



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
Inlichtingen Jelle Blanken
Telefoon 0900 1852
Uw brief
Ons kenmerk XS-25022410.886
Bijlage(n) Voortgangsrapportage Mobiliteit maart 2025
Onderwerp Informatie over Voortgangsrapportage Mobiliteit maart 2025

Verzenddatum

11 MAART 2025

Geachte heer, mevrouw,

Door middel van de Voortgangsrapportage Mobiliteit ontvangt de raad 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 bevat de rapportage de invulling van de volgende toezeggingen aan de raad:

- tijdens de raadsvergadering van 28 november 2024 hebben wij u toegezegd terug te komen op de uitvoering van de motie Tegengaan Vervoersarmoede en vrijwilligersvervoer;
- tijdens de raadsvergadering van 19 december 2024 hebben wij de raad toegezegd terug te komen op de het onderwerp 'de Kruisweg' in het centrum van Hoofddorp.

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 werkzaamheden Cruquiusbrug, januari 2025, foto Jelle Blanken

Voortgangsrapportage

Mobiliteit maart 2025



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE	0
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 FIETSRoute SLOTERBRUG - SCHIPHOLWEG	5
2.4 FIETSPARKEREN CENTRUM HOOFDDORP	6
2.5 FIETSPARKEREN HALFWEG-ZWANENBURG	6
2.6 FIETSPAN	7
2.7 PROGRAMMA VEILIGE FIETSPADEN	8
3 REGIONALE MOBILITEIT	8
3.1 KORTING BDU-GELDEN	8
3.2 VERBINDING N207 MET DE N206	9
3.3 MAATREGELEN BEREIKBAARHEID KEUKENHOF	10
3.4 BEREIKBAARHEID REGIO	10
4 GEMEENTELIJK BELEID	11
4.1 VERKEERSSTRUCTUURPLAN NIEUW-VENNEP	11
4.2 VERKEERSSTRUCTUURPLAN HOOFDDORP	12
4.3 TUSSENEVALUATIE VERKEERSSTRUCTUURPLAN BADHOEVEDORP	13
5 WEG	14
5.1 AANPASSING KRUISING BENNEBROEKERWEG / RIJNLANDERWEG	14
5.2 SCHIPHOLWEG	15
5.3 KRUISWEGCORRIDOR	15
F196/201 (HAARLEM – AALSMEER DEEL DE HOEK EN ROZENBURG)	16
5.4 HERINRICHTING ROBERT KOCHSTRAAT EN KAMERLINGH ONNESLAAN	16
5.5 CRUQUIUSBRUG	17
5.6 SLOTERBRUG	17
5.7 VERVANGING EN RENOVATIE KUNSTWERKEN A44	18
5.8 KRUISWEG IN CENTRUM HOOFDDORP	20
5.9 N201-KRUISWEG	20
6 OPENBAAR VERVOER	21
6.1 HOV HAARLEMMERMEER ZUIDWEST	21
6.2 HOV SCHIPHOL-OOST, OUDE MEER EN -RIJK (SOOMR)	22
6.3 NIEUWE BUSHALTES	23
6.4 VERSNELLING HALTETOEGANKELIJKHEID	23
6.5 VRIJWILLIGERSVERVOER	24
6.6 STATIONSBELEVINGSMONITOR 2024	25

7	VERKEERSVEILIGHEID	25
7.1	INVESTERINGSIMPULS VERKEERSVEILIGHEID – DERDE TRANCHE	25
7.2	VERKEERSVEILIGHEID NIEUWEMEERDIJK/AKERDIJK BADHOEVEDORP	26
7.3	PROGRAMMA RINGDIJK EN RINGVAART	27
7.4	KNELPUNTEN AANPAK EN KLEINE VERKEERSMAATREGELEN.....	27
7.5	ONDERZOEK INFRASTRUCTUUR/OPENBARE RUIMTE WINKELCENTRUM FLORIANDE	28
7.6	VERKEERSVEILIGHEID ROND SCHOLEN DELTAWEG/WADDENWEG HOOFDDORP.....	29
7.7	KRUISPUNTEN NIEUWE MOLENAARSLAAN	29
8	PARKEREN	30
8.1	PARKEERSCHIJFZONES (BLAUWE ZONES).....	30
	BLAUWE ZONE BUITENKAAG	30
8.2	PARKEEROVERLAST BADHOEVEDORP	30
8.3	PARKEREN HOOFDDORP-CENTRUM.....	31
9	SMART MOBILITY EN DUURZAME MOBILITEIT	32
9.1	FIETS VOORRANG BIJ DE VERKEERSLICHTEN	32
9.2	ZERO EMISSIE ZONE SCHIPHOL.....	33
9.3	DEELSCOOTERS IN HAARLEMMERMEER	34
9.4	LAADINFRASTRUCTUUR	34
	MRA-ELEKTRISCH.....	35
	LAADPALEN.....	35
	LADEN VANUIT LICHTMASTEN	36
10	SLOT	37
10.1	ONDERWERPEN NIET IN DEZE VOORTGANGSRAPPORTAGE	37
10.2	RELEVANTE BELEIDSPRODUCTEN	38
	ALGEMEEN	38
	SECTORAAL.....	39
	GEBIEDSGERICHT	39
	REGIONAAL.....	39

1 Voortgangsrapportage Mobiliteit

In deze voortgangsrapportage informeren wij de leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer over de stand van zaken van projecten op het gebied van verkeer en vervoer. Projecten waar sinds de vorige rapportage geen noemenswaardige veranderingen hebben plaatsgevonden of waarover de raad recent afzonderlijk is geïnformeerd, zijn niet opgenomen in deze rapportage. 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) opgewaarderd 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. We praten onder andere met de Fietzersbond, de BIZ op bedrijvenpark 'De Weeren' en de Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg. 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 F205 (Santpoort-Haarlem-Hoofddorp)



Achtergrond

Een van de al langer gewenste doorfietsroutes in onze gemeente is de route vanaf Santpoort via Haarlem naar Hoofddorp via de Geniedijk. Deze heeft vanuit het Regionaal Toekomstbeeld Fiets de werknaam F205 gekregen. De route staat ook in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348) genoemd als toekomstige doorfietsroute.

Het ontbrekende deel van de doorfietsroute tussen de Nieuweweg en Station Hoofddorp over de Geniedijk is één van de maatregelen uit het Verkeersstructuurplan (VSP) Hoofddorp.

Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlem en Haarlemmermeer zijn gezamenlijk opdrachtgever voor de studie naar deze doorfietsroute.

Nieuws

Het afgelopen jaar heeft het ingehuurd bureau onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een doorfietsroute op deze verbinding. Vanwege extra verdieping op de inpassing van de route binnen Haarlem – en dan met name rondom de gebiedsontwikkeling Oostpoort – is de oplevering van de studie naar achteren geschoven. Naar verwachting zal de studie in het tweede kwartaal van 2025 worden opgeleverd.

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. Deze opdracht is gegund aan Arcadis. Onderdeel van de opdracht is om de omgeving actief te betrekken bij de studie en om actief omgevingsmanagement uit te voeren. Naar verwachting is deze studie eind 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

mobilitéitsplan 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 het voorjaar van 2025 wordt de tracéstudie, waarbij de technische en landschappelijke inpassing aan bod komen, afgerond. In het najaar van 2024 hebben de eerste participatiemomenten plaatsgevonden. De reacties van de bewoners van de woonwijk Graan voor Visch waren divers. Sommige spraken hun zorg uit over de ontwikkelingen die de woningbouw met zich mee brengt en de invloed daarvan op hun leefomgeving. Andere bewoners dachten constructief mee over de locatie van het fietspad in de wijk. De Parkmanagementorganisaties en ondernemers staan nog steeds positief tegenover de komst van het fietspad. Voor de zomer van 2025 wordt een vervolgbijeenkomst gepland met de omgeving. Hierin wordt het voorkeurstracé gepresenteerd. We verwachten in het najaar 2025 een besluit te kunnen nemen over het voorkeurstracé. Daarna kan de ontwerpfase worden gestart.

In dezelfde omgeving wordt gewerkt aan meerdere verkeersprojecten, zoals de brede belangenafweging zuidelijke ontsluiting (zie 4.2), HOV Haarlemmermeer zuidwest (zie 6.1) en Weg om de Zuid. Hiermee vindt actief afstemming plaats.

2.3 Fietsroute Sloterbrug - Schipholweg



Achtergrond

De Burgemeester Amersfoordtlaan vanaf de Sloterbrug is onderdeel van de regionale doorfietsroute van Amsterdam naar Schiphol. Er zijn echter geen vrijliggende fietspaden langs deze 50 km weg. In de eerste actualisatie 2013 van het VSP is ook naar voren gekomen dat de Burgemeester Amersfoordtlaan als fietsgevaarlijk ervaren wordt door de bewoners. Voor de Pa Verkuijllaan geldt dat ook, maar in iets mindere mate. Deze signalen zijn in lijn met de analyse van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. We onderzoeken daarom welke (parallelle) route van de Burgemeester Amersfoordtlaan veilig en prettig voor fietsers is. Op het moment van schrijven is er een tussenevaluatie gaande van het VSP Badhoevedorp, waarbij met de bewoners gekeken wordt naar de mobiliteitsstructuur.

Nieuws

De haalbaarheidsstudie naar de fietsroute is in februari 2025 opgestart. De resultaten van de tussenevaluatie VSP Badhoevedorp worden meegenomen in het onderzoek. De herinrichting van de Burgemeester Amersfoordtlaan zelf en de kruising met de Pa Verkuijllaan worden hier niet in meegenomen tot de tussenevaluatie gereed is.

2.4 Fietsparkeren centrum Hoofddorp



Achtergrond

Begin 2024 heeft de raad ingestemd met het voorstel: 'vervolg integrale aanpak parkeren Stadscentrum Hoofddorp'. De integrale aanpak parkeren Stadscentrum Hoofddorp richt zich op het bieden van voldoende toekomstige parkeergelegenheid in het stadscentrum, zowel voor de auto als de fiets. Er is een integraal pakket aan maatregelen vastgesteld op het gebied van parkeervoorzieningen. Hieronder een nieuw te realiseren autoparkeergarage nabij het Raadhuisplein, maar ook een tijdelijke en een permanente bewaakte fietsstalling. In het Voorzetgebouw op het Raadhuisplein wordt een permanente fietsenstalling gebouwd die in 2028 gereed moet zijn. Totdat deze stalling gerealiseerd is wordt een tijdelijke stalling gemaakt op het 'groentje' op het Burgemeester van Stamplein. Daarnaast worden er extra fietsvoorzieningen aan de nieuwe entree van het winkelcentrum en aan de westzijde van het Burgemeester van Stamplein geplaatst.

