



Raadsvoorstel 2011.0048267

Onderwerp Deltaplan Bereikbaarheid; vrijheid van bewegen

Portefeuillehouder drs. M.J. Bezuijen
Steller drs. C. Verbeek
Collegevergadering 20 december 2011
Raadsvergadering

1. Samenvatting

Wat willen we bereiken?

Het *Deltaplan Bereikbaarheid; vrijheid van bewegen* geeft de aanzet voor de realisatie van een duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem. Daarbij hebben we de volgende doelen voor ogen: goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, verbeteren van de verkeersstructuur en goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het *Deltaplan Bereikbaarheid; vrijheid van bewegen* (ook 'Deltaplan') en het *Uitvoeringsprogramma 2012 Deltaplan Bereikbaarheid* (ook 'Uitvoeringsprogramma') zijn als bijlage toegevoegd.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het *Deltaplan Bereikbaarheid* is gebaseerd op eerder door het college vastgestelde acht kernpunten (B&W nota nr. 2011.0004948). In het Deltaplan zijn dwarsverbanden gelegd met diverse verkeerswegenstudies en de (in de maak zijnde) ontwerp structuurvisies. Met het vaststellen van het Deltaplan wordt ook de nieuwe wegcategorysering vastgesteld, dat integraal onderdeel uitmaakt van het Deltaplan.

Participatie is een belangrijke pijler voor het *Deltaplan Bereikbaarheid*. Inwoners en ondernemers van Haarlemmermeer hebben meegedacht over het prioriteren en het oplossen van knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer. Deze informatie is gebruikt bij het opstellen van het plan. Na vaststelling van het concept Deltaplan Bereikbaarheid (B&W nota nr. 2011.0035505) hebben inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden gelegenheid gehad te reageren. Het Deltaplan en het Uitvoeringsprogramma zijn op onderdelen aangepast naar aanleiding van de ingekomen reacties. Een samenvatting van deze reacties en onze beantwoording daarop is opgenomen in de *Notitie beantwoording ingekomen reacties concept Deltaplan Bereikbaarheid*, die als bijlage bij dit raadsvoorstel is gevoegd.

Wat mag het kosten?

De totstandkoming van het *Deltaplan Bereikbaarheid* is bekostigd uit het Programma 8; Mobiliteit. Het *Uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid* geeft inzicht in de voorgestelde maatregelen en/of benodigde onderzoeken. Hierbij is zowel het Programma 8 als het Programma 11; Kwaliteit fysieke omgeving, betrokken. Op zorgvuldige wijze zijn prioriteiten in te nemen maatregelen en/of uit te voeren onderzoeken voorgesteld.

Wij geven op hoofdlijnen inzicht in de middelen die nodig zijn om de voorgestelde maatregelen uit het Deltaplan uit te voeren. Ook zijn de mogelijkheden voor subsidies benoemd. De aannames die daarbij zijn gehanteerd staan in het Uitvoeringsprogramma.

De uitvoering van alle projecten met hoge prioriteit tot en met 2015 vraagt in totaal € 31,5 miljoen (voorlopige raming) aan extra gemeentelijke (investerings)middelen. De overige benodigde middelen voor deze investeringen worden gedekt door bestaande of toekomstige grondexploitaties, worden volledig door externe partijen gefinancierd of hebben betrekking op bestaande budgetten. Naast de gemeentelijke dekkingsmiddelen (primair voor de eerste fase) zijn ook andere financieringsbronnen noodzakelijk; toekomstige opbrengsten uit ontwikkelingen en externe bronnen (zoals subsidies en rijksbijdragen). Deze zullen, conform de nota strategisch grondbeleid, worden opgenomen in de reserve Ruimtelijke Investerings Haarlemmermeer (RIH).

De extra in te zetten gemeentelijke (investerings)middelen tot en met 2015 brengen jaarlijkse rentelasten met zich mee. Wij stellen voor om de behoefte aan extra gemeentelijke (investerings)middelen volledig te dekken uit de RIH. Bij de begroting 2011 is er een bedrag gestort van € 10,2 miljoen in de algemene reserve RIH, waarvan wij 2/3 wensen te besteden voor infrastructurele investeringen in het kader van het Deltaplan Bereikbaarheid. Dit komt neer op een bedrag van € 6,8 miljoen.

In het Raadsvoorstel 2011.0045281 "Afsluiten VINEX-resultaat" hebben wij het voorstel gedaan om van het VINEX-resultaat ad € 30,3 miljoen een bedrag van € 20,2 miljoen te bestemmen voor infrastructuur (=2/3 gedeelte).

Met de effectuering van deze besluiten is er binnen de reserve RIH een bedrag van € 27,0 miljoen (= 20,2 + 6,8 miljoen) beschikbaar voor infrastructurele investeringen. De ontbrekende dekking van € 4,5 miljoen, dit is het verschil tussen de noodzakelijke € 31,5 miljoen en de beschikbare € 27,0 miljoen, verwachten wij in de toekomstige jaren te kunnen vrijmaken. Van de extra gemeentelijke (investerings)middelen ad € 31,5 miljoen tot en met 2015, is de verwachting dat een bedrag van circa € 12 miljoen daadwerkelijk in die periode tot besteding zal komen.

Voor de investeringen die in 2012 uitgevoerd gaan worden vragen wij op grond van artikel 2a lid 5 van de Financiële verordening Gemeente Haarlemmermeer 2009 beschikbaarstelling van de benodigde kredieten. Voor investeringen, die een doorloop kennen over meerdere jaren worden separate investeringskredieten aangevraagd door middel van raadsvoorstellen.

Voor de volgende investeringsprojecten wordt door middel van dit raadsvoorstel voorgesteld de benodigde kredieten beschikbaar te stellen:

- Bereikbaarheid Haarlemmermeer Midden, beperking verkeersoverlast Zwaanshoek;
- Blackspot: Verkeersveiligheid rotonde Liesbos / Leenderbos;
- Verkeersveiligheid oversteek Westerdreef - Hugo de Vriesstraat;
- Duurzaam veilige inrichting Sloterweg midden;
- Duurzaam veilige inrichting Vijfhuizerweg;
- Bereikbaarheid Haarlemmermeer Midden, korte termijn aanpassing kruising;
- Rijnlanderweg-Bennebroekerweg;
- Algemeen Haarlemmermeer: Vrachtrouwing en bebodingsplan;

- Parkeerproblematiek eilanden Floriande, extra parkeervakken aangeven;
- Blackspot: Kruisweg, tussen Van Heuven Goedhartlaan en Planetenlaan;
- Fietsveiligheid oversteek Athenelaan - Lucas Bolsstraat en rotonde Lucas Bolsstraat;
- Fietsveiligheid oversteek Operaweg naar Estafette bij Zuidtangenthalte;
- Fietsveiligheid oversteek Getsewoudweg naar Jeugdland;
- HOV Hoofddorp Zuidrand; uitvoeren verkenningenstudie spitsbus opwaarderen tot HOV Bennebroekerweg richting station;
- Realisatie HOV door Hoofddorp centrum. "Hoofddorp Centrum / Noordlijn";
- Fietsveiligheid kruising Hoofdweg-west en Schipholweg;
- Verkeersveiligheid Lisserbrug, Lisserbroekerweg en Lisserweg;
- Realisatie schoolzones (€ 450.000 in 2012);
- HOV Heemstede - Hoofddorp Centrum - Schiphol. Trajectdeel ten westen Spaarneziekenhuis;
- Inventarisatie bewegwijzering, realisatie logische routes en toevoegen wijkbewegwijzering;
- HOV Floriande realisatie haltes Waddenweg, Deltaweg en Huis van de Sport;
- Algemeen Haarlemmermeer: parkeeronderzoek.

Het totaalbedrag aan gemeentelijke investeringen voor 2012 bedraagt € 3.960.000. Alle investeringen zullen worden gedekt uit de algemene reserve RIH. Aangezien het veelal meerjarige projecten betreft, is de verwachting dat niet het volledige bedrag van de investeringen direct in 2012 tot besteding zal komen.

In de berekeningen is uitgegaan van de meest reële inschattingen van de kosten, maar ook van de te verwachten bijdragen of reeds toegezegde bijdragen van derden. Bij onze ramingen hebben wij gebruik gemaakt van onze ervaringen uit het verleden en de huidige marktsituatie. Door middel van een (geactualiseerd) Investeringsplan en/of separate raadsvoorstellen zal de raad gevraagd worden om investeringskredieten beschikbaar te stellen voor projecten die na 2012 van start gaan.

Wij zullen het Uitvoeringsprogramma jaarlijks actualiseren, in samenhang met actualisatie van het investeringsplan, de gebiedsprogramma's, beheer- en onderhoudsprogramma's en de voortgang van relevante projecten. Bij de jaarlijkse actualisatie van het Uitvoeringsprogramma geeft het college de actuele stand van zaken weer over de planning, prioriteiten en financiën.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De gemeenteraad stelt de kaders vast voor het mobiliteitsbeleid, daartoe wordt het *Deltaplan Bereikbaarheid* met voorliggend raadsvoorstel ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. De portefeuillehouder verkeer en vervoer is verantwoordelijk voor de uitvoering van het beleid zoals vastgelegd in het Deltaplan en voor de voortgang van het Uitvoeringsprogramma.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Het informeren van de raad vindt plaats via de jaarlijkse bestuurlijke voortgangsrapportage Deltaplan Bereikbaarheid. Voor individuele investeringsprojecten kan een afzonderlijk besluitvormingstraject nodig zijn. Deze bestuurlijke besluitvormingsstukken worden voorgelegd ter bespreking met de raad of kunnen - indien kaderstellend - ter besluitvorming worden voorgelegd aan de raad.

2. Voorstel

Op grond van het voorgaande hebben wij, onder voorbehoud van het vaststellen van het *Deltaplan Bereikbaarheid* door de raad, besloten om:

1. in te stemmen met de beantwoording van de reacties op het concept Deltaplan Bereikbaarheid zoals opgenomen in de *Notitie beantwoording ingekomen reacties concept Deltaplan Bereikbaarheid*;
2. het *Uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid 2012* vast te stellen.

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten de raad voor te stellen om:

1. het *Deltaplan Bereikbaarheid; vrijheid van bewegen* vast te stellen;
2. de investeringen van het *Deltaplan Bereikbaarheid* volledig te dekken uit de reserve Ruimtelijke Investerings Haarlemmermeer (RIH), waarbij in de komende jaren aandacht zal worden besteed aan de benodigde aanvulling van deze reserve;
3. de investeringskredieten 2012, welke gedekt worden uit de algemene reserve RIH, met een totaal bedrag van € 3.960.000 beschikbaar te stellen;
4. hiertoe de 5e kredietverstrekking voor het jaar 2012 vast te stellen.

3. Uitwerking

Ingekomen reacties op conceptplan

Op het concept *Deltaplan Bereikbaarheid* zijn dertig reacties ingekomen. Deze reacties zijn samengevat en beantwoord (zie de bijlage notitie *Beantwoording ingekomen reacties concept Deltaplan Bereikbaarheid*). In diverse gevallen leidt dit tot aanpassing van het beleidsdeel of het uitvoeringsprogramma. Het betreft aanpassingen als; aanvullingen op kaartbeelden, verduidelijking of aanvulling van teksten in het beleidsdeel, aanvulling of aanpassing van het uitvoeringsprogramma. Daarnaast behelzen de reacties verzoeken tot samenwerking (overheden, instanties) of tot het voortzetten of starten van participatie (bewonersgroepen) voor individuele projecten. In de notitie *Beantwoording ingekomen reacties concept Deltaplan Bereikbaarheid* is onze beantwoording opgenomen en staat welke reacties tot aanpassingen hebben geleid. Ook de inbreng van de raad heeft geleid tot aanpassing van het plan, zo is ondermeer het beleid voor voetgangers opgesteld en toegevoegd.

Inleiding

In het *Deltaplan Bereikbaarheid* leggen wij ons beleid vast voor verkeer en vervoer. Ons beleid moet leiden tot realisatie van een duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem. Met een toekomstvast mobiliteitssysteem bereiken we de volgende doelen: goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, verbeteren van de verkeersstructuur en goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Het *Deltaplan Bereikbaarheid* heeft meerdere functies;

- het is een kaderstellend beleidsdocument voor verkeer en vervoer dat tevens als toetsingskader dient voor ontwikkelingen en projecten die in Haarlemmermeer plaatsvinden;
- het omvat een concreet uitvoeringsprogramma met te realiseren (of reserveren) toekomstige infrastructuur, uit te voeren onderzoeken en te nemen maatregelen;
- het biedt een kader voor overleg met overheden en andere relevante partijen;

- het geeft duidelijkheid aan bewoners en belanghebbenden over het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid.

Het *Deltaplan Bereikbaarheid; vrijheid van bewegen* bevat achtereenvolgens een visie, analyse, beleid voor de thema's auto, openbaar vervoer, fiets, verkeersveiligheid en parkeren om te besluiten met de context en de financiën. Het *Uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid* bevat de projecten en maatregelen per thema en een uitwerking van de financiën. Bijlagen bij het Deltaplan zijn het document *Participatie Deltaplan Bereikbaarheid* (met de samenvatting van de participatieresultaten) en het document *Parkeernormen Haarlemmermeer*.

Een belangrijke notie is dat het gebruik van vervoersmodaliteiten en het beslag op de openbare ruimte kosten met zich meebrengt die (deels) door gebruikers moeten worden gefinancierd.

Visie Deltaplan Bereikbaarheid

Onze visie voor het Deltaplan is samengevat in acht kernpunten:

- Ruimte voor mobiliteit is mogelijk in Haarlemmermeer.
- Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst.
- Bestaande knelpunten in het netwerk opgelost.
- Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven.
- Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies. Elk knooppunt z'n eigen kleur.
- Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen.
- Veilig en vrij bewegen: de verantwoordelijkheid van elke verkeersdeelnemer.
- Ruimte voor innovatie voor het nieuwe bewegen.

Deze kernpunten staan aan de basis van het Deltaplan.

Analyse Deltaplan Bereikbaarheid

Wij hebben geanalyseerd wat de kenmerken van mobiliteit in Haarlemmermeer zijn en welke ontwikkelingen te verwachten zijn. Daarbij is zowel naar de ruimtelijk-economische kant als naar de sociale kant gekeken. Een aantal zaken valt op:

- De gunstige ligging in de Randstad is nog steeds een belangrijk vestigingsmotief voor bedrijven en nieuwe inwoners. Deze meerwaarde van de ligging is gebaat bij 'goede' bereikbaarheid.
- Haarlemmermeer trekt met haar werkgelegenheid forensen uit de (wijde) regio, wat de automobilititeit in de gemeente sterk doet toenemen. Dit vergt creatieve oplossingen voor ons mobiliteitsbeleid en dat van de regio.
- Het autobezit in Haarlemmermeer is groot in vergelijking met Nederland, dit om uiteenlopende redenen. De diversiteit aan mobiliteitsbehoeftes, -patronen en – mogelijkheden is groot.
- Beperkte mobiliteitsmogelijkheden zijn vooral problematisch voor de kleine groep meer kwetsbare inwoners in onze gemeente. Daarvoor is bijzondere aandacht nodig.
- Welvarende gezinnen kiezen steeds vaker 'strategisch' een woonlocatie om hun regionale verplaatsingspatroon en de combinatie van zorg- en werktaken mogelijk te maken. Deze groep is oververtegenwoordigd in onze meest recente wijken.
- Mobiliteitsbehoeften leiden soms tot tegenstrijdige ruimteclaims in de openbare ruimte (zowel meer speelruimte, als parkeerruimte als groen). Overmaat en/of flexibiliteit in het ontwerp van wijken is van belang om toekomstige ruimteclaims te kunnen opvangen.

- De huidige infrastructurele problemen in diverse historische keren hangen vaak samen met de ontstaansgeschiedenis van de gemeente als polder. De oude infrastructuur is niet berekend op de huidige verkeersdrukke, iets wat in de *Structuurvisie Haarlemmermeer* ook al onderkend is. Structurele aanpassingen zijn nodig om deze verkeersoverlast in te perken.

Bij het opstellen van ons beleid is rekening gehouden met deze constatering. Als inbreng voor het beleid is ook gebruik gemaakt van informatie over knelpunten en oplossingen over verkeer en vervoer zoals aangedragen tijdens de participatie. Zie hiervoor de participatiebladen in de verschillende hoofdstukken van het plan en het document *Participatie Deltaplan Bereikbaarheid*.

Onze beleidsuitgangspunten zijn per thema samen te vatten. Hierbij maken wij de volgende onderverdeling: beleid voor de auto, beleid voor het openbaar vervoer, beleid voor de fiets, verkeersveiligheidsbeleid en parkeerbeleid.

Deltaplan Bereikbaarheid: beleid auto

De beleidsuitgangspunten voor de auto en het wegennetwerk zijn:

- ruimte voor automobiliteit
- netwerk aan infrastructuur voor de (vracht) auto uitbreiden en verbeteren
- bestaande knelpunten in het netwerk opgelost
- infrastructuur ingepast

Na een analyse van het autogebruik, het bestaande autonetwerk en de (in de participatie genoemde) knelpunten constateren wij dat er een aantal belangrijke aanpassingen in het autonetwerk noodzakelijk is. Deze zijn opgenomen in de kaart *Toekomstig autonetwerk*. We realiseren en reserveren deze nieuwe infrastructuur, samen met onze partners bij onder meer provincie en stadsregio. Deze infrastructuur dient op een zorgvuldige manier ingepast te worden. Uitbreiding van capaciteit bepalen we op basis van de fasering van de ontwikkeling van de woon- en werklocaties. Autoverkeer leiden we over juiste en geschikte routes, waar mogelijk ontvlechten we doorgaand en bestemmingsverkeer. We zorgen dat bestaande knelpunten in het netwerk opgelost worden. De grootste knelpunten zijn er op de aansluitingen van de snelweg, die in de ochtendspits al vol staan met auto's. Ook op de kruisingen met de (provinciale) oost-westverbindingen doen zich problemen voor om de kernen te verlaten richting de snelweg. Een volledig congestievrije spits is niet het doel, wel willen we de piekmomenten afvlakken. Op het lokale netwerk willen we overlast door doorgaand verkeer voorkomen.

We willen het netwerk aan infrastructuur voor de auto zo inpassen dat lasten (barrièrewerking, aantasting leefomgevingskwaliteit) zo beperkt mogelijk zijn en de lusten (goede bereikbaarheid) toenemen. Daarnaast stimuleren we initiatieven voor het 'nieuwe werken'.

De ruimte in het verkeer- en vervoerssysteem beter benutten noemen we 'dynamisch verkeersmanagement'. Samen met andere wegbeheerders zorgen we dat de mogelijkheden hiervoor optimaal benut worden. Inzet van het 'Groene Golf team' van Rijkswaterstaat op kruispunten met congestie is hiervan een voorbeeld. Om te volgen of onze beleidsdoelstellingen gehaald worden monitoren wij de ontwikkeling in verkeerstromen, stellen wij (samen met de regio) verkeersprognoses op en volgen wij de mobiliteitskeuzes van onze inwoners en forensen.

Aan een aantal specifieke doelgroepen geven wij bijzondere aandacht. Voor het goederenvervoer stellen wij hoofdroutes voor het vrachtverkeer vast. Samen met de stadsregio en provincie zetten wij ons in om op dit kwaliteitsnet de doorstroming voor het vrachtverkeer te bevorderen. Voor het landbouwverkeer geldt dat wij het oude netwerk aan polderwegen zoveel mogelijk geschikt houden voor landbouwverkeer. Bij herinrichting wordt rekening gehouden met landbouwverkeer, zonder dat dit ten koste mag gaan van het karakteristieke profiel van de polderwegen.

Een aan het autobeleid gerelateerd onderwerp is het zogenaamde 'wegcategoriseringsplan', hierin staat welke functie een bepaalde weg heeft. Dit is bijvoorbeeld van belang voor het veilig inrichten van wegen. Wij hebben de wegcategorisering geactualiseerd. Dit maakt integraal onderdeel uit van het Deltaplan. In het Uitvoeringsprogramma gaan wij in op hoe en wanneer onze polderwegen en woongebieden duurzaam veilig ingericht worden. Dit combineren wij met bestaande en toekomstige onderhoudsprogramma's voor de vernieuwing van de openbare ruimte.

Een bijzondere weg, met bijzondere aandacht, is de Ringdijk. Wij hebben in het Deltaplan onze doelstellingen voor het Ringdijkbeleid opnieuw vastgesteld. Deze blijven gericht op het terugdringen van de intensiteit van het verkeer, het vergroten van de verkeersveiligheid en het handhaven van de maximumsnelheid. Daarnaast richten we ons op specifieke locaties op realisatie van alternatieve routes en op vrachtroutes met bijbehorende bewegwijzering. Dit om overlast door sluipe- en (vracht)verkeer te verminderen. In ons ruimtelijk beleid blijven wij zeer terughoudend met het faciliteren van (groei)ruimte voor aan de ringdijk ontsloten (bedrijfs)functies. Voor een evaluatie van het gevoerde Ringdijkbeleid en voor de uitvoering van korte termijn maatregelen op de Ringdijk verwijzen wij naar de nota *Evaluatie Ringdijkbeleid en uitvoeringsprogramma korte termijn* (B&W nota nr. 2011.0015486).

Deltaplan Bereikbaarheid: beleid openbaar vervoer

De beleidsuitgangspunten voor het openbaar vervoer zijn:

- openbaar vervoer met aantrekkingskracht
- ketenmobiliteit goed georganiseerd
- ruimte voor groei van reizigers in het openbaar vervoer
- een robuust en helder openbaar vervoer netwerk
- aantrekkelijk openbaar vervoer
- benut kennis van de gebruiker
- regionale en landelijk samenwerking

In onze analyse van het bestaande openbaar vervoernetwerk gaan wij onder meer in op de effectiviteit en efficiëntie van huidige buslijnen en op ontbrekende of juist concurrerende verbindingen. Er zijn nog volop kansen om het openbaar vervoernetwerk in regionaal verband verder te ontwikkelen. Het Haarlemmermeerse deel van het netwerk is daarmee een schakel in R-Net; een Randstedelijk netwerk van snelle en hoogfrequente trein-, tram-, metro- en buslijnen. De belangrijkste aanpassingen en reserveringen in het HOV-netwerk zijn opgenomen in de kaart *Toekomstig HOV*.

De Stadsregio en Provincie Noord-Holland voeren - in samenwerking met onder meer Haarlemmermeer - studies uit om te komen tot realisatie van het HOV-netwerk. Wij onderzoeken of het aantal Park en Ride locaties kan worden uitgebreid. Tegelijkertijd nemen wij in het kader van het parkeerbeleid repressieve maatregelen tegen overlast door (lang)parkeren bij HOV-haltes.

Wat betreft bijzondere openbaar vervoerproducten hebben wij ook een aantal doelstellingen. Voor Schiphol Sternet stellen wij dat de regionale functie niet moet concurreren met het HOV. Wat betreft het nachtnet is de 24-uurs openbaar vervoer bereikbaarheid van Schiphol van groot belang, met name voor de HOV-verbindingen van en naar Schiphol. In het weekend willen wij dat het mogelijk is en blijft om vanuit de grote kernen in de nacht met de bus of trein naar Leiden, Haarlem en Amsterdam te reizen.

De bekendheid van de Meertaxi willen wij vergroten. Omdat er flink bezuinigd wordt in het regulier openbaar vervoer verwachten wij dat het gebruik van het 'halte-haltevervoer' van de Meertaxi de komende jaren zal toenemen.

Bij de kwaliteit van de reisvoorzieningen hebben we een grote slag gemaakt door de vernieuwing en verbeterde toegankelijkheid van bushaltes en HOV-haltes.

Deltaplan Bereikbaarheid: beleid fiets

De beleidsuitgangspunten voor de fiets en het fietsnetwerk zijn:

- Korte afstand? Op de fiets!
- Veilig fietsen
- Aanleg van ontbrekende schakels in het netwerk
- Tandje erbij; kwaliteitsverbetering bestaande fietsnetwerk
- In fietsvoorzieningen voorzien

In de analyse constateren wij dat het fietsgebruik in Haarlemmermeer de afgelopen jaren sterker is gestegen dan gemiddeld in Nederland, maar de laatste jaren daalt het fietsgebruik weer. Het gemiddelde fietsaandeel bij verplaatsingen tot 7,5 kilometer is lager dan het gemiddelde in Nederland. Goede fietsinfrastructuur zorgt voor een hoger fietsgebruik en dat zorgt per saldo voor een toename van de verkeersveiligheid.

Bij het opstellen van ons beleid hebben we de inbreng van de Fietzersbond betrokken. De Fietzersbond heeft in 2010 het fietsklimaat in Haarlemmermeer onderzocht (zie het rapport *Fietsbalans-2*). Voor wat betreft de onderzochte gemeentebrede aspecten zijn vooral de verkeersveiligheid, fietsparkeren én het fietsgebruik voor verbetering vatbaar. In de diepgaander onderzochte kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn de verbeterpunten vooral te vinden in de directheid van het fietsnetwerk, de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto én de aanpak van fietsdiefstal.

Wij richten ons de komende jaren op het verbeteren van de kwaliteit van het hoofdfietsnetwerk. Denk hierbij aan het verbeteren van de verharding, het verwijderen van gevaarlijke paaltjes, het vergroten van de veiligheid bij fietsoversteekplaatsen, de verbreding van drukbereden paden en het aanbrengen van verlichting op veelgebruikte routes. Ook de verbetering van bewegwijzering voor fietsers geven wij hoge prioriteit. In de kaart *Toekomstig Hoofdfietsnet* is ons streefbeeld opgenomen. We kunnen niet alles tegelijk realiseren, daarom hebben we in het uitvoeringsprogramma keuzes gemaakt. Een overzicht van alle wensen ter verbetering van de fietsinfrastructuur is in het uitvoeringsprogramma opgenomen. In een aparte paragraaf lichten wij ons beleid voor voetgangers en het voetpadennetwerk toe.

Deltaplan Bereikbaarheid: beleid verkeersveiligheid

De beleidsuitgangspunten voor verkeersveiligheid zijn:

- Verkeersveiliger Haarlemmermeer
- Veilige inrichting en veilige infrastructuur
- Educatie als basis voor verantwoord verkeersgedrag
- Handhaving van de spelregels

In onze analyse constateren wij dat volgens de gegevens van de politie het aantal ernstige verkeersslachtoffers tussen 2004 en 2008 in Haarlemmermeer ongeveer constant gebleven. Sinds 2009 is landelijk sprake van een sterke daling van de registratiegraad van ongevallen door de politie, waardoor het totaal aantal ongevallen in de statistieken afneemt maar er geen informatie beschikbaar is over de werkelijke situatie op straat. Over de ontwikkeling van verkeersveiligheid kunnen we door de verminderde registratiegraad geen harde conclusies trekken. Vergelijken met andere gemeenten kunnen we wel. Het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners is voor de gemeente veel hoger dan voor de regio of geheel Nederland. Een van de oorzaken hiervoor is het relatief grote aantal provinciale- en rijkswegen binnen de Haarlemmermeer ten opzichte van een gemiddelde gemeente en het grote aantal arbeidsplaatsen binnen de gemeente, waardoor er in verhouding tot het aantal inwoners veel voertuigkilometers worden gemaakt binnen de gemeentegrenzen. Maar ook de afname van het aantal ongevallen op wegen waar we zelf wegbeheerder zijn gaat langzamer dan in de rest van Nederland.

De kaart *Veilige inrichting woongebieden* geeft aan welke gebieden wel en nog niet duurzaam veilig zijn ingericht. Op basis van urgentie is een indeling gemaakt in gebieden die op korte en middenlange termijn duurzaam ingericht worden. In het Uitvoeringsprogramma staan de bijbehorende projecten. De vernieuwde kaart *Wegcategorisering* maakt duidelijk wat de functie van de verschillende wegen is en vormt de basis voor een bijbehorende duurzaam veilige inrichting.

De komende jaren gaan wij iedere basisschool voorzien van een schoolzone. De prioriteitenlijst hiervoor wordt onder meer bepaald door de urgentie van de problemen in verkeersveiligheid en door hoe actief scholen zelf zijn met het vergroten van de verkeersveiligheid en de educatie van leerlingen.

De kaart *Blackspots* geeft aan waar de meest ongevalsgevoelige locaties liggen. Op ongeveer een derde van de locaties op de kaart heeft de gemeente of een collega-wegbeheerder maatregelen genomen of gepland om de verkeersveiligheid te vergroten. Voor de andere locaties op de kaart hebben we de ongevallen geanalyseerd en samen met andere wegbeheerders maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten uitgewerkt. Zie hiervoor het Uitvoeringsprogramma.

Een verkeersveilige Haarlemmermeer is de verantwoordelijkheid van elke verkeersdeelnemer, deze moet daar wel de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie voor hebben. Met 'permanente' verkeerseducatie bieden we voor iedere leeftijdsfase verkeerseducatie aan. Wij streven ernaar om alle basisscholen het Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel (HVL) te laten halen. Daarnaast is ons streven om alle middelbare scholen te laten participeren in het bromfietsproject en minimaal één ander verkeersveiligheidsproject.

Handhaving is een noodzakelijk onderdeel van het verbeteren van verkeersveiligheid en is voor het grootste deel een taak van de politie. Om het verkeersveiligheidsbeleid uit te voeren is intensieve samenwerking nodig met diverse partijen.

Deltaplan Bereikbaarheid: beleid parkeren

Als gemeente exploiteren wij betaalde parkeerplaatsen, zijn we bevoegd gezag voor parkeervergunningen en zijn we verantwoordelijk voor het parkeertoezicht in de gemeente. Ons parkeerbeleid heeft als doel de bereikbaarheid van voorzieningen te bevorderen door het toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden; het

zorgen voor een acceptabele parkeerdruk (verhouding vraag en aanbod), en het helder informeren over de parkeermogelijkheden (parkeerverwijzing).

Naast de bereikbaarheid bevorderen heeft het parkeerbeleid het doel om objectieve parkeeroverlast in woonwijken terug te dringen om de leefbaarheid bevorderen: niet teveel blik op straat (aanzicht) en geen ongewenst (illegaal) parkeergedrag.

Onderdeel van het parkeerbeleid is een vaste routine om de parkeernorm voor een locatie te berekenen. Door zes variabelen (die per situatie bekend zijn) in te geven, berekent ons computermodel snel en eenduidig de juiste parkeernorm. Dit systeem stellen wij via onze website beschikbaar zodat een ieder in staat is benodigde parkeernormen te berekenen en desgewenst de achterliggende tabellen (gebaseerd op de landelijke CROW-normen) te bekijken.

Bij nieuwe ontwikkelingen en bij herontwikkeling (zoals sloop-nieuwbouw) willen we in woonbuurten extra ruimte in de vorm van groen reserveren voor toekomstige parkeerbehoefte, uiteraard zonder dat dit ten koste gaat van de benodigde groennormering.

Ook de parkeerregulering wordt systematischer - en daarmee eenvoudiger en overzichtelijker - van opzet. Een systeem van schillen om centra of knooppunten bepaalt de vorm van regulering: parkeerduurbeperking (parkeerschijfzone) of betaald parkeren in één of twee tariefzones. Daarnaast wordt een apart lang-parkeertarief ingesteld op daarvoor aangewezen locaties. Uitgangspunt is de maximaal geaccepteerde loopafstand naar een voorziening. De parkeertarieven worden per betaald gebied/kern bepaald.

Wij gaan parkeertechnologie inzetten om parkeerverwijzing en betaald parkeren te vereenvoudigen. Dynamische parkeerverwijzing willen wij toepassen voor Hoofddorp Winkelstad. Wij onderzoeken de kosten en baten van het invoeren van *realtime* parkeren in heel Haarlemmermeer waar betaald parkeren geldt.

Het implementatieplan beschrijft de uitwerking van het beleid naar de praktijk op straat. Op de kaarten in het Deltaplan is aangegeven waar de parkeerregulering wordt aangepast en wat de nieuwe zonegrenzen zullen zijn. Na vaststelling van de beleidslijn voor parkeren komen wij terug op het onderwerp parkeertarieven.

Uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid

Het Uitvoeringsprogramma, geeft inzicht in de uit te voeren projecten, maatregelen en acties die nodig zijn om de beleidsdoelstellingen van het Deltaplan Bereikbaarheid te halen. De projecten en maatregelen zijn per thema benoemd. De thema's die wij onderscheiden zijn onder meer: netwerk weg, netwerk openbaar vervoer, netwerk fiets, verkeersveiligheid, duurzaam veilige inrichting woongebieden en parkeren. Per thema is een overzicht van projecten en maatregelen gemaakt, zijn prioriteiten gesteld en zijn de financiën in beeld gebracht. Per thema geven wij aan op welke wijze de middelen besteed zullen worden en wat de bijbehorende dekking is. Wij gaan in op de beschikbare budgetten en financieringsinstrumenten; de aannames die gemaakt zijn bij het inschatten van de benodigde middelen en geven inzicht in totaal benodigde middelen. Het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd. Binnen de gemeentelijke organisatie komt één aanspreekpunt voor de bewaking van de uitvoering van het *Deltaplan Bereikbaarheid*. Alle maatregelen zullen op hun effecten worden gemonitord.

Communicatie en participatie

De eerste inventariserende workshopronde voor het *Deltaplan Bereikbaarheid* vond plaats in oktober en november 2010. In het voorjaar van 2011 is een tweede participatieronde gehouden die zich onder meer richtte op het stellen van prioriteiten en mogelijke

oplossingen. In het document *Participatie Deltaplan Bereikbaarheid* zijn in beeld, tekst en kaart en de resultaten van de workshops samengevat.

Op 27 september 2011 heeft het college besloten het concept van het *Deltaplan Bereikbaarheid* vrij te geven voor participatie. Vanaf 14 oktober 2011 heeft het plan vier weken ter inzage gelegen. Bewoners en belanghebbenden zijn in deze periode in de gelegenheid gesteld te reageren op het concept plan. Op 24 oktober 2011 is een inloopavond gehouden in het raadhuis om belangstellenden te informeren over het concept *Deltaplan Bereikbaarheid*. Wij hebben eerder in dit raadsvoorstel aangegeven hoe wij met de reacties zijn omgegaan.

Wij zullen iedereen die gereageerd heeft op het plan schriftelijk op de hoogte stellen van onze beantwoording evenals alle dorps- en wijkraden en ondernemersorganisaties. Via de website en Informeer zullen wij belangstellenden informeren over de voortgang en aanstaande vaststelling van het plan.

Wat mag het kosten?

De totstandkoming van het *Deltaplan Bereikbaarheid* is bekostigd uit het Programma 8; Mobiliteit. Het *Uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid* geeft inzicht in de voorgestelde maatregelen en/of benodigde onderzoeken. Hierbij is zowel het Programma 8 als het Programma 11; Kwaliteit fysieke omgeving, betrokken. Op zorgvuldige wijze zijn prioriteiten in te nemen maatregelen en/of uit te voeren onderzoeken voorgesteld. Wij geven op hoofdlijnen inzicht in de middelen die nodig zijn om de voorgestelde maatregelen uit het Deltaplan uit te voeren. Ook zijn de mogelijkheden voor subsidies benoemd. De aannames die daarbij zijn gehanteerd staan in het Uitvoeringsprogramma.

De uitvoering van alle projecten met hoge prioriteit tot en met 2015 vraagt in totaal € 31,5 miljoen (voorlopige raming) aan extra gemeentelijke (investerings)middelen. De overige benodigde middelen voor deze opgenomen investeringen worden gedekt door bestaande of toekomstige grondexploitaties, worden volledig door externe partijen gefinancierd of hebben betrekking op bestaande budgetten. Naast de gemeentelijke dekkingsmiddelen (primair voor de eerste fase) zijn ook andere financieringsbronnen noodzakelijk; toekomstige opbrengsten uit ontwikkelingen en externe bronnen (zoals subsidies en rijksbijdragen). Deze zullen, conform de nota strategisch grondbeleid, worden opgenomen in de RIH.

De extra in te zetten gemeentelijke (investerings)middelen tot en met 2015 brengen jaarlijkse rentelasten met zich mee. Wij stellen voor om de behoefte aan extra gemeentelijke (investerings)middelen volledig te dekken uit de reserve Ruimtelijke Investerings Haarlemmermeer (RIH). Bij de begroting 2011 is er een bedrag gestort van € 10,2 miljoen in de algemene reserve RIH, waarvan wij 2/3 wensen te besteden voor infrastructurele investeringen in het kader van het Deltaplan Bereikbaarheid. Dit komt neer op een bedrag van € 6,8 miljoen.

In het Raadsvoorstel 2011.0045281 "Afsluiten VINEX-resultaat" hebben wij het voorstel gedaan om van het VINEX-resultaat ad € 30,3 miljoen een bedrag van € 20,2 miljoen te bestemmen voor infrastructuur (=2/3 gedeelte).

Met de effectuering van deze besluiten is er binnen de reserve RIH een bedrag van € 27,0 miljoen (= 20,2 + 6,8 miljoen) beschikbaar voor infrastructurele investeringen. De ontbrekende dekking van € 4,5 miljoen, dit is het verschil tussen de noodzakelijke € 31,5 miljoen en de beschikbare € 27,0 miljoen, verwachten wij in de toekomstige jaren te kunnen vrijmaken. Van de extra gemeentelijke (investerings)middelen ad € 31,5 miljoen tot en met

2015, is de verwachting dat een bedrag van circa € 12 miljoen daadwerkelijk in die periode tot besteding zal komen.

Voor de investeringen die in 2012 uitgevoerd gaan worden vragen wij op grond van artikel 2a lid 5 van de Financiële verordening Gemeente Haarlemmermeer 2009 beschikbaarstelling van de benodigde kredieten. Voor investeringen, die een doorloop kennen over meerdere jaren worden separate investeringskredieten aangevraagd door middel van raadsvoorstellen.

Voor de volgende investeringsprojecten wordt door middel van dit raadsvoorstel voorgesteld de benodigde kredieten beschikbaar te stellen:

- Bereikbaarheid Haarlemmermeer Midden, beperking verkeersoverlast Zwaanshoek;
- Blackspot: Verkeersveiligheid rotonde Liesbos / Leenderbos;
- Verkeersveiligheid oversteek Westerdreef - Hugo de Vriesstraat;
- Duurzaam veilige inrichting Sloterweg midden;
- Duurzaam veilige inrichting Vijfhuizerweg;
- Bereikbaarheid Haarlemmermeer Midden, korte termijn aanpassing kruising;
- Rijnlanderweg-Bennebroekerweg;
- Algemeen Haarlemmermeer: Vrachtroutring en bebordingsplan;
- Parkeerproblematiek eilanden Floriande, extra parkeervakken aangeven;
- Blackspot: Kruisweg, tussen Van Heuven Goedhartlaan en Planetenlaan;
- Fietsveiligheid oversteek Athenelaan - Lucas Bolsstraat en rotonde Lucas Bolsstraat;
- HOV Floriande, realisatie tijdelijke haltes;
- Fietsveiligheid oversteek Operaweg naar Estafette bij Zuidtangenthalte;
- Fietsveiligheid oversteek Getsewoudweg naar Jeugdland;
- Uitvoeren verkenningenstudie spitsbus opwaarderen tot HOV Bennebroekerweg richting station;
- Realisatie HOV door Hoofddorp centrum. "Hoofddorp Centrum / Noordlijn";
- Fietsveiligheid kruising Hoofdweg-west en Schipholweg;
- Verkeersveiligheid Lisserbrug, Lisserbroekerweg en Lisserweg;
- Realisatie schoolzones (€ 450.000 in 2012);
- HOV Heemstede - Hoofddorp Centrum - Schiphol. Trajectdeel ten westen Spaarneziekenhuis;
- Inventarisatie bewegwijzering, realisatie logische routes en toevoegen wijkbewegwijzering;
- Realisatie haltes Waddenweg, Deltaweg en Huis van de Sport;
- Algemeen Haarlemmermeer: parkeeronderzoek.

Het totaalbedrag aan gemeentelijke investeringen voor 2012 bedraagt € 3.960.000. Alle investeringen zullen worden gedekt uit de algemene reserve RIH. Aangezien het veelal meerjarige projecten betreft, is de verwachting dat niet het volledige bedrag van de investeringen direct in 2012 tot besteding zal komen.

In de berekeningen is uitgegaan van de meest reële inschattingen van de kosten, maar ook van de te verwachten bijdragen of reeds toegezegde bijdragen van derden. Bij onze ramingen hebben wij gebruik gemaakt van onze ervaringen uit het verleden en de huidige marktsituatie. Door middel van een (geactualiseerd) Investeringsplan en/of separate

raadsvoorstellen zal de raad gevraagd worden om investeringskredieten beschikbaar te stellen voor projecten die na 2012 van start gaan.

Wij zullen het Uitvoeringsprogramma jaarlijks actualiseren, in samenhang met actualisatie van het investeringsplan, de gebiedsprogramma's, beheer- en onderhoudsprogramma's en de voortgang van relevante projecten. Bij de jaarlijkse actualisatie van het Uitvoeringsprogramma geeft het college de actuele stand van zaken weer over de planning, prioriteiten en financiën.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De gemeenteraad stelt de kaders vast voor het mobiliteitsbeleid, daartoe wordt het *Deltaplan Bereikbaarheid* met voorliggend raadsvoorstel ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. De portefeuillehouder verkeer en vervoer is verantwoordelijk voor de uitvoering van het beleid zoals vastgelegd in het Deltaplan en voor de voortgang van het Uitvoeringsprogramma.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Het informeren van de raad vindt plaats via de jaarlijkse bestuurlijke voortgangsrapportage Deltaplan Bereikbaarheid. Voor individuele investeringsprojecten kan een afzonderlijk besluitvormingstraject nodig zijn. Deze bestuurlijke besluitvormingsstukken worden voorgelegd ter bespreking met de raad of kunnen - indien kaderstellend - ter besluitvorming worden voorgelegd aan de raad.

Overige relevante informatie

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
Loco-secretaris,



drs. M.N. Lürsen

de burgemeester,



drs. Th.L.N. Weterings

Bijlage(n)

Deltaplan Bereikbaarheid; Vrijheid van Bewegen

Uitvoeringsprogramma 2012 Deltaplan Bereikbaarheid

Notitie beantwoording ingekomen reacties concept Deltaplan Bereikbaarheid

Participatie Deltaplan Bereikbaarheid

Parkeernormen Haarlemmermeer

Deltaplan bereikbaarheid

Vrijheid van bewegen



Voorwoord

Haarlemmermeer krijgt vanwege de ligging, de aanwezigheid van vier rijkswegen, Schiphol en tal van andere bedrijven grote hoeveelheden verkeer te verwerken. Dan zijn de verkeersstromen die ontstaan uit de verplaatsingen van onze eigen inwoners, die qua autobezit tot de topscorers van Nederland behoren, nog niet eens genoemd. Het is niet zo vreemd dat de bereikbaarheid van onze gemeente hierdoor voortdurend onder druk staat. Om de belangrijke economische functie van Haarlemmermeer te waarborgen, is een Deltaplan Bereikbaarheid vereist met aandacht voor lokale en regionale bereikbaarheid, doorstroming en ontsluitingen van de kernen. In het college heerst de stellige overtuiging dat zo'n veelomvattend plan behalve de economie ook de leefbaarheid ten goede komt.

Tot onze grote voldoening is dat plan er nu. En dat het vergezeld gaat van een zeer concreet uitvoerings- en een investeringsprogramma maakt duidelijk dat het Haarlemmermeer menens is om echt werk te maken van bereikbaarheid. De productie van papieren tijgers brengt de doorstroming niet op gang. Veel van de stappen die moeten worden gezet, zijn niet uitsluitend in Haarlemmermeers belang. Ook andere (overheids)partijen dienen om die reden een aandeel te leveren.

Het Deltaplan Bereikbaarheid draait om alle soorten verkeersdeelnemers: auto's, openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en vrachtverkeer. Zij moeten allemaal een grote mate van *vrijheid van bewegen* (het motto van het Deltaplan Bereikbaarheid) kunnen ervaren, met verkeersveiligheid als absolute randvoorwaarde.

Namens het college kondig ik met het Deltaplan Bereikbaarheid zeker geen filevrij Haarlemmermeer aan. Een congestievrije spits is niet het doel, simpelweg omdat dat niet haalbaar is. Wel wordt het met dit plan mogelijk om piekmomenten af te vlakken en de overlast van doorgaand verkeer op lokale wegen te voorkomen. Met het Deltaplan Bereikbaarheid moet Haarlemmermeer een duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem kunnen ontwikkelen.

Namens het college bedank ik de inwoners en de ondernemers zeer. Zonder hun bijdragen tijdens de verschillende zeer vruchtbare participatierondes was het niet

gelukt om het plan op te stellen. Zij hebben ons verrijkt met een schat aan informatie. Zij hebben knelpunten aangewezen én mogelijke oplossingen aangedragen. Het Deltaplan Bereikbaarheid verdient dan ook het etiket 'Made in Haarlemmermeer'.

Het college heeft van tevoren aangegeven dat met het Deltaplan Bereikbaarheid niet elk probleem wordt opgelost en dat er keuzes moeten worden gemaakt. Maar we zijn ervan overtuigd dat de bereikbaarheid, de economie en de leefbaarheid fors kunnen verbeteren met dit plan, al was het maar omdat het is bedacht door ervaringsdeskundigen van eigen bodem.

Namens het college van burgemeester en wethouders,

drs. M.J. (Michel) Bezuijen

Wethouder Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Sport

Samenvatting

Duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem

Het concept Deltaplan Bereikbaarheid geeft de aanzet voor een duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem. Goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, verbeteren van de verkeersstructuur, goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid zijn de doelen die wij voor ogen hebben.

Het plan heeft verschillende functies; het is een kaderstellend beleidsdocument, het omvat een concreet uitvoeringsprogramma voor projecten en maatregelen, het biedt een kader voor overleg met andere overheden en andere relevante partijen en geeft duidelijkheid aan bewoners en belanghebbenden over ons verkeer- en vervoersbeleid.

Onze visie die ten grondslag ligt aan het plan is samengevat in acht kernpunten (zie hoofdstuk 2). We hebben geanalyseerd wat de kenmerken van mobiliteit in Haarlemmermeer zijn en welke ontwikkelingen we kunnen verwachten (zie hoofdstuk 3). Bij het opstellen van ons beleid is bewust rekening gehouden met deze constatering. Het Deltaplan Bereikbaarheid staat niet op zichzelf. De context waarbinnen het plan is opgesteld staat beschreven in hoofdstuk 9. Voor inzicht in de projecten, maatregelen en acties verwijzen wij naar deel 2 van het Deltaplan Bereikbaarheid; het Uitvoeringsprogramma.

Auto en wegennetwerk

Onze uitgangspunten voor de auto en het wegennetwerk zijn:

- ruimte voor automobilititeit
- netwerk aan infrastructuur voor de (vracht) auto uitbreiden en verbeteren
- bestaande knelpunten in het netwerk opgelost
- infrastructuur ingepast

Een aantal belangrijke aanpassingen in het autonetwerk zijn opgenomen in de kaart *Toekomstig autonetwerk*. We realiseren en reserveren deze nieuwe, zorgvuldig ingepaste, infrastructuur, samen met onze partners bij onder meer provincie en stadsregio. Een aantal grote projecten lopen al, denk aan de

omlegging van de A9 (en de studies voor het onderliggende wegennet), het project N201+ met de nieuwe aansluitingen op de A4 en de verdubbeling van de N207. Uitbreiding van capaciteit bepalen we op basis van de fasering van de ontwikkeling van de woon- en werklocaties. Autoverkeer leiden we over juiste en geschikte routes, waar mogelijk ontvlechten we doorgaand en bestemmingsverkeer. We zorgen dat bestaande knelpunten in het netwerk opgelost worden. De grootste knelpunten zijn er op de aansluitingen van de snelweg, die in de ochtendspits al vol staan met auto's. Ook op de kruisingen met de (provinciale) oost-westverbindingen doen zich problemen voor om de kernen te verlaten richting de snelweg. Op het lokale netwerk willen we overlast door doorgaand verkeer voorkomen. De aanleg van de nieuwe Bennebroekerweg richting de nieuwe aansluiting van de A4, het doortrekken van een (verdubbelde) Bennebroekerweg naar de N206 en het samen met de provincie opgestarte onderzoek voor het oplossen van de knelpunten op de N201 aan de westkant van Hoofddorp zijn hier aansprekende voorbeelden van. We willen het netwerk aan infrastructuur voor de auto zo inpassen dat lasten (barrièrewerking, aantasting kwaliteit leefomgeving) zo beperkt mogelijk zijn en de lusten (goede bereikbaarheid) toenemen. Daarnaast stimuleren we initiatieven voor het 'nieuwe werken' en voor duurzame mobiliteit (denk aan deelauto's en elektrische laadpalen). Samen met andere wegbeheerders zorgen we dat de ruimte in het verkeer- en vervoerssysteem beter benut wordt ('dynamisch verkeersmanagement'). Inzet van het 'Groene Golf team' van Rijkswaterstaat op kruispunten met congestie is hiervan een voorbeeld.

Om te volgen of onze beleidsdoelstellingen gehaald worden monitoren wij de ontwikkeling in verkeerstromen, stellen wij (samen met de regio) verkeersprognoses op en volgen wij de mobiliteitskeuzes van onze inwoners en forensen.

Voor het goederenvervoer stellen wij hoofdroutes voor het vrachtverkeer vast. Voor het landbouwverkeer geldt dat wij het oude netwerk aan polderwegen zoveel mogelijk geschikt houden voor landbouwverkeer. Een punt van aandacht bij de toekomstige afwaardering van de (oude) Bennebroekerweg en de Rijnlanderweg. Daarnaast hebben wij het wegategoriseringsplan geactualiseerd. Hierin staat welke functie een bepaalde weg heeft, dit is bijvoorbeeld van belang voor het veilig inrichten van wegen. Bijzondere aandacht krijgt de Ringdijk. De doelstellingen voor het Ringdijkbeleid blijven gericht op het terugdringen van de intensiteit van het

verkeer, het vergroten van de verkeersveiligheid en het handhaven van de maximumsnelheid. Daarnaast richten we ons op specifieke locaties op realisatie van alternatieve routes en op vrachtroutes met bijbehorende bewegwijzering. Samen met andere wegbeheerders maken we hiervoor een beboddingsplan. Dit om overlast door sluip- en (vracht)verkeer te verminderen. In ons ruimtelijk beleid blijven wij zeer terughoudend met het faciliteren van (groei)ruimte voor aan de ringdijk ontsloten (bedrijfs)functies. Een werkgroep onderzoekt de mogelijkheid om flitspalen (opnieuw) in te zetten als middel om de snelheid te handhaven.

Openbaar vervoer

Onze uitgangspunten voor het openbaar vervoer zijn:

- openbaar vervoer met aantrekkingskracht
- ketenmobiliteit goed georganiseerd
- ruimte voor groei van reizigers in het openbaar vervoer
- een robuust en helder openbaar vervoer netwerk
- knooppunten passend benut
- benut kennis van de gebruiker
- regionale en landelijk samenwerking

Het Haarlemmermeerse deel van het netwerk is een schakel in R-Net; een Randstedelijk netwerk van snelle en hoogfrequente trein-, tram-, metro- en buslijnen. We hebben gekeken naar de effectiviteit en efficiëntie van huidige buslijnen en naar ontbrekende of juist concurrerende verbindingen. Wij zien nog volop kansen om het openbaar vervoernetwerk in regionaal verband verder te ontwikkelen. De belangrijkste aanpassingen en reserveringen in het HOV-netwerk zijn opgenomen in de kaart *Toekomstig HOV*. HOV door Hoofddorp-centrum realiseren en Floriande ontsluiten met HOV zijn aansprekende voorbeelden. Daarnaast zijn er kansen om Badhoevedorp beter te ontsluiten met HOV en om Schiphol Noord als knooppunt te ontwikkelen.

De Stadsregio en Provincie Noord-Holland voeren - in samenwerking met onder meer Haarlemmermeer - studies uit om te komen tot realisatie van het HOV-netwerk. Wij onderzoeken of het aantal Park en Ride locaties kan worden uitgebreid in bijvoorbeeld Badhoevedorp, Vijfhuizen en bij het Huis van de Sport in de Zuidrand van Hoofddorp. Tegelijkertijd nemen wij in het kader van het parkeerbeleid repressieve maatregelen tegen overlast door (lang)parkeren bij HOV-haltes.

Wat betreft bijzondere openbaar vervoerproducten hebben wij ook een aantal doelstellingen. Voor Schiphol Sternet stellen wij dat de regionale functie niet moet concurreren met het HOV. Wat betreft het nachtnet is de 24 uren openbaar vervoer bereikbaarheid van Schiphol van groot belang, met name voor de HOV-verbindingen van en naar Schiphol. In het weekend willen wij dat het mogelijk is en blijft om vanuit de grote kernen in de nacht met de bus of trein naar Leiden, Haarlem en Amsterdam te reizen. De bekendheid van de Meertaxi willen wij vergroten. Wij verwachten dat door bezuinigingen in het regulier openbaar vervoer het gebruik van het 'halte-haltevervoer' van de Meertaxi toeneemt. Bij de kwaliteit van de reisvoorzieningen hebben we een grote slag gemaakt door de vernieuwing en verbeterde toegankelijkheid van bushaltes en HOV-haltes.

Fiets en fietsnetwerk

Onze uitgangspunten voor de fiets en het fietsnetwerk zijn:

- Korte afstand? Op de fiets!
- Veilig fietsen
- Aanleg van ontbrekende schakels in het netwerk
- Tandje erbij; kwaliteitsverbetering bestaande fietsnetwerk
- In fietsvoorzieningen voorzien

Goede fietsinfrastructuur zorgt voor een hoger fietsgebruik en dat zorgt per saldo voor een toename van de verkeersveiligheid. De Fietzersbond heeft het fietsklimaat in Haarlemmermeer onderzocht. Vooral de verkeersveiligheid, fietsparkeren en het fietsgebruik zijn voor verbetering vatbaar. In Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn de directheid van het fietsnetwerk, de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en de aanpak van fietsdiefstal te verbeteren. Wij richten ons de komende jaren op het verbeteren van de kwaliteit van het hoofdfietsnetwerk. Denk hierbij aan het verbeteren van de verharding, het verwijderen van gevaarlijke paaltjes, het vergroten van de veiligheid bij fietsoversteekplaatsen, de verbreding van drukbereden paden en het aanbrengen van verlichting op veelgebruikte routes. Ook de verbetering van bewegwijzering voor fietsers en het realiseren van fietsparkeren geven wij hoge prioriteit. Daarnaast lossen we knelpunten op en leggen ontbrekende schakels in het netwerk aan. Zo verbeteren we de fietsveiligheid op de rotonde Hoofdweg-Kruisweg door het aanleggen van vrijliggende fietspaden rond de rotonde en realiseren we verkeersveilige fietsoversteken in diverse kernen. Een aantal ontbrekende schakels worden op korte termijn gerealiseerd, zoals de fietsbruggen

bij Zwanenburg. Op langere termijn willen diverse nieuwe verbindingen realiseren, bijvoorbeeld een fietsverbinding tussen de Getsewoudweg en de Lisserweg. Bestaande fietsroutes ombouwen tot snelfietsroutes willen we doen op route waar de knelpunten het grootst zijn; de route Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer. Op de route Hoofddorp Centrum – Hoofddorp Floriande is met kleine maatregelen veel verbetering voor grote aantallen fietsers mogelijk. In de kaart *Toekomstig Hoofdfietsnet* is ons streefbeeld opgenomen.

Verkeersveiligheid

Onze uitgangspunten voor verkeersveiligheid zijn:

- verkeersveiliger Haarlemmermeer
- veilige inrichting en veilige infrastructuur
- educatie als basis voor verantwoord verkeersgedrag
- handhaving van de spelregels

Het aantal ernstige verkeersslachtoffers is tussen 2004 en 2008 in Haarlemmermeer ongeveer constant gebleven. Sinds 2009 is landelijk sprake van een sterke daling van de registratiegraad van ongevallen door de politie. Het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners is voor de gemeente veel hoger dan voor de regio of geheel Nederland, hier zijn diverse verklaringen voor.

De kaart *Veilige inrichting woongebieden* geeft aan welke gebieden wel en nog niet duurzaam veilig zijn ingericht. Op basis van urgentie is een indeling gemaakt in gebieden die op korte en middenlange termijn duurzaam ingericht worden. Het vernieuwde *Wegcategoriseringsplan* geeft de functie van de verschillende wegen aan en de daarbij behorende duurzaam veilige inrichting.

De komende jaren gaan wij iedere basisschool voorzien van een schoolzone. De prioriteitenlijst wordt o.a. bepaald door de urgentie en hoe actief scholen zijn.

De kaart *Blackspots* geeft aan waar de meest ongevalsgevoelige locaties liggen. Op ongeveer een derde van de locaties op de kaart hebben wij of een collega-wegbeheerder maatregelen genomen of gepland om de verkeersveiligheid te vergroten. Voor de andere locaties op de kaart hebben we de ongevallen geanalyseerd en samen met andere wegbeheerders maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten uitgewerkt.

Een verkeersveilige Haarlemmermeer is de verantwoordelijkheid van elke verkeersdeelnemer. Met 'permanente' verkeerseducatie bieden we voor iedere leeftijdsfase verkeerseducatie aan. Wij streven ernaar om alle basisscholen het Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel (HVL) te laten halen. Daarnaast is ons

streven om alle middelbare scholen te laten participeren in het bromfietsproject en minimaal één ander verkeersveiligheidsproject.

Handhaving is een noodzakelijk onderdeel van het verbeteren van verkeersveiligheid en is voor het grootste deel een taak van de politie.

Parkeren

Ons parkeerbeleid heeft als doel de bereikbaarheid van voorzieningen te bevorderen door het toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden; het zorgen voor een acceptabele parkeerdruk (verhouding vraag en aanbod), en het helder informeren over de parkeermogelijkheden (parkeerwijzing). Naast de bereikbaarheid bevorderen heeft het parkeerbeleid het doel om objectieve parkeeroverlast in woonwijken terug te dringen om de leefbaarheid bevorderen: niet teveel blik op straat (aanzicht) en geen ongewenst (illegaal) parkeergedrag.

Onderdeel van het parkeerbeleid is een vaste routine om de parkeernorm voor een locatie te berekenen. Door zes variabelen (die per situatie bekend zijn) in te geven, berekent ons computermodel snel en eenduidig de juiste parkeernorm (gebaseerd op de landelijke CROW-normen). Dit systeem stellen wij via onze website beschikbaar.

Bij nieuwe ontwikkelingen en bij herontwikkeling (zoals sloop-nieuwbouw) willen we in woonbuurten extra ruimte in de vorm van groen reserveren voor toekomstige parkeerbehoefte, dit uiteraard niet ten koste van de benodigde groennormering. Ook de parkeerregulering wordt systematischer - en daarmee eenvoudiger en overzichtelijker - van opzet. Een systeem van schillen om centra of knooppunten bepaalt de vorm van regulering: parkeerduurbepanking (parkeerschijfzone) of betaald parkeren in één of twee tariefzones. Daarnaast wordt een apart lang-parkeertarief ingesteld op daarvoor aangewezen locaties. Uitgangspunt is de maximaal geaccepteerde loopafstand naar een voorziening. Naar een groter winkelcentrum accepteert men een grotere loopafstand dan naar een klein winkelcentrum, vooral omdat men daar langer verblijft. De parkeertarieven worden per betaald gebied/kern bepaald. Op kaarten is aangegeven waar de parkeerregulering wordt aangepast en wat de nieuwe zonegrenzen zullen zijn. Wij gaan parkeertechnologie inzetten om parkeerwijzing en betaald parkeren te vereenvoudigen. Dynamische parkeerwijzing willen wij toepassen voor Hoofddorp Winkelstad. Wij willen de mogelijkheid voor *realtime* parkeren invoeren in heel Haarlemmermeer waar betaald parkeren geldt.

Inhoud

1. Inleiding	9
2. Visie	11
3. Analyse	15
4. Auto	23
5. Openbaar Vervoer	55
6. Fiets	75
7. Verkeersveiligheid	89
8. Parkeren	99
9. Context	127
10. Financiën	135



Badhoevedorp, Brug over de Ringvaart

1 Inleiding

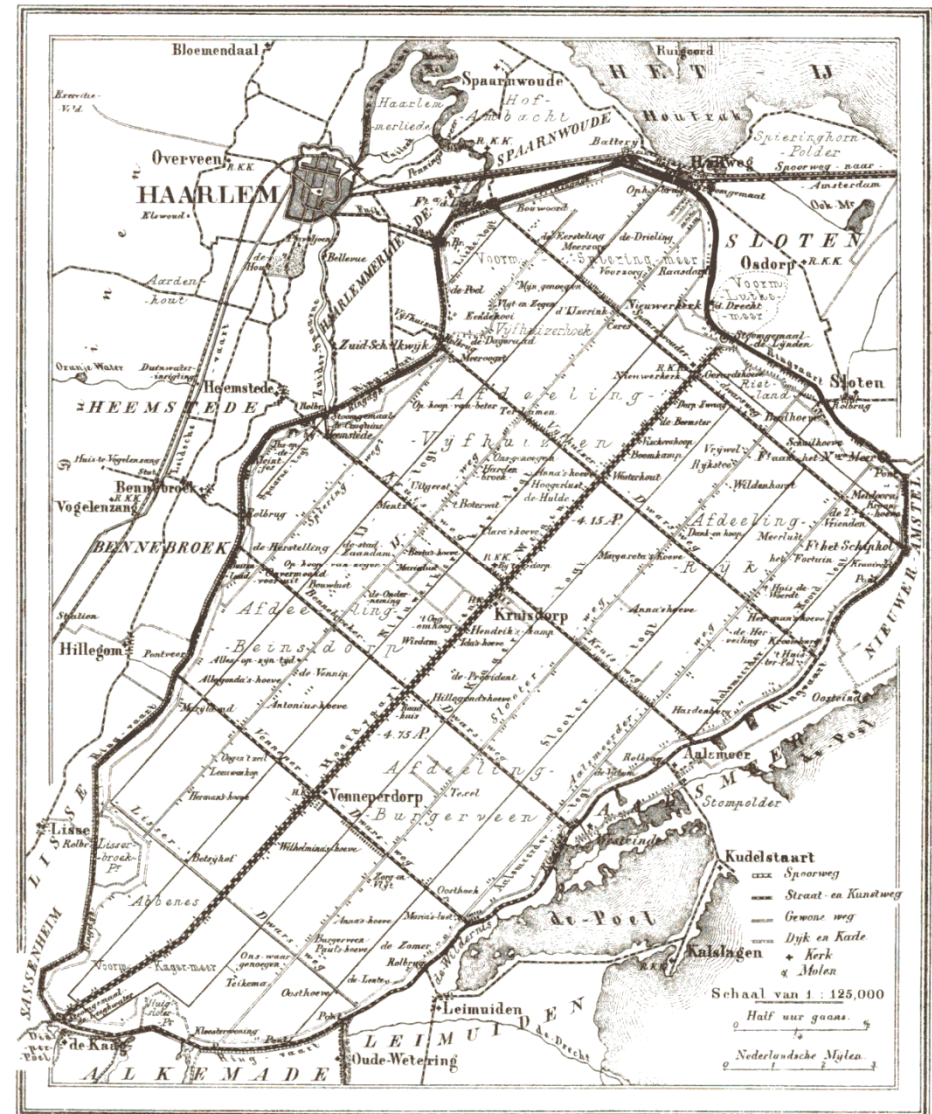
Haarlemmermeer begon als kruispunt voor scheepvaartverkeer en werd een brandpunt voor luchtvaartverkeer. De eenvoudige ontsluitingsstructuur van na de drooglegging is uitgegroeid tot een imposant net van infrastructuur voor auto, (H)OV en fiets. De groei van infrastructuur volgt de ruimtelijke groei van Haarlemmermeer en omgeving. Met de groeisprunten wordt passende infrastructuur aangelegd. Hier en daar knelt het netwerk echter en wordt bewegen en bereikbaar zijn bemoeilijkt.

Het voorliggende plan geeft een visie op verkeer en vervoer in Haarlemmermeer als verdieping op de *Structuurvisie Haarlemmermeer*. Met het plan willen we komen tot een toekomstvast mobiliteitssysteem. De achterliggende doelen hiervan zijn: goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, verbeteren van de verkeersstructuur en goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

De specifieke kenmerken en uitdagingen voor Haarlemmermeer zijn om deze doelen te bereiken in een economisch dynamische regio, met veel en grote verkeersstromen en een breed spectrum aan partijen die belang hebben bij bereikbaarheid. Naast dit regionale belang zit er ook een lokale component aan het plan. Bij het opstellen van het plan is de inbreng die participatie opleverde benut. De participatie met bewoners en ondernemers heeft geleid tot het gezamenlijk (h)erkennen van knelpunten, het delen van prioriteiten en gezamenlijk doel voor verkeersveilige en bereikbare kernen. De horizon van het plan ligt op 2030.

In het *Deltaplan Bereikbaarheid* geven wij achtereenvolgens onze visie op hoofdlijnen en een analyse van huidige mobiliteit in Haarlemmermeer. In de daaropvolgende hoofdstukken gaan wij in op de beleidsuitwerking voor de thema's auto, openbaar vervoer, fiets en parkeren. De beschrijving van de context laat zien hoe het plan aansluit bij beleid van bijvoorbeeld rijk en regio. Tenslotte eindigen wij met het financiële hoofdstuk. In het *Uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid* staan een concrete uitvoeringsagenda en fasering van uit te voeren maatregelen of onderzoeken.

PROVINCIE NOORD-HOLLAND. GEMEENTE HAARLEMMERMEER.



1867.

18523 Bunders. 9500 Inwoners.

Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden



2 Visie

Bereikbaarheid heeft een ruimtelijk-economische kant; ruimte voor het bewegen van goederen of personen en ruimte voor het functioneren van woon- en werkmilieus. Bereikbaarheid heeft ook een sociaal-maatschappelijke kant; vrijheid van bewegen van mensen in hun dagelijkse (sociale) netwerk.

Om Haarlemmermeer en dit deel van de Randstad in beweging te houden zijn investeringen nodig in een toekomstvast mobiliteitssysteem. Dit vergt actie op alle schaalniveaus; van de aanleg van rijksinfrastructuur tot het oplossen van lokale knelpunten in de kernen.

Onze visie voor het *Deltaplan Bereikbaarheid; vrijheid van bewegen* is samengevat in acht kernpunten. Deze kernpunten staan aan de basis voor het voorliggende uitgewerkte Deltaplan Bereikbaarheid.

De kernpunten zijn:

- Ruimte voor mobiliteit is mogelijk in Haarlemmermeer.
- Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst.
- Bestaande knelpunten in het netwerk opgelost.
- Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven.
- Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies. Elk knooppunt z'n eigen kleur.
- Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen.
- Veilig en vrij bewegen: de verantwoordelijkheid van elke verkeersdeelnemer.
- Ruimte voor innovatie voor het nieuwe bewegen.

Een toelichting op deze kernpunten:

1. Ruimte voor mobiliteit is mogelijk in Haarlemmermeer

Haarlemmermeer blijft een groeiregio. In de periode 1995 tot 2010 is het aantal werkzame personen toegenomen van 80 duizend naar 113 duizend. Met Schiphol binnen de gemeentegrenzen is het logisch dat een aanzienlijk deel van de werkgelegenheid in de logistieke sector te vinden is. Zo'n tweederde van de werkgelegenheid houdt in meer of mindere mate verband met de luchthaven Schiphol. Het aantal inwoners groeide tussen 1995 en 2010 sterk, van 104 duizend

naar bijna 143 duizend inwoners. De druk op de wegen en het openbaar vervoer is groot en blijft groot. Tot 2020 zal het aantal voertuigkilometers per auto in Haarlemmermeer met ruim 30 procent toenemen. Het aantal autoritten neemt met ongeveer 20 procent toe.

We willen deze groei van mobiliteit mogelijk maken. Onze inwoners, werknemers en bedrijven moeten ruimte voor bewegen behouden. Dit is essentieel voor de dynamiek in Haarlemmermeer en voor (het functioneren van) dit deel van de Randstad. Zowel de economische centra als de woongebieden varen wel bij een goede bereikbaarheid. Congestiegevoelige punten willen we aangepakt zien, maatregelen die congestie vermijden willen we stimuleren.

2. Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst

Om de bestaande knelpunten in mobiliteit aan te pakken en de groei van mobiliteit op te vangen is een toekomstvast mobiliteitssysteem nodig. Een toekomstvast mobiliteitssysteem omvat een compleet eindbeeld en een slimme fasering: wat nodig is wordt aangelegd, ruimte voor toekomstige uitbreiding wordt gereserveerd. We willen dat dit systeem de flexibiliteit heeft om op nieuwe ontwikkelingen in te spelen. Voor dit mobiliteitssysteem heeft Haarlemmermeer aanvullingen en verbeteringen in het huidige netwerk aan infrastructuur (auto, fiets, openbaar vervoer) en parkeervoorzieningen (auto en fiets) nodig. Deze uitbreidingen en aanpassingen verbeelden wij in heldere kaarten. Het netwerk moet op alle schaalniveaus - lokaal, regionaal en nationaal - aangepast worden wil het robuust zijn. Door onderzoek en metingen houden we in de gaten wat er nodig is en stellen we eventueel plannen bij.

3. Bestaande knelpunten in het netwerk opgelost

Sprongen in uitbreiding van het netwerk zijn eerder gemaakt. Denk aan aanleg van de Vinex infrastructuur en Driemerenweg, het succesverhaal van de Zuidtangent (25.000 reizigers per dag) of de enorme uitbreiding van het fietsnetwerk langs de polderwegen. Niet alle knelpunten werden daarmee opgelost. Soms creëert een nieuwe infrastructurele oplossing zelfs een nieuw probleem. Wij richten ons op het

oplossen van de meest prangende bestaande knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer in en rond onze kernen. Denk aan het sluipverkeer over de ringdijk, de overbelaste bruggen of gebieden waar bedrijvigheid, wonen en verkeer conflicteren. Wij hebben deze knelpunten samen met inwoners en bedrijven geïnventariseerd. In de bijlage *Participatie Deltaplan Bereikbaarheid* staan deze op samenvattende wijze verwoord en verbeeld; variërend van lokaal vraagstuk tot regionale opgave.

Het nieuwe toekomstvast mobiliteitssysteem moet bestaande knelpunten oplossen. De verklaring voor knelpunten is soms op structuurniveau te vinden; de oplossing ligt soms op een andere plek dan verwacht. In ons uitvoeringsprogramma stellen we prioriteiten en bij het zoeken naar oplossingen leveren we waar mogelijk maatwerk per kern. Dit vergt een zorgvuldige afweging tussen ernst van de problematiek, mogelijke oplossingen en beschikbaarheid van financiële middelen. Het robuuste netwerk stopt niet bij de poldergrens of ringvaart. Dit vraagt ook de inzet van omliggende gemeenten, regio, rijk en bedrijfsleven.

4. Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven

Een groot deel van het autoverkeer beweegt zich door Haarlemmermeer zonder hier een bestemming te hebben. Het gevolg van de ligging in de Randstad en de doorgaande snelwegen. Daarnaast is Haarlemmermeer ook een belangrijke bestemming met haar bedrijvigheid en luchthaven. Met 114.000 arbeidsplaatsen behoort Haarlemmermeer tot de top-3 in de verhouding arbeidsplaatsen en inwoners. Driekwart van de werknemers komt van buiten onze gemeente. Veelal komen de werknemers uit de regio, maar voor sommige bedrijven op Schiphol zelfs uit het hele land. Haarlemmermeer bouwt al decennia om de regionale woningbehoefte op te vangen. Grote groepen inwoners hebben een regionaal mobiliteitspatroon. Gezinnen met kinderen komen hier wonen vanwege een ruim huis met tuin en zijn aanvankelijk voor hun werk en vriendennetwerk georiënteerd op de stad of streek waaruit ze verhuisd zijn. Naarmate gezinnen hier langer wonen is de sociale oriëntatie meer binnen Haarlemmermeer gericht.

Het bedrijfsleven is zich zeer bewust van het belang van bereikbaarheid in deze regio. Het georganiseerde bedrijfsleven neemt zelf initiatieven op het vlak van mobiliteitsmanagement, bijvoorbeeld in het programma 'ontspits'. Onze

overheidspartners zien dat Haarlemmermeer een belangrijke schakel is in het mobiliteitsnetwerk van de regio. Dit blijkt ook uit de vele studies en projecten die reeds gaande zijn. Het Rijk wijst vooral op de economische belangen van deze regio en geeft prioriteit aan 'de brainports, mainports en greenports van Nederland', waaronder mainport Schiphol, de Zuidas, de greenports Aalsmeer en Bollenstreek. Ook de Provincies Noord- en Zuid-Holland maken zich sterk voor een verbeterde bereikbaarheid van Haarlemmermeer en Bollenstreek.

Wij willen ons samen met onze overheidspartners en het bedrijfsleven inzetten voor het realiseren van een toekomstvast mobiliteitssysteem. De verantwoordelijkheden voor uitvoering en mogelijkheden voor financiering van de ontbrekende schakels in het netwerk aan infrastructuur liggen deels bij andere overheden. Bijvoorbeeld voor het regionale wegen- en openbaar vervoersnet en het rijkswegennet. Samen met rijk, provincie en stadsregio willen we komen tot gedeelde prioriteiten en een (op ruimtelijke ontwikkeling) afgestemde fasering.

5. Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies. Elk knooppunt z'n eigen kleur.

Infrastructuur staat ten dienste van een evenwichtige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkeling. Aanleg van infrastructuur is geen doel op zich. Infrastructuur moet bijdragen aan het functioneren van duurzame woon- en werkgebieden in de gehele regio en de bewegingsvrijheid van de inwoners (en bezoekers). We willen eerst bewegen en dan bouwen om zo het wonen en (het nieuwe) werken mogelijk te maken. Dit is ook wat we voorstaan in onze structuurvisies en andere ruimtelijke plannen.

Om mobiliteitsproblemen voor te zijn ontwikkelen we op de juiste plekken een bij die plek passend programma. Ontwikkeling willen wij bij (ook met de auto) goed bereikbare plekken. Knooppunten (bijvoorbeeld stations of hoogwaardig openbaar vervoerhaltes die ook met de auto goed bereikbaar zijn) spelen een cruciale rol bij ruimtelijke ontwikkeling. Op die plekken is keuzevrijheid voor individuen om te kiezen in hun vervoerwijze. Auto-, fiets- en openbaar vervoernetwerk kunnen hier optimaal verknoopt worden en de ruimte eromheen kan optimaal worden benut. Dit betekent geen eenvormigheid, maar maatwerk in ruimtelijke ontwikkeling. Geef dus niet elk knooppunt hetzelfde programma, maar geef elk knooppunt z'n eigen 'kleur'.

6. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen

Wie beweegt in Haarlemmermeer heeft hiervoor de ruimte en heeft keuzevrijheid. De ruimte door een goed onderhouden en efficiënt netwerk voor (vracht)auto, (H)OV en fiets (en het parkeren van fiets en auto). De vrijheid voor het kiezen van een vervoermiddel. Ieder heeft zijn eigen beweegredenen om een vervoermiddel te kiezen: gezond op de fiets, hip op de scooter, vlot met het openbaar vervoer of praktisch met de auto. Wij willen dat fiets en openbaar vervoer aantrekkelijke alternatieven zijn, maar stellen dat de auto blijvend populair zal zijn. Zeker in Haarlemmermeer met een traditioneel hoog autobezit (520 auto's per 1000 inwoners met een landelijk gemiddelde van 440). Efficiënt gebruik van de auto willen we bevorderen door de auto te zien als schakel in de keten van verplaatsingen.

De structuur van Haarlemmermeer - uitgestrekt en met kernen verschillend van omvang - maakt dat niet in elke kern dezelfde keuzemogelijkheden zijn. Het bereikbaarheidsprofiel van een kern moet passen bij de schaal en aard van de kern. Dit betekent dat rendabele exploitatie van (hoogwaardig) openbaar vervoer niet in elke kern mogelijk is. Ook voor mensen die door bijvoorbeeld financiële of gezondheidsredenen minder keuze hebben (bijvoorbeeld geen beschikking hebben over een auto) moeten betaalbare en beschikbare alternatieven blijven. Ons Meertaxi systeem biedt hierbij uitkomst.

7. Veilig en vrij bewegen: de verantwoordelijkheid van elke verkeersdeelnemer

Aan mobiliteit zit een keerzijde. Jaarlijks vallen er veel slachtoffers in het verkeer. Een deel van de verkeersdeelnemers voelt zich onveilig, denk aan de meer kwetsbare groepen als fietsers, ouderen of kinderen. Verkeersdeelnemers kunnen zich onverantwoord of roekeloos gedragen (scooters op fietspaden, irritaties bij opstoppingen, hard rijden in woongebieden). Ook het bewust kiezen voor sluiproutes kan onveilige situaties voor mensen die wonen langs die routes opleveren.

Een Duurzaam Veilige infrastructuur moet het ontstaan van ongevallen voorkomen. Voor dit landelijk toegepaste concept gaan we ons inzetten. De 'blackspots', plekken waar veel slachtoffers vallen, worden als eerste aangepakt. In onze woonwijken willen we een slag maken in het Duurzaam Veilig inrichten.

Daarnaast is een verkeersveilige Haarlemmermeer de verantwoordelijkheid van elke verkeersdeelnemer. Hoe is mijn rijgedrag? Welke route kies ik? Stuur ik mijn werknemers veilig op pad? Het gedrag van mensen is echter lastig te beïnvloeden. Wij willen geen betutteling, maar staan wel voor elkaar aanspreken en voor een goede verkeerseducatie.

In het nationale verkeersveiligheidsbeleid zijn streefcijfers genoemd om het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden terug te brengen. Samen met provincie en regio streven we ernaar om deze doelstelling te behalen. Dit zal de nodige inzet vergen, wetende dat het aantal afgelegde voertuigkilometers binnen Haarlemmermeer de komende jaren toeneemt en het aantal slachtoffers de afgelopen paar jaar niet meer is gedaald.

8. Ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen'

Innovatie beïnvloedt onze manier en ons gemak van verplaatsen; van navigatiesystemen tot elektrische fiets, van dynamische route- en reisinformatie tot intelligente voertuigen die communiceren met (applicaties in) de omgeving en de aanstaande doorbraak van elektrisch rijden. Innovatie van vervoersmiddelen en het toepassen van bijbehorende innovatieve voorzieningen en infrastructuur is nodig om tot een duurzaam verkeerssysteem te komen. Onze invloed op innovatie die toegepast wordt op vervoersmiddelen is beperkt. Het bedrijfsleven is - gestuurd door vraag van de consument - aan zet. Innovatie in onze manier van werken (het 'nieuwe werken') maakt dat we ons op een andere manier gaan bewegen. We werken vaker thuis, reizen vaker buiten de spits of werken op een andere plek dan een traditionele werkplek.

Wij hebben deze kernpunten als basis genomen voor de uitwerking van voorliggend plan.

let op



drempels

3 Analyse

Om passend nieuw beleid op te stellen is het van belang te analyseren wat de kenmerken van mobiliteit in Haarlemmermeer zijn en welke ontwikkelingen we kunnen verwachten.

Mobiliteit heeft een ruimtelijk-economische en een sociale kant. De ruimtelijk-economische kant betreft de efficiëntie van het vervoerssysteem. Vertragingen zijn verloren uren die de maatschappij geld kosten. Mobiliteit is echter ook basisonderdeel geworden van het moderne leven van alledag. Om deel te kunnen nemen in onze maatschappij moet je je eenvoudig en snel kunnen verplaatsen. Dit wordt relevanter naarmate kernactiviteiten in het dagelijks leven ruimtelijk steeds verder uit elkaar (komen te) liggen. In Haarlemmermeer met haar uitgestrekte areaal, verdient mobiliteit extra aandacht; hier zijn wonen, werken, recreëren en voorzieningen immers ruimtelijk meer gescheiden dan in een traditionele stad. Terwijl Hoofddorp de afgelopen vijftig jaar een verstedelijkingsproces doormaakte, bleven randkernen zoals Burgerveen en Buitenkaag nagenoeg onaangetast. Ook economische veranderingen doen zich niet in hetzelfde tempo voor: rondom Schiphol voltrekt zich een grotere economische dynamiek dan in de rest van de polder. Verschillen in ontwikkelingstempo leverden variatie op in leefstijlen, woonmilieus en type bedrijvigheid en veroorzaakten uiteenlopende mobiliteitsbehoeftes en gedragspatronen. Een toelichting:

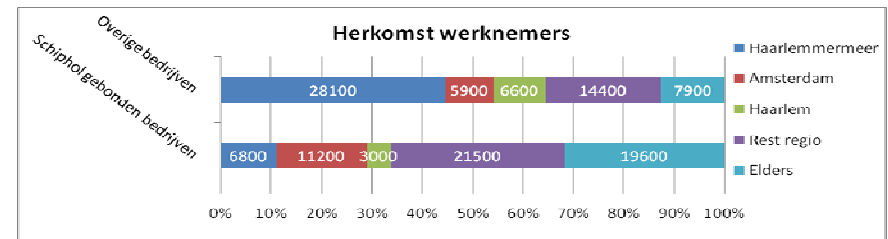
3.1 Mobiliteit, ruimte en economie

De logistiek is een belangrijke sector in de polder. Bijna de helft van de werkgelegenheid is in de sectoren groothandel of transport te vinden¹. Dit hangt samen met de aanwezigheid van mainport Schiphol. Ook aanverwante bedrijvigheid gedijt goed in de nabijheid van de luchthaven. Recent onderzoek van de Kamer van Koophandel (*Lokale lusten van Schiphol*, 2010) laat zien dat zelfs tweederde van de werkgelegenheid verband houdt met luchthaven Schiphol. Dit zijn niet alleen multinationals, met hun Europese hoofdkantoor nabij de luchthaven, maar ook regionaal georiënteerde bedrijven (bv. drukkerij, grondverzetbedrijf) met

¹ TNO/VU (2011), Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2011

meer opdrachten dankzij de nabijheid van de luchthaven. De regio Haarlemmermeer¹ is hiermee goed voor zo'n 15 procent van de bruto toegevoegde waarde in de Metropoolregio Amsterdam en staat daarmee op de tweede plaats na Amsterdam. Naast werkgelegenheid genereert luchthaven Schiphol enorme bezoekersstromen die de polder- in en uitgaan. Veel infrastructuur is dan ook aangelegd met Schiphol als centrumlocatie.

Ondanks het grote aantal arbeidsplaatsen (113.000) op ons grondgebied werkt een flink deel van onze inwoners buiten de gemeentegrens. Zij weten de gunstige ligging van Haarlemmermeer in de Randstad goed te benutten. Inwoners die buiten de gemeente werken (50% van de werkenden) doet dit vooral in omliggende plaatsen zoals Amsterdam, Haarlem en de Bollenstreek. Van de inwoners die binnen de gemeente werkzaam is, werkt twintig procent op Schiphol en tachtig procent elders in de polder². Een aanzienlijk deel van de arbeidsplaatsen wordt dus opgevuld door werkenden van buiten. Veelal komen de werknemers uit de regio, maar sommige bedrijven op Schiphol trekken zelfs werkenden uit het hele land.

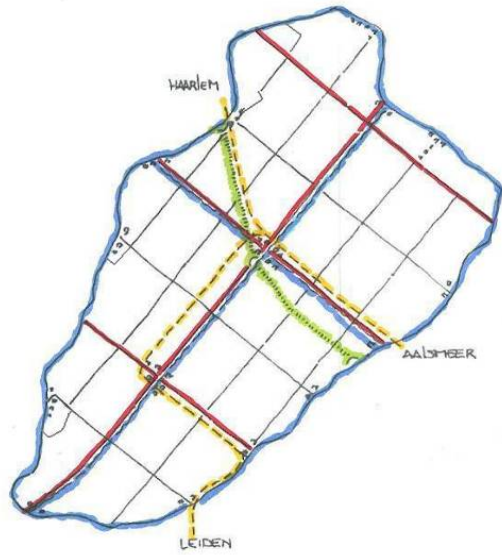


Bron: gemeente Haarlemmermeer (2008), enquêtegegevens Staat van Haarlemmermeer

Bijgaande kaartjes laten de infrastructuurontwikkeling van de afgelopen decennia zien. Was Haarlemmermeer in 1915 nog een echte agrarische gemeente met nauwelijks verbindingen naar de stad, in 1960 ligt aan de oostkant al een belangrijke doorgaande snelwegverbinding tussen Den Haag en Amsterdam, de Oude Haagseweg. De A9 ligt op de tekentafel. In 1980 krijgt Haarlemmermeer, met de Schiphollijn, weer aansluiting op het spoornetwerk. Het aantal inwoners en de werkgelegenheid groeit dan sterk. De ware stroomversnelling doet zich pas voor met de komst van de N207, de Zuidtangent, de HSL, de Driemerenweg en de A5.

² Gemeente Haarlemmermeer (2008), Staat van Haarlemmermeer: trendrapport: Economie

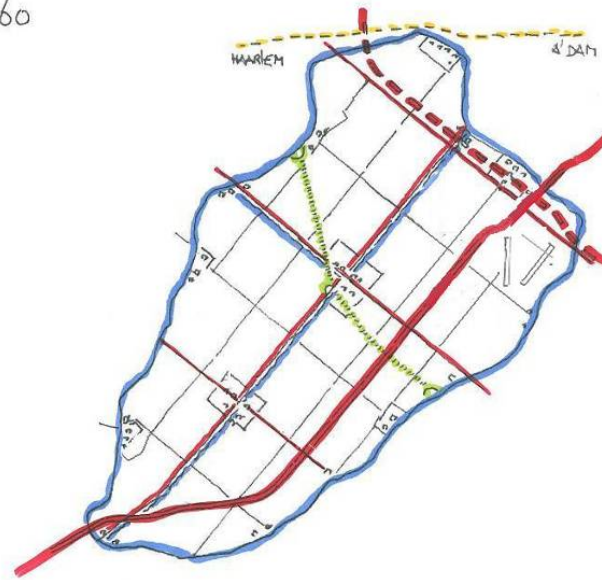
1915



Aantal inwoners: circa 22.000

Werkgelegenheid: ?

1960



Aantal inwoners: circa 45.000

Werkgelegenheid: circa 27.000

1980



Aantal inwoners: circa 79.000

Werkgelegenheid: circa 49.000

2010



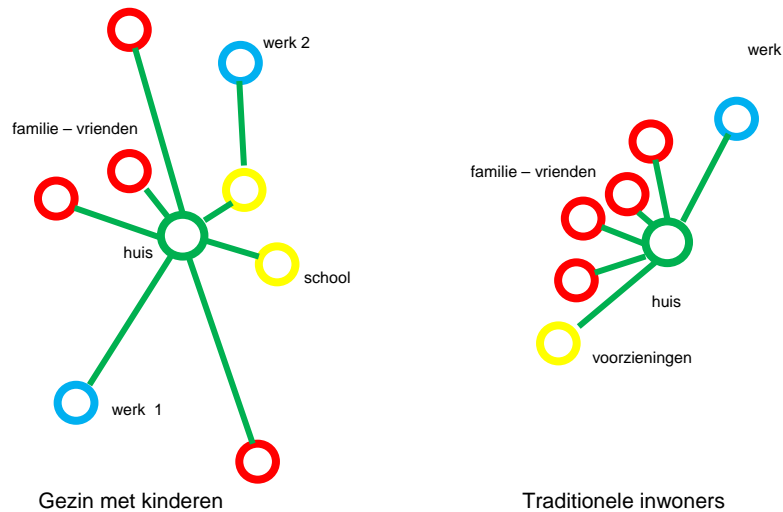
Aantal inwoners: circa 144.000

Werkgelegenheid: circa 113.000

3.2 Mobiliteit in de kernen

Door haar schoksgewijze groei kent Haarlemmermeer een grote verscheidenheid aan woonmilieus met een grote variatie aan mobiliteitsmogelijkheden. In kleine kernen, zoals Abbenes, zijn bewoners voor dagelijks vervoer primair afhankelijk van de auto, terwijl centrumbewoners van Hoofddorp over meer opties beschikken. Uiteenlopende woonmilieus, vaak geconcentreerd in verschillende type wijken, trokken leefstijlen naar de gemeente met contrasterende mobiliteitspatronen. In de 'nieuwste' wijken, Getsewoud en Floriande, wonen de meeste gezinnen met kinderen, terwijl meer traditionele inwoners vaker in de kleine randkernen en in oude delen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep wonen. De jonge, vaak welvarende, gezinnen afkomstig uit de stad in onze nieuwste wijken combineren werk en zorg en kennen een druk levensritme met navenante mobiliteitsbehoeften. Ze onderhouden vaak sociale contacten met de steden van waaruit zij afkomstig zijn, wat hun actieradius en mobiliteitsbehoefte nog sterker doet toenemen. Meer traditionele inwoners, vaak al decennialang in de polder wonend, zijn veelal wat ouder en onderhouden hun sociale relaties juist in de nabije woonomgeving.

Figuur: verschil in mobiliteitspatronen van twee typen inwoners



Kenmerkend is dat veel Haarlemmermeerse inwoners voorzieningen (met name culturele) gebruiken in de steden Amsterdam, Haarlem en Leiden. Dit heeft effect op de oriëntatie van vervoerstromen en maakt regionale verbindingen belangrijk.

In kleine kernen als Beinsdorp en Weteringbrug ontbreekt het door de geringe schaalgrootte aan goed openbaar vervoer; bewoners zijn er op de auto aangewezen. De huizen liggen in deze randkernen direct aan drukke doorgaande polderwegen of aan de Ringdijk en laten weinig ruimte over voor voetgangers en fietsers. De verkeersveiligheid verdient aandacht. Verkeersremmers zijn daarom prominent in het straatbeeld aanwezig³. Ondanks de beperkte ruimte is parkeren hier meestal geen probleem; men doet dit vaak op eigen erf. Veel randkernen zijn voor voorzieningen aangewezen op grotere zusterkernen aan de overzijde van de Ringvaart of op Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Boodschappen doen of naar school gaan gebeurt buiten de eigen kern. Deze kernen zullen steeds meer door ouderen bevolkt worden. Doordat steeds meer ouderen in het bezit zijn van een rijbewijs zullen zij tot op hoge leeftijd mobiel blijven.

Lisserbroek, Rijsenhout en Vijfhuizen, van oorsprong ook kleine kernen, zijn de afgelopen decennia flink gegroeid. Deze dorpen bestaan hierdoor uit een oud en nieuw deel. Het openbaarvervoersaanbod is er door de schaalgrootte van het nieuwe gedeelte uitgebreider dan in de kleine randkernen. Toch is ook hier het autobezit groot. De jonge gezinnen met kinderen, die in de nieuwe delen in grote woningen zijn getrokken, lijken qua levensritme op de nieuwkomers in de nieuwste wijken³. Ook deze inwoners zijn dikwijls anderhalfverdieners die werk- en kinderen combineren. In de oude delen van deze drie kernen vormt het drukke verkeer een probleem; in de nieuwe delen heeft men vooral behoefte aan parkeerterreinen.

Zwanenburg, Badhoevedorp en de oude kernen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep, zijn niet vanuit één vooropgezet plan ontworpen, maar schoksgewijs gegroeid. Het grootste probleem in de oudste delen van deze kernen is de hoeveelheid auto's. Bij de bouw kon men geen rekening houden met de latere massale opkomst van de auto in het straatbeeld. De kwaliteit van het openbaar vervoer is hier wisselend.

³ Gemeente Haarlemmermeer (2011), Kijk op de Wijk 3.

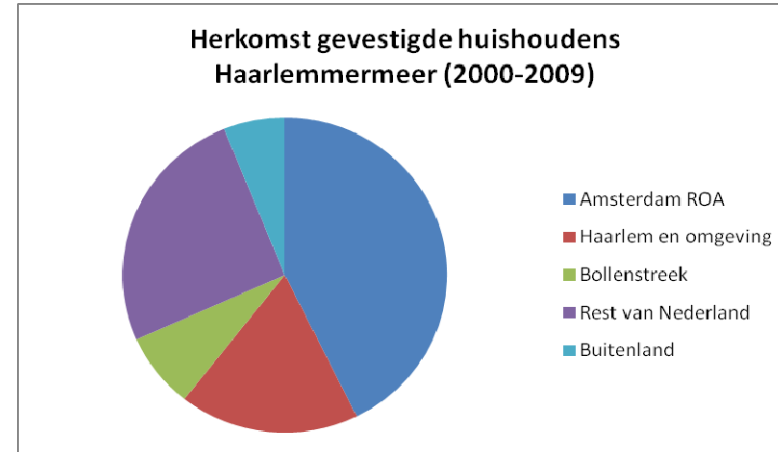
De oude centra van Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn door de nieuwe centrumontwikkeling en de nabijheid van een treinstation goed ontsloten; dit is in de dorpen Zwanenburg en Badhoevedorp wat minder goed. Vooral bewoners in Zwanenburg wensen een betere openbaar vervoerontsluiting⁴. Een behoefte waarin met de komst van het station Zwanenburg-Halfweg zal worden voorzien. Het autobezit is hier lager dan gemiddeld in Haarlemmermeer. Er wonen in deze wijken meer traditionele, oudere inwoners. De kinderen zijn vaak al de deur uit en door het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd is hun levensritme relatief rustig en hun actieradius beperkt. Het dagelijks leven - vrijetijdsbesteding en familie- en vriendenbezoek- vindt vooral plaats in de directe omgeving. Zij voelen zich sterk verbonden met hun eigen buurt.

Graan voor Visch, Linquenda en Pax zijn de eerste wijken waar wel bewust rekening kon worden gehouden met de komst van de auto. De wijken zijn naar huidige maatstaven ruim van opzet. Bewoners waarderen de wijken in hun gebruiksvriendelijkheid en het toegenomen autobezit vormt hier nauwelijks een probleem³. Het autobezit is hier wel het laagst van de gemeente. De goedkopere woningvoorraad heeft veel alleenstaanden en kwetsbare groepen aangetrokken, die zich soms geen auto kunnen veroorloven. De gunstige ligging ten opzichte van centrumvoorzieningen en het treinstation maakt de auto ook minder noodzakelijk. Bewoners van deze wijken maken frequent gebruik van openbaar vervoer, en fiets voor hun woon-werkverkeer (50%)⁴.

Bornholm, Overbos en Toolenburg zijn ontworpen om gebruik van fiets en openbaar vervoer te stimuleren. De bus op loopafstand en de vrije busbaan zouden sneller en betrouwbaarder openbaar vervoer opleveren. De fietser kreeg door aanleg van vrij liggende fietspaden meer ruimte. De plannen slaagden, want openbaar vervoer- en fietsgebruik voor woon-werkverkeer is hier het hoogst van de gemeente. In deze grote moderne wijken zijn relatief veel sociale huurwoningen en goedkopere koopwoningen gebouwd. Daardoor trekken zij mensen die financieel minder te besteden hebben. De binding met de buurt is niet sterk. De besteding van de vrije tijd en het bezoeken van familie en vrienden vinden vaak plaats buiten de eigen wijk of buurt. De goede kwaliteit van het openbaar vervoer in dit wijktype is dan meer noodzaak dan luxe.

⁴ Gemeente Haarlemmermeer (2008), Staat van Haarlemmermeer, trendrapport: Mobiliteit

Getsewoud, Floriande zijn het afgelopen decennium gebouwd voor stedelingen op zoek naar een huis met tuin nabij de grote stad. Dit is terug te zien in de cijfers over de herkomst van in Haarlemmermeer gevestigde huishoudens.



Bron: GBA Haarlemmermeer (2010)

Ook hier besteedde men veel aandacht aan het openbaar en langzaam verkeer binnen de wijk. Je bent minder tijd kwijt als je je met de fiets verplaatst dan met de auto³. Toch is hier het autobezit het grootst van de gemeente. Het drukke, stedelijk leefritme van de bewoners biedt hiervoor een verklaring. Werkende ouders maken dagelijks meer verplaatsingen: 's ochtends de kinderen naar opvang en / of school en dan zelf naar het werk⁵. Het bezit van tweede auto's is bij deze groep dan ook het grootst⁴. Het anderhalfverdienermodel leidt er bovendien toe dat de woonlocatie steeds vaker strategisch gekozen wordt om het drukke levensritme mogelijk te maken.

Het autobezit is in deze wijken groter dan planners voorzagen; de parkeerdruk is in bepaalde delen groot. Inwoners klagen over gebrek aan parkeerruimte, maar zijn ook huiverig als openbare ruimte hieraan opgeofferd wordt. Meer ruimte voor de auto impliceert namelijk minder ruimte en veiligheid voor hun buitenspelende kinderen. Uiteenlopende soms tegenstrijdige ruimteclaims in deze wijken vormen een heus dilemma voor mobiliteitsbeleid.

⁵ Molnar (2010), *Mobiliteit van ouders met jonge kinderen*, in: CBS

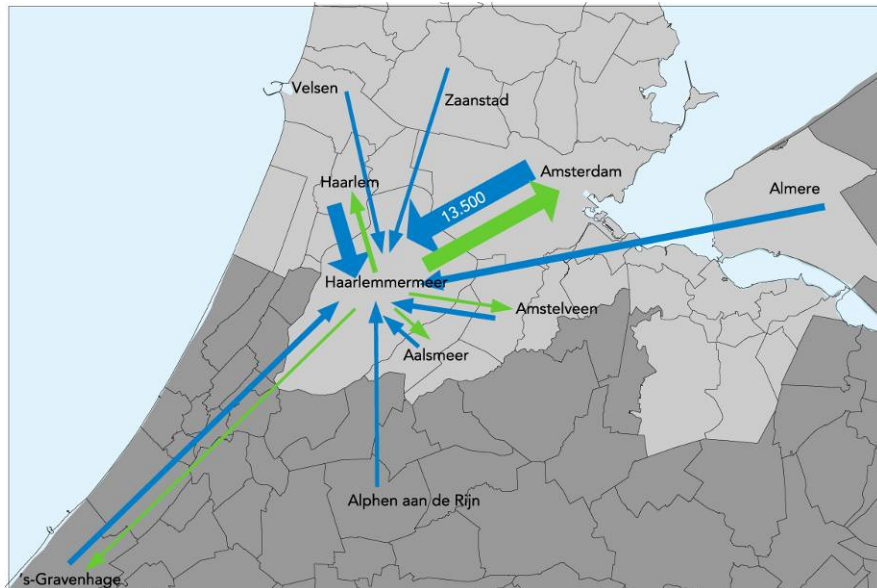
3.3 Mobiliteit in cijfers

Pendelstromen

In Haarlemmermeer is de inkomende pendel veel groter dan de uitgaande pendel. De grootste uitgaande pendelstroom gaat naar Amsterdam. Veel mensen werken daar in de financiële en zakelijke dienstverlening. Daarnaast werken veel van onze inwoners in Haarlem, Amstelveen, Aalsmeer en Den Haag.

De grootste inkomende pendelstroom komt uit Amsterdam, daarnaast komen er veel mensen uit Haarlem, Almere, Den Haag en Amstelveen. Een belangrijk deel van de pendelaars werkt op de luchthaven Schiphol.

Figuur: grootste pendelstromen van en naar Haarlemmermeer, 2005



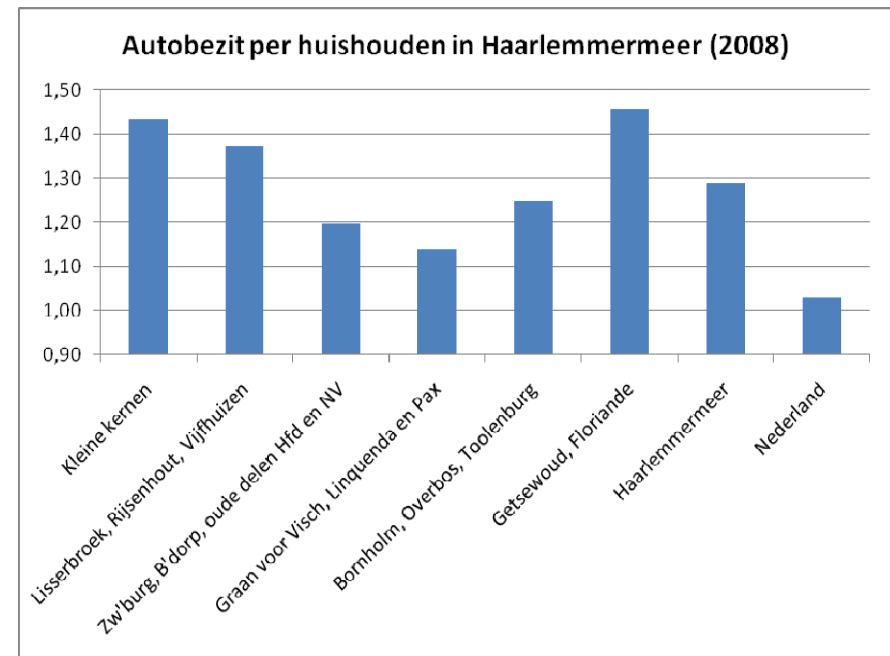
Bron: O+S Amsterdam (2007), Woon-werkverkeer in de Metropoolregio Amsterdam

Automobiliteit

In 2008 waren er per 1000 inwoners van Haarlemmermeer 520 auto's. Het gemiddelde voor Nederland bedroeg toen 440 auto's. Het percentage huishoudens zonder auto is in de periode 1996-2008 gedaald van 14,0 naar 10,5 procent. In

diezelfde periode steeg het aantal huishoudens met twee auto's van 28,0 naar 33,7 procent. In huishoudens in de leeftijdsfase 30 tot 49 jaar heeft men het vaakst een tweede auto ⁴.

Onderstaand figuur laat zien dat binnen onze gemeente aanzienlijke verschillen zijn in het autobezit. In veel kleine kernen is er beperkt of geen openbaar vervoer, waardoor bewoners op de auto zijn aangewezen. In andere wijken is het drukke leefpatroon van de inwoners de verklaring voor de centrale rol van de auto. Overal is het autobezit groter dan gemiddeld in Nederland.

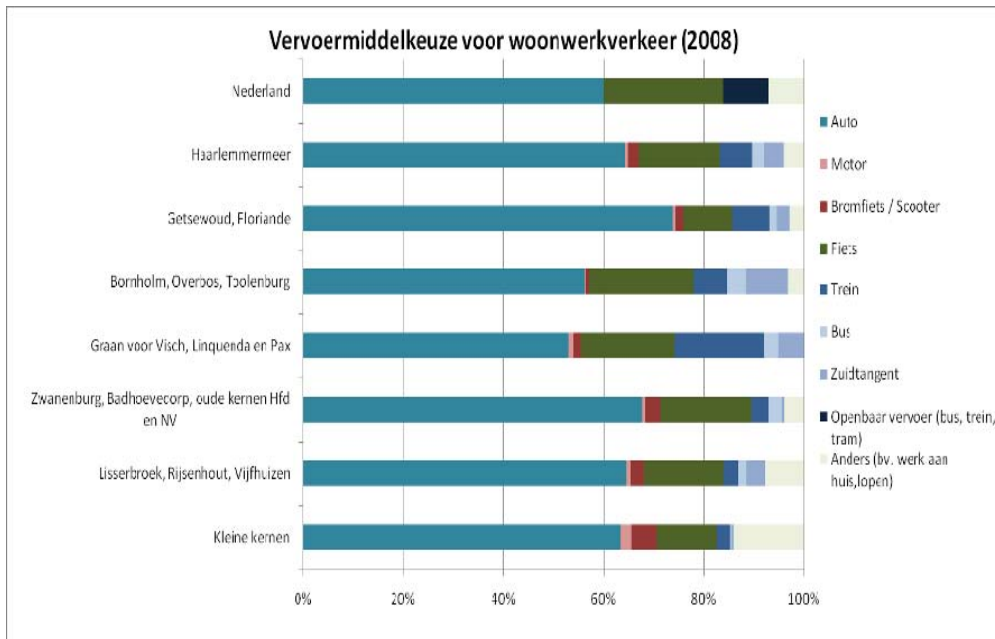


Bron: gemeente Haarlemmermeer (2008), bewerkte enquêtegegevens Staat van Haarlemmermeer & CBS, cijfers januari 2009

Ongeveer 30 procent van de autoritten over het lokale wegennet in de gemeente Haarlemmermeer - dus nog zonder de snelwegen mee te rekenen - is doorgaand verkeer. In de kern Hoofddorp is dit ongeveer 16 procent en in de kern Nieuw-Vennep 10 procent. Deze percentages zullen in 2020 gestegen zijn tot ongeveer 25 en 14 procent. Het aantal voertuigkilometers over het lokale wegennet in Haarlemmermeer zal in de periode 2010-2020 met ongeveer 30 procent toenemen. (*Technische rapportage regionaal verkeersmodel 2008-2020 regio Noord-Holland Zuid*).

Woon-werkverkeer

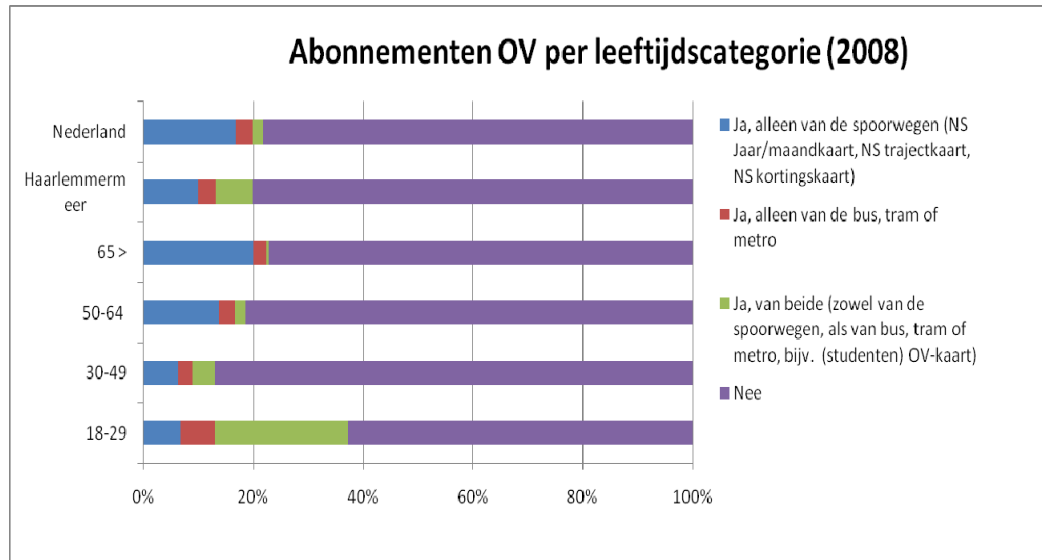
Van onze beroepsbevolking kiest 65 procent voor de auto, 18 procent voor de (brom)fiets en 12 procent voor het openbaar vervoer bij het woon-werkverkeer. In onderstaand figuur is de vervoermiddelkeuze voor woon-werkverkeer aangegeven voor Haarlemmermeer en per kern.



Bron: gemeente Haarlemmermeer (2008), bewerkte enquêtegegevens Staat van Haarlemmermeer & CBS-cijfers 2009

Openbaar vervoer

Het OV-kaart bezit is – mede door de studentenkaart – het grootst bij jongeren en neemt snel af als ze in de hectische leeftijdsfase met kinderen komen ten faveure van de auto. Het OV-kaart bezit contrasteert sterk met het autobezit. Waar het autobezit het laagst is, is het OV-kaart bezit het grootst.



Bron: gemeente Haarlemmermeer (2008), trendrapport Mobiliteit & SCP – cijfers 2008

Er maken dagelijks 25.000 mensen gebruik van de Zuidtangent, inclusief de zijtak naar Nieuw-Vennep. Sinds de ingebruikname van de nieuwe Zuidtangent in 2002 maakt 50 procent meer reizigers gebruik van deze openbaar vervoerverbinding.

Fiets

Het aandeel van de fiets in het verkeer in Haarlemmermeer bedraagt 20 procent. In de top tien van fietsgemeenten in Nederland, die overigens alle tien een compactere stedenbouwkundige structuur hebben, is het fietsaandeel minimaal 30 procent.

3.4 Mogelijkheden voor mobiliteit

Kijkend naar de voorafgaande analyses vallen een aantal zaken op als het gaat om de kenmerken van mobiliteit in Haarlemmermeer. Bij het opstellen van het beleid wordt bewust rekening gehouden met deze constatering.

Gunstige ligging in Randstad

De gunstige ligging in de Randstad is nog steeds een belangrijk vestigingsmotief voor bedrijven en nieuwe inwoners. Veel inwoners maken hiervan optimaal gebruik bij het uitstippelen van hun activiteiten. Deze meerwaarde van de ligging is gebaat bij 'goede' bereikbaarheid. De bereikbaarheid van de gemeente met de auto, is ondanks het toenemend aantal files, nog steeds goed. Bij het openbaar vervoer is deze sterk afhankelijk van de locatie waar je woont of werkt.

Haarlemmermeer trekt forensen

Haarlemmermeer trekt met haar werkgelegenheid forensen uit de regio; sommige bedrijven op Schiphol trekken werknemers zelfs uit het gehele land. Dit doet de automobilititeit in de gemeente sterk toenemen en vergt creatieve oplossingen van ons mobiliteitsbeleid, met oog voor de uiteenlopende problematiek op verschillende schaalniveaus. Het is een uitdaging voor de gehele regio om de werklocaties bereikbaar te houden.

Schiphol als centrumlocatie

Veel infrastructuur op ons grondgebied is aangelegd met 'centrumlocatie' Schiphol als uitgangspunt. Het openbaar vervoerssysteem is een goed voorbeeld hiervan: vanuit sommige wijken in Hoofddorp is het eenvoudiger om op Schiphol te komen dan in het centrum van de eigen kern. Schiphol heeft de ontwikkelingsrichting van de gemeente westwaarts opgeschoven: hierdoor ligt de nieuwe wijk Floriande, met veel mobiele en op de grote steden gerichte inwoners ver van het treinstation. Bij het uitwerken van het beleid houden we rekening met dit gegeven.

Hoog autobezit

Het autobezit in Haarlemmermeer is hoog in vergelijking met Nederland. De redenen hiervoor lopen uiteen. In de kleine kernen is het hebben van een auto, bij gebrek aan alternatieve vervoersvormen, bijna noodzakelijk; ook voor elementaire

verplaatsingen. Bij gezinnen met kinderen is het veelvuldig autogebruik gevolg van een druk levensritme. Deze verschillen in motieven in vervoermiddelkeuze illustreert de diversiteit aan mobiliteitsbehoeftes, patronen en –mogelijkheden binnen onze gemeente. Keuzevrijheid staat voorop in ons beleid, maar fiets en openbaar vervoer moeten een aantrekkelijk alternatief zijn.

Aandacht voor kwetsbare groepen

Beperkte mobiliteitsmogelijkheden zijn vooral problematisch voor de kleine groep meer kwetsbare inwoners in onze gemeente. De grote fysieke afstand tussen wonen, werken en voorzieningen op ons uitgestrekte grondgebied kan voor deze groep een probleem vormen; zij kunnen zich maar weinig mobiliteit veroorloven en / of beschikken over een matige gezondheid.

Strategische woonlocatie

Welvarende gezinnen kiezen steeds vaker 'strategisch' een woonlocatie om hun regionale verplaatsingspatroon en de combinatie van zorg- en werktaken mogelijk te maken. Deze groep is oververtegenwoordigd in onze meest recente wijken.

Tegenstrijdige ruimteclaims

Mobiliteitsbehoeften leiden soms tot tegenstrijdige ruimteclaims in de openbare ruimte. Bewoners willen tegelijkertijd meer parkeerruimte, maar ook meer speelruimte voor hun kinderen en als het kan ook meer groen. Vooral in de wijken met een hoog autobezit en een krappe openbare ruimte (delen van Floriande en Getsewoud) levert dit knelpunten op. Wijken met een ruimere opzet (Pax en Toolenburg) en/of een lager autobezit, kennen deze problematiek niet of nauwelijks. Overmaat in het ontwerp blijkt relevant om toekomstige ruimteclaims te kunnen opvangen.

Oude infrastructuur, nieuwe drukte

De huidige infrastructurele problemen in diverse historische kernen hangen dikwijls samen met de ontstaansgeschiedenis van de gemeente als polder. De oude infrastructuur is niet berekend op de huidige verkeersdruk. De dijkhuisen en oude arbeidershuisjes aan de linten zijn veelal dicht tegen de weg aangelegd, waardoor ze veel (geluids)overlast ervaren door het wegverkeer. Structurele aanpassingen zijn nodig om deze overlast in te perken.



4 Auto

4.1 Visie auto(netwerk)

Onze uitgangspunten voor de auto en het wegennetwerk zijn de volgende:

1. Ruimte voor automobilititeit

De doelen voor het (auto)wegennetwerk zijn een goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, het verbeteren van de verkeersstructuur en een goede ontsluiting van de kernen en van onze werklocaties. Voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep wordt het verkeer naar complete ringwegen geleid, zodat voorkomen wordt dat woonwijken worden belast met doorgaand verkeer

2. Netwerk aan infrastructuur voor de (vracht)auto uitbreiden en verbeteren

We willen een efficiënt en flexibel netwerk realiseren. Daarbij brengen we consistente hiërarchie in autonetwerk aan (herkenbaar onderscheid in functie van het rijks, provinciale en lokale netwerk). Op het lokale netwerk willen we overlast door doorgaand verkeer voorkomen.

3. Bestaande knelpunten in het netwerk opgelost

Waar knelpunten worden ervaren willen we die gaan oplossen. De grootste knelpunten zijn er op de aansluitingen van de snelweg, die in de ochtendspits al vol staan met auto's. Ook op de kruisingen met de (provinciale) oost-westverbindingen doen zich problemen voor om de kernen te verlaten richting de snelweg.

4. Infrastructuur ingepast

We willen het netwerk aan infrastructuur voor de auto zo inpassen dat lasten (ruimtelijke inpassing, barrièrewerking, aantasting leefomgevingskwaliteit) zo beperkt mogelijk zijn en de lusten (goede bereikbaarheid) toenemen.

In de ontwerp Structuurvisie Haarlemmermeer staat de opgave voor de infrastructuur beschreven:

Het oorspronkelijke infrastructuurnetwerk van Haarlemmermeer is te krap bemeten voor de huidige en toekomstige verkeersintensiteit. Regionale routes worden gebruikt als lokale hoofdontsluiting. Lokale oude polderwegen worden intensief belast met doorgaand verkeer. Een heldere hiërarchie in de wegenstructuur van Haarlemmermeer ontbreekt nog. Om een goed functionerend lokaal hoofdwegennet tot stand te brengen moet ruimte worden gecreëerd voor nieuwe wegen. Dit kan vanzelfsprekend het snelst en eenvoudigst aangepakt worden in de grote ontwikkelingsgebieden. Voor andere locaties gaan we in deze structuurvisie uit van reserveringen voor de langere termijn.

Onze uitgangspunten voor de auto en het wegennet in combinatie met de opgave zoals opgenomen in de Structuurvisie Haarlemmermeer vormen de basis voor de uitwerking van ons beleid voor de auto.

4.2 Analyse auto(netwerk)

Nederlanders rijden samen jaarlijks 225 miljard kilometer per auto. Onze levenswijze is sterk beïnvloed door het autobezit en de mogelijkheden die het gebruik van de auto biedt: meer tweeverdieners, toename van de afstand tussen werk en woning en meer vrijetijdsbesteding buitenshuis. De toename van de welvaart draagt bij aan de groei van het autogebruik evenals de ruimtelijke ordening en economische schaalvergroting. Voorzieningen komen steeds verder van de klant te liggen. Bedrijven en voorzieningen worden op die manier ook steeds afhankelijker van autobezoekers. Daarnaast gaat de ruimtelijke ordening in Nederland sterk uit van functiescheiding, waardoor het principe van de nabijheid vervalt en het ruimtegebruik toeneemt, doordat alle functies hun eigen exclusieve parkeervoorzieningen nodig hebben. Dit patroon is ook herkenbaar in Haarlemmermeer, zoals eerder in het analyse hoofdstuk gesteld.

Autogebruik

In woongebieden in Haarlemmermeer heeft de toename van het autobezit (en de grootte van auto's) zijn effecten. Parkeervoorzieningen in wijken, die zijn aangelegd voordat deze ontwikkeling in beeld was, voldoen soms niet meer. In het landelijk gebied en de kleine kernen zijn de afstanden naar voorzieningen soms groot, waardoor sneller de auto wordt gepakt. In werkgebieden bestaat autoverkeer vooral uit woon-werkverkeer tijdens de spitsuren en vrachtverkeer gedurende de gehele dag (zeker op bedrijventerreinen met logistieke of productiebedrijven). Parkeren in werkgebieden vindt veelal plaats op eigen terrein of in gezamenlijke parkeergarages. In winkelgebieden bestaat autoverkeer vooral uit mensen die doelbewust het winkelcentrum bezoeken voor boodschappen of funshoppen, doorgaand verkeer wordt hier geweerd. Over welk netwerk beschikken onze inwoners en forenzen en daarmee onze woon- en werkgebieden?

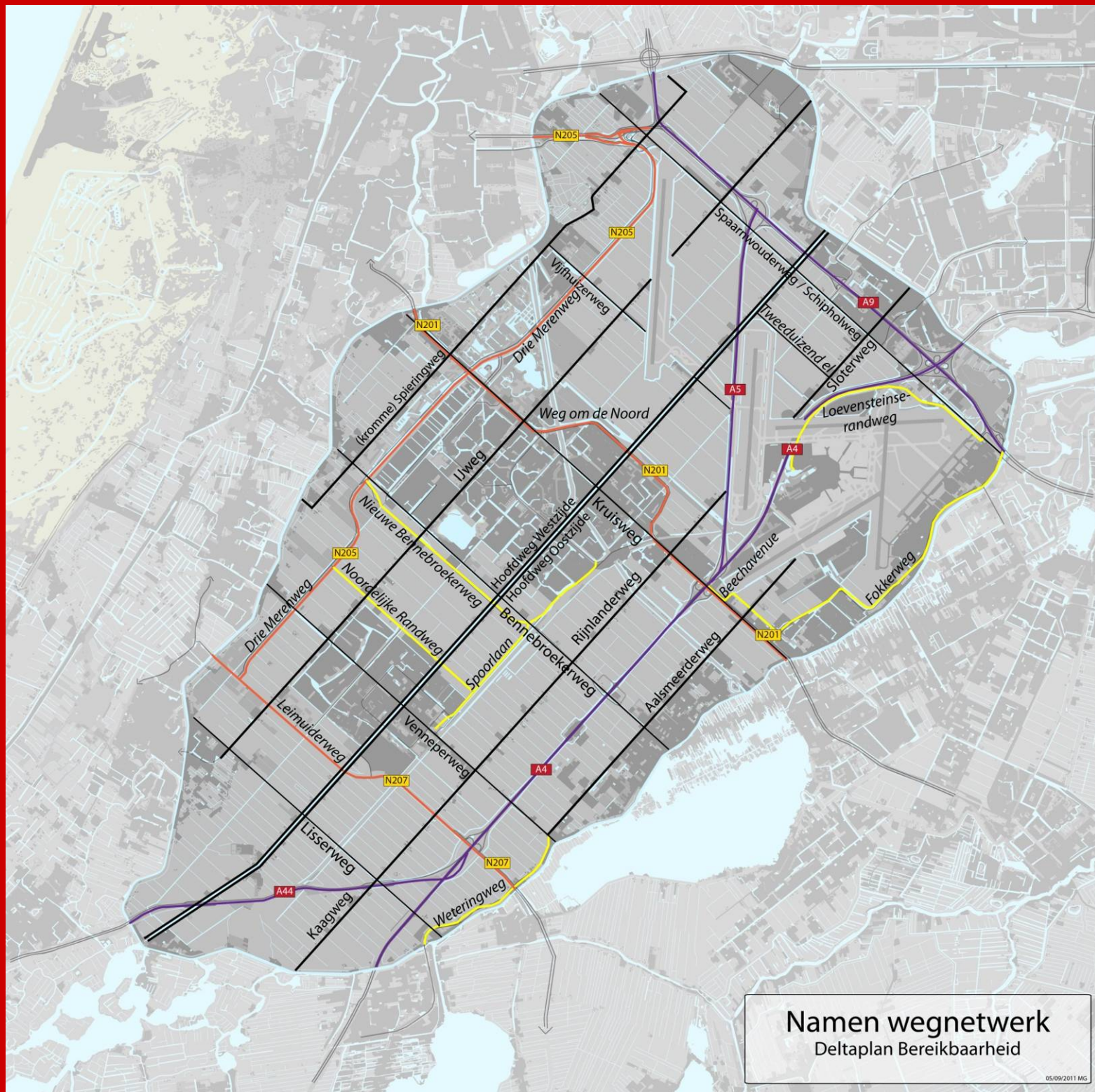
Huidig autonetwerk

Het oorspronkelijke wegennet van Haarlemmermeer werd benut door 'langzaam', veelal agrarisch verkeer. In de loop van de tijd nam de snelheid van het verkeer toe. Een scheiding tussen snel en langzaam verkeer ontstond en het historische wegennetwerk werd steeds meer gebruikt voor snelverkeer. Waar mogelijk werd de capaciteit vergroot, soms ten koste van ruimtelijke en/of verkeerskundige kwaliteit. Desalniettemin heeft Haarlemmermeer de afgelopen jaren een groeispurt gemaakt

op het gebied van weginfrastructuur. Zo zijn de Driemerenweg (N205), de Nieuwe Bennebroekerweg, de Spoorlaan en de Noordelijke Randweg van Nieuw-Vennep aangelegd. Het autoverkeer kreeg op veel plaatsen een snel en comfortabel alternatief om de verplaatsingen door de kernen te vermijden. Ook haakte Haarlemmermeer aan bij de provinciale omlegging van de N201 om Aalsmeer om de congestie aan de oostkant te lijf te gaan en daarmee de werklocaties bereikbaar te houden. De rechthoekige verkavelingsstructuur in Haarlemmermeer geeft een wegennetwerk met veel parallelle wegen. Daardoor is er bijna altijd wel een weg die als alternatieve route kan worden gebruikt. Als dat op wegen gebeurt die daar niet voor zijn ingericht is er sprake van sluipverkeer. Vaak ontstaat dit als de bedoelde doorgaande route onaantrekkelijk is door bijvoorbeeld congestie, verkeerslichten of omrijden.

Lagen in het wegennetwerk

De A4 is de ruggengraat van belangrijke ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de Randstad en tevens de internationale hoofdroute en hoofdonsluiting voor de luchthaven Schiphol. De A44 in het zuiden volgt de oorspronkelijke historische verbinding van Amsterdam naar Den Haag. In het noorden vormen de A5 en A9 de verbinding tussen A4 en Haarlem en Amsterdam. Deze rijkswegen vormen samen met de regionale wegen het hoofdwegennet in Haarlemmermeer. De hoofdwegen op regionaal niveau (Provinciale wegen) zijn de Schipholweg (N232), de Drie Merenweg (N205), de N201 en de Leimuiderweg (N207). Deze regionale verbindingswegen worden benut voor doorgaand verkeer dat van de ene naar de andere hoofdweg rijdt en voor verkeer tussen de kernen. Hoofddorp en Nieuw-Vennep hebben elk een eigen ringstructuur. De ring rond Hoofddorp bestaat uit de Spoorlaan, een deel van de Van Heuven Goedhartlaan, de Nieuwe Bennebroekerweg, de N205 (Drie Merenweg) en N201 (Weg om de Noord). De ring rond Nieuw-Vennep wordt gevormd door de Spoorlaan, N207 (Leimuiderweg), N205 (Drie Merenweg) en de Noordelijke Randweg. Badhoevedorp en Zwanenburg zijn beiden de afgelopen jaren met een extra brugverbinding verbonden aan Halfweg (Weerenbrug) en Amsterdam-West (T106). De A9 loopt nu nog als een barrière door Badhoevedorp. De Schipholweg vormt als regionale verbindingsweg de zuidelijke rand van Badhoevedorp. De overige kernen zijn veelal via oude polderwegen ontsloten. Ook de ringdijk speelt vaak een rol in de ontsluiting van de aan de dijk gelegen kernen.



Namen wegnetwerk
 Deltaplan Bereikbaarheid

Participatie Auto

Bij de participatie voor het Deltaplan Bereikbaarheid is de auto veelvuldig ter sprake gekomen. Niet alleen de vraag hoe de autobereikbaarheid te verbeteren, maar ook de vraag hoe de veiligheid in het verkeer te verbeteren en hinder te beperken. Wat leeft er bij bewoners op lokaal niveau? Een impressie van opmerkingen die gemaakt zijn. Voor een compleet overzicht verwijzen wij naar het participatiedocument. Hier zijn de genoemde knelpunten, mogelijke oplossingen en prioriteiten terug te vinden.

Noord

Een oplossing voor het sluipverkeer op de ringdijk is voor Nieuwe Meer het belangrijkste punt. Zeker met in de toekomst een omgelegde Schipholweg en A9 moet voorkomen worden dat de ringdijk nog meer benut gaat worden als sluiproute.

De verkeersinfrastructuur in Badhoevedorp gaat ingrijpend veranderen met de omlegging van A9 en een omgelegde Schipholweg in de nabije toekomst. Ook de korte termijn knelpunten verdienen een oplossing, zoals de verkeersproblematiek rond scholen of de snelheid op de Robert Kochstraat. Het capaciteitsgebrek van de Sloterbrug kan pas werkelijk opgelost worden na omlegging van de A9.

In Zwanenburg is het doorgaand verkeer over de IJweg en over de ringdijk een groot knelpunt. De Dennenlaan kent het dilemma van enerzijds bereikbaarheid en goede doorstroming tegenover het geven van een verblijfsfunctie van het sociale hart van het dorp.

Het kruispunt van de Hoofdweg-oost en -westzijde en de Schipholweg wordt in Lijnden als knelpunt in de doorstroming en verkeersveiligheid gezien. De Hoofdweg oostzijde is een sluiproute, doordat deze in Tomtom's als kortste route staat aangegeven.

Bij de Vijfhuizenaren is de onoverzichtelijke rotonde Stelling- Vijfhuizerweg een doorn in het oog. Ook de oversteek voor fietsers richting de school kan daar veel veiliger. De suggestie wordt gedaan om de 30 kilometer zone direct na de rotonde te laten beginnen. Kijkend naar de N205 zijn er veel snelheidsovertreders en door-rood-licht rijders. De snelheid, het onderhoud en de belasting van de Kromme Spieringweg en Spieringweg zijn knelpunten.

Midden

De Hoofddorpse wijken Pax en Graan voor Visch liggen op relatief korte afstand van het centrum van Hoofddorp. Dit heeft voordelen, maar ook nadelen. Zo heeft Graan voor Visch parkeeroverlast in de wijk. Een aantal doorgaande wegen zoals weg A en de Paxlaan maken deel uit van de interne hoofdontsluitingsstructuur van Hoofddorp. Bewoners aan de Paxlaan geven aan overlast te ervaren. Een aantal kruisingen worden als knelpunt gezien, bijvoorbeeld de kruisingen Paxlaan - Hoofdwegen en Paxlaan - Kruisweg.

In Hoofddorp Noord- en Oost worden diverse kruisingen als knelpunt ervaren. Er is overlast van verkeerd rijdend vrachtverkeer, aansluiting van het bedrijventerrein op de Weg om de Noord is een wens. Voor een oplossing van de ontsluiting van het centrum gebied als geheel wordt een vernieuwend voorstel gedaan voor een eenrichtingssysteem waarbij beide Hoofdwegen benut worden. Een doorgetrokken Pabstlaan wordt voorzichtig als structurele oplossing geopperd, wetend dat dit wel gevoelig ligt.

In Toolenburg speelt op een aantal plaatsen de duurzame veilig inrichting van een aantal lanen, dit is op beperkte schaal ook zo in Bornholm. Bij de Calatravarotonde snijdt verkeer uit zuidelijke richting naar Toolenburg regelmatig af.

Bewoners van Floriande en Overbos ervaren knelpunten bij het in en uit de wijk komen. In Overbos geeft de verkeersdrukte en –snelheid op Leenderbos overlast. Voor de kruising IJweg- Altenburg – Leenderbos wordt een rotonde als oplossing aangedragen. De IJweg is met name tussen Leenderbos en Bennebroekerweg een probleem, kijkend naar de hoeveelheid verkeer en de snelheid van het verkeer. De busluizen - al of niet (deels) openstellen - vormen een bekend discussiepunt. De Waddenweg bij het ziekenhuis aansluiten op N201 wordt geopperd als ontsluiting voor Floriande Noord.

Winkeliers en bewoners in het rond het centrum van Hoofddorp zoeken naar een balans tussen bereikbaar willen zijn maar een goede doorstroming willen houden zonder sluipverkeer (N.B. hier zijn voorstellen voor geformuleerd vooruitlopend op het Deltaplan Bereikbaarheid). Gepleit wordt voor een binnenring en buitenring met logische routes. Een parkeerroute informatiesysteem en vroegtijdige en betere bewegwijzering is wenselijk.

Zuid

De kernen Oude Meer / Aalsmeerderbrug hopen in rustiger vaarwater te komen als de werkzaamheden voor de omlegging van de N201 zijn afgerond. Het parkeren door vrachtwagens op de openbare weg op Schiphol Rijk zorgt voor veel overlast in de doorstroming van verkeer.

Rijshout denkt aan het verminderen van de drempels in de Aalsmeerderweg als middel om het sluipverkeer op de ringdijk te laten afnemen. De vraag is wat de effecten zijn van de nieuwe wegen en aansluitingen rondom het dorp.

Voor Weteringbrug en Vredenburg is de snelheid van weggebruikers op de ringdijk een knelpunt. Buitenkaag heeft veel parkeeroverlast van werknemers van de scheepswerf op Kaageiland en van recreanten.

Lisserbroek noemt de brug als grootste knelpunt. Aan beide kanten van de brug staat het verkeer regelmatig vast. Een nieuwe brugverbinding en een nieuwe ringweg zijn suggesties voor oplossingen. Ook in dit dorp is de verkeersintensiteit en de verkeersveiligheid op de ringdijk een zorgpunt.

In Beinsdorp is het doorgaande verkeer over de brug, de dijk en de Vennepweg een groot knelpunt. De Vennepweg is heringericht, maar een discussie is gaande over het al of niet hanteren van een vrachtwagenverbod.

Het doortrekken van de nieuwe Bennebroekerweg richting de N206 in de Bollenstreek wordt in Zwaanshoek als de structurele oplossing gezien voor het weren van sluipverkeer door het dorp. Op de brug, dijk, Bennebroekerweg en Spieringweg is veel doorgaand (sluip)verkeer te vinden. Tussentijdse oplossingen moeten het voor verkeer onaantrekkelijk maken om een route door Zwaanshoek te kiezen.

In Cruquius is de bereikbaarheid van de woonboulevard een knelpunt op piekmomenten. Het kruispunt van Spieringweg en Kruisweg is daarbij een knelpunt, extra opstelstroken zijn nodig.

De verdubbeling van de N207 en doortrekking van de Spoorlaan-Zuid zijn in aantocht in Nieuw-Vennep. Bij de Vennepweg zou de nieuwe inrichting in het centrum doorgezet kunnen worden richting Getsewoud. Ook is het wenselijk om de Zuiderdreef door te trekken naar de Spoorlaan. Er zijn een aantal verkeeronveilige oversteken.

Ondernemers wijzen op het belang van goede regionale en lokale verbindingen en heldere bewegwijzering en routing op deze wegen. Voorkom te veel obstakels als drempels en geef rotondes vrachtwagenvriendelijk en verkeersveilig vorm.

In deel I van het Deltaplan Bereikbaarheid gaan wij niet in op alle in de participatie genoemde en geprioriteerde punten. Deze komen wel terug in deel II: het uitvoeringsprogramma. De inbreng van de participatie geeft inspiratie voor het beleidsdeel voor het thema auto; hoe moet het toekomstig autonetwerk op regionaal niveau eruit zien om bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op lokaal niveau te voorkomen?



4.3 Toekomstig autonetwerk

De grootste knelpunten in het bestaande autonetwerk komen voort uit de wijze waarop Haarlemmermeer infrastructureel is ingebed in haar omgeving. In de regio zijn er knelpunten doordat de wegenstructuur te krap is en de omgeving weinig ruimte biedt voor de optredende verkeersstromen. Knelpunten ontstaan vooral doordat de toenemende vervoersvraag en inrichting van het wegennet niet goed op elkaar afgestemd zijn. Belangrijke routes lopen door woonkernen. Aansluitingen naar en met het rijkswegennet zijn onvoldoende toegerust op de verkeersstromen.

Nodig voor het autonetwerk

Waar houden we rekening mee bij de opbouw van het toekomstige netwerk van hoofdwegen? We ontsluiten de diverse woon- en werkgebieden (zie de *Structuurvisie Haarlemmermeer*). Autoverkeer geleiden we over de juiste en geschikte routes, met daar waar mogelijk een ontvlechting van doorgaand en bestemmingsverkeer. We reserveren ruimte voor toekomstige weginfrastructuur. Sluipverkeer en verkeershinder (geluid, lucht, barrièrewerking) vermijden we in de woongebieden. Dit geldt vooral voor het doorgaande regionale autoverkeer.

Capaciteitsuitbreiding sluiten we aan op de fasering van de ontwikkeling van de woon- en werklocaties. Bij het beoordelen en uitvoeren van uitbreidingen in wegvaciteit voorkomen we dat congestie zich verplaatst naar aansluitende wegvakken of kruispunten. Weginfrastructuur dimensioneren op basis van piekmomenten vergt onevenredig veel ruimte in investeringen. Een volledig congestievrije spits is niet het doel, wel willen we de piekmomenten afvlakken. Daarvoor moeten het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijke alternatieven zijn. Zo kan het wegennet zo efficiënt mogelijk worden benut. Andere manieren zijn bijvoorbeeld het stimuleren van het nieuwe werken (zoals flexibele werktijden en thuiswerken).

Wegen zijn ook het gezicht en het visitekaartje van de Haarlemmermeer. We willen onze wegen zorgvuldig ruimtelijk inpassen en een uitstraling geven die past bij de functie. Goede ruimtelijke inpassing van wegtypes draagt bij aan juist gebruik en de juiste snelheid en aan het herkenbaar je weg kunnen vinden.

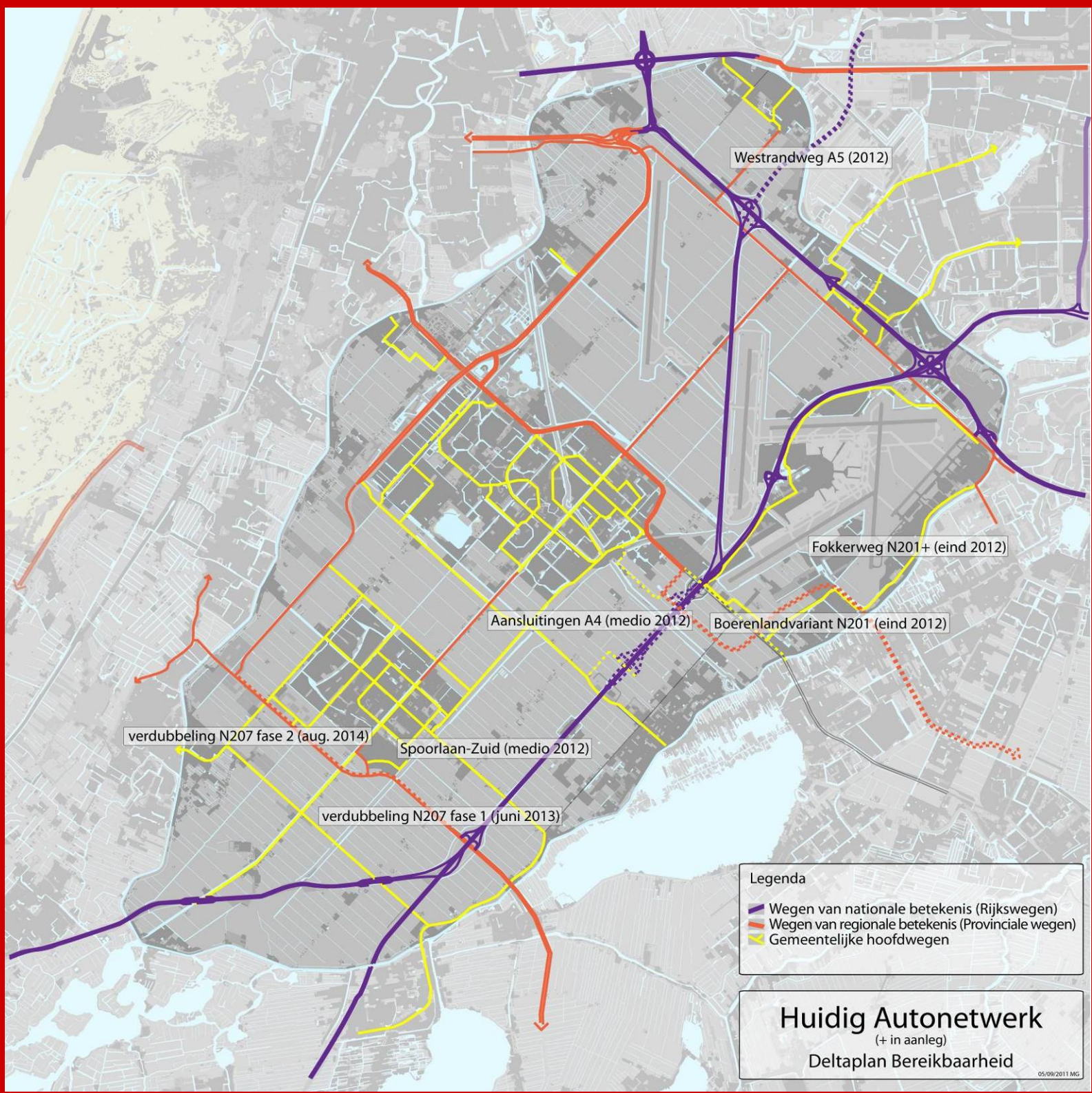
Dynamisch verkeersmanagement

Het beter benutten van de ruimte die bestaat in het verkeer- en vervoerssysteem wordt aangeduid met de term 'dynamisch verkeersmanagement'. In overleg met andere wegbeheerders kunnen afspraken gemaakt worden over het optimaal benutten van het gezamenlijk beheerde verkeer- en vervoersnetwerk. Uitgaande van de keuzevrijheid van de (auto)mobilist kan (verkeers)informatie verschaft worden, die de keuze beïnvloedt. Er kan dan een bewuste keuze gemaakt worden: ga ik reizen, met welk vervoermiddel, via welke route en op welk tijdstip. De Provincie Noord-Holland heeft begin 2011 in Hoofddorp een verkeerscentrale in gebruik genomen. Daar wordt het verkeer op de provinciale wegen in de gaten gehouden en als daar aanleiding toe is bijgestuurd, door teksten op dynamische route informatie panelen (DRIPS) en door het beïnvloeden van de verkeersregelinstallaties. In de toekomst willen wij samen met andere wegbeheerders er zorg voor dragen dat de mogelijkheden voor dynamisch verkeersmanagement optimaal benut worden. Dit past bij de ambitie van het Rijk voor het maatregelenpakket 'Beter Benutten'.

Monitoring

Om te volgen of onze beleidsdoelstellingen gehaald worden gaan wij zaken monitoren. Overigens niet alleen voor het onderwerp 'auto'. Voor automobilititeit volgen wij de ontwikkeling in verkeersstromen op lokaal en regionaal niveau, bijvoorbeeld door het consistent uitvoeren van verkeersstellingen. Wij hebben hiervoor een netwerk van bijna 200 telpunten (en een aantal 'reserve' telpunten voor incidentele tellingen). Het geeft ons inzicht in verkeersintensiteiten. Het gemeentelijk verkeersmodel geeft naast een beeld van de huidige situatie ook een verkeersprognose. Daarmee kan het 'file oplossend vermogen' van infrastructurele maatregelen worden onderzocht. Er is een verkeersmodel in aanbouw bij de Stadsregio Amsterdam. Dit geeft ons in de toekomst de mogelijkheid om beter aan te sluiten bij interregionale verkeersstudies. Daarnaast willen wij reistijdmeting uitvoeren op een aantal routes om filevorming te meten. De mobiliteitskeuzes van onze inwoners volgen wij via periodiek onderzoek in *De Staat van Haarlemmermeer*.

Op de kaart staat het huidig autonetwerk aangegeven en de wegen die reeds in aanleg zijn.



Legenda

- Wegen van nationale betekenis (Rijkswegen)
- Wegen van regionale betekenis (Provinciale wegen)
- Gemeentelijke hoofdwegen

Huidig Autonetwerk
(+ in aanleg)
Deltaplan Bereikbaarheid



Hoofdwegennetwerk Rijk

Bij het formuleren van de opgaven voor het toekomstig autonetwerk maken we onderscheid tussen drie fasen; initiatief-, uitwerkings- en realisatiefase (zie het uitvoeringsprogramma voor een toelichting).

Op het niveau van het hoofdwegen-netwerk van het Rijk zijn de volgende opgaven en ontwikkelingen te onderscheiden:

Doorstroming A4 (deels realisatie, deels initiatief / regionale verkenning)

Rijkswaterstaat heeft als beleid zo weinig mogelijk nieuwe aansluitingen op de snelwegen. De wens is er wel vanuit de regio om meer aansluitingen te hebben ten behoeve van de ontsluiting van Schiphol, ACT, Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Langs de A4 is daarom een parallelstructuur noodzakelijk tussen Burgerveen en Schiphol waarop meer aansluitingen kunnen worden gerealiseerd. Op de hoofdrijbaan kan de doorstroming van deze belangrijke route langs Schiphol en Amsterdam worden gegarandeerd. De parallelstructuur draagt tevens bij aan de ontvlechting van het nationale en regionale verkeer. Door het verkeer van en naar de luchthaven Schiphol en de woon- en werkgebieden in de omgeving eerst over de parallelstructuur te voeren, ontstaat een adequate en fijnmazige aansluiting op het hoofdwegennet. Een deel van deze parallelstructuur wordt al gerealiseerd in binnen het project N201+.

De parallelstructuur is - in combinatie met het onderliggende wegennet ten zuiden van Hoofddorp – onderzocht in een regionale MIT verkenning ("*Bereikbaarheid Schiphol, A4 corridor zuid*", 2007). De vraag was of de huidige wegenstructuur voldoende is voor de nieuwe ontwikkelingen (Werkstad A4/ACT en Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek). Dat bleek niet het geval. De verkeersbewegingen die met de genoemde ontwikkelingen samenhangen kunnen alleen goed verwerkt worden met een combinatie van uitbreiding van de A4 en een uitvoering als 2x2 strooksweg van N207, N205 en Bennebroekerweg. De uitbreiding van de A4 zou kunnen met een spitsstrook of met een parallelstructuur tussen Bennebroekerweg en knooppunt Burgerveen. Omdat een spitsstrook niet de mogelijkheden vergroot om extra aansluitingen op het snelwegennet te maken, en dat nu juist, gezien alle ontwikkelingen, nodig is, heeft de regio de sterke voorkeur voor de parallelstructuur. Al geruime tijd agenderen wij samen met de andere regionale partners bij het Rijk het belang van het realiseren van parallelstroken langs de A4 tussen de Hoek en Burgerveen.

Rijk en regio hebben afgesproken voorlopig geen rijksmiddelen te reserveren voor de realisatie van de door de regio gewenste parallelstructuur. De ontwikkeling van de bereikbaarheid via de A4 blijft het Rijk monitoren. De regio wordt hierover periodiek geïnformeerd, via de resultaten van de *Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse* (NMCA). De NMCA brengt knelpunten op rijkswegen in beeld, gegeven de doelen van het Rijksbeleid voor V&V. Het Rijk zal als ontwikkelingen daartoe aanleiding geven in overleg met de regio de parallelstructuur A4 opnieuw agenderen.

Overigens brengt de NMCA de verschillen in bereikbaarheid in beeld ook kijkend naar de economische waarde van de vervoersstromen. In de NMCA van 2011 bevinden de knelpunten (in het lage groeiscenario) rond Amsterdam zich vooral op de A7/A8, op de A1/A6 en op de A9. Wel komt (in het hoge groeiscenario) naar voren dat in 2020 de A4 van Amsterdam naar Leiden een knelpunt wordt.

Doorstroming A9 (uitwerking)

Bij Badhoevedorp wordt de A9 omgelegd, deze omlegging is in 2017 gereed. De omlegging van de A9 leidt ertoe dat meer verkeer op het hoofdwegennet wordt afgewikkeld en minder op het onderliggende wegennet. Dat komt doordat het hoofdwegennet de verkeervraag beter aankan. Dit is niet alleen positief voor de bereikbaarheid, maar ook voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Badhoevedorp. De omlegging geeft de gelegenheid om Badhoevedorp weer aaneen te smeden tot een dorp.

Doortrekking van de A5-Westrandweg (realisatie)

De doortrekking van de A5-Westrandweg richting Amsterdam is in uitvoering. Met de 2^e Coentunnel ontstaat zo een route via het Westelijke Havengebied en Amsterdam-west naar de A4 bij De Hoek, die een alternatief vormt voor de A10-west en de A4 bij Schiphol.

Onderhoud A44 (initiatief)

Rijkswaterstaat geeft aan dat de twee viaducten van de A44 over de Hoofdvaart en de Lisserweg en de brug over de ringvaart weinig robuust meer zijn en zo langzamerhand vervangen moeten worden. Op basis van de uitkomsten van een nader onderzoek, zal Rijkswaterstaat het initiatief nemen voor grootschalig onderhoud of vervanging van deze kunstwerken.

Regionaal wegennetwerk

Op het niveau van het regionaal wegennetwerk zijn eveneens opgaven en ontwikkelingen te onderscheiden. Hierbij maken we onderscheid tussen korte termijn (voor 2020) en lange termijn (na 2020). De vraag wat nodig is voor het regionale wegennetwerk komt uitgebreid aan de orde in twee achterliggende rapporten; het *Verkeersonderzoek Wegennet Haarlemmermeer* (2010) en het *Verkeersonderzoek Haarlemmermeer-Noord* (2011).

Korte termijn (voor 2020)

Maatregelen tussen A4 en N206

I Aansluitingen + verbindingen A4 Hoofddorp (deel realisatie, deel uitwerking)

De twee nieuwe aansluitingen op de A4 tussen de Kruisweg en de Bennebroekerweg ('noordelijke' en 'zuidelijke' aansluiting) uit het project N201+ zijn in 2012 gereed. Op korte termijn moeten verbindingen naar deze nieuwe aansluitingen op A4 gerealiseerd worden.

- vanuit het N201+ project wordt vanaf de noordelijke aansluiting één verbindingsweg naar de Kruisweg vanuit het N201+project gemaakt;
- daarnaast is in de *Realisatieovereenkomst N201* een verbinding van de noordelijke aansluiting naar de Van Heuven Goedhartlaan opgenomen. De Taurusavenue kan hier als verbinding tussen de nieuwe N201 en Hoofddorp functioneren;
- de belangrijkste nieuwe verbinding is die tussen de zuidelijke aansluiting op de A4 en de Spoorlaan ('Nieuwe Bennebroekerweg-Oost', ten zuiden van de huidige Bennebroekerweg). Deze verbinding wordt een belangrijke hoofdontsluiting voor en door het midden van Haarlemmermeer en heeft zeer hoge prioriteit. Knelpunt in deze verbinding is het bestaande spoorwegviaduct waar alleen met passen en meten een 2x2 verbinding gerealiseerd kan worden in combinatie met langzaam en agrarisch verkeer en bussen. Een nieuw viaduct is meer toekomstvast en zorgt voor een grotere ruimtelijke kwaliteit. Een planstudie naar de verbinding moet leiden tot een zo snel mogelijke aanleg van dit traject.

Voor zowel de Taurusavenue als de Nieuwe Bennebroekerweg-Oost is een subsidieverzoek gedaan in het kader van het rijksprogramma 'Beter Benutten'.

II Capaciteit en functie Nieuwe Bennebroekerweg (Initiatieffase)

Het plan om op korte termijn de Nieuwe Bennebroekerweg-oost aan te leggen (tussen Spoorlaan en A4) is verkeerskundig onomstreden.

Voor de realisering van de benodigde capaciteit van tweemaal twee rijstroken voor een verbinding tussen Bollenstreek en A4 speelt de gewenste doortrekking van N206-N208 in de Bollenstreek naar de N205 en de Nieuwe Bennebroekerweg een cruciale rol. De Nieuwe Bennebroekerweg krijgt dan veel meer dan nu een regionale functie. Tot het moment van aanleg van deze weg kan volstaan worden met een ruimtereservering en behoudt de Nieuwe Bennebroekerweg, inmiddels aangesloten op de A4, een lokale functie.

III Verbinding N205-N206 (regionale verkenning)

De verbinding van de A4 naar de N206 bij De Zilk in de Bollenstreek is een belangrijke nog ontbrekende schakel in het regionale net (zie de Bereikbaarheidsstudie *Grensstreek Noord- en Zuid-Holland*). Deze verbinding tussen Greenport, Mainport en Greenport is van groot economisch belang. De nu nog niet aanwezige verbinding van de N205 naar de N206 maakt hier deel van uit. Aanleg van deze verbinding vermindert het doorgaande (sluip)verkeer door Zwaanshoek-Bennebroek en Beinsdorp-Hillegom en zal de overlast van Noord-Zuid verkeer door Vogelenzang, Bennebroek en Heemstede verminderen. Nut en noodzaak van deze verbinding is onderzocht in de regionale verkenning *Van Greenport tot Mainport. MIRT-verkenning wegverbinding N205-N206* (provincies Noord- en Zuid-Holland, 2010).

De effecten van de N205-N06 verbinding voor Haarlemmermeer zijn o.m.:

- ontlasting verkeersoverlast Beinsdorp en Zwaanshoek;
- beperking groei verkeer op al zwaarbelaste N201;
- geschikte route voor vrachtverkeer tussen de economische clusters in deze regio. In de huidige situatie blijken inrijverboden voor vrachtverkeer weinig effectief, omdat er vaak geen geschikte alternatieven voorhanden zijn. Nog meer vrachtverkeers-verboden leiden tot verplaatsing van de problemen en te grote omrijbewegingen voor vrachtverkeer met economische schade tot gevolg;
- de verbinding N205-N206 maakt het mogelijk om gerichte en effectieve maatregelen te nemen tegen sluipverkeer.

Doorstroming en capaciteit westelijk deel N201 (initiatief)

De N201 is een zwaar belaste weg. De weg fungeert voor Hoofddorp als lokale randweg (voor verkeer vanuit het ene deel van Hoofddorp naar het andere) en als weg voor regionaal verkeer (vanuit Hoofddorp in de richting van Haarlem en naar de A4 en verder). Daarnaast is het een weg voor doorgaand regionaal verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Hoofddorp.

Tussen de brug bij Cruquius en de aansluiting met de A4 is de maximale capaciteit van de N201 bijna bereikt. Concrete knelpunten zijn er bij de aansluiting met het Leenderbos en bij de aansluiting van Cruquius Plaza (Spieringweg). Tezamen met de mogelijke woningbouwopgave bij Sein is dit aanleiding voor de provincie, de Stadsregio Amsterdam, de gemeente Heemstede en de gemeente Haarlemmermeer om een studie te starten voor het gedeelte tussen het Wipperplein in Heemstede en de westelijke aansluiting op de Van Heuven Goedhartlaan in Hoofddorp.

In deze studie wordt de wens van bewoners en de gemeenteraad om een verbetering tot stand te brengen van de ontsluiting van Floriande en Overbos naar de Kruisweg meegenomen. Het in een raadsamendement genoemde doortrekken van de Waddenweg naar de N201 (de 'ziekenhuisvariant') is daarbij één van de te onderzoeken mogelijke oplossingen.

Doorstroming en capaciteit N207 (realisatie)

Uit de MIT verkenning *Bereikbaarheid Schiphol A4 Corridor-Zuid* (2007) blijkt dat verdubbeling van de N207 ten zuiden van Nieuw-Vennep nodig is. Dit is een gevolg van een combinatie van groei van het bestemmingsverkeer, groei van het lokale verkeer en groei van het regionale doorgaande verkeer van en naar Zuid-Kennemerland en de Bollenstreek. De regionale wegen in Haarlemmermeer (N201, N207, N205 en Nieuwe Bennebroekerweg) worden in de *Netwerkvisie* van Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, Rijkswaterstaat en gemeente Amsterdam gezien als een omleidingroute om bij calamiteiten op de A4 en de A10 Amsterdam en Schiphol bereikbaar te houden. De provincie is gestart met de verbreding van de N207 naar 2x2 rijstroken tussen de aansluiting met de A4 en de N205.

(Middel)lange termijn (na 2015- na 2020)

Afwaardering Schipholweg N232 (initiatief)

Vooruitlopend op de omlegging worden sportfaciliteiten uitgeplaatst bezuiden de Schipholweg. De regionale functie van de weg kan pas worden opgeheven wanneer ook de Schipholweg wordt omgelegd. Wanneer er voldoende ruimtelijke ontwikkelingen (medio 2020 tot 2025) zijn is de omlegging van de Schipholweg aan de orde. In de tussenliggende periode blijft de regionale verbindingfunctie bestaan. Vanwege de toegenomen relaties tussen dorp en ontwikkeling van sport en recreatie aan de zuidkant van de Schipholweg zullen er meer oversteekmogelijkheden komen. Afwaardering van de weg naar 50 km per uur is daarmee aan de orde. Dit kan plaatsvinden tegelijkertijd met uitplaatsing van de sportvoorzieningen en vooruitlopend op de omlegging van de A9.

Verbreding S106 (initiatief)

Uit het *Verkeersonderzoek Haarlemmermeer-Noord* blijkt dat de S106 vanaf de aansluiting A9 tot aan het kruispunt Ookmeerweg- De Alpen -Etnastraat in Amsterdam Osdorp verbreed dient te worden. Dit speelt tussen 2016 en 2025.

Doortrekking S106 'de Haak' (initiatief)

Uit het *Verkeersonderzoek Haarlemmermeer-Noord* en de studie HOV A9 blijkt de doorstroming en capaciteit van het kruispunt N232 Schipholweg – Hoofdweg-oost/west een groot knelpunt. De verbinding Badhoevedorp - Hoofddorp is te verbeteren door de S106 vanaf de rotonde in Lijnden-Oost door te trekken met nieuwe aansluitingen op de omgelegde A9 en Tweeduizend EI en vandaar af via een 'haak' aan te sluiten op de Hoofdweg-Oostzijde. Hiermee wordt de dringend noodzakelijke verbetering van de verbinding van en naar Amsterdam-West gerealiseerd en de regionale verbinding met Schiphol versterkt. Tevens biedt deze doortrekking van de S106 een structurele oplossing voor de verbinding tussen Badhoevedorp en Hoofddorp. Het lokale verkeer tussen Hoofddorp en Badhoevedorp wordt gescheiden van het regionale verkeer en de kruising Schipholweg-Hoofdweg-oost/west wordt ontlast. Spelend tussen 2016 en 2025.

Aanleg Amsterdamse Laan in Badhoevedorp (uitwerking)

Binnen de gebiedontwikkeling Badhoevedorp wordt de Amsterdamse Laan als nieuwe ontsluitingsweg aangelegd.



Afwikkeling regionaal verkeer; verlegde N232 (initiatief)

De Schipholweg krijgt in het dorp de functie van lokale ontsluitingsweg. Regionaal verkeer wordt buiten de omgelegde A9 omgeleid. Met de ontwikkeling van de Schipholdriehoek kan Tweeduizend El ingezet worden als regionale verkeersweg, en zo de rol als omgelegde Schipholweg (N232) vervullen. Aan de westzijde van Badhoevedorp wordt de omgelegde N232 aangesloten op de Schipholweg. Eerst via de Hoofdweg-Oostzijde. Bij grote ontwikkelingen die een eigen aansluiting op de A5 vergen is een aparte verbinding naar de N232 nodig. Aan de oostzijde wordt de Loevesteinse Randweg met een viaduct over de A4 benut voor een aansluiting op de N232. In het gebied van de Elzenhof kunnen huidige verkeersknelpunten worden meegenomen. De mogelijkheid voor een aansluiting op de A4 wordt open gehouden.

Functie en verbinding Sloterweg; Nieuwe Sloterweg (initiatief / verkenning)

De Sloterweg is als smalle polderweg niet geschikt als robuuste ontsluiting. En zeker niet als de Schipholweg omgelegd wordt en de Sloterweg een verbinding vormt tussen het dorp en de omgelegde Schipholweg. Op lange termijn is de oplossing de aanleg van een nieuwe weg, de Nieuwe Sloterweg, parallel aan de bestaande Sloterweg. Bij de verlegging van de verbinding naar het oosten kan gebruik gemaakt worden van de oplopende hoogte van de A9, waardoor met relatief beperkte investeringen een half verdiepte tunnel kan worden gerealiseerd. De Nieuwe Sloterweg sluit aan op de Tweeduizend El en de Schipholweg. De bestaande Sloterweg wordt afgewaardeerd (bestemmings-, agrarisch verkeer en fietsverkeer). De voorinvesteringen voor de tunnelbak voor deze verbinding spelen voor 2020 en hangen samen met het planproces voor de omgelegde A9. Realisatie van de Nieuwe Sloterweg zelf is in principe aan de orde met de omlegging van de Schipholweg en bijbehorende gebiedsontwikkeling (medio 2020-2025). Indien de nieuwe Schipholweg direct met de A9 aangelegd wordt komt de noodzaak voor de aanleg van het viaduct in de bestaande Sloterweg te vervallen.

Doorstroming en capaciteit Spoorlaan (initiatief)

De functie van de Spoorlaan wordt steeds belangrijker. Zeker als de nieuwe zuidelijke aansluiting op de A4 gereed is. Veel verkeer zal via de Nieuwe Bennebroekerweg en de Spoorlaan richting Hoofddorp en Nieuw-Vennep gaan. De Spoorlaan fungeert als nieuwe hoofdonsluiting en als 'verdeelweg' voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep. De Spoorlaan ontlast zo de provinciale Hoofdweg-oostzijde als

belangrijke lokale verbindingsweg. De uitbreiding van woningen en arbeidsplaatsen in Hoofddorp-Zuid en de nieuwe aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4 maken dat de Spoorlaan vooral in Hoofddorp een stuk drukker wordt. Een verdubbeling van de Spoorlaan tot tweemaal twee rijstroken tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de noordelijke aansluiting van Nieuw-Vennep is nodig na 2020 en hangt samen met (het tempo van) ruimtelijke ontwikkelingen.

Verlegde provinciale Weg om de Noord (initiatief)

In de *Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030* wordt afgewogen of aan de noordzijde van Hoofddorp intensieve woningbouw wenselijk is en of ontvlechting van de dubbelfunctie van de N201 - regionale weg en gebiedsontsluitingsweg - mogelijk is. Daarvoor is een naar het noorden verlegde provinciale Weg om de Noord nodig, met een aansluiting op de A5. Daarmee worden de wijken van Hoofddorp goed bereikbaar en kan het regionaal verkeer gebruik maken van deze weg. Deze nieuwe kruisingsvrije weg, die ten noorden van de gekantelde kavels gesitueerd is, kan op twee plaatsen een aansluiting met de Van Heuven Goedhartlaan krijgen. De bestaande N201 zou dan een gebiedsontsluitingsweg worden (in plaats van stroomweg) ter ontsluiting van bestaande en nieuwe aanliggende wijken. Ook verbetert de bereikbaarheid van de Beukenhorsten en brengt de ontsluiting van Hoofddorp West minder problemen met zich mee.

Functie Drie Merenweg – N205 (initiatief)

De N205 verbindt de N207 ten zuiden van Nieuw-Vennep met de A9 bij het knooppunt Rottepolderplein en vervolgens met Haarlem. In het licht van de Netwerkvisie zou de N205 tussen de N207 en de Nieuwe Bennebroekerweg op termijn verdubbeld worden van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Haarlemmermeer is voorstander van een robuust regionaal wegennet waar N201, N207, N205 en Nieuwe Bennebroekerweg onderdeel van uit maken. Wij gaan daarbij uit van het op termijn realiseren van de parallelstructuur van de A4, omdat dit in onze ogen een uitstekende manier is om de doorstroming op de A4 te verbeteren, doordat doorgaande en lokale stromen van elkaar worden gescheiden.

Knooppunt Rottepolderplein (N205-A9-N232) (initiatief)

Het knooppunt N205 – A9 – N232 kent toenemende intensiteiten. Doorstromingsproblemen op onderliggende wegen moeten voorkomen worden. Wij agenderen dit bij de betrokken partijen.

Lokaal wegennetwerk

Noord

Zoals gesteld zijn er in het noorden een aantal grote ingrepen in de hoofdstructuur, vaak op nationaal en regionaal niveau. De realisatie van;

- de doorgetrokken Westrandweg (A5);
- omlegging van de A9.

In het onderliggend wegennet zijn relevant;

- afwaardering van de bestaande Schipholweg;
- aanleg van de Amsterdamse Laan;
- doortrekking van de (verbrede) S106 naar omgelegde Schipholweg en Tweeduizend EI (de 'haak');
- aanleg van de omgelegde Schipholweg;
- aanvullende (verkeersremmende) maatregelen op de Hoofdweg-Oostzijde;
- aanleg van de Nieuwe Sloterweg.

In de voorgaande paragraaf zijn deze ontwikkelingen beschreven. De ontwikkelingen hangen samen met de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp en met de verdere ruimtelijk-economische ontwikkeling van Schiphol en de zogenaamde Schipholdriehoek.

Midden / Hoofddorp

Ook in en rond Hoofddorp gaan de komende jaren grote ingrepen plaatsvinden in de hoofdstructuur. Als centrumkern in Haarlemmermeer met een groot aanbod aan voorzieningen en werkgelegenheid trekt Hoofddorp veel verkeer aan.

De hoofdstructuur in en rond Hoofddorp kent een aantal grote knelpunten, waaronder de afwikkeling van verkeer vanuit de wijken Floriande en Overbos en de doorstroming en bereikbaarheid in en rond het centrum. Ook ontbreekt de scheiding van regionaal en lokaal verkeer op de N201.

Er zijn een aantal ingrepen nodig in de hoofdstructuur die in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling worden toegelicht in de *Deelstructuurvisie Hoofddorp* (in ontwerp) en de *Structuurvisie Haarlemmermeer*. Voor korte termijnmaatregelen voor de bereikbaarheid en doorstroming in Hoofddorp-Centrum heeft separate besluitvorming plaatsgevonden.

De belangrijkste ingrepen die effect hebben op het lokaal wegennetwerk zijn:

- Realisatie van nieuwe provinciale hoofdwegen aan de noord en zuidzijde van Hoofddorp die het regionaal verkeer rond Hoofddorp kunnen afwikkelen;
 - Verlegde Weg om de Noord
 - (doorgetrokken) Nieuwe Bennebroekerweg

Dit betekent dat de huidige Weg om de Noord op termijn afgewaardeerd kan worden en een rol gaat betekenen bij de afwikkeling van het lokaal verkeer in onder meer Hoofddorp-Noord. Dit te vergelijken met de rol van de Van Heuven Goedhartlaan nu.

- Opwaardering Spoorlaan

De Spoorlaan heeft nu vooral een lokale functie en een functie als verbindingsweg tussen de twee grootste kernen van Haarlemmermeer. Op termijn wordt de functie belangrijker en is verbreding nodig (zie regionaal netwerk, lange termijn).

- Realisatie 'Stadsas' Hoofddorp

Op termijn is het noodzakelijk om de zogenaamde 'Stadsas' voor het station langs als 2x2 verbinding door te trekken naar de Verlegde Weg om de Noord en (wellicht de A5). Deze Stadsas wordt opgenomen in de lange termijn visie van de *Deelstructuurvisie Hoofddorp* en is opgenomen op de kaartbeelden van de *Structuurvisie Haarlemmermeer*.

- Realisatie binnen- en buitenringen Hoofddorp

Op de stadsas (Spoorlaan en Van Heuven Goedhartlaan) sluiten twee hoefijzervormige ringen aan;

- een ring bestaande uit Weg-A, Paxlaan en Pabstlaan;
- een ring bestaande uit Van Heuven Goedhartlaan en een afgewaardeerd deel van de huidige Weg om de Noord.

In de *Deelstructuurvisie Hoofddorp* onderbouwen wij deze twee dubbele ringen verder gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling. Uitwerking volgt na vervolgonderzoek.

- Afwaardering en herinrichting (oude) Bennebroekerweg

De bestaande Bennebroekerweg wordt afgewaardeerd en heringericht als erftoegangsweg. Daarbij rekening houdend met landbouwverkeer en mogelijk HOV.

- Bereikbaarheid Floriande / Overbos; proef bussluis

De proef met het gedeeltelijk openstellen van de bussluis in de Waddenweg/Deltaweg maakt dat buiten de spitsen en tijdens de weekenden de bussluis voor al het verkeer open is. De openstelling moet bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Floriande door het vergroten van de keuzemogelijkheden in de route, vervoerswijze en voorzieningengebruik, zonder dat dit onevenredige overlast voor bewoners of een verslechtering van de verkeersveiligheid tot gevolg heeft. Op basis van een evaluatie zal bepaald worden of de proef al dan niet in aangepaste vorm een definitief vervolg gaat krijgen en wat (eventuele) gevolgen zijn voor de totale wegstructuur.

- Doortrekken Waddenweg naar N201 (ziekenhuisvariant)

Het doortrekken van de Waddenweg naar de N201 kan een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en doorstroming vanuit de wijken Floriande en Overbos. Een doorgetrokken Waddenweg ontlast het Leenderbos langs Overbos, ook in combinatie met het (gedeeltelijk) openstellen van de bussluis in de Deltaweg/Waddenweg. Het betrekken van de ideeën over de herstructurering aan de noordzijde van Hoofddorp, de verbinding ten noorden van de huidige N201 en de mogelijkheid die dit biedt voor het herwaarderen van de N201, moet mede bepalen op welke wijze de doortrekking vorm kan krijgen.

Een van de opties uit de *Deelstructuurvisie Hoofddorp* is om dit te combineren met een 'Verbindingsweg' tussen Waddenweg en Leenderbos.

Er is sterke samenhang met de door de provincie getrokken studie naar de capaciteit en doorstroming van het westelijk deel van de N201 (zie regionaal wegennetwerk, korte termijn).

- Ontsluiting bedrijventerrein De Hoek Noord

Het bedrijventerrein De Hoek Noord krijgt een ringvormige ontsluitingsstructuur. Een gevolg is dat de Vuursteen verlegd wordt naar een oostelijker tracé: de Verlegde Vuursteen. Op langere termijn, wanneer de omgelegde N201 een feit is, wordt het mogelijk de Kruisweg deels af te waarderen. Onderzocht wordt of dan de Rijkersstreek op de Kruisweg aangesloten kan worden. Daarmee wordt de verkeerstructuur van De Hoek en De Hoek Noord ontlast.

Zuid

Ook in het zuiden van Haarlemmermeer staan een aantal ingrepen in de hoofdstructuur op stapel. Op de korte en middellange termijn zijn dit;

- verdubbeling N207 (zie regionaal netwerk, eerste fase in aanleg), daarmee samenhangend;
- extra opstelstrook (rechtsaf) aansluiting Getsewoudweg N207;
- aanleg centrale as PrimAviera, aansluitend op zuidelijke aansluiting A4;

Op de lange termijn zijn – afhankelijk van tempo en aard van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de westkant van Haarlemmermeer - de volgende infrastructurele aanpassingen nodig:

- verdubbeling Spoorlaan naar 2x2 (zie regionaal wegennetwerk, lange termijn)
- reservering doortrekking Noordelijke randweg Nieuw-Vennep naar A4
- reservering verdubbeling Noordelijke randweg Nieuw-Vennep

Verdubbeling van de N205 naar 2x2 tussen N207 en Nieuwe Bennebroekerweg is nodig als vastgehouden wordt aan het robuuste netwerk zoals het rijk dit voor ogen heeft (zie regionaal wegennetwerk, lange termijn).

Maatregelen lokaal wegennetwerk lager schaalniveau

Het deltaplan - en het bijbehorende participatietraject - heeft op het niveau van wijken en kernen een behoorlijke hoeveelheid aan knelpunten en potentiële maatregelen en oplossingen op lager schaalniveau geïnventariseerd. Het voert te ver om deze allemaal in voorliggend beleidsdeel op te nemen en te behandelen. Deze maatregelen zijn echter van wezenlijk belang om te komen tot een verkeersveilige verkeersstructuur met een optimale doorstroming en zo min mogelijk verkeersoverlast.

De (potentiële) maatregelen zijn op hoofdlijnen beoordeeld en op thematische wijze opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Er is een prioriteit (hoog, midden, laag) aan gegeven en de projecten met hoge prioriteit zijn van een globale kostenraming voorzien.

Wij verwijzen naar het uitvoeringsprogramma voor nadere details.

Capaciteit en intensiteit autonetwerk

Een hulpmiddel bij het bepalen van de benodigde weginfrastructuur is het maken van modelberekeningen. Verkeersprognose geven inzicht hoe het verkeer zich verplaatst en waar capaciteitsproblemen ontstaan. De verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit ('IC-verhouding') laat zien in hoeverre de capaciteit van een wegvak benut wordt in de drukste perioden van de dag (de spitsen). Een 'IC-verhouding' geeft inzicht in hoe goed of hoe slecht de doorstroming is. Op het moment lopen een aantal grote infrastructurele projecten die de komende jaren zullen worden afgerond. Dit zijn de omlegging van de N201 'boerenlandvariant', de Westrandweg tussen de Coentunnel en knooppunt Raasdorp, de verdubbeling van de Leimuiderweg/N207 en de omlegging van de A9 ter hoogte van Badhoevedorp. Wij toetsen (samen met onze regionale partners) de werking van nieuwe oplossingen en infrastructurele voorstellen door modelberekeningen te maken. De verkeersprognose voor het jaar 2020 is berekend op basis van de (absolute) verkeersgroei in het *verkeersprognosemodel NHZ 1.2 2020*. In dit model is uitgegaan van een woningbouwprogramma van 4.000 woningen in de Westflank en de realisatie van de arbeidsplaatsen in Amsterdam Connecting Trade (ACT). Buiten de spitsuren zijn er volgens de gegevens uit het verkeersmodel geen knelpunten met congestie op het gemeentelijke wegennet. De intensiteit-capaciteit verhouding in de ochtendspits (doorgaans het drukste moment van de dag) voor de autonome situatie en de wenselijke situatie kunnen we als volgt beschrijven:

Bij de **autonome situatie** (2020) gaan we uit van aanleg van infrastructuur waar al bestuurlijke besluitvorming over heeft plaatsgevonden en financiering voor is geregeld. In deze situatie is op een aantal punten sprake van congestie;

- de zuidelijke aansluiting van de A4 op de Bennebroekerweg;
- de aansluiting Leenderbos / N201;
- de T106.

Een aantal punten levert niet direct congestie op, maar springen in het oog door dat de verkeersintensiteit hoger is dan past bij het wegtype. Zie bijvoorbeeld;

- de Hoofdweg-Oostzijde tussen Hoofddorp en Lijnden;
- de Kruisweg bij de oostelijke en westelijk aansluiting met de Weg om de Noord;
- het Van Stamplein.

De meest belaste kruispunten bevinden zich langs de N201 tussen A4 en Van Heuven Goedhartlaan, daardoor ontstaat in de spitsen congestie. Ook de

kruispunten Nieuwe Bennebroekerweg –Spoorlaan en Bennebroekerweg – Rijnlanderweg zijn in deze situatie zwaar belast.

Drukke punten met congestie op provinciale en rijkswegen zijn onder meer;

- de N205 vanuit Haarlem richting de A9 (met name buiten de gemeente);
- de A5 (als gevolg van aansluiting van de Westrandweg);
- de A9 (ook na omlegging);
- de A4 (met name waar A44 en A4 samenkomen).

Bij de **wenselijke situatie** (2020) gaan we uit van aanleg van doorgetrokken Bennebroekerweg, Bereikbaarheid Hoofddorp-Centrum uitgewerkt, verdubbeling Bennebroekerweg tussen spoor en aansluiting A4, Taurusavenue, de Waddenweg (met dichte bussluis) is aangesloten op de N201 (samen met ziekenhuis), erin. In deze situatie wordt op een aantal punten de congestie minder. Met name;

- de Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en de A4 (door komst nieuwe, verdubbelde Bennebroekerweg);
- de aansluiting Leenderbos (nieuwe aansluiting Waddenweg is wel druk);
- het Van Stamplein.

De kruispunten Nieuwe Bennebroekerweg –Spoorlaan en Bennebroekerweg – Rijnlanderweg zijn in deze situatie opgelost. De kruispunten langs de N201 tussen A4 en Van Heuven Goedhartlaan blijven zwaar belast.

Drukke punten met (soms) congestie blijven;

- de bestaande N201 / Weg om de Noord;
- de T106.

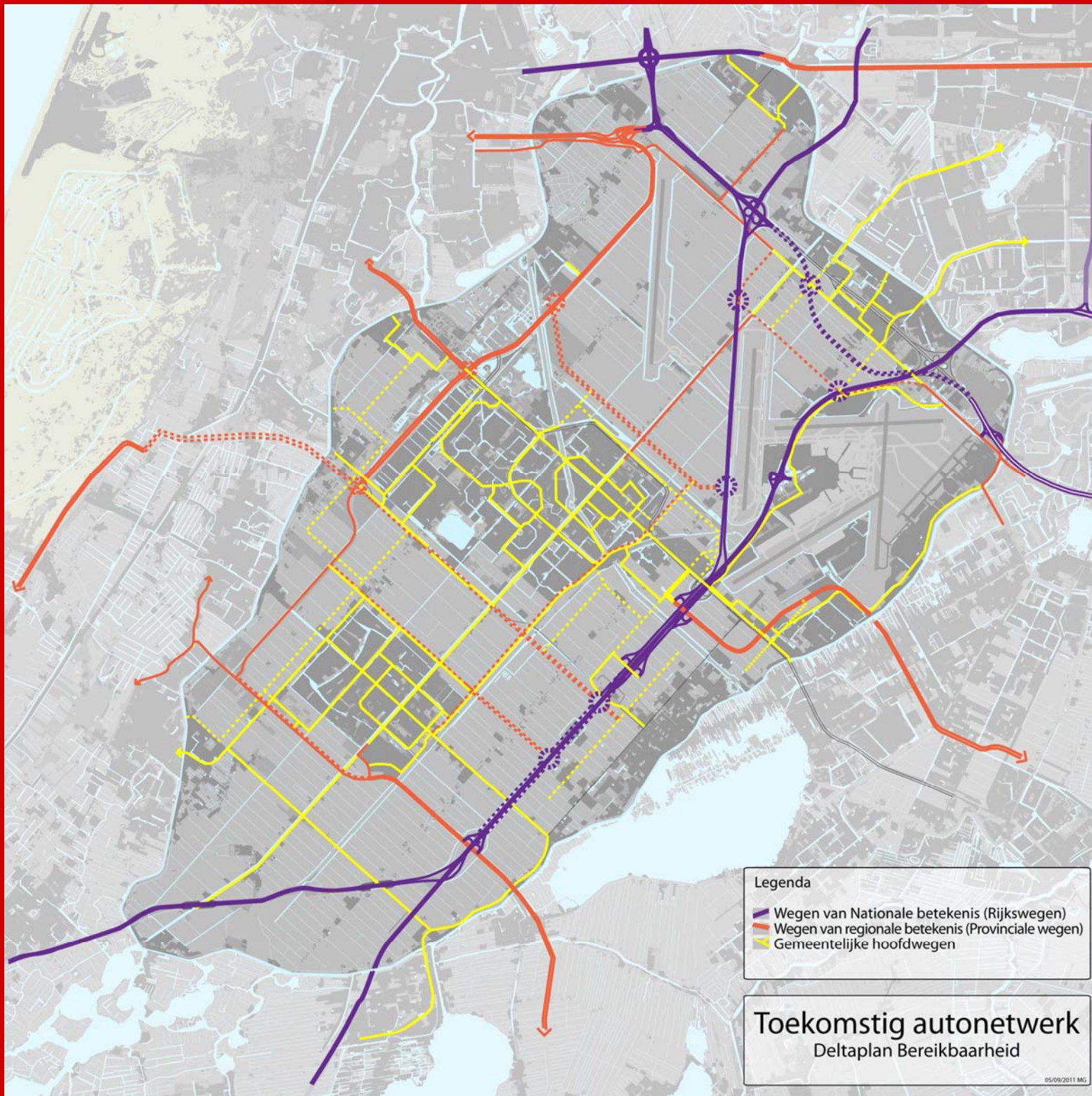
Ook op de provinciale en rijkswegen N205, A5, A9 en A4 blijven structurele problemen bestaan.

De wenselijke situatie na 2020:

Bij aanleg van de nieuwe Weg om de Noord na 2020 zien we dat;

- de noordelijke aansluiting op de A4 ontlast wordt met 35 tot 40 procent% (en daarmee ook de A4 zelf);
- de bestaande N201 in het geheel wordt ontlast;
- de aansluiting op Leenderbos wordt ontlast;
- het verkeer op de Hoofdweg-Oostzijde wordt gehalveerd;

Het verkeer op de A5 neemt toe, maar dit juist tegen de file in. De Van Heuven Goedhartlaan en de Spoorlaan worden drukker.



Legenda

- Wegen van Nationale betekenis (Rijkswegen)
- Wegen van regionale betekenis (Provinciale wegen)
- Gemeentelijke hoofdwegen

Toekomstig autonetwerk
Deltaplan Bereikbaarheid

05/09/2011 MG



Schiphol als bijzondere bestemming

Voor het effectief functioneren van Schiphol, als internationale hub en belangrijke landelijke economische pijler, is het noodzakelijk dat de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven en de bijbehorende werklocaties in de (directe) omgeving goed is ontwikkeld. Naast de kwaliteit van de achterlandverbindingen over spoor en weg, gaat het daarbij tevens om het optimaliseren van het verkeer en vervoersnetwerk in de metropoolregio Amsterdam.

Specifieke mobiliteitsopgaven voor Schiphol zijn:

- **Het optimaal functioneren van verkeer- en vervoerknooppunt Schiphol**
Schiphol (Plaza) vormt enerzijds een belangrijke openbaar vervoerknoop in de regio, met overstapmogelijkheid tussen alle modaliteiten, en anderzijds komen veel verkeersbewegingen langs of samen op de luchthaven. Vertragingen op weg of spoor hebben direct grote gevolgen. Het is van groot belang de verkeer- en vervoerknoop goed te laten functioneren. Onderdeel van knooppunt Schiphol vormt ook de uitwerking van de ketenmobiliteit en het voorzien in goede overstapmogelijkheden (waaronder Park & Ride).
- **Het functioneren van het hoofdwegennet (A4-A10 en A9 corridors)**
De A4-A10 corridor is de belangrijke verbinding tussen Amsterdam/Schiphol, de zuidvleugel van de Randstad en zuidwest Europa. Voor passagiers een toegangsweg, maar vooral cruciaal voor de logistieke ketens die samenkomen op of nabij de luchthaven (ACT, veiling Aalsmeer, Bollenstreek). Met betrekking tot de A9 speelt de omlegging rond Badhoevedorp en de daaraan gekoppelde verbeteringen van de onderliggende wegenstructuur. Daarnaast speelt de toekomstvastheid van de A9 bij Schiphol Oost en de verbinding met Amstelveen in relatie tot de uitwerking van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.
- **Het optimaliseren van het onderliggend wegennet**
Voor het lokale en regionale verkeer rondom Schiphol is zijn onderliggende wegen als Rijkersdijk, Beechavenue, Loevenstijnse Randweg, N201, Fokkerweg erg belangrijk. Het effectief benutten van deze wegen en het verder uitbouwen van het regionale netwerk (waaronder N206-A4, N201+, Schipholweg) is van groot belang.

- **Verdere ontwikkeling van het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk**
Naast de verschillende treinen die stoppen op Schiphol (Hogesnelheidstreinen, intercity's en sprinters) zijn snelle busverbindingen van belang. Het HOV-busnetwerk wordt nu gevormd door de twee zuidtangenteverbindingen (lijnen 300 en 310). Het uitbouwen van dit HOV-netwerk door het opwaarderen (infrastructuur en frequentie) van bestaande doorgaande OV verbindingen rond Schiphol en het integreren in het R-net, de landelijke productformule van hoogwaardige OV lijnen. Ook de doortrekking van de Noord-Zuidlijn maakt onderdeel van deze opgave.

- **Invoering van Rijksprogramma Hoog Frequent Spoor en capaciteit spoortunnel.**
De invoering van het programma hoog-frequent spoor, waarbij op specifieke NS-corridors treinen met hoge frequente (6x per uur) gaan rijden, vraagt goede afstemming met de verbindingen op andere NS-corridors. Voor Schiphol is landelijk dekking van groot belang. Ook de toekomstige capaciteit van de schipholspoortunnel is een continue vraagstuk.

- **Ongestoorde Logistieke Verbinding en HST Cargo terminal**
De specifieke ontsluiting van de logistieke terreinen rond Schiphol, met de aansluiting op de HST en eigen ongestoorde verbinding is een belangrijke opgave op het gebied van goederenvervoer.

- **Duurzame mobiliteit**
De ambities van Schiphol op het vlak van duurzame mobiliteit zijn groot. Waar het kan sluiten wij aan bij deze ambities.

Deze diverse onderwerpen en mobiliteitsopgaven komen in verschillende hoofdstukken terug. Het onderwerp parkeren in relatie tot Schiphol (waaronder Schipholparkeren, parkeernormering) komt terug in hoofdstuk 8.

4.4 Goederenvervoer

De logistieke sector is sterk vertegenwoordigd in Haarlemmermeer. Logistiek heeft de bijzondere aandacht van de Economic Development Board Amsterdam, de club ter bevordering van de economische ontwikkeling van de metropoolregio Amsterdam. Wij werken binnen de Amsterdam Logistics Board aan het logistieke programma voor de regio. Doel is om de koploperspositie te behouden en te versterken. De sterke aanwezigheid van de logistieke sector en de veelheid aan bedrijven en winkels (die hun voorraden per vrachtwagen krijgen aangevoerd) brengt veel vrachtverkeer met zich mee. Wij willen dat het vrachtverkeer zich zo efficiënt mogelijk over daartoe geëigende wegen beweegt. Dit om uitstoot van schadelijke stoffen in bijvoorbeeld woongebieden te voorkomen en economische schade door congestie te beperken.

Hoofdroutes voor vrachtverkeer

Het *Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad* is opgesteld door GoederenVervoer Randstad een samenwerkingsverband tussen overheid en bedrijfsleven. De Stadsregio Amsterdam hanteert in aanvulling hierop het *Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noordvleugel*. Dit kwaliteitsnetwerk bestaat uit hoofdwegen en gebiedsontsluitingswegen tussen economische centra waarover goederenvervoer op verantwoorde wijze wordt afgewikkeld. Vrachtverkeer op deze wegen wordt gefaciliteerd en gestimuleerd door bijvoorbeeld inrichting, bewegwijzering en opname van het kwaliteitsnet in de routeplanner van Transport en Logistiek Nederland. Ook wordt de doorstroming voor het vrachtverkeer bevorderd.

Wij hebben de bestaande kwaliteitsnetkaarten voor goederenvervoer geactualiseerd. Zie hiervoor de kaart *Hoofdroutes vrachtverkeer*. Wijzigingen in het netwerk worden aan de Stadsregio en het bedrijfsleven doorgegeven.

Het aangeven van hoofdroutes voor vrachtverkeer betekent niet dat buiten het netwerk geen vrachtverkeer wordt getolereerd. Wel wordt er naar gestreefd om het vrachtverkeer zoveel mogelijk over het kwaliteitsnet te geleiden.

Op lokaal niveau willen wij overlast door vrachtverkeer voorkomen door het vrachtverkeer te verwijzen naar de daarvoor aangewezen routes. Om de doorstroming te bevorderen bepleiten wij het ontvlechten van het vrachtverkeer en het personenverkeer waar dat mogelijk is.

Voor het aangeven van de vrachtroutes langs de weg, willen wij onderzoeken of een nummeringsstelsel mogelijk is. Als de A5 Westrandweg opent, zal er vanuit

onze gemeente al naar nummers in de Amsterdamse havens verwezen worden. Bij dit systeem kunnen we wellicht aansluiten om te verwijzen naar de grootste bedrijventerreinen in onze gemeente, waaronder die op Schiphol.

Amsterdam Connecting Trade als multimodaal knooppunt

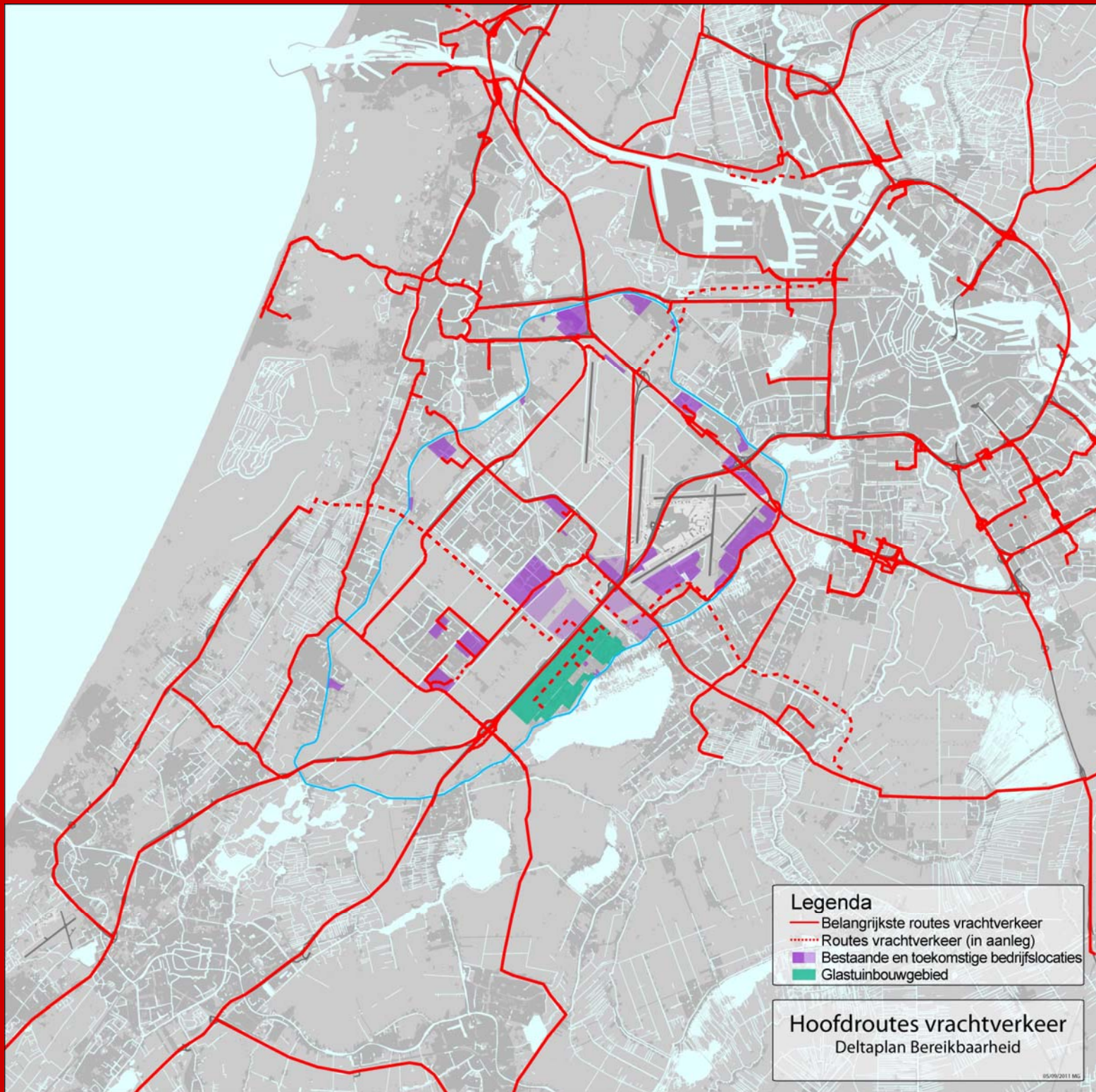
Aan de zuidkant van Schiphol zijn kansrijke mogelijkheden voor ontvlechting en het onderling verbinden van logistieke knooppunten. Amsterdam Connecting Trade (ACT) ontwikkelt zich tot innovatief en duurzaam logistiek knooppunt in Haarlemmermeer. De bedrijventerreinen A4 zone West, Schiphol Logistics Park (SLP) en Schiphol Zuidoost behoren hiertoe. Binnen ACT worden een Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV), een rail-, en truckterminal gerealiseerd. De OLV maakt het luchthavenplatform snel en direct toegankelijk voor vrachtverkeer van en naar Schiphol. De vrije vrachtbaan verbindt het luchthavenplatform met de geplande rail- en truckterminal. Zo blijft de bedrijfsefficiëntie gewaarborgd, ongeacht de ontwikkeling van de automobiliteit op het wegennet. Andere weggebruikers hebben geen last van het vrachtverkeer, wat tevens de verkeersveiligheid vergroot.

De HST railterminal maakt vrachtvervoer mogelijk van expresgoederen, bloemen en verswaren via de hogesnelheidstrein naar verschillende economische centra en logistieke knooppunten in Europa. Dit plan wordt uitgewerkt onder de noemer HST Cargo. Aan de Initiatiefgroep HST Cargo nemen Schiphol Group, gemeente Haarlemmermeer, KLM Cargo, Air Cargo Netherlands en Flora Holland / bloemenveiling Aalsmeer deel. Het Rijk heeft € 11 mln. gereserveerd voor de aanleg van een Railterminal bij Hoofddorp voor de overslag van goederen. Momenteel wordt onder de noemer Euro CAREX samengewerkt met Frankrijk (Parijs, Lyon), België (Luik) en Engeland (Eurotunnel, Londen) om een uitgebreid Europees netwerk voor vrachtvervoer via de HSL te realiseren.

De ringvaart biedt - als vaarweg met een zogenaamde CEMT-klasse II/III - potenties voor vervoer over water.

Efficiënte bevoorrading

De Stadsregio Amsterdam werkt met gemeenten en ondernemers aan efficiënte regionale bevoorrading. Deelprojecten zijn onder meer: bundeling van goederen / regionale overslagcentra; regionale afstemming venstertijden en voertuigbeperkingen; dagranddistributie en innovatieve bevoorradingsinitiatieven. Wij sluiten aan bij de regionale initiatieven.



- Legenda**
- Belangrijkste routes vrachtverkeer
 - ⋯ Routes vrachtverkeer (in aanleg)
 - Bestaande en toekomstige bedrijfslocaties
 - Glastuinbouwgebied

Hoofdroutes vrachtverkeer
Deltaplan Bereikbaarheid

4.5 Landbouwverkeer

De agrariërs in Haarlemmermeer moeten constant inspelen op veranderingen. Dit brengt het boeren in een polder met veel ruimtelijk ontwikkelingen met zich mee. Grote structuuradaptaties - ook in weginfrastructuur - maken dat het landbouwverkeer steeds opnieuw zijn weg moet vinden. Vaak gecombineerd met lokaal en woon-werkverkeer op de drukker wordende polderwegen. Nieuwe wegen zijn vaak niet toegankelijk voor landbouwverkeer (bijvoorbeeld Nieuwe Bennebroekerweg, Driemerenweg, deel Spoorlaan, deel Noordelijke Randweg) . Ook veranderingen binnen de agrarische sector zelf hebben effect op het landbouwverkeer. Door schaalvergroting zijn grote en brede machines de norm geworden. De smalle polderwegen zijn daar meestal niet op toegerust. Het land van landbouwbedrijven is vaak verspreid over meerdere percelen die ver uit elkaar liggen, wat extra landbouwverkeer oproept over de polderwegen. Sommige routes gaan door bebouwd gebied. Dit kan conflicterende situaties met ander verkeer opleveren.

Voor de agrarische sector is van belang dat er bij veranderingen in de ruimtelijke structuur geen nieuwe knelpunten voor landbouwverkeer ontstaan. Door op tijd te participeren over adaptaties in het infrastructuurnetwerk of in de inrichting van wegen kunnen waardevolle tips meegenomen worden.

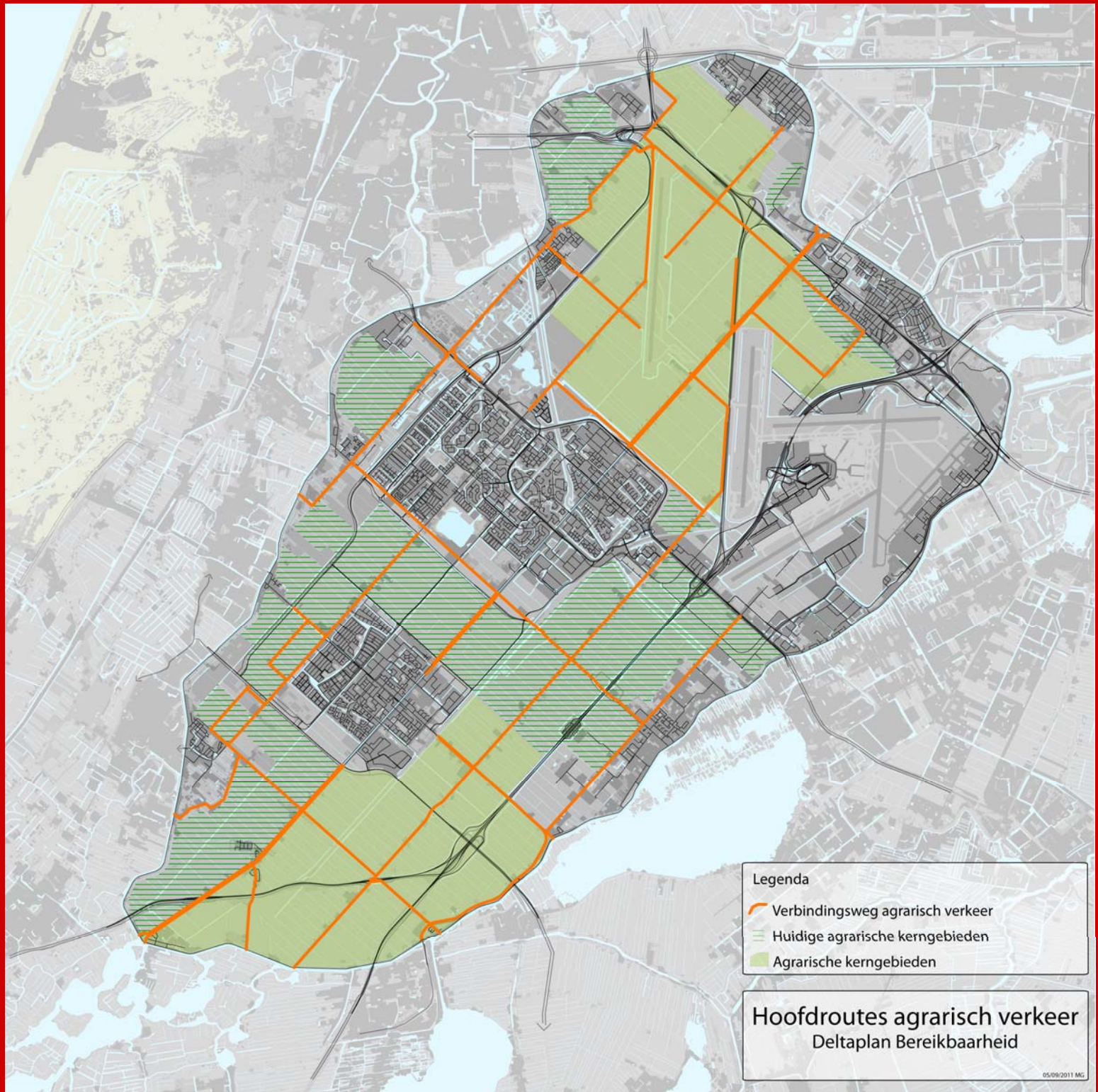
De noord-zuid verbindingen zijn van belang voor het in stand houden van de relatie tussen het noordelijk en het zuidelijk agrarisch kerngebied van Haarlemmermeer. De Rijnlanderweg speelt hierbij een hoofdrol als hoofdverbindingsweg tussen de twee agrarische kerngebieden. De oost-west verbindingen zijn van belang voor de onderlinge relaties en voor het bereiken van gelieerde bedrijven aan de rand van (of buiten) Haarlemmermeer. Waar essentiële landbouwroutes door grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen onderbroken worden (vergelijkbaar met aanleg A5 of Polderbaan), dienen geschikte alternatieve landbouwpaden aangelegd te worden. Bij voorkeur niet gecombineerd met fietsvoorzieningen omwille van de verkeersveiligheid.

In principe vormt het oude netwerk van polderwegen ook het hoofdnetwerk voor landbouwverkeer. Dit gaat niet overal op, bijvoorbeeld daar waar polderwegen in woon- of centrumgebieden zijn opgenomen. De wensen voor landbouwverkeer ten

aanzien van de inrichting van de weg (breed, geen obstakels als drempels) komen niet altijd overeen met de benodigde inrichting om polderwegen af te waarderen en duurzaam veilig te maken. Verkeersluwe polderwegen zijn wel weer in het belang van het landbouwverkeer, omdat dan minder conflicten met ander verkeer ontstaan.

Wij willen het oude netwerk aan polderwegen zoveel mogelijk geschikt houden voor landbouwverkeer. Bij herinrichting wordt rekening gehouden met landbouwverkeer, zonder dat dit ten koste mag gaan van het karakteristieke profiel van de polderwegen. Polderwegen worden niet zondermeer verbreed ten behoeve van landbouwverkeer. Aanleg van 'rammelstroken' en indien noodzakelijk uitwijkhavens (zoveel mogelijk gecombineerd met bestaande uitritten) is mogelijk. Polderwegen worden in het ontwerp zoveel mogelijk als een eenheid binnen de polder behandeld. Bij plaatsing van bijvoorbeeld bomen, lantaarnpalen of bebording wordt rekening gehouden met (de breedte van) landbouwverkeer. Bij aan- en afvoer van agrarische producten wordt het betrokken vrachtverkeer vanaf de landbouwbedrijven zo snel mogelijk naar de hoofdwegen voor vrachtverkeer geleid. Ook aan- en afvoer over water behoort tot de opties.

Als vervolg op de *Landbouweffectrapportage* kunnen voorstellen voor bijvoorbeeld ruilverkaveling komen die maken dat agrariërs de beschikking krijgen over meer aaneengesloten percelen. Dit beperkt het aantal verkeersbewegingen en / of verkort de af te leggen afstanden.



4.6 Wegcategorisering

Het bestaande wegennet is het resultaat van een groeiproces. Hoofddorp is uitgegroeid tot een stad en Nieuw-Vennep tot een middelgrote plaats. Zwanenburg en Badhoevedorp zijn uitgegroeid tot flinke dorpen. En een aantal (ringdijk)dorpen zijn verder uitgebreid. Om deze plaatsen met elkaar te verbinden zijn verbindingswegen aangelegd tussen de dorpen onderling die soms ook onderdeel zijn geworden van de bebouwde kom, zonder dat ze hun functie als verbindingsweg hebben verloren. Dit heeft vaak geleid tot wegen, waarvan functie, gebruik en vormgeving niet op elkaar is afgestemd. Daarom is in 2004 het categoriseringsplan ontwikkeld. Dit plan geeft antwoord op de vraag welke functie een bepaalde weg zou moeten hebben. Dit helpt ons onder meer bij het veilig inrichten van wegen. Het categoriseringsplan deelt het wegennet in naar drie soorten functies: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en verbeteringen in de infrastructuur zijn aanleiding om het categoriseringsplan 2004 te actualiseren. Het nieuwe *Wegcategoriseringsplan Haarlemmermeer 2011* bestaat uit een deel 1 *Beleidsplan* en deel 2 *Inhoudelijke uitwerking en afweging* met daarbij een nieuwe wegcategorykaart. Voor een toelichting op de afwijkingen ten opzichte van het plan uit 2004 verwijzen wij naar het *Wegcategoriseringsplan Haarlemmermeer 2011*. Dit betreft onder meer een aantal nieuwe wegen die een wegcategory toebedeeld krijgen en een aantal wegen of wegdelen die wijzigingen in wegcategory.

Daarnaast zijn er verschillende plannen en projecten (zie het *Uitvoeringsprogramma*) om de wegen waar functie en gebruik niet overeenstemmen ('mismatches') structureel aan te pakken. Denk hierbij aan:

- Bennebroekerweg bij Zwaanshoek; de oplossing wordt gezocht in het doortrekken van de Nieuwe Bennebroekerweg richting Bollenstreek;
- Rijnlanderweg; ter ontlasting wordt een nieuwe weg in A4 zone West aangelegd;
- Aalsmeerderweg en -dijk bij Rijsenhout; ter ontlasting is een nieuwe weg (aangesloten op de A4 en de omgelegde N201) in het PrimAviera-gebied gepland.

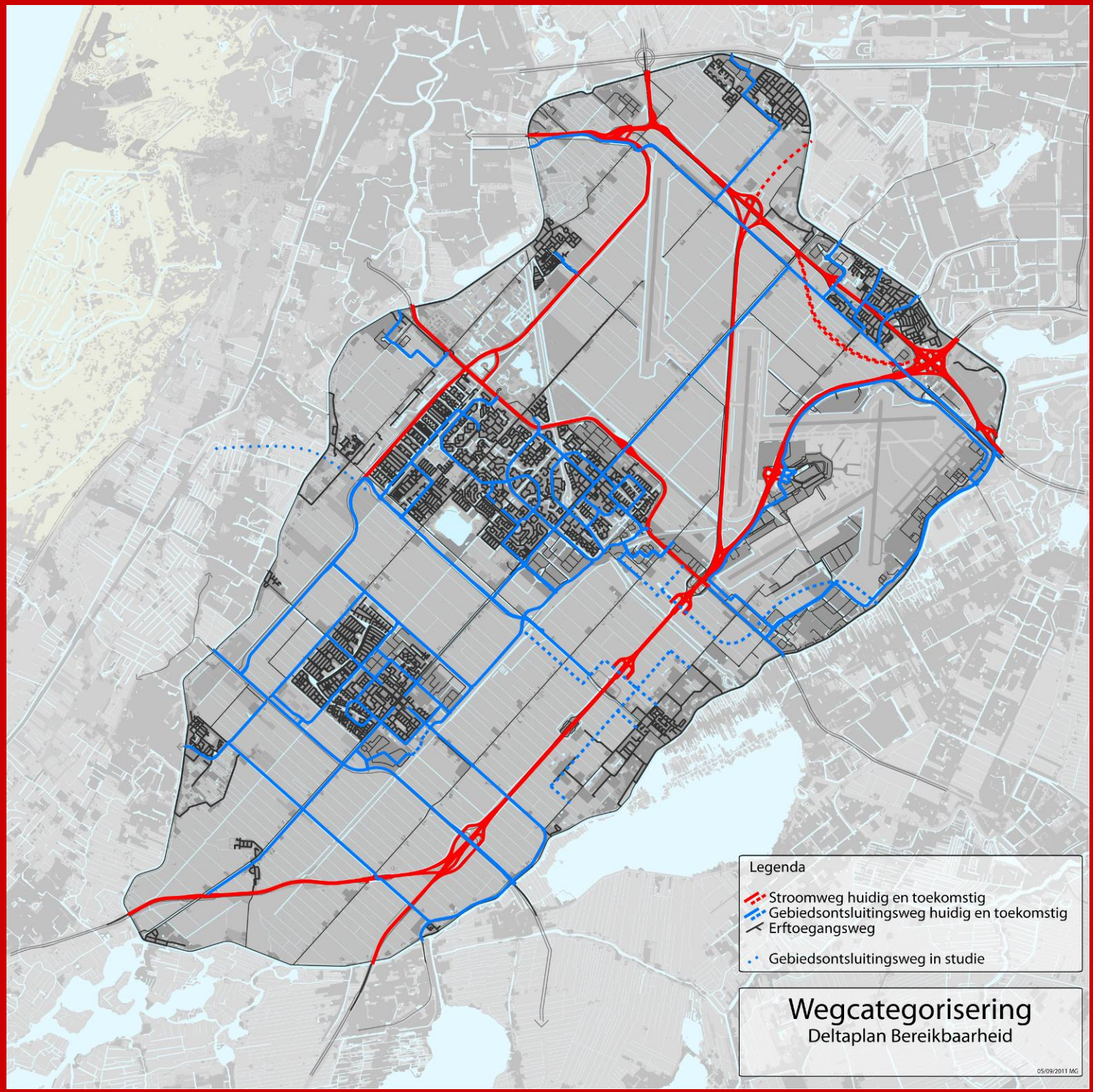
Daarnaast zijn er ook een aantal 'suboptimale' of 'grijze' wegen. Dit zijn wegen die niet voor 100% als erftoegangsweg functioneren maar ook niet als gebiedsontsluitingsweg. Voor deze wegen maken we de verkeersfunctie mogelijk (bijvoorbeeld naar een winkelcentrum), maar zorgen wij voor een passende snelheidslimiet vanwege de woonfunctie. Zie het *Wegcategoriseringsplan* voor een nadere toelichting op de wegen met 'mismatches' en de 'grijze wegen'.

Verkeersintensiteiten

De hoeveelheid verkeer die over een weg rijdt heeft invloed op de verkeersafwikkeling, de (ervaren) verkeersveiligheid en leefbaarheid. In het geactualiseerde wegcategoryplan zijn geen harde grenzen voor de verkeersintensiteiten op de verschillende wegcategoryën gekozen. De keuze voor een stroomweg of gebiedsontsluitingsweg wordt in eerste instantie bepaald doordat deze weg een sterke of zeer sterke verkeersrelatie tussen kernen of buurten mogelijk maakt. De overige (zwakke) verkeersrelaties kunnen volstaan met een erftoegangsweg. In verband met leefbaarheid is wel een indicatieve acceptabele grens van 5.000 á 6.000 motorvoertuigen per etmaal toegepast (bron: CROW, ASVV2004). Op het moment dat deze grens wordt overschreden wil dit niet zeggen dat de betreffende weg direct een (andere) functie krijgt als gebiedsontsluitingsweg of stroomweg. Er moet in dat geval eerst een nadere afweging worden gemaakt op basis van de verkeersstromen en langs de weg aanwezige omgevingsactiviteiten, zoals bijvoorbeeld wonen. De werkwijze zoals deze in deel 2 *Inhoudelijke uitwerking en afweging* van het wegcategoryplan wordt beschreven, kan voor deze afweging op de betreffende route worden toegepast.

Beleidskader

Het categoriseringsplan is een beleidskader bij de (her)inrichting en het beheren van wegen. Deze herinrichting kan plaatsvinden bij planmatig onderhoud, bij nieuwe infrastructuurprojecten en bij gebiedsontwikkeling. Sinds de vaststelling van het wegcategoryplan 2004 zijn een groot aantal wegen op grond hiervan duurzaam veilig ingericht. Op basis van de actualisatie van het wegcategoryplan 2011 hebben wij de woongebieden (zie ook hoofdstuk 7.3) en polderwegen die nog niet duurzaam veilig zijn ingericht opgenomen in het uitvoeringsprogramma van het Deltaplan. Zie het hoofdstuk verkeersveiligheid voor onze doelen voor een duurzaam veilig ingerichte Haarlemmermeer.



- Legenda
- Stroomweg huidig en toekomstig
 - Gebiedsontsluitingsweg huidig en toekomstig
 - Erftoegangsweg
 - Gebiedsontsluitingsweg in studie

Wegcategorisering

Deltaplan Bereikbaarheid



De Ringdijk.

Een bijzondere weg, met bijzondere aandacht.

De Ringdijk is een bijzonder element in de polder, dat blijvende aandacht nodig heeft en niet alleen in verkeerskundig opzicht.

De eerste weg van Haarlemmermeer

De Ringdijk is de plek waar de eerste bewoners van de Haarlemmermeer neerstreken, de polderwerkers en landarbeiders die de polder drooglegden en het gewonnen land bewerkten. Daar vestigden zich de eerste bedrijven. Veel transport van goederen en mensen vond per boot over het water van de Ringvaart plaats. Op de dijk kwam de eerste weg te liggen, die de woningen en bedrijven bereikbaar maakte, te voet, en met paard en wagen. De dijk vormde ook de verbinding naar de bruggen over de Ringvaart en dus naar de kernen op het 'oude land'.

Meer functies, meer verkeer

Nog steeds vervult deze ruim 150 jaar oude dijk deze verbindingsfunctie. Het aantal huizen en bedrijven langs de dijk is echter flink toegenomen. Langs de ringdijk staan ruim 2100 woningen en zijn meer dan 500 bedrijven gevestigd (van groot tot klein). Een aantal bedrijven vervoeren goederen en / of grondstoffen aan via de Ringvaart.

Het verkeer is gemotoriseerd en sterk gegroeid: vrachtwagens van en naar bedrijven en personenauto's naar de woningen. Dit is bestemmingsverkeer, dus verkeer dat daar thuis hoort. Bewoners klagen echter over de toegenomen verkeersintensiteiten, de hoge snelheden en het vrachtverkeer. Een deel van het verkeer heeft geen herkomst of bestemming op de dijk. Voor dit verkeer maakt de dijk deel uit van de kortste route tussen herkomst of bestemming buiten de Haarlemmermeer en die binnen de polder. Dit verkeer veroorzaakt overlast.

Evaluatie Ringdijkbeleid

Het de afgelopen jaren gevoerde ringdijkbeleid was onder meer gericht op het terugdringen van de intensiteiten en snelheid van het verkeer, het terughoudend omgaan met het ruimte bieden aan functies en initiatieven die een verkeersaantrekkende werking hebben en het verkeersveilig inrichten van de ringdijk. Diverse rapporten zijn door de jaren heen verschenen met in 2010 het

rapport *Evaluatie Ringdijkbeleid*, met een analyse van de feiten (beoordeling van de inrichting, ongevallencijfers, intensiteiten en snelheid) en een belevingsonderzoek onder aanwonenden.

Verkeersveiligheid

Uit een analyse van de ongevallen blijkt dat in het algemeen de verkeersveiligheid op de Ringdijk is verbeterd. Het aantal geregistreerde ongevallen laat vanaf 1997 (het jaar waarin het Ringdijkbeleid startte) gemiddeld een daling zien. De veiligheid van gemotoriseerd verkeer is toegenomen, maar ook onder langzaam verkeer is het aantal ongevallen afgenomen. Een aandachtspunt is de positie van fietsers die onder druk komen bij wegversmallingen en bij locaties met wachtrijvorming. Desalniettemin geven bewoners aan de Ringdijk als onveilige weg te ervaren door (te) hoge snelheden, snelheidsremmende maatregelen als chicanes en - in mindere mate - gelijkwaardige kruispunten. Onveiligheid wordt met name ervaren voor fietsers (bijvoorbeeld bij het opnieuw invoegen en kruisen met het autoverkeer bij versmallingen).

Er is een verschil in beleving tussen het zuidelijk deel en het noordelijk deel van de Ringdijk. De zuidelijke helft wordt ervaren als redelijk verkeersluw, in het noordelijk deel wordt overlast ervaren door de verkeersdruk.

Tevens wordt hinder ondervonden van vrachtverkeer op de Ringdijk op wegvakken waar bedrijven gevestigd zijn, bijvoorbeeld in Rijsenhout, Zwaanshoek, Cruquius, Nieuwe Meer en Beinsdorp.

Dilemma in de inrichting

De inrichting van de Ringdijk is een lastig vraagstuk. Op de Ringdijk is het toepassen van fysieke snelheidsremmende maatregelen beperkt mogelijk, vanwege de trillingsoverlast voor niet onderheide woningen en mogelijke schade aan het dijklichaam.

De in de loop der jaren gerealiseerde (en soms weer verwijderde) versmallingen in verschillende gedaanten (van bloembakken tot chicanes) hebben tot veel discussies over nut en noodzaak geleid bij dijkbewoners onderling.

De Ringdijk is nu ingedeeld in 30, 50 en 60 km/uur-zones. De buiten de bebouwde kom gelegen 60 km/uur-zones zijn 'duurzaam veilig' ingericht. De vormgeving van

de 50 km/uur-wegen komt niet overeen met de kenmerken voor een dergelijke weg.

Ook enkele 30 km/uur-zones zijn niet eenduidig ingericht (bijvoorbeeld het toepassen van fiets(suggestie)stroken in 30 km/uur zones.

Uit metingen in de snelheid blijkt dat in de 30 en 60 km/uur zones structureel harder wordt gereden dan de maximum toegestane snelheid. Vooral in de 30 km/uur-zones is de maximum toegestane snelheid voor weggebruikers onvoldoende herkenbaar en mede daardoor is het gewenste gedrag moeilijk af te dwingen. In de delen met een maximum snelheid van 50 km/uur houdt men zich overwegend redelijk aan de maximum snelheid.

Het dilemma in de inrichting is duidelijk. Moet ingezet blijven worden op het fysiek inrichten van 30 km/uur-zones binnen de bebouwde kom? En zo ja, met welke middelen en met al of geen maatwerk per kern? Of wordt de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom beter met het verwijderen van snelheidsremmende maatregelen (chicanes), het instellen van 50 km/uur en de plaatsing van flitspalen? Voor het Openbaar Ministerie (dat bepaalt waar flitspalen mogen) zijn flitspalen een uiterste redmiddel voor iets dat fysiek niet afgedwongen kan worden. Is een situatie met een 30 km/uur zone waar 50 km/uur wordt gereden dan de enige reële mogelijkheid? Een bevredigende oplossing voor dit dilemma heeft nog niemand kunnen geven.

Ringdijkbeleid doelstellingen

Ons beleid voor de Ringdijk is gericht op;

- het terugdringen van de intensiteit van het verkeer;
- de dijkvakken met de meeste verkeersdruk hebben hierbij de hoogste prioriteit;
- het waar mogelijk en wenselijk realiseren van alternatieve routes voor verkeer dat geen herkomst of bestemming op de dijk heeft, dit waar relevant in samenwerking met aanliggende gemeenten;
- het realiseren van vrachtroutes met bijbehorende bewegwijzering om overlast van vrachtwagens op de ringdijk te beperken;
- het vergroten van de verkeersveiligheid, onder meer door een verkeersveilige inrichting, uniforme toepassing van rode fietsstroken en een uniforme voorrangregeling;
- het samen met de regiopolitie handhaven van de maximumsnelheid (conform een op te stellen handhavingplan);

- het in ons ruimtelijk beleid zeer terughoudend omgaan met faciliteren van nieuwe verkeersaantrekkende functies op de Ringdijk die geen alternatieve ontsluitingswijze hebben, zo dienen bedrijven zich te vestigen op daarvoor geoutilleerde goed ontsloten bedrijventerreinen;
- het in ons ruimtelijk beleid terughoudend omgaan met het bieden van ruimte voor groei van bestaande functies aan de Ringdijk die geen alternatieve ontsluitingswijze hebben. Aan de Ringdijk gelegen bedrijven zullen restrictief bestemd worden;
- het verder versterken van de Ringdijk als regionale (recreatieve) fietsroute, onder meer door rode fietsstroken, terugdringen intensiteit snelverkeer, meer (fiets)brugverbindingen, betere bewegwijzering en recreatieve voorzieningen als picknickplaatsen.

Uitwerking Ringdijkbeleid korte termijn (2011-2012)

Op korte termijn voeren wij korte termijnmaatregelen uit. Dit zijn 31 met dorps- en wijkraden besproken urgentiepunten waarmee we de verkeersveiligheid vergroten en de snelheid en intensiteit van het verkeer beïnvloeden. Bestaande versmallingen op gevaarlijke locaties (zoals onder bruggen of in bochten) zijn verduidelijkt, aangepast of verwijderd. Eenvoudige snelheidsremmende maatregelen (plateaus of drempels) zijn waar mogelijk en wenselijk aangebracht, dynamische snelheidsinformatie is opgehangen, extra bewegwijzering wordt in overleg met onder meer de provincie geplaatst.

Uitwerking Ringdijkbeleid (middel)lange termijn (vanaf 2012)

Voor de (middel)lange termijn zullen wij de volgende maatregelen toepassen op de Ringdijk:

- de wegategorisering van de Ringdijk blijft erftoegangsweg (zie het *Wegategoriseringsplan* voor een toelichting);
- wij stellen een (digitaal beschikbare) komgrenzenkaart op waarin wij logische komgrenzen bepalen in samenspraak met dorpsraden;
- buiten de bebouwde kom hanteren wij de categorie erftoegangsweg 60 km/uur;
- de hierbij passende inrichting is asfalt, rode fietsstroken en waar mogelijk snelheidsbeperkende maatregelen als plateaus of drempels (niet direct voor woningen in verband met trillingen);
- binnen de bebouwde kom hanteren wij de categorie erftoegangsweg 30

km/uur;

- een eenduidige inrichting van de erftoegangswegen 30 km/uur (ETW 30) heeft de voorkeur. Omdat wij verwachten dat een eenduidige inrichting niet tegemoet komt aan de wensen van individuele dorpen passen wij maatwerk per kern toe. Dit is in feite wat de afgelopen jaren ook is toegepast. Per kern wordt bezien of handhaving van 30 km/uur met snelheidsremmende maatregelen mogelijk is. De geloofwaardigheid van de 30 km /uur inrichting kan vergroot worden door te experimenteren met andersoortige maatregelen (zoals het aanbrengen van 30 km/ uur markering op de weg en het plaatsen van smileys);
- als men de voorkeur geeft aan afwijking van het ETW 30 regime en de voorkeur heeft voor een snelheid van 50 km/uur (zonder fysieke maatregelen, maar met camera's) bezien we hier de mogelijkheden voor;
- een werkgroep van onder meer gemeente, politie en Openbaar Ministerie onderzoekt de mogelijkheid om flitspalen (opnieuw) in te zetten als middel om de snelheid te handhaven.

- wij gaan de voorrangssituatie bij kruisingen van de Ringdijk is bijzonder. Normaal gezien zijn kruisingen met twee erftoegangswegen gelijkwaardig. Dit is niet overal op de Ringdijk wenselijk of toepasbaar;
- bij kruisingen met extensieve zijwegen die overzichtelijk zijn en binnen de bebouwde kom liggen hanteren wij een gelijkwaardige kruising op een (visueel) plateau;
- kruisingen van de Ringdijk met intensieve zijwegen lossen wij op door de ringdijk voorrang te geven (natuurlijk / informeel voorrangsgedrag in de huidige situatie). Uitzonderingen zijn hierbij mogelijk, bijvoorbeeld als dit onoverzichtelijk is;
- daarnaast zijn er situaties waarbij de dijk met voorrang afbuigt om doorgaand verkeer op de dijk te ontmoedigen;
- wij lossen vormgevingsvraagstukken op door herinrichting en aanvullende snelheidsremmende maatregelen;
- fysieke maatregelen moeten naar een geloofwaardiger snelheidsregime leiden (Vijfhuizerdijk, Cruquiusdijk, Lijnderdijk, Zwanenburgerdijk).

Daarnaast doen wij aanvullend onderzoek naar maatregelen die de verkeerssituatie op structureel niveau verbeteren en sluisverkeer moeten

voorkomen.

- Voor de Ringdijk ter hoogte van Lisserbroek is dit gekoppeld aan de verkeersstructuur die nodig is voor de (weliswaar getemporeerde) woningontwikkeling bij Lisserbroek;
- Voor de Ringdijk ter hoogte van Zwaanshoek en Ringdijk (en Venneperweg) bij Beinsdorp is dit gekoppeld aan de planvorming voor de doortrekking van de nieuwe Bennebroekerweg naar de Bollenstreek en gebiedsgerichte planvorming;
- Voor de Ringdijk ter hoogte van Cruquius is dit gekoppeld aan het provinciale onderzoek voor de N201 waar ook de (alternatieve) ontsluiting voor de meubelboulevard in meegenomen wordt;
- Voor de Ringdijk ter hoogte van Rijsenhout is de evaluatie van de in aanleg zijnde alternatieve infrastructuur van belang; heeft dit het gewenste drukkende effect op het (sluis)verkeer op de Ringdijk of niet?
- Voor de Ringdijk ter hoogte van Badhoevedorp en Nieuwe Meer wordt bekeken of afsluiting in de spits voor doorgaand verkeer wenselijk en haalbaar is.



4.7 Duurzame mobiliteit

De auto blijft een veel gekozen vervoermiddel. Die keuzevrijheid willen we behouden. We zien gelijktijdig ruimschoots kansen om mobiliteit duurzamer te maken zonder in te boeten aan comfort. In het programma *Ruimte voor Duurzaamheid* zijn onze ambities op het gebied van duurzame mobiliteit vastgelegd: wij willen 12 kton CO₂reductie realiseren in 2014.

Duurzame mobiliteit in integraal beleid

Met ons fietsbeleid (zie hoofdstuk 6) willen we ons fietspadennetwerk nog beter en veiliger willen maken. In ons ruimtelijke ordeningsbeleid ontwikkelen we op de juiste plek, de juiste functies om mobiliteitsproblemen met nadelige milieueffecten voor te zijn. Met het duurzaam ontwerpen van onze wijken en wegen zorgen we dat de fiets en openbaar vervoer een aantrekkelijke optie zijn voor inwoners. Ruimte voor deelauto's geeft bewoners en forensen een duurzaam alternatief. Het 'nieuwe rijden' (zuinig rijden) en het 'nieuwe werken' (minder reisdagen, flexibele reistijden) wordt landelijke gepropageerd. Het bedrijfsleven omarmt samen met de Metropoolregio Amsterdam mobiliteitsmanagement als instrument om de fileproblematiek te verminderen, bijvoorbeeld in het samenwerkingsverband 'Ontspits'. We werken als gemeente mee aan de ontwikkeling van multimodale knooppunten (railterminal, Ongestoord Logistieke Verbinding) die bijdragen aan de efficiëntie van vervoer, bijvoorbeeld binnen Amsterdam Connecting Trade. Ook zetten we in op projecten die het logistieke proces efficiënter maken, zie het programma *Smart Logistics Amsterdam* van de Amsterdam Logistics Board. Een belangrijke speler als de luchthaven Schiphol heeft nadrukkelijk de ambitie om zich op het gebied van duurzame mobiliteit te profileren.

Het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk willen we verder uitbreiden en versterken (zie hoofdstuk 5). De overstap van openbaar vervoer naar auto of fiets (en vice versa) maken we aantrekkelijker door bijvoorbeeld goede stalling- en Park and Ride-voorzieningen en slimme reisinformatie. Schoolzones realiseren we vanuit het beleidsveld verkeersveiligheid, maar hebben ook een positief effect op het duurzamer maken van mobiliteit. Met een verbeterde doorstroming, parkeerroute informatiesystemen en dynamisch verkeersmanagement wordt er zuiniger gereden. Duurzame mobiliteit zit daarmee in beleidsvelden als economie, ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer verweven. Onze bijzondere aandacht gaat uit naar elektrisch vervoer.

Haarlemmermeer en elektrisch vervoer

De verwachting is dat de auto een steeds schoner vervoermiddel wordt. De auto-industrie werkt aan nieuwe technologieën die het autopark zullen 'vergroenen'; ('*plug in*') hybride voertuigen, elektrische voertuigen (al of niet met zogenaamde '*range extenders*') en voertuigen die rijden op biogas of biodiesel. De waterstofauto blijft eveneens een interessante toekomstoptie. Volledig elektrische auto's blijven fiscaal interessant.

De industrie is leidend bij het aanbieden van auto's met nieuwe technologie. Deze worden wel gestimuleerd door (Europese) overheden. De leasemarkt en de zakelijke markt zullen het voortouw moeten nemen bij het vergroten van deze markt. Pas daarna zullen de prijzen dalen en zal de gewone consument de overstap maken. De aanstaande doorbraak van schone en stille vervoermiddelen lijkt desalniettemin nabij.

Haarlemmermeer ziet het bevorderen van elektrische vervoer (op groene stroom) als één van de manieren om mobiliteit duurzamer te maken. De gemeente geeft het goede voorbeeld door het eigen wagenpark te vergroenen. Er is voor gekozen om elektrisch te gaan rijden. Daarnaast gaat een aantal voertuigen op groen gas rijden.

Om bij particulieren en bedrijven het gebruik van elektrische auto's, scooters en fietsen te stimuleren en faciliteren scheppen we ruimte voor een elektrische infrastructuur. Samen met de Stichting E-laad starten we een pilot 'Laadpunten elektrisch vervoer' waarbij we tot en met september 2014 in ieder geval ruimte bieden voor 30 laadpalen. Samen met de metropoolregio streven we naar een dekkend netwerk van laadpalen.

Bij de ontwikkeling van nieuwe woon- en werkgebieden en drukbezochte voorzieningen spelen we in op de innovaties uit de autosector door aanleg van oplaadpunten te stimuleren en/of te faciliteren. We willen tanklocaties voor alternatieve brandstoffen (inclusief oplaadpunten voor elektrisch vervoer) stimuleren. De gemeente kan meewerken aan dergelijke voorzieningen in de openbare ruimte, als aanvulling op voorzieningen in de private ruimte. Bijvoorbeeld bij woningen waar de afstand tussen de parkeerplaatsen en de woning te groot is om elektrisch op te laden vanuit de eigen woning.



Zuidtangent

9191



BT-GS-62

Zuidtangent

5 Openbaar vervoer

Openbaar vervoer biedt kansen voor een duurzame bereikbaarheid. Steeds meer bedrijven vinden het belangrijk als medewerkers met het openbaar vervoer naar hun werk komen. Maar ook voor de recreatieve reiziger (winkelend publiek, dagje of avondje uit) biedt het openbaar vervoer mogelijkheden: geen Bob, geen parkeerkosten, uitrusten in bus of trein, enzovoort.

De gemeente is voorstander voor keuzevrijheid; iedereen kiest zelf voor het vervoermiddel dat hem het beste uitkomt. Door een aantrekkelijk openbaar vervoerproduct te bieden, kunnen wij er wel voor zorgen dat meer mensen kiezen voor het openbaar vervoer. We zijn hier niet alleen verantwoordelijk voor. Er zijn diverse partijen betrokken zoals onder andere de Stadsregio Amsterdam en de Nederlandse Spoorwegen. Wij maken onderdeel uit van de openbaar vervoer concessie Amstelland-Meerlanden waarvan de Stadsregio Amsterdam opdrachtgever is en wij als adviseur optreden. Behalve onze concessie zijn er in het gebied van de Stadsregio nog drie andere openbaar vervoerconcessies.

Mensen kiezen pas voor het openbaar vervoer, als dat concurrerend is met bijvoorbeeld de auto. Zowel in reistijd, als qua kosten en comfort. Wij willen daarom kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, waardoor het een aantrekkelijk alternatief wordt. Om dat te bewerkstelligen sluiten wij aan bij de OV-visie van de Stadsregio Amsterdam. Daarin wordt de ingezet op een regionaal netwerk dat voor de hele Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt ontwikkeld. In dit samenhangende openbaar vervoernetwerk vormen trein en metro de hoofdstructuur. Samen met hoogwaardige tram of bus verbindingen verbindt het netwerk alle plaatsen in de MRA. Voorsteden en wijken worden verbonden met een van de openbaar vervoerknooppunten en het centraal stedelijk gebied. De nadruk ligt dus op de regionale trein en metro die de ruggengraat van het regionale openbaar vervoer vormen.

Inmiddels heeft ook de zuidelijke Randstad zich bij dit initiatief aangesloten. Dat moet leiden tot een Randstedelijk netwerk van snelle, betrouwbare en hoogfrequente trein-, tram-, metro- en buslijnen: R-Net. R-Net zal bestaan uit openbaar vervoer dat kan concurreren met de auto. Grote halteafstanden,

doorstromingsmaatregelen, waar nodig vrije infrastructuur en weinig omrijbewegingen moeten leiden tot een hoge gemiddelde snelheid. Met als lichtend voorbeeld: de Zuidtangent. Een lijn die zo succesvol is, dat hij model staat voor R-Net.



5.1 Visie openbaar vervoer

Centraal gelegen in de Randstad, zien wij grote kansen voor de gemeente Haarlemmermeer door aan te sluiten bij de R-Netgedachte. Daarvoor benoemen wij een aantal kernpunten.

1. Openbaar vervoer met aantrekkingskracht

Wij willen dat onze inwoners en forenzen over aantrekkelijk openbaar vervoer kunnen beschikken. Openbaar vervoer dat mensen snel, comfortabel en veilig naar hun bestemming brengt. Een systeem dat aantrekkelijk is om te benutten doordat het makkelijk te gebruiken, betrouwbaar en betaalbaar is.

De belangrijkste groepen reizigers zijn forenzen (jeugd en volwassenen), ouderen en minder validen. Forenzen zijn vaak keuzereizigers, voor wie het openbaar vervoer moet concurreren met de auto. Daarnaast zijn veel reizigers afhankelijk van het openbaar vervoer omdat zij niet kunnen kiezen voor een ander vervoersmiddel. Wij spreken dan van gebonden reizigers. Wij willen dat het openbaar vervoer voor de gebonden reizigers in een behoefte voorziet, en dat het voor de forenzen zoveel mogelijk een volwaardig alternatief voor de auto wordt. Daarbij moet voldoende aandacht uitgaan naar zowel de inkomende, uitgaande als lokale pendel.

2. Ketenmobiliteit goed georganiseerd

Een reis is bijna altijd opgebouwd uit meerdere aaneengeschakelde verplaatsingen. Bij reizen met het openbaar vervoer is dat per definitie het geval, omdat er altijd voor- en natransport plaats vindt. Er is dus sprake van ketenmobiliteit. De reiziger beseft ook steeds meer dat het efficiënt is om meerdere bestemmingen te combineren in een reis, in plaats van elke verplaatsing apart te beschouwen. Nieuwe technologieën voor informatievoorziening dragen hier aan bij.

Het concentreren van voorzieningen rondom knooppunten zorgt voor efficiënte reizen. Wij willen de gehele verplaatsingsketen faciliteren. Dit betekent dat niet alleen het openbaar vervoer zelf, maar ook het voor- en natransport goede kwaliteit moeten hebben. Voorzieningen voor het parkeren van auto's en fietsen bij haltes of knooppunten zijn daarom belangrijk.

3. Ruimte voor groei van reizigers in het openbaar vervoer

Het aantal mensen dat gebruik maakt van het openbaar vervoer is sinds 2008 flink gestegen. De doelstelling voor het busvervoer van 8% groei van reizigers-kilometers per jaar wordt ruimschoots gehaald. Dit komt onder meer door een toename in de mobiliteit in onze samenleving. Deze trend zal zich doorzetten, waardoor ook de vraag naar openbaar vervoer zal stijgen. De reizigersontwikkeling zal naar verwachting blijven groeien maar met een lager percentage dan de eerste twee jaar van de concessie het geval was.

Ook de openbaar vervoerbedrijven en de Stadsregio Amsterdam zien deze trend. De openbaar vervoerbedrijven hebben groeiambities. Samen met deze partners willen wij ons inzetten om die groei te faciliteren.

4. Een robuust en helder openbaar vervoer netwerk

Een goed netwerk is belangrijk om reizigers zo snel mogelijk op de plaats van bestemming te krijgen. Dat netwerk begint in feite bij de voordeur en is opgebouwd uit verschillende lagen (zie kader). Daar waar voldoende vraag is moeten verbindingen in het openbaar vervoer zijn. Verbindingen waar geen of weinig vraag naar is hoeven niet te worden gefaciliteerd. Daar waar de verbindingen in het openbaar vervoer ontbreken, maar waar wel voldoende vraag is, moeten de ontbrekende schakels worden ingevuld.

Lagen van het netwerk

Voor- en natransport: Van voordeur naar opstaphalte en van uitstaphalte naar eindbestemming. Veilige loop en fietsroutes zijn hiervoor belangrijk, alsmede voldoende voorzieningen om fietsen te kunnen stallen bij de haltes, maar ook moet er aandacht zijn voor de auto als vervoersmiddel en de daarbij behorende P+R-voorzieningen.

Lokaal openbaar vervoer: Fijnmazig netwerk dat de reiziger naar lokale bestemmingen en knooppunten brengt. Het lokale openbaar vervoer zorgt er ook voor dat de bovenliggende lagen gevoed worden. Een speciale categorie lokale lijnen wordt gevormd door het Schiphol Sernet (grotendeels gefinancierd door de luchthaven), dat vooral een lokale rol op Schiphol heeft, met 24 uur per dag een hoogfrequente bediening op de luchthaven.

Regionaal openbaar vervoer: Grofmazig netwerk met hoge gemiddelde snelheid dat de reiziger naar regionale bestemmingen brengt. Veel van de verbindingen op dit niveau vallen onder de noemer Hoogwaardig Openbaar Vervoer, hetgeen betekent dat er hoge kwaliteitseisen worden gesteld aan bijvoorbeeld frequentie, doorstroming en reizigersvoorzieningen. Op Randstedelijk niveau wordt gewerkt aan de uitrol van R-net: herkenbaar hoogwaardig openbaar vervoer (bus, metro en 'sprinter'-treindiensten) dat de ruggengraat vormt van het openbaar vervoernetwerk in de hele Randstad. Het R-net is primair bestemd voor woon-werkrelaties op de middellange afstand. Daarbij kan geprofiteerd worden van de gunstige, centrale ligging in de Randstad.

Landelijk openbaar vervoer: Door intercitytreinen vanaf Schiphol is Haarlemmermeer verbonden met heel Nederland. Wij streven ook naar intercity's op station Hoofddorp. Door de gunstige, centrale ligging in de Randstad zijn de verbindingen met andere delen van Nederland aantrekkelijk.

Internationaal openbaar vervoer: Haarlemmermeer is op Schiphol rechtstreeks aangesloten op internationale bestemmingen, zowel binnen (hoge snelheidstreinen, vliegtuig) als buiten Europa (vliegtuig). Dit zorgt dat ook veel zakenmensen en vakantiegangers gebruik maken van het openbaar vervoer in Haarlemmermeer.

De internationale laag is, door de ligging van Schiphol, een vast gegeven. Het landelijke netwerk en het Hoogwaardige Openbaar Vervoer vormen verder de ruggengraat van het openbaar vervoernetwerk.

Het heldere en robuuste netwerk wordt opgebouwd vanuit corridors, die belangrijke regionale bestemmingen en knooppunten met elkaar verbinden. De lijnen van de regionale laag lopen door een of meerdere van deze corridors en verbinden zo verschillende belangrijke bestemmingen met elkaar en met de knooppunten.

Ons (H)OV-netwerk ontwikkelen we met deze corridors als uitgangspunt. De verbindingen die ontstaan, sluiten aan bij de netwerkgedachte van het R-net en structuurvisies.

5. Knooppunten passend benut

De verschillende lagen worden met elkaar verbonden op knooppunten. Waar mogelijk worden knooppunten gecombineerd met belangrijke bestemmingen om zo ruimtelijke ontwikkelingen te stimuleren. Toevoeging van een ruimtelijk programma kan vervolgens weer leiden tot stimulering van het openbaar vervoergebruik. belangrijk is om de knooppunten op strategische locaties te ontwikkelen, waardoor het openbaar vervoer een beter alternatief wordt voor meer verplaatsingen.

Er zijn drie soorten knooppunten te onderscheiden:

- Knooppunten waar ruimtelijke ontwikkelingen plaats vinden (structuurvisies Haarlemmermeer en Hoofddorp) of die bij belangrijke bestemmingen liggen, en waar men overstapt op een andere vervoerswijze.
- Knooppunten die bedoeld zijn om over te stappen tussen de verschillende lagen of binnen dezelfde laag van het openbaar vervoernetwerk.
- Knooppunten die beide functies combineren.

Knooppunten zijn er in alle soorten en maten. Om goed te kunnen functioneren is het belangrijk dat ze efficiënt worden ingericht.

In het vervoernetwerk zijn enkele belangrijke knooppunten, waar wij beide functies (ruimtelijke ontwikkeling en overstappen) willen combineren, en daarnaast een aantal knooppunten waar het alleen om ruimtelijke ontwikkelingen gaat. Knooppunten die puur zijn gericht op overstappen zijn er niet.

Knooppunten die beide functies combineren (huidig en toekomstig):

- **Schiphol Plaza**
Schiphol Plaza is een zeer belangrijk knooppunt. Hier komen nationaal, internationaal, regionaal en lokaal openbaar vervoer bij elkaar samen. Jaarlijks maken miljoenen reizigers gebruik van Schiphol Plaza. Schiphol Plaza is belangrijk voor overstappers, maar is zelf ook een belangrijke bestemming. Schiphol Plaza is de poort van Schiphol.
- **Station Hoofddorp**
Station Hoofddorp wordt als knooppunt een steeds belangrijkere schakel in het netwerk. Dit komt omdat er in de directe omgeving steeds meer ruimtelijk programma gerealiseerd wordt en omdat er meer openbaar vervoer komt: zowel in frequentie als in het aantal bestemmingen. Voorzieningen op het station zelf moeten leiden tot een multifunctioneel knooppunt. Station Hoofddorp kan een belangrijke rol gaan spelen voor de bereikbaarheid van Schiphol Zuid, Zuidoost, Rijk en Oost vanuit de zuidelijke Randstad.
- **Station Nieuw-Vennep**
Ook Station Nieuw-Vennep zal bij een betere bediening een belangrijkere positie in het netwerk gaan innemen. Dit biedt ook hier kansen voor meer ruimtelijke ontwikkelingen.
- **Spaarneziekenhuis**
Het Spaarneziekenhuis profiteert van de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk Floriande. Het ziekenhuis maakt dit knooppunt ook tot een belangrijke bestemming. Gelegen aan de N201, bij de westelijke toegang tot Hoofddorp, heeft het openbaar vervoerknooppunt een belangrijke overstapfunctie tussen de regionale en lokale Hoofddorpse buslijnen.
- **Schiphol Noord**
Ten noorden van Schiphol komen een groot aantal HOV-lijnen samen, vanuit verschillende delen van Haarlemmermeer, Amsterdam, Haarlem, Amstelveen en verder. Ook bijna alle Sternetlijnen komen hier langs. In de toekomst wordt het gebied (Elzenhof) ontwikkeld door Schiphol met veel nieuwe bedrijvigheid.

Knooppunten die gericht zijn op ruimtelijke voorzieningen (huidig en toekomstig):

- **Hoofddorp Centrum**
Hoofddorp Centrum is vooral een bestemming. Er wordt in beperkte mate overgestapt. Dit komt doordat het overstappen in Hoofddorp vooral plaatsvindt bij Hoofddorp Station en Spaarneziekenhuis.
- **Getsewoud Centrum**
Ook Getsewoud Centrum is een regionale bestemming, vooral gericht op publiek uit de zuidelijke Haarlemmermeer en de Bollenstreek.
- **Schiphol Oost**
Schiphol Oost is vooral een bestemming voor woon-werkverkeer.
- **Huis van de Sport**
Met de komst van het Huis van de Sport, het honkbalstadion en een dependance van het Haarlemmermeerlyceum wordt de locatie vooral een bestemming. Door de verlenging van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen N205 en N206 komt de locatie aan een belangrijke regionale route te liggen. Dit biedt weer mogelijkheden voor P+R voor reizigers vanuit de Bollenstreek.
- **Toolenburg Zuid**
In Toolenburg Zuid worden 1350 woningen en enkele voorzieningen gebouwd. Daarnaast worden 1200 woningen in Hoofddorp Zuidrand ontwikkeld, waarvan een groot deel ter hoogte van Toolenburg Zuid.
- **Schiphol Zuid**
Vergroting van het zwaartepunt van vrachtafhandeling op Schiphol Zuidoost zorgt voor een grote stijging van het aantal arbeidsplaatsen. Een overstaplocatie tussen Sternet en HOV ten zuiden van Schiphol zorgt voor goede reismogelijkheden van en naar regionale herkomst- en bestemmingslocaties.

Wij vullen het lijstje knooppunten verder aan met knooppunten zoals deze naar voren komen in de structuurvisies Haarlemmermeer en Hoofddorp.

6. Aantrekkelijk openbaar vervoer

Haltes, knooppunten, materieel en infrastructuur moeten schoon, heel en veilig zijn. Op plekken waar reizigers moeten wachten moeten voorzieningen zijn die het wachten veraangenamen. Hoe drukker de halte of het knooppunt, hoe uitgebreider het voorzieningenpakket dat gewenst is. Goede reisinformatie is een belangrijke voorziening, die wij verder willen ontwikkelen. Daarvoor willen wij onder meer op grote schaal actuele reisinformatie realiseren. Verder moeten de voorzieningen vooral aansluiten op de wensen en eisen van de belangrijkste doelgroepen.

Ook het reisgemak is een belangrijke peiler voor aantrekkelijk openbaar vervoer. Niet alleen moet het reizen comfortabel zijn, ook is het belangrijk dat er zo weinig mogelijk wacht- of overstaptijd is. Hoe hoger de frequentie, hoe beter. Men hoeft niet bang te zijn de bus te missen: binnen enkele minuten komt de volgende bus.

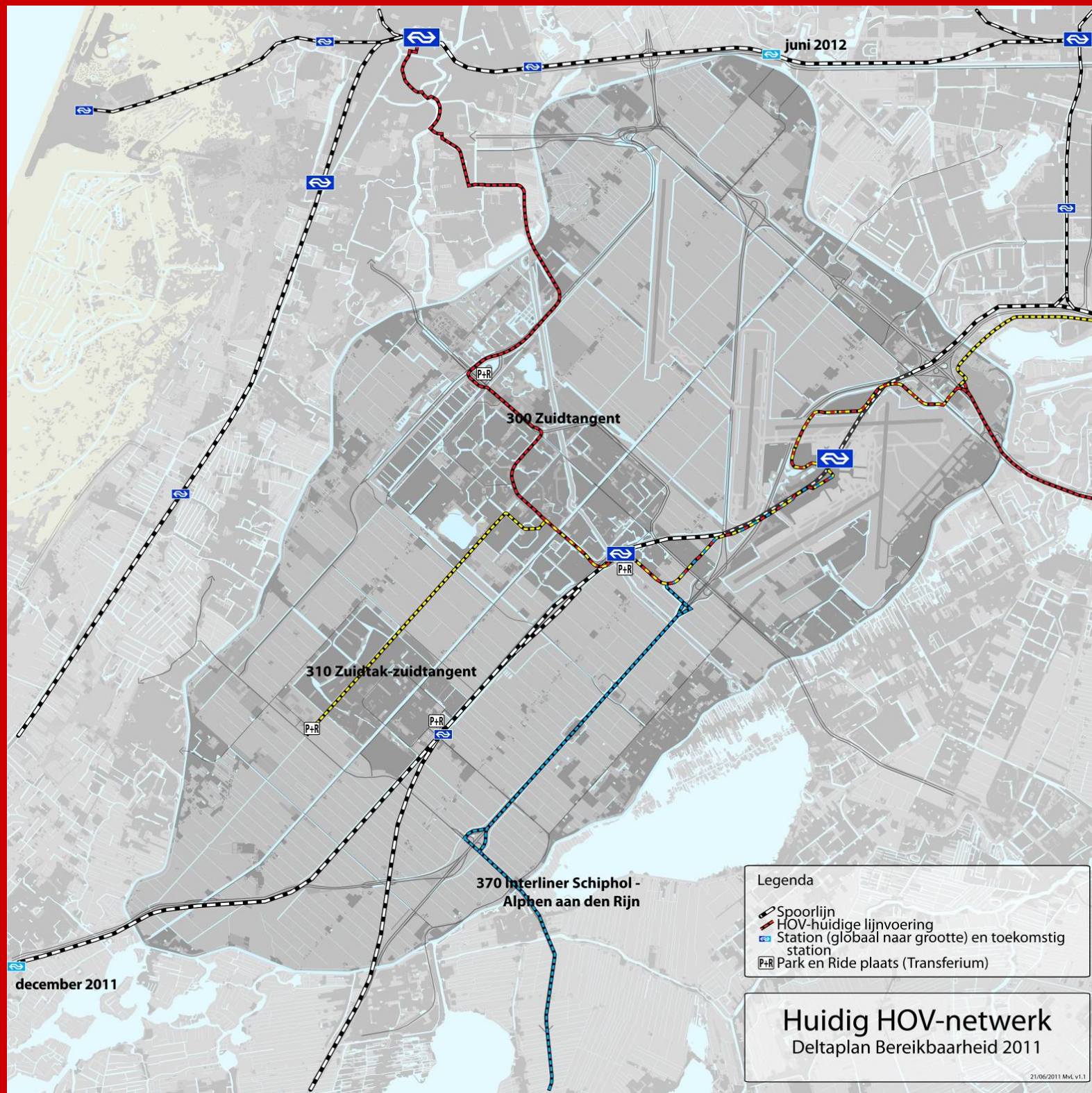
7. Benut de kennis van de gebruiker

Participatie hebben wij hoog in het vaandel staan. De kennis van de gebruiker van het 'product' openbaar vervoer is onmisbaar. Wie anders dan de gebruiker weet wat er goed of juist slecht gaat in het openbaar vervoer? Om die ervaringsdeskundigheid te benutten blijven wij met lokale partners overleggen om zo voor een blijvend goed functionerend openbaar vervoer te zorgen. Door middel van het brede overleg met de Klankbordgroep Openbaar Vervoer Haarlemmermeer geven wij hier invulling aan.

8. Regionale en landelijke samenwerking

Het openbaar vervoer houdt niet op bij de gemeentegrenzen. Door de centrale ligging van onze gemeente in de Randstad en de aanwezigheid van veel bovenlokale voorzieningen hebben wij te maken met relatief grote inkomende, uitgaande en doorgaande vervoersstromen. Wij hebben te maken met beleid van hogere overheden, omliggende gemeenten en andere opdrachtgevers in het openbaar vervoer. Het is daarom belangrijk om met al deze partijen goed samen te werken en te overleggen.

De concessie Amstelland-Meerlanden zal in 2015 worden aanbesteed door de Stadsregio Amsterdam. Wij willen in onze adviesrol, en in nauw overleg met de regionale partners, in de aanloop naar die aanbesteding zorg dragen voor een Programma van Eisen dat recht doet aan onze ambities.



Legenda

- Spoorlijn
- HOV-huidige lijnvoering
- Station (globaal naar grootte) en toekomstig station
- Park en Ride plaats (Transferium)

Huidig HOV-netwerk
 Deltaplan Bereikbaarheid 2011

5.2 Analyse openbaar vervoer (netwerk)

Het huidige openbaar vervoer netwerk in Haarlemmermeer maakt onderdeel uit van een regionaal netwerk van buslijnen en railvervoer.

Spoorlijnen

De ruggengraat van dit netwerk wordt in Haarlemmermeer gevormd door de spoorlijn Schiphol – Leiden, met daarop drie stations (Schiphol, Hoofddorp, Nieuw-Vennep). In 2012 openen even buiten de gemeentegrenzen het station Sassenheim op dezelfde spoorlijn, en station Halfweg-Zwanenburg op de spoorlijn Haarlem-Amsterdam. Dit heeft gevolgen voor enkele regionale buslijnen die door Haarlemmermeer lopen.

In de situatie met de nieuwe stations zijn de volgende treinverbindingen aanwezig:

- Vanaf **station Schiphol** rijden sprinters en intercity's naar heel Nederland. Ook rijden er internationale treinen (waaronder hogesnelheidstreinen) naar diverse Europese bestemmingen.
- Vanaf **station Hoofddorp** rijden sprinters naar onder meer Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid, Almere, Lelystad, Hilversum, Zaanstad, Leiden, Den Haag.
- Vanaf de **stations Nieuw-Vennep** en **Sassenheim** rijden sprinters naar onder meer Amsterdam Zuid, Almere, Lelystad, Leiden en Den Haag.
- Vanaf **station Halfweg-Zwanenburg** rijden (met ingang van medio 2012) sprinters naar Haarlem en Amsterdam Centraal en Amsterdam Sloterdijk.

Buslijnen

De regionale laag van het Haarlemmermeerse openbaar vervoer wordt gecompliceerd met twee HOV-lijnen, een aantal buslijnen dat Schiphol met de regio verbindt en een aantal andere reguliere buslijnen met regionale betekenis. Naast de lijnen met regionale betekenis, zijn er ook buslijnen met een lokale functie.

De spoorlijnen en HOV-lijnen in Haarlemmermeer staan in de kaart op de voorgaande pagina aangegeven.

Exploitatie

Het exploiteren van een buslijn kost veel geld. Een marginaal deel daarvan wordt gecompenseerd uit de reizigersinkomsten. Het overige deel wordt betaald door de opdrachtgever van het openbaar vervoer, in ons geval dus Stadsregio Amsterdam. Ook in het openbaar vervoer moet echter bezuinigd worden. Dit betekent dat de beschikbare middelen zo effectief mogelijk worden ingezet. Daarom is het zinvol om te beschouwen welke verbindingen in het netwerk ontbreken, overbodig of dubbel zijn of efficiënter kunnen worden gemaakt. Bovendien leidt bundeling tot een veel kosteneffectievere exploitatie, vergeleken met een situatie waar alle buslijnen kris kras door elkaar heen rijden.

Dubbelfunctie buslijnen

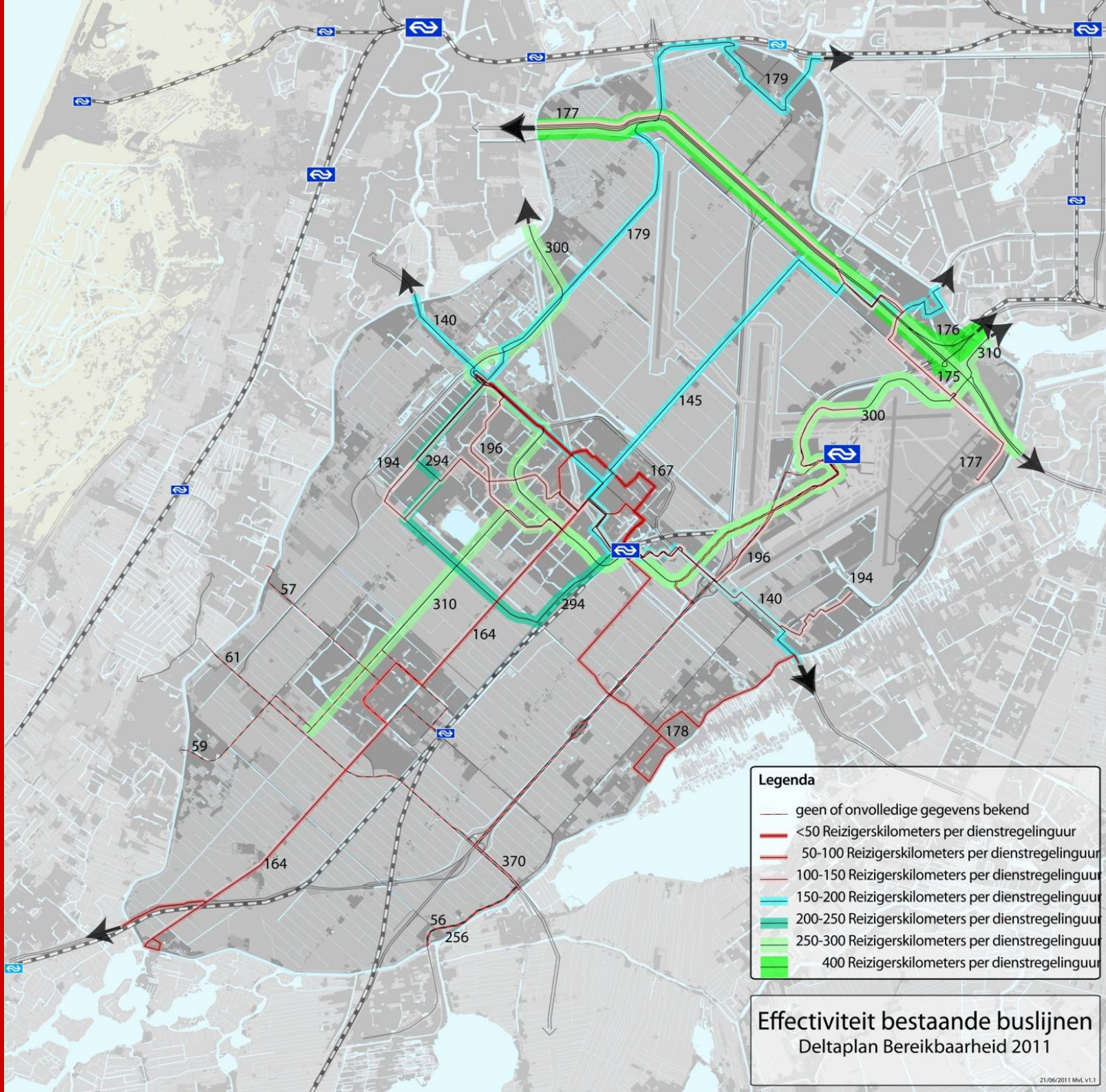
Een aantal buslijnen hebben zowel een lokale als een regionale functie. Dat is niet altijd een probleem, maar als een dergelijke situatie leidt tot concurrentie tussen twee buslijnen, waarbij de buslijnen reizigers van elkaar afsnoepen, moet er scheiding tussen lokaal en regionaal vervoer worden aangebracht.

In een aantal gevallen concurreren reguliere buslijnen met het HOV. Het komt voor dat op regionale verbindingen twee buslijnen, waarvan één HOV en een regulier openbaar vervoer, nagenoeg dezelfde verbinding verzorgen. In zulke gevallen zetten wij in op het HOV.

Effectiviteit bestaande buslijnen

Op de kaart is van een aantal buslijnen te zien hoe effectief ze zijn. Een maat voor de effectiviteit van een buslijn is hoeveel gebruik ervan gemaakt wordt, in relatie tot wat de betreffende buslijn kost. De kosten worden hierbij uitgedrukt in het aantal dienstregelinguren: het aantal uur dat de bussen volgens dienstregeling onderweg zijn. Door het aantal dienstregelinguren te beschouwen, kan eenvoudig worden meegenomen of een buslijn een lange of korte route heeft, of dat hij hoog- of laagfrequent of alleen in de spits rijdt. De kaart geeft voor een aantal belangrijke buslijnen de effectiviteit aan. Dit geeft een goed beeld van wat de sterke en zwakke lijnen in onze gemeente zijn.

Wij gebruiken deze informatie om ons netwerk van openbaar vervoer te versterken.



Legenda

- geen of onvolledige gegevens bekend
- <50 Reizigerskilometers per dienstregelingsuur
- 50-100 Reizigerskilometers per dienstregelingsuur
- 100-150 Reizigerskilometers per dienstregelingsuur
- 150-200 Reizigerskilometers per dienstregelingsuur
- 200-250 Reizigerskilometers per dienstregelingsuur
- 250-300 Reizigerskilometers per dienstregelingsuur
- 400 Reizigerskilometers per dienstregelingsuur

Effectiviteit bestaande buslijnen
 Deltaplan Bereikbaarheid 2011

Verkenningen versterking HOV netwerk

Een aantal verkenningenstudies naar mogelijke HOV-verbindingen zijn en worden uitgevoerd. Doel is om de belangrijke woon- en werkgebieden in de regio met elkaar te verbinden. Daarmee kan hoogwaardig openbaar vervoer een aantrekkelijk vestigingsplaatscriterium zijn en de economische positie van de regio versterken.

Uit de verkenningenstudies blijkt nut en noodzaak van bepaalde verbindingen. Een aantal studies is gepromoveerd van studie- naar planfase.

Verkenning OV-corridor Duin- en Bollenstreek – Schiphol

Uit de *bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- en Zuid-Holland* blijkt dat het openbaar vervoer op deze corridor achter blijft bij de ontwikkeling. Daarom is onderzocht hoe de openbaar vervoerrelatie tussen Schiphol en de Duin- en Bollenstreek structureel verbeterd kan worden, met de nadruk op Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

De opening van Station Sassenheim is een cruciale verbetering voor deze relatie, mits er vier keer per uur een trein halteert. Het station krijgt daardoor een knooppuntfunctie. Doortrekking van de huidige R-Netlijn 310 vanuit Nieuw-Vennep via Lisse naar Sassenheim, met eindpunt bij het station, past goed in deze ontwikkeling en voorziet in een duidelijke vervoersvraag.

Ook wordt in deze studie geconcludeerd dat een busverbinding van vier keer per uur tussen de treinstations Hillegom en Nieuw-Vennep de beste oplossing is voor Hillegom. Uiteraard profiteert ook Nieuw-Vennep hiervan.

Een HOV-verbinding via de Zuidrand van Hoofddorp en Amsterdam Connecting Trade is onderzocht in het kader van één van de alternatieven.

Verkenning HOV Schiphol Oost

De werkgelegenheid op Schiphol Oost zal naar verwachting groeien met ruim 40% naar 32.000 arbeidsplaatsen. De betrokken partijen zien hier een grote rol voor het openbaar vervoer. Versterking van het openbaar vervoer voorkomt verslechtering van de bereikbaarheid via de weg.

Met name de verbindingen met Hoofddorp (via Schiphol Rijk), Amsterdam Zuid (en mogelijk Amsterdam Sloterdijk) en Amstelveen zijn daarbij belangrijk.

Verkenning HOV Westtangent

In Amsterdam ontbreekt een goede noord-zuid verbinding tussen Sloterdijk en Schiphol via het de afgelopen jaren sterk uitgebreide Nieuw-West. Gebleken is dat een HOV-busverbinding via het Osdorpplein in de behoefte voorziet. Op het Haarlemmermeerse deel worden twee mogelijke tracés onderzocht: de ene via Badhoevedorp, de andere over de Oude Haagseweg.

Verkenning HOV A9

Omdat een goede, snelle verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Zuid en tussen Haarlem en Amstelveen ontbreekt, wordt onderzoek gedaan naar een HOV-verbinding. HOV A9 krijgt ook een functie voor Badhoevedorp. Door aan te takken op het knooppunt in Schiphol Noord, worden goede reismogelijkheden geboden richting Schiphol Oost en Schiphol Centrum. Dit ontlast het kerntraject van de Zuidtangent, R-Netlijn 300, omdat HOV A9 voor doorgaande reizigers tussen Haarlem en Schiphol een sneller alternatief biedt.

Verkenning HOV Schiphol – Alphen aan den Rijn

De noodzakelijke doorstroming op de A4, het ruimtelijk programma van Park 21 en het eventuele doortrekken van de Noord-Zuidlijn maken het gewenst om een verkenning uit te voeren naar een vrijliggend tracé parallel aan de A4 dat in eerste instantie kan dienen als HOV- bustrace en naderhand kan worden opgewaardeerd tot te verrailen corridor. De planfase van deze HOV-corridor is op dit moment van belang voor het gedeelte Leimuiden –Alphen aan de Rijn.

Verbeterpunten

Op sommige relaties rijdt geen openbaar vervoerverbinding, op andere relaties teveel. Voor weer andere verbindingen moet men ver omreizen in het openbaar vervoer. In die gevallen moet het netwerk worden aangepast, waardoor doeltreffendheid en efficiëntie verbeteren. Daarmee ontstaat aantrekkelijker openbaar vervoer.

Zuidelijke Randstad – Schiphol Zuid, Zuidoost, Rijk en Oost

Reizigers vanuit de zuidelijke Randstad naar Schiphol Zuidoost, Schiphol Rijk en Schiphol Oost moeten omrijden via Schiphol Plaza. Het enige alternatief is met minstens twee overstappen via Hoofddorp Station. Dit maakt de openbaar vervoerverbinding in de huidige situatie onaantrekkelijk. Een directe HOV-verbinding tussen Hoofddorp Station en deze gebieden zorgt voor een flinke reistijdwinst, zeker in combinatie met de verlengde sprinter naar Den Haag Centraal en de door ons gewenste intercitystop vanuit de zuidelijke Randstad.

Hoofddorp – Schiphol Centrum

Vanuit Hoofddorp rijden zowel lijn 196 als R-Netlijnen 300 en 310 naar Schiphol Centrum. Ook is er een treinverbinding. Wel vormt buslijn 196 op dit moment de enige directe verbinding tussen Hoofddorp Centrum en Schiphol Centrum. Deze relatie is, vanwege de reisafstand en de doelgroep, vooral gebaat bij een goede HOV-verbinding onder de noemer van R-Net.

Floriande – Station Hoofddorp

Buiten de spitsuren is buslijn 194 het enige alternatief, die een behoorlijke binnendoorroute rijdt en daarmee de reiziger met een flinke omrijdbeweging confronteert. Toch maken veel mensen er gebruik van.

Gezien de positieve effecten van de spitsbus 294, die snel en efficiënt rijdt en daarmee nieuwe reizigers heeft aangetrokken, vermoeden wij dat er tussen Floriande en Hoofddorp nog veel te winnen valt. Er moet dus onderzocht worden of de openbaar verbinding tussen Floriande en Hoofddorp Centrum en tussen Floriande en Station Hoofddorp aantrekkelijker kan worden gemaakt.

Heemstede – Schiphol

Reizigers vanuit Heemstede kunnen niet zonder over te stappen naar Schiphol reizen. Op deze relatie is potentieel nog veel te winnen. Deze verbinding moet nog op haalbaarheid worden onderzocht.

Station Hillegom – Nieuw-Vennep

Deze verbinding is vooral in de spitsuren belangrijk, om reizigers van en naar Nieuw-Vennep en Hillegom naar een van beide stations te vervoeren. Ook kan de lijn een voedingsfunctie hebben voor de Zuidtak van de Zuidtangent (R-Netlijn 310).

Nieuw-Vennep – Station Hoofddorp

Tussen Nieuw-Vennep en Station Hoofddorp hebben reizigers de keuze uit de R-Netlijn 310, buslijn 164 en de trein. Binnen Nieuw-Vennep hebben de beide buslijnen wel een eigen verzorgingsgebied. Buslijn 164 doet als enige van de drie Hoofddorp Centrum aan. Vanwege de concurrentie van de andere lijnen, zal een buslijn tussen Nieuw-Vennep en het centrum van Hoofddorp nooit goed gevuld zijn. Toch is dit wel een belangrijke relatie, die we als halfuurdienst in stand willen houden gedurende de hele week.

Badhoevedorp – Osdorpplein

Met een goede, snelle verbinding kan Badhoevedorp profiteren van de grootschaliger voorzieningen in en rond het winkelcentrum Osdorpplein. Deze verbinding moet nog op haalbaarheid worden onderzocht. Een en ander is afhankelijk van de ontwikkeling van de [Westtangent](#).

Schiphol – Amstelveen

Er rijden meerdere Sternetbussen (186, 187, 199) en een HOV-lijn (R-Net 300) tussen Schiphol en Amstelveen. Ook de spitsbussen naar Almere (215 en 216) stoppen in zowel Schiphol als Amstelveen. Deze relatie is, vanwege de reisafstand en de doelgroep, vooral gebaat bij een goede HOV-verbinding onder de noemer van R-Net.

Bediening kleine kernen

Veel kleine kernen (voornamelijk) aan de Ringvaart hebben nu geen regulier openbaar vervoer. Het aantal reizigers is hier dermate klein, dat er geen reguliere buslijn kan worden geëxploiteerd. Deze kernen zijn daarom aangewezen op een vorm van aanvullend openbaar vervoer (Meertaxi) of Buurtbus.

Momenteel rijden er twee buurtbussen door Haarlemmermeer:

- Bennebroek – Zwaanshoek – Hoofddorp (401)
- Lisse – Lisserbroek – Buitenkaag – Oude Wetering – Roelofarendsveen (403)

Abbenes en Buitenkaag hebben een verbinding met Nieuw-Vennep, maar niet met de winkelcentra en het station. Veranderingen in de lijnvoering zou hier een oplossing kunnen bieden.

Bediening bedrijventerreinen

Veel bedrijventerreinen zijn nu niet of onvoldoende aangesloten op het openbaar vervoernetwerk. Daar waar voldoende vervoervraag is, kunnen reguliere busverbindingen komen, grote bedrijventerreinen bieden wellicht mogelijkheden voor HOV. Als beide geen optie zijn, kan gedacht worden aan speciale shuttlebusjes.

Dit is belangrijk omdat voor steeds meer bedrijven een goede bereikbaarheid via openbaar vervoer belangrijk is, vooral in het kader van duurzaamheid. Bedrijventerreinen zonder goed openbaar vervoer zijn minder aantrekkelijk om te vestigen. Daarom ondersteunen wij private initiatieven als regulier openbaar vervoer niet exploitabel is, maar zien hier wel primair een verantwoordelijkheid voor de ondernemers zelf.

Ondersteuning bieden wij bijvoorbeeld door ontheffing voor private vervoerders voor bepaalde busbanen, of door het verlenen van vergunningen om (onder voorwaarden) op de openbare weg een halteplek in te richten.

Participatie openbaar vervoer

In de participatie is openbaar vervoer niet het eerst ter sprake komende onderwerp. Bij navraag blijken er veel ideeën te leven. Zeker ondernemers wijzen op het belang van werk- en centrumgebieden die goed met openbaar vervoer bereikbaar zijn. Het complete overzicht staat in het participatiedocument.

Noord

In Badhoevedorp is men positief over de kansen die een nieuwe HOV lijn over de Schipholweg biedt, als haltes op de juiste plek komen. Zwanenburg is te spreken over de aanstaande spoorverbinding naar Amsterdam en Haarlem na opening van het station. Dit kan ook positief werken voor de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Weeren. De kern Lijnden kan profiteren van verbetering van het openbaar vervoer op het bedrijventerrein Lijnden-Oost.

Midden

De verbetering van de uitstraling van het station geven de Hoofddorpers hoge urgentie. Ook de verbetering van de verbinding naar het zuiden en in de richting Utrecht is van belang. HOV door het centrum van Hoofddorp is een wens van zowel ondernemers als winkeliers, over de loop van het tracé zijn verschillende gedachten. Ook in Floriande wordt hoogwaardig openbaar vervoer gemist.

Zuid

Ook in Nieuw-Vennep is de uitstraling van het station een punt van aandacht. Daarnaast zou het station aantrekkelijker worden als er meer treinen zouden stoppen. Op het bedrijventerrein Nieuw-Vennep zuid wordt openbaar vervoer gemist. In Lisserbroek is verbetering van de lijnvoering naar de Bollenstreek en omliggende NS stations als aandachtspunt genoemd.

Ook voor het thema openbaar vervoer geldt dat de inbreng van de participatie heeft meegespeeld bij het opstellen van het beleidsdeel voor dit thema.



5.3 Toekomstig openbaar vervoer netwerk

Uit de analyse blijkt dat er nog volop kansen en mogelijkheden zijn om het openbaar vervoernetwerk verder te ontwikkelen.

Ontwikkeling treinnetwerk

Verbinding met de zuidelijke Randstad

Met ingang van de dienstregeling van 2012 gaan de sprinters richting Leiden doorrijden naar Den Haag Centraal. In de spitsuren komen er twee extra sprinters die gaan rijden tot Leiden. Dit is een grote verbetering waar zowel Hoofddorp als Nieuw-Vennep van profiteren. Wij blijven ons verder inzetten voor een intercityverbinding vanuit Hoofddorp naar de zuidelijke Randstad.

Met de opening van station Sassenheim ontstaat vooral voor het zuidelijk deel van de Haarlemmermeer een alternatieve reismogelijkheid richting de zuidelijke Randstad.

Verbinding met Amsterdam en Utrecht

Er rijden vanuit Hoofddorp slechts een beperkt aantal Sprinters naar Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid en geen Intercity's van en naar Utrecht⁶ en verder (Eindhoven en Arnhem/Nijmegen). Daardoor reizen veel mensen vanuit Hoofddorp en Nieuw-Vennep eerst met het HOV naar Schiphol om pas daar op de trein over te stappen. Deze HOV-verbinding zit daardoor aan de maximale capaciteit, terwijl er ruimte valt te winnen, door deze reizigers al op Hoofddorp in deze treinen te laten stappen. De meeste treinen rijden op dit moment leeg tussen Schiphol en het opstel terrein bij Hoofddorp, waarbij zij station Hoofddorp passeren zonder te halteren.

Wij blijven ons inzetten voor een betere bediening van station Hoofddorp, met Amsterdam Centraal en minimaal rechtstreekse intercityverbindingen naar Utrecht.

⁶ In de huidige dienstregeling rijdt er wel een stoptrein via Hoofddorp rechtstreeks naar Utrecht, maar deze rijdt als sprinter via Hilversum, waardoor overstappen in Schiphol op de intercity meer dan 30 minuten reistijd scheelt.

Infrastructurele knelpunten treinnetwerk

Schipholspoortunnel

Het gebruik van de Schipholspoortunnel zit bijna op de maximale capaciteit. NS, Schiphol en het Rijk zijn de belangrijkste partijen die verantwoordelijk zijn voor het voorzien in voldoende capaciteit. Om de bereikbaarheid van de luchthaven Schiphol te kunnen garanderen zullen partijen tot een oplossing moeten komen.

Station Hoofddorp

Station Hoofddorp wordt een belangrijke schakel in het openbaar vervoernetwerk. In de huidige situatie is het station daar niet op voorbereid. Wij willen het station ook in ruimtelijke zin een belangrijk knooppunt maken, door verschillende functies in en om het station toe te voegen of te versterken. Dit komt onder meer naar voren in de structuurvisie Haarlemmermeer en de deelstructuurvisie Hoofddorp. De verbinding voor langzaam vervoer en voetgangers met het centrum van Hoofddorp moet ontwikkeld worden. De Van Heuven Goedhartlaan is daarbij een belangrijke fysieke barrière. In de structuurvisies gaan wij hier nader op in.

Ontwikkelingen busnetwerk per kern

Hoofddorp

Onder meer Floriande en Hoofddorp Centrum moeten worden voorzien van Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Dit worden belangrijke onderwerpen in de *Deelstructuurvisie Hoofddorp*.

Nieuw-Vennep

Met een verbeterde bediening van station Nieuw-Vennep komt er een rechtstreekse verbinding met Den Haag en komen er twee extra treinen in de spitsuren naar Leiden. Station Nieuw-Vennep wordt daardoor een belangrijk knooppunt in het netwerk, waar ook de lokale buslijnen zich meer op moeten richten. De Zuidtak van de Zuidtangent wordt doorgetrokken naar Lisse en Sassenheim.

Badhoevedorp

Met de komst van een HOV-verbinding krijgt Badhoevedorp een snelle, hoogfrequente verbinding met Haarlem, Schiphol, Amstelveen en Amsterdam Zuid. Door aanpassing van de lokale laag in het netwerk willen wij ook dat het bedrijventerrein Lijnden-Oost en de nieuw te bouwen woonwijken in het Masterplan Badhoevedorp een busverbinding krijgen.

Een betere verbinding met het Osdorpplein is op verschillende manieren mogelijk. Eén van de onderzochte tracés van de Westtangent biedt een rechtstreekse HOV-verbinding. De andere mogelijkheid is om met het onderliggend net aan te sluiten op het eindpunt van tramlijn 1. Dit moet nog worden onderzocht, evenals de behoefte aan deze verbinding en de vervoerswaarde. Een en ander is afhankelijk van de ontwikkeling van de Westtangent.

Zwanenburg

Met de komst van Station Halfweg-Zwanenburg krijgt Zwanenburg vier keer per uur een treinverbinding met Haarlem, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Dit is aanleiding om de onderliggende laag in het netwerk aan te passen. Wij willen laten onderzoeken of het mogelijk is om voor Zwanenburg een busverbinding met Amsterdam West te creëren. Daarnaast moet er een busverbinding met Hoofddorp blijven.

Rijsenhout

Door aanpassing van het onderliggende netwerk, en ontwikkelingen in het regionale HOV-netwerk, krijgt Rijsenhout naar verwachting een rechtstreekse verbinding met Schiphol Zuid in plaats van met Aalsmeer.

Kleinere kernen

Als er initiatieven vanuit bewoners ontstaan voor het laten rijden van een buurtbus, dan zullen wij dit ondersteunen. Daarnaast zetten wij meer in op het halte tot haltevervoer van de Meertaxi.

Door het wegvallen van buslijnen ten gevolge van bezuinigingen kan het in de toekomst nodig zijn om meer Meertaxihaltes te realiseren. Dit kan ook nodig zijn als bussen op bepaalde dagdelen of in het weekend niet meer gaan rijden.

Meertaxihaltes worden in zulke gevallen geplaatst bij voorzieningen die specifiek op minder validen zijn gericht.

Park and Ride (P+R)

Een P+R-voorziening is een parkeervoorziening bij een bushalte of treinstation, die bedoeld is voor automobilisten om te kunnen overstappen op het openbaar vervoer. P+R komt vooral in beeld als de herkomst van de reiziger wat verder van de halte weg ligt, of als autogebruik op plaats van bestemming ongunstig is (congestie, te hoge parkeerdruk of parkeertarieven). Kwalitatief goede P+R-voorzieningen zijn daarvoor een vereiste. Parkeren in combinatie met een overstap naar het openbaar vervoer moet aantrekkelijk zijn. Gedacht kan worden aan combinatietarieven (korting op het parkeren na het reizen met de bus, of korting in de bus na het parkeren), maar ook de inrichting van het parkeerterrein of de parkeergarage is belangrijk (sociale veiligheid). In onze gemeente bestaan reeds een aantal P+R-locaties. Deze liggen bij een halte van het HOV of bij een treinstation zodat men snel de eindbestemming bereikt. De locaties zijn: Hoofddorp Station, Hoofddorp Spaarneziekenhuis, Nieuw-Vennep Station en Nieuw-Vennep Getsewoud.

Rond andere haltes van het HOV zijn klachten over ongewenst P+R-gedrag. Onder meer bij de HOV-haltes Toolenburg en Vijfhuizen. De veroorzakers van de overlast kunnen of willen de genoemde P+R-voorzieningen niet vinden en parkeren uit gemak op plekken waar zij ongewenst parkeerruimte innemen. In het kader van het parkeerbeleid zullen wij repressieve maatregelen nemen tegen deze vorm overlast. Een mogelijkheid is het instellen van een parkeerschijfzone. Tegelijkertijd willen wij het aantal P+R-locaties uitbreiden, om een reëel alternatief te bieden. Goede kans ligt hiervoor bij de uitbreiding van het HOV-netwerk. Wij onderzoeken of er P+R-locaties kunnen worden gerealiseerd in bijvoorbeeld Badhoevedorp, Vijfhuizen en bij het Huis van de Sport in de Zuidrand van Hoofddorp.

In het kader van het parkeerbeleid zetten wij ook in op parkeren op afstand ten behoeve van het centrum van Hoofddorp. Voor dit doel denken wij aan P+R-terrein langs de Taurusavenue bij de Zuidtangenthalte Beukenhorst, speciaal gericht op reizigers die Hoofddorp Centrum in gaan. (Zij kunnen dan gebruik maken van de toekomstige HOV-verbinding *HOV Hoofddorp – Aalsmeer – Uithoorn*.) Voor de uitgaande pendel blijft de bestaande P+R-locatie bij Hoofddorp Station de aangewezen plek.

HOV-netwerk korte termijn (voor 2020)

Het doel voor de meeste ontwikkelingen van het openbaar vervoernetwerk is om ze voor 2020 te realiseren of in de uitvoeringsfase te hebben.

De status van de plannen wordt verder aangegeven met initiatiefase, verkenningenfase (onderzoek naar nut, noodzaak, haalbaarheid en varianten), planfase (uitwerking van een of meerdere varianten) of uitvoeringsfase.

HOV Heemstede – Hoofddorp Centrum – Schiphol (initiatiefase)



Haarlem – Heemstede – Hoofddorp Centrum (via Kruisweg) – Schiphol Centrum
Het centrum van Hoofddorp krijgt steeds meer regionale functies. Goede regionale bereikbaarheid met HOV hoort daarbij, waaronder een rechtstreekse HOV-verbinding met Schiphol Centrum. Ook de relatie tussen Heemstede en Schiphol kan hierbij aansluiten. In Heemstede en Haarlem kan de verbinding via station Heemstede-Aerdenhout naar station Haarlem rijden en daarmee een aantal onderwijsinstellingen bedienen.

HOV om Hoofddorp Zuid



HOV-lijn die Floriande, Hoofddorp Zuidrand en (in de toekomst) Amsterdam Connecting Trade een snelle verbinding naar Hoofddorp Station biedt. Het tracé bestaat uit drie delen met een eigen ontwikkelstrategie:

1. Floriande (initiatiefase)

Spaarneziekenhuis – Huis van de Sport

Sinds december 2010 rijdt er een spitsbus naar het station, waarvan de eerste bezettingscijfers aantonen dat er potentie zit in deze verbinding. In eerste instantie gaat het om een verbinding over de Deltaweg en Waddenweg, vanaf het Spaarneziekenhuis naar het Huis van de Sport. Bij het Huis van de Sport sluit HOV Floriande aan op het tracé van HOV Hoofddorp Zuidrand. Als op termijn de huidige 150kV-hoogspanningsmasten uit de wijk verdwijnen, kan onderzocht worden of vrije infrastructuur via dat tracé mogelijk is.

2. Hoofddorp Zuidrand (verkenningenfase)

Huis van de Sport – Thermen – Station Hoofddorp

Ontsluiting van Hoofddorp Zuidrand met onder meer Huis van de Sport en honkbalstadion, woningbouw en het Thermencomplex. Er zijn vooralsnog drie mogelijkheden:

- a. tussen Deltaweg en Spoorlaan meerijden met het overige verkeer op de Nieuwe Bennebroekerweg;
- b. tussen Deltaweg en Spoorlaan meerijden met het overige verkeer op de (oude) Bennebroekerweg;
- c. tussen Deltaweg en Nieuwe Molenaarslaan meerijden met het overige verkeer op de (oude) Bennebroekerweg, en tussen Nieuwe Molenaarslaan en Spoorlaan meerijden met het overige verkeer op de Nieuwe Bennebroekerweg.

Voor alle varianten geldt dat als de capaciteit van de weg onder druk komt te staan, en daarmee de doorstroming van de HOV-verbinding, er een mogelijkheid is om vrije infrastructuur te realiseren. Daarvoor wordt er in het ontwerp tussen de Nieuwe Bennebroekerweg en de geluidswal langs Hoofddorp Zuidrand voldoende vrije ruimte gehouden. In de toekomst kan het tracé worden aangesloten op het HOV-tracé door ACT. Tot die tijd rijden de bussen via de Spoorlaan naar Station Hoofddorp.

Ter hoogte van het Huis van de Sport zijn er nog twee mogelijkheden die wij onderzoeken:

- via de Nieuwe Molenaarslaan en de (oude) Bennebroekerweg naar de Deltaweg (met een halte ter hoogte van de langzaam verkeersverbinding (Van Heusdenpad));
- via de Nieuwe Bennebroekerweg naar de Deltaweg, met een halte langs de Nieuwe Bennebroekerweg.

3. Amsterdam Connecting Trade (verkenningenfase)

Zie: HOV-netwerk lange termijn (na 2020)

HOV A9 (planfase)



Haarlem – Badhoevedorp – Schiphol – Amsterdam Zuid/Amstelveen

Heeft als doel om een rechtstreekse verbinding te vormen tussen Haarlem en Amsterdam-Zuid en tussen Haarlem en Amstelveen. Ook wordt Badhoevedorp op het HOV-netwerk aangesloten. Een derde effect is dat de HOV-verbinding via Hoofddorp wordt ontlast. De ontwikkeling van deze verbinding hangt nauw samen met de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp.

Westtangent (planfase)

Amsterdam Sloterdijk – Westelijke tuinsteden – Schiphol

De Westtangent moet het westen van Amsterdam een snelle verbinding met Schiphol geven. Binnen Haarlemmermeer zijn er nog twee alternatieven. De één loopt door Badhoevedorp, via de burgemeester Amersfoordtlaan en de Pa Verkuyllaan. Het andere alternatief is via de Oude Haagseweg. Een tracé door Badhoevedorp betekent dat er een nieuwe brug naar Sloten moet worden aangelegd.

Station Hillegom – Station Nieuw-Vennep (verkenningfase)

Een buslijn tussen Hillegom en Nieuw-Vennep bestaat al, maar is niet aangesloten op het station in Hillegom. Een snelle buslijn die beide stations met elkaar verbindt, kan een belangrijke voedingsfunctie hebben voor beide stations en de bestaande HOV-lijn door Getsewoud. Tijdens de spitsuren zullen daardoor vooral forensen van deze verbinding gebruik maken, hetgeen ook kansen biedt voor de bedrijventerreinen in Nieuw-Vennep en Hillegom.

HOV-corridor Schiphol – Bollenstreek (planfase)

Station Sassenheim – Lisse – Nieuw-Vennep – Hoofddorp – Schiphol

In het kader van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- en Zuid-Holland is gebleken dat een rechtstreekse HOV-verbinding tussen Schiphol en de Bollenstreek zeer gewenst is. Binnen Haarlemmermeer zijn er twee alternatieven benoemd: verlenging van de buslijn over de Zuidtak, of een nieuw tracé door de Westflank, gelieerd aan de woningbouwplannen aldaar. Omdat door de komst van de 380kV-hoogspanningsmast in de Westflank, de woningbouwplannen ten westen van Nieuw-Vennep naar verwachting geen doorgang zullen vinden, kiezen wij vooralsnog voor een verlenging van de Zuidtak. De route kan via Lissebroek, waar wel nog woningbouwplannen worden ontwikkeld, mogelijk via een nieuwe brug over Ringvaart naar Lisse en dan verder naar Sassenheim. Het belang van deze corridor is vooral de bereikbaarheid van de Bollenstreek en niet de ontsluiting van Haarlemmermeer.

HOV Schiphol Oost (deel planfase, deel uitvoeringsfase)

Station Hoofddorp – Schiphol Rijk – Schiphol Oost – Schiphol Noord

Forensen van buiten Haarlemmermeer naar Schiphol-Rijk en Schiphol-Oost zijn gedwongen op een overstap in Schiphol Plaza. Dit betekent een flinke

omrijdbeweging. Een rechtstreekse HOV-verbinding vanaf Station Hoofddorp, in combinatie met een betere bediening van dit station, biedt een goed alternatief. Met name geldt dat voor reizigers uit het zuiden. Reizigers vanuit het Noorden kunnen op het nieuwe knooppunt Schiphol-Noord al overstappen richting Schiphol Oost en Schiphol Rijk.

HOV Uithoorn – Aalsmeer – Hoofddorp (deel planfase, deel uitvoeringsfase)

Uithoorn – Aalsmeer – Hoofddorp

Voor Aalsmeer en Uithoorn vormt station Hoofddorp een belangrijke schakel in de openbaar vervoerrelatie met de zuidelijke Randstad. De verbinding zal gaan rijden via de Oosttak van de Zuidtangent die momenteel wordt aangelegd.

Mogelijk kan de relatie met Hoofddorp zelf (centrum, onderwijsvoorzieningen, ziekenhuis) versterkt worden, door de lijn binnen Hoofddorp parallel aan HOV Heemstede – Hoofddorp Centrum – Schiphol via het Centrum door te trekken tot aan het Spaarneziekenhuis.

HOV-netwerk lange termijn (na 2020)

Vanwege de tijdshorizon van een aantal ruimtelijke ontwikkelingen, zullen enkele HOV-projecten, die aan die ontwikkelingen gekoppeld zijn, pas op langere termijn verder kunnen worden uitgewerkt.

HOV Amsterdam Connecting Trade (ACT) (verkenningfase)

Station Hoofddorp – ACT – Hoofddorp Zuidrand

De ontwikkeling van het toekomstige bedrijventerrein ACT vereist ook een HOV-verbinding. Het gaat om een tracé dat gecombineerd kan worden met de nog aan te leggen Tradeboulevard, parallel aan de Rijnlanderweg. HOV ACT sluit aan het ene uiteinde aan op het kerntraject van de Zuidtangent bij Station Hoofddorp en aan het andere uiteinde op het tracé van HOV Hoofddorp Zuidrand. De HOV-route van en naar de Zuidrand verplaatst zich in dan van de Spoorlaan naar het HOV-tracé door ACT.

Verlenging metro Noord-Zuidlijn (verkenningfase)

Amsterdam Zuid – Schiphol – Hoofddorp

In het kader van de bereikbaarheid van het centrum van Amsterdam en Schiphol, wordt een doortrekking van de Noord-Zuidlijn onderzocht. Ook de werkgebieden rond Hoofddorp kunnen hiervan profiteren, omdat er niet meer overgestapt hoeft te worden op de trein. Grote delen van de binnenstad van Amsterdam worden dan rechtstreeks verbonden met Schiphol en Haarlemmermeer.

Een ruimtelijke en economische ontwikkeling, zoals een tweede terminal van Schiphol, biedt op termijn (na 2020) voldoende aanleiding om een extra openbaar vervoerverbinding te realiseren tussen Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp.

HOV Westflank (verkenningfase)

Huis van de Sport – Westflank – Lisse – Sassenheim

Omdat de plannen voor de Westflank voorlopig geen doorgang zullen vinden, wordt ook HOV Westflank in de tijd naar achteren gezet. Mochten er in de toekomst alsnog grootschalige ontwikkelingen in de Westflank plaatsvinden, die HOV rechtvaardigen, dan willen wij die nu niet onmogelijk maken.

HOV-corridor Schiphol – Alphen aan den Rijn (deel planfase, deel verkenningfase)



Schiphol – ACT – Park 21 – Leimuideren – Alphen aan den Rijn

De ontwikkeling van deze HOV verbinding hangt samen met het ontwikkelingstempo van onder meer ACT en Park 21 en heeft een relatie met het doortrekken van de Noord-Zuid lijn.

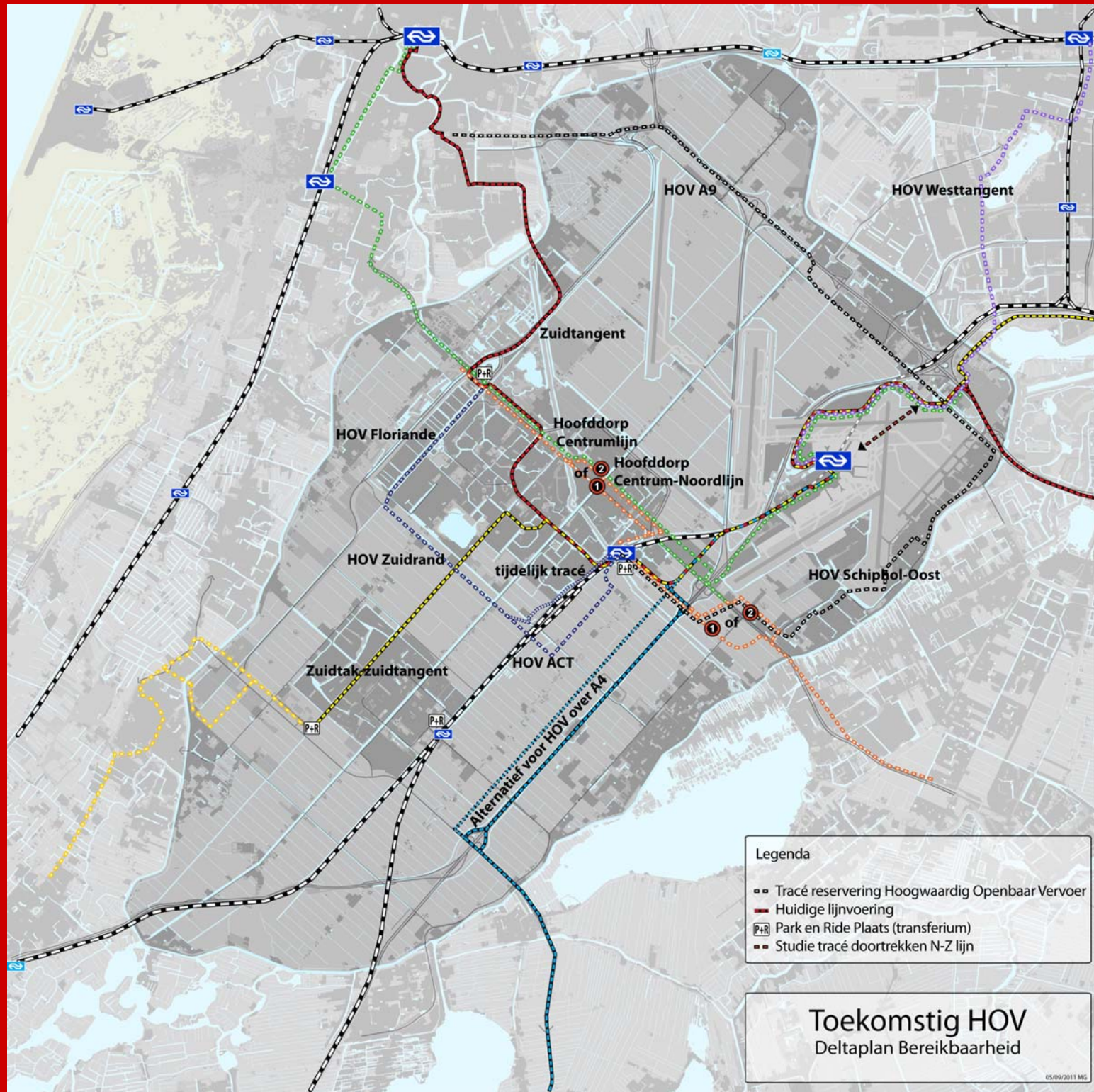
Infrastructurele knelpunten HOVnetwerk

Zuidtangenttunnel tussen De Hoek en Schiphol Handelskade (Abdijntunnel)

De Abdijntunnel (de openbaar vervoertunnel tussen De Hoek en Schiphol Handelskade) heeft te maken met een capaciteitsprobleem, voornamelijk veroorzaakt door veiligheidseisen. Ook hier moet een oplossing gevonden worden, waarbij wij samen moeten werken met de Provincie, Stadsregio Amsterdam en het Rijk. Het initiatief ligt bij de Provincie als beheerder van de Zuidtangentbaan.

Vrije busbaan Zuidtangent

Enkele kruispunten in Hoofddorp zitten vanwege de vrije busbaan van de Zuidtangent aan hun maximale capaciteit. Zonder een structurele oplossing komt de verwachte reizigersgroei daardoor in de knel. Verschillende ontwikkelingen moeten de druk van de ketel halen, zoals een tweede HOV-verbinding tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam-Zuid/Amstelveen via Badhoevedorp. Desondanks zullen er ook infrastructurele maatregelen genomen moeten worden. Ongelijkvloerse kruisingen of vertramming van de Zuidtangent zijn mogelijkheden die onderzocht worden.



Ontwikkeling openbaar vervoerproducten

Schiphol Sternet

Schiphol Sternet is opgezet als een fijnmazig, ontsluitend netwerk op het Schipholterrein, dat 24 uur per dag, zeven dagen per week operationeel is. Op een aantal vervoersrelaties heeft Schiphol Sternet ook een verbindende functie naar omliggende woonkernen. Die regionale functie concurreert soms met het HOV. In die gevallen moet de regionale functie overgenomen worden door HOV-lijnen, die daar specifiek voor bedoeld zijn, en vervalt de regionale functie van Schiphol-Sternet.

Nachtnet

Op Schiphol is 24 uur per dag, zeven dagen per week bedrijvigheid. Dat betekent dat er ook 24 uur per dag openbaar vervoer nodig is. Alle HOV-verbindingen van en naar Schiphol moeten daarom ook 's nachts rijden. Eisen hiervoor moeten worden opgenomen in het Programma van Eisen bij een nieuwe aanbesteding. In de nacht van vrijdag op zaterdag, en in de nacht van zaterdag op zondag heeft het nachtnet een functie voor het uitgaanspubliek. Wij willen daarom dat het mogelijk is om vanuit de grote kernen in deze nachten met de bus of trein naar Leiden, Haarlem en Amsterdam te reizen, waar veel publiek uitgaat. Hiermee willen wij het rijden onder invloed terugdringen. Eisen hiervoor moeten worden opgenomen in het Programma van Eisen bij een nieuwe aanbesteding.

Meertaxi

De Meertaxi kent twee vormen van vervoer; Wmo-vervoer en Halte tot haltevervoer. Het Wmo-vervoer is een voorziening, die aan Wmo-geïndiceerden vervoer op maat biedt. Reizigers worden voor de deur opgehaald en voor de deur weer afgezet. Het Wmo-vervoer wordt bekostigd uit het Wmo-beleid. Het halte tot haltevervoer van de Meertaxi is aanvullend op het openbaar vervoer. Reizigers in gebieden waar geen reguliere buslijn rijdt, kunnen de Meertaxi bestellen. Zij worden dan op een afgesproken tijdstip opgehaald en afgezet bij speciaal daarvoor aangewezen Meertaxihaltes. Vaak kan er vervolgens worden overgestapt op een reguliere buslijn. De Meertaxi biedt met het halte tot haltevervoer een vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer. Dit betekent dat verschillende ritten kunnen worden gecombineerd.

Omdat er flink bezuinigd wordt in het reguliere openbaar vervoer verwachten wij dat het gebruik van het halte tot haltevervoer van de Meertaxi de komende jaren zal toenemen.

De bekendheid van de Meertaxi voor deze vorm van openbaar vervoer is echter beperkt. Dit willen wij verbeteren. Zeker gezien de bezuinigingen in het reguliere openbaar vervoer zal er vaker een beroep gedaan moeten worden op het halte tot haltevervoer van de Meertaxi.

Buurtbus

Een andere mogelijkheid om openbaar vervoer te bieden op verbindingen waar geen reguliere buslijn kan worden geëxploiteerd, is de Buurtbus. Ritten van de Buurtbus worden uitgevoerd met kleine busjes (tot 8 personen), bestuurd vrijwilligers. De busvervoerder faciliteert het rijdend materieel. Op deze manier zijn de kosten relatief laag en kan er toch een lijndienst worden geboden.

5.4 Reisvoorzieningen

Voor en na de reis

Een reis met het openbaar vervoer begint al thuis, of op de plek waar men op dat moment is. Informatievoorziening is op dat moment heel erg belangrijk. Men moet uitzoeken welke bus of trein men moet hebben, waar die vertrekt en hoe laat men op de halte moet zijn. Er worden steeds meer technologische hulpmiddelen ontwikkeld om op een simpele manier de reis te kunnen plannen. De tijd van het ouderwetse busboekje en treinboekje is voorbij. Internet en mobiele applicaties zijn daarvoor in de plaats gekomen.

Op dit gebied zijn de ontwikkelingen volop gaande. Doordat vervoerbedrijven toegang verschaffen tot actuele reisinformatie, kunnen reizigers thuis al zien of hun bus of trein vertraging heeft. De ontwikkeling van voor iedereen toegankelijke informatiestromen heeft daar een belangrijke rol in. Wij steunen de Stadsregio Amsterdam in de ambitie om deze ontwikkelingen verder te stimuleren en faciliteren.

Niet alleen thuis, maar ook bij publieke voorzieningen (schouwburg, raadhuis, winkelcentra) ligt er een kans om al voordat de reiziger bij de bushalte is, hem van actuele, dynamische reisinformatie te voorzien. Hiermee worden vooral mensen bereikt die niet de beschikking hebben over mobiele toepassingen.

Rond de halte en het station

Haltes en stations moeten goed en veilig bereikbaar zijn. Zelf moeten ze schoon, heel en veilig zijn, maar de directe omgeving zeker ook.

Reizigers komen lopend, fietsend of met de auto naar de halte of het station. Dat betekent dat er voorzieningen moeten worden getroffen om die verkeersstromen te faciliteren. Op strategische haltes, meestal bij knooppunten, moet P&R gerealiseerd worden. Dit geldt zowel voor de uitgaande pendel, als voor de inkomende pendel.

HOV-haltes kennen een relatief groot aandeel fietsers binnen het vervoer. Dit komt omdat het verzorgingsgebied van deze haltes relatief groot is, waardoor de

afstand net iets te groot is om te lopen. Bij HOV-haltes in woongebieden moeten daarom voldoende mogelijkheden zijn om fietsen te kunnen stallen.

Voor alle haltes geldt dat veel reizigers te voet naar de halte gaan. Dit betekent dat er goede en veilige looproutes moeten zijn van en naar de halte. Zeker op plekken waar veel verkeer komt, zijn goede oversteekvoorzieningen belangrijk.

Ook voor minder validen moet het openbaar vervoer toegankelijk zijn. Dat betekent dat rondom bushaltes en stations blindengeleidelijnen moeten worden aangebracht, voor zover die er nog niet zijn. De halteperons worden op hoogte gebracht, zodat het in- en uitstappen voor minder validen vergemakkelijkt.

Tijdens het wachten

Voorzieningen op de haltes en stations moeten het wachten veraangenamen. Op drukke haltes en knooppunten zijn meer voorzieningen nodig dan op rustige.

Reizigers die niet de beschikking hebben over mobiele applicaties voor reisinformatie, zijn gebaat met goede reisinformatie. Op veel haltes willen wij daarom actuele, dynamische reisinformatie bieden. Als men weet hoe lang het nog duurt voordat de bus of trein komt, ervaart men de wachttijd minder erg. De reiziger weet dan ook waar hij aan toe is. Wij onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om de schermen voor het tonen van deze informatie te voorzien van zonne-energie.

Op een groot aantal bushaltes staan bushokjes. De bushokjes die van de gemeente zijn, zijn allemaal vernieuwd in 2011. De nieuwe bushokjes zijn gemaakt van duurzame materialen en gebruiken weinig energie. In alle bushokjes is zitgelegenheid en hangen panelen met informatie voor de reiziger.

Voorzieningen in het vervoermiddel

Tijdens de reis wil een reiziger comfortabel vervoerd worden. Ook wil hij weten waar hij aan toe is. Dit betekent dat er in bussen en treinen voldoende zitgelegenheid moet zijn, en dat er actuele reisinformatie moet worden getoond. Eisen hiervoor moeten worden opgenomen in het Programma van Eisen bij een nieuwe aanbesteding.



6 Fiets

De afgelopen decennia is in de gemeente Haarlemmermeer een behoorlijk compleet fietsnetwerk ontstaan. Alle belangrijke bestemmingen binnen de gemeente kunnen worden bereikt. Langs de meeste polderwegen liggen vrijliggende fietspaden. Wij zetten ons in op kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk. Dit op het gebied van doorstroming, stallingen, verkeersveiligheid, verlichting en bewegwijzering. Ook zijn er nog een aantal ontbrekende schakels.

Daarnaast ontwikkelt de gemeente zich; nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen zich aan waar nieuwe, aantrekkelijke fietsroutes voor nodig zijn. Waar wenselijk kan het recreatieve netwerk verder uitgebreid worden, rekening houdend met het netwerk in de regio.

6.1 Visie fiets(netwerk)

Het fietsbeleid in Haarlemmermeer is in kernachtige uitspraken te omvatten.

1. Korte afstand? Op de fiets!

Opvallend is dat in Haarlemmermeer veel korte ritten met de auto worden afgelegd. Hier is nog veel winst te halen. Voorwaarde is wel dat de fietsverbindingen optimaal zijn, zodat het fietsgebruik op korte afstanden gestimuleerd wordt. Door de opmars van de elektrische fiets, wordt de fiets ook voor langere verplaatsingen een aantrekkelijk alternatief.

2. Veilig fietsen

Wij willen dat onze inwoners, werknemers en recreanten veilig kunnen fietsen in onze gemeente en daartoe gaan we de meest onveilige locaties voor fietsers verbeteren. Wij hebben veel gezinnen met kinderen in onze gemeente. Voor deze onervaren en daarmee kwetsbare verkeersdeelnemers is een veilig fietsnetwerk extra belangrijk.

3. Aanleg ontbrekende schakels in het fietsnetwerk

Om deze doelstellingen te halen zetten we in op de aanleg van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Dit zijn verbindingen waar het op dit moment fysiek onmogelijk is om te fietsen. Een hoger fietsgebruik zorgt per saldo voor een toename van de verkeersveiligheid.

4. Tandje erbij; kwaliteitsverbetering bestaande fietsnetwerk

Op de drukst bereden verbindingen willen we snelfietsroutes. Dit zijn routes met een vrijliggend fietspad of fietsstraat, ruim gedimensioneerd, met asfalt, verlichting en ongelijkvloerse kruisingen of voorrang/prioriteit op gelijkvloerse kruispunten.

Op het hoofdfietsnetwerk zetten we in op vrijliggende fietspaden, fietsstraten of (indien de intensiteiten van zowel auto als fiets het toelaten) fietsstroken. Hoofdfietsroutes zijn gebaat bij een onbelemmerde doorgang, voorzien van asfalt, zijn herkenbaar en ontmoetingen tussen fiets en auto worden geminimaliseerd.

5. In fietsvoorzieningen voorzien

Niet alleen het netwerk moet op orde zijn. Ook bijbehorende voorzieningen als fietsparkeren behoeven een kwaliteitsslag. Daartoe willen wij de capaciteit bij winkelcentra uitbreiden. Bestaande verouderde stallingen willen we vervangen. Nieuwe fietsenstallingen die worden geplaatst voldoen aan het zogenaamde 'fietsParkeur' (kwaliteitskeurmerk voor fietsenstallingen).

De bewegwijzering geeft nu niet altijd de meest logische routes of logische plaatsnamen aan. Ook ontbreekt bewegwijzering op wijkniveau. Wij gaan de bewegwijzering inventariseren en vervolgens deze verbeteren.

Voor het recreatieve netwerk is het fietsknooppuntennetwerk een succesvol concept. Samen met de Metropoolregio Amsterdam bekijken we hoe de fysieke en digitale bewegwijzering uit te breiden en te verbeteren is.

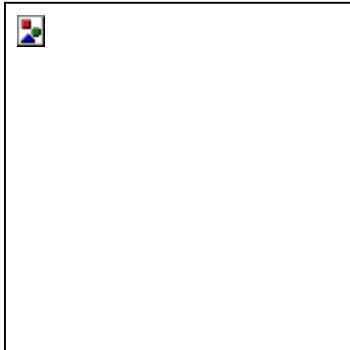
6.2 Analyse fiets(netwerk)

Fietsgebruik

Het feitelijke fietsgebruik in de gemeente is een belangrijke maat voor de kwaliteit van het fietsklimaat. De fiets is met name een aantrekkelijk vervoermiddel voor korte afstanden. Daar zal dan ook de grootste groei te verwachten zijn. De meeste verplaatsingen zijn overigens ook kort: van alle verplaatsingen is 70% korter dan 7,5 km. Voor deze verplaatsingen kan de fiets dus voor veel mensen een alternatief zijn. In Haarlemmermeer lag het gemiddelde fietsaandeel bij verplaatsingen tot 7,5 kilometer over de jaren 2007-2009 op 31%. Dit is lager dan het gemiddelde in Nederland (35%).

Het fietsgebruik in Haarlemmermeer is de afgelopen jaren wel sterk gestegen, veel meer dan gemiddeld in Nederland. Maar de laatste jaren daalt het fietsgebruik weer.

Figuur: Ontwikkeling fietsgebruik

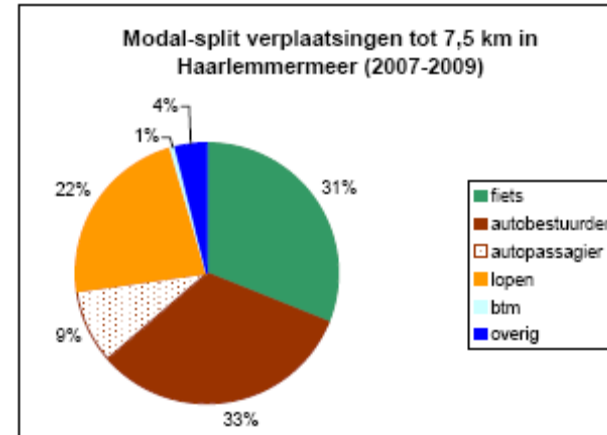


Bron: Rapportage Fietsbalans-2 Haarlemmermeer, Fietsersbond, april 2011

Als we kijken naar de verdeling van de mobiliteit over de dag blijkt het belang van de fiets. Tussen 8.00 en 8.30 uur, rond 12.00 uur, rond 13.00 uur en rond 15.00 uur zijn er meer fietsers dan automobilisten op de weg. Maar over de gehele dag

gemeten is de auto de meest gebruikte vervoerwijze bij verplaatsingen tot 7,5km, dat is veel meer dan gemiddeld in grote gemeenten (33%).

Figuur: Modal split naar hoofdvervoerwijze per etmaal



Boven een afstand van 7,5 km neemt het fietsgebruik drastisch af. De elektrische fiets is spectaculair in opmars. Dit maakt het fietsen over grotere afstanden (tot 15 km) aantrekkelijker. Ook de elektrische scooter maakt het gemakkelijker om grotere afstanden te overbruggen.

In Haarlemmermeer is zo'n 40% van alle autoverplaatsingen korter dan 7,5 kilometer. Met optimale fietsverbindingen wordt het aantrekkelijker om de fiets te nemen.

De aanleg van snelfietsroutes kan het fietsgebruik doen toenemen, op basis van modelberekeningen van de potentie van een snelfietsroute elders in het land lijkt een verdubbeling van het aantal fietsers mogelijk. Zowel de rijdende als de stilstaande fiets neemt veel minder ruimte in dan een auto (respectievelijk factor 20 en factor 10). Meer fietsers betekent dan ook een vergroting van de capaciteit van het verkeerssysteem zonder veel (extra) ruimtebeslag en tegen relatief lage kosten.

Participatie fiets

Noord

In de kernen is veel waardering voor de nieuwe en aanstaande fietsroutes. Nieuwe Meer ziet veel kansen voor ontwikkeling van de recreatieve fietsstructuur in de omgeving. Badhoevedorp is positief over de geplande fietsroute over het oude tracé van A9. De Sloterbrug is een knelpunt in de doorstroming en verkeersveiligheid, een aparte fietsbrug wordt als oplossing gesuggereerd. Zwanenburg is te spreken over de nieuwe fietsroutes rond het dorp met de bijbehorende fietsbruggen. Vijfhuizenaren geven aan dat de fietsroutes in de omgeving veel worden gebruikt, maar dat een aantal routes 's avonds verlichting behoeven.

Bij verschillende (H)OV-haltes zijn betere (fiets)voorzieningen mogelijk evenals directe en veilige fietsroutes naar deze haltes.

Midden

In veel Hoofddorpse wijken wordt overlast door scooters op fietspaden als groot probleem ervaren. Er zijn mooie fietsroutes, maar de bewegwijzering kan beter. Gepleit wordt voor heldere routes naar het centrum van Hoofddorp. Een goede fietsontsluiting vanuit Hoofddorp naar de meubelboulevard in Cruquius is wenselijk als alternatief voor de (langere) route over de Oude Kruisweg.

Zuid

De fietsroute langs de Geniedijk is een parel in het dorp Rijsenhout, aldus bewoners. Net als in alle kernen aan de ringdijk is de verkeersveiligheid voor fietsers een groot zorgpunt daar waar de intensiteit van autoverkeer oog is. Bewoners melden dat grote groepen wielrenners de veiligheid op de ringdijk soms in het geding brengen. De fietsroutes richting de groengebieden worden geprezen, maar de kwaliteit kan soms beter. Langs de Hoofdvaart tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep zou verlichting van het fietspad wenselijk zijn.



Fietspadenplan 2003-2010

In het kader van het fietsbeleidsplan 2003-2010 zijn een aantal nieuwe schakels gerealiseerd zoals het fietspad langs de zuidtak van de Zuidtangent tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en de fietsbrug over de IJtocht ter hoogte van het Spaarneziekenhuis. Maar er is met name geïnvesteerd in de kwaliteit van het fietsnetwerk door de aanleg van vrijliggende fietspaden, verlichting, bewegwijzering, verkeersveiligheid en fietsenstallingen. Zo is een vrijliggend fietspad aangelegd langs Graan voor Visch en de Nieuweweg in Hoofddorp, zijn op diverse wegen in Badhoevedorp fietsstroken aangebracht, is de fietsenstalling bij station Nieuw-Vennep uitgebreid, zijn er extra fietsenstallingen bij de Zuidtangenthaltes geplaatst en is er verlichting aangebracht op de Hoofdweg Westzijde tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

Kwaliteit huidig fietsnetwerk

Het fietsnetwerk in Haarlemmermeer is behoorlijk compleet, er ontbreken weinig verbindingen. Maar op grote delen van het hoofdnetwerk kan de kwaliteit sterk verbeterd worden.

In Haarlemmermeer worden veel verschillende verhardingssoorten door elkaar gebruikt en er zijn kilometers tegelpaden (ruim 30 kilometer). Er staan slecht zichtbare paaltjes op gevaarlijke locaties, er zijn diverse gevaarlijke fietsoversteken en sommige niet-recreatieve ('utilitaire') fietsroutes hebben geen verlichting. Ook zijn de fietspaden op een aantal druk bereden routes te smal, waardoor inhalen onmogelijk wordt en tegenliggers elkaar nauwelijks kunnen passeren. Door de opmars van de elektrische fiets en scooter wordt voldoende ruimte om elkaar te passeren op het fietspad steeds belangrijker.

Fietsbalans

De Fietsersbond heeft in 2010 het fietsklimaat in Haarlemmermeer onderzocht (Fietsbalans-2). Een aantal zaken zijn Haarlemmermeer breed onderzocht en in Hoofddorp en Nieuw-Vennep is een praktijkmeting gehouden en zijn inwoners geënquêteerd.

Uit dit onderzoek blijkt dat de gemeente Haarlemmermeer afwijkt van het gemiddelde van de Nederlandse gemeenten met meer dan 100.000 inwoners. Het fietsgebruik is lager, mede door de aanmerkelijk lagere stedelijke dichtheid en deels doordat 15% van de inwoners in solitair gelegen kleine kernen wonen.

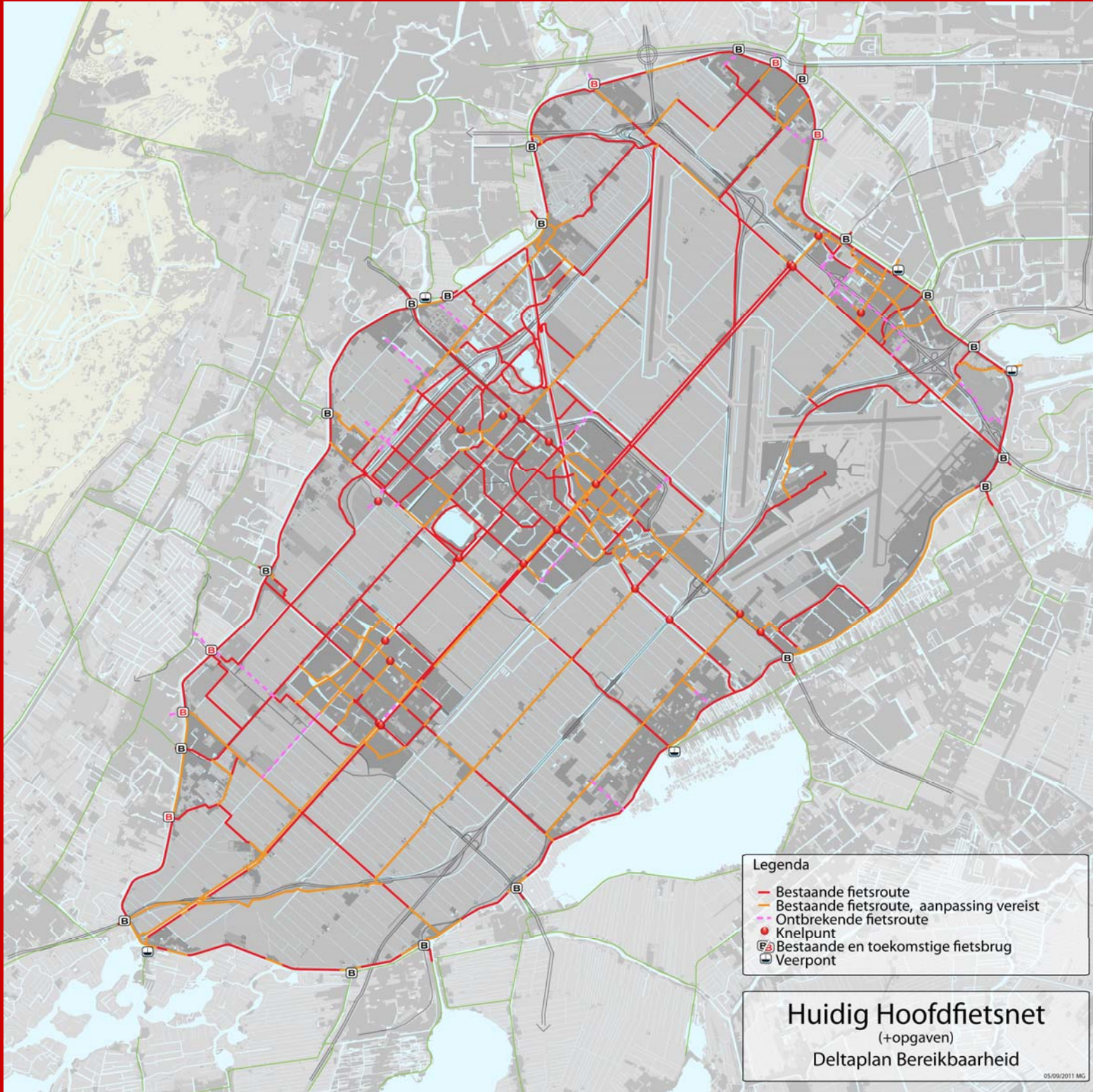
Daarnaast is de verkeersveiligheid voor fietsers veel lager dan gemiddeld. De scores voor de fietsparkeervoorzieningen is wat hoger dan het gemiddelde. Ten opzichte van Fietsbalans 2001 is de verkeersveiligheid gelijk gebleven en is het fietsgebruik -hoewel de laatste paar jaar weer gedaald- iets hoger. De investeringen uit het vorige fietsplan lijken dus effect te hebben op het fietsgebruik.

In Hoofddorp is in 2010 de kwaliteit van de fietsroutes duidelijk beter dan gemiddeld in de middelgrote gemeenten. Alleen de directheid is matig maar dit wordt deels gecompenseerd door weinig oponthoud en een hoge gemiddelde snelheid. Ten opzichte van de Fietsbalans 2001 is de kwaliteit van de infrastructuur ook beter, wat duidelijk door de fietsers beter wordt gewaardeerd. Tweederde van de Hoofddorpse fietsers is echter ontevreden over de aanpak van fietsdiefstal. Qua reistijd kan de fiets in Hoofddorp goed concurreren met de auto.

Ook in de kern Nieuw-Vennep is de kwaliteit van de fietsroutes beter dan gemiddeld. Net zoals in Hoofddorp is alleen de directheid er matig. Ook in Nieuw-Vennep is tweederde van de fietsers ontevreden aan de aanpak van fietsdiefstal. Daarnaast zijn er meer fietsers dan in Hoofddorp ontevreden over de verkeersveiligheid. De concurrentiepositie ten opzichte van de auto levert een slechte score op en deze is ook beduidend minder dan het gemiddelde van de onderzochte kleine gemeenten.

Het ongevalrisico voor fietsers in Haarlemmermeer is groot met ruim 31 slachtoffers per 100 miljoen kilometer tegen 25 slachtoffers gemiddeld in Nederland en 20 slachtoffers gemiddeld in grote gemeenten. De helft van alle fietsongevallen zijn eenzijdige ongevallen, waarbij geen andere weggebruikers betrokken zijn. Bijvoorbeeld doordat fietsers tegen paaltjes of stoepranden aanrijden.

Voor wat betreft de onderzochte gemeentebrede aspecten zijn vooral de verkeersveiligheid, fietsparkeren én het fietsgebruik voor verbetering vatbaar. Zowel in Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn de verbeterpunten vooral te vinden in de directheid van het fietsnetwerk, de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto én de aanpak van fietsdiefstal.



Legenda

- Bestaande fietsroute
- Bestaande fietsroute, aanpassing vereist
- Ontbrekende fietsroute
- Knelpunt
- ⊞ Bestaande en toekomstige fietsbrug
- ⊞ Veerpont

Huidig Hoofd fietsnet

(+opgaven)

Deltaplan Bereikbaarheid



6.3 Toekomstig fietsnetwerk

Bij het bepalen van het toekomstige fietsnetwerk zorgen we dat verbindingen in het fietsnetwerk aansluiten op herkomsten en bestemmingen van fietsers. Het fietsnetwerk wordt opgebouwd uit de volgende schakels en locaties: verbindingen tussen de grootste woongebieden en de grote werkgelegenheidsconcentraties; scholen voortgezet onderwijs en het ziekenhuis; verbindingen tussen voorzieningen en wijken; knooppunten HOV en treinstations; recreatiegebieden. Het fietsnetwerk bestaat uit snelfietsroutes, hoofdfietsroutes, verzamelroutes en recreatieve fietsroutes. De snel- en hoofdfietsroutes vormen samen het hoofdfietsnetwerk. Deze volgen de 'dikste' fietsstromen en zijn als zodanig herkenbaar. De Stadsregio Amsterdam heeft een regionaal fietsnetwerk vastgesteld, verbeteringen aan dit netwerk worden middels subsidie gestimuleerd. Alle schakels van het regionale netwerk zijn onderdeel van het hoofdfietsnetwerk maar in ons hoofdfietsnetwerk zijn ook routes opgenomen die geen onderdeel zijn van het regionale netwerk.

Snelfietsroutes zijn routes waar doorstroming en comfort voorop staat. De ontmoetingen tussen fiets en auto zijn minimaal zodat dit ook verkeersveilige routes zijn. Routes waar veel (forens)fietsverkeer aanwezig is zijn met name geschikt als snelfietsroute.

Hoofdfietsroutes vervullen een belangrijke (inter)lokale functie. De maaswijdte van het hoofdfietsnetwerk is binnen de bebouwde kom circa 500 meter. Buiten de bebouwde kom hoeft niet aan een bepaalde maaswijdte te worden voldoen. Wel dienen alle kernen onderling verbonden te zijn via een hoofdfietsroute.

Verzamelroutes bestaan uit het fijnmazige onderliggende fietsnetwerk (buurt-, wijk- en kernenniveau) die verbonden zijn met het hoofdnet. Dit zijn alle wegen en paden waar gefietst mag worden en die geen onderdeel zijn van het hoofdnet fiets of recreatieve fietsroutes. Via verzamelroutes kan men vanuit woongebieden op een veilige en comfortabele manier het hoofdnet fiets bereiken.

Recreatieve fietsroutes zijn routes waarbij de omgeving belangrijk is, ze lopen door aantrekkelijke gebieden. Ze zijn niet primair bedoeld om van A naar B te komen, maar om te recreëren op de fiets en te genieten van de omgeving. Daardoor is directheid van de routes niet zo belangrijk maar een goede bewegwijzering bijvoorbeeld weer wel.

In het kader zijn de kenmerken van de routes aangegeven.

Kenmerken snelfietsroutes

- uitgevoerd in rood asfalt en herkenbaar als snelfietsroute;
- kruisingen met het hoofdwegennet zijn ongelijkvloers;
- prioriteit of beperkte wachttijd bij overige kruispunten: rotondes met voorrang, voorrangswegen, voorrang op kruisende fietspaden en 2 maal groen per cyclus bij verkeerslichten;
- de route bestaat uit vrijliggende fietspaden en fietsstraten;
- ruim gedimensioneerd: > 3,5meter voor een tweerichtingenfietspad;
- goede verlichting en sociaal veilig.

Kenmerken hoofdfietsroutes

- direct, lage omrijfactor;
- verplicht fietspad of fietsstroken;
- asfalt, bij voorkeur rood, op voorrangskruispunten rood;
- kruisingen met gebiedsontsluitingswegen bij voorkeur ongelijkvloers of door middel van rotonde, bij gelijkvloers dan met middeneiland;
- bij kruispunten met verkeerslichten minimaal 2x groen per cyclus;
- kruisingen met fietspaden en erftoegangswegen in de voorrang;
- bromfietsdrempels toegestaan, doolhofhekjes niet;
- bewegwijzering;
- verlichting binnen de bebouwde kom, bij voorkeur ook buiten de kom.

Kenmerken verzamelroutes

- niet per se specifieke fietsvoorzieningen (pad of strook), wel verhard;
- geen bewegwijzering;
- wel doolhofhekjes tegen bromfietsen;
- geen voorrang;
- verlichting binnen de bebouwde kom.

Kenmerken recreatieve routes

- hoge omrijfactor toegestaan;
- onverplicht fietspad of fietsstroken;
- alle verhardingen mogelijk;
- geen voorrang;
- wel snelheidsremmende maatregelen;
- bewegwijzering middels knooppunten;
- verlichting niet noodzakelijk.

Ontwikkeling fietsnetwerk

Wij gaan het fietsnetwerk verbeteren en aanvullen door knelpunten op te lossen, ontbrekende schakels aan te leggen, de kwaliteit van bestaande routes te vergroten en snelfietsroutes te ontwikkelen. Ons streefbeeld is opgenomen in de kaart *Toekomstig Hoofdfietsnet*. We kunnen niet alles tegelijk realiseren, daarom hebben we in het uitvoeringsprogramma keuzes gemaakt. Een overzicht van alle wensen ter verbetering van de fietsinfrastructuur is in het uitvoeringsprogramma opgenomen.

Oplossen verkeersveiligheidsknelpunten

De knelpunten waar objectieve of subjectieve verkeersonveiligheid van fietsers opgelost kan worden, krijgen van ons de hoogste prioriteit. Veel van dergelijke punten werden ook veelvuldig genoemd tijdens de participatiebijeenkomsten. Bijvoorbeeld de fietsveiligheid op de rotonde Hoofdweg-Kruisweg, deze willen wij verbeteren door het aanleggen van vrijliggende fietspaden rond de rotonde.

Ontbrekende schakels fietsnetwerk

Ontbrekende schakels zijn gewenste verbindingen waar het nu niet mogelijk of toegestaan is om te fietsen. Het realiseren van ontbrekende schakels vinden wij belangrijk. Een aantal ontbrekende schakels worden op korte termijn al gerealiseerd, zoals de fietsbrug bij Park Zwanenburg. Maar ook op de iets langere termijn willen wij nieuwe verbindingen realiseren, bijvoorbeeld een fietsverbinding langs de Nieuwekerkertocht tussen de Getsewoudseweg en de Lisserweg.

Kwaliteit fietsnetwerk

Verbetering van de kwaliteit van het fietsnetwerk vinden wij minder belangrijk dan de aanleg van ontbrekende schakels. Op een aantal locaties is echter relatief eenvoudig een kwaliteitssprong in het fietsnetwerk mogelijk. Het asfalteren van het fietspad langs de Bennebroekerweg tussen de Hoofdweg en Nieuwekerkertocht is hier een voorbeeld van. Met de uitvoering van dergelijke verbeteringen willen wij niet wachten totdat de laatste ontbrekende schakels in het fietsnetwerk gerealiseerd zijn.

Snelfietsroutes

Bestaande fietsroutes ombouwen naar snelfietsroutes is kostbaar en daarom zijn heldere keuzes nodig waar wel en waar géén snelfietsroutes worden aangelegd.

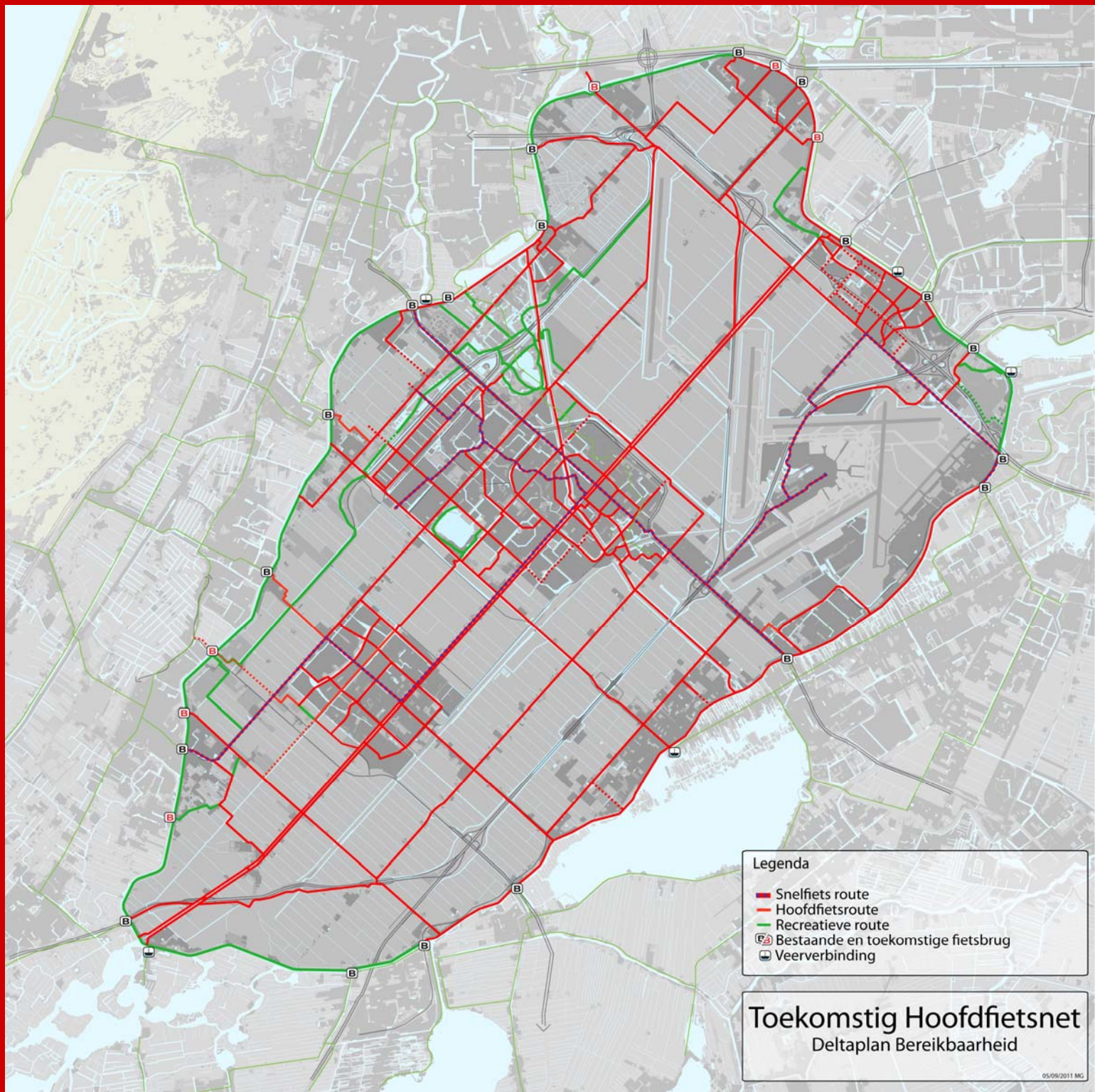
De routes waar wij op termijn snelfietsroutes voorzien zijn weergegeven in de kaart *Toekomstig Hoofdfietsnet*. Op deze routes rijdt veel woon-werk verkeer, er fietsen veel scholieren en de routes verbinden de grootste winkelcentra met de omliggende woonwijken. Daardoor zijn dit de meest bereden fietsroutes uit Haarlemmermeer. Voor deze routes is het van belang dat ze breed genoeg zijn voor de grote aantallen fietsers die er gebruik van maken, dat ze verkeersveilig zijn en dat er zo min mogelijk oponthoud is. Door het stimuleren van het fietsgebruik op deze routes, zal ook de filedruk op de parallelle autoroutes afnemen. Daarmee kunnen snelfietsroutes een bijdrage leveren aan de toename van het forensen fietsverkeer.

Wij willen beginnen met het verbeteren van de route waar de knelpunten het grootst zijn, namelijk de route Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer. Daarnaast is Hoofddorp sterk richting het westen uitgebreid en liggen de nieuwe wijken op grote afstand van het centrum en station. Om het fietsen vanuit deze wijken te stimuleren is een snelle verbinding noodzakelijk. Bovendien is er op de route Hoofddorp Centrum - Hoofddorp Floriande met kleine maatregelen veel verbetering voor grote aantallen fietsers mogelijk. Daarom willen wij ook snel starten met de aanpak van deze route. De overige snelfietsroutes (zoals die tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep) zullen wij voorlopig niet realiseren, omdat de kwaliteit van die routes op dit moment redelijk is en we daarom ontbrekende schakels een hogere prioriteit geven.

Recreatief fietsnetwerk

In 2008 verscheen de eerste editie van de fietsroutekaart *Stadsregio Amsterdam op de Fiets*; de tweede editie verscheen al in 2009, vanwege het grote succes. Het fietsroutenetwerk beslaat een groot gebied: van Alkmaar-Zuid in het noorden, via de kust/bollenstreek in het westen tot en met Hilversum, Bussum en een groot deel van Almere-Stad in het oosten. Haarlemmermeer ligt ook binnen dit gebied. Met goede knooppuntbewegwijzering wordt het maken van recreatieve fietstochten extra aantrekkelijk. Bij een herziening van de kaart worden nieuwe infrastructurele ontwikkelingen worden meegenomen.

Haarlemmermeer neemt deel aan het project *Amsterdam Bezoeken, Holland Zien* in de metropoolregio Amsterdam. Het project heeft als doel de regionale kansen in de groei te benutten en de spreiding van internationaal toerisme over de Metropoolregio Amsterdam te bevorderen. Onderzocht wordt hoe de fysieke en/of digitale bewegwijzering in de Metropoolregio te verbeteren en uit te breiden is.



Legenda

- Snelfiets route
- Hoofd fietsroute
- Recreatieve route
- ⓑ Bestaande en toekomstige fietsbrug
- 🚌 Veerverbinding

Toekomstig Hoofd fietsnet
Deltaplan Bereikbaarheid

6.4 Fietsvoorzieningen

Fietsparkeren

Fietsers hebben niet alleen behoefte aan veilige, comfortabele en snelle fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fietsen veilig, gemakkelijk en ordelijk te parkeren. De angst voor fietsdiefstal is een belangrijke reden om niet te fietsen en slechte fietsparkeervoorzieningen zijn vaak een reden geen fiets aan te schaffen of slechts een oncomfortabel en onveilig 'krot'. Aan nieuwe fietsenstallingen stellen wij de volgende eisen:

- voldoende capaciteit, bij nieuwe voorzieningen wordt minimaal het aantal fietsparkeerplaatsen aangelegd dat nodig is volgens de landelijke normen;
- op de looproute naar de ingang van de bestemming;
- fietsklemmen die zijn voorzien van het kwaliteitskeurmerk 'Fietsparkeur' of fietsaanleunhekken;
- bewaakte stallingen bij stations en in centra.

Goede fietsenstallingen zorgen voor een toegankelijke en fraaie openbare ruimte. Voldoende goede fietsparkeervoorzieningen op logische plekken dragen bij aan het tegengaan van hinderlijk geplaatste fietsen elders.

Locaties

Bij alle herkomsten en bestemmingen moeten goede fietsparkeervoorzieningen zijn, fietsparkeerplaatsen bij woningen en bedrijven zijn echter de verantwoordelijkheid van de eigenaar. Wij zetten in op het realiseren van goede fietsenstallingen bij publiekstrekkende voorzieningen. De huidige kwaliteit en kwantiteit van fietsenstallingen bij deze voorzieningen is door middel van een steekproef door de Fietsersbond getest. Hieruit bleek dat met name bij winkelcentra nog veel verbetering mogelijk is. Maar ook bij scholen en sportvoorzieningen is de kwaliteit en het aanbod onder de maat.

Voor het fietsparkeren bij de stations Hoofddorp en Nieuw-Vennep voorzien wij voor de toekomst problemen. Bij beide stations worden zowel bewaakte als onbewaakte stallingen aangeboden. Op station Hoofddorp wordt een grote groei van het aantal reizigers en het aantal fietsers verwacht waardoor de onbewaakte stalling te klein wordt. Extra klemmen kunnen niet in de huidige ruimte worden bijgeplaatst, daarom is een compleet nieuwe inrichting van zowel de bewaakte als onbewaakte stalling noodzakelijk.

Op station Nieuw-Vennep is door recente uitbreidingen voldoende ruimte in de onbewaakte stalling, maar de automatische bewaakte fietsenstaling (de fietsmolen) voldoet niet aan de verwachtingen. Er zijn veel technische problemen, de exploitatie van de molen is een probleem en hij wordt nauwelijks gebruikt.

Ambitie

Het stallen van fietsen willen we als volgt verbeteren:

- aanbieden van voldoende stallingen bij winkelcentra, scholen en sportvoorzieningen;
- vervangen van kapotte stallingen;
- vervangen van stallingen zonder aanbindmogelijkheid op risicolocaties (centrum Hoofddorp, Badhoevedorp & Nieuw-Vennep, zwembaden) ;
- realiseren van een bewaakte stalling in het centrum van Hoofddorp op het Van Stamplein ter hoogte van de oostelijke ingang van het winkelcentrum ;
- uitbreiding en een nieuwe inrichting van de onbewaakte fietsenstalling bij station Hoofddorp;
- toekomstige sluiting fietsmolen station Nieuw-Vennep, indien nodig uitbreiding fietskluisen.

Handhaving

Weesfietsen zijn fietsen die op openbaar terrein gestald staan en al langer dan vier weken niet meer zijn gebruikt. Fietswrakken zijn kapotte fietsen die niet meer bruikbaar zijn omdat een cruciaal onderdeel mist. Zowel weesfietsen als fietswrakken verwijderen we volgens ons werkproces 'aanpak fietsenoverlast', zodat ongebruikte fietsen niet onnodig capaciteit in de fietsenstallingen bezet houden en er minder noodzaak is om het aantal fietsenstallingen uit te breiden.

De politie Kennemerland is het project Snelbinder gestart om het toegenomen aantal fietsendiefstallen te bestrijden.

Bewegwijzering

Doordat grote delen van het fietsnetwerk niet het autonetwerk volgen, is het op deze routes lastig oriënteren op fietsers. Nieuwe fietsers binnen Haarlemmermeer moeten de weg eerst leren, ook als ze al bekend zijn met het autonetwerk. Goede bewegwijzering is daarom van belang om het fietsgebruik te stimuleren. De fietsbewegwijzering zou aan de volgende eisen moeten voldoen:

- Uniformiteit: de fietsbewegwijzering ziet er overal hetzelfde uit en is daardoor herkenbaar (witte achtergrond met rode letters). Soms is de route die de autobewegwijzering aangeeft eveneens de meest geschikte route voor fietsers, maar omwille van de herkenbaarheid worden dan toch fietswegwijzers toegepast;
- Continuïteit: een eenmaal op de bewegwijzering vermeld doel wordt op het volgende beslispunt steeds herhaald totdat dit doel bereikt is;
- De hoofddoelen (grote kernen binnen en buiten de gemeente) worden over grotere afstand vanaf strategische punten bewegwijzerd;
- De einddoelen (kleinere kernen en wijken) worden vanaf de eerstvolgende kern bewegwijzerd;
- Alleen niet-commerciële objecten met een grote fietsaantrekkende werking en regionale functie zoals recreatiegebieden en stations worden opgenomen in de bewegwijzering;
- De bewegwijzering volgt het hoofdfietsnetwerk.

De aanwezige bewegwijzering voldoet niet aan alle bovenstaande eisen. Er wordt op dit moment nog nauwelijks bewegwijzering naar wijken toegepast, de continuïteit klopt niet overal en de bewegwijzering stuurt de fietsers niet altijd meer over de beste route.

Fietsstimuleringsprogramma's

Er zijn diverse fietsstimuleringsprogramma's zoals Trappers, Fietsen scoort, Met Belgerinkel naar de winkel en Rij2op5. Deze programma's kunnen bijdragen aan een toename van het fietsgebruik maar zorgen ook voor gezondere werknemers, minder benodigde parkeerplaatsen en hogere bestedingen in winkels. Daarom vinden wij dat het initiatief tot het aanbieden van deze programma's bij werkgevers en ondernemers ligt.

Bromfietsen & snorfietsen

Bromfietsen zijn van alle tijden. De brom- en (met name) snorscooter zijn populair, niet alleen bij de traditionele doelgroepen als jongeren en mensen zonder auto. Voor een brede doelgroep is het een hip vervoermiddel dat ook recreatief gebruikt wordt.

We faciliteren dit, maar willen ook duidelijke regels stellen en naleven om overlast in de wijk en conflicten met andere weggebruikers te voorkomen. Bromfietsen maken volgens de regel 'bromfietser op de rijbaan' binnen de bebouwde kom gebruik van de rijbaan en buiten de bebouwde kom van het fietspad. Hierdoor zijn de snelheidsverschillen tussen de bromfietsen en het overige verkeer zo klein mogelijk waardoor de veiligheid zo groot mogelijk is. Voor snorfietsen geldt dat niet, omdat zij een lagere constructiesnelheid hebben mogen snorfietsen wel op onverplichte fietspaden rijden.

Het beleidsuitgangspunt is dat bromfietsers gebruik maken van dezelfde routes als het autoverkeer binnen de bebouwde kom en snorfietsers van dezelfde routes als fietsers. Op die regel zijn slechts een paar uitzonderingen, namelijk:

- het is voor de bromfietser onveilig om op de rijbaan te rijden zoals op de Van Heuven Goedhartlaan, dan wordt het naastgelegen fietspad een bromfietspad;
- door een aanliggend eenzijdig tweerichtingen verplicht fietspad worden bepaalde bestemmingen onbereikbaar per fiets, bijvoorbeeld bij een woonstraat met aan de ene zijde van de weg woningen en aan de andere zijde een fietspad, dan wordt het een onverplicht fietspad;
- recreatieve fietspaden zijn onverplichte fietspaden, dus snorfietsers zijn hier niet toegestaan (met draaiende brandstofmotor).

Op dit moment voldoet de bebording op veel Haarlemmermeerse fietspaden niet aan bovenstaande uitgangspunten. Dat zorgt voor verwarring, brom- en snorfietsers begrijpen niet op welke paden ze mogen rijden (dat verschilt soms ook per richting), het netwerk loopt op sommige punten dood en fietsers weten niet of ze brom- of snorfietsen op hetzelfde pad kunnen verwachten. We gaan alle locaties in kaart brengen waar de bebording op dit moment niet voldoet aan bovenstaande uitgangspunten en deze bebording gaan we vervangen.



6.5 Voetgangers

Iedere verkeersdeelnemer -van jong tot oud- is ook een voetganger, het laatste stuk naar de bestemming wordt ongeacht de vervoerwijze altijd te voet afgelegd. Goede en veilige voetgangersvoorzieningen zijn daarom van essentieel belang. Wij willen de positie van de voetganger verstevigen door de voetganger als volwaardige verkeersdeelnemer te zien. Alle bestemmingen in de gemeente moeten ook te voet bereikbaar zijn en de toegankelijkheid voor mensen met een handicap moet gewaarborgd zijn.

Wij hebben een uitgebreid voetpadennetwerk binnen de bebouwde kom. Voetpaden hebben verschillende doeleinden; speeldomein van kinderen, ontmoetingsruimte voor buurtgenoten en uiteraard de verkeersfunctie om van A naar B te komen. In woonwijken hebben voetgangers langs 50km en 30km-wegen een eigen verkeersruimte nodig. Daar waar ontbrekende schakels zijn willen wij voetpaden aanleggen. Dit hoeft niet altijd een verhoogd tegelpad te zijn. In minder intensief gebruikte gebieden kan ook halfverharding een oplossing zijn om bijvoorbeeld grasbermen (beter) begaanbaar te maken. Deze oplossing wordt ook vaak gekozen om hondenuitlaatroutes begaanbaar te maken.

In (winkel)centra is het belangrijk dat er genoeg ruimte is voor voetgangers. Obstakels zoals afvalbakken, reclameborden en fietsenrekken moeten zodanig geplaatst worden dat er genoeg ruimte voor de voetgangers overblijft.

Voetgangers zijn kwetsbaar. Ze bewegen zich, net als fietsers, onbeschermd en met een geringe massa en snelheid door het verkeer. De meeste ongevallen met voetgangers gebeuren tijdens het oversteken. In de directe omgeving van winkels, scholen en zorginstellingen steken veel voetgangers over. Op de gebiedsontsluitingswegen rond die locaties moeten duurzaam veilige oversteekvoorzieningen liggen.

Zebra's passen wij alleen toe als de snelheid van het naderende autoverkeer niet te hoog is en het zicht op de oversteekplaats goed is, anders nemen wij maatregelen in de vorm van drempels, kanalisatiestrepen, een middeneiland of waarschuwingsborden. Een andere mogelijkheid is het markeren van zebra's met verlichting in het wegdek.

Buiten de bebouwde kom vinden wij speciale voorzieningen voor voetgangers meestal niet nodig. Alleen bij specifieke locaties en voorzieningen -daar waar veel voetgangers zijn- leggen wij voetpaden aan. In andere gevallen kan de voetganger gebruik maken van de fietspaden of van de rijbaan als er slechts weinig verkeer rijdt.



7 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een onderwerp waarop bewoners de gemeente vaak aanspreken. Iedereen heeft als verkeersdeelnemer met het onderwerp te maken. Jaarlijks gebeuren er in de gemeente Haarlemmermeer veel verkeersongevallen, meer dan op basis van het inwonertal verwacht zou worden. Doordat er veel forensen naar Haarlemmermeer komen en het autobezit van onze inwoners hoog is, is de automobilititeit hoog. Dat leidt tot een grotere verkeersonveiligheid. Wij zetten in op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen.

7.1 Visie verkeersveiligheid

Wij hebben uitgangspunten voor ons verkeersveiligheidsbeleid opgesteld. Deze zijn:

1. Verkeersveiliger Haarlemmermeer

Wij streven naar een verkeersveiliger Haarlemmermeer. Hiertoe zetten wij in op drie pijlers die de basis vormen voor een verkeersveilige Haarlemmermeer: infrastructuur, educatie en handhaving.

2. Veilige inrichting en veilige infrastructuur

Wij maken een slag in het inrichten van onze woonwijken volgens de principes van Duurzaam Veilig. Hiertoe worden in de periode tot 2027 alle wegen duurzaam veilig ingericht. Waar het kan zoveel mogelijk in combinatie met regulier onderhoud, waar het nodig is trekken we de verkeersveilige inrichting vooruit in de tijd. Bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden blijven wij zorg dragen voor een duurzaam veilige inrichting. Eind 2015 willen wij alle scholen van een schoolzone hebben voorzien. Veilige en directe loop- en fietsroutes naar scholen hebben onze bijzondere aandacht.

Wij nemen – waar mogelijk samen met de Stadregio Amsterdam - maatregelen om alle locaties op ons wegennet waar veel slachtoffers vallen (blackspots) veiliger te maken. Ook verzoeken wij andere wegbeheerders blackspots aan te pakken op het doorgaande regionale en landelijke wegennet dat door Haarlemmermeer voert.

Om het ontstaan van toekomstige blackspots te voorkomen is verkeersveiligheid een belangrijk ontwerpcriterium bij ontwikkeling van gebieden of infrastructuur. Tevens verbeteren we soms verkeerssituaties waarvan bewoners aangeven dat ze onveilig voelen, de zogenaamde subjectieve onveiligheid.

3. Educatie als basis voor verantwoord verkeersgedrag

Een verkeersveilige Haarlemmermeer is de verantwoordelijkheid van elke verkeersdeelnemer. Maar dan moeten deze verkeersdeelnemers daar wel de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie voor hebben. Met 'permanente' verkeerseducatie willen we verkeersdeelnemers 'van driewieler tot rollator' opleiden zodat ze veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Het gaat daarbij zeker niet alleen om kennis van verkeersregels, maar vooral ook om risicobewustzijn en gedragsverandering.

Wij bieden een groot pakket aan educatieve projecten aan en stimuleren doelgroepen hiervan gebruik te maken. Wij streven ernaar om alle basisscholen het Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel (HVL) te laten halen. Daarnaast is ons streven om alle middelbare scholen te laten participeren in het bromfietsproject en minimaal één ander verkeersveiligheidsproject. Scholen moeten het fietsgebruik stimuleren, dit bevordert de verkeersveiligheid en is daarnaast duurzaam en gezond.

4. Handhaving van de spelregels

Handhaving is een noodzakelijk onderdeel van het verbeteren van verkeersveiligheid en ligt voor het grootste deel op het bordje van de politie. Handhaven betekent in veel gevallen dat er bekeurd wordt bij overtreding van regels. Niet altijd populair maar wel noodzakelijk als je verkeersveiligheid een goed hart toedraagt. Het verkeershandhavingsteam van de politie Kennemerland controleert met name snelheid op die wegen, waar ongevallen plaatsvinden omdat er te hard wordt gereden. Maar ook de gemeentelijke toezichthouders dragen hun steentje bij aan het handhaven van verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door het controleren van bromfietsen op fietspaden. Om het verkeersveiligheidsbeleid uit te voeren werken wij samen met partijen als Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, politie, Openbaar Ministerie, Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond, Schoolbegeleidingsdiensten.

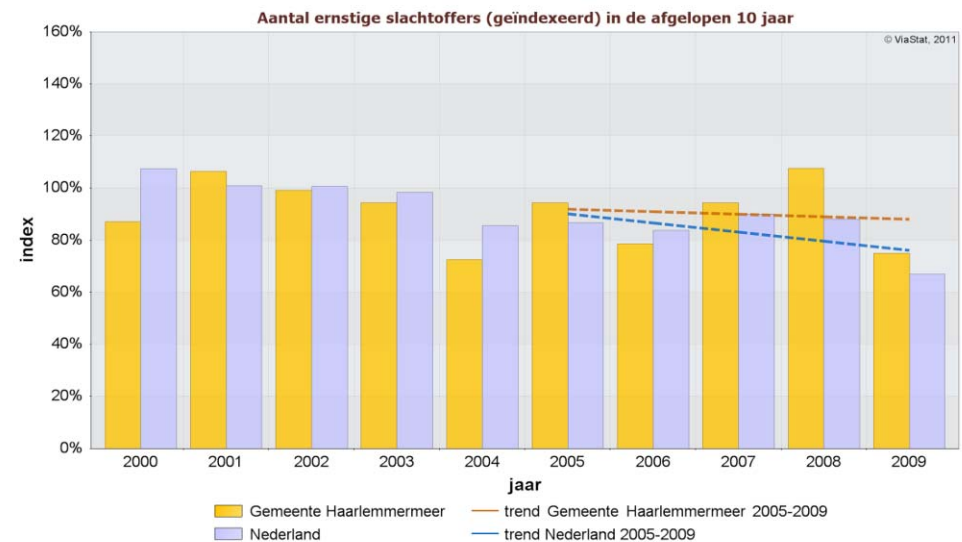
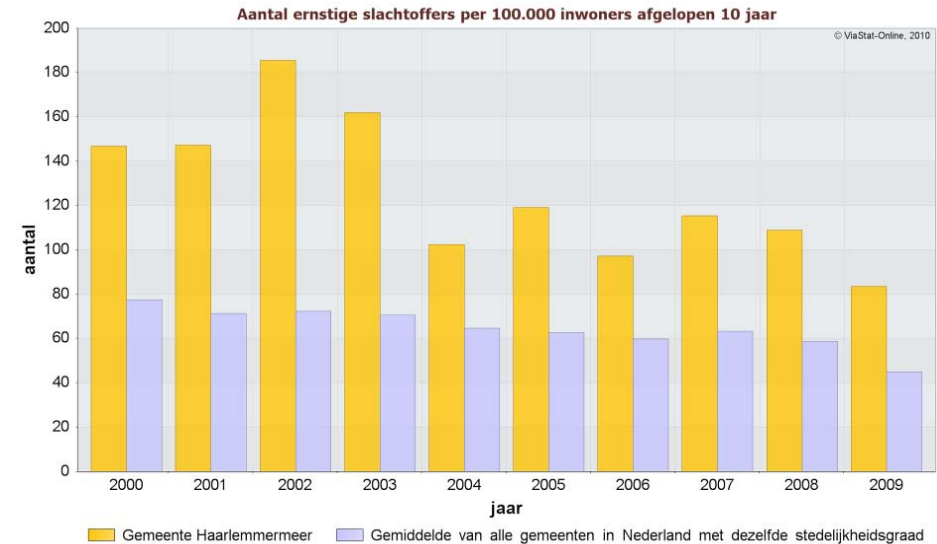
7.2 Analyse verkeersveiligheid

Verkeersslachtoffers

Volgens de gegevens van de politie is het aantal ernstige verkeersslachtoffers tussen 2004 en 2008 in Haarlemmermeer ongeveer constant gebleven, terwijl er in de jaren ervoor sprake was van een sterke daling. Sinds 2009 is sprake van een sterke daling van de registratiegraad van ongevallen door de politie, waardoor het totaal aantal ongevallen in de statistieken afneemt maar er geen informatie beschikbaar is over de werkelijke situatie op straat. In de tabel is de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in Haarlemmermeer vanaf 2000 tot 2009 weergegeven.

jaar	slachtoffers	ernstige slachtoffers	doden	ziekenhuis gewonden	overige gewonden
2000	711	165	11	154	546
2001	799	171	11	160	628
2002	810	224	16	208	586
2003	706	203	17	186	503
2004	586	133	5	128	453
2005	585	159	8	151	426
2006	556	133	7	126	423
2007	587	161	2	159	426
2008	661	154	10	144	507
2009	495	119	12	107	376

Om het totaal aantal slachtoffers van Haarlemmermeer te kunnen vergelijken met andere gebieden, is het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners weergegeven. Het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners is voor de gemeente veel hoger dan voor de regio of geheel Nederland. Een van de oorzaken hiervoor is het relatief grote aantal provinciale- en rijkswegen binnen de Haarlemmermeer ten opzichte van een gemiddelde gemeente en het grote aantal arbeidsplaatsen binnen de gemeente, waardoor er in verhouding tot het aantal inwoners veel voertuigkilometers worden gemaakt binnen de gemeentegrenzen. Maar ook de afname van het aantal ongevallen op wegen waar we zelf wegbeheerder zijn gaat langzamer dan in de rest van Nederland.



Participatie Verkeersveiligheid

Naast autobereikbaarheid is verkeersveiligheid één van de thema's waar deelnemers aan de participatie groot belang hechten. Hierbij wordt vaak gedacht aan de belangen van kwetsbare weggebruikers als fietsers en in het bijzonder schoolgaande kinderen. Puntsgewijs een samenvatting van opmerkingen:

- o Zogenaamde 'blackspots' worden soms herkend door bewoners, maar soms ook niet.
- o Bijna elke kern kent zijn kruispunten en (fiets)oversteken die als onveilig worden ervaren.
- o De ringdijk wordt als gevaarlijk voor fietsers ervaren door het vele (sluip)verkeer, nagenoeg alle dijkdorpen vragen hier aandacht voor.
- o Ook op de zwaarder belaste brugverbindingen naar omliggende kernen voelt de fietser zich vaak niet veilig.
- o Soms zijn het juist fietsers (groepen wielrenners) die voor verkeersonveilige situaties zorgen op de ringdijk.
- o Het dilemma van vergroten van het doorstromen van verkeer op een weg of juist het behouden van de versmallingen voor de veiligheid is soms aanwezig.
- o De verkeersveiligheid rond scholen en op fietsroutes naar school is in de gehele gemeente een genoemd aandachtspunt.
- o Ook naar andere voorzieningen (sport, recreatie) pleit men voor veilige routes en oversteekmogelijkheden.
- o Een aantal regionale wegen wordt als onveilig ervaren, bijvoorbeeld de N201 met relatief veel ongevallen.
- o Op de N205 ervaart men veel snelheidsovertreders en door-rood-licht rijders.
- o Overlast door scooters op fietspaden wordt als groot probleem ervaren in diverse wijken.
- o Niet alle wijken zijn (geheel) op een verkeersveilige manier ingericht.
- o Een aantal rotondes zijn te krap bemeten waardoor vrachtwagens het zicht verliezen op bijvoorbeeld overstekende fietsers.

In het participatiedocument is een compleet overzicht te vinden van door bewoners en ondernemers genoemde knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid.

Landelijke en regionale doelstellingen verkeersveiligheid

Het landelijke verkeersveiligheidsbeleid is beschreven in de *Nationale Verkeersveiligheidsmonitor*: een daling van 46% in het aantal doden in 2020 ten opzicht van 2002 en een daling van 34% in het aantal ziekenhuisgewonden over diezelfde periode.

De nationale doelstelling werkt voor alle provincies en stadsregio's in gelijke mate door in de provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle provincies en regio's de aantallen met hetzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2010 en 2020.

Doorvertaling van de landelijke percentages naar de gemeente Haarlemmermeer betekent: dat wij het aantal ernstige verkeersslachtoffers verder willen terugdringen tot minder dan 130 in 2020 in Haarlemmermeer.

Sinds 2009 is de registratiegraad van ongevallen echter sterk gedaald, waardoor het lijkt dat de doelstelling nu al wordt gehaald. Dit is een landelijk probleem, waardoor het op dit moment niet mogelijk is een meetbare doelstelling te formuleren. Als het landelijke streefbeeld wordt geactualiseerd zullen wij onze doelstelling hieraan aanpassen.

7.3 Verkeersveiligheid infrastructuur

Verkeersveilige inrichting

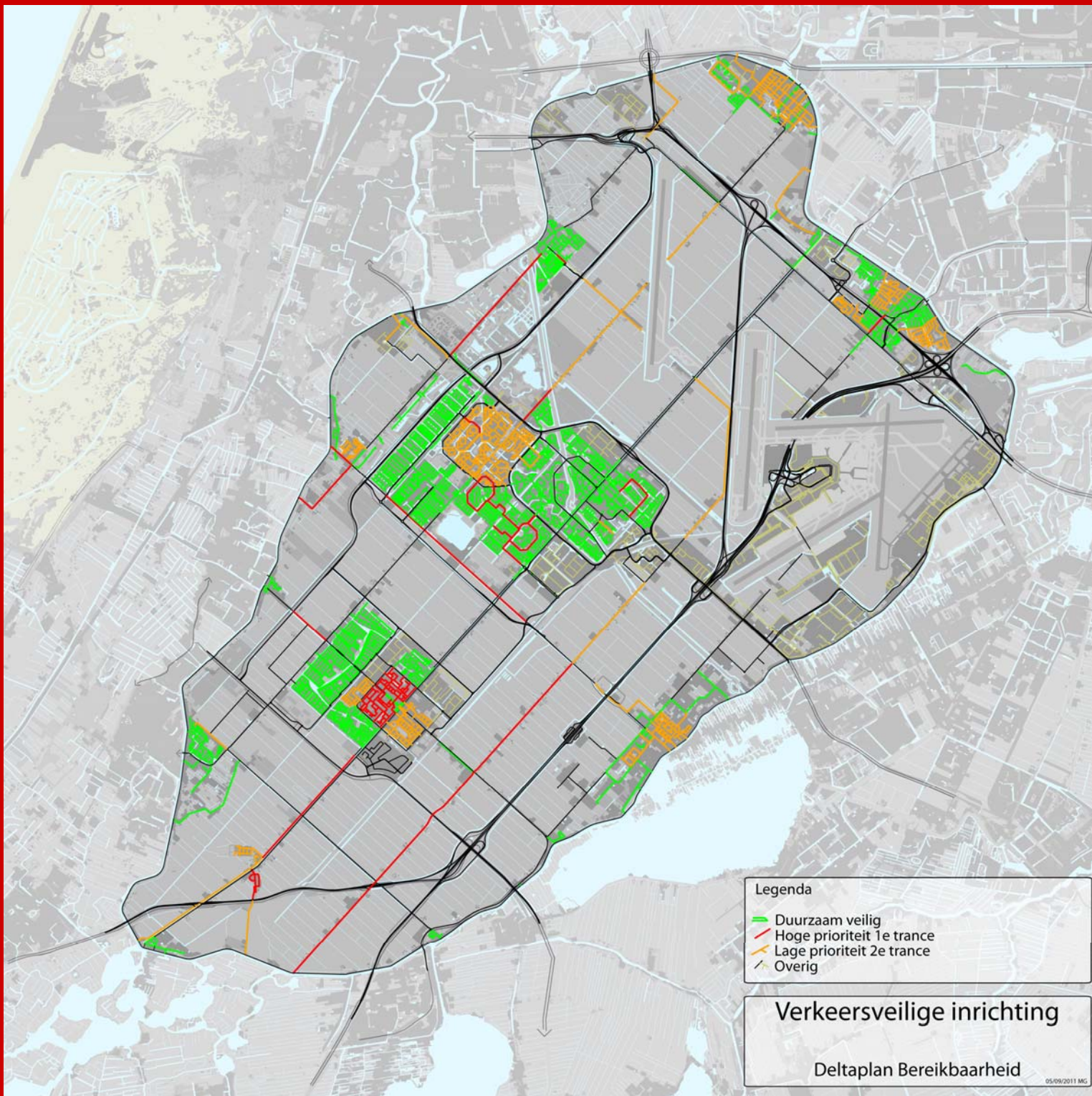
'Duurzaam Veilig' is een landelijk toegepast concept waarbij de infrastructuur zodanig wordt ingericht dat de kans op ongevallen tot een minimum is gereduceerd. En mocht er toch een ongeval plaatsvinden dan is de ernst van de afloop beperkt.

Een voor weggebruikers herkenbare vormgeving vormt de kern als het om wegontwerp gaat. Het gaat daarbij om het oproepen van verwachtingen over het eigen verkeersgedrag en tegelijkertijd over welke andere verkeersdeelnemers er zijn te verwachten. Bij een duurzame veilige infrastructuur baseren we ons op de wegcategoryingskaart (zie paragraaf 4.6). Aan de wegcategory zittingen richtlijnen voor duurzame inrichting verbonden waarvan wij alleen in uitzonderlijke gevallen afwijken.

Uitzonderingen zijn nodig voor de oude infrastructuur waarop een nieuwe drukte is ontstaan. De huidige infrastructurale problemen in diverse historische kernen hangen dikwijls samen met de ontstaansgeschiedenis van de gemeente als polder. De oude infrastructuur is niet berekend op de huidige verkeersdrukke. Totdat er alternatieven zijn voor deze wegen, is extra aandacht voor de inrichting noodzakelijk. De oude polderwegen zijn vaak te smal voor het toegenomen verkeersaanbod. Omdat wij doorgaand verkeer over deze wegen niet willen faciliteren gaan wij terughoudend om met het (verder) verbreden van deze wegen.

De nieuwe woonwijken in Haarlemmermeer worden vanaf de jaren negentig duurzaam veilig ontworpen. Delen van onze bestaande wijken zijn de afgelopen jaren alsnog duurzaam veilig ingericht, soms met regulier onderhoud soms naar aanleiding van concrete klachten van bewoners. Er zijn echter ook nog wijken die niet duurzaam veilig zijn ingericht. Dit betekent dat er nog geen 30km-zones zijn in woonwijken, er geen plateaus liggen om de snelheid te verlagen op kruispunten en er door lange 'rechtstanden' te hard wordt gereden. Het meenemen van de duurzaam veilige weginrichting bij planmatig onderhoud gaat soms te langzaam. Er is in een aantal gebieden een versnellingslag nodig.

Op de kaart is aangegeven welke gebieden wel duurzaam veilig zijn ingericht en welke gebieden nog niet duurzaam veilig zijn ingericht. Er is op basis van urgentie een indeling gemaakt in gebieden die op korte termijn (binnen 5 jaar) en op middenlange termijn (binnen 10 tot 15 jaar) duurzaam ingericht worden (zie het uitvoeringsprogramma). De wijken die wij prioriteit willen geven zijn woonwijken waar door het ontbreken van een duurzaam veilige inrichting de gevaarlijkste situaties ontstaan.



Schoolzones

Met de aanleg van zogenaamde schoolzones wordt de verkeersveiligheid rondom basisscholen vergroot. De uniforme uitstraling in bijvoorbeeld borden moet verkeersdeelnemers in de omgeving bewust maken van de aanwezigheid van een school en bijbehorende kwetsbare verkeersdeelnemers. We stimuleren het fietsen en lopen naar school.

Hoe ziet een schoolzone er uit?

Er zijn geen richtlijnen hoe een schoolzone eruit moet zien of waar deze aan moet voldoen. In Haarlemmermeer kiezen we uit de volgende maatregelen:

- tekst 'schoolzone' over volle breedte van wegdek aanbrengen
 - borden plaatsen met tekst 'schoolzone'
 - instellen 30 km/h zone waar het kan
 - verhogen attentiewaarde oversteekmogelijkheden (door stippellijnen en /of gekleurde tegels)
 - scheiding voetpad/fietspad of juist samenvoegen (markering/symbolen)
 - fout parkeren tegengaan door fysieke maatregelen op het trottoir of een (periodiek) parkeerverbod
 - voldoende fietsparkeerruimte (ook voor ouders) en geleiden loopstromen
 - kus & rij-stroken, eventueel met flexibele palen als anti-parkeermaatregel
- Als extra: speelse (les)bebording en tegels (Dick Bruna plaatjes en versjes) met een lespakket van *Leer in het verkeer* voor de kleuterklassen van scholen met een Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel (HVL);

Voor de uitvoering van de aanleg van schoolzones is een prioriteitenlijst gemaakt op basis van de volgende criteria:

1. Lopende projecten met urgente verkeersproblematiek?
2. Meeliften met andere projecten of met de uitreiking van een HVL mogelijk?
3. Reeds in bezit HVL of aangemeld (en actief bezig) met HVL?
4. Clustering scholen, 'scholeneilanden' gaan voor 'losse' scholen.
5. Omvang verkeersveiligheidsproblematiek.

De schoolzones sluiten in principe aan op de CROW- richtlijnen. Uniforme maatregelen verhogen de herkenbaarheid van een schoolomgeving. Bij complexe schoolzones is soms maatwerk nodig, waarbij afgeweken kan worden van de standaard inrichtingsvoorschriften.

De komende vier jaar wordt iedere basisschool van een schoolzone voorzien.

Blackspots

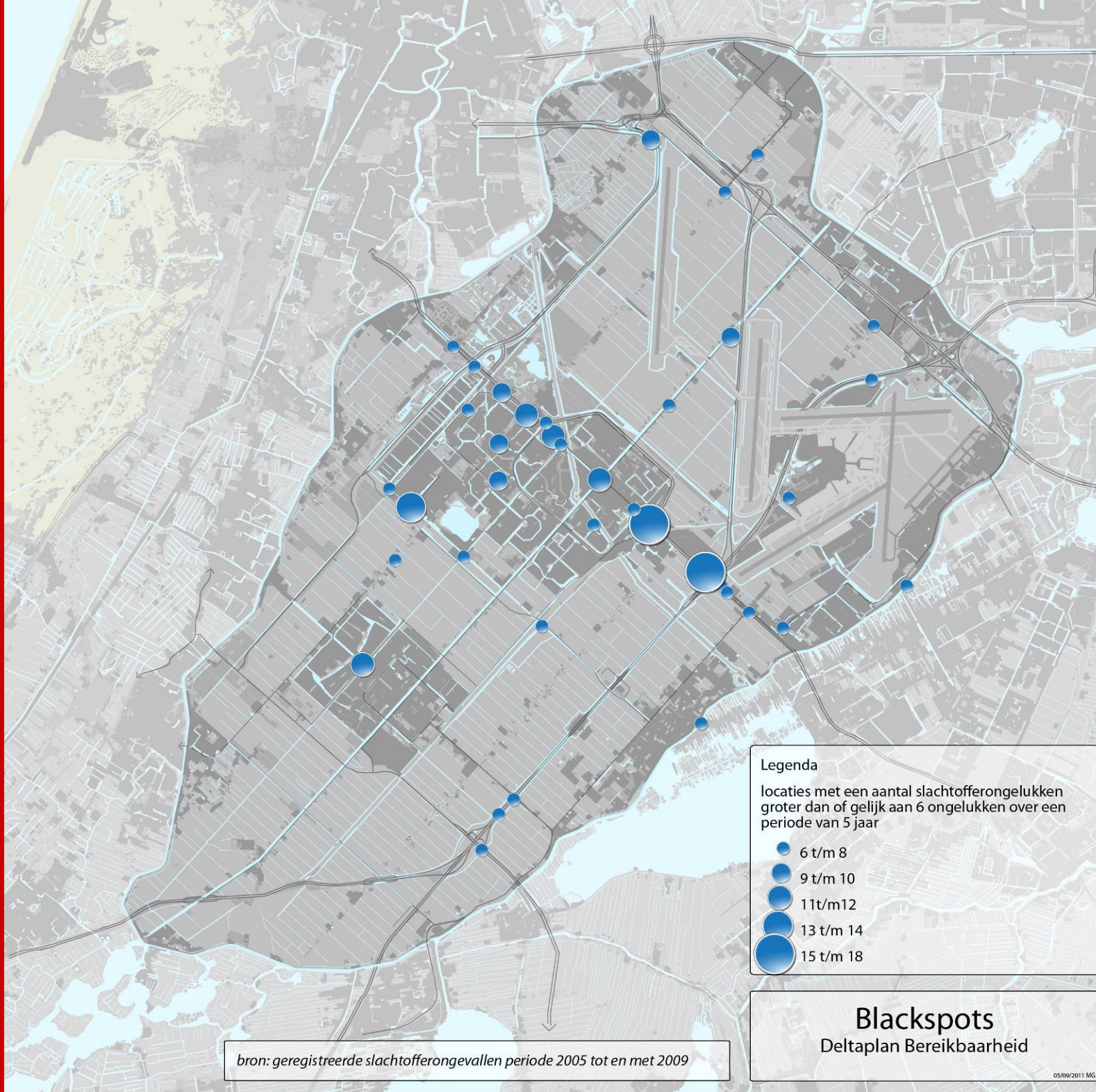
De ongevallen worden door de politie geregistreerd en door Rijkswaterstaat verzameld en beschikbaar gesteld. Uit deze gegevens zijn zogenaamde 'blackspots' en 'ongevallenclusters' te herleiden. De blackspots en ongevallenclusters zijn bepaald op basis van de slachtofferongevallen in de jaren 2005 tot en met 2009. Wanneer slachtofferongevallen binnen een onderlinge afstand van 25 meter plaatsvinden noemen we dit een ongevallencluster. Wanneer in een ongevallencluster zes of meer geregistreerde slachtofferongevallen voorkomen, is de locatie een blackspot. Op de kaart is aangegeven waar de meest ongevalsgevoelige locaties, ofwel de blackspots, liggen.

Niet op al deze locaties is de weginrichting verkeersonveilig, op sommige provinciale- en rijkswegen rijdt zoveel verkeer dat ook bij een verkeersveilige inrichting wel eens ongevallen plaatsvinden. Lang niet alle ongevallen worden geregistreerd door de politie. Maar aangenomen dat deze registratiegraad op alle locaties gelijk is, geeft de kaart een betrouwbaar beeld van de plekken waar de meeste ongevallen gebeuren. Het absolute aantal slachtofferongevallen zal in werkelijkheid echter hoger zijn dan aangegeven op de kaart.

Op ongeveer een derde van de locaties op de kaart heeft de gemeente of een collega-wegbeheerder maatregelen genomen of gepland om de verkeersveiligheid te vergroten. Zoals een nieuwe instelling van verkeerslichten, de aanleg van een rotonde of het plaatsen van knipperborden. De verwachting is dat deze locaties van de kaart verdwijnen, maar doordat een black-spot betrekking heeft op de ongevallen in de afgelopen vijf jaar duurt dit een aantal jaren.

Voor de andere locaties op de kaart hebben we de ongevallen geanalyseerd en samen met andere wegbeheerders maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten uitgewerkt. Deze inventarisatie en de bijbehorende maatregelen staan in het uitvoeringsprogramma. Sommige black-spots zijn lastig oplosbaar of vergt het oplossen enorme investeringen.

Veiligheidsmaatregelen kunnen ook worden genomen op locaties die als subjectief onveilig bevonden bekend staan (bijvoorbeeld voorkomend uit participatie).



Legenda

locaties met een aantal slachtofferongelukken groter dan of gelijk aan 6 ongelukken over een periode van 5 jaar

- 6 t/m 8
- 9 t/m 10
- 11 t/m 12
- 13 t/m 14
- 15 t/m 18

bron: geregistreerde slachtofferongevallen periode 2005 tot en met 2009

Blackspots
Deltaplan Bereikbaarheid

7.4 Educatie verkeersveiligheid

Het is belangrijk dat verkeersdeelnemers over de nodige kennis, vaardigheden en motivatie beschikken om zich veilig te verplaatsen. Maar in de loop van een mensenleven verandert er veel. Van voetganger, fietser of autopassagier wordt iemand automobilist, vrachtwagenchauffeur of ov-reiziger. Ondertussen komen er nieuwe verkeersregels en met het klimmen der jaren veranderen ook de inzichten en mogelijkheden van een verkeersdeelnemer. Het is noodzakelijk om daar met verkeerseducatie continu rekening mee te houden. Daarom spreken we van permanente verkeerseducatie. Voor iedere leeftijdscategorie bieden we verkeerseducatie aan, daarbij richten we ons in het bijzonder op de momenten in het leven waarop veel verkeersdeelnemers van vervoerwijze veranderen. Daarbij werken we samen met andere partijen. Hiertoe is een samenwerkingsconvenant met de lokale afdeling van Veilig Verkeer Nederland afgesloten.

Projecten leeftijdscategorie 0-12

Jongleren

Jongleren is een project verkeersopvoeding en educatie van peuter, kleuters en hun ouders. Via kinderdagverblijven komen kinderen van 0 tot 4 jaar in aanraking met aspecten van verkeer. Ouders (van jonge kinderen) worden bewust gemaakt van hun voorbeeldfunctie en verantwoordelijkheid inzake verkeersopvoeding.

Theoretisch en praktisch verkeersexamen

Het theoretisch verkeersexamen wordt door scholen afgenomen en de gemeente organiseert samen met VVN het praktisch verkeersexamen.

Dode Hoek

Het Dode Hoek project gaat over gevaarlijke verkeerssituaties rond vrachtauto's en bussen. Leerlingen komen op de fiets naar een centraal opgestelde vrachtwagen voor een toelichting en behendigheidsoefeningen.

Verkeersouders en verkeersouderavonden

Het primaire doel van de verkeersouder is verkeersveiligheid onder de aandacht brengen en meehelpen om oplossingen te zoeken voor verkeersonveilige situaties. Een verkeersouder is veelal lid van de ouderraad en heeft in die rol de mogelijkheid om het verkeersbeleid van de basisschool te beïnvloeden. Vier keer per jaar organiseren we samen met VVN een informatie-avond voor verkeersouders in het raadhuis in Hoofddorp. Daarnaast zetten we in op het werven van verkeersbrigadiers (klaar-overs).

Educatieve materialen en lesmethoden

Diverse materialen zijn te lenen door scholen voor het geven van praktische verkeerslessen. Een communicatiemap over alle verschillende verkeersveiligheidsprojecten wordt ontwikkeld. OnderwijsAdvies jaarlijks de opdracht om één contactmiddag voor alle leraren van basisscholen te organiseren waarop zij meer informatie krijgen over alle verkeersveiligheidsprojecten.

Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel (HVL)

Het Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel is een kwaliteitskeurmerk voor scholen. Scholen die in het bezit zijn van dit label laten zien dat zij verkeersveiligheid een vaste plaats geven in hun schoolbeleid. Om in aanmerking te komen voor het Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel gelden de volgende criteria:

- een eigentijdse methode voor verkeerseducatie met een doorgaande lijn van groep 1 t/m 8;
- verkeersouders, verkeershulpouders, kinderen en leerkrachten werken samen aan verkeerseducatie;
- de school doet mee aan plaatselijke, regionale of landelijke projecten op het gebied van verkeersveiligheid;
- de leerlingen van groep 7 doen mee aan theoretisch en praktisch verkeersexamen.

De school moet beschikken over een verkeersveilige omgeving en een veilige schoolroute.

Projecten leeftijdscategorie 12-18

Bromfietsproject

Binnen de gemeente Haarlemmeer vinden regelmatig ongevallen plaats waarbij bestuurders van scooters en bromfietsen betrokken zijn. Vooral bestuurders van 16 en 17 jaar oud lopen een groot risico om bij ongevallen betrokken te raken. Daarnaast ondervinden veel inwoners van de gemeente Haarlemmeer last van het roekeloos rijgedrag van de veelal jonge scooter/ bromfietsgebruikers. Ook hebben veel van deze gebruikers hun scooter/ bromfiets opgevoerd waardoor deze voertuigen voor geluidsoverlast zorgen. Het bromfietsproject (lopend tot 2014) is een samenwerking tussen de gemeente en de politie.

Het project bestaat uit 3 pijlers:

- educatie op de middelbare scholen;
- preventieve controle op de schoolpleinen;
- repressieve controle op doorgaande routes naar de scholen.

Verkeersmarkten

De verkeersmarkt is bedoeld voor alle derde klassen van het voortgezet onderwijs. De jongeren leren, door actieve deelname aan acht verschillende korte ervaringslessen (alles onder controle, politie, dode hoek, verkeersslachtoffers, bromfiets theorie, bromfiets praktijk, veilig fietsen, onder invloed onderweg) een aantal belangrijke dingen over veiligheid in het verkeer.

Thuis-schoolroute

Brugklassers moeten vaak nog wennen aan de route naar school. Niet alleen is de route langer dan naar de basisschool, er zitten vaak ook nieuwe gevaarlijke punten in de route. In dit project gaan de leerlingen zelf op zoek naar de meest gevaarlijke punten in hun route en verzinnen ze tips hoe ze daar zo veilig mogelijk mee om kunnen gaan.

Leeftijdscategorie 18+

Fietsverlichting

Samen met de politie, VVN en middelbare scholen wordt een project rondom fietsverlichting uitgevoerd. De politie gaat gerichte verlichtingscontroles uitvoeren, de fietsers waarvan de verlichting niet in orde is krijgt een setje noodverlichting uitgereikt en een afschrift van de kennisgeving van bekeuring. Als zij binnen vijf dagen de fiets met originele goed werkende verlichting op het politiebureau wordt aangeboden zal het proces-verbaal komen te vervallen.

"Scholen zijn weer begonnen"

Tijdens de eerste weken van het schooljaar organiseren veel scholen activiteiten rondom veilig haal- en brenggedrag. Om deze campagne te ondersteunen hangen we in alle kernen spandoeken op, zodat automobilisten weten dat ze weer goed op moeten letten.

Drank en drugs in verkeer

Drank en drugs in het verkeer leiden tot een toename van het aantal ongevallen. Zo verdubbeld het drinken van drie glazen alcohol het ongevalsrisico. Tijdens de Bobcampagne houdt de politie alcoholcontroles terwijl de gemeente ludieke activiteiten rondom het thema organiseert waarbij Bobs worden beloond. Het doel van de actie is om de sociale druk op het vermijden van alcohol in het verkeer te vergroten.

Campagneborden

Langs een groot aantal wegen in de gemeente hangen campagneposters op het gebied van verkeersveiligheid. Deze 250 posters worden een aantal keer per jaar vervangen op basis van de landelijke campagnekalender verkeersveiligheid. Deze borden zorgen ervoor dat weggebruikers niet alleen middels radio- en tv-spotjes de boodschap van de landelijke campagnes horen, maar ook als ze onderweg zijn.

Ouderen

BROEM-cursus

Rijvaardigheidsritten voor senioren georganiseerd door de ANBO. Aan de hand van presentatie, instructie en VVN-voorlichtingsmateriaal, rijproef, ogen- en reactietest. Voorafgaand aan de rijproef worden de deelnemers bijgepraat over gewijzigde verkeersregels. Jaarlijks worden er twee BROEM-cursussen gepland.

7.5 Handhaving

Verkeerscontroles verhogen de veiligheid op de weg aanzienlijk. De politie controleert daarom gericht op vijf speerpunten in het kader van verkeersveiligheid:

- rijden onder invloed van alcohol
- rijden door rood licht
- niet dragen van de autogordel
- niet dragen van de helm
- te hard rijden

In samenwerking met de politie geven wij ook onze aandachtspunten aan op het vlak van verkeersveiligheid. Een voorbeeld hiervan is de aanpak van overlast door bromfietzers.



8 Parkeren

Bij een goede bereikbaarheid hoort een goede parkeersituatie. Zij die met de auto komen, moeten deze ook kunnen parkeren. Voorkomen moet worden dat mensen gaan wildparkeren en tegelijkertijd willen wij ook niet teveel blik op straat hebben staan.

8.1 Visie op parkeren

Met ons verkeersbeleid willen wij behoeften faciliteren, maar wel binnen bepaalde grenzen. Parkeren voor een voorziening of functie moet bij die voorziening worden opgelost, zoveel mogelijk op eigen terrein of binnen de plangrenzen van een grootschalige ontwikkeling. Er moet voldoende parkeeraanbod gerealiseerd worden om de reguliere parkeervraag te kunnen faciliteren.

Het parkeren mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het parkeerbeleid heeft tot doel:

- het bevorderen van de bereikbaarheid van voorzieningen:
 - toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden;
 - zorgen voor een acceptabele parkeerdruk (verhouding vraag en aanbod);
 - helder informeren over de parkeermogelijkheden (parkeerverwijzing).
- het terugdringen van objectieve parkeeroverlast in woonwijken om de leefbaarheid bevorderen:
 - niet teveel blik op straat (aanzicht);
 - geen ongewenst (illegaal) parkeergedrag.

1. Bereikbaarheid

Goede bereikbaarheid valt of staat met goede parkeervoorzieningen. Op plekken die autoverkeer aantrekken, moet voldoende parkeergelegenheid zijn. Parkeervoorzieningen nemen echter veel kostbare ruimte in. Bij parkeren op maaiveld moet goed gekeken worden naar de kwaliteit van de openbare ruimte. Van 'veel blik op straat' wordt de openbare ruimte niet aantrekkelijker. Het zorgt niet alleen

voor een rommelig beeld, maar het kan ook leiden tot verkeersonveiligheid, bijvoorbeeld als het zicht belemmerd wordt. Daar waar mogelijk moet de parkeervraag worden opgevangen door (ondergrondse) parkeergarages.

In winkelcentra richten wij ons op bewoners, hun bezoekers, winkelend publiek en de medewerkers van bedrijven. Regionale bezoekers en funshoppers kunnen vanwege hun overwegend langere verblijfsduur en het recreatieve karakter van hun bezoek eventueel op enige afstand parkeren. Voor werknemers (woon-werkverkeer) is een parkeerlocatie nabij de bestemming niet noodzakelijk. Voor het parkeren op afstand willen wij goed ingerichte P+R-terreinen creëren, die gelegen zijn aan de hoofdwegen en een goede, snelle, hoogfrequente busverbinding hebben met het centrum. Met de speciale parkeerkaart kan men vervolgens gratis met de bus naar het centrum reizen. Voor bewoners zijn er parkeervergunningen of ontheffingen als er in een centrum sprake is van gereguleerd parkeren.

In woonwijken richten wij ons op bewoners en hun bezoekers. Als er parkeeroverlast wordt veroorzaakt door ongewenste doelgroepen (wijkvreemde werknemers of bezoekers), is parkeerregulering in een woonwijk mogelijk. Maatregelen zullen altijd in nauw overleg met de inwoners van de buurt worden genomen. Alleen in gevallen dat de vrije doorgang voor hulpdiensten niet meer gegarandeerd kan worden, en parkeerregulering geen uitkomst biedt, kunnen groen- of speelvoorzieningen in een bestaande woonwijk worden aangetast ten behoeve van de aanleg van extra parkeerplaatsen.

Bij stedenbouwkundige vernieuwing (nieuwbouwontwikkelingen) van woonwijken en bedrijventerreinen, moet rekening gehouden worden met de huidige parkeernormen. Een stedenbouwkundige vernieuwing is bij uitstek het moment om parkeerproblematiek op te lossen. Op dit punt ligt een duidelijk verband met de *structuurvisie Haarlemmermeer* en de *deelstructuurvisie Hoofddorp*. Om rekening te houden met toekomstige groei van het autobezit, reserveren wij in bestemmingsplannen ruimte voor latere uitbreiding van het parkeeraanbod. De kosten voor de mogelijke toekomstige uitbreiding van het parkeeraanbod worden betaald uit de grondexploitatie. De ruimtereservering wordt vastgelegd in het bestemmingsplan. In bestaande bestemmingsplannen is dit nog niet geregeld. Als een bestemmingsplan wordt vernieuwd, moet dit punt worden meegenomen. Zonder nieuwbouwontwikkelingen is het vaak niet mogelijk om in een bestaande

situatie het parkeeraanbod uit te breiden, zonder concessies te doen aan de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals het opofferen van groen of speelgelegenheid.

In ons parkeerbeleid willen wij een balans vinden binnen de tegenstrijdige ruimteclaims tussen ruimtelijke kwaliteit en de parkeervraag (bereikbaarheid) bij woningen en voorzieningen.

2. Parkeernormen

Als er ergens gebouwd wordt, gaat die locatie verkeer aantrekken. Er moet daarom bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden worden met voldoende parkeergelegenheid. Voor het vaststellen van parkeernormen gaan wij uit van de landelijke richtlijnen van het CROW (Kennissplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte), die wij toepassen op de Haarlemmermeerse situatie. Per locatie wordt een parkeernorm bepaald. Daarbij wordt rekening gehouden met het relatief hoge autobezit in Haarlemmermeer. Dat vertaalt zich in hogere parkeernormen naarmate de stedelijkheid vermindert. Gebieden met lagere stedelijkheid liggen namelijk relatief ver van de voorzieningen, waardoor autogebruik vaker aan de orde is en dus het autobezit ook hoger.

3. Parkeerdruk

In bestaande situaties is uitgegaan van de normen die golden ten tijde van de realisering. Sindsdien is het autogebruik echter toegenomen. In een aantal gevallen leidt dat tot knelpunten. Het is niet realistisch om die gevallen te vergelijken met huidige parkeernormen. In plaats daarvan moeten oplossingen komen, die gebaseerd zijn op gedegen onderzoek van de bestaande situatie.

Bij subjectieve parkeeroverlast wordt door omwonenden of ondernemers parkeeroverlast ervaren, maar is dit niet objectief aantoonbaar. Maatregelen kunnen alleen onderbouwd worden als de overlast geobjectiveerd kan worden. In overleg met degenen die de subjectieve overlast ondervinden, wordt getracht tot een nadere probleedefinitie te komen, die vervolgens verder onderzocht kan worden. Als dit onderzoek de overlast objectieveert, kunnen maatregelen genomen worden, waarbij ook geldt dat maatwerk geboden is.

Om te bepalen of er in zo'n geval maatregelen nodig zijn, wordt allereerst de parkeerdruk gemeten. Op die manier scheiden we subjectieve overlast van objectieve overlast. Als de parkeerdruk te hoog is, spreken we van objectieve parkeeroverlast. In dat geval dient nader onderzoek (parkeermotievenonderzoek) te leiden tot maatregelen om de overlast te beperken. Maatwerk is geboden. Als er parkeergelegenheid op eigen terrein is, wordt ook onderzocht of daarvan in voldoende mate gebruik gemaakt wordt. Is dat niet het geval dan wordt onderzocht of dit in de privaatrechtelijke sfeer afdwingbaar is. Via het bestemmingsplan is dit in ieder geval niet juridisch afdwingbaar. Als het ook privaatrechtelijk niet mogelijk is, dan nemen wij geen maatregelen zolang de bedoelde parkeergelegenheid op eigen terrein onvoldoende als zodanig gebruikt wordt. Het is dan aan de omwonenden zelf om hun verantwoordelijkheid te nemen. Alleen als er verkeersgevaarlijke situaties ontstaan, of als de doorgang voor nood- en hulpdiensten ernstig wordt belemmerd, treden wij handhavend op.

4. Maatregelen

Om parkeeroverlast tegen te gaan heeft de gemeente verschillende instrumenten tot zijn beschikking. Met deze instrumenten willen wij op effectieve wijze het parkeren reguleren. Dat doen wij met het doel dat de parkeervoorzieningen worden gebruikt door die categorieën parkeerders, waarvoor ze bestemd zijn. Afhankelijk van de omstandigheden passen wij een of meer van de volgende maatregelen toe:

1. het beperken van de toegestane parkeerduur;
2. het laten betalen voor parkeren;
3. een combinatie van 1 en 2;
4. het reserveren van parkeerruimte voor bijzondere categorieën weggebruikers of belanghebbenden.

Parkeerverboden, stopverboden of fysieke belemmeringen passen wij alleen toe als parkeren op een bepaalde locatie leidt tot gevaarlijke situaties.

Als parkeerregulering geen oplossing biedt, moet er gekeken worden hoe de parkeervraag en het parkeeraanbod op een andere manier beter met elkaar in balans kunnen worden gebracht. Dat kan door verminderen van de parkeervraag (functies wijzigen of uitplaatsen) of verruimen van het parkeeraanbod (aanleg parkeerplaatsen). Dergelijke maatregelen zijn echter alleen mogelijk als er voldoende fysieke en financiële ruimte is.

In onze gemeente kennen wij een grote diversiteit aan tariefstelsels en parkeerschijfzones. Dit willen wij vereenvoudigen en daarmee overzichtelijker maken. Uitgangspunt is een parkeertarief op maat voor heel Haarlemmermeer bij winkelvoorzieningen en een speciaal tarief voor langparkeerders op de daarvoor aangewezen locaties. In drukke winkelcentra willen wij verder een speciaal parkeertarief om ook 'stop & go'-parkeerders te faciliteren. Op dit moment komt alleen Hoofddorp Winkelstad daarvoor in aanmerking.

Op het gebied van parkeerschijfzones maken wij onderscheid tussen parkeerschijfzones rondom treinstations en HOV-haltes en parkeerschijfzones rondom overige voorzieningen. De regulering kan daardoor op een duidelijke en eenduidige manier worden vormgegeven.

5. Toetsing aan het Parkeerbeleid

De bouwverordening bevat van oudsher stedenbouwkundige bepalingen, waaronder het vereiste van het in voldoende mate realiseren van parkeervoorzieningen. De bouwverordening wordt waarschijnlijk per 1 juli 2013 opgeheven. De bedoeling is dat het bestemmingsplan een uitputtende regeling kan geven voor de planologisch-stedenbouwkundige bouwvoorschriften. Het is nu al mogelijk parkeernormen in bestemmingsplannen op te nemen. Er bestaan wel de nodige vragen over de precieze wijze waarop dit mogelijk is. Hiervoor wordt een herziening van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voorbereid. In de praktijk bestaat de wens om de in een bestemmingsplan op te nemen parkeernorm, gelijk aan de regeling in de bouwverordening, via beleidsregels verder uit te werken.

Zolang de bouwverordening als instrument in stand blijft kunnen de beleidsregels voor parkeren hieraan gekoppeld blijven worden. Vooralsnog kan hiermee worden volstaan. Daar waar in de praktijk behoefte bestaat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in een bestemmingsplan specifieke parkeernormen op te nemen, kunnen deze parkeernormen worden gebaseerd op de beleidsregel parkeren. Opnemen van parkeernormen in een bestemmingsplan betekent in principe wel dat de aanvullende werking van de bouwverordening vervalst. Hoe in de toekomst parkeernormen in algemene zin in een bestemmingsplan worden verankerd, wordt in sterke mate bepaald door de dan geldende wettelijke voorschriften.

Participatie Parkeren

Een opsomming van een aantal van de bij de participatie genoemde punten ten aanzien van parkeren:

- Bij de Zuidtangenthaltes is veel overlast door vakantiegangers die daar hun auto achter laten.
- Het parkeren door vrachtwagens op de openbare weg op het bedrijventerrein zorgt voor veel overlast in de doorstroming van het verkeer.
- Bij sommige bedrijven in woonkernen als Zwanenburg en Rijsenhout is parkeeroverlast.
- Buitenkaag heeft veel parkeeroverlast van werknemers van de scheepswerf op Kaageiland en in de zomer van recreanten.
- Op een aantal eilanden in Floriande is het parkeren een knelpunt. Bornholm, Pax en Getsewoud zijn ook genoemd als wijken met hoge parkeerdruk.
- In Hoofddorp-Centrum is behoefte aan een parkeerroute informatiesysteem en vroegtijdige en betere bewegwijzering is wenselijk. Uiteraard moet er ook voldoende parkeergelegenheid voor fiets en auto zijn.
- Het parkeerbeleid moet eenduidig zijn.
- De wijken rond het centrum van Hoofddorp ervaren allemaal een hoge parkeerdruk door bezoekers voor het centrum. Parkeeroverlast is gemeld in de Verzetswijk, Piratenwijk, Oud West, Hoofddorp Oost, Noord, Centrum en Graan voor Visch.

8.2 Parkeernormen

Het is niet mogelijk om voor een bepaalde functie in heel Haarlemmermeer één parkeernorm vast te stellen. Parkeernormen moeten op een reële manier rekening houden met de vraag vanuit verschillende ontwikkelingen. Die vraag wordt beïnvloed door omgevingskenmerken en kenmerken van de ontwikkeling zelf. Er zal daarom altijd een zekere mate van maatwerk plaats moeten vinden. Daarvoor zijn echter wel eenduidige richtlijnen nodig, die voort moeten komen uit de beleidsdoelen. Dat is nodig om voldoende rechtszekerheid te creëren.

Analyse

Een vaak gehoorde klacht is dat er te weinig parkeergelegenheid is in woonwijken en rondom voorzieningen. Bewoners klagen over wijkvreemde parkeerders of het hoge autobezit van de burens. In winkelcentra zijn te weinig parkeerplaatsen voor bezoekers en werknemers. Dat is ongunstig voor de bereikbaarheid, maar zorgt tevens voor overlast in de aangrenzende wijken.

Bij parkeerproblemen hebben we vaak te maken met bestaande situaties, waar het niet zonder meer mogelijk is om parkeerplaatsen toe te voegen. Het huidige tekort aan parkeerplaatsen komt doordat er, ten tijde van de bouw van de voorzieningen, rekening gehouden werd met normen die pasten in de tijdgeest waarin een ontwikkeling plaats vond. Sindsdien is het autobezit en –gebruik toegenomen, waardoor de parkeernormen van toen niet meer toereikend zijn. Handhaving lijkt dan de oplossing, maar is dat niet: vanwege het ontbreken van reële alternatieven hebben de veroorzakers van de overlast geen andere mogelijkheid. En omdat handhaving niet het gewenste effect zal hebben, is het instellen van parkeerregulering ook vaak geen optie. Daarvoor moet eerst gewerkt worden aan een redelijk alternatief.

Bij nieuwe ontwikkelingen, of nieuwbouwontwikkelingen in bestaande situaties (stedelijke vernieuwing), ontstaat een mogelijkheid het parkeeraanbod uit te breiden. In eerste instantie mogen deze ontwikkelingen niet zorgen voor een verdere verhoging van de parkeerdruk. Daarom moeten nieuwe ontwikkelingen binnen de ontwikkeling zorgen voor voldoende parkeergelegenheid. Door het vervallen van de oude ontwikkeling met een parkeertekort, wordt de parkeerdruk in de omgeving verlaagd.

Om vast te stellen hoeveel parkeergelegenheid er gerealiseerd moet worden voor een ontwikkeling, hanteren wij parkeernormen. Met deze normen willen wij toekomstvast te werk gaan: dit betekent dat wij rekening houden met toekomstige ontwikkelingen.

CROW-methodiek

Voor het vaststellen van de parkeernormen houden wij ons aan de CROW-methodiek met parkeercijfers⁷. Deze bevat landelijk geaccepteerde kengetallen, die in de loop der jaren steeds meer zijn gefinetuned. Door gebruik te maken van deze methodiek, weet iedereen dat er gewerkt wordt met goed onderbouwde parkeernormen.

Het nadeel van de methodiek is dat er in de systematiek op verschillende plekken teveel keuzevrijheid wordt gelaten. Dit leidt ertoe dat op bepaalde aspecten de systematiek niet eenduidig wordt gehanteerd. Omdat wij duidelijk en helder parkeerbeleid voorstaan, willen wij dat binnen onze gemeente de systematiek wel eenduidig wordt toegepast. Daarom stellen wij op de betreffende aspecten vast hoe de keuze gemaakt dienen te worden. Daardoor weet iedereen waar hij aan toe is.

Het gaat in dit beleidsplan te ver om gedetailleerd op de methodiek in te gaan. Wij stellen daarom een *Handboek Parkeernormen Haarlemmermeer* samen, die bij het toetsen van de parkeernormen gebruikt dient te worden. Dit handboek zal juridisch in de vorm van een beleidsregel worden vastgelegd. In dit hoofdstuk beschrijven wij op hoofdlijnen hoe wij de CROW-methodiek gaan toepassen in Haarlemmermeer.

⁷ “Parkeercijfers – Basis voor parkeernormering”, publicatie 182, CROW

Kort samengevat komt de CROW-methodiek op het volgende neer:

1. Van een ontwikkeling wordt bepaald welke functies er worden toegevoegd en welke er eventueel komen te vervallen;
2. Aan de hand van de ligging worden stedelijkheidsgraad en centrumligging bepaald;
Door de atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer kunnen wij niet een stedelijkheidsgraad aanwijzen voor de hele gemeente, en ook is er sprake van meerdere centra. Hier gaan wij in de paragraaf 'Centrumligging en stedelijkheid' op in.
3. Per functie wordt in een tabel de bijbehorende parkeerkencijfers opgezocht: de tabel geeft een bandbreedte die loopt van een minimum tot een maximum;
4. Op basis van beleidsmatige keuzes wordt bepaald wat de parkeernorm binnen die bandbreedte is;
In de paragraaf 'Norm binnen bandbreedte' gaan wij hier nader op in.
5. Is er sprake van meerdere functies, of vindt een ontwikkeling plaats binnen een gebied met meerdere functies, dan kan rekening gehouden worden met dubbelgebruik;
6. Als parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd, dan is er geen parkeerroulatie mogelijk, en vindt er een correctie op de parkeernorm plaats.

Centrumligging en stedelijkheid

Eén van de aspecten om te komen tot een parkeernorm, is om de locatie te beschouwen. Ligt een locatie in een stedelijk gebied, dan zijn er relatief veel mogelijkheden voor alternatieve vervoerwijzen. Ook zijn de gemiddelde afstanden naar voorzieningen korter dan in bijvoorbeeld landelijk gebied. Dit leidt ertoe dat er afhankelijk van de stedelijkheidsgraad van een gebied, en of een locatie al of niet in de buurt van een centrum ligt, er hogere of lagere normen toegepast kunnen worden.

Om de stedelijkheid te bepalen, wordt Haarlemmermeer opgedeeld in zones. Daarnaast houden wij rekening met toekomstige ontwikkelingen, die bepaalde zones in de nabije toekomst verder zullen verstedelijken. Dit leidt tot een stedelijkheidskaart van Haarlemmermeer (zie volgende pagina).

Naast de stedelijkheidskaart wordt de afstand tot het centrum beschouwd. Hiervoor wordt onderscheid tussen het centrum, de schil daaromheen en overige gebieden. Een centrum is een gebied waar voorzieningen zijn geconcentreerd. In Haarlemmermeer onderscheiden wij de volgende centra:

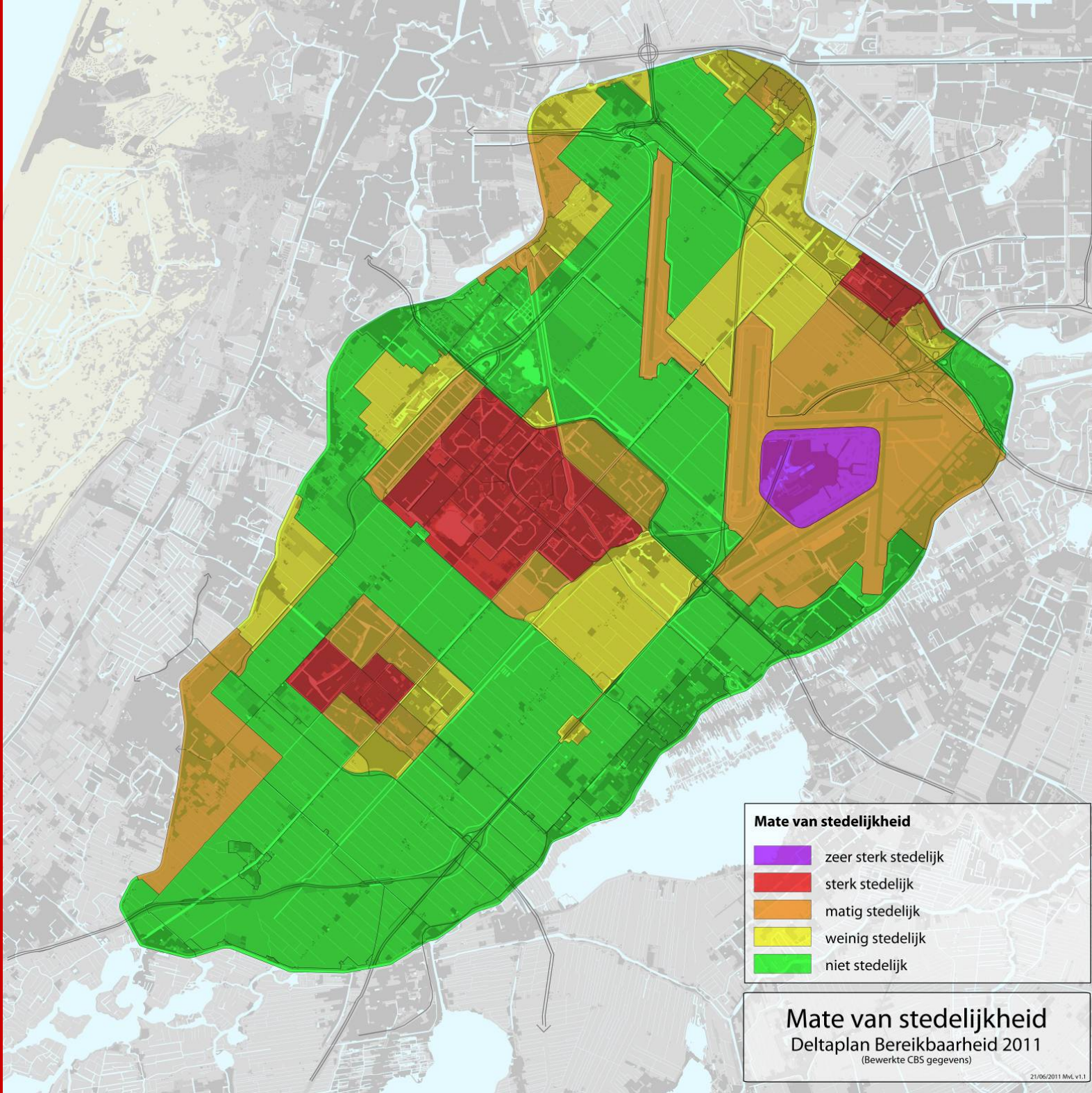
- Schiphol Plaza;
- Schiphol Elzenhof;
- Hoofddorp Winkelstad;
- SugarCity⁸ (in Halfweg);
- Nieuw-Vennep Centrum;
- Wijkwinkelcentra Hoofddorp;
- Nieuw-Vennep Getsewoud;
- Winkelcentrum Badhoevedorp;
- Winkelcentrum Rijsenhout;
- Winkelcentrum Zwanenburg.

Schiphol Elzenhof is een gebied dat in de toekomst ontwikkeld zal worden. Het te ontwikkelen programma (voornamelijk bedrijvigheid) is nog niet bekend. In het kader van het openbaar vervoerbeleid zal er wel een openbaar vervoerknooppunt worden gerealiseerd voor Schiphol Noord. Dit knooppunt geldt in dit kader als centrumlocatie.

Cruquius Plaza is ook een centrum, maar vanwege de aard van de voorzieningen, de ligging en het ontbreken van openbaar vervoer, gelden hier geen lagere parkeernormen.

In het *Handboek Parkeernormen Haarlemmermeer* zullen wij de grenzen van elk centrum aangeven. Bij uitbreiding van een centrum moeten de grenzen overeenkomstig worden aangepast. Ook zullen wij de stedelijkheidskaart toetsen op gebruikswaarde en eventueel -met gebruik van het gemeentelijk GIS systeem- aanpassen.

⁸ Hoewel SugarCity niet in onze gemeente ligt, verwachten wij dat de komst van dit centrum gevolgen zal hebben voor het ernaast gelegen Zwanenburg. Dit komt doordat de invloedssfeer van SugarCity niet ophoudt bij de Ringvaart: vanwege de langzaam verkeersbrug loopt de schil om het centrum door een deel van Zwanenburg.



Mate van stedelijkheid

- zeer sterk stedelijk
- sterk stedelijk
- matig stedelijk
- weinig stedelijk
- niet stedelijk

Mate van stedelijkheid
Deltaplan Bereikbaarheid 2011
(Bewerkte CBS gegevens)

Rond elk centrum ligt een zone 'schil/overloopgebied'. De grens hiervan wordt bepaald door de afstand die bezoekers bereid zijn te lopen. Die afstand is afhankelijk van de verblijfsduur (hoe langer men ergens blijft, hoe verder men bereid is om te lopen). De verblijfsduur hangt samen met het verzorgingsniveau van een centrum.

De maximaal acceptabele loopafstanden⁹ rondom de verschillende centra zijn:

Centrum:	Grootte schil/overloopgebied:
Schiphol Plaza	300 meter
Schiphol Elzenhof	300 meter
Hoofddorp Winkelstad	300 meter
SugarCity	300 meter
Nieuw-Vennep Centrum	200 meter
Wijkwinkelcentra Hoofddorp	150 meter
Nieuw-Vennep Getsewoud	150 meter
Winkelcentrum Badhoevedorp	150 meter
Winkelcentrum Rijsenhout	150 meter
Winkelcentrum Zwanenburg	150 meter

Norm binnen bandbreedte

Aan de hand van de stedelijkheid en de ligging ten opzichte van een centrum, wordt in de CROW-methodiek een bandbreedte gevonden. Om binnen de bandbreedte tot een parkeernorm te komen, beschouwen we nog enkele locatie- of functiespecifieke eigenschappen van de ontwikkeling:

- nabijheid van een halte van Hoogwaardig Openbaar Vervoer of treinstation; *Locaties dicht bij HOV zijn goed bereikbaar met andere vervoersmiddelen dan de auto, dus is een lagere parkeernorm van toepassing.*

⁹ De maximaal geaccepteerde loopafstanden in Haarlemmermeer zijn gebaseerd op de methodiek volgens de ASVV 2004 – Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (CROW).

- bedrijfsvervoerplan waarbij werknemers abonnementen voor het openbaar vervoer krijgen; *Bedrijven waarvan werknemers met het openbaar vervoer naar hun werk reizen, hebben een lagere parkeervraag, dus is een lagere parkeernorm van toepassing.*
- doelgroep met een traditioneel lager autobezit. *Doelgroepen met lager autobezit vragen om minder parkeergelegenheid, dus is een lagere parkeernorm van toepassing.*

Voor elke functie kan aan de hand van de stedelijkheidsgraad, centrumligging en bovenstaande drie onderwerpen een parkeernorm worden gevonden. Een volledig overzicht wordt opgenomen in het *Handboek Parkeernormen Haarlemmermeer* en komt gratis openbaar beschikbaar via de gemeentelijke website.

Aan de hand van de parkeernormen voor de afzonderlijke functies, wordt in een parkeerbalans de parkeervraag voor een ontwikkeling berekend. Daarbij wordt rekening gehouden met dubbelgebruik, parkeren op eigen terrein en bestaande functies die worden opgeheven.

Dubbelgebruik

Verschillende functies pieken vaak op verschillende momenten in hun parkeervraag. In woonwijken zijn overdag de meeste parkeerplaatsen leeg, terwijl ze 's avonds juist bezet zijn. Winkels trekken overdag parkeerders aan en niet als ze 's avonds en 's nachts gesloten zijn. Parkeerplaatsen die in de nabijheid van verschillende functies liggen, kunnen daardoor voor beide functies worden gebruikt.

Er is dan sprake van dubbelgebruik. Dubbelgebruik leidt ertoe dat er in een gebied met meerdere functies minder parkeerplaatsen nodig zijn dan de parkeervraag van elke functie afzonderlijk bij elkaar opgeteld. Aan de hand van het dubbelgebruik wordt de maatgevende parkeervraag berekend in een parkeerbalans.

De maatgevende parkeervraag in de openbare ruimte is de parkeervraag die wij willen faciliteren.

Parkeren op eigen terrein

Wonen

Bij parkeren op eigen terrein (met andere woorden: niet-openbare parkeergelegenheid) is geen mogelijkheid tot dubbelgebruik van de betreffende plaatsen. Deze parkeerplekken doen ook niet mee in de openbare roulatie. Omdat bovendien niet altijd van de parkeergelegenheid op eigen terrein gebruik gemaakt wordt, is er sprake van een extra parkeervraag voor de openbare ruimte. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt hier daarom in een parkeerbalans rekening mee gehouden door een correctie toe te passen op de parkeernorm.

Als er bij nieuwbouwwoningen private parkeerplekken worden aangelegd (in de vorm van een oprit en/of garage), dan moet in het koopcontract worden vastgelegd dat men verplicht is een parkeerplaats te kopen en in stand te houden. Via een kettlingbeding, moet deze verplichting ook overgaan op toekomstige eigenaren.

Bedrijvigheid

Op bedrijventerreinen maken bedrijven volledig gebruik van parkeren op eigen terrein. Het gaat dan om bedrijfsauto's en om parkeren door werknemers en bezoekers. Toch is het nuttig ook op bedrijventerreinen te voorzien in een (gering) aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het laden en lossen van goederen valt niet onder parkeren, maar moet, om overlast voor het overige verkeer te beperken, ook zoveel mogelijk op eigen terrein plaatsvinden.

Overaanbod

Wij staan niet toe dat bij de realisatie van een project, de ontwikkelaar of eigenaar meer parkeerplaatsen wil realiseren, dan volgens de parkeerbalans noodzakelijk is. Dit zou namelijk een grotere verkeersaanzuigende werking betekenen en daarmee extra druk op de toeleidende wegen.

In plaats van de aanleg van extra parkeerplaatsen, heeft het in zulke gevallen onze voorkeur om in te zetten op vervoersmanagement bij bedrijven, waardoor de parkeerbehoefte omlaag gaat.

Vrijstelling van parkeernormen

De toegenomen parkeerdruk als gevolg van uitbreidingen wordt bij voorkeur dan ook in gebouwde voorzieningen opgelost. De gemeente heeft als taak de totale parkeerbalans in orde te houden. Er kunnen echter situaties voorkomen, waarin een ontwikkeling niet kan voorzien in de nodige parkeerplaatsbehoefte. Voorgesteld wordt dan ook om als college van Burgemeester en Wethouders het recht voor te behouden om, gemotiveerd, vrijstelling te kunnen verlenen van de geformuleerde parkeernormen.

Gezien de landelijke ervaring gaan wij niet over op een parkeerfonds, dat gevoed wordt uit opbrengsten van ondernemers of projectontwikkelaars die niet aan parkeernormen kunnen voldoen. De verplichting hieruit voor een gemeente, het realiseren binnen een bepaalde termijn van de parkeerplaatsen waarvoor is betaald, blijkt vaak niet of moeilijk na te komen. Ook is het vaak niet goed mogelijk om wel aangelegde parkeerplaatsen toe te delen aan een specifieke ontwikkeling. Daardoor kan een nagekomen aanlegverplichting vaak niet goed aangetoond worden.

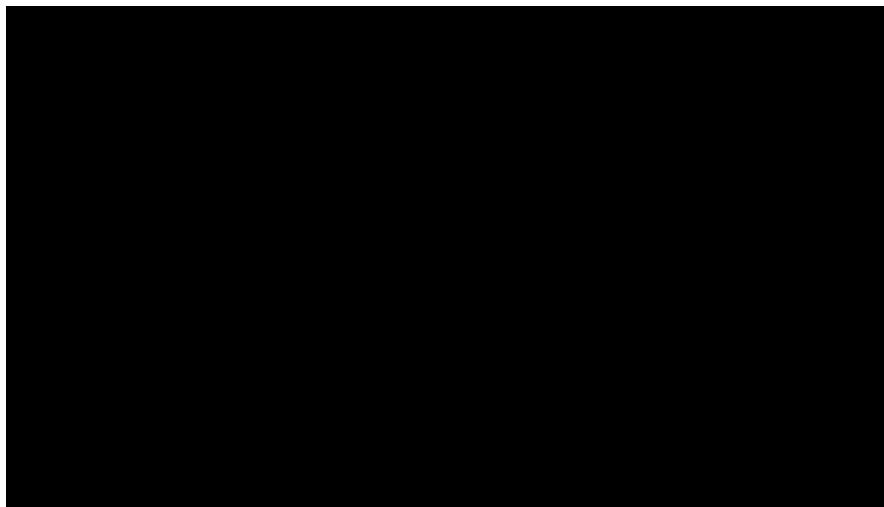
Als er sprake is van een mogelijke vrijstelling van parkeernormen, moet door het college een principiële keuze gemaakt worden of al dan niet moet worden meegewerkt aan het initiatief tot nieuwbouw of uitbreiding van bestaande bebouwing.

8.3 Parkeerregulering

Als in een gebied de toegepaste parkeernormeringen niet blijken te voldoen, ontstaat er een hoge parkeerdruk. De parkeerdruk is een maat die de verhouding weergeeft tussen parkeervraag en parkeeraanbod. Een hoge parkeerdruk ontstaat doordat parkeernormen die, toen ze werden toegepast, prima voldeden, in de loop der tijd verouderd zijn geraakt. Autobezit en autogebruik zijn toegenomen, waardoor ook de parkeervraag toe is genomen. Het parkeeraanbod is daarbij vaak achtergebleven. Ook kunnen nabije ontwikkelingen leiden tot parkeeroverlast.

Als er sprake is van parkeeroverlast, moeten maatregelen genomen worden om de parkeervraag terug te dringen en waar mogelijk het parkeergedrag te sturen. In dat laatste geval kan ervoor gezorgd worden dat parkeerplaatsen effectiever gebruikt kunnen worden.

Tot een bezettingsgraad van 85% is er sprake van acceptabele parkeerdruk. Vanaf 85% gaat zoekgedrag ontstaan, omdat bestuurders moeilijk een parkeerplek kunnen vinden. Bij een bezettingsgraad van 90% of hoger wordt het vinden van een parkeerplek dusdanig moeilijk, dat bestuurders geneigd zijn om fout te parkeren. We spreken dan van parkeeroverlast.



8.3.1 Parkeerzonering

Maatwerk

Niet alle vormen van parkeerregulering zijn geschikt voor of gewenst in de hele gemeente. Afhankelijk van de functies in een bepaald gebied kan er gekozen worden voor een bepaalde maatregel, die natuurlijk wel een oplossing moet vormen voor het specifieke probleem.

Parkeerregulering passen wij daarom alleen toe in zones rondom functies, zoals een winkelcentrum of een station, waar die zorgen voor een te hoge parkeerdruk. De aard en omvang van de maatregel is maatwerk.

"Waterbedeffect"

Een ongewenst neveneffect van parkeerregulering is het zogenaamde waterbedeffect. Dat wordt veroorzaakt doordat autobestuurders net buiten het gereguleerde gebied vrij kunnen parkeren, maar wel redelijk dicht bij de voorziening die zij willen bezoeken. Rondom het gebied waar parkeerregulering wordt toegepast ontstaat dan een te hoge parkeerdruk. Vergelijk dit met een waterbed: druk in het midden en de vloeistof verplaatst zich naar de randen.

Om het waterbedeffect tegen te gaan moet een zone groot genoeg zijn. Een zone moet echter ook weer niet onnodig groot zijn, want dan worden onnodig veel mensen (vaak omwonenden) belast.

Bij het vaststellen van de omvang van een zone worden daarom eerst natuurlijke grenzen of andere reeds aanwezige barrières opgezocht. Dit kan bijvoorbeeld een sloot of een niet oversteekbare drukke weg zijn. Daar waar dergelijke barrières niet aanwezig zijn, of waar ze kunnen worden overgestoken, wordt de zonegrens bepaald door de maximaal geaccepteerde loopafstand tot de voorziening (zie: paragraaf 8.2)

Als ergens objectieve parkeeroverlast wordt vastgesteld, dan moet er goed gekeken worden of de overlast het gevolg is van een waterbedeffect. Als dat het geval is, dan moeten de maatregelen verband houden met de functie of voorziening die ten grondslag ligt aan de maatregel die het waterbedeffect veroorzaakt.

8.3.2 Beperken van de parkeerduur

In situaties waar langparkeerders parkeerplaatsen bezet houden, waardoor diegenen waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn er geen gebruik meer van kunnen maken, kan het instellen van een beperking van de toegestane parkeerduur een oplossing bieden.

Dit kan door het instellen van een parkeerschijfzone (in de volksmond: "blauwe zone") al dan niet in combinatie zijn met betaald parkeren (zie volgende paragraaf).

Parkeerschijfzone

Parkeerschijfzones passen wij toe om de parkeerduur te beperken en dus niet in gebieden waar het parkeren juist is gericht op een langere parkeerduur.

Artikel 25

1. Het is verboden in een parkeerschijf-zone te parkeren, behalve op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven of plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep.
2. Op plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep is het parkeren van een motorvoertuig op meer dan twee wielen slechts toegestaan indien het motorvoertuig overeenkomstig het bij ministeriële regeling bepaalde is voorzien van een duidelijk zichtbare parkeerschijf. Indien het motorvoertuig is voorzien van een voorruit, wordt de parkeerschijf achter de voorruit geplaatst.
3. Op de parkeerschijf staat het tijdstip aangegeven waarop met parkeren is begonnen. Een parkeerschijf voorzien van een mechanisme dat tijdens het parkeren het tijdstip van aankomst automatisch verschuift, mag niet worden gebruikt.
4. Bij het instellen mag het tijdstip van aankomst naar boven worden afgerond op het eerstvolgende hele of halve uur. De toegestane parkeerduur mag niet zijn verstreken.
5. Indien op een onderbord dagen of uren zijn vermeld, gelden het tweede tot en met het vierde lid slechts gedurende die dagen of uren.

Bron: Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

Een parkeerschijfzone is in feite een parkeerverbodzone, waar onder bepaalde voorwaarden geparkeerd mag worden. Parkeren is uitsluitend toegestaan op met een blauwe streep aangegeven plekken, of in parkeervakken die met een "P" zijn aangegeven. Het gebruik van een parkeerschijf is verplicht als men parkeert langs een blauwe streep op tijdstippen die op de bebording staat aangegeven. In vakken die zijn aangeduid met een "P" mag men vrij parkeren, óók op momenten dat de parkeerschijfzone in werking is. Parkeerschijfzones worden daarom niet toegepast in combinatie met losse parkeerverboden, omdat immers middels de blauwe belijning of "P"-aanduiding wordt aangegeven waar geparkeerd mag worden. Als ergens in een parkeerschijfzone geen blauwe lijnen of "P"-aanduiding staan, dan mag daar dus ook niet geparkeerd worden.

Parkeerschijfzones kunnen continu geldig zijn (bijvoorbeeld op Schiphol, waar de bedrijvigheid 24 uur per dag, zeven dagen per week doorgaat), of op bepaalde dagen of tijden. Parkeerschijfzones in woonwijken zijn nooit continu geldig, maar alleen op momenten dat de meeste omwonenden er geen gebruik van maken, namelijk tussen 9.00u en 19.00u op werkdagen. Op die manier beperken wij het nadeel dat bewoners en hun bezoekers ondervinden doordat de beperkingen ook voor hen gelden. Bewoners kunnen bij de gemeente een ontheffing aanvragen voor het gebruik van een parkeerschijf. In woonwijken waar de overlast wordt veroorzaakt door zogenaamde recreatief winkelend publiek, geldt de parkeerschijfzone ook op zaterdag en tijdens koopavonden en koopzondagen.

Parkeerduur

De maximaal toegestane parkeerduur stellen wij op 2 uur. Dit is voldoende om korte bezoeken toe te staan en lang parkeerders te weren. Belangrijk is om te beseffen dat bij het instellen van een parkeerschijf mag worden afgerond naar het eerstvolgende hele of halve uur, waarna de maximaal toegestane parkeerduur pas gaat lopen. In parkeerschijfzones waar de maximaal toegestane parkeerduur twee uur is, kan in de praktijk dus tot wel twee-en-een-half uur legaal geparkeerd worden.

Het instellen van een parkeerschijf zone tegen een hoge parkeerdruk door publiek dat boodschappen komt doen, heeft niet veel zin, omdat de parkeertijd van deze doelgroep daarvoor te kort is, vergeleken met recreatief winkelend publiek. Dergelijke overlast reguleren wij dus niet met het instellen van een parkeerschijfzone.

Ontheffing van het gebruik van een parkeerschijf

Bewoners kunnen een ontheffing van het gebruik van een parkeerschijf aanvragen. Een ontheffing geeft geen recht op een parkeerplek. Het kan dus zijn dat bij drukte men alsnog elders moet parkeren. Bij het instellen van een parkeerschijfzone wordt aangegeven wat de voorwaarden zijn voor een ontheffing (zie paragraaf parkeerschijfzone).

8.3.3 Betaald parkeren

In gebieden waar het nodig is om langer te parkeren, maar waar de parkeerdruk wel te hoog is, biedt een parkeerschijfzone geen uitkomst. Dat geldt ook voor situaties waar kortparkeren voor de hoge parkeerdruk zorgt. In die gevallen is betaald parkeren een mogelijkheid om het parkeren te reguleren.

Parkeertarief

Het parkeertarief wordt nu nog jaarlijks vastgesteld door de gemeenteraad. Om de administratieve kosten te drukken, willen wij de frequentie verlagen naar eenmaal per twee jaar. Tegelijk met het vaststellen van de parkeertarieven worden ook de tarieven vastgesteld voor parkeervergunningen, of -ontheffingen en voor dag-, maand- en jaar kaarten.

Met de parkeertarieven willen wij het volgende bereiken:

- **Vereenvoudiging parkeertariefstructuur**

De parkeertariefstructuur in Haarlemmermeer moet eenvoudig en begrijpelijk zijn

- **Harmonisering parkeertarieven**

In heel Haarlemmermeer hanteren we dezelfde benadering voor het vaststellen van tarieven. Per gebied leidt dit tot tarieven die lokaal passend zijn.

- **Stimulering gebruik maaiveldparkeerplaatsen kortparkeerders**

Met de parkeertarieven willen we bereiken dat kortparkeerders op straat kunnen parkeren, dichtbij hun bestemming. Voor hen maken lange loopafstanden een locatie namelijk onaantrekkelijk.

- **Stimulering gebruik gebouwde parkeervoorzieningen langparkeerders**

Langparkeerders willen wij in gebouwde voorzieningen faciliteren, waardoor het tarief voor langparkeerders daar juist relatief voordeliger moet zijn. Op die manier zorgen wij ervoor dat er voldoende gebruik gemaakt wordt van die gebouwde voorzieningen, en dat het aanzicht van 'blik op straat' beperkt wordt.

- **Concurrerende tarieven voor Hoofddorp Winkelstad**

Wij willen voor Hoofddorp Winkelstad parkeertarieven hanteren die concurrerend zijn met andere regionale winkelcentra zoals Amstelveen en Haarlem.

Beperking parkeerdruk binnen gebieden met betaald parkeren

In gebieden waar betaald parkeren is ingesteld, maar waar langparkeerders voor een te hoge parkeerdruk zorgen, willen wij het onaantrekkelijk maken om lang te parkeren. Dat willen wij bereiken door een zogenaamd progressief uurtarief in te stellen.

Parkeervergunning

Bewoners kunnen een parkeervergunning aanvragen. Een vergunning geeft geen recht op een parkeerplek. Het kan dus zijn dat bij drukte men alsnog elders moet parkeren. Aan een parkeervergunning zijn voorwaarden verbonden (zie: paragraaf 8.3.4).

Parkeren bij grote evenementen

Het is mogelijk om bij grote evenementen (zoals festivals en sportevenementen) betaald parkeren in te stellen. Bij het vergunningstraject voor evenementen kan de gemeente hier afspraken over maken met aanvragers. Overlast van parkeren in naburige woonwijken dient te worden voorkomen.

Exploitatie eigen parkeergarages

Bij het faciliteren van particuliere garages is vaak een flinke gemeentelijke bijdrage nodig voor de zogenaamde 'onrendabele top', daarmee subsidiëren wij als het ware private exploitanten. Wij onderzoeken de mogelijkheden voor het zelf exploiteren van parkeergarages en brengen de voor- en nadelen in beeld.

8.3.4 Parkeervergunningen, -ontheffingen en –kaarten

De komende periode gaan we een nieuw systeem implementeren gebaseerd op de volgende uitgangspunten.

Voorwaarden parkeervergunning of –ontheffing, dag-, maand- en jaarkaarten

Bewoners komen in aanmerking voor een parkeervergunning of –ontheffing als zij in het bezit zijn van een personenauto (of als zij deze leasen) en niet kunnen beschikken over een private parkeerplaats. Ook voor tweede of volgende personenauto's kan een parkeervergunning of –ontheffing worden aangevraagd. Voor parkeervergunningen en –ontheffingen moet altijd leges worden betaald.

Bedrijven en hun personeel komen niet in aanmerking voor een vergunning of ontheffing. Zij kunnen gebruik maken van de maand- en jaarkaarten. Dit geldt ook voor bewoners met een bedrijfsvoertuig, dat niet hun eigendom is en ook niet door hun geleased wordt.

Voor het uitgeven van parkeervergunningen of –ontheffingen, en maand- of jaarkaarten wordt een reguleringszone opgedeeld in sectoren. Per sector wordt een maximum aantal uit te geven parkeervergunningen, -ontheffingen, maand- of jaarkaarten vastgesteld. Als het maximum aantal wordt overschreden, dan worden aanvragen voor een tweede of volgende auto op een wachtlijst geplaatst.

Voor artsen en verloskundigen is een speciale dienstenvergunning verkrijgbaar. Per huisarts of verloskundige wordt maximaal één dienstenvergunning verstrekt. Dienstenvergunningen zijn in alle reguleringszones in Haarlemmermeer geldig.

Als een bewoner zelf niet over een auto beschikt en voor dagelijkse verzorging is aangewezen op hulp door een vrijwilliger (mantelzorg), dan kan de bewoner onder voorwaarden in aanmerking komen voor een parkeervergunning of –ontheffing met daarop het kenteken van de verzorger.

Personen die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning kunnen een maand- of jaarkaart kopen, waarmee zij onbeperkt in een aangewezen sector kunnen parkeren. Maand- en jaarkaarten voor gebieden waar betaald parkeren geldt, worden beschouwd als abonnementen, waarmee men de verschuldigde parkeerbelasting kan afkopen. Daarom hebben zij een marktconforme prijs.

Er zijn twee varianten:

- maandag tot en met vrijdag
- maandag tot en met zaterdag

Voor bezoekers zijn dagkaarten beschikbaar. Bewoners van gebieden waar parkeerregulering is ingesteld, kunnen dagkaarten aanvragen voor de sector waarin zij wonen en vervolgens aan derden beschikbaar stellen. De prijs van een dagkaart komt ongeveer overeen met de prijs voor 100 minuten parkeren. Per adres worden maximaal 15 dagkaarten per kwartaal verstrekt. Dagkaarten zijn abonnementen die één dag geldig zijn, waarmee de parkeerbelastingsschuld voor een bezoeker kan worden afgekocht.

Ook voor parkeerschijfzones worden dagkaarten ingesteld. Deze worden gezien als ontheffing van het gebruik van een parkeerschijf. De prijs van een dagkaart voor een parkeerschijfzone is gelijk aan de prijs van een dagkaart voor een gebied waar het ringtarief geldt.

Digitalisering

Gemeente Haarlemmermeer streeft ernaar om de beste servicegemeente van Nederland te worden. Steeds meer diensten en producten kunnen via de digitale snelweg worden geregeld. Dit willen wij ook mogelijk maken voor het aanvragen, verlengen en betalen van parkeervergunningen, -ontheffingen en dag-, maand- en jaarkaarten. Natuurlijk blijft het wel gewoon mogelijk om aan het loket de zaken te regelen.

8.3.5 Indeling in zones

Winkelgebieden

De maximaal geaccepteerde loopafstand, die wij in het kader van parkeernormering al hebben bepaald (zie: 8.2), gebruiken wij ook als uitgangspunt bij het vaststellen van de zonegrenzen voor parkeerregulering.

In een centrum en aan de randen ervan, stellen wij betaald parkeren in als dat nodig blijkt. In de zone daaromheen gaan wij het waterbedeffect tegen door parkeerschijfzones aan te wijzen.

De huidige manier waarop de gebieden voor betaald parkeren zijn ingedeeld, en de parkeerschijfzones daaromheen is niet altijd even logisch en consequent. Vooral rondom Hoofddorp Winkelstad is dat het geval. Wij formuleren daarom nieuwe uitgangspunten in het kader van dit parkeerbeleid en zullen de zonering daar waar nodig hiermee in overeenstemming brengen.

Deze uitgangspunten zijn:

- Rondom Hoofddorp Winkelstad twee tarieven voor kort parkeren en een tarief voor lang parkeren:
 - Ultrakort parkeren (tot 30 minuten) op straat in centrum voordelig, daarna sterk progressief;
 - Kort parkeren (tot 90 minuten) op straat rondom het centrum of in parkeergarages;
 - Lang parkeren in parkeergarages;
- Alle parkeerschijfzones rondom Hoofddorp Winkelstad gelden op dezelfde dagen en tijden;
- In Nieuw-Vennep eenzelfde benadering als in Hoofddorp, maar met slechts één tarief voor kort parkeren, een tarief voor lang parkeren bij het station en parkeerschijfzones;
- Zonering is maatwerk, afhankelijk van lokale situaties;
- Leidend voor de hoogte van de tarieven zijn de kosten, die de gemeente heeft voor het instellen, uitvoeren en handhaven van het parkeerbeleid.

P+R-overlast

In gebieden waar de overlast wordt veroorzaakt doordat mensen hun auto voor langere tijd parkeren om verder te reizen met het openbaar vervoer kan een parkeerschijfzone worden ingesteld. De omvang van de zone wordt bepaald door het type openbaar vervoer waarop wordt overgestapt:

- Bushalte 400 meter
- Treinstation 1200 meter

P+R-terreinen

Om P+R te faciliteren zijn er in onze gemeente speciale P+R-terreinen ingericht. Op deze parkeerterreinen willen wij onderzoeken of wij het parkeren goedkoper kunnen maken in combinatie met het openbaar vervoergebruik. Innovatieve maatregelen moet dit aantrekkelijker maken. Wij willen onderzoeken of de OV-chipkaart hier een rol kan vervullen, bijvoorbeeld door geen of minder parkeerkosten in rekening te brengen als men minder dan een half uur daarvoor met het openbaar vervoer heeft gereisd. Eén of meerdere P+R-terreinen dienen ook als transferium voor werknemers in het centrumgebied van Hoofddorp (zie 5.3).

Werknemers

Als werknemers van nabijgelegen bedrijven of winkels zorgen voor een te hoge parkeerdruk in een woonwijk, kan ook de parkeerschijfzone uitkomst bieden. Vaak is het echter zo dat, vanwege dubbelgebruik, het parkeren door deze doelgroep het grootste deel van de dag niet tot objectieve overlast leidt. Werknemers van bedrijven komen niet in aanmerking voor parkeervergunningen of –ontheffingen. Zij hebben de mogelijkheid om te betalen voor het parkeren en eventueel een maand- of jaarkaart te kopen. Ook parkeren op afstand is mogelijk, in gebieden waar dit vanwege het langparkeertarief gunstiger is dan in het gebied zelf.

Deze vorm van overlast vindt in de regel alleen plaats in de periode dat de bewoners thuis komen van hun werk, en de werknemers nog niet zijn vertrokken. Als er inderdaad sprake is van overlast voor de omwonenden dat zich beperkt tot de avondspits, achten wij parkeerregulering een te zwaar middel om in te zetten, vanwege de nadelen voor omwonenden (die worden dan namelijk beperkt in hun parkeervrijheid).

Vrachtwagenparkeren

Parkeren van grote voertuigen is niet toegestaan in de bebouwde kom, met uitzondering van speciaal daarvoor aangewezen parkeerterreinen (zie 8.6.7). Vanaf de hoofdwegen geven wij met bebording routes aan naar deze parkeerterreinen.

Artikel 5:8 Parkeren van grote voertuigen

1. Het is verboden binnen de bebouwde kom een voertuig, dat, met inbegrip van lading een lengte heeft van meer dan zes meter op de weg te parkeren.
2. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op een door het college aangewezen plaats, waar dit naar zijn oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente.
3. Het in het tweede lid gestelde verbod geldt niet op werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 08.00 tot 18.00 uur.
4. Het college kan van de in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen en aanwijzingen geven over alternatieve parkeerplaatsen.

Artikel 5:9 Parkeren van uitzichtbelemmerende voertuigen

1. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter, op de weg te parkeren bij een voor bewoning of ander dagelijks gebruik bestemd gebouw op zodanige wijze dat daardoor het uitzicht van bewoners of gebruikers vanuit dat gebouw op hinderlijke wijze wordt belemmerd of hun anderszins hinder of overlast wordt aangedaan.
2. Het verbod geldt niet gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt voor het uitvoeren van werkzaamheden waarvoor de aanwezigheid van het voertuig ter plaatse noodzakelijk is.

Bron: Algemene Plaatselijke Verordening 2011

In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) zijn bepalingen opgenomen die bepaalde vormen van parkeeroverlast tegengaan (art. 5:8 en 5:9 van de APV 2011,

zie kader). Het betreft in de praktijk onder meer het parkeren door grote of uitzichtbelemmerende voertuigen in de bebouwde kom of bij woningen of gebouwen voor dagelijks gebruik of voertuigen die geluidoverlast veroorzaken bij het opstarten. Op overtreding van deze bepalingen is handhaving mogelijk.

In **woonwijken** wordt soms 's avonds en 's nachts overlast ervaren door vrachtwagens die op dit punt in overtreding zijn. Om hiervoor een oplossing te bieden, willen wij de nota *Parkeren grote voertuigen* actualiseren, waarbij wij locaties aanwijzen waar grote voertuigen geparkeerd mogen worden. Overdag komt het probleem voor op **bedrijventerreinen**, waar bijvoorbeeld toeleverende vrachtwagens op de openbare weg moeten parkeren, omdat de chauffeur moet rusten in het kader van het *Arbeidstijdenbesluit vervoer*. Daarbij staan zij vaak op de rijbaan, hetgeen tot overlast leidt. Het gaat in dit geval om een probleem dat voortkomt uit de bedrijfsvoering van ondernemingen. Als de oplossing van het probleem ligt in de aanleg van speciale parkeerplaatsen bij bedrijventerreinen (zie 8.6.7), dan moeten de plaatselijke bedrijven zorg dragen voor de financiering. Ook dit willen wij meenemen bij de actualisatie van de nota *Parkeren grote voertuigen*.

Voor de financiering van nieuwe vrachtwagenparkeerterreinen, waarmee vooral het parkeren door vrachtwagens wordt gefaciliteerd, die niet verbonden zijn aan bedrijven uit het direct omliggende gebied of onze gemeente, moet er onderzocht worden of er toch mogelijkheden zijn voor publiekprivate samenwerking.

Zoneoverlap

Het kan voorkomen dat zones waar parkeerregulering moet worden toegepast elkaar overlappen. In dat geval moet er voor het overlapgebied gekozen worden uit de twee parkeerregimes. Wij kiezen dan voor de zwaarste maatregel:

- Betaald parkeren is een zwaardere maatregel dan een parkeerduurbepanking. Hoe hoger het tarief, hoe zwaarder de maatregel.
- Maatregelen met een parkeerduurbepanking zijn zwaarder al naar gelang de parkeerduurbepanking korter is.
- Een maatregel die betaald parkeren combineert met een parkeerduurbepanking is zwaarder dan betaald parkeren met hetzelfde tarief en zonder parkeerduurbepanking, maar minder zwaar dan betaald parkeren met een hoger tarief en zonder parkeerduurbepanking.

8.3.6 Parkeren belanghebbenden of bijzondere categorieën

Reserveren van parkeerplaatsen

Het kan zijn dat het nodig is om bepaalde parkeergelegenheden uitsluitend of op bepaalde tijden te reserveren voor belanghebbenden of bijzondere categorieën weggebruikers. Wij denken daarbij aan nood- of hulpdiensten, schoolvervoer, WMO-vervoer, invalideparkeerplaatsen, taxistandplaatsen, vrachtwagens, deelauto's, et cetera. Gemotiveerde aanvragen daarvoor worden per geval behandeld en beoordeeld.

Wij stellen geen algemene maatregel 'Parkeren voor vergunninghouders' in. Parkeervergunningen of –ontheffingen stellen wij uitsluitend in, in combinatie met betaald parkeren of parkeerschijfzones. Hiermee voorkomen wij dat openbare parkeerplaatsen aan de openbare roulatie worden onttrokken op momenten dat dit niet nodig is.

In winkelcentra willen wij 1 op de 50 straatparkeerplaatsen bestemmen als algemene invalideparkeerplaats (ingericht volgens de CROW normen). In locatiespecifieke gevallen kan het gewenst zijn om invalideparkeerplaatsen te concentreren. In heel Haarlemmermeer geldt dat mensen met een invalidenparkeerkaart gratis mogen parkeren en vrijgesteld zijn van het gebruik van een parkeerschijf. Uitzonderingen hierop worden met verkeersborden aangegeven.

Deelauto's

De deelauto kent een snelle opmars in Nederland. Mensen met een deelautoabonnement hoeven geen gebruik te maken van een eigen auto. Dat is vooral gunstig voor de incidentele automobilist, voor wie autobezit relatief duur is. Landelijk is de trend dat door het gebruik van deelauto's het autobezit in een woonwijk afneemt met drie tot vijf auto's. Als er voldoende vraag is om op een locatie een deelauto te plaatsen, dan ondersteunen wij een dergelijk initiatief.

Als een deelautoaanbieder met winstoogmerk handelt, dan reserveren wij deelautoparkeerplaatsen uitsluitend tegen marktconforme gebruikskosten. Gaat het om een aanbieder zonder winstoogmerk, dan worden alleen de kosten voor inrichting van de deelautoparkeerplaats in rekening gebracht.

8.3.7 Parkeer- en stopverboden

Verkeersveiligheid en doorstroming

Op plekken waar het ongewenst is dat geparkeerd of stilgestaan wordt, kunnen parkeer- of stopverboden worden ingesteld. Redenen hiervoor kunnen zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming zijn. Van deze verboden wordt geen ontheffing verleend.

In het kader van handhaving kan de wegsleepregeling worden gehanteerd als de verkeersveiligheid in het gedrang is of als er ernstige hinder optreedt.

Parkeerverbodzone

In woonwijken, winkelgebieden of bedrijfstreinen willen wij dat gebruik gemaakt wordt van de geboden parkeerfaciliteiten. Om wildparkeren tegen te gaan, kunnen wij voor deze gebieden een parkeerverbodzone instellen. Parkeren is dan alleen toegestaan in de vakken, in gebouwde voorzieningen of op eigen terrein.

Handhaving is in deze gebieden alleen mogelijk als met het parkeeraanbod in het gebied in voldoende mate tegemoet wordt gekomen aan de vraag. Daarom stellen wij alleen parkeerverbodzones in op plekken waar dat het geval is. Ontheffingen van parkeerverbodzones zijn daarom niet nodig en worden dus ook niet verleend.

Rondom basisscholen kan in het kader van de verkeersveiligheid (schoolzonebeleid) ook een parkeerverbodzone worden ingesteld.

Tijdelijke parkeer- en stopverboden

In het geval van eenmalige of terugkerende evenementen of gebeurtenissen kan het nodig zijn een tijdelijk parkeer- of stopverbod in te stellen. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een weekmarkt, een braderie, bouwactiviteiten, et cetera.

Een aanvraag hiervoor wordt behandeld in het kader van de vergunningverlening voor het betreffende evenement of gebeurtenis.

Laden en lossen

Op plekken waar regelmatig laad- en losactiviteiten plaatsvinden kunnen speciale laad- en losplaatsen worden aangewezen. Laad- en losplaatsen voorkomen dat reguliere parkeergelegenheid verloren gaat, of dat er op de rijbaan stil gestaan moet worden tijdens het laden en lossen. Dit is in het belang van de verkeersveiligheid en de doorstroming.

Gemotiveerde aanvragen voor laad- en losplaatsen worden per geval behandeld en beoordeeld. Er worden geen laad- en losplaatsen ingericht als dit ten koste gaat van het aantal reguliere openbare parkeerplaatsen. Wel is het mogelijk dat, op kosten van de aanvrager, elders in de directe omgeving vervangende reguliere, openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

In parkeerverbodzones is laden en lossen toegestaan, omdat het hier geen parkeren betreft. Uiteraard mag het laden en lossen geen belemmering opleveren voor de doorstroming of verkeersveiligheid.

'Kiss and Ride'

Bij een aantal voorzieningen worden veel personen afgezet. Als voorbeeld noemen wij (basis)scholen, HOV-bushaltes en treinstations. Vooral op drukke momenten kan de doorstroming of de verkeersveiligheid daardoor in het gedrang komen. Als dat het geval is gaan wij gezamenlijk met eventuele belanghebbenden op zoek naar een oplossing voor het probleem.

Rondom alle basisscholen in Haarlemmermeer richten wij overigens schoolzones in, waarbij wij zorgen voor een inrichting die 'Kiss and Ride'-proof is. Dat wil zeggen dat op deze plekken het 'Kiss and Ride'-verschijnsel op een verkeersveilige manier ondersteund wordt.

8.4 Parkeertechnologie

Parkeerverwijzing

Er zijn drie typen parkeerverwijzingen: statische, dynamische en mobiele. Door het instellen van parkeerverwijzing, wordt het zoekgedrag van de automobilist verminderd en krijgen wij de parkeerder bij de voorziening waar hij moet zijn. Dit betekent dat er gemiddeld over een heel gebied genomen, een hogere parkeerdruk kan zijn, voordat er sprake is van overlast. Daardoor kunnen andere maatregelen minder verstrekkende gevolgen te hebben.

Statische parkeerverwijzing

Door middel van bebording worden de routes vanaf de hoofdwegen naar de verschillende parkeergarages en parkeerterreinen in een gebied aangegeven.

Dynamische parkeerverwijzing

Net als statische parkeerverwijzing, worden de routes naar de parkeerlocaties vanaf de hoofdwegen aangegeven. Echter, de bestuurder kan middels de meldingen 'VRIJ' of 'VOL' of aan de hand van het aantal beschikbare plekken op het systeem aflezen of er nog parkeergelegenheid is. Dit wordt door het systeem automatisch bijgehouden, aan de hand van actuele informatie over de parkeerbezetting van de aangesloten locaties.

Dynamische parkeerverwijzing willen wij toepassen voor Hoofddorp Winkelstad, omdat daar verschillende parkeergelegenheden zijn, waar bezoekers uit kunnen kiezen. In de rest van de gemeente volstaat statische parkeerverwijzing.

Mobiele parkeerverwijzing

De ontwikkeling van nieuwe technologieën (smartphones, et cetera) maken nieuwe toepassingen van parkeergegevens mogelijk. Mobiele applicaties kunnen de gegevens over parkeerbezetting omzetten in actieve routeverwijzing in navigatiesoftware. Door ervoor te zorgen dat parkeergegevens in standaardformaten en 'open source' worden geproduceerd, willen wij de ontwikkeling van dit soort nieuwe technologieën vergemakkelijken. Het is vervolgens aan derden om daadwerkelijk mobiele applicaties te ontwikkelen.

Realtime parkeren

Met *realtime* parkeren wordt bedoeld dat men betaalt zolang men ergens staat. Door draadloos in te loggen, bijvoorbeeld via GSM, kan een bestuurder zijn voertuig aanmelden. Zodra hij weer wegrijdt meldt hij zich af. De parkeertijd wordt dan automatisch verrekend met een tegoed, of wordt automatisch afgeschreven van zijn bankrekening. Er zijn verschillende aanbieders die dergelijke systemen leveren. Handhaving beperkt zich tot het kijken of een geparkeerde auto is aangemeld. Dit kan via het systeem in enkele seconden worden opgevraagd aan de hand van het kenteken.

Voordelen zijn ook de duurzaamheid van dit systeem, omdat er geen parkeerkaartjes meer uit de automaat hoeven te worden gehaald en het feit dat men bij een afspraak of in een winkel of restaurant niet meer hoeft te letten op het verstrijken van de gekochte parkeertijd. Ook hoeft men niet meer teveel parkeertijd te kopen om 'veilig te zitten'. Met dergelijke systemen is het ook eenvoudig om parkeerkaarten, -vergunningen, of -onthefingen te regelen. Wij onderzoeken de kosten en baten van het invoeren van realtime parkeren in heel Haarlemmermeer waar betaald parkeren geldt.

Voertuigparkeerdetectie

In gebieden waar een parkeerduurbepanking is ingesteld, bijvoorbeeld parkeerschijfzones, is het mogelijk om met nieuwe technieken voertuigdetectie in het parkeervak aan te brengen. Hiermee kan gemeten worden of een voertuig de maximale parkeerduur overschrijdt, waarna er automatisch een seintje wordt verstuurd naar de parkeerhandhaving. Hierdoor kan er heel gericht gehandhaafd worden.

Voertuigparkeerdetectie kan ook worden toegepast op parkeerterreinen, waardoor het mogelijk wordt om met dynamische parkeerverwijzing langs de weg automobilisten te sturen naar parkeerterreinen met lege plekken, of om mobiele applicaties toe te passen, zonder een parkeerterrein te hoeven voorzien van een toegangssysteem zoals een slagboom. Wij willen de mogelijkheden van voertuigparkeerdetectie onderzoeken op het moment dat het centrum van Hoofddorp zich verder ontwikkelt.

8.5 Handhaving

Om het parkeren in goede banen te leiden, is een bepaalde capaciteit nodig. Deze capaciteit is afhankelijk van de aantallen te controleren parkeermogelijkheden en de frequentie van controleren. De huidige capaciteit is voldoende voor de wijze waarop momenteel gehandhaafd wordt. Door een aanpassing van de controlefrequentie is meer of minder capaciteit nodig. De capaciteit is ook afhankelijk van andere factoren, zoals een andere exploitatie en een andere controlewijze. Door digitaal controleerbare betalingsmogelijkheden als bijvoorbeeld *realtime* parkeren en detectiemiddelen is minder controle nodig en de handhaving eenvoudiger. Dit heeft een positief effect op de capaciteit.

Parkeercontrole

Handhaving is een taak van de overheid. De parkeercontrole wordt uitgevoerd door een daartoe wettelijk bevoegde gemeentelijke medewerkers. Parkeerhandhaving vindt plaats aan de hand van wet- en regelgeving. Dit betreft de *Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelasting 2011* voor het betaald parkeren; de *Algemene Plaatselijke Verordening 2011 (APV)* voor het parkeren van grote voertuigen en voor overige parkeerovertradingen; het *Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990)* voor de parkeerschijfzones.

De medewerkers hebben de taak naast de parkeercontrole ook andere controles uitvoeren in het kader van het integraal handhaven. Wat de parkeercontrole betreft onderscheiden wij vijf soorten controles, namelijk:

1. Schiphol parkeren
2. Betaald parkeren algemeen
3. Parkeercontrole in parkeerschijfzones
4. Parkeercontrole op grond van de APV
5. Parkeercontrole op grond van de Wegenverkeerswetgeving

Ad 1. Schiphol parkeren

Op de luchthaven Schiphol vindt de controle van het parkeren uitsluitend plaats op de voor het openbaar verkeer openstaande wegen. Deze controles betreffen zowel het betaald parkeren als het parkeren volgens de bepalingen van

de Wegenverkeerswetgeving. Deze controles worden uitgevoerd door Buitengewoon Opsporing Ambtenaren (BOA) van zowel de luchthaven Schiphol als de gemeente Haarlemmermeer. Er is wel verschil in de controles:

- Controle door de BOA van de Luchthaven Schiphol:
Op de wegen en pleinen voor de aankomst en vertrekhal wordt de controle uitgevoerd door de BOA in dienst van de luchthaven. Dit vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de Koninklijke Marechaussee. Deze controle betreft uitsluitend de controle op grond van de Wegenverkeerswetgeving.
- Controle door de BOA van de gemeente Haarlemmermeer:
Het overige gebied wordt gecontroleerd door de medewerkers van de gemeente. Deze controles betreffen zowel het betaald parkeren als het parkeren volgens de bepalingen van de Wegenverkeerswetgeving. Deze controles vinden plaats onder verantwoordelijkheid van de politie in de regio Kennemerland en de gemeente, die voor deze taken een externe partij (Cocensus) heeft ingeschakeld.

De wegen op Schiphol zijn gelegen op het eigen terrein van de luchthaven Schiphol. Belastingtechnisch (betaald parkeren) is het instellen van een parkeerbelasting en het controleren op de betaling op het eigen terrein van een derde alleen mogelijk met toestemming van die derde. Deze afspraken dienen contractueel te worden vastgelegd. Ten aanzien van Schiphol is dit geregeld. De controles worden volgens contractuele bepalingen uitgevoerd.

Ad 2. Betaald parkeren algemeen

In de *Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelasting 2011* zijn de verschillende betaald parkeerzones genoemd, met de per zone geldende tarieven per tijdseenheid. De controles in deze zones worden gestuurd uitgevoerd. Dit betekent dat in drukke gebieden of gebieden waar de betalingsgraad laag is meer wordt gecontroleerd terwijl in andere gebieden minder gecontroleerd wordt. Doelstelling is het bewerkstelligen van een betalingsgraad van minimaal 90%. Wij zullen de zones en tarieven in de *Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelasting 2011* in samenspraak met Cocensus herzien conform het nieuwe parkeerbeleid.

Parkeerinkomsten zones met betaald parkeren zijn afhankelijk van:

- De bezettingsgraad, die geheel afhankelijk is van invloeden van buitenaf. Van belang is de situering van de parkeergelegenheid, de aantrekkelijkheid hiervan, het aantal aanwezige en soorten winkels in de directe omgeving en in kantoorgebieden de bezetting van kantoren.
- De betalingsgraad is afhankelijk van de betalingsbereidheid van de parkeerder. De bereidheid tot betalen is te beïnvloeden door de tarieven, de betalingsmogelijkheden en de aantrekkelijkheid van de parkeergelegenheid op elkaar af te stemmen.
- De mogelijkheid van het verkrijgen van een naheffingsaanslag of bekeuring is eveneens van invloed op de betalingsbereidheid. Parkeercontroles zijn dan ook een middel voor beïnvloeding van de betalingsbereidheid en daardoor van de betalingsgraad.

veiligheid in gevaar wordt gebracht of kan worden gebracht en/of hinder wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt wordt direct proces-verbaal opgemaakt.

Ad 3. Parkeercontrole in parkeerschijfzones

Parkeerschijfzones liggen veelal op plaatsen waar parkeren aantrekkelijk is voorafgaand aan het reizen met Openbaar Vervoer. Daarnaast liggen parkeerschijfzones vaak aangesloten aan betaald parkeerzones waar veel vluchtgedrag uit betaald parkeergebieden naar die parkeerschijfzones voorkomt (zie het 'waterbedeffect zoals beschreven in 8.3.1). Door beide redenen ontstaan in die zones overlast. De parkeerschijfzones zullen gestuurd worden gecontroleerd waarbij de gebieden met veel overtredingen een hogere controle frequentie zullen krijgen. Over het geheel zal de controle frequentie lager zijn dan die van het betaald parkeren.

Ad 4. Parkeercontrole op grond van de APV

Controles op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening betreffen vooral het parkeren van aanhangwagens en dergelijke en grote voertuigen. De controles worden zowel thematisch als op klacht uitgevoerd.

Ad 5. Parkeercontrole op grond van de Wegenverkeerswetgeving.

Controles op grond van de Wegenverkeerswetgeving betreffen voornamelijk de overtredingen van de bepalingen genoemd in het *Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990* (RVV 1990). De controle op de naleving van de bepalingen van het RVV 1990 is opgenomen in de reguliere werkzaamheden van de toezichthouders. Bij overtredingen in de openbare buitenruimte waardoor de

8.6 Implementatieplan

De in de vorige paragrafen beschreven beleidslijn moet ook worden uitgevoerd. Daarom hoort bij het parkeerbeleid een implementatieplan. Deze beschrijft de uitwerking van het beleid naar de praktijk op straat. Uit het implementatieplan volgen concrete maatregelen, die in de uitvoeringsagenda van het Deltaplan Bereikbaarheid worden opgenomen.

8.6.1 Zonering rondom Hoofddorp Winkelstad

Analyse parkeerproblematiek

In verschillende woonwijken rondom Hoofddorp Winkelstad wordt parkeeroverlast ervaren. Dit wordt vooral veroorzaakt door langparkeerders, zoals werknemers uit het centrum. Ook kort parkeren komt voor.

In en rondom het centrum zijn vier parkeerregimes van toepassing, drie betaald parkeertarieven en een regime met parkeerschijfzones. De tijden waarop de parkeerschijfzones gelden zijn niet goed afgestemd op de winkeltijden, waardoor er momenten zijn waarop er extra overlast ervaren wordt. In veel gevallen is er bovendien sprake van een waterbedeffect.

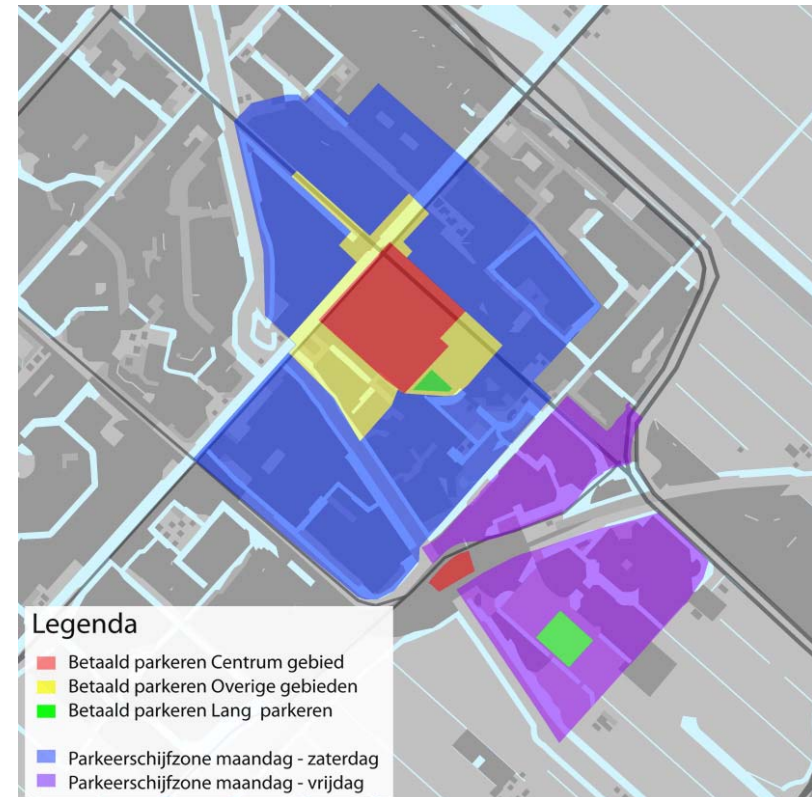
In overleggen met de ondernemers in Hoofddorp Winkelstad is gebleken dat er een behoefte is aan circa 5000 parkeerplaatsen. Dit aantal is berekend in het kader van het onderzoek *Parkeren Hoofddorp Centrum* (december 2006). Nieuwe parkeerplaatsen moeten grotendeels in gebouwde voorzieningen in of aan de rand van het centrum worden gerealiseerd, omdat er op maaiveld niet voldoende ruimte voor is.

Er is behoefte aan een gelegenheid voor lang parkeren ten behoeve van personeel van winkels en bedrijven in het centrum.

Zone-indeling

Om de problemen het hoofd te kunnen bieden, is het nodig dat op een aantal plekken rondom Hoofddorp Winkelstad de parkeerregulering wordt aangepast. Dit betekent dat op die plekken de huidige maatregelen voor betaald parkeren en parkeerduurbeperving zullen worden ingetrokken. Daarvoor in de plaats komt nieuwe regulering, op basis van het beleid dat in dit hoofdstuk is geformuleerd.

Alle reguleringsmaatregelen gelden in principe op maandag tot en met zaterdag van 9.00u tot en met 19.00u (tot 21.00u op koopavonden) en op koopzondagen van 12.00u tot 17.00u. Bij de uitwerking van het parkeerbeleid (inclusief tarieven) komen wij hier op terug. Rondom Hoofddorp Winkelstad geldt een maximaal geaccepteerde loopafstand van 300 meter. Door vervolgens te zoeken naar logische zonegrenzen (zoals natuurlijke barrières), komen wij op de volgende zone-indeling, zoals in de afbeelding weergegeven.



Opmerking: Voor de gebieden waar een parkeerschijfzone of betaald parkeren wordt geïntroduceerd, zullen wij metingen verrichten om de overlast te objectiveren en op basis daarvan formeel besluiten om de maatregel al of niet in te voeren.

Voor lang parkeren wijzen wij de tijdelijke parkeergarage naast het raadhuis aan. In deze garage gaat dan ook het langparkeertarief gelden. Voor de langere termijn wordt gezocht naar een geschikte locatie buiten het centrum. Deze parkeergelegenheid moet direct en goed te bereiken zijn vanaf de A4 en er moet een HOV-verbinding met Hoofddorp Winkelstad zijn. Een locatie direct bij de HOV-halte Beukenhorst lijkt hiervoor geschikt te zijn. Dit willen wij nader onderzoeken, rekening houdend met een toekomstige HOV-verbinding naar Hoofddorp Winkelstad (zie hoofdstuk 5). Daarbij willen wij onderzoeken of het mogelijk is om het parkeerticket een geldig plaatsbewijs in de bus naar en van het centrum te laten zijn, of met het vervoerbewijs korting op de parkeertarieven te geven. Bijkomend voordeel van deze locatie is dat het ook een oplossing biedt voor het wildparkeren rondom de betreffende HOV-halte, dat nu voor overlast en gevaarlijke situaties zorgt.

Voor het vaststellen van het primair aantal uit te geven parkeervergunningen, -onthefingen en maand- en jaar kaarten worden de zones in sectoren opgedeeld. In deze tabel staat het primair aantal uit te geven parkeerdocumenten per sector. Deze tabel wordt opgenomen in het *Handboek Parkeernormen Haarlemmermeer*. Als het aantal uitgegeven parkeerdocumenten wordt overschreden, dan worden aanvragen voor tweede of volgende parkeerdocumenten op een wachtlijst geplaatst.

In de overgangperiode (6 maanden) krijgen belanghebbenden eerst allemaal de kans om per adres een eerste vergunning, ontheffing of maand- of jaar kaart aan te vragen. Na een periode van 3 maanden, worden ook tweede of volgende aanvragen in behandeling genomen.

Parkeerduur parkeerschijfzones

Omdat de parkeerschijfzones rondom Hoofddorp Winkelstad worden ingesteld tegen overlast van langparkeerders, en niet vanwege kortparkeerders, mag men met gebruikmaking van een parkeerschijf maximaal twee uur parkeren op momenten dat de parkeerschijfzone in werking is.

8.6.2 Zonering rest Haarlemmermeer

Hoofddorp – Station

Analyse parkeerproblematiek

De parkeerdruk op straat rondom station Hoofddorp is vooral een gevolg van forenzen die parkeren in de gebieden rondom het station, om vervolgens met de trein naar het werk te gaan. Dit parkeergedrag hoort thuis op P+R-voorzieningen, maar niet in woonwijken of op bedrijventerreinen en kantoorparken. Bij station Hoofddorp is een P+R-voorziening aangelegd. Het betreft nu nog een tijdelijke situatie, maar er wordt gewerkt aan de plannen voor een definitieve locatie. De parkeervoorziening is met ca. 250 plaatsen groot genoeg om in de P+R-behoefte rondom het station te voorzien¹⁰. Daarom kunnen in de overige gebieden parkeerreguleringsmaatregelen genomen worden. In de (gebouwde) P+R-voorziening wordt straks betaald parkeren gehanteerd, net als nu ook al gebeurt op de tijdelijke maaiveldvoorziening.

Zone-indeling

Op het Mercuriusplein, voor het station, zijn taxistandplaatsen en gehandicaptenparkeerplaatsen gesitueerd. Tevens is er gelegenheid voor het halen en brengen van passagiers (Kiss + Ride). In een straal van maximaal circa 1200 meter rondom het station, worden parkeerschijfzones ingericht, die geldig zijn op maandag tot en met vrijdag tussen 7.00u en 19.00u. Deze zones overlappen een deel van de zones rondom Hoofddorp Winkelstad. Omdat de maatregelen rondom Hoofddorp Winkelstad zwaarder zijn (gelden ook op zaterdag en op koopavonden en koopzondagen), gelden die maatregelen in de overlapgebieden.

De parkeerschijfzones rondom station Hoofddorp, die ingesteld worden als maatregel tegen overlast door forenzen die niet gebruik maken van de voor hen bedoelde P+R-voorzieningen, beslaan volledig kantorenparken en bedrijventerreinen. In deze gebieden zijn ten behoeve van de bedrijven gebouwde voorzieningen aangelegd, of is voorzien in private parkeergelegenheid. De werknemers van deze bedrijven worden daardoor niet gedupeerd door reguleringsmaatregelen op de openbare weg.

¹⁰ Bron: Parkeerbalans Hoofddorp 4 maart 2009 (NS).

Voor de Kiss + Ride-plekken geldt dat er ultrakort kan worden geparkeerd, omdat zeker in het geval van het halen van passagiers er wel eens gewacht moet worden op de aankomst van de trein. Echter nooit langer dan 15-30 minuten. Daarom kan hetzelfde tarief in als in Hoofddorp Centrum worden ingevoerd. Vanwege de afgelegen ligging, is er geen ringzone met betaald parkeren rondom het Mercuriusplein nodig.

Op de gehandicaptenparkeerplaatsen mag maximaal 30 minuten gratis worden geparkeerd met gebruikmaking van een gehandicaptenparkeerkaart en parkeerschijf. Dit wordt op de bebording aangegeven.

In delen van Beukenhorst-Oost en –West zijn betaald parkeerzones ingesteld op openbare parkeerplaatsen. Deze blijven in stand tot aan de realisatie van het speciale langparkeerterrein bij de R-Nethalte Beukenhorst. Daarna worden deze opgeheven en komen er parkeerschijfzones voor in de plaats.

Parkeerduur parkeerschijfzones

De overlast wordt veroorzaakt door forenzen die niet gebruik maken van de voor hen bedoelde P+R-voorzieningen. De dagen en tijden waarop het gebruik van een parkeerschijf verplicht is, stellen wij in op maandag tot en met vrijdag, van 9.00u tot en met 19.00u. De maximale parkeerduur op tijden dat de parkeerschijfzone geldt, bepalen wij op twee uur.

Hoofddorp – Bibliotheek Floriande

Analyse parkeerproblematiek

Voor Bibliotheek Floriande aan de Baron de Coubertinlaan 4 in Hoofddorp ligt een tiental parkeerplaatsen, die bestemd zijn voor bezoekers van de bibliotheek en bewoners van de Baron de Coubertinlaan 1 t/m 15. De plekken worden echter gebruikt door personeel van het Haarlemmermeer Lyceum, dat zich aan de Baron de Coubertinlaan 2 bevindt, om langdurig te parkeren.

De bibliotheek heeft een wijkoverstijgende functie en krijgt veel bezoekers die per auto komen. Om het gebruik van de bibliotheek te stimuleren, vinden wij het van belang dat de bibliotheek goed bereikbaar is en parkeergelegenheid voor de deur

beschikbaar heeft voor bezoekers. Ook voor bewoners dienen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te zijn in de directe omgeving van hun woning. In de nabijheid van de school zijn voldoende parkeerplaatsen (verderop in de straat) waar langdurig door personeel van de school geparkeerd kan worden.

Daarom hebben wij in januari 2010 besloten hier een kleine parkeerschijfzone in te richten. Deze parkeerschijfzone blijft in stand. Omdat de parkeeroverlast veroorzaakt wordt door een hele specifieke groep parkeerders, zijn de tijden hierop aangepast. De tijden passen wij daarom niet aan conform paragraaf 8.3.2..

Zone-indeling

De parkeerschijfzone bestaat uit 10 parkeerplaatsen in de Baron de Coubertinlaan. Wij hebben geconstateerd dat de bebording en overige verkeerstekens op dit moment niet geheel juist zijn uitgevoerd. Dit gaan wij aanpassen.

Parkeerduur parkeerschijfzones

De maximale parkeerduur op tijden dat de parkeerschijfzone geldt, is bepaald op twee uur. Dit blijft ongewijzigd.

Nieuw-Vennep – Station

Analyse parkeerproblematiek

In 2007 heeft de gemeenteraad besloten een proef in te stellen op het P+R terrein bij station Nieuw-Vennep NS om meer mensen te bewegen over te stappen van auto op de trein. Het doel is het bevorderen van ketenmobiliteit voor woon-werkverkeer. De proef is op 1 januari 2008 aangevangen.

Het tot dan geldende parkeertarief is opgeschort om tijdelijk het parkeren de eerste 24 uur gratis te laten zijn. Langer dan 24 uur parkeren moet wel worden betaald, met een sterk progressief oplopend tarief. Dit om lang parkeren door bijvoorbeeld vakantiegangers te voorkomen. Deze proef was bedoeld voor een jaar, maar is inmiddels meermalen al dan niet stilzwijgend verlengd.

Het opschorten van het bestaande parkeertarief heeft enerzijds geleid tot derving van parkeerinkomsten, anderzijds tot een toename van het aantal auto's (deels ten

koste van fiets en openbaar vervoer). Voor forenzen is de proef succesvol vanwege de toename van de ketenmobiliteit. De proef is tweemaal onderzocht door het uitvoeren van enquêtes. De uitkomsten van de enquêtes zijn enigszins beïnvloed door het vergroten van het parkeerterrein, waardoor er ook meer automobilisten zijn gekomen ten opzichte van de oude situatie.

De dienstregeling op het station wijzigt in positieve zin doordat **vanaf december 2011** meer treinen het station aandoen. **Wij verwachten dat daardoor het aantal instappers op station Nieuw-Vennep en dus het gebruik van het parkeerterrein toeneemt.** Wij wachten **de omvang van** dit effect af en besluiten daarna of betaald parkeren al of niet opnieuw wordt ingevoerd.

In de omgeving van het station is momenteel één parkeerschijfzone ingericht in een deel van de Bosstraat, parallel aan de Oosterdreef. Deze zone is geldig op maandag tot en met vrijdag van 9.00u tot 18.00u met een maximaal toegestane parkeerduur van twee uur.

Zone-indeling

Bij het nemen van een besluit over al of niet herinvoeren van betaald parkeren geven wij aan wat dit betekent voor de parkeerschijfzones. De huidige parkeerschijfzone blijft bestaan.

Parkeerduur parkeerschijfzones

De overlast wordt veroorzaakt door forenzen die niet gebruik maken van de voor hen bedoelde P+R-voorzieningen. De dagen en tijden waarop het gebruik van een parkeerschijf verplicht is, stellen wij in op maandag tot en met vrijdag, van 9.00u tot en met 19.00u. De maximale parkeerduur op tijden dat de parkeerschijfzone geldt, bepalen wij op twee uur.

Zone-indeling

Op het parkeerterrein bij het station beëindigen wij de proef met de eerste 24 uur gratis parkeren. Tegelijkertijd passen wij ook het tarief aan, zodat dat past bij de belangrijkste functie van het parkeerterrein: het bevorderen van ketenmobiliteit in het woon-werkverkeer. Wij stellen daarom een tarief in dat vergelijkbaar is met het langparkeertarief in Hoofddorp.

Het is mogelijk dat vanwege het aanpassen van de parkeertarieven ook in andere buurten parkeeroverlast gaat ontstaan. In dat geval kunnen wij hier ook parkeerschijfzones aanwijzen (zie kaartje). Dit doen wij echter alleen als er daadwerkelijk overlast ontstaat. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar het parkeerterrein van het oude zwembad.

Parkeerduur parkeerschijfzones

De overlast wordt veroorzaakt door forenzen die niet gebruik maken van de voor hen bedoelde P+R-voorzieningen. De dagen en tijden waarop het gebruik van een parkeerschijf verplicht is, stellen wij in op maandag tot en met vrijdag, van 9.00u tot en met 19.00u. De maximale parkeerduur op tijden dat de parkeerschijfzone geldt, bepalen wij op twee uur.

Nieuw-Vennep – De Symfonie en Nieuwe Kom

Analyse parkeerproblematiek

Met de komst van de parkeergarage De Symphonie in het centrum van Nieuw-Vennep zijn afspraken gemaakt met betrekking tot betaald parkeren in de directe omgeving. Immers, om de garage te vullen, dient het parkeertarief in de garage lager te zijn dan daarbuiten. Daarom geldt er in een gebied rondom de garage betaald parkeren. Het tarief voor het eerste uur parkeren is circa € 0,90, bij langer parkeren loopt het tarief progressief op. Gemiddeld betaalt een klant ca. € 1,00 per uur. Met de uitbreiding van het centrum in het plan De Nieuwe Kom, komt er ook een uitbreiding van het parkeeraanbod met 278 parkeerplaatsen.

Zone-indeling

Als er in Nieuw-Vennep parkeeroverlast ontstaat vanwege uitbreiding van het betaald parkeren in het centrum, passen wij de grenzen van de parkeerschijfzone rond het centrum aan volgens de systematiek van dit parkeerbeleid. De maximaal geaccepteerde loopafstand tot het centrum is 200 meter, waarbij rekening wordt gehouden met natuurlijke begrenzingen. Als er geen overlast is, worden de grenzen ook niet aangepast.

Voor de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen bij De Nieuwe Kom gaat betaald parkeren gelden, om niet de parkeerders uit de parkeergarage weg te trekken. Ook dit kan aanleiding zijn om de grenzen van de parkeerschijfzones aan te passen.



De parkeertarieven in het centrum van Nieuw-Vennep moeten in verhouding staan tot de parkeertarieven bij het station. Dit om te voorkomen dat er langparkeerders in het centrum gaan komen.

Parkeerduur en tijden parkeerschijfzones

Het parkeren is gericht op publiek dat boodschappen doet. De dagen en tijden waarop het gebruik van een parkeerschijf verplicht is, stellen wij in op maandag tot en met zaterdag, van 9.00u tot en met 19.00u. De maximale parkeerduur op tijden dat de parkeerschijfzone geldt, bepalen wij op twee uur.

Opmerking: Voor de gebieden waar een parkeerschijfzone of betaald parkeren wordt geïntroduceerd, zullen wij metingen verrichten om de overlast te objectiveren en op basis daarvan formeel besluiten om de maatregel al of niet in te voeren.

Zwanenburg

Analyse parkeerproblematiek

In het centrum van Zwanenburg is in 2010 een parkeerschijfzone ingesteld. Het doel is enerzijds kort parkeren te bevorderen ten behoeve van winkelbezoek en anderzijds de bewoners (met een ontheffing) te faciliteren.

Zone-indeling

De maximaal geaccepteerde loopafstand in Zwanenburg is 200 meter. De maximaal geaccepteerde loopafstand tot het centrum is 200 meter, waarbij rekening wordt gehouden met natuurlijke begrenzings. Er is momenteel geen aanleiding om de bestaande zonegrenzen te wijzigen.

Parkeerduur parkeerschijfzones

Het parkeren is gericht op publiek dat boodschappen doet. De maximale parkeerduur op tijden dat de parkeerschijfzone geldt, is daarom bepaald op twee uur. Dit blijft ongewijzigd.

Badhoevedorp

Analyse parkeerproblematiek

Op de parkeerterreinen aan de Sloterweg ten behoeve van het winkelcentrum Lorentzplein is betaald parkeren ingesteld. Indertijd zijn afspraken gemaakt ten aanzien van het parkeren door de bewoners van de woningen boven de winkels. In de systematiek van dit parkeerbeleid zou deze situatie wellicht dienen te veranderen. Omdat in het kader van het Masterplan Badhoevedorp nagedacht wordt aan renovatie en herontwikkeling in het centrum van Badhoevedorp, willen wij de parkeersituatie in het centrum van Badhoevedorp te zijner tijd nader beschouwen. De huidige situatie levert verder ook geen klachten op. Bij het winkelcentrum aan de Pa Verkuyllaan is een blauwe zone ingesteld om kort parkeren ten behoeve van de winkels te bevorderen. Deze situatie blijft onveranderd.

Zone-indeling

De maximaal geaccepteerde loopafstand in Badhoevedorp is in de huidige situatie 200 meter. In de nieuwe situatie zal deze afstand opnieuw worden beschouwd. Tot die tijd blijft de parkeerregulering ongewijzigd.

Parkeerduur parkeerschijfzones

Het parkeren is gericht op publiek dat boodschappen doet. De maximale parkeerduur op tijden dat de parkeerschijfzone geldt, is daarom bepaald op twee uur. Dit blijft ongewijzigd.

Schiphol en Schiphol Rijk

Analyse parkeerproblematiek

Op Schiphol vindt 24 uur per dag, zeven dagen per week bedrijvigheid plaats. Veel bedrijvigheid is van een zodanige aard, dat die nergens anders in onze gemeente voorkomt. De belangrijkste groepen parkeerders op Schiphol zijn:

- Personeel (kantoorpersoneel; vrachtpersoneel; vliegend personeel; onderhoudspersoneel; luchtverkeersleiding);
- Reizigers (zakelijk en recreatief; kort; midden; lang);
- Halen en brengen (luchtvaartreizigers; treinreizigers);
- Vrachtwagens;
- Overige bezoekers.

De verwachting is dat door de groei van de luchtvaart en de bouw van een extra terminal vooral het langparkeren voor reizigers zal toenemen en daarbij het huidige aanbod zal overstijgen. De verplaatsing van het volledige vrachtareaal naar Schiphol Zuidoost zal een verschuiving van het parkeren teweeg brengen naar dit gebied. Schiphol investeert zelf in de ontwikkelingen die deze groei mogelijk maken. De uiteindelijk gekozen oplossingen mogen echter niet knellen met het gemeentelijk verkeersbeleid. Onder andere het parkeren moet onderling goed afgestemd worden. Bijvoorbeeld voor het parkeren op afstand en het instellen van parkeerroutering.

Het faciliteren van parkeren voor vrachtwagens moet verder worden uitgebreid, om overlast te voorkomen of op te lossen. Hierbij kan aangesloten worden op de ontwikkeling van een vrachtroutringssysteem (zie: paragraaf 4.4).

Zone-indeling

Om het parkeren in goede banen te leiden wil Schiphol op sommige plaatsen parkeerschijfzones uitbreiden, of de tijden waarop deze gelden uitbreiden. In overleg met Schiphol willen wij vaststellen in welke gebieden de openbare parkeergelegenheid gereguleerd moet worden. Afhankelijk van de doelgroep kan er betaald parkeren worden ingesteld of een parkeerschijfzone. Op plaatsen waar op de rijbaan geparkeerde vrachtauto's voor overlast zorgen kunnen, in die gevallen dat een parkeerschijfzone niet de juiste maatregel is, parkeerverbodzones worden ingesteld.

Alle reguleringsmaatregelen op Schiphol en Schiphol-Rijk gaan 24 uur per dag, 7 dagen per week gelden. Over handhaving moeten afspraken gemaakt worden met de luchthaven en de Koninklijke Marechaussee.

Parkeerschijfzones worden ingesteld op plekken waar personeelsleden en reizigers voor parkeeroverlast zorgen. Voor deze groepen zijn namelijk speciale parkeergelegenheden aangewezen. Deze groepen parkeren ook relatief lang, waardoor parkeerschijfzones effectief zijn.

Voor personeelsleden zijn speciale personeelsparkeerplaatsen. Met Schiphol Sternet kan het personeel vervolgens bij de werkplek komen.

Voor luchtvaartreizigers die kort wegblijven en voor het halen en brengen van luchtvaartreizigers zijn er speciale parkeergarages. Daarnaast wordt er nieuwe parkeergelegenheid ontwikkeld voor kort parkeren bij Schiphol Plaza, vooral ten behoeve van halen en brengen. Voor middenlang en lang parkerende reizigers is er een speciaal parkeerterrein. Voor het halen en brengen van treinreizigers is er een Kiss & Ride.

Voor vrachtwagens is er een aantal speciaal aangewezen vrachtwagenparkeerplaatsen, maar de capaciteit moet worden uitgebreid. Nieuwe locaties moeten worden afgestemd op de vrachtroutes.

Parkeerduur parkeerschijfzones

Voor alle belangrijke doelgroepen zijn er speciale parkeergelegenheden. De parkeerplaatsen langs de openbare weg kunnen daardoor vooral worden gebruikt om de categorie 'overige bezoekers' te faciliteren. De parkeermotieven kunnen voor deze groep uiteenlopen.

Op parkeergelegenheden langs de openbare weg gaat daarom een maximale parkeerduur gelden van 3 uur. Dit is lang genoeg voor de meeste bezoekers van bedrijven. Op parkeerplaatsen op de eigen grond van bedrijven, die niet zijn afgesloten met bijvoorbeeld slagbomen, wordt geen parkeerregulering ingesteld. Deze parkeerplaatsen moeten daarom, voor zover ze dat nog niet zijn, worden voorzien van het bord "Parkeerplaats" (het bekende vierkante, blauwe verkeersbord met witte "P").

8.6.3 Particuliere lang parkeerterreinen rondom Schiphol

Er is een grote toename van het aantal particuliere parkeerterreinen ten behoeve van Schiphol elders in de gemeente. Deze ontwikkeling is in de meeste gevallen ongewenst:

- door het in totaal grote aantal parkeerplaatsen, wordt de positie van het reguliere lang parkeren op Schiphol zelf ondermijnd;
- in het bestemmingsplan Schiphol zijn parkeernormen vastgesteld. Door de toename van het totaal aantal parkeerplaatsen, wordt de parkeernorm per saldo ruimer gemaakt. Dit heeft invloed op het vervoer van en naar Schiphol: meer mensen zullen geneigd zijn met de auto te komen, ten koste van het openbaar vervoer;
- de parkeerlocaties liggen her en der in de gemeente. Hierdoor ontstaan onnodig extra verkeersstromen, soms op kleine polderwegen.

De parkeerlocaties druisen in tegen het parkeerbeleid, zowel van Schiphol, als van de gemeente. Particuliere parkeergelegenheden zullen daarom worden ontruimd als zij strijdig zijn met het ter plaatse vigerende bestemmingsplan en daarbij niet passen binnen het gemeentelijk parkeerbeleid of het parkeerbeleid van Schiphol.

Bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen wordt rekening gehouden met het mogelijk of onmogelijk maken van particuliere parkeerterreinen.

8.6.4 Bestaande woonwijken

In de bestaande woonwijken is ten tijde van de bouw ruimte gereserveerd voor parkeren. In oude buurten en kernen was er nog geen sprake van parkeernormering waaraan die ruimte moest voldoen. Later kwamen er parkeernormen.

In vrijwel alle gevallen zal blijken dat de voor parkeren bedoelde ruimte krappert dan wanneer dat met de huidige normen zou worden bepaald. In de huidige tijd is dus vaak sprake van een parkeertekort. Voor een deel wordt dat ondervangen door de praktijk: in oude straatjes ligt het autobezit lager dan in de nieuwe wijken met meer parkeergelegenheid. Dit strookt mooi met de invloed van de factor "centrumligging" op parkeernormen: vaak liggen de oude buurten dicht bij het

centrum en de vervoersvoorzieningen en kan bij herontwikkeling de parkeernorm wat lager zijn dan in de wijken verder van het centrum.

Toch komt het vaak voor dat in de bestaande woonwijken parkeeroverlast geconstateerd wordt. Deze overlast kan worden veroorzaakt door de eigen bewoners (de doelgroep in een woonwijk) of door mensen die om welke reden dan ook parkeren, maar niet wonen in de wijk.

Overlast door de eigen bewoners betekent dat er een feitelijk tekort aan parkeerplaatsen is. Dit tekort kan worden bestreden door waar dat nog mogelijk is, het parkeerareaal uit te breiden. Vaak gaat dit uiteindelijk ten koste van andere voorzieningen als groen of een speelreintje. Onderzocht dient dan ook te worden of er onder de bewoners voldoende draagvlak is voor een dergelijke maatregel.

Overlast door anderen kan bestreden worden door parkeerregulering: vaak door het instellen van een blauwe zone. Soms door het instellen van betaald parkeren, of een combinatie. Hierdoor komt de aanwezige parkeerruimte beter beschikbaar voor de doelgroep: de bewoners.

8.6.5 Nieuwe woonwijken

In nieuwe woonwijken wordt ruimte voor parkeren geregeld via de dan geldende parkeernormen. Hierdoor wordt voldoende ruimte gerealiseerd om conform het huidige autobezit auto's te parkeren.

Rekening wordt gehouden met eventueel dubbelgebruik, wanneer er behalve wonen ook andere functies naast elkaar bestaan, en ook met de verhouding parkeren op eigen terrein met dat in de openbare ruimte.

In de praktijk blijkt dat na verloop van tijd het autobezit verder is gestegen en er inmiddels een hogere parkeernorm zou worden toegepast wanneer dezelfde wijk op dat moment gebouwd zou worden. Een woonwijk gaat tenslotte tientallen jaren mee. Om parkeerproblemen in de toekomst te voorkomen of te verminderen, reserveren wij in nieuwe woonwijken een deel van de groenvoorziening voor latere uitbreiding van het parkeeraanbod. Het betreft 0,3 parkeerplaats per woning, bovenop de norm die volgt uit het stappenplan in het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer.

Deze reservering wordt in de wijken uitgevoerd als extra groen, of waar nodig een extra andere voorziening. Niet ondenkbaar is een speelvoorziening “uit te ruilen” tegen parkeerruimte, wanneer de meeste kinderen in de wijk te groot zijn geworden (en bijvoorbeeld zelf ook een auto hebben). Mocht de demografische samenstelling in de wijk na verloop van tijd weer wijzigen en er sprake is van een parkeerverschot, kan er weer parkeerruimte worden teruggezet tot groen of speeltuin.

8.6.6 Stedenbouwkundige vernieuwing

Stedenbouwkundige vernieuwing laat zich vertalen als nieuwbouw in een bestaande bebouwde omgeving. Het parkeerbeleid is dan ook overeenkomstig dat in de nieuwe woonwijken (zie paragraaf 8.6.4). Ook bij stedenbouwkundige vernieuwing van woonwijken reserveren wij een deel van de groenvoorziening voor latere uitbreiding van het parkeeraanbod. Het betreft 0,3 parkeerplaats per woning, bovenop de norm die volgt uit het stappenplan in het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer..

8.6.7 Vrachtwagenparkeerplaatsen

Op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening is het niet toegestaan om grote, uitzichtbelemmerende voertuigen te parkeren op plekken die daar niet voor zijn aangewezen (zie paragraaf 8.3.5). Omdat er vaak wel behoefte is aan parkeergelegenheid voor dit soort voertuigen, willen wij dit op bepaalde locaties toestaan. Dit wordt geregeld in de nota *Parkeren grote voertuigen*. Deze nota willen wij actualiseren.

De maatregel is bedoeld om overlast bij woningen te voorkomen. De overlast vindt juist daar plaats, doordat de chauffeur na zijn werk met het voertuig naar huis rijdt en de volgende dag er weer de weg mee op gaat. Wij vinden het primair niet de bedoeling dat grote bedrijfsvoertuigen de parkeergelegenheid in woonwijken bezet houden. Behalve als het voertuigen zijn die niet in de parkeervakken passen, is dit echter niet verboden.

Omdat het in woonwijken vooral om overlast 's avonds gaat, als de parkeerdruk hier het grootst is, of als mensen in hun nachtrust worden gestoord door bijvoorbeeld lawaaierige koelssystemen of opstartmotoren, moet de aan te wijzen

parkeergelegenheid 's avonds en 's nachts beschikbaar zijn. Dit maakt openbare parkeerterreinen geschikt bij voorzieningen die overdag hun bezoekers trekken en 's avonds of 's nachts gesloten zijn. De parkeerplaatsen die wij voor dit doel aanwijzen, moeten goed bereikbaar zijn vanuit de woonwijken. Als de afstand naar de woonwijk relatief groot is, heeft het onze voorkeur als de locaties ook goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn, maar dit is geen vereiste.

Op bedrijventerreinen wordt vaak geparkeerd op de rijbaan. Overdag geeft dit problemen met de doorstroming. 's Nachts is de doorstroming niet altijd het probleem, maar kan het verschijnsel wel problemen geven voor nood- en hulpdiensten. Op bedrijventerreinen worden daarom parkeerverbodzones ingesteld. Als er openbare parkeerterreinen zijn, kunnen die 's nachts worden aangewezen voor het parkeren van vrachtwagens.

Wij gaan onderzoeken of uitbreiding van het aantal vrachtwagenparkeerplaatsen noodzakelijk is. Als het nodig blijkt te zijn, wijzen wij nieuwe locaties aan. Ook zullen wij bewegwijzering aanbrengen naar alle locaties die bedoeld zijn voor vrachtwagenparkeren. De verwachting is dat vrachtwagens die gelieerd zijn aan Schiphol, aan bedrijven elders in Haarlemmermeer en aan bedrijven in Amsterdam (havens en stad) van deze plaatsen gebruik gaan maken.

In de ontwikkeling van ACT wordt rekening gehouden met een grote parkeergelegenheid voor vrachtwagens langs de A4, waar mogelijk ook de Ongestoord Logistieke Verbinding op kan worden aangesloten (zie paragraaf 4.4). Met de juiste bereikbaarheidsvoorzieningen (parkeergelegenheid voor gewone auto's en aansluiting op het openbaar vervoer) kan deze locatie ook gebruikt worden door chauffeurs waarvoor in de Haarlemmermeerse woonwijken geen parkeergelegenheid voorhanden is (zie: paragraaf 8.3.5).



9 Context

Het Deltaplan Bereikbaarheid staat niet op zichzelf. Binnen en buiten de gemeente is relevant beleid opgesteld dat van invloed is op de beleidskeuzes die we maken. Daarnaast is veel onderzoek op het gebied van verkeer en vervoer uitgevoerd. Dit alles vormt de context voor de eerdere hoofdstukken in dit plan. Het beschrijven van deze context is van belang om te komen tot een consistent beeld voor het beleid voor verkeer en vervoer in de regio. Dit maakt het eenvoudiger om ons samen met de regio te profileren op mobiliteitsgebied.

9.1 Rijk

Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2011

De actualisatie van het rijksbeleid voor mobiliteit is opgenomen in de *Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2011*. Voor het Rijk zijn de main-, brain- en greenports, en de stedelijke regio's waarin ze liggen, van groot belang. Het gaat om de regio's: - Amsterdam c.a. (incl. mainport Schiphol, Zuidas, de greenports Aalsmeer en Bollenstreek en de relatie met Almere en Utrecht). Het Rijk zal investeringen in ruimtelijk-economische ontwikkeling en mobiliteitsinvesteringen met prioriteit in deze regio's doen. De *MIRT-Gebiedsagenda's* en de hoofdlijnen van de *Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse* (NMCA, het afwegingskader voor infrastructuurinvesteringen), ondersteunen deze geografische en economische focus. Vanwege de beperkte middelen is de centrale opgave van het mobiliteitsdeel van de structuurvisie daarom een prioritering van investeringen.

MIRT onderzoek Metropoolregio Amsterdam Zuidwest

Rijk en regio hebben in het kader van het *Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport* (MIRT, het rijks investeringsprogramma voor ruimtelijke en infrastructuurprojecten) in 2010 samen een onderzoek naar deze regio uitgevoerd, het *MIRT Onderzoek MRA Zuidwest*. Het onderzoek heeft uitgewezen dat de vele plannen, projecten en ontwikkelingen in Haarlemmermeer en omstreken onderling sterk met elkaar samenhangen. Het onderzoek heeft ook de behoefte aan een integrale ontwikkeling en een sterke regievoering in deze regio onderstreept.

Rijksstructuurvisie Schipholregio; SMASH

Het MIRT onderzoek is een van de aanleidingen van het in 2011 door het Rijk gestarte proces om een Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer – SMASH) op te stellen. Hierin komen de economische ontwikkeling van Schiphol en de andere ruimtelijke opgaven in deze regio aan de orde. Deze structuurvisie wordt dan een deel uitwerking van de overkoepelende *Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte* en het is daarmee bij uitstek de plek om beleidsmatige uitgangspunten op het gebied van luchtvaart, ruimte, economie een mobiliteit te integreren en te koppelen aan concrete investeringen.

Beter Benutten

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is met de regio en het bedrijfsleven aan de slag met de uitwerking van een maatregelpakket Beter Benutten. De gedachte achter Beter Benutten is dat met het wegvallen van de landelijke invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit wordt ingezet op diverse benuttingmaatregelen die de doorstroom (op hoofdwegen) blijvend verbeteren en dat juist in tijden van teruglopende budgetten een reeks van kosteneffectieve, praktisch bewezen maatregelen goed bijdraagt aan de bereikbaarheidsdoelstellingen. De hoofddoelen van het pakket zijn filebestrijding door het bieden van meer keuzes aan reiziger en vervoerder, stimuleren reizen 'buiten de spits' en optimaliseren beschikbare netwerken door kleine infrastructurale aanpassingen en afspraken tussen wegbeheerders.

Als gemeente hebben wij twee projecten ingediend voor Beter Benutten. Projecten die ook in het Deltaplan Bereikbaarheid voorkomen:

- De Taurusavenue - de verbinding tussen de nieuwe aansluiting van N201 met de A4 en de Van Heuven Goedhartlaan;
- A4 – Spoorlaan - het vergroten van de capaciteit van de Bennebroekerweg.

9.2 Regio en provincie

Provincie Noord-Holland

Het *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan* van de Provincie Noord-Holland (2003, actualisatie 2007) heeft als speerpunten: anders betalen voor mobiliteit, ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement, impuls fiets, hoogwaardig openbaar vervoer, verkeersmanagement, goederenvervoer en ruimtelijke ontwikkelingen. Uitgangspunt hierbij is gebiedsbenadering, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen wil de provincie duidelijk gemaakt zien hoe de bereikbaarheid wordt vormgegeven. De bereikbaarheid van het gebied moet gegarandeerd zijn voor dat tot ontwikkeling kan worden overgegaan.

In de *Structuurvisie Noord-Holland 2040 (vastgesteld in 2010)*, geeft de Provincie aan dat bereikbaarheid is cruciaal voor de verdere economische ontwikkeling van de provincie en de toegankelijkheid van voorzieningen voor bewoners en bezoekers. De Provincie Noord-Holland stelt hierin de ambitie vast om de bestaande verkeers- en vervoersnetwerken zo goed mogelijk te benutten en enkele ontbrekende schakels in de netwerken toe te voegen.

In het *coalitieakkoord 2011-2015* van de Provincie Noord-Holland, beschrijven Gedeputeerde Staten o.m. de volgende ambities op het gebied van mobiliteit:

- streven naar goede bereikbaarheid en robuuste verbindingen;
- goede bereikbaarheid als een van de pijlers van onze economie;
- uitgangspunt dat de vrijheid van keuze voor de burger om gebruik te maken van het vervoermiddel dat het beste past;
- hanteren van het motto 'eerst infrastructuur, dan architectuur'.

Provincie Zuid-Holland

In het *Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan 2002-2020* (deel A 2004, deel B 2005) kiest de Provincie Zuid-Holland voor 'beheerst groeien'. De mainportfuncties Schiphol (en Rotterdam) zijn van essentieel belang en dienen te kunnen beschikken over hoogwaardige transportfaciliteiten. Goederenvervoer neemt ook een belangrijke plaats in door de aanwezigheid en nabijheid van veel logistieke en

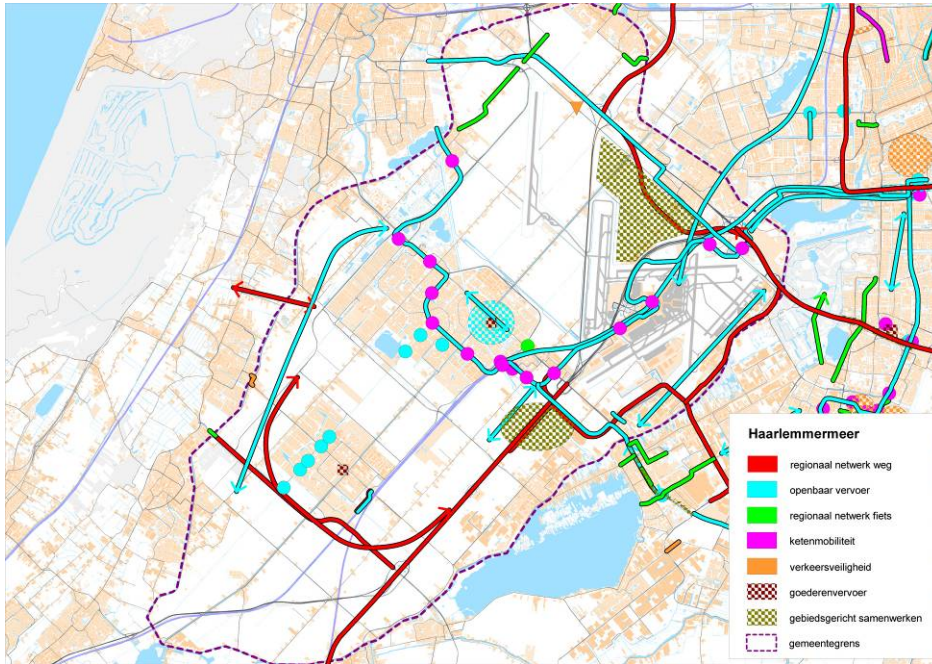
economische clusters (waaronder de Bollenstreek en Schiphol). Een belangrijk probleem op de corridor Schiphol-Leiden-Den Haag is de A4 tussen Schiphol en Den Haag die ondanks de verbreding onder druk staat. Deze corridor is door de grote afhankelijkheid van de A4 kwetsbaar voor verstoringen. Voor de weginfrastructuur zijn de verbinding van de N205 naar de A44 (op grondgebied van Haarlemmermeer en Noord-Holland) en de dwarsverbinding tussen de N205 en de N206 genoemd als specifieke verbeteringen. Voor de laatste verbinding is samen met de provincie Noord-Holland en de belanghebbende gemeenten een regionale verkenning uitgevoerd.

Met de Rijn Gouwe Lijn, het openen van de 'Stedenbaan'-stations (de 32 NS-stations in de Zuidvleugel) en het mogelijk aantakken van de Duin- en Bollenstreek aan de Zuidtangente richting Nieuw-Vennep, Hoofddorp en Schiphol, wordt aan de gestelde kwaliteitseisen voor hoogwaardig openbaar vervoer (snel, frequent, betrouwbaar) voldaan. De buslijn Alphen – Schiphol is specifiek genoemd als gewenste verbetering.

Stadsregio Amsterdam (SRA)

Het *Regionaal Verkeer en Vervoersplan (RVVP, 2004)* is vastgesteld door de Regioraad en opgesteld in samenwerking met de zestien gemeenten van de stadsregio Amsterdam. De gezamenlijke ambitie is een gezonde en gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat voor inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. Het RVVP gaat uit van een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen waarbij de sterke kanten van het bestaande aanbod van openbaar vervoer en wegcapaciteit benut worden. Goed samenspel tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer is noodzakelijk. Het jaarlijks herziene *Uitvoeringsprogramma* (UPV) vormt de uitvoeringsagenda van het RVVP.

De Stadsregio werkt aan een *Investeringsstrategie weg 2020* met daarin het gezamenlijke maatregelenpakket voor het (boven)regionale wegennet.



De Stadsregio Amsterdam heeft het RVVP uitgewerkt in de *OV-Visie 2010-2030* (2008). Om de Metropoolregio Amsterdam duurzaam te laten functioneren is een robuust en flexibel verkeer- en vervoerssysteem nodig. Het regionaal openbaar vervoer speelt hierbij een hoofdrol. Dit geeft mensen de flexibiliteit en keuze om activiteiten te ontplooiën en vergroot de aantrekkingskracht van de Metropoolregio als vestigingsplaats voor bewoners, bedrijven en voorzieningen. De bedoeling is om de belangrijkste herkomsten en bestemmingen in de stadsregio hoogfrequent met elkaar te verbinden, met hooguit één overstap op een hoogwaardig knooppunt.

Metropoolregio Amsterdam Duurzaam Bereikbaar

Binnen het samenwerkingsverband van de Metropoolregio Amsterdam is het onderwerp bereikbaarheid verder uitgewerkt in de nota *Metropoolregio Amsterdam Duurzaam Bereikbaar* (2008). De kern: uitbouw, integratie en het robuust maken van de netwerken voor weg, OV, goederen en fiets. Voor de doorstroming van het totale netwerk is het van belang om het regionale en het doorgaande verkeer over lange afstand, te scheiden, waardoor de doorstroming van beide verbetert. Een

samenhangend hoogwaardig openbaar vervoerssysteem (HOV) met goede en snelle verbindingen is cruciaal. Het gaat hierbij om een hoogwaardig bus-, tram- en metronet, en hoogfrequent spoorvervoer.

Holland-Rijnland

Holland Rijnland - het samenwerkingsverband van vijftien gemeenten rondom Leiden - beschrijft in de *Regionale Structuurvisie Holland Rijnland 2020* (2009) op het gebied van mobiliteit het doel het vergroten van de bereikbaarheid en verbeteren van de doorstroming binnen de regio. Holland Rijnland concludeert dat er onvoldoende goede verbindingen zijn, vooral in oost-westrichting. De volgende doelen zijn benoemd;

- realisatie van grote infrastructuurprojecten als de RijnlandRoute en de Noordelijke Ontsluiting Greenport (waaronder N205-N206);
- HOV-netwerk realiseren met aansluiting op aanliggende regio's (met o.a. verbindingen Bollenstreek-Schiphol) ;
- station Sassenheim een belangrijk knooppunt voor de regio;
- completering van het fietsnetwerk met veilige routes naar voorzieningen.

De regionale structuurvisie wordt geactualiseerd. Een van de nieuwe ambities betreft de N207. Voor de ontsluiting van onder meer de Greenport Boskoop, diverse ruimtelijke ontwikkelingen en t.b.v. het HOV Alphen Schiphol zet Holland Rijnland tevens in op de versterking van de N207 (2x2 rijstroken , met vrijliggende busbaan).

In de *OV Visie Holland-Rijnland* (2008) wordt het belang beschreven van goede verbindingen tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer. De belangrijkste drager hiervoor is het landelijke spoornet, met onder meer het station Sassenheim als knooppunt (en onderdeel van het hoogfrequente sprinternetwerk Stedenbaan). Een niveau lager bevinden zich HOV lijnen en diverse hoogfrequente lijnen. In Haarlemmermeer zijn dit de verbindingen Sassenheim-Nieuw-Vennep-Schiphol en Hillegom-Nieuw-Vennep-Schiphol.

Holland Rijnland ziet deze laatste verbinding als doortrekking van lijn 310 (Zuidtak Zuidtangente). Bij voldoende nieuwbouw in en rond Lisserbroek, Nieuw-Vennep, Lisse, Hillegom en Sassenheim ziet Holland Rijnland kansen voor een verdere versterking van deze verbindingen.

9.3 Omliggende gemeenten

Gemeente Amsterdam

In de *Structuurvisie Amsterdam 2040* (2011) is de centrale ambitie: "Amsterdam ontwikkelt zich verder als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool".

Om de centrale doelstelling te verwezenlijken is op het gebied van mobiliteitsbeleid de verdere ontwikkeling en integratie van een samenhangend ov-netwerk op metropolitane schaal onontbeerlijk. In de periode tot 2020 ligt de nadruk op het optimaal benutten van bestaande ov-lijnen en -knooppunten als drager voor gewenste en noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Specifiek wordt in de structuurvisie aangegeven dat een eventuele tweede railverbinding naar Schiphol samenhangt met een mogelijke tweede luchthaventerminal en met ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden langs de snelweg A4 ter hoogte van Riekerpolder/Nieuwe Meer.

Parkeer+Reisvoorzieningen (P+R) zullen gecreëerd moeten worden op aanvullende locaties aan multimodale knooppunten rond de ringweg A10 en langs de belangrijkste invalswegen en voor frequente bezoekers en forenzen op een grotere afstand van het stadscentrum of bij herkomstgebieden.

Om de metropoolregio ook aantrekkelijk te laten blijven voor auto- en wegvervoergeoriënteerde bedrijven en inwoners die zich hier willen vestigen, zullen investeringen in het autonetwerk noodzakelijk blijven. De A4 tussen Leiden en Schiphol heeft hierbij als verbinding met de zuidelijke Randstad een hoge prioriteit.

De *OV Visie Amsterdam 2008-2020* (2008) kiest voor het opwaarderen en verbeteren van het gehele OV. Een van de speerpunten is de realisatie van een metroverbinding tussen Amsterdam en Schiphol. De gemeente Amsterdam verwacht dat het spoorproject OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) tot verbeteringen op dit spoortraject zal leiden. In de ogen van Amsterdam is een goede verbinding tussen Schiphol en de Amsterdamse binnenstad ook van groot belang. Drie varianten zijn mogelijk in de ogen van de gemeente:

1. Doortrekking van de Noord/Zuidlijn langs de A4 naar Schiphol
2. Doortrekking van de Noord/Zuidlijn via Amstelveen naar Schiphol
3. Aanleg van een nieuwe metrolijn via Osdorp en Slotervaart.

Een andere ambitie is het opwaarderen van de huidige busverbinding tussen Amsterdam West en Schiphol tot Zuidtangent niveau.

Zuid-Kennemerland

Haarlem, Heemstede, Bloemendaal, Zandvoort en Haarlemmerliede-Spaarnwoude hebben samen de *Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland* (2010) opgesteld.

Hierin beschrijven deze gemeenten hoe ze door samenwerking de bereikbaarheid van hun regio willen verbeteren. Voor het autoverkeer gaat het om:

- een ring om de regio: N206 – N205 – A9 – A22/A208;
- een ring om Haarlem: N208 (Westelijke Randweg Haarlem) – oostelijke ring Haarlem – Mariatunnel (tussen Buitenrustbrug/"Mariastichting" en zuidelijke eind N208) ;
- doorstroming op de hierop aansluitende oost-westverbindingen A9, N201 en N200/A200.

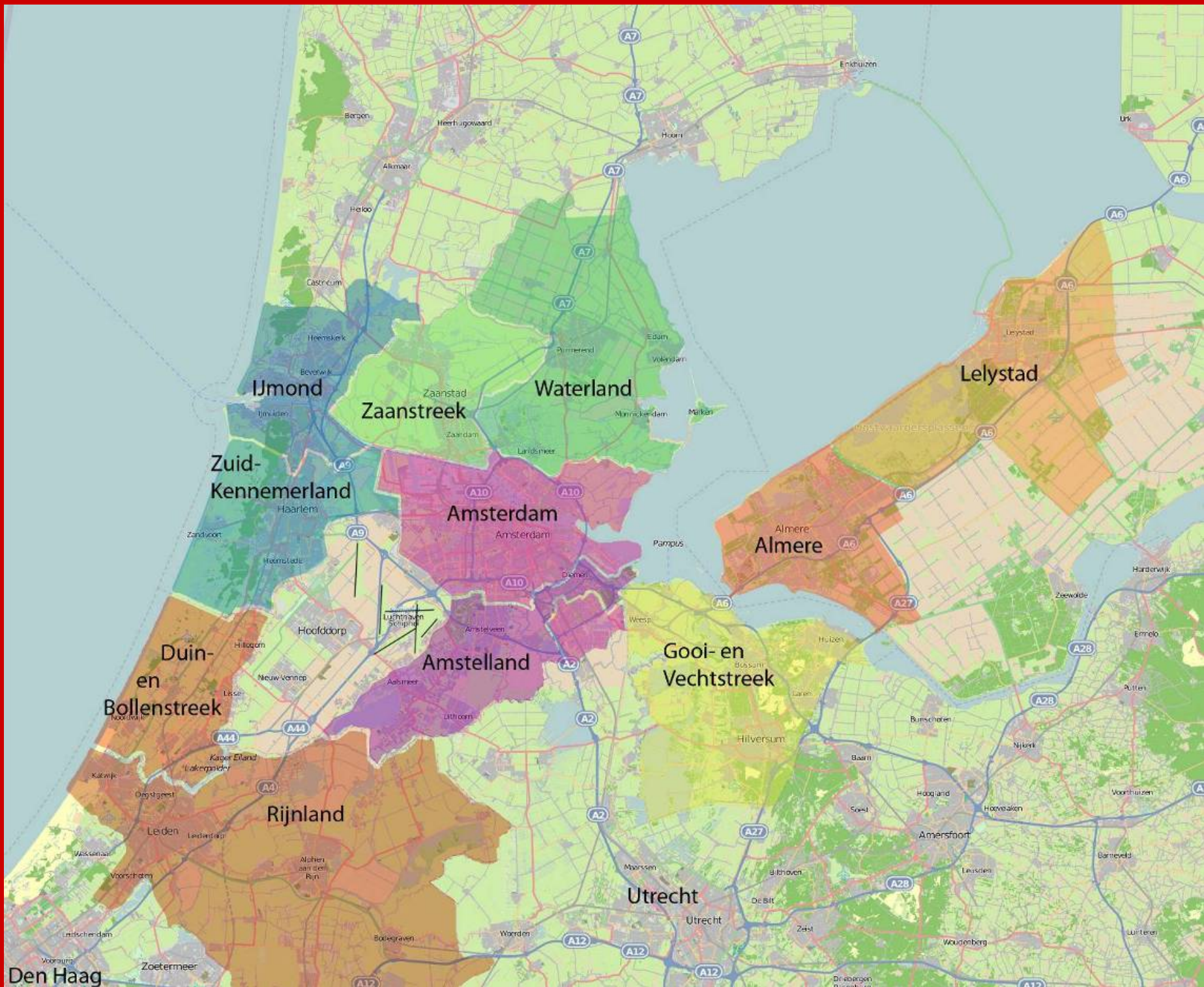
Voor het openbaar vervoer wil men een verbetering op de belangrijke relaties tussen Zuid-Kennemerland en Amsterdam-Zuidas en Schiphol;

- HOV langs A9;
- HOV via Heemsteedse Dreef en N201;
- HOV naar Westflank;
- 'vertramming' Zuidtangent (op langere termijn).

Verder wordt ingezet op dynamisch verkeersmanagement, intensiveren fietsbeleid (o.a. snelfietsroutes), en overslagmogelijkheid voor goederen.

Amstelland

In de *Ontwerp Structuurvisie Amstelveen 2025+* (2011) worden ook een aantal uitspraken gedaan die betrekking hebben op mobiliteit in Haarlemmermeer. Wat betreft het openbaar vervoer wordt ingezet op het benutten van hoogwaardige openbaar vervoer Schiphol Oost voor toekomstvast verbindingen tussen Amstelveen en Schiphol. Als lange termijn optie wordt een aftakking van de metroverbinding op de Amstelveenlijn naar Schiphol Oost en verder genoemd. Daarnaast wordt in een eventuele gebiedsontwikkeling A9 wordt een mogelijke toekomstige verrailing van de Zuidtangent in Amstelveen niet onmogelijk gemaakt. Het *Aalsmeers Verkeer- en Vervoerplan* (AVVP, 2010), is voor Haarlemmermeer met name interessant waar het gaat om de uitgangspunten ten aanzien van de omlegging van de N201 en het opwaarderen ervan tot regionale stroomweg (als 3e ring om Amsterdam) en het benutten van het oude tracé van de N201 als route voor het hoogwaardig openbaar vervoer. Aalsmeer onderstreept daarnaast onder meer ook het belang van regionale fietsroute langs de (huidige) N201 naar Hoofddorp.



9.4 Gemeente Haarlemmermeer

Als gemeente hebben we ambities op diverse beleidsterreinen, variërend van sociaal beleid tot economisch beleid en van onderwijsbeleid tot externe veiligheid. In deze alinea brengen we in beeld met welke ambities er vanuit de verschillende beleidsvelden bestaan die invloed hebben op het mobiliteitsbeleid en waar we in dit Deltaplan Bereikbaarheid rekening mee houden.

Structuurvisie Haarlemmermeer

In het *Voorontwerp Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (maart 2011)* worden ten behoeve van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem de volgende doelen benoemd: een goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, het verbeteren van de verkeersstructuur, een goede ontsluiting van de kernen, de verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Om de netwerken en knooppunten goed te laten functioneren is een heldere hiërarchie in knooppunten nodig. De transferpunten kunnen passende voorzieningen krijgen, gericht op de wensen van de overstapper. Knooppunten met een passend ruimtelijk en sociaal programma maken het voor inwoners van Haarlemmermeer mogelijk om het aantal kriskrasbewegingen op een dag te beperken.

Het rijk werkt aan een robuust hoofdwegennet en Haarlemmermeer heeft de intentie om de samenhang tussen dit netwerk en het onderliggende wegennet te versterken. In geval van calamiteiten en opstoppingen moet het onderliggende wegennet een deel van de functie van het hoofdwegennet over kunnen nemen. Haarlemmermeer wil dat deze calamiteitenroutes de dynamische gebieden in de gemeente verbinden met de hoofdwegenstructuur. Voorkomen moet worden dat deze alternatieve routes door nu nog verkeersluwe gebieden leiden. Uitgangspunt is een heldere hiërarchische structuur in het wegennet. Ontvlechting van nationaal, regionaal en lokaal verkeer staat hierbij centraal. De nieuwe wegen worden onderdeel van een snel wegennet met een hoogwaardig bereikbaarheidsprofiel. De oude polderwegen krijgen primair een functie voor langzaam en bestemmingsverkeer. Daar waar deze twee netwerken samenkomen, ontstaan knooppunten die van belang kunnen zijn voor de ketenmobiliteit: het combineren van verschillende vervoerswijzen, zoals de auto, de fiets en het

openbaar vervoer. Het openbaar vervoernetwerk bestaat uit verschillende samenhangende lagen. Naast het nationale en internationale vervoer met intercity's en hogesnelheidslijnen zijn er regionale lagen van treinen, hoogwaardig en onderliggend openbaar vervoer en onderliggend openbaar vervoer.

Duurzaamheid

In het programmaplan *Ruimte voor duurzaamheid (2011)* is voor mobiliteit de ambitie opgenomen om een reductie van 12 kiloton CO₂ te realiseren in 2014. Wat betreft duurzame mobiliteit sluit het programmaplan aan bij de trend dat de mobiliteit binnen de gemeente multimodaler is geworden en verschillende vervoerswijzen in combinatie met elkaar worden gebruikt. Diverse bedrijven in Haarlemmermeer zijn daarbij al actief als het gaat om duurzame mobiliteit en wij willen als gemeente het vliegwiel verder laten draaien en met name randvoorwaarden stellen en condities scheppen om duurzame mobiliteit nu en in de toekomst mogelijk te maken. De concrete aanpak hiervoor wordt als uitwerking op het programmaplan opgesteld.

Integraal Detailhandel Beleid

De nota *Integraal Detailhandel Beleid (2009)* zet in op het concentreren van het aanbod van dagelijkse goederen op centrale punten binnen woonwijken en op loop/fietsafstand van woningen. Het aanbod van niet-dagelijkse goederen wordt zoveel mogelijk in de dorps- en stadscentra geconcentreerd. Het functioneren van de buurt- en wijkwinkelcentra wordt versterkt door het bevorderen van bundeling met andere diensten en voorzieningen (zoals scholen, kinderopvang, zorgcentra, medische centra of sport). De bestaande centra in Haarlemmermeer zullen zich moeten blijven onderscheiden door een kwalitatief en gedifferentieerd aanbod als ook goede bereikbaarheid (voor alle vervoersmodi), parkeer- en andere voorzieningen (zoals horeca en leisure) en een aantrekkelijk verblijfsklimaat.

Sociaal beleid

Het *WMO beleidsplan (2008)* stelt dat een goede ontsluiting met het openbaar vervoer van de wijk of kern in het belang van elke inwoner. Zeker voor mensen die minder mobiel zijn door hun leeftijd of beperking. De toegankelijkheid en

bereikbaarheid van voorzieningen is belangrijk, waarbij vooral onder senioren behoefte is aan centraal gelegen en eenvoudig te bereiken voorzieningen. De *Wet gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken* (Wgbh/cz) geldt ook voor het openbaar vervoer. Mensen met een handicap of chronische ziekte moeten min of meer op eenzelfde manier van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken als mensen zonder lichamelijke beperking. Er is een wettelijke plicht om haltes toegankelijk te laten zijn.

Vanuit de onderwijswetgeving en de *Wet maatschappelijke ondersteuning* heeft de gemeente een wettelijke zorgplicht voor het leerlingen- en Wmo-vervoer.

Externe veiligheid

Externe Veiligheid gaat over het beheersen van risico's die mensen lopen door opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen in hun omgeving. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg is de *Wet vervoer gevaarlijke stoffen* (Wvgs) van belang. In deze wet wordt onder andere geregeld dat het transport van gevaarlijke stoffen de bebouwde kom moet mijden behalve als de stoffen juist daar geladen of gelost moeten worden of er geen alternatieve route is. Ook staat in deze wet dat de gemeente een routing voor gevaarlijke stoffen mag instellen. Indien een routing is ingesteld mag hiervan niet worden afgeweken behalve als ontheffing is verleend. De routing moet aansluiten op provinciale- en rijkswegen. Het rijk ontwikkelt op dit moment het 'Basisnet vervoer van gevaarlijke stoffen', bestaande uit de onderdelen water, weg en spoor. De provincie Noord-Holland heeft besloten dat vervoer van gevaarlijke stoffen op alle provinciale wegen plaats mag vinden.

Wij zijn voornemens om routing in te stellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het instellen van deze routing wordt eerst, conform de *circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen* (cRnvg), berekend of er aandachtspunten met betrekking tot het groepsrisico te verwachten zijn langs de wegen die in de routing opgenomen worden. De cRnvg zal naar verwachting in 2012 vervangen worden door het *Besluit transportroutes externe veiligheid* (Btev). In de cRnvg en het Btev zijn/worden veiligheidszones gemeten vanaf het midden van rijkswegen opgenomen en is/wordt geregeld hoe omgegaan moet worden met het groepsrisico.

Luchtkwaliteit

Om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren is het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) opgezet. In dit programma werken de Rijksoverheid en decentrale overheden samen om te zorgen dat Nederland overal tijdig aan de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide (NO₂) zal voldoen. Om te waarborgen dat de luchtkwaliteitsnormen aan de hand van het NSL vanaf juli 2011 (voor fijn stof) en januari 2015 (voor NO₂) worden gehaald, wordt het programma NSL gemonitord. Ondanks dat er in Haarlemmermeer 126 overschrijdingslocaties, zijn deze geen knelpunten, omdat de locaties niet toegankelijk voor personen. De resultaten van de eerste monitoringsronde en tevens de overschrijdingspunten zijn te vinden op <http://viewer2010.nsl-monitoring.nl>

Behalve de jaarlijkse monitoring van de luchtkwaliteit ten behoeve van het NSL, zijn gemeentes verantwoordelijk voor het beschermen van gevoelige groepen en gevoelige bestemmingen (zoals scholen en ziekenhuizen).

Geluid

In de *Wet geluidhinder* worden geluidzones gehanteerd om de kans op geluidsoverlast zoveel mogelijk te voorkomen. De geluidzone kan worden gedefinieerd als een aandachtsgebied voor geluid rond of langs een geluidbron. Binnen de geluidzone moet gestreefd worden naar een akoestisch optimale situatie. Om aan de geluidsnormen van de *Wet geluidhinder* te kunnen voldoen dient een minimale afstand tot de bron (weg) in acht te worden genomen. De gemeente kan door geluidbeleid de marge tussen de voorkeursgrenswaarde en een 'maximale hogere waarde' zelf indelen. Bij de toekenning van een Hogere waarde kunnen aanvullende eisen worden gesteld. Het gemeentelijk geluidbeleid voor de gemeente Haarlemmermeer is in voorbereiding.

Ook in Europees verband zijn eisen opgesteld om de akoestische kwaliteit in de woonomgeving zoveel mogelijk te beschermen of te verbeteren. Dit heeft geresulteerd in de *Europese richtlijn omgevingslawaai*. Voor de gemeente Haarlemmermeer wordt in dit kader het Actieplan opgesteld. Hierin worden voor bestaande situaties een maximaal toelaatbaar geluidsniveau vastgesteld (plاندrempel). Bij overschrijdingen worden in het Actieplan de te nemen maatregelen beschreven. Wat de landelijke wetgeving voor rijkswegen (en rijksspoorwegen) betreft ligt er nu een wetsvoorstel ter behandeling.



10 Financiën

De gemeente Haarlemmermeer heeft een hoog ambitieniveau voor het bereikbaar houden van de gemeente en daarmee de regio. Wij zien het als van groot economisch belang om de Randstad goed bereikbaar te houden. De opgave is dus niet alleen onze opgave maar ook die van het Rijk, regio en provincies. Om deze ambitie te tonen in tijden van bezuinigingen toont durf, maar we hebben ook realiteitszin. Wij beseffen dat het waarmaken van deze ambitie hangt mede af van de investeringen. Niet voor alle maatregelen is 'nieuw geld' nodig:

- een groot gedeelte van de investeringen zal tot stand moeten komen door cofinanciering met andere overheden en/of het bedrijfsleven;
- een gedeelte van de investeringen wordt mede bekostigd uit de opbrengsten van de nieuwe woon- en werklocaties (bovenwijkse voorzieningen) en de bijbehorende huidige en toekomstige grondexploitaties;
- een gedeelte van het beleid wordt gerealiseerd door een gewijzigde aanpak. Beschikbare middelen worden dan anders ingezet.

Het Deltaplan Bereikbaarheid maakt duidelijk wat er moet gebeuren. Dit maakt het mogelijk om maximaal in te spelen op subsidiestromen. De gemeente zal zelf ook forse investeringen moeten doen. In deel 2 van het Deltaplan Bereikbaarheid, het Uitvoeringsprogramma, geven wij inzicht in de benodigde middelen en bijbehorende dekkingsmogelijkheden. Het uitvoeringsprogramma schets de kaders en randvoorwaarden. Vervolgens worden per thema de projecten en maatregelen genoemd. Tenslotte wordt ingegaan op de financiële aspecten.

De financiële gevolgen van het vaststellen van het Deltaplan Bereikbaarheid worden verwerkt in de Voorjaarsrapportage 2012 en de actualisatie van het Investeringsplan. In het Uitvoeringsprogramma gaan wij in op de mogelijkheden die wij hebben om de ambitie te realiseren. Naast de inzet van eigen middelen kijken wij ook naar:

- 'werk met werk' maken;
- programma's van andere overheden;
- geplande uitbreidingen van woon- en werklocaties;
- subsidieprogramma's.

Werk met werk maken

Door aan te sluiten bij reeds lopende projecten kan geld zo efficiënt mogelijk worden ingezet. Denk hierbij aan het laten meeliften van verkeer- en vervoermaatregelen bij vernieuwing van de openbare buitenruimte, ophoging van de ringdijk of infrastructuurprojecten die reeds lopen bij andere overheden.

Programma's van andere overheden

De projecten op het gebied van verkeer en vervoer van provincie en stadsregio zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma RVVP van de Stadsregio Amsterdam en het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur van de Provincie Noord-Holland. Wij sluiten hierbij aan en werken samen met deze partijen om de gezamenlijke ambities te realiseren. Het programma van het Rijk is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT).

Geplande uitbreidingen van woon-en werklocaties

Zoals gesteld wordt een gedeelte van de investeringen mede bekostigd uit de opbrengsten van de nieuwe woon- en werklocaties (bovenwijkse voorzieningen) en de bijbehorende huidige en toekomstige grondexploitaties. Wij verwijzen hiervoor naar de paragraaf ontwikkelstrategie uit de Structuurvisie Haarlemmermeer en de reservering Ruimtelijke Investerings Haarlemmermeer (RIH).

Subsidieprogramma's

Stadsregio Amsterdam verdeelt subsidies voor de aanleg van grote en kleine infrastructuