tijdens het proces iedere stap weer te geven in een groeidocument nemen zij de kopgroep mee en vullen zij hun onderzoek aan met de op- en aanmerkingen van de kopgroep. In de zomer heeft het bureau een schouw gehouden in het gebied.
Op 17 oktober 2024 is de eerste enquête voor het belevingsonderzoek gelanceerd, om verder op te halen wat er leeft rondom verkeer. Het tweede deel van het belevingsonderzoek staat gepland in het voorjaar van 2025 en gaat over dilemma's.
Op 25 september 2024 is de website verkeerinbadhoevedorp.nl live gegaan. Langs deze website gebouwd met het participatieplatform OpenStad kunnen inwoners komend jaar de voortgang van het project volgen en deelnemen aan de enquêtes. De eerste fase van de enquête is in oktober/november 2024. De tweede fase is in april 2025.

Voor het uitrollen en bereiken van de inwoners van Badhoevedorp werken we samen met de Dorpsraad. In overleg is hier een promotieplan voor opgesteld. We zetten een uitgebreide mix aan communicatiemiddelen in, van de gemeente en van de Dorpsraad.

5 Weg

5.1 Schipholweg



Als onderdeel van de omlegging van de A9 in Badhoevedorp, hebben wij de wens om de Schipholweg (N232) te Badhoevedorp veiliger te maken en de snelheid te verlagen van 80 km/u naar 50 km/u. De Schipholweg krijgt daardoor het karakter van een lokale weg. Daarom zijn we met de provincie Noord-Holland in gesprek gegaan om weg over te dragen aan de gemeente. We gaan het eigendom, beheer en onderhoud van de Schipholweg overnemen. Daarnaast gaan we de weg opnieuw inrichten, waaronder een aanpassing van de belijning en bebording en we maken veilige oversteekplaatsen.
Door de Schipholweg over te nemen van de provincie kan de maximumsnelheid worden verlaagd tot 50 km/u en kan de weg opnieuw worden ingericht zonder tussenkomst van de provincie. Hiermee wordt de weg veiliger om over te steken en neemt het verkeerslawaai af.

Nieuws
We bereiden ons nu voor om het deel tussen de Oleanderlaan en Sloterweg opnieuw in te richten en de kwaliteit van de verharding te verbeteren. We streven ernaar om deze werkzaamheden in het tweede kwartaal van 2025 te starten. Verder werken we aan het voorontwerp voor de kruising met de Sloterweg en het tracé tot bedrijvenpark Schuilhoeve. We streven ernaar de kruising met de Sloterweg in 2026 opnieuw in te kunnen richten.

5.2 Kruiswegcorridor

Achtergrond

Op 15 november 2022 heeft het college via de Nota Adaptieve Agenda Mobiliteit (2022.0002251) de gezamenlijke Gebiedsvisie Kruiswegcorridor 2040 vastgesteld en ter informatie gezonden aan de raad. Deze gebiedsvisie is ook vastgesteld door de VRA en provincie Noord-Holland. Het bijbehorend maatregelenpakket is integraal onderdeel van de Adaptieve Agenda Mobiliteit (2022.0002251).
De provincie Noord-Holland, VRA, Schiphol Group en gemeente Haarlemmermeer hebben een visie opgesteld om tot integrale oplossingsrichtingen voor fiets, openbaar vervoer en weg te komen. Met als doel om de bereikbaarheid van het gehele gebied tussen de A4, Schiphol, Ringvaart en Geniedijk te verbeteren. In de visie is een samenhangend maatregelenpakket benoemd. Deze maatregelen worden nader onderzocht en/of uitgewerkt, onder andere op haalbaarheid. Waar nodig wordt dit gedaan in samenhang met andere ontwikkelingen in de omgeving.

In maart 2017 is het plan van aanpak “Stimuleren fietsgebruik Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer” ondertekend door de Directeur-Generaal van het ministerie van IenW, de portefeuillehouder Verkeer van de VRA en onze portefeuillehouder Verkeer en Vervoer. In het plan van aanpak is een doorfietsroute voorzien tussen Hoofddorp en Uithoorn. Een groot deel van de doorfietsroute tussen Hoofddorp en Uithoorn is reeds gerealiseerd. We zijn bezig met het voorbereiden en realiseren van de laatste twee ontbrekende schakels. We hebben deze twee delen van de doorfietsroute ingedeeld in twee delen en daarmee twee projecten: De Hoek en Rozenburg.

F196/201 (Haarlem – Aalsmeer deel de Hoek en Rozenburg)



Achtergrond

We werken sinds de zomer van 2023 aan de realisatie van de doorfietsroute tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Rijkerstreek. We draaien het fietspad en de parallelweg om zodat fietsers niet meer de in- en uitritten voor autoverkeer kruisen. En we verbreden en asfalteren het fietspad, zodat het veiliger wordt voor langzamere en snellere fietsers die gezamenlijk het fietspad gebruiken. Verder komt er een nieuwe riolering onder de Oude Kruisweg.

Nieuws

Het grootste deel van de werkzaamheden is afgerond, waarvan de nieuwe parallelweg en het doorfietspad grotendeels konden worden gerealiseerd conform onze inrichtingseisen. We konden de riolering niet overal realiseren zoals voor aanvang van het project bedacht was. Dit kwam door kabels en leidingen en een funderingsconstructie onder de Zuidtangent die anders op de tekening stonden dan de werkelijke situatie. Daarnaast hebben we gekozen om een deel van de riolering te relinen omdat deze nog in goede staat was. En was het niet nodig om een deel van de verhardingsconstructie tussen het spoor en de Van Heuven Goedhartlaan weg te breken. De beschikbare budgetten lijken vooralsnog toereikend te zijn om alle restpunten kunnen oplossen. We verwachten in het vierde kwartaal van 2024 met een feestelijk moment het nieuwe fietspad te kunnen openen.

5.3 Herinrichting Robert Kochstraat en Kamerlingh Onneslaan



Achtergrond
Als gevolg van de omlegging van de A9 verandert de verkeersafwikkeling in Badhoevedorp. Met de Actualisatie 2020 VSP Badhoevedorp was daarom aangekondigd dat de Robert Kochstraat ingericht wordt als 30km/uur zone. Dit vraagt om een smaller profiel, rekening houdend met fietsers en buslijnen. Deze 'nieuwe' Robert Kochstraat is sinds 2022 in gebruik. Het oostelijk deel van de Robert Kochstraat, verbonden aan de Kamerlingh Onneslaan, heeft echter nog de oude inrichting en is nog steeds een 50 km/uur weg. Dit gedeelte van de weg krijgt hetzelfde profiel, waardoor de gehele Robert Kochstraat een 30 km/uur weg wordt met klinkers. Daarnaast krijgt het aansluitende deel van de Kamerlingh Onneslaan een andere inrichting met fietsstroken, maar blijft het wel een 50 km/uur weg. De aansluiting van de wegen op elkaar wijzigt ook. Doorgaand verkeer over de Kamerlingh Onneslaan krijgt voorrang terwijl nu verkeer over de Robert Kochstraat voorrang heeft. Het verkeer vanuit het noorden wordt gestimuleerd om over de Kamerlingh Onneslaan het dorp in en uit te rijden waardoor het rustiger wordt op de Robert Kochstraat.

Nieuws
In augustus 2024 heeft de aannemer een informatiebijeenkomst georganiseerd voor omwonenden over afsluitingen, omleidingen, bereikbaarheid, communicatie en andere relevante onderwerpen. In september 2024 zijn de werkzaamheden gefaseerd begonnen. We zijn gestart met de Kamerlingh Onneslaan. Hierna wijzigen we de T-splitsing en daarna beginnen de werkzaamheden op de Robert Kochstraat. Op verzoek van bewoners wijzigen wij ook het laatste deel van de Kamerlingh Onneslaan en het kruispunt met de Zeemanlaan. Het was eerder de bedoeling dat dit zou gebeuren na de bouw van Deelplan Centrum-West. De verwachting is dat de realisatie van dit project in het tweede kwartaal van 2025 wordt afgerond.

5.4 Cruquiusbrug



Achtergrond
De Cruquiusbrug is van de provincie Noord-Holland en kent een vervangings- en onderhoudsopgave voor de constructies van brug A en brug B. Brug A is de oostelijke smalle brug voor verkeer van Haarlemmermeer naar Heemstede en dient vervangen te worden. Brug B is de westelijke bredere brug voor verkeer van Heemstede naar Haarlemmermeer en wordt onderhouden.
Onderdeel van het project is de aanleg van een fietsonderdoorgang. Deze wordt na de aanleg overgedragen naar de gemeente.

Nieuws
De nieuwe brugklep voor brug A is inmiddels op de plek van bestemming. Dit betekent dat voor het einde van het jaar het verkeer wordt omgeklapt naar de vernieuwde brug.

Hiervoor zullen er tijdelijk volledige afsluitingen zijn van de brug voor al het verkeer. De provincie zal hierover communiceren wanneer de data definitief zijn.
Enkele bewoners hebben bezwaar gemaakt tegen de verkeersbesluiten die nodig waren op de Cruquiusdijk. De hoorzitting van dit bezwaar was op 27 juni 2024.

5.5 Hyde Park



Achtergrond
In voormalig kantorengebied Beukenhorst-West, tussen station Hoofddorp en het stadspark, wordt de nieuwe stadswijk Hyde Park gebouwd. Hier worden de komende jaren ongeveer 4.000 woningen, kantoren, voorzieningen en horeca gebouwd. Begin dit jaar is het eerste woonblok (Kensington) opgeleverd. Bij dit woonblok is gebruik gemaakt van deelmobiliteit in de vorm van deelauto's. De toepassing van één deelauto vervangt vijf bewoners parkeerplekken. Er is begonnen met twee deelauto's van MyWheels naast het blok. Deze zijn primair voor de bewoners van Hyde Park, maar kunnen ook door derden worden gebruikt. Om het gebruik vanuit Hyde Park te stimuleren krijgen alle bewoners maandelijks een rittegoed van twintig euro. De inzet van deelauto’s wordt uitgerold naar andere blokken. Bij elk blok wordt er opnieuw gekeken hoeveel deelauto’s er nodig zijn. Op dit moment is de prognose van het totaal aantal voor Hyde Park bijna 70 deelauto’s. Door nieuwe inzichten en/of behoeften kan dit veranderen. Tijdens de uitrol zullen wij doorlopend evalueren op het gebruik van de deelauto's, hierdoor kunnen wij tevens acteren op veranderende vraag (op- of afschalen).

Nieuws
Deelauto
Op dit moment is het aantal deelauto's bij Kensington in Hyde Park uitgebreid van twee naar vier. Het totale gebruik van de eerste deelauto's ligt rond de 30 procent. Op sommige momenten ligt dit hoger. Dit is positief, zeker omdat ze er pas kort staan en de zomervakantie onderdeel is hiervan. MyWheels ziet deze trend wel doorzetten naar een hoger gebruik.

5.6 Verbinding N208 met de A44 (tweede oeververbinding)



Achtergrond
In november 2023 hebben de regionale partners (provincies Zuid-Holland en Noord-Holland, Holland Rijnland, VRA en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Teylingen en Noordwijk) afgesproken dat provincie Zuid-Holland namens de regio de verbinding N208 en de A44 gaat onderzoeken. Deze verbinding is een onderdeel van de ruit (ringstructuur) om Lisserbroek. Doel van deze verbinding is het geleiden van het forensenverkeer vanuit de Bollenstreek om Lisse en Lisserbroek.

Nieuws
Het participatieproces is opgestart. Er is een grote inloopbijeenkomst gehouden op 27 juni 2024 in Lisse, belanghebbenden zijn bezocht en dorpsraden zijn geïnformeerd. Het

onderzoek naar een verbinding tussen de N208 en de A44 wordt uitgevoerd door ingenieursbureau Witteveen+Bos en is naar verwachting klaar begin 2025. Het resultaat van het onderzoek is een rapport waarin beschreven zal worden welke mogelijkheden er voor de nieuwe verbinding zijn. Van elke mogelijkheid wordt bekeken wat de kosten en opbrengsten voor de maatschappij zijn. Uiteindelijk zullen de provinciale staten en gemeenteraden naar verwachting in het tweede kwartaal van 2025 besluiten of het onderzoek wordt voortgezet en of er voldoende financiering is. Zie voor meer info de projectpagina.

5.7 Vervanging en renovatie kunstwerken A44



Achtergrond
De A44, tussen Haarlemmermeer en Wassenaar, is aangelegd in de jaren ’30 van de vorige eeuw. De Kaagbrug en de viaducten Lisserweg, Hoofdvaart en het Spoorwegviaduct zijn nu aan vervanging toe. Daarnaast is de A44 door de jaren heen met steeds meer en zwaarder verkeer belast. De werkzaamheden aan de A44 zullen medio 2026 starten en circa vijf jaar gaan duren.
Voor het verkeer in de regio gaan de werkzaamheden aan de A44 gevolgen hebben, doordat een aantal afslagen op de A44 afgesloten wordt. Het verkeer zal voor een belangrijk deel worden omgeleid richting de N207. Het Bereikbaarheidsplan is op 25 april 2024 in een informatiebijeenkomst voorgelegd aan de gemeenteraden van de betrokken gemeenten. Op 6 juni 2024 heeft het Bestuurlijk Overleg (BO) van het project A44, ingestemd met de lijn zoals deze beschreven staat in het Bereikbaarheidsplan.

Nieuws
In november 2024 zal de opdracht voor vervanging van de kunstwerken Kaagbrug, de Lisserweg, de Hoofdvaart (deze drie kunstwerken staan op grond van de gemeente Haarlemmermeer) worden gegeven aan een aannemer. De aannemer is verantwoordelijk voor de planning van de werkzaamheden. In 2025 zullen er naar verwachting voorbereidende werkzaamheden zichtbaar worden voor de inwoners van de gemeente Haarlemmermeer. Het gaat om het voorbelasten van grond en het kappen van bomen rondom de bouwlocaties.

5.8 Parallelle Helsinkilaan



Achtergrond
De parallelle Helsinkilaan is nodig voor een goede afwikkeling van het autoverkeer na realisatie van de 2000 woningen in plangebied Pionier-BOLS terrein in Nieuw-Vennep. Deze weg ontlast de Venneperweg en zorgt voor een goede verdeling van het verkeer. De aanleg van de weg wordt voorzien tussen 2028 en 2030. Wanneer de Venneperweg wordt afgewaardeerd naar 30km/u in 2028 zoals voorzien in het VSP Nieuw-Vennep, zal ook de Helsinkilaan naar 30km/u worden gebracht. De aanlegkosten maken deel uit van het project Pionier-BOLS terrein. Naast een rijbaan voor het autoverkeer worden er ook een vrijliggend fietspad en een voetpad aangebracht.

Nieuws
Wij hebben naar aanleiding van de inspraak en het raadsvoorstel verkeersstructuurplan (VSP) Nieuw-Vennep (2023.7366817) een onderzoek laten uitvoeren naar de ontsluitingsstructuur van het Pionier-Bolsterrein. Dit onderzoek houdt rekening met het amendement bij het raadsvoorstel vaststelling masterplan Pionier-Bolsterrein 1e wijziging (2022.0001982), waarin een snelheidsverlaging naar 30 km/u voor de Helsinkilaan is voorgesteld.

Het doel van het onderzoek was om te bepalen of het haalbaar is om de snelheidslimiet op de Venneperweg, Helsinkilaan en Lucas Bolstraat te verlagen naar 30 km/u, zonder dat dit leidt tot negatieve effecten op de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Uitkomst van het onderzoek is daarmee dat er aan het amendement voldaan kan worden.

6 Openbaar vervoer

6.1 HOV Westtangent / Vervangen Oude Haagsebrug



Achtergrond
De Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-busverbinding via de Oude Haagseweg nabij Badhoevedorp tussen Schiphol en Amsterdam Sloterdijk moet worden verbeterd. Daarom is een samenwerking tussen de gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Amsterdam, de luchthaven Schiphol, de provincie Noord-Holland en de VRA opgezet. In juni 2022 is door de samenwerkende partijen besloten om eerst alleen de Oude Haagsebrug over de Ringvaart te vervangen. De projectdoelen zijn daarmee aangepast. Het opdrachtgeverschap en projectmanagement is daarbij overgegaan van de gemeente Haarlemmermeer naar Schiphol. De gemeenteraad is hierover 21 juni 2022 geïnformeerd (X.2022.03852). In april 2023 is de realisatieovereenkomst formeel vastgesteld door de besturen van alle vijf samenwerkende partijen.

Nieuws
De nieuwe brug biedt meer ruimte voor het HOV zodat de bussen in twee richtingen tegelijk over de brug kunnen. Ook komt er meer ruimte voor de fietser en voetganger. Onder de brug is ook weer streetart teruggekomen. Onder leiding van Schiphol is de realisatiefase succesvol doorlopen. De uitvoering buiten is in september 2023 gestart. Vanaf 22 januari 2024 is de oude brug afgesloten voor verkeer en is de sloop gestart. De HOV bussen rijden sinds 23 augustus 2024, na zeven maanden omrijden, over de nieuwe brug. Voor fietsers en voetgangers is ook een tijdelijke pontonbrug aangelegd. Sinds 30 augustus 2024 kunnen fietsers over de nieuwe brug rijden. Het fietspad is verbreed naar 4 meter volgens de richtlijnen voor een doorfietsroute. De nieuwe brug is 20 september 2024 samen met de buurt en de betrokken partijen feestelijk geopend. Het project is ruim binnen budget en planning afgerond.

6.2 HOV Noordwijk – Schiphol deel Lisserbroek



Achtergrond
In 2020 heeft Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het voorkeurstracé voor de HOV-verbinding Noordwijk – Schiphol vastgesteld. Hiermee markeerde de provincie Noord-Holland de start voor de verdere uitwerking van dit tracé. Uitwerking gebeurt in overleg met de omgeving en de driehoek Lisserbroek, waarin vertegenwoordigers van de inwoners, projectontwikkelaars en gemeente samenwerken.
Onderdeel van de uitwerking van het voorkeurstracé is de HOV-voet/fietsbrug tussen Lisse en Lisserbroek. Partijen hebben op 14 juli 2022 de realisatieovereenkomst (2022.0000326) ondertekend.

Nieuws
Het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is begin juni 2024 vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. Hiermee zijn in één juridische procedure alle ruimtelijke bestemmingen voor het HOV-tracé tussen Lisse en Nieuw-Vennep vastgelegd. Provincie Noord-Holland start is na de zomer van 2024 gestart met de grondverwerving en het contracteren van een ingenieursbureau voor de uitwerking van het voorontwerp tot definitief ontwerp. Er is nauwe afstemming tussen de provincie en de gemeente over de HOV-baan in relatie tot de gebiedsontwikkeling Lisserbroek-Noord.

6.3 HOV Haarlemmermeer zuidwest



Achtergrond
De gemeente Haarlemmermeer wil samen met de provincie Noord-Holland en de VRA HOV realiseren voor de bewoners van de nieuwbouwlocaties bij Nieuw-Vennep west en Hoofddorp zuid. Dit in aansluiting op het HOV-tracé in Lisserbroek (zie 6.2) Daarnaast wil de gemeente beter HOV voor inwoners in bestaande woonwijken aan de randen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Denk aan Getsewoud, Floriande, Toolenburg en Tudorpark. Dit HOV in de vorm van R-net bussen wordt onderdeel van de HOV-verbinding Noordwijk-Lisse-Hoofddorp-Schiphol. In Haarlemmermeer gaat deze bus rijden via Lisserbroek, Nieuw-Vennep west, Hoofddorp zuid en het NS-station van Hoofddorp. Op 30 januari 2024 heeft het college van B&W besloten dat verder onderzoek nodig is om te bepalen wat de beste route voor deze busbaan moet worden. Dat is nu nog niet bekend. Er zijn verschillende routes mogelijk. Doel is de beste keuze te maken voor iedereen. In het eerdere onderzoek, de preplanstudie, is een aantal mogelijke routebouwstenen aangegeven. Met daarbij de voor- en nadelen van iedere routebouwsteen. Op 4 april 2024 is een intentieovereenkomst voor het uitvoeren van de planstudie ondertekend door de drie partijen gezamenlijk (VRA, provincie Noord-Holland en gemeente Haarlemmermeer). Hiermee is de planstudie formeel gestart. Doel is eind 2025 de planstudie af te ronden. Beoogd resultaat is dan een voorkeurstracé voor te leggen aan de raad met een voorstel voor het vervolg.

Nieuws
Afgelopen maanden is afstemming gezocht met de verschillende projecten waar de toekomstige HOV-verbinding mogelijk zal komen. Hieruit komt naar voren dat er vele raakvlakken zijn die aandacht vragen. Zo wordt ertussen de Weg om de Zuid en de HOV nadere afstemming georganiseerd.

Raakvlak HOV Haarlemmermeer zuidwest, Fietsroute Lincolnpark, Zuidelijke ontsluiting
Het is gebleken dat in het gebied in Hoofddorp-zuid de keuze voor een mogelijke route van HOV niet los gezien kan worden van het onderzoek naar het tracé voor de zuidelijke ontsluiting (VSP Hoofddorp) (zie 4.2), fietsroute PARK 21 – Lincolnpark – stadscentrum/station (zie 2.2) en diverse ruimtelijke ontwikkelingen (o.a. Lincolnpark, President en Graan voor Visch-zuid). Om te komen tot een integrale afweging en bepaling waar de verschillende modaliteiten ruimte krijgen, vindt nu voor dit gebied afstemming plaats. Vanwege de integraliteit hebben de Zuidelijke ontsluiting en HOV Haarlemmermeer zuidwest besloten gezamenlijk één uitvraag te maken voor de onderzoeksvragen vanuit de beide projecten. Voor HOV betreft dat de planstudie voor dit gebied, inclusief de inpassing van HOV op de Weg om de Zuid op het tracédeel van de Drie Merenweg N205 tot aan de kruising Spoorlaan. Daarnaast bereiden we nu de uitvraag voor voor de overige delen van het tracé vanaf de N207 tot aan de Weg om de Zuid.

Ook wordt hierbij nauw samengewerkt in de participatie met de omgeving. HOV sluit aan bij de brede belangenafweging voor de zuidelijke ontsluiting om het voorkeurstracé in Hoofddorp zuid te bepalen.

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



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

Nieuws
Zomer 2024 is samen met provincie en VRA een uitvraag gedaan richting de raamcontractpartners van de provincie om namens de drie partijen onderzoek te doen naar een inpasbare oplossing voor een HOV-waardige route tussen knooppunt Schiphol-Zuid en de Waterwolftunnel. Hiervoor zullen zij maximaal drie varianten ontwerpen die de basis gaan vormen voor het te selecteren voorkeursontwerp. In de aanpak zal de omgeving betrokken worden.

6.5 Veerpont Rijsenhout - Aalsmeer



Achtergrond
De veerpont tussen Rijsenhout en Aalsmeer was niet meer te herstellen. De pont maakt deel uit van het bewegwijzerde provinciale-landelijke Fietsknooppunten netwerk (ANWB) en van het bewegwijzerde Wandelnetwerk provincie Noord-Holland/Zuid-Kennemerland en is als ook lokaal van belang voor langzaam verkeer. Om die reden vonden wij de vervanging van het pontveer belangrijk. Bij de Voorjaarsrapportage 2022 is een krediet van € 350.000 verstrekt voor de vervanging van de pont. In de tijdelijke situatie is een pont gehuurd om de voorziening te blijven aanbieden. Bij de Voorjaarsrapportage 2023 is een aanvullend krediet beschikbaar gesteld van € 400.000 om de hogere projectkosten te dekken, waarmee het totale projectbudget € 750.000 bedroeg. De hogere kosten hadden te maken met aangescherpte specificaties voor het accupakket en het elektrische systeem, extra voorzieningen vanwege veiligheid en Arbo-omstandigheden, schaarste van grondstoffen (staal) en de hoge inflatie in het algemeen. De gemeente Aalsmeer draagt voor de helft bij in de kapitaallasten voor de vervanging van de pont en de huurkosten van de tijdelijke pont.

Nieuws
De vernieuwde pontverbinding tussen Rijsenhout en Aalsmeer is in april 2024 in gebruik genomen. Eerder is gemeld dat mogelijk een subsidie van maximaal € 50.000 bij de provincie Noord-Holland verkregen kon worden. Op 8 augustus 2024 hebben wij de bevestiging ontvangen dat deze subsidie ook daadwerkelijk verstrekt zal worden.

6.6 NS Jaarverslag 2023



Achtergrond
Ieder jaar presenteert de Nederlandse Spoorwegen een jaarverslag waarin de resultaten van het bedrijf worden gepresenteerd. Onderdeel van dit jaarverslag is een onderdeel ‘reizigersgedrag’. Hierin kunnen wij onder andere zien wat de in- en uitstappers zijn per station, waaronder de vier treinstations in onze gemeente.

Nieuws
In het NS Jaarverslag 2023 is te zien dat het aantal in- en uitstappers op alle Haarlemmermeerse treinstations is toegenomen ten opzichte van 2022. De toename was het grootst op Schiphol (22%) gevolgd door Nieuw-Vennep (17,5%), Halfweg-Zwanenburg (15,4%) en Hoofddorp (14,8%).

Het verschil ten opzichte van 2019 is echter nog steeds groot. Op station Hoofddorp is de achterstand het grootst (-27,4%), gevolgd door Schiphol (-24,4%), Nieuw-Vennep (-20,7%) en Halfweg-Zwanenburg (-9,4%). De belangrijkste verklaring is dat onze stations veel dagelijkse forenzen trokken die met het toegenomen thuiswerken vaker wegblijven. Op Schiphol speelt ook het effect van de achterblijvende aantallen vliegreizigers (in 2023 14% minder dan in 2019) mee. Meer informatie over het NS Jaarverslag is terug te lezen op www.nsjaarverslag.nl.

Station Schiphol			
Jaar	Instappers per dag	Verschil t.o.v. 2022	Verschil t.o.v. 2019
2023	74.145	22,0%	-24,4%
2022	60.757		-38,0%
2019	98.071		

Station Hoofddorp			
Jaar	Instappers per dag	Verschil t.o.v. 2022	Verschil t.o.v. 2019
2023	14.274	14,8%	-27,4%
2022	12.435		-36,7%
2019	19.659		

Station Nieuw Vennep			
Jaar	Instappers per dag	Verschil t.o.v. 2022	Verschil t.o.v. 2019
2023	2.988	17,5%	-20,7%
2022	2.544		-32,5%
2019	3.769		

Station Halfweg-Zwanenburg			
Jaar	Instappers per dag	Verschil t.o.v. 2022	Verschil t.o.v. 2019
2023	2.776	15,4%	-9,4%
2022	2.349		-23,3%
2019	3.063		

6.7 Motie Bikker



Achtergrond
De prijzen van het OV dreigden komend jaar omhoog te gaan met bijna twaalf procent. Kamerlid Bikker heeft op 21 september 2023 hierover een motie ingediend, deze is unaniem aangenomen. In de motie stelde zij voor 420 miljoen beschikbaar te stellen, waarvan 300 miljoen voor het stads- en streekvervoer. Dit geld is bedoeld om naast de prijsstijging ook het regionale OV na de coronajaren structureel te verbeteren en het aantal reizigers weer te laten toenemen. In oktober 2023 heeft de demissionaire kabinet gehoor gegeven aan de wensen van de kamer voor deze gelden.

Nieuws
In de vorige rapportage hebben wij een aantal aanbevelingen gedaan voor de besteding van de gelden van motie Bikker.
Vanuit de VRA is een aantal thema's gekozen waarover gestemd is in de regioraad van 9 juli 2024. De thema's zijn:

- Vervangingsopgave van de DRIS-panelen, om continuïteit van de informatievoorziening bij de bushaltes te garanderen;
- Impuls haltetoegankelijkheid, waarmee de haltes voor iedereen toegankelijk worden, zoals rolstoelgebruikers en slechtzienden;

- Impuls 'naar de halte' waarmee de halte, met de hemelsbrede afstand van 400 tot 800 meter, sneller en makkelijker bereikbaar is;
- Ontwerpers voor (kleine) gemeenten, dit is een maatregel waarmee inhuur voor projecten wordt gefinancierd. Hierbij wordt de aanbesteding en mogelijke financiering hiervan verzorgd via de Bikkergelden.

Het doel is de stimulering van bestaande aandachtspunten door middel van extra vergoeding of ondersteuning.

Dankzij de motie Bikker konden er dit jaar in de zomer opnieuw gratis OV-kaarten uitgedeeld worden. Hoe veel hiervan gebruik is gemaakt is onbekend.

6.8 Werkzaamheden Hogesnelheidslijn-Zuid



Achtergrond
Ruim twee jaar geleden ontdekte ProRail dat er problemen waren aan een viaduct van de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL) bij Rijpwetering in de gemeente Kaag en Braassem. Mede door deze problemen is de beoogde snelheid op dat stuk spoor sindsdien geen 300km/u, maar 80km/u. De problemen lijken te zijn ontstaan doordat bij de bouw rekenfouten zijn gemaakt in de belasting van de constructies en de landhoofden. Met andere woorden, de viaducten zijn te licht ontworpen waardoor ze nu niet stabiel genoeg meer zijn om nog met hoge snelheid overheen te rijden. Niet alle viaducten zijn in dezelfde mate getroffen. Uit nader onderzoek blijkt dat tussen Hoofddorp en de Groene Harttunnel 10 viaducten op dezelfde manier zijn ontworpen. ProRail ziet toe op de gang van zaken en monitort alle viaducten.

Nieuws
Uit de schouw van ProRail is gebleken dat het viaduct bij Rijpwetering als eerste aangepakt dient te worden. Hiervoor maakt ProRail een herstelplan om 400 meter aan nieuwe palenwanden bij de bestaande damwanden te plaatsen. Hiermee moet het viaduct weer voldoende stevigheid krijgen. De werkzaamheden starten in maart 2025 en zullen eind 2026 gereed zijn. Daarna zal worden bekeken of en welke werkzaamheden noodzakelijk zijn aan de andere viaducten.

7 Verkeersveiligheid

7.1 Verkeersveiligheid Nieuwemeerdijk/Akerdijk Badhoevedorp



Achtergrond
Bij de bespreking van de verkeersknelpunten in Badhoevedorp medio 2023 hebben we toegezegd om samen met de bewoners van de Nieuwemeerdijk en Akerdijk na te denken om ludieke acties uit te voeren om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Nieuws
Inmiddels is na een aantal gesprekken met de bewoners, met Veilig Verkeer Nederland en de VRA gebleken dat we inzetten op ludieke 30 km borden in samenwerking met kinderen van de Badhoevedorpse basisscholen en Veilig Verkeer Nederland. Daarnaast willen we met 30 km stickers helder maken dat dat de maximale snelheid is. Tot slot onderzoeken we of we met reguliere 30 km borden of andere maatregelen extra attentiewaarde kunnen creëren op de dijk.

7.2 Programma Ringdijk en Ringvaart



Achtergrond
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. In het uitvoeringsprogramma Ringdijk en Ringvaart zijn de doelen vertaald naar maatregelen.

Het college heeft op 14 februari 2023 de evaluatie van het programma Ringdijk en Ringvaart vastgesteld (7340716). In de evaluatie zijn alle maatregelen opgenomen die al zijn uitgevoerd.

Nieuws
Momenteel wordt de aanleg van nog twee fietsstraten voorbereid, namelijk in Rijsenhout en Vijfhuizen. De verwachting is dat de eerste fietsstraat vanaf het eerste kwartaal van 2025 kan worden gerealiseerd en de fietsstraten in 2026 kunnen worden afgerond. De onzekerheid in de planning wordt veroorzaakt door de raakvlakken met bestaande kabels en leidingen, de bereikbaarheid in relatie tot andere projecten die in uitvoering zijn en de mogelijke combinatie van groot onderhoud aan de weg met de aanleg van de fietsstraat.

7.3 Knelpunten aanpak en kleine verkeersmaatregelen



Achtergrond
In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is apart budget opgenomen voor de aanpak van verkeersknelpunten.
Kleine verkeersmaatregelen zijn erop gericht om snel op klachten van bewoners en andere belanghebbenden te kunnen reageren.

Nieuws
De volgende knelpunten zijn (met eventuele bijdragen vanuit de VRA) uitgevoerd of de uitvoering is gestart.

Hoofddorp	Optimaliseren oversteek voor fietsers/voetgangers van het kruispunt Altenburg/Assumburg/Sonderholm	Uitgevoerd
Burgerveen	Fietsoversteek Burgerveen nabij rotonde	Uitgevoerd

Hoofddorp	Fietsdoorsteek Kruisweg nabij Prins Bernhardstraat	Uitgevoerd
Hoofddorp	Doorgang J.C. Beetslaan naar Starnmeerstraat	In voorbereiding
Nieuw-Vennep	Hoofdweg Westzijde, aanleg voetpad vanaf Margaretha's Hoeve	In voorbereiding
Lijnden	Nieuwekerkerstraat 30 km zone	In voorbereiding

Jonkheer van de Pollstraat Nieuw-Vennep
Naar aanleiding van klachten over parkeeroverlast en hard rijden in de Jonkheer van de Pollstraat in Nieuw-Vennep stellen we een parkeerverbod in. Daarnaast leggen we een snelheidsremmend kruispuntplateau aan. Er wordt nu veel op de rijbaan geparkeerd waardoor de doorgang wordt belemmerd. Zowel voor verkeer op de rijbaan zelf als voor tegenover liggende uitritten. Daarbij kan de doorgang voor de brandweer nu niet gegarandeerd worden wanneer aan beide zijden wordt geparkeerd. Dat vormt een veiligheidsrisico. Met een parkeerverbod zorgen we ervoor dat er alleen in de aanwezige parkeervakken geparkeerd mag worden.

P+R Nieuw-Vennep
Op de P+R bij het NS-station Nieuw-Vennep is een bushalte aanwezig. De bussen rijden vanuit de Venneperweg het parkeerterrein op, om parallel aan de Venneperweg passagiers in en uit te laten stappen. Bussen rijden vervolgens linksom over het parkeerterrein om hun weg te vervolgen. Bij deze bocht naar links ondervinden buschauffeurs echter regelmatig hinder van geparkeerde en stilstaande voertuigen parallel aan het spoor, voor de Kiosk en de fietsenstalling. Om te zorgen dat de lijndiensten hierdoor niet meer belemmerd worden, hebben we een verbod om stil te staan ingesteld op deze locatie, door een doorgetrokken gele lijn.

Hoofdweg Nieuw-Vennep
Naar aanleiding van een handtekeningen actie onder bewoners van de Hoofdweg in Nieuw-Vennep is daar een smiley geplaatst. Deze wijst verkeersdeelnemers op hun gereden snelheid. Na enkele weken zal deze smiley weer door rouleren naar andere locaties.

7.4 Meldpunt onveilige verkeerssituaties

Achtergrond
Op 11 april 2024 heeft de raad de motie 'Meldpunt onveilige verkeerssituaties' aangenomen. De raad heeft hiermee het college verzocht een tijdelijk 'meldpunt onveilige verkeerssituaties' voor de periode van zes maanden in te stellen, hierover breed en actief te communiceren en hierover te rapporteren in de Voortgangsrapportage Mobiliteit.

Nieuws
Wij hebben het bestaande meldpunt voor onveilige verkeerssituaties beter zichtbaar gemaakt op de gemeentelijke website. Daarnaast hebben wij in juli 2024 een gerichte mediacampagne gehouden. Uit het meldpunt was zichtbaar dat er een piek was in meldingen rondom de campagne. Daarna was het aantal meldingen weer op de

gebruikelijke hoogte. Wij registreren de meldingen, geven de melders een reactie en kijken waar een trend is en wat mogelijke oplossingen zijn. Deze maatregelen nemen wij mee bij grote projecten door werk met werk te maken.

7.5 Onderzoek infrastructuur/ontsluiting winkelcentrum Floriande



Achtergrond
Het winkelgebied Floriande kent naast winkels, woningen en horeca, diverse maatschappelijke voorzieningen (scholen, kinderopvang, gezondheidscentra, etcetera). Het gebied ligt ingesloten tussen de Fanny Blankers-Koenlaan en de Meeuwenstraat, welke verbonden zijn door de Hankstraat en de Dussenstraat. Deze beide eenrichtingsstraten dienen ook voor ontsluiting en bevoorrading van het winkelgebied. Het aantal bezoekers van het winkelcentrum is de laatste jaren toegenomen. Deze groei beperkt zich niet alleen tot het boodschappen doen (en de daarmee toegenomen bevoorrading) maar ook de aanwezige horeca trekt veel bezoekers.

Naar aanleiding van diverse meldingen van omwonenden, scholen, ondernemers en andere gebruikers van het gebied over toegenomen drukte is er in 2023 is in en rondom het winkelcentrum Floriande een verkeersonderzoek gehouden. Het onderzoek is uitgevoerd door BVA verkeersadviezen in samenwerking met de gemeente en een groep stakeholders. Naast een gebiedsschouw met deze stakeholders is een parkeeronderzoek gehouden (auto en fiets) en is met een grote groep belanghebbenden onderzocht welke verbeteringen er mogelijk zijn. Knelpunten werden gesignaleerd als het gaat om de bevoorradingsroutes versus de schoolroutes, bevoorradingsroutes versus leefbaarheid, autoparkeren (invalide parkeerplaatsen), fietsparkeren en overlast van bezorghoreca.

Nieuws
Het definitieve onderzoeksrapport met een schets van de knelpunten en aanbevelingen is in september 2024 met de stakeholders besproken en akkoord bevonden. Daarbij is aangegeven wat de gemeente op korte termijn en middellange termijn zal oppakken. Komende jaren wordt een aantal maatregelen uit het rapport uitgewerkt/uitgevoerd.

7.6 Loswal Buitenkaag



Achtergrond
Sinds enige tijd komen er veel klachten en melding openbare buitenruimte binnen over het gebruik van de loswal in de Ringvaart in Buitenkaag ter hoogte van de aansluiting van de Hoofdweg op de Lisserdijk. Die klachten komen van enkele bewoners die dichtbij de loswal wonen. De klachten gaan over vrachtverkeer dat de loswal gebruikt om op een particuliere veerpont, van de firma Van Lent, te komen voor vervoer naar het eiland. Het betreft dan trillingen, overlast van wachtende vrachtauto's, vermeende overlast voor verkeer en mogelijke onveilige situaties. De gemeente is echter niet de eerstverantwoordelijke partij. Het hoogheemraadschap Rijnland is eigenaar en vergunningverstrekker voor het gebruik van de loswal, en Van Lent is vergunninghouder en gebruiker van de loswal.

Nieuws
In de eerste helft van 2024 heeft de gemeente onderzoek gedaan naar het gebruik van de loswal, wat daar speelt en wie daar allemaal bij betrokken zijn.

Uit het onderzoek komt (op hoofdlijnen) dat de gemeente een regisserende rol zal oppakken om een aantal maatregelen voor elkaar te krijgen:

- Verkeersveiligheid; geen (vracht) verkeer meer wat stil staat op de Lisserdijk. Hiervoor wordt gedacht aan 'wachtplek(ken)' voor het verkeer wat op de pont moet wachten, daar wordt nog naar gezocht.
- Gebruik van de loswal; het principe dat we willen afspreken is dat de loswal gebruikt wordt door Van Lent voor het overzetten van verkeer dat niet op de regulier pont past.
    - Daarbij is het niet de bedoeling dat er op of bij de loswal wordt overgeladen en/of dat aanhangwagens achterblijven.
- Daarnaast zijn er afspraken over het gebruik van de Van Lent pont bij calamiteiten, ook dat gebruik zal in stand blijven.
- Trillingen en lawaai; dat willen we tegen gaan doordat Van Lent afspraken maakt met de chauffeurs van de betreffende vrachtwagens over koplampen, draaiende motoren etc.
- Ook maatregelen aan de loswal zelf zoals betere stootkussens en het verbeteren van de verharding op de loswal horen daarbij.
- Gebruik loswal door derden; Van Lent huurt de loswal al een tijd en heeft aangegeven vanaf 2022 al geen pontdiensten meer aan te bieden aan derden en de pont uitsluitend voor eigen gebruik in te zetten.

Over deze zaken zijn we, in een begeleidende en overtuigende rol, want de gemeente is geen eigenaar en kan geen eisen stellen in deze, met de betrokkenen in gesprek.
In een recent gesprek tussen Rijnland en Van Lent, waar de gemeente bij uitgenodigd was, over de verkoop van de loswal hebben we deze aspecten ook naar voren gebracht en heeft Van Lent aangegeven in principe daar aan mee te willen werken. Uitwerking en het vastleggen van de afspraken moet nog plaatsvinden. De werkzaamheden aan de A44 hebben hier geen invloed op.

7.7 Verkeersveiligheid rond scholen Deltaweg/Waddenweg Hoofddorp



Achtergrond
De Deltaweg/Waddenweg in Floriande is naast een belangrijke doorgaande weg in de wijk ook de ontsluitingsweg voor bewoners van de eilanden en een groot aantal voorzieningen (scholen, gezondheidscentra, kinderopvang, etc.). Dit leidt regelmatig tot drukte vooral tijdens breng- en haaltijden van de scholen, ook hebben er diverse ongevallen met fietsers plaatsgevonden bij de fietsoversteken.

Nieuws
Om die reden is er onderzoek gedaan naar de veiligheid van de fietsoversteken.

Daarvoor is gekeken naar een eerder onderzoek uit 2016, is opnieuw een analyse gemaakt van de situatie en is gesproken met de wijkraad, een aantal basisscholen en de wijkagenten. Uit dit onderzoek komt het volgende naar voren:

- Op zowel de fietsoversteken in als uit de voorrang vinden ongevallen plaats.
- Als je de oversteken uit de voorrang haalt, moeten ook de naastgelegen zebrapaden worden verwijderd (anders klopt de voorrangsituatie niet). De scholen zijn hierop tegen, kinderen zullen dan tijdens de spits zowel lopend als met de fiets moeilijk kunnen oversteken.

Op basis van dit onderzoek is besloten de voorrangssituatie van de fietsers te handhaven zoals deze is. Wel zullen er maatregelen genomen worden om de veiligheid te verbeteren. Omdat er al veel attentie-verhogende maatregelen voor de auto zijn zullen deze vooral gericht zijn op de fietser. Het gaat om het volgende:

- Het aanbrengen van markeringen (bijv. een afbeelding van een verkeersbord) op het fietspad. (Let op! Zoek oogcontact).
- Ook hebben de scholen toegezegd aandacht te besteden aan deze wijze van oversteken (voorrang krijgen/ oogcontact) in hun verkeerslessen.

Daarnaast hebben we de parkeerdruk bij de scholen en kinderopvang onderzocht. In aansluiting bij het VSP (autoluwe schoolzones) en gesprekken met de scholen hebben we geconcludeerd dat er veel ouders met de auto komen en dat meer parkeerplekken niet de oplossing is. Extra parkeerplekken gaat ten koste van speelruimte en groen voor de kinderen en zal alleen maar meer auto's aantrekken.
Om toch tot een verbetering te komen hebben we met een breed onderzoek onder ouders (352 respondenten) en de leerlingen uit groep 6 t/m 8 (228 respondenten) de mobiliteit van leerlingen naar school onderzocht en de wijze waarop wij hen kunnen stimuleren tot minder gebruik van de auto. Op basis van dit onderzoek zijn:

- De scholen ouders en medezeggenschapsraad aan het mobiliseren om actief te worden. Streven is om een of meerdere verkeerscommissies op te richten die zich richten op zowel fietsstimulerende- als handhavende maatregelen (goed parkeren). Dit laatste in samenwerking met handhaving en wijkagenten.
- Ook wordt gekeken naar vormen van gezamenlijk lopend naar school gaan.

Om de veiligheid en doorstroom te verbeteren is daarnaast extra belijning aangebracht en zijn hekjes neergezet om parkeren in de berm te voorkomen.

7.8 Kruispunten Nieuwe Molenaarslaan



Achtergrond
Een politieonderzoek geeft aan dat de kruispunten aan de Nieuwe Molenaarslaan verwarrend en daardoor onveilig zijn. Dat blijkt naar aanleiding van een ongeluk in 2022. **Het is voor automobilisten, fietsers en voetgangers niet altijd duidelijk of ze wel of geen voorrang hebben.**. Dat levert gevaarlijke situaties op.

Nieuws
We hebben van veel bewoners gehoord dat zij zich zorgen maken over de geplande veranderingen aan de kruispunten op de Nieuwe Molenaarslaan. We hebben de uitvoering van de werkzaamheden daarom tijdelijk gestopt. We gaan eerst met de bewoners in gesprek. Hiervoor wordt op 13 november een informatiebijeenkomst gepland.

7.9 Motie Veilig en Flexibel bewegen door de kernen



Achtergrond
Naar aanleiding van de gebiedssessie Haarlemmermeer Zuidoost van 11 juli 2024 heeft de raad op 18 juli 2024 een motie aangenomen waarin het college wordt opgeroepen om het aantal smileys uit te breiden, te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om mobiele flitspalen in te zetten en dit te betrekken bij de uitwerking van het Actieplan Verkeersveiligheid.

Nieuws
De oproep van de raad zullen wij integraal afwegen in het Actieplan Verkeersveiligheid. We hebben reeds 39 smileys die zowel op 30km als 50km wegen gebruikt kunnen worden en waarvan 15 gereserveerd zijn voor de Ringdijk. Bij het opstellen van het actieplan onderzoeken wij of dit aantal uitgebreid kan worden. Hierbij moeten we niet alleen kijken naar de investering, maar ook of dit mogelijk is binnen de huidige personele bezetting. De resultaten hiervan zult u terugzien in het actieplan dat wij tegen het einde van het jaar verwachten op te leveren.

Voor de mobiele flitspalen (flexflitsers) heeft het Openbaar Ministerie (OM) een kader opgesteld en met gemeenten gedeeld. Het OM hanteert daarbij wel vrij strenge eisen die het plaatsen in de kleine kernen bemoeilijken. Zo is er een eis dat er minimaal 5.000 passanten per richting op de weg moeten zijn en zijn 30km en 60km wegen uitgesloten. Wij gaan in het actieplan een voorstel voor locaties opnemen, waarbij wij niet zullen nalaten om te kijken of we locaties kunnen opnemen die – op basis van het kader – wellicht net niet of niet volledig voldoen.

8 Parkeren

8.1 Parkeerschijfzones (blauwe zones)

Blauwe zone Van den Berghlaan Hoofddorp



Achtergrond
Onder de bewoners van de Van den Berghlaan 75 tot en met 289 in Hoofddorp is eind september 2022 een enquête gehouden om hun mening te peilen over de invoering van een blauwe zone. Dit betreft het laatste deel van de Van den Berghlaan waar de blauwe zone nog niet is ingevoerd. Uit de enquête bleek toen dat het merendeel van de

bewoners voorstander was van het instellen van een parkeerschijfzone. De uitvoering kon niet worden gecombineerd met herstraatwerkzaamheden omdat deze een aantal jaren zijn uitgesteld.
Er is een verkeersbesluit genomen en daar zijn zienswijzen op binnengekomen en één bezwaar, ondersteund door meerdere inwoners. In totaal zijn 46 inwoners tegenstander van de invoering van de parkeerschijfzone. Het advies van de bezwarencommissie was een informatiebijeenkomst te houden, om de bewoners nogmaals te informeren en te raadplegen over de invoering van de blauwe zone. Wanneer een meerderheid van de inwoners voorstander is, dan voeren wij de blauwe zone in.

Nieuws
De enquête is uitgevoerd en uit de resultaten is gebleken dat de meerderheid van degenen die gereageerd hebben voorstander is van het invoeren van een blauwe zone (inclusief de twee bezwaarmakers). De blauwe zone is in juli 2024 ingesteld.

Blauwe zone Buitenkaag



Achtergrond
In Buitenkaag zou een blauwe zone worden ingesteld omdat er parkeeroverlast werd ervaren vanwege de medewerkers van de firma Van Lent (Kaageiland). Er is toen afgesproken dat de firma Van Lent een eigen parkeerplaats voor de medewerkers zou creëren in Buitenkaag. Om de medewerkers te 'dwingen' om te parkeren op dit het terrein is toen afgesproken een blauwe zone in te stellen zodra de parkeerplaats gereed zou zijn.

Nieuws
In maart 2024 is de parkeerplaats gereedgemaakt. Maar er bleken toch nog veel bezwaren tegen de instelling van de blauwe zone te zijn. Na een extra informatieavond (13 maart 2024) is besloten het uitvoeren van de blauwe zone uit te stellen tot op zijn vroegst eind 2024. Gedurende de komende maanden wordt de parkeersituatie gemonitord. Eind 2024 vindt dan opnieuw een enquête plaats. Als dan uit de enquête blijkt dat de meerderheid van degenen die reageren voorstander zijn, dan wordt de blauwe zone alsnog ingesteld. De firma Van Lent heeft regelmatig verkeersregelaars ingezet om hun bezoekers/werknemers te verwijzen naar het parkeerterrein. Dit is per 7 oktober 2024 beëindigd om in kaart te brengen hoe de situatie zal zijn zonder deze inzet.

8.2. Parkeeroverlast Badhoevedorp



Achtergrond
Na het instellen van betaald parkeren in Amsterdam-Sloten en Osdorp zijn er meldingen binnengekomen betreft parkeeroverlast in Badhoevedorp.

Nieuws
In overleg met de contactgroep Mobiliteit van de dorpsraad Badhoevedorp is een traject ingezet om te onderzoeken wat de parkeerproblemen zijn en wordt er gezamenlijk

gezocht naar mogelijke oplossingen. In september 2024 is een kentekenonderzoek uitgevoerd, in oktober 2024 verwachten we hiervan de resultaten. Deze worden besproken met de contactgroep. In november 2024 worden informatieavonden georganiseerd over onze aanpak van deze problematiek.

9 Smart Mobility en duurzame mobiliteit

9.1 Zero emissie zone Schiphol



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

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

Nieuws
In april 2024 heeft het college besloten dat wij de handhaving van de ZE-zone Schiphol gaan faciliteren. Een voorwaarde is dat de invoering en handhaving van de ZE-zone op Schiphol ons geen geld mag kosten. Inmiddels hebben wij de CDOKE-subsidie (tijdelijke regeling Capaciteit Decentrale Overheden voor Klimaat- en Energiebeleid) ontvangen van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland en is er een projectleider aangesteld om de ZE-zone per 2026 te implementeren. De handhaving van de ZE-zone is een gemeentelijke taak. Hiervoor zullen ANPR-camera's worden geplaatst bij de wegen die toeleiden tot de ZE-zone. Het verkeersbesluit is in voorbereiding en de legesverordening wordt aangepast.

10 Slot

10.1 Onderwerpen niet in deze voortgangsrapportage

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

Hoofdstuk Actieve mobiliteit
- Fietsplan (10-2023)
- Doorfietsroute F205 (06-2024)
- Doorfietsroute G200 (10-2023)
- Schelpenpad Floriande (10-2022)

Hoofdstuk Regionale mobiliteit
- Regionale bereikbaarheid noordelijke Duin- en Bollenstreek / Haarlemmermeer (10-2023)
- Knips Sloten/Nieuw-Sloten Amsterdam (10-2023)
- Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (6-2023)
- Doortrekking Noord/Zuidlijn (6-2023)
- Bereikbaarheidsagenda Zuidlob (6-2022)
- Advies aanvraag aanpassing dienstregeling NS (10-2022)
- Adaptieve Agenda (2-2023)

Hoofdstuk Gemeentelijk Beleid
- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en Monitoring (10-2022)

Hoofdstuk Weg
- Kruiswegcorridor doorfietsroute en busoptimalisatie (HOV-Schipholring) (06-2024)
- Sloterbrug (6-2024)
- Schipholweg (2-2024)
- Aanpassing Kruising Bennebroekerweg / Rijnlanderweg (6-2023)
- Ontsluiting Tudorpark (6-2023)
- Venneperstraat (6-2023)
- Bussluis Henri Didonweg (10-2022)
- Afwaarderen N520 (2-2023)

Hoofdstuk Openbaar vervoer
- Haltetoegankelijkheid (6-2024)
- OV Concessie Zuid-Holland Noord (10-2023)
- Het nationaal openbaar vervoer beraad (6-2023)
- OV-Klantenbarometer (6-2024)
- Busroutes Badhoevedorp (10-2022)
- HOV Fokkerweg / zuidelijke ontsluiting Schiphol-Oost (10-2022)

Hoofdstuk Verkeersveiligheid
- Investeringsimpuls Verkeersveiligheid (6-2024)
- Verkeersveiligheidscijfers 2021 t/m 2023 (6-2024)
- Camerabewaking Spoorwegovergang Halfweg (6-2024)
- Verkeersveiligheid Fanny Blankers Koenlaan (6-2024)
- Loswal Buitenkaag (2-2024)
- Aanpak kruispunt Beechavenue/Aalsmeerderweg (2-2024)
- Actieplan verkeersveiligheid (2-2024)
- Verkeersveiligheid busbanen (10-2023)
- Verkeersveiligheid scholencluster (10-2023)
- 30 km/uur binnen de bebouwde kom (6-2023)
- Camerabewaking spoorwegovergang Halfweg (6-2023)
- Flitspalen (6-2022)
- Flankerende maatregelen bruggen dubbeldorpen Westkant (6-2022)
- Met elkaar overweg-campagne / Ludieke verkeersveiligheidsacties (10-2022)
- Rotonde Nieuweweg/Burgemeester van Stamplein (6-2022)
- Oversteek Bennebroekerweg ter hoogte van Zuiderhoeven (6-2022)
- Verkeersveiligheid N205 (10-2022)
- Verkeerslichten Drie Merenweg / Bennebroekerweg (10-2022)

- Schoolzones Haarlemmerliede Spaarnwoude (10-2022)
- Drempel Mastbos Hoofddorp (10-2022)
- Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen (2-2023)

Hoofdstuk Parkeren

- Integrale aanpak parkeren (10-2023)
- Parkeren station Halfweg (10-2023)
- Vrachtwagenparkeren bedrijventerrein Oude Meer (6-2023)

Hoofdstuk Smart mobility en Duurzame mobiliteit

- Laadinfrastructuur (6-2024)
- Evaluatie pilot deelauto's (2-2024)
- Evaluatie deelscooters (2-2024)
- Vervoer over water (2-2024)
- Evaluatie Slim laadplein – project afgerond (6-2023)
- Waterstof convenant (6-2023)
- Solarfietspad N232 (6-2023)
- Groene daken op bushokjes (6-2022)
- Turbine bij verkeerslichten Bennebroekerweg/Rijnlanderweg (2-2023)
- LED-verlichting Nieuwemeerdijk (2-2023)

10.2 Relevante beleidsproducten

Algemeen

- Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2021.0003036)
- Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 (2013.0028472)
- Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348)
- Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681)
- Adaptieve agenda bij de Netwerkstudie Haarlemmermeer (2022.0002251)
- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2020/2021 (2020.0000856) inclusief wegcategorisering
- RKC onderzoek Deltaplan Bereikbaarheid (2018.2792410)
- RKC Opvolgonderzoek Bereikbaarheidsbeleid (7955141)
- Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027 (7644588) + amendement AM3 dd. 29-06-2023
- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022 (2021.0000843)
- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023 (2022.0000701)
- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024 (10178865)
- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025 (10994251)

Sectoraal

- Programma van eisen nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden (2016.0009033)
- Strategisch parkeerbeleid (2017.0004524)
- Parkeerverordening Haarlemmermeer 2018 (2018.0008775)
- Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 (2018.0005796) en bijbehorende parkeernormentabel
- Evaluatie Uitvoeringsstrategie laadinfrastructuur (voor elektrisch vervoer) (2018.0043954)

- Uitgangspunten uitvoering maatregelen laadinfrastructuur elektrische auto's (2022.0001500)
- Bewegwijzering Haarlemmer: Routevisie (2017.0031934)
- Fietsplan Haarlemmermeer (10833380)

Gebiedsgericht

- Visie Ringdijk en Ringvaart (2017.0011195)
- Actualisatie 2020 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp (2020.0000444)
- Rapport Bereikbaarheid Cruquius en gebiedsontwikkeling (2019.0058446)
- Informatie over Rapport Bereikbaarheid Cruquius en gebiedsontwikkeling (2019.0058446)
- Onderzoek fasering Haarlemmermeer Westzijde-Zuid (X.202000998) ook bekend als combimodel
- Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep (7366817)
- Verkeersstructuurplan Hoofddorp (7563505), Amendement 3 Besluitvorming en ijkmomenten en Amendement 4 Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp en buslijnen centrum station versie 19-10-2023
- Vervolg integrale aanpak parkeren Stadscentrum Hoofddorp (10244323)
- Parkeerbeleid 'passagiersparkeren Schiphol' (2012.0011244)
- Aanwijzingsbesluit Nieuw-Vennep centrum en Badhoevedorp centrum als centrumgebied in het Handboek Parkeren gemeente Haarlemmermeer 2018 (2022-479498)

Regionaal

- Beleidskader Mobiliteit – Vervoerregio Amsterdam, 2023 (externe link)
- MRA Doorfietsroutes – Vervoerregio Amsterdam, 2023 (externe link)
- Perspectief Mobiliteit – Provincie Noord-Holland, 2021 (externe link)
- Visie Publieke Mobiliteit – Provincie Noord-Holland, 2024 (externe link)
- Klimaatakkoord sector mobiliteit, 2019 (externe link)
- Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland, 2021 (externe link)
- Visie Publieke Mobiliteit – Provincie Noord-Holland, 2024 (externe link)
- Multimodaal Toekomstbeeld MRA – Programmaraad Samen Bouwen aan Bereikbaarheid