Nieuws

Voor de tijdelijke stalling is een ontwerp gemaakt. Nu wordt nog de bewaking uitgewerkt, ofwel met behulp van camera's ofwel met een beheerder ter plaatse. De planning is om deze tijdelijke fietsenstalling april 2025 aan te leggen.

Eind 2024 is opdracht verleend aan adviesbureau Wurck voor uitvoeren van een studie naar de verschillende varianten voor een fietsstalling in het Voorzetgebouw aan het Raadhuisplein te Hoofddorp. Planning is dat deze studie in het tweede kwartaal van 2025 gereed is.

2.5 Fietsparkeren Halfweg-Zwanenburg



Achtergrond

Binnen ons Fietsplan Haarlemmermeer (10833380) streven wij naar fietsgeluk, waarbij wij ons de eerste vijf jaar richting op het op orde brengen van de basis. Om naar fietsgeluk te streven zijn er de vier pijlers van het fietsplan, waarbij met deze eventuele uitbreiding van het fietsparkeren bij station Halfweg-Zwanenburg een stap wordt gemaakt op het thema gemak. Binnen dit thema moeten de faciliteiten op bestemmingen verbeterd worden op het gebied van capaciteit, kwaliteit en aanwezigheid van de mogelijkheden om fietsen te stallen.

In de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681) is het station van Halfweg-Zwanenburg aangewezen als een van de plekken waar wij het fietsparkeren willen verbeteren vanuit de ambities Deur-tot-deur (elektrisch) fietsen en Fiets en OV als één netwerk.

Nieuws

Er is een cofinancieringsvoorstel gedaan vanuit ProRail voor de uitwerking van de nieuwe fietsparkeerplekken. Na ondertekening van dit voorstel in maart 2025 zal het onderzoek starten naar de optimalisatie met als eindresultaat een voorlopig ontwerp. Na de afronding zal er een realisatieovereenkomst gemaakt worden door ProRail voor de plaatsing van de nieuwe fietsparkeerplekken.

2.6 Fietsplan



Achtergrond

Op 6 juni 2024 is het Fietsplan door de gemeenteraad vastgesteld. Dit plan is opgesteld aan de hand van de piramide voor fietsgeluk, gebaseerd op de piramide van Maslov. Deze piramide hebben we vertaald in speerpunten waar de gemeente op in gaat zetten. De speerpunten zijn onderverdeeld naar de verschillende lagen van de fietspiramide: veiligheid, snelheid, gemak, comfort en beleving. De onderste drie lagen (veiligheid, snelheid en gemak) zijn de basis, deze moeten eerst op orde zijn. Vervolgens kan worden gekeken naar de extra's (comfort en beleving). In het Fietsplan is een tabel met vervolgstappen uitgewerkt. Hierin hebben we acties benoemd waarbij onderscheid is gemaakt in basis (het minimumniveau), goed (het streefniveau) en beter (het meest optimale niveau). Voor de komende vijf jaar zullen wij ons voornamelijk richten op het op orde brengen van de basis. Sommige acties uit de kolom 'basis' zullen echter langer doorlopen dan deze vijf jaar. Het betreft dan met name de activiteiten waarvan hier wordt aangegeven dat ze worden gerealiseerd door werk-met-werk te maken.

Nieuws

Hieronder op hoofdlijnen een toelichting van de voortgang van de lagen: veiligheid, snelheid en gemak wat betreft de basis op orde.

Veiligheid

De vervolgacties op gebied van veiligheid zijn voor een groot deel opgenomen in het Actieplan Verkeersveiligheid. Het actiepunt om kantmarkering in het buitengebied aan te brengen pakken we op door werk met werk te maken bij wegonderhoud. De actie voor het verbreden van fietspaden wordt opgepakt in het programma Veilige Fietspaden, zie hiervoor ook paragraaf 2.7 in deze voortgangsrapportage.

Snelheid

Voor het onderwerp snelheid hebben we acties geformuleerd voor het versterken van het fietsnetwerk, netwerk voor alternatieve soorten fiets, doorstroming bij verkeerslichten en aansluiten op nieuwe woonwijken. Voor het versterken van het fietsnetwerk werken we op dit moment aan een aantal doorfietsroutes: F205, F232, F200 en Fietsroute PARK21 - Lincolnpark – Graan voor Visch – Stadscentrum /station. Zie hiervoor paragraaf 2.1 in deze rapportage. Voor het netwerk voor alternatieve soorten fiets gaan we in 2025 aan de slag met een aanpak voor speed pedelecs. Voor doorstroming bij verkeerslichten hebben we een pilot met de Schwung-app gedaan (zie ook paragraaf: 9.1). Ook zijn we eind 2024 gestart met het opstellen van een verkeersmanagementplan waarin ook aandacht komt voor doorstroming bij

verkeerslichten. Het thema aansluiten op nieuwe woonwijken heeft continue aandacht bij gebiedsontwikkelingsprojecten. Hier worden de beleidsuitgangspunten uit het Fietsplan meegenomen.

Gemak

De acties bij de basis op orde voor het onderwerp gemak zijn allemaal gericht op het stallen van fietsen. Het verbeteren van de kwaliteit van stallingen heeft continue aandacht. Op plekken waar onderhoud gepleegd wordt kijken we of we bestaande stallingen kunnen verbeteren en aanpassen aan de kwaliteitseisen van nu. We werken aan een beleidsregel voor de realisatie van gezamenlijke, kwalitatieve fietsenstallingen bij hoogbouw. Naar verwachting is deze in het derde kwartaal gereed. Daarnaast werken we ook aan de realisatie van een aantal stallingen: een tijdelijke en permanente stalling in het centrum van Hoofddorp (zie paragraaf: 2.4) en uitbreiding van stallingsplaatsen bij station Halfweg-Zwanenburg (zie paragraaf: 2.5).

2.7 Programma Veilige Fietspaden



Achtergrond

De VRA heeft een flyer opgesteld met daarin drie quickwins om het aantal enkelvoudige en fiets-met-(brom)fietsongevallen te verminderen. Tevens wil de VRA koppelingen kunnen maken op het moment dat de gemeente onderhoudswerkzaamheden (met name fietspaden) uitvoert en gaat daarom graag in gesprek over het onderhoudsprogramma van de gemeenten.

Nieuws

Medio september 2024 is een gesprek gevoerd over onderhoud. Uit dit gesprek is gebleken dat er drie fietspaden in aanmerking komen voor een bijdrage vanuit VRA, te weten Tranche 1:

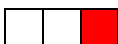
- Weberbuurtpad (aanbrengen kant- en as-markering)
- Roosduinenpad (verbreding én aanbrengen kant- en as-markering)
- Dr. Heijepad langs A44 (aanbrengen kant- en as-markering)

De aanvraag voor deze bijdrage is onlangs ingediend.

Op dit moment wordt verkend of er nog een elftal fietspaden onder deze samenwerking kan vallen (Tranche 2 en Tranche 3).

3 Regionale mobiliteit

3.1 Korting BDU-gelden



Achtergrond

De begroting van de VRA is grotendeels afhankelijk van middelen van het Rijk. Zij krijgen hiervoor een zogeheten 'brede doeluikering' (BDU). Dit geld gebruikt de VRA voor het

zijn van een duurzame en bereikbare regio voor de mensen die hier wonen, werken, leren en recreëren. De BDU wordt onder andere ingezet als cofinanciering voor fietsprojecten, verkeersveiligheidsprojecten, openbaar vervoersprojecten en infrastructuurprojecten. Ook wordt de BDU ingezet als exploitatiesubsidie aan de drie vervoersbedrijven in onze regio om openbaar vervoer te verzorgen.

Nieuws

Het kabinet heeft het voornemen om de korting op het Gemeentefonds (deels) terug te draaien. Het Gemeentefonds is waar gemeenten in Nederland hun bijdrage van het Rijk uit ontvangen. Om deze maatregel te bekostigen heeft het kabinet geopperd om € 110 miljoen te korten op de beschikbare BDU voor de twee vervoerregio's in ons land; VRA en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH). Beide organisaties hebben inmiddels veelvuldige gesprekken met het Rijk om deze korting tegen te gaan. Het gevolg kan zijn dat de VRA minder vaak en minder hoge subsidies zal verstrekken aan gemeenten bij fiets, verkeersveiligheid en OV-projecten. En dat het OV-aanbod van de VRA OV-concessies versoberd moet worden met hogere tarieven. De twee provinciale OV-concessies in onze gemeente worden hierbij niet getroffen, omdat die vanuit het Provinciefonds gefinancierd worden.

Vooralsnog hebben de gesprekken met het Rijk niets opgeleverd. Het kabinet houdt vast aan deze bezuiniging om de korting op het Gemeentefonds te kunnen compenseren. Beide vervoerregio's hebben inmiddels een petitie in het leven geroepen die bijna 38.000 keer is ondertekend. De petitie hebben zij op 18 februari 2025 aangeboden aan de Tweede Kamer Commissie Infrastructuur en Waterstaat.

3.2 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 wij deelnemen in de projectgroep en begeleidingsgroep. Voorafgaand aan de start van dit onderzoek heeft de ondernemersvereniging Haarlemmermeer Zuid en Ondernemend Lisse een onderzoek laten uitvoeren naar deze connectie en dit gepresenteerd aan de gedeputeerden van de beide provincies.

Nieuws

Er is een conceptversie gemaakt van het plan van aanpak voor de studie, deze wordt getrokken vanuit de gemeente Hillegom en Noordwijk. In deze studie wordt gekeken naar het maatschappelijke draagvlak, knelpunten, grondposities en het effect van de aansluiting op het verkeer in het studiegebied.

In maart 2025 zal deze bij het Regionale Management Team besproken worden en in april in de stuurgroep. Bij goedkeuring zal de studie gestart worden.

3.3 Maatregelen bereikbaarheid Keukenhof



Achtergrond

De verkeersdrukke in de regio tijdens de openstelling van de Keukenhof is een jaarlijks terugkerend probleem. Voorjaar 2024 waren er echter dusdanige files rondom Lisserbroek dat bewoners hun wijk niet meer uit konden en zij zich zorgen maakten over de bereikbaarheid van hulpdiensten.

Om te voorkomen dat de aanpak te gefragmenteerd of onoverzichtelijk wordt, komt er een gezamenlijke aanpak. Partijen hierin zijn gemeentes Lisse en Haarlemmermeer, de Keukenhof, vervoersdiensten, hulpdiensten en andere bereikbaarheidspartijen. Zuid-Holland-Bereikbaar leidt dit.

Nieuws

We kijken naar technische maatregelen, zoals betere afstelling van verkeerslichten en brugbedieningstijden. Keukenhof en provincie Zuid-Holland hebben Google aangeschreven en verzocht aanpassingen in de navigatie te maken, zodat automobilisten over de N206 naar parkeerplaats P2 worden geleid. Hierdoor zou er minder verkeersoverlast aan de oostkant, dus in Lisse en Lisserbroek, ontstaan. Gemeentes Lisse en Haarlemmermeer onderschrijven dit en hebben Google eenzelfde verzoek gedaan. Verder kijken we naar andere oplossingen die bijdragen aan de verkeersdoorstroming of om mensen met een ander vervoersmiddel naar de Keukenhof te krijgen. Dit wordt momenteel nog uitgewerkt.

3.4 Bereikbaarheid regio



Achtergrond

Het aankomend decennium vinden er veel onderhoudswerkzaamheden aan weginfrastructuur plaats. Dit komt omdat in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw veel infrastructuur gebouwd is. Deze wegen, bruggen, viaducten en tunnels naderen nu hun 'einde levensduur' en moeten worden vervangen.

In 2025 gaan zowel ProRail als Rijkswaterstaat (RWS) werkzaamheden uitvoeren aan de infrastructuur in de regio rond Amsterdam. RWS gaat de rijkswegen op verschillende plekken onder handen nemen, wat tot ernstige verkeershinder zal leiden (een aantal werkzaamheden zullen ook na 2025 doorlopen). ProRail wil in de loop van 2025 beginnen met het verstevigen van de viaducten op de HSL-Zuid en heeft daarvoor voorlopige plannen opgesteld. Daarnaast zijn er in 2025 een aantal grote evenementen gepland; SAIL Amsterdam, de Amsterdam 750 jaar evenementen en de NAVO-top in juni.

Nieuws

In 2025 zal de regio rond Amsterdam grote overlast gaan ervaren van renovatiewerkzaamheden, evenementen en duurzaamheidsmaatregelen. Dit kan uiteindelijk resulteren in een verslechtering van de bereikbaarheid van zowel Amsterdam als de regio.

RWS

De werkzaamheden aan het netwerk van RWS zijn nodig omdat veel bruggen, tunnels en viaducten in de jaren vijftig en zestig zijn gebouwd. Deze kunstwerken zijn nu aan groot onderhoud of vervanging toe. De werkzaamheden zijn geconcentreerd in de zomer om extra hinder in de drukke periodes te voorkomen. Door de omvang van de opgave zullen de werkzaamheden ook na de zomer doorgaan.

In het najaar werkt RWS verder aan de inrichting van het Zuidasdok, met een gedeeltelijke afsluiting van de A10 Zuid tot gevolg. RWS meldt dat de A10 wel altijd in één rijrichting beschikbaar blijft. De ring is noodzakelijk voor de bereikbaarheid van de stad en de rest van Noord-Holland. Rondom Amsterdam wordt ook nog gewerkt aan de weg. Op de A9 wordt tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht gewerkt aan de overkluizing van de weg bij Amstelveen. Ook staat er in 2025 groot onderhoud gepland voor de A4.

ProRail

Op meerdere plekken op de HSL is de snelheid verlaagd omdat er beginnende scheurvorming is geconstateerd op bruggen en viaducten. Infrabeveiliging (beheerder) en ProRail (toezichthouder) zijn druk bezig met het onderzoeken welk viaduct in welke staat is en wanneer aangepakt moet worden. Voor nu ligt hun focus op het viaduct bij Rijpwetering. Daar zijn ze pas in 2026 mee klaar. Het is nu nog onduidelijk welke consequenties dit precies gaat hebben voor het onderliggend wegennetwerk.

Evenementen

Naast grote jaarlijkse evenementen in de regio als de Keukenhof, de Formule 1, Winter Garden Festival en Mysteryland zullen we in 2025 rekening moeten houden met grote evenementen als SAIL Amsterdam 2025, Amsterdam 750 jaar (met een gedeeltelijke afsluiting van de A10) en een grote NAVO-top in juni. Bij dit laatste evenement zal de A4 gedeeltelijk afgesloten worden voor het verkeer.

ZE-zones

Vanaf 1 januari 2025 zijn uitstootvrije zones ingevoerd in Amsterdam: Voor scooters en stadslogistiek binnen de bebouwde kom. Per 1 juli 2025 zal ook in Haarlem een uitstootvrije zone gelden voor stadslogistiek.

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

Er zijn meerdere knelpunten voor de toekomst geconstateerd in Nieuw-Vennep op basis van de doelstellingen van het VSP en de huidige situatie. In het voorjaar van 2025 wordt er 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.

Op basis van het vastgestelde VSP wordt op dit moment in Nieuw-Vennep onderzoek gedaan naar plannen ter verbetering van de verkeerssituatie op de Venneperweg en in het centrum. Daarnaast worden VSP-maatregelen bestudeerd met de hernieuwde inzichten vanuit de gebiedsontwikkelingen Pionier-Bols en Nieuw-Vennep West. Hierdoor ontstaat inzicht in de in het VSP Nieuw-Vennep gestelde doelen en toekomstbeelden. De opgedane kennis wordt input voor de evaluatie die later in 2025 aan de raad wordt aangeboden.

Kruispunten op de Noorderdreef-Hoofdweg en Zuiderdreef-Hoofdweg

In januari 2025 is een projectleider gevonden voor het onderzoek naar deze kruispunten. De komende maanden worden de uitgangspunten geformuleerd en een ontwerpverkenning opgestart. In de uitvoering van het onderzoek zullen de inwoners en ondernemers worden betrokken. De ontwerpen worden besproken met direct omwonenden en de Bedrijven Investeringszone (BIZ) Centrum Nieuw-Vennep, de Dorpsraad Nieuw-Vennep en de Ondernemers Vereniging Haarlemmermeer Zuid (OVHZ).

4.2 Verkeersstructuurplan Hoofddorp



Achtergrond

Het door de raad vastgestelde VSP Hoofddorp 2023 (7563505) 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. Daarom is ook de Europese aanbesteding van het bureau dat ons gaat ondersteunen gecombineerd met het project HOV Haarlemmermeer zuidwest. Deze aanbesteding is half februari 2025 gestart.

We verwachten in het tweede 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 besloten om een uitgebreide evaluatie te laten uitvoeren. Dit doen we door middel 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 participatieproces opgetuigd.

De samenwerking met de dorpsraad Badhoevedorp wordt vormgegeven 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 vijf keer bij elkaar gekomen. Daarnaast is er een extra kopgroepbijeenkomst georganiseerd die in het teken stond van handhaving in het verkeer. Medewerkers van politie en Handhaving en Toezicht gaven aan wat de (on)mogelijkheden zijn om ongewenst gedrag van verkeersdeelnemers tegen te gaan.

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 Fietzersbond, 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 een plek hebben gekregen 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 routing en opstapplaatsen.
- Hoeveelheid (vracht)verkeer.

Nieuws

Het belevingsonderzoek is inmiddels afgerond. Er zijn 2537 enquêtes volledig ingevuld. De resultaten zijn op 29 januari 2025 aan de kopgroep gepresenteerd en staan op de website <https://verkeerinbadhoevedorp.nl/groeidocument>.

De komende maanden werken we toe naar de eindconclusies. Allereerst gaan we in maart 2025 met de kopgroep de dilemma's rond de aanpak van verkeersproblemen formuleren. Op basis hiervan zal van 4 tot en met 20 april 2025 een tweede enquête onder de Badhoevedorpers worden gehouden. De resultaten daarvan worden op 21 mei 2025 met de kopgroep gedeeld. Vanuit de resultaten zullen de conclusies en aanbevelingen volgen.

Onderdeel van de tussenevaluatie VSP is ook om te kijken naar het openbaar vervoer in Badhoevedorp, hier komen ook aanbevelingen over. De planning is dat in het najaar van 2025 de tussenevaluatie klaar is voor behandeling in de gemeenteraad.

5 Weg

5.1 Aanpassing kruising Bennebroekerweg / Rijnlanderweg



Achtergrond

Het project kortetermijnmaatregelen kruising Bennebroekerweg / Rijnlanderweg heeft als doel om extra verkeerscapaciteit (met name in de spits) op de Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en de Nelson Mandeladreef te creëren. Dit maakt de realisatie van verschillende (woning-)bouwplannen mogelijk in de periode totdat de nieuwe Bennebroekerweg gereed is. Door vaststelling van een verkeersbesluit van de kortetermijnmaatregelen kunnen de verkeersparagrafen van de bestemmingsplannen van de woningbouwprojecten worden gecomplementeerd. Het betreft hier (woningbouw)projecten zoals Pionier/Bols, Rooseveltpark, Lincolnpark en PARK21. Voor de totstandkoming van het verkeersbesluit heeft een uitgebreid participatie- en informatietraject plaatsgevonden. Er zijn twee bezwaren ontvangen die door de commissie ongegrond verklaard zijn. Daarna is beroep ingesteld bij de rechtbank.

Nieuws

Inmiddels heeft de rechter uitspraak gedaan over de situatie. De rechter heeft besloten dat de rechtsgevolgen van het verkeersbesluit in stand blijven. De eiser heeft geen hoger beroep ingesteld bij de Raad van State. Dat betekent dat de werkzaamheden voor dit project voortgezet kunnen worden.

5.2 Schipholweg



Achtergrond

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 weg binnen de bebouwde kom. Daarom nemen we de Schipholweg over van de provincie Noord-Holland. We richten de weg opnieuw in met een maximale snelheid van 50 km/u. Hiermee wordt het veiliger om over te steken en neemt het wegverkeerslawaai 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. Hiermee kan een oversteek ter hoogte van de Keplerstraat worden gerealiseerd voordat de sportvelden worden verplaatst. We streven ernaar om deze werkzaamheden in het tweede kwartaal van 2025 te starten. Om deze planning te realiseren bereiden we een verkeersbesluit en een komgrenzenbesluit voor.

Verder werken we aan het voorontwerp voor de kruising met de Sloterweg en het tracé tot bedrijvenpark Schuilhoeve. De herinrichting van de kruising met de Sloterweg is complex: er zitten veel kabels en leidingen in de ondergrond. Er moet een opstelstrook en mogelijk een fietsstrook worden toegevoegd terwijl er op dit moment vier karakteristieke platanen staan. Daarnaast zijn er verschillende inritten van bedrijven en bewoners. Om tot een goede inrichting te komen stemmen we af met de bewoners en bedrijfseigenaars. Het belang van veiligheid staat voorop. We streven ernaar om in 2025 een definitief ontwerp gereed te hebben.

5.3 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 Rijkersdijk. 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

De doorfietsroute is in november 2024 feestelijk geopend door onze wethouder Verkeer en Vervoer. We werken nu samen aan de aannemer aan de restpunten. Zoals het corrigeren van een stukje belijning en het inzaaien van gras. We verwachten het project in 2025 af te kunnen sluiten.

5.4 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. Deze ‘nieuwe’ Robert Kochstraat is sinds 2022 in gebruik. Het oostelijk deel van de Robert Kochstraat, verbonden aan de Kamerlingh Onneslaan, had echter nog de oude inrichting en was nog steeds een 50 km/uur weg. Dit gedeelte van de weg is momenteel afgesloten en heeft na de werkzaamheden hetzelfde profiel, waardoor de gehele Robert Kochstraat een 30 km/uur weg wordt met klinkers. Daarnaast heeft het aansluitende deel van de Kamerlingh Onneslaan een andere inrichting met fietsstroken gekregen, 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 tot de werkzaamheden verkeer over de Robert Kochstraat voorrang had. 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 september 2024 zijn de werkzaamheden gefaseerd begonnen. Wij zijn toen gestart met het opnieuw aanbrengen van het asfalt op de Kamerlingh Onneslaan en met het toevoegen van fietsstroken. Hierdoor konden de losliggende fietspaden verdwijnen en ontstond er meer ruimte voor groen. De Kamerlingh Onneslaan is sinds december 2024 weer open en momenteel zijn wij bezig met de definitieve inrichting van het groen en de voetpaden. Tevens hebben wij de voorrangssituatie op het kruispunt Kamerlingh Onneslaan – Zeemanlaan gewijzigd. De bedoeling was dat dit zou gebeuren als onderdeel van het project deelgebied Centrum West in 2026, maar op verzoek van omwonenden haalden wij dit naar voren. In januari 2025 hebben wij de Robert Kochstraat afgesloten voor de werkzaamheden daar. Deze werkzaamheden zullen tot en met april 2025 duren.

5.5 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 brug richting Heemstede kon begin december 2024 niet in gebruik worden genomen door een probleem met de brugklep. Bij een controle bleek er een afwijking te zijn in de brugklep ten opzichte van het ontwerp. Inmiddels is een oplossing gevonden en zijn de werkzaamheden sinds 3 februari 2025 hervat. Sinds 13 februari 2025 zijn ook de werkzaamheden gestart voor de plaatsing van de nieuwe fietsonderdoorgang. Dankzij een voorspoedige uitvoering in de beginfase zijn de werkzaamheden naar verwachting nog steeds eind 2025 gereed.

5.6 Sloterbrug



Achtergrond

De gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer hebben in juli 2018 een samenwerkingsovereenkomst (SOK) gesloten om de Sloterbrug tussen Amsterdam Nieuw-West en Badhoevedorp te vernieuwen en zo de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren, waarbij beide gemeenten 50% van de kosten dragen. Daartoe hebben beide gemeenten in juni 2019 een Nota van Uitgangspunten vrijgegeven voor inspraak. De vaststelling van deze nota door Amsterdam en Haarlemmermeer liep vertraging op, omdat er op verzoek van Amsterdam eerst naar een

oplossing voor de situatie op de Sloterweg in Amsterdam gezocht moest worden. In april 2021 hebben de wethouders van beide gemeenten aangegeven het project vervanging Sloterbrug weer op te starten. De kostenraming voor het vervangen van de brug is in 2021 geactualiseerd (€29.2 miljoen) en liet zien dat de benodigde investering dusdanig hoger lag dan de raming uit 2018 (€10.3 miljoen) dat de vervanging van de brug heroverwogen is en geconcludeerd is dat het financiële gat door beide gemeenten niet te dichten was.

In het bestuurlijk overleg tussen verantwoordelijk wethouders van beide gemeenten is besloten om onderzoek te doen naar goedkopere alternatieven waarbij het verbeteren van de verkeersveiligheid een belangrijker uitgangspunt was dan het verbeteren van de doorstroming. Daarna is gekeken naar goedkopere alternatieven met als uitgangspunt het behoud van de bestaande brug. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat met groot onderhoud aan de bestaande brug de huidige restlevensduur van de brug (circa 15 jaar) verlengd kan worden met 10 - 15 jaar en de kosten zijn geraamd op € 3 miljoen. Op basis van dit uitgangspunt, samen met herinrichting van twee kruispunten nabij de brug in Badhoevedorp om de verkeersveiligheid te verhogen, zijn vier varianten onderzocht met een kostenraming.

In juli 2023 hebben beide wethouders een voorkeursvariant gekozen waarbij alleen groot onderhoud aan de bestaande brug wordt uitgevoerd, in combinatie met de herinrichting van twee kruispunten aan de zijde van Badhoevedorp. Deze notitie is voor consultatie naar de begeleidingsgroep gestuurd.

Nieuws

In oktober 2024 hebben Amsterdam en wij ingestemd met de uitwerking van de voorkeursvariant. Dit betekent dat de Sloterbrug niet wordt vervangen maar dat er groot onderhoud aan de brug wordt uitgevoerd en de kruispunten Langsom – Nieuwemeerdiijk en Nieuwemeerdiijk – Burg. Amersfoordtlaan worden heringericht om, met name, de veiligheid voor de fietsers te verhogen. De voorbereiding van deze twee projecten is in het eerste kwartaal van 2025 gestart. De verwachting is dat de herinrichting van de kruispunten in het najaar van 2027 gereed is. Daarna kan buiten het vaarseizoen gestart worden met het groot onderhoud aan de Sloterbrug. Dit zal dan voor 1 april 2028, als het vaarseizoen start, afgerond zijn.

5.7 Vervanging en renovatie kunstwerken A44



Achtergrond

De A44, tussen Haarlemmermeer en Wassenaar, is aangelegd in de jaren dertig van de vorige eeuw. De Kaagbrug en de viaducten Lissersweg, 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. Zie ook de website met informatie van rijkswaterstaat over dit project: [A44: vernieuwen brug en viaducten](#).

Nieuws

In december ondertekenden Rijkswaterstaat en de aannemer Van Hattum en Blankevoort, het contract voor de eerste drie kunstwerken. Het gaat om het Lisserwegviaduct, het Hoofdvaartviaduct en de Kaagbrug. Het Lisserwegviaduct is daarbij als eerste aan de beurt om vervangen te worden. Daarna volgt het Hoofdvaartviaduct en tenslotte de Kaagbrug.

In februari 2025 zijn de voorbereidende werkzaamheden gestart, zoals het verleggen van kabels, grondonderzoek, het inrichten van het werkterrein en het verwijderen van bomen. Daarbij is het soms nodig om op- en afritten korte tijd af te sluiten. Dit gebeurt vooral in de nachtelijke uren, wanneer er minder verkeer op de weg is.

Lisserwegviaduct

De werkzaamheden aan het Lisserwegviaduct beginnen naar verwachting in het laatste kwartaal van 2025. De Lisserweg zal dan, ter hoogte van de onderdoorgang, voor langere tijd afgesloten zijn. Het verkeer op de A44 kan tijdens de werkzaamheden wel gewoon blijven doorrijden. Op dit moment onderzoekt de aannemer, samen met Rijkswaterstaat, of er extra maatregelen mogelijk zijn om de verwachte hinder voor het lokale wegverkeer te verminderen.

Het Hoofdvaartviaduct

Het Hoofdvaartviaduct wordt volledig vervangen. Daardoor kunnen de rijstroken worden verbreed en kunnen vluchtstroken worden toegevoegd. Met deze verbeteringen kan het verkeer op hetzelfde aantal rijstroken straks beter en veiliger doorstromen.

In het onderliggende wegennet wordt 'de Lage Brug' verplaatst. Deze brug voor het lokale verkeer ligt nu nog recht onder de A44, maar dat zorgt voor een onwenselijke verkeerssituatie. Deze brug wordt teruggebracht tussen het Hoofdvaartviaduct en de naastgelegen spoorbrug van ProRail. Dit zorgt daar voor een overzichtelijke en veilige situatie.

Tijdens de werkzaamheden aan het Hoofdvaartviaduct kan het verkeer op de A44 blijven doorrijden. Wel is het nodig de om onderdoorgang bij de Hoofdweg en Hoofdweg Oostzijde voor twintig maanden af te sluiten. Ook de op- en afritten zijn dan afgesloten. Het verkeer wordt gedurende deze periode voornamelijk via de N207 afgewikkeld.

De Kaagbrug

De Kaagbrug wordt volledig vervangen. Om de hinder voor de weggebruikers zoveel mogelijk te beperken, worden de werkzaamheden in verschillende fasen uitgevoerd. Een deel van de nieuwe brug wordt eerst gebouwd naast de huidige brug, terwijl deze nog in gebruik is.

De nieuwe Kaagbrug komt deels naast de huidige brug te liggen. Dit betekent dat de nieuwe brug ongeveer twintig meter richting de naastgelegen spoorbrug van ProRail komt te liggen. Als de bouw van de eerste helft van de nieuwe brug klaar is, wordt deze direct in gebruik genomen. Vervolgens wordt de oude brug afgesloten om op deze locatie de tweede helft van de nieuwe brug te bouwen. Zo kan het verkeer op de A44 tijdens de werkzaamheden blijven doorrijden, en blijft het fietspad op de Kaagbrug beschikbaar.

De scheepvaart zal het meest hinder ondervinden van de werkzaamheden aan de Kaagbrug. Tijdens een periode van zes maanden kan de Kaagbrug niet bediend worden. Dit betekent dat de brugklep in deze periode niet open kan, en schepen enkel onder het vaste gedeelte van de brug kunnen varen. Ook de recreatievaart ondervindt hier hinder van. De werkzaamheden worden zo veel mogelijk in de winter gepland, om de hinder te minimaliseren. Toch zal ook in de zomer worden gewerkt. Hierbij valt te denken aan af en toe een volledige weekafsluiting van de vaarweg.

5.8 Kruisweg in centrum Hoofddorp



Achtergrond

In de Visie Stadscentrum Hoofddorp 2040 'Van dorpshart naar stadscentrum' ([8414059](#)) beschouwen we het centrale deel van het centrum en de Kruisweg als een gebied waar de bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en reizigers met openbaar vervoer wordt versterkt. De bereikbaarheid per auto voor bestemmingsverkeer wordt geborgd. In de uitwerking van het VSP Hoofddorp moet nu bekeken worden hoe de uitwerking van deze visie te realiseren is.

Nieuws

De komende tijd kijken wij gedetailleerder naar de effecten van de Visie Stadscentrum Hoofddorp en het Ontwikkelkader Spoorzone op de verkeersstructuur. Dit geeft zicht op maatregelen op de Kruisweg, in samenhang met andere maatregelen in het centrum, die nodig zijn om Hoofddorp goed bereikbaar te houden. We verwachten u eind 2025 nader te kunnen informeren over de uitgangspunten voor de maatregelen in het centrum.

5.9 N201-Kruisweg



Achtergrond

Vanuit de strategische aanpak mobiliteit (SAM) zijn er dertien projecten geselecteerd om bij te dragen aan de ontsluiting van de toekomstige gebiedsontwikkelingen. Veel van deze projecten hebben een koppeling met de nieuwbouw in Spoorzone Hoofddorp. Doordat het Ontwikkelkader Spoorzone Hoofddorp (11066373) vastgesteld is door de raad wordt hierin nu een vervolgstap gemaakt door middel van een stedenbouwkundig plan.

Eén van de projecten is de stadstraat op de Van Heuven Goedhartlaan, welke gekoppeld is aan de dubbele kruising N201-Kruisweg. Om het stedenbouwkundige plan richting te geven is een duidelijk beeld nodig van het ruimtebeslag voor de entree van Hoofddorp op deze plek.

Nieuws

Er is in samenwerking met provincie Noord-Holland en VRA een studie gestart om te achterhalen wat er nodig is voor een stadsentree op deze locatie, waarbij de bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen minimaal gelijk blijft, er meer ontwikkelruimte ontstaat en daarbij meer verblijfskwaliteit wordt toegevoegd.

De ingenieursbureaus PosadMaxwan en Arcadis zijn geselecteerd om deze studie uit te voeren. Zij zijn hier medio februari 2025 mee gestart. Naar verwachting zal de studie voor de zomer van 2025 afgerond zijn, waarbij er een verkeerskundige analyse en stedenbouwkundige toets als eindproduct geleverd worden. Deze dienen dan als input voor de verdere uitwerking van Stationskwartier als onderdeel van Spoorzone Hoofddorp.

6 Openbaar vervoer

6.1 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 Lissebroek. 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. De toekomstige HOV-verbinding wordt onderdeel van de HOV-verbinding Noordwijk-Lisse-Hoofddorp-Schiphol. In Haarlemmermeer gaat deze bus rijden via Lissebroek, 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. Het 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 haalbaarheidsfase formeel gestart. Op 12 februari 2025 is de planstudie Europees -niet openbaar- aanbesteed. De verwachting is, conform de vaste doorlooptijden van zo'n procedure, dat er begin juli 2025 een ingenieursbureau is aangesteld om de planstudie uit te voeren. Het doel is om aan het eind van het eerste kwartaal 2026 de planstudie te hebben afgerond, met als beoogd resultaat een voorkeustracé, dat we dan voorleggen aan de raad met een voorstel voor het vervolg.

Nieuws

Afgelopen maanden is afstemming gezocht met de verschillende raakvlakprojecten, die gesitueerd zijn langs de mogelijke tracés van de toekomstige HOV-verbinding. Gelet op de impact van HOV, denk o.a. aan de technische, maar ook landschappelijke inpasbaarheid op die raakvlakprojecten, is duidelijk dat een goede afstemming en nauwe samenwerking tussen de projecten noodzakelijk is, dat is inmiddels goed georganiseerd. Vanwege het

grote raakvlak met de Weg om de Zuid, die al in de kaderstellende fase zit, is begin januari 2025 gestart met een verkenning naar de inpassing van de HOV op de Weg om de Zuid, voor het tracédeel van de Drie Merenweg N205 tot aan de kruising Spoorlaan. Deze verkenning zal naar verwachting in het tweede kwartaal van 2025 worden afgerond en zal tevens dienen als input voor de planstudie HOV.

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, Victoriapark, 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. Om de integraliteit te borgen is besloten de HOV Haarlemmermeer Zuidwest en de Zuidelijke ontsluiting in één aanbesteding de onderzoeksvragen van de beide projecten op te nemen. Ook het participatieproces zullen zij gezamenlijk met de omgeving oppakken.

6.2 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

In oktober 2024 is een bureau geselecteerd om de opdracht uit te voeren. Er zijn inmiddels meerdere werksessies geweest om de knelpunten en aandachtspunten op de kaart te brengen. Ook zijn de afgelopen weken de omgevingsmanager van het bureau en de omgevingsmanager van Provincie Noord-Holland in gesprek gegaan met verschillende belanghebbenden en partijen in de omgeving zoals RichPort, KG Parkmanagement, Schiphol, Fietzersbond en Connexxion om te bespreken of de klanteisen uit de vorige fases nog altijd relevant zijn of moeten worden geactualiseerd.

Op basis van de uitkomsten van deze gesprekken en de werksessies gaat het bureau aan de slag om schetsontwerpen te maken. Het doel is om medio 2025 tot een haalbaar voorlopig ontwerp te komen.

6.3 Nieuwe bushaltes



Achtergrond

In onze adviezen voor de Vervoerplannen 2022 en 2024 voor de concessie Amstelland-Meerlanden hebben wij samen met de omgevingspartijen de wens geuit om bij bedrijventerrein Schiphol Logistics Park (SLP) een extra halte toe te voegen op buslijn 340 (Uithoorn-Haarlem), omdat de afstand van het westelijke deel van het terrein tot aan het toen nieuw opgeleverde busstation Knooppunt Schiphol Zuid te groot bleek nadat de tijdelijke halte SLP/Naritaweg was opgeheven.

In ons advies voor het Vervoerplan 2025 voor de concessie Amstelland-Meerlanden hebben wij de wens geuit om bij de uitbreiding van Businesspark Nieuw-Vennep Zuid en het daar gevestigde UNETI Campus een extra halte toe te voegen op buslijn 164 (Nieuw-Vennep-Buitenkaag).

Connexxion heeft met beide haltes ingestemd. Hierdoor zijn wij aan de slag gegaan met het mogelijk maken van deze bushaltes.

Nieuws

HOV-halte SLP-West

Voor de halte zijn er gesprekken geweest om te kijken wat er benodigd is om de tijdelijke halte te verplaatsen naar de definitieve locatie. Daarbij zijn alle werkzaamheden beschreven en is er een eerste raming gemaakt voor de totale kosten, welke hoger uitvalt dan de eerder geschatte kosten.

Het vervolg is een realisatieovereenkomst met de provincie Noord-Holland en de VRA, waarbij gekeken wordt naar de financiering, uitvoering en het beheer.

Halte UNETI-campus

De halte is vervroegd opgenomen in de lijnvoering van Connexxion. Deze halte zou pas in mei 2025 toegevoegd worden aan de route van buslijn 164, maar is in december 2024 al toegevoegd. Nu wordt er voor deze halte gekeken naar een tijdelijke oplossing zodat de reizigers goed uit kunnen stappen. Terwijl er gekeken wordt naar de tijdelijke oplossing hebben wij een voorlopig ontwerp gemaakt van de definitieve halte welke voldoet aan de toegankelijkheidseisen.

6.4 Versnelling haltetoegankelijkheid



Achtergrond

De VRA wil dat steeds meer mensen zelfstandig de bus, tram en metro kunnen pakken. Daarom investeert de VRA 40 miljoen euro in onder meer het toegankelijk maken van haltes voor reizigers met een motorische en/of een visuele beperking en het begrijpelijker maken van reisinformatie. Meer dan de helft van de haltes binnen de VRA zijn nog niet volledig of gedeeltelijk toegankelijk voor reizigers met een motorische en/of visuele beperking. Die haltes worden nu versneld toegankelijk gemaakt met bijvoorbeeld (betere) blindegeleidelijnen en meer ruimte voor rolstoelen. De mate waarin iemand zich

zelfstandig kan verplaatsen, is van grote invloed op deelname aan de samenleving. Daarom vinden wij het belangrijk om hier actie op te ondernemen.

Nieuws

In samenwerking met de VRA is er gekeken welke haltes voldoen aan de eisen om aangepast te worden conform het huidige programma. Er is een lijst gemaakt van 40 bushaltes. Deze zullen wij aanpassen zodat ze toegankelijk worden voor alle reizigers. Het gaat om negentien quick win haltes, waarbij kleine werkzaamheden nodig zijn zoals een blindegeleidlijn, en 21 haltes waarbij er een ontwerp gemaakt is door een extern bureau voor een aanpassing van de gehele halte. De aanpassingen zullen voor eind 2026 gereed zijn.

6.5 Vrijwilligersvervoer



Achtergrond

Door het teruggelopen bereik met openbaar vervoer en de grotere druk op het WMO-vervoer, neemt de behoefte van vervoer op maat naar activiteiten in de wijk/buurt toe. Wij vinden het belangrijk dat het vrijwilligersvervoer in onze gemeente als voorliggende voorziening versterkt wordt en de activiteiten die in onze sociale basis worden georganiseerd bereikbaar blijven.

In het kader van het in 2020 vastgestelde Beleidskader en Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit heeft de Vervoerregio in 2024 een pilotsubsidie beschikbaar gesteld voor het project AutoMobiël Haarlemmermeer. Ook in 2025 komen we hiervoor in aanmerking. Het project betreft een vervoersoplossing voor kwetsbare ouderen in onze gemeente, door middel van vrijwillige chauffeurs die met eigen auto rijden. Het project heeft tot doel een grotere mobiliteit, zelfstandigheid en zelfredzaamheid voor onze kwetsbare inwoners te bewerkstelligen. Het heeft ook een signalerings- en verwijfsfunctie: reizigers worden onder andere gewezen op andere activiteiten in de kernen (zoals maaltijden en ontmoetingsactiviteiten) en organisaties met andere ondersteuning. AutoMobiël is in 2019 gestart in de onze gemeente door Servicepunt Thuiswonen en heeft bewezen een succesvolle vervoersoplossing te zijn. Vanaf 2024 is dit project belegd bij de VrijwilligersCentrale Haarlemmermeer (VHC) van Stichting MeerWaarde. De VHC is zeer bedreven in het werven en bemiddelen van vrijwilligers en het promoten van vrijwilligersprojecten, waardoor de continuïteit en de uitgroei van het AutoMobiël-project wordt gewaarborgd.

Nieuws

Met ondersteuning van de gemeente en de VRA is het project onder de vlag van Stichting MeerWaarde succesvol gecontinueerd en kreeg het de kans verder te groeien. Er is een groei van het aantal ritten gerealiseerd met ruim 30% sinds de start van het project. Het aantal vrijwilligers is met 10% toegenomen. In 2024 is vooral ingezet op het borgen van AutoMobiël onder de vlag van MeerWaarde, het vergroten van de bekendheid van het bestaande aanbod, het vinden en binden van vrijwilligers en de afstemming van verschillende vervoersinitiatieven. In 2025 zal in samenwerking met Stichting MeerWaarde en de kleinere vervoersinitiatieven verder overleg gevoerd worden over de

actuele vervoersbehoefte, de afstemming van het aanbod van vrijwilligersvervoer binnen de gemeente en eventuele knelpunten hierin.

6.6 Stationsbelevingsmonitor 2024



Achtergrond

Ieder jaar voert marktonderzoeksbureau Ipsos I&O in opdracht van ProRail en NS-onderzoek uit naar de beleving van treinstations in Nederland. Dit resulteert in de jaarlijkse Stationsbelevingsmonitor (SBM). Het afgelopen jaar (2024) hebben 84.209 reizigers in heel Nederland hun mening gegeven. Het waarderingscijfer is opgebouwd uit de waardering voor de aanwezigheid van voorzieningen en de kwaliteit daarvan enerzijds en de sfeer, beleving en aanblik op en rond het station anderzijds.

De SBM is onderdeel van de Stationsagenda waarmee NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat hun beleid voor stations vormgeven. In de SBM 2024 zijn 393 stations gerangschikt.

Nieuws

Landelijk is te zien dat alle stations die vernieuwd of verbouwd zijn een hogere waardering hebben gekregen. Stations die niet (recent) vernieuwd of verbouwd zijn hebben over het algemeen iets slechter gescoord dan het jaar ervoor.

Voor de vier treinstations in onze gemeente geldt dat beeld ook. Over het algemeen zijn alle stations 0,2 punt erop achteruitgegaan op Hoofddorp na. Daar is de waardering van de reizigers gelijk gebleven. Het laat ook zien dat blijvende aandacht en investeringen nodig zijn om de waardering van de beleving van de reizigers op peil te houden.

Plek	Naam station	2024	2023
186	Schiphol Airport	7,2	7,4
280	Halfweg-Zwanenburg	6,9	7,1
316	Hoofddorp	6,7	6,7
340	Nieuw Vennep	6,6	6,8

7 Verkeersveiligheid

7.1 Investeringsimpuls Verkeersveiligheid – Derde tranche



Achtergrond

De Investeringsimpuls Verkeersveiligheid is een door het Rijk beschikbaar gesteld geldbedrag van 500 miljoen euro tot 2030. Het doel van dit bedrag is om een impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet

(wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen). Het geld wordt in verschillende tranches (aanvraagrondes) uitgegeven. Bij de eerste tranche (2020-2021) hebben wij €15.600,- toegekend gekregen en bij de tweede tranche (2022-2023) €664.800,-.

Nieuws

Vanwege de vervroegde Tweede Kamerverkiezingen eind 2023 en de daaropvolgende formatie voor een nieuw kabinet heeft het langer geduurd voordat een derde tranche beschikbaar gesteld werd. Medio januari 2025 is uiteindelijk een derde tranche gepubliceerd. Hierbij wordt het volledige restbedrag van €221 miljoen vrijgegeven. Daarbij geldt - net als bij de tweede tranche - voor iedere wegbeheerder een plafondbedrag. Voorwaarde bij de derde tranche is dat opgegeven maatregelen uiterlijk 31 januari 2028 zijn uitgevoerd.

Omdat het volledige restbedrag vrijkomt zijn de plafondbedragen een stuk hoger. Voor Haarlemmermeer is een plafondbedrag van €1.641.800,- vastgesteld. Dit is de maximale bijdrage die wij voor deze derde (en vermoedelijk laatste) tranche kunnen ontvangen. Net als bij alle voorgaande tranches dient de VRA de aanvraag namens ons in bij het Rijk. Het eerste aanvraagtijdvak sluit 7 april 2025. Samen met de VRA zullen wij in de periode tot april onderzoeken welke projecten de meeste kans maken op honorering van het Rijk om het maximale bedrag binnen te kunnen halen. Wij kijken daarvoor in eerste instantie naar het onlangs vastgestelde Actieplan Verkeersveiligheid. In de eerstvolgende voortgangsrapportage komen wij hier bij u op terug.

7.2 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.

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.

Nieuws

In het voorjaar van 2025 willen we samen met de bewoners van de Nieuwemeerdijk en de Akerdijk op zaterdagmiddag 5 april 2025 het geleverde werk in aanwezigheid van de wethouder presenteren. Daarmee is de toezegging van de wethouder aan de gemeenteraad en de bewoners uitgevoerd.

7.3 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

De aanleg van de fietsstraat in Rijsenhout is begin januari 2025 gestart en wordt dit voorjaar afgerond. Eind 2024 is bij drie keerlussen in het midden (waar niet wordt gereden) het asfalt verwijderd en worden deze middeneilanden in het voorjaar van 2025 vergroend met planten, gras en enkele bomen. Tevens worden in het voorjaar van 2025 nog diverse extra rustpunten langs de ringvaart aangelegd in de vorm van banken en picknicktafels.

7.4 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) in voorbereiding:

Hoofddorp	Doorgang J.C. Beetslaan naar Starnmeerstraat	In voorbereiding
Nieuw-Vennep	Instellen parkeerverbod en snelheidsremmende maatregelen	Uitgevoerd
Lijnden	Nieuwekerkerstraat 30 km zone	In voorbereiding i.c.m. herinrichting Hoofdweg West in Lijnden

Voor een nieuwe reeks knelpunten wordt op dit moment een oplossing uitgewerkt. Deze knelpunten komen eveneens in aanmerking voor een bijdrage vanuit VRA.

Deltaweg Hoofddorp

Naar aanleiding van klachten bleek dat autoverkeer op de Deltaweg ter hoogte van de scholen de halterende bus via de parallel gelegen ventweg met hoge snelheid inhaalt. Uit oogpunt van verkeersveiligheid hebben we daarom op de ventweg twee verhoogde drempels aangelegd om de snelheid eruit te halen.

Werf, Blauwe Beugelstraat en Schrevelsgerecht in Rijsenhout

Naar aanleiding van klachten bleek dat de verhoogde punaise (snelheidsremmer) pal naast twee mindervaliden plaatsen lag, wat het in- en uitstappen voor mindervaliden bemoeilijkte. Daarom hebben we deze punaise verplaatst naar het kruispunt Blauwe Beugelstraat-Schrevelsgerecht waar deze, net als op andere kruispunten, hoort te liggen.

Jonkheer van de Pollstraat Nieuw-Vennep

Naar aanleiding van klachten over parkeeroverlast en hard rijden in de Jonkheer van de Pollstraat in Nieuw-Vennep hebben we een parkeerverbod ingesteld. Daarnaast hebben we een snelheidsremmend kruispuntplateau aangelegd. Er werd veel op de rijbaan geparkeerd waardoor de doorgang werd belemmerd voor al het verkeer, inclusief de hulpdiensten.

7.5 Onderzoek infrastructuur/openbare ruimte winkelcentrum Floriande



Achtergrond

Het winkelgebied Floriande kent naast winkels, woningen en horeca, diverse maatschappelijke voorzieningen (scholen, kinderopvang, gezondheidscentra, et cetera). 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 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 bevoorradersroutes versus de schoolroutes, bevoorradersroutes versus leefbaarheid, autoparkeren (invalide parkeerplaatsen), fietsparkeren en overlast van bezorhoreca.

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. Op

dit moment wordt er een tekening gemaakt met de voorgenomen wijzigingen. Vervolgens zal een verkeersbesluit voorbereid worden, daarna volgt de uitvoering.

7.6 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.

Op basis van 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.

Nieuws

Voor de markeringen op het fietspad is inmiddels een ontwerp gemaakt. In het voorjaar van 2025 zullen deze markeringen worden aangebracht.

7.7 Kruispunten Nieuwe Molenaarslaan



Achtergrond

Een politieonderzoek gaf aan dat de drie kruispunten aan de Nieuwe Molenaarslaan verwarrend en daardoor onveilig zijn. Dat bleek 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. Er is een ontwerp gemaakt en ter uitvoering aangeboden. Op de bewonersbrief hebben veel bewoners gereageerd dat zij zich zorgen maken over de geplande veranderingen aan de kruispunten op de Nieuwe Molenaarslaan. We hebben de uitvoering van de werkzaamheden daarom opgeschort. We hebben op 13 november 2024 een informatiebijeenkomst gehouden. Het beoogde plan met de bijhorende verkeersbesluit is nu van tafel.

Nieuws

De bijeenkomst heeft geresulteerd in het oprichten van een klankbordgroep, bestaande uit drie omwonenden, twee leden van de wijkraad en drie medewerkers van de gemeente. Na de opbrengst van de bijeenkomst en het reactieformulier wordt uiteindelijk gewerkt aan twee alternatieven. Hoewel er een beeld is van het aantal

overstekende fietsers en voetgangers willen we dit ook bevestigd hebben door daadwerkelijke tellingen. Om zo de keuzes van de alternatieven goed te kunnen onderbouwen. Deze tellingen vinden in maart/april 2025 plaats. Dit betekent dat de planning voor de informatieavond voor inwoners opschuift en daarmee hoogstwaarschijnlijk ook de uitvoering van het project. Dit zou dan na de zomer van 2025 worden.

8 Parkeren

8.1 Parkeerschijfzones (blauwe zones)

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.

Eind 2024 is de toegezegde enquête uitgezet. Verwachting is dat in maart 2025 bekend wordt wat de meerderheid wil.

8.2 Parkeeroverlast Badhoevedorp



Achtergrond

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

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.

Nieuws

Op 22 januari en 5 februari 2025 hebben we twee informatieavonden voor de bewoners en ondernemers in het parkeerdrukonderzoeksgebied gehouden. Een aantal aanwezigen hebben gepleit voor een gesprek met Amsterdam om met hen te bespreken of zij maatregelen kunnen treffen om de overloop van Amsterdam-Sloten en Amsterdam-Osdorp tegen te gaan. Deze gesprekken staan gepland voor maart/april 2025.

8.3 Parkeren Hoofddorp-Centrum



Achtergrond

In het kader van de ontwikkeling van Stadscentrum Hoofddorp is op 1 februari 2024 een Raadsbesluit genomen m.b.t. een integrale parkeeraanpak voor het centrum voor auto en fiets. Dit besluit kent een viertal hoofdpunten:

- Uitbreiding van het betaald parkerengebied waarbij een deel van de bestaande blauwe zone wordt omgevormd tot betaald parkeren. In het gehele gebied gaat het A-tarief gelden en het betaald parkeren zal gelden tot 21.00 uur.
- De ontwikkeling van een parkeergarage met 500 à 550 openbare parkeerplaatsen onder het te bouwen Centrumzicht/Parkzicht complex (Burg. Van Willigenlaan).
- Een nieuw Parkeer Route Informatie (PRIS) systeem waarop de parkeergarages worden aangesloten.
- Een nieuwe fietsenstalling in het Voorzetgebouw en vooruitlopend daarop een tijdelijke voorziening en extra rekken op het Burg. Van Stamplein.

Nieuws

Op alle vier onderdelen worden nu concrete voorbereidingen getroffen. Voor de uitbreiding van het betaald parkeren wordt het Plan van Aanpak uitgewerkt voor de inkoop/installatie van parkeerautomaten, de vergunninguitgifte, communicatie en parkeertellingen.

Voor de parkeergarage wordt nu een onderzoek naar de inpassing en de exploitatieopzet uitgevoerd. Voor het PRIS worden de komende tijd oriënterende gesprekken gevoerd met de eigenaars/exploitanten van de parkeergarages.

Fietsenstalling zie 2.4.

9 Smart Mobility en duurzame mobiliteit

9.1 Fiets voorrang bij de verkeerslichten

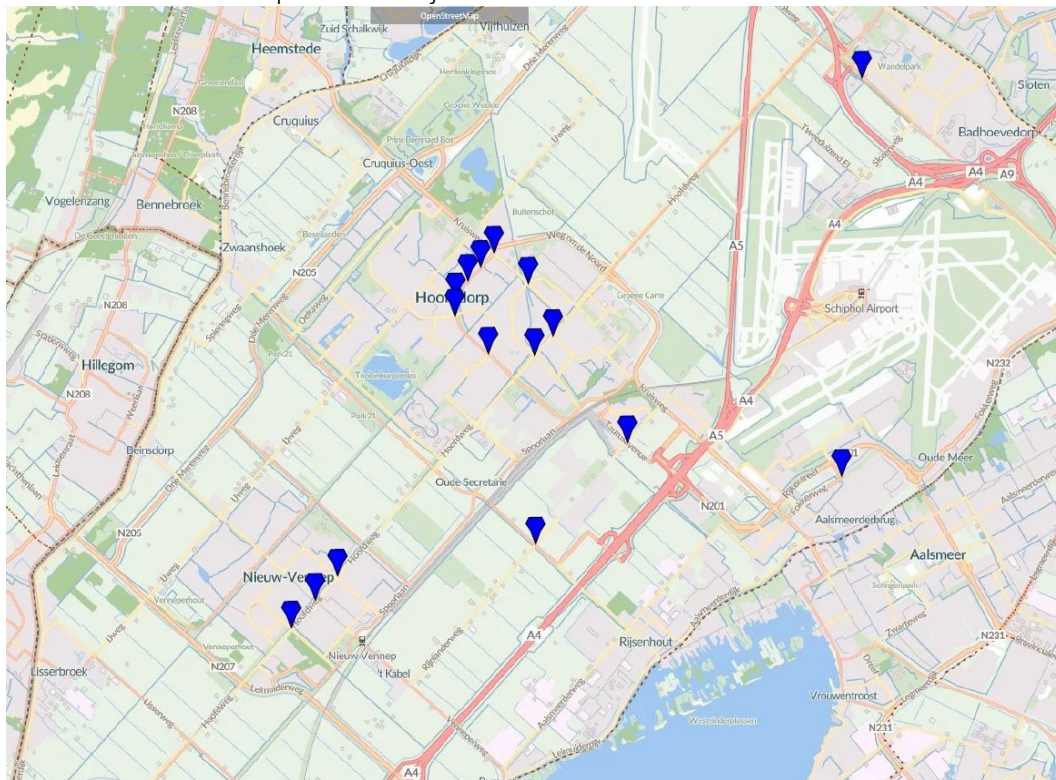


Achtergrond

We zijn gestart met een pilot met de Schwung-app om fietsers beter te faciliteren bij verkeerslichten. Op 17 januari 2024 is door de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer het startschot hiervoor gegeven.

Nieuws

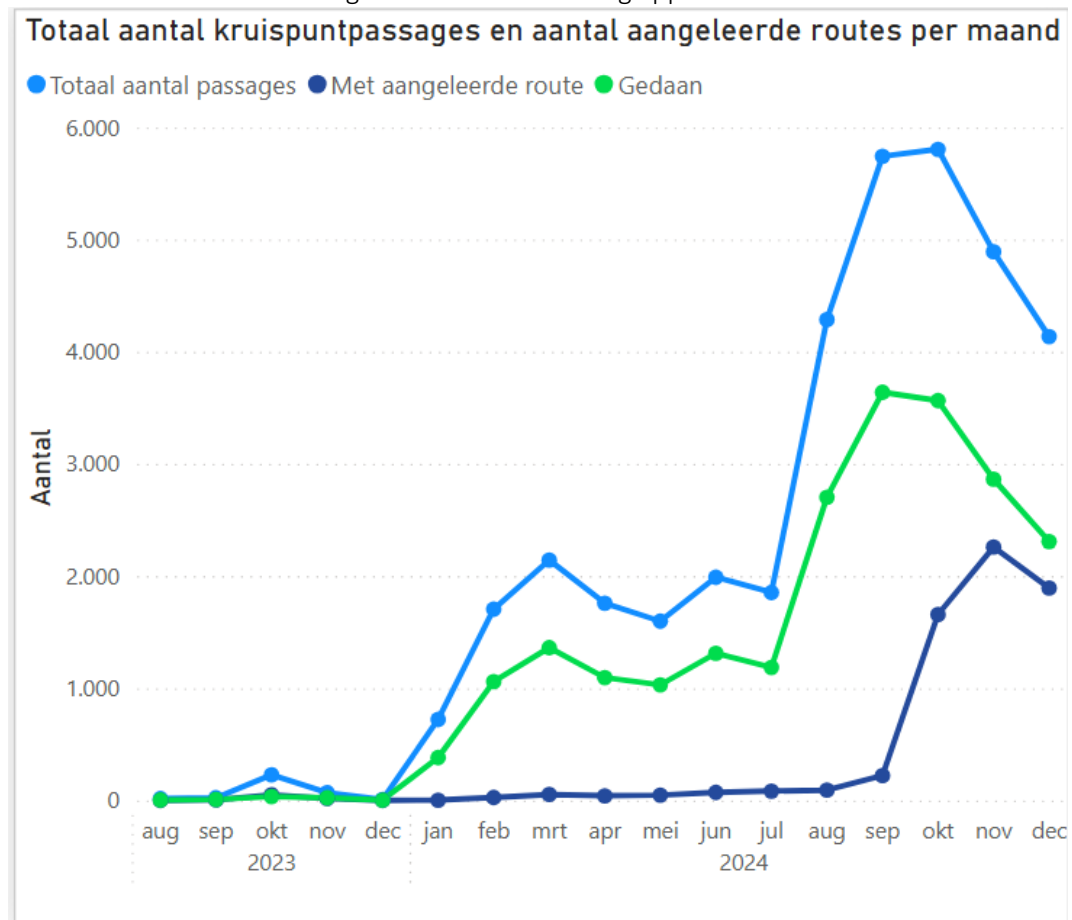
De Schwung app werkt op zestien kruispunten in Haarlemmermeer. Op onderstaande kaart ziet u welke kruispunten dat zijn.



Figuur 2 De kruispunten in Haarlemmermeer waar de Schwung app werkt.

Oorspronkelijk was het plan de proef die tot half januari 2025 te laten duren. We hebben de periode verlengd tot 1 juli 2025. Tijdens de eerste maanden van de proef kon niet volledig gebruik gemaakt worden van de app vanwege een aantal procedurele zaken die nog opgelost moesten worden. Nadat dit was opgelost zijn we actief gaan promoten bij de verkeerslichten waar Schwung werkt. We hebben daarvoor informatiebordjes geplaatst. Daarna zagen we een grote toename in aanvragen voor groen licht via de Schwung-app. Omdat we in het voorjaar van 2024 de Schwung-app niet volledig hebben kunnen gebruiken gaan we de voorjaarsperiode dit jaar alsnog toevoegen aan de proef met de Schwung-app. Zo ontstaat er een volledig beeld van één jaar.

Onderstaande tabel laat het gebruik van de Schwung app zien.



Figuur 3 Gebruik Schwung app

De grafiek laat zien dat het gebruik flink is toegenomen met een piek in de zomer en een dip in de winter. Dit laatste is in lijn met de 'normale' situatie qua fietsgebruik gedurende het jaar. De Schwung app leert de dagelijkse fietsroutes die een gebruiker aflegt en weet daardoor bij welke richting van het kruispunt de fietser wil oversteken. De app staat in verbinding met de verkeerslichten op het kruispunt dat benadert wordt en vraagt groen aan. Door het aanleren van de routes van de gebruikers wordt het groen aanvragen nog effectiever. De lijn 'gedaan' geeft aan hoe vaak er eerder groen is afgegeven voor de fietser dan zonder de app. Dit loopt niet één-op-één met het gebruik. Het is uiteraard niet altijd mogelijk direct groen te verlenen aan de naderende fietser.

9.2 Zero emissie zone Schiphol



Achtergrond

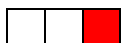
Wij hebben met Schiphol de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend. Wij ondersteunen Schiphol bij het onderzoek naar de mogelijkheden van een Zero Emissie Zone (ZE-zone). In een ZE-zone mogen alleen nog bestelauto's en vrachtwagens komen die geen schadelijke emissies uitstoten. Op het personenverkeer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

Schiphol heeft aangekondigd vanaf 1 januari 2026 zero emissie zones in te voeren voor 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 richting de ZE-zone. De legesverordening is aangepast en het verkeersbesluit zal in het tweede kwartaal van 2025 ter inzage worden gelegd. De ZE-zone is als maatregel opgenomen in het Decentraal Uitvoeringsplan Schone Lucht Akkoord van februari 2025.

9.3 Deelscooters in Haarlemmermeer



Achtergrond

Gedurende 2022 waren er in Haarlemmermeer twee aanbieders met elektrische deelscooters: GO Sharing en Felyx. Doordat beide aanbieders een andere aanpak hadden, konden wij twee verschillende verdienmodellen vergelijken: één met een free floating servicegebied in heel Hoofddorp (GO Sharing) en een model waarbij de scooters in geselecteerde zones ('eilanden') worden geparkeerd (Felyx). In december 2022 heeft GO Sharing vanwege herprioritering van haar activiteiten het aanbod in onze gemeente beëindigd.

Nieuws

Felyx heeft per 1 februari 2025 haar vertrek aangekondigd uit onze gemeente. Zij hebben de gemeenten waar zij actief zijn geëvalueerd. Hierbij zijn zij tot de conclusie gekomen dat, met de veranderende marktomstandigheden, langer actief blijven in Haarlemmermeer niet rendabel voor hen is.

We willen graag regionaal samenwerken en zijn daarom in afwachting van de regionale aanpak deelmobiliteit van de VRA.

9.4 Laadinfrastructuur



Achtergrond

Het beleid om laadpalen te plaatsen op basis van verzoeken van bewoners (vraag gestuurd) werd vervangen door het zogenoemde data-gestuurd uitbreiden van de laadinfrastructuur. Deze keuze vloeit voort uit de 'Evaluatie Uitvoeringsstrategie laadinfrastructuur (voor elektrisch vervoer)' (2018.0043954). Het nieuwe proces betekent

dat door monitoring van het gebruik van bestaande laadpalen kan worden bepaald in welke gebieden uitbreiding gewenst is.

Verder heeft het college besloten om de Verlengde Private Aansluitingen (VPA's) toe te staan. Daarmee krijgen bewoners met een openbare parkeerplaats voor de deur de mogelijkheid om met kabelmatten een oplaadpunt toegankelijk te maken over een openbaar trottoir (2022.0001500). De daartoe benodigde wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is aangenomen door de raad op 18 januari 2024.

MRA-Elektrisch



Achtergrond

Binnen het project MRA-Elektrisch werken overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht samen om elektrisch vervoer te stimuleren en een netwerk van publieke oplaadpunten te realiseren. Deze organisatie sluit namens de overheden concessies af voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte en beheert de contracten. Inmiddels is het aandachtsgebied van de MRA-e ook uitgebreid naar snelladers. De gemeente Haarlemmermeer participeert in de gezamenlijke aanbesteding van de concessie voor snelladers. Eind 2023 heeft de MRA-e een concessie verleend aan Shell Recharge, TotalEnergies en NXT 50five voor het plaatsen, beheren en exploiteren van snelladers.

Nieuws

Publieke snelladers worden geplaatst op corridor locaties (bijvoorbeeld langs drukke autowegen) en kort parkeren locaties (bijvoorbeeld bij een winkelcentrum of grotere sportcomplexen). Inmiddels zijn de verkeersbesluiten van de eerste vier snelladers genomen. De onderstaande locaties zitten in het realisatieproces:

- Pontplein, Spaarndam;
- Arnolduspark, Hoofddorp;
- Sportcomplex Koning Willem-Alexander, Hoofddorp;
- P+R Getsewoud Zuid, Nieuw-Vennep.

Laadpalen



Achtergrond

In 2022 hebben we de omslag gemaakt van vraag gestuurd laadpalen plaatsen naar data gestuurd laadpalen plaatsen. Daardoor wordt de locatiekeuze (en de prioriteiten daarbij) beter geobjectiveerd en in principe wordt daardoor het laadnetwerk efficiënter benut. We hebben het gehele proces rondom het plaatsen van nieuwe laadpalen opnieuw gestroomlijnd. Daardoor zijn we in staat een achterstand weg te werken. Ook door verkeersbesluiten te bundelen (in plaats van een apart verkeersbesluit voor iedere laadpaal) versnellen we het proces aanzienlijk.

Nieuws

De uitbreiding van het laadnetwerk gaat gestaag, maar de vraag naar laadpalen wordt steeds groter. Om het proces van de plaatsing van laadpalen te versnellen en om aan de

toekomstige vraag te voldoen, gaan wij in 2025 meedoen aan de pilot 'laadkaarten' van de MRA-E. Dit traject wordt begeleid door EVTools. Voor de gemeente wordt naar aanleiding van de prognose van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) een laadkaart opgesteld tot 2028. In deze kaart worden locaties aangewezen waar in de toekomst laadpalen geplaatst kunnen worden.

Op dit moment kijken we naar het huidige verbruik van een individuele laadpaal om nieuwe locaties uit te zoeken. Doordat EVTools gebruikt maakt van verschillende databronnen kunnen ze de vraag naar laadpalen in een wijk voor de toekomst goed voorspellen. Hierdoor krijgen we een goed beeld van de benodigde laadpalen tot 2028 en kunnen de nieuwe locaties proactief worden uitgekozen. Bij een drukbezette laadpaal kan er dan snel bijgeplaatst worden. Het data gestuurd plaatsen van laadpalen blijft dus bestaan.

De laadkaart wordt afgestemd met onze inwoners. Zij krijgen voordat er een verkeersbesluit wordt genomen de mogelijkheid om mee te denken over de laadpalen en de locaties.

Laden vanuit lichtmasten



Achtergrond

De behoefte aan laadinfrastructuur neemt toe. De vraag is echter hoeveel laadpalen met bijbehorende borden een straat kan hebben. Om verrommeling tegen te gaan onderzoeken we de mogelijkheid om de laadpalen te integreren in de masten van de openbare verlichting. We beginnen met een pilot in de Sleutelbloemstraat in Badhoevedorp.

In 2024 is er een bewonersbijeenkomst georganiseerd voor de bewoners van de Sleutelbloemstraat in Badhoevedorp. De bewoners vonden het een goed idee, maar vonden zes masten met in totaal twaalf laadpunten wat veel, daarom is in overleg besloten om per parkeerterreintje één lichtmast van laadpunten te voorzien, dus drie masten met in totaal zes laadpunten. Daarnaast komt er een reguliere laadpaal met twee laadpunten. Voor de laadpunten wordt geen verkeersbesluit genomen zodat iedereen hier kan parkeren.

Nieuws

De drie lichtmasten zijn vervangen door lichtmasten waar een laadpunt op geïnstalleerd kan worden. De verwachting is dat de laadpunten in het voorjaar van 2025 gebruikt kunnen worden. Elk kwartaal evalueren we het gebruik.

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

- Fietsservice Punt Schiphol (10-2024)
- Doorfietsroute G200 (10-2023)
- Schelpenpad Floriande (10-2022)

Hoofdstuk Regionale mobiliteit

- Nieuws uit de Vervoerregio Amsterdam (10-2024)
- Deelregionale agenda mobiliteit Amstelland-Meerlanden (10-2024)
- 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

- Verbinding N208 met de A44 (Tweede oeververbinding) (10-2024)
- Parallele Helsinkilaan (10-2024)
- Kruiswegcorridor doorfietsroute en busoptimalisatie (HOV-Schipholring) (06-2024)
- Sloterbrug (6-2024)
- Weg om de Zuid (2-2024)
- Ontsluiting Tudorpark (6-2023)
- Vennepersstraat (6-2023)
- Bussluis Henri Didonweg (10-2022)
- Afwaarden N520 (2-2023)

Hoofdstuk Openbaar vervoer

- HOV Westtangent / vervangen Oude Haagsebrug (10-2024)
- HOV Noordwijk – Schiphol deel Lisserbroek (10-2024)
- Veerpont Rijsenhout – Aalsmeer (10-2024)
- NS Jaarverslag 2023 (10-2024)
- Motie Bikker (10-2024)
- Werkzaamheden Hogesnelheidslijn-zuid (10-2024)
- 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

- Meldpunt onveilige verkeerssituaties (10-2024)
- Motie veilig en flexibel bewegen door de kernen (10-2024)
- 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)

Hoofdstuk Parkeren

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

Hoofdstuk Smart mobility en Duurzame mobiliteit

- Evaluatie pilot deelauto's (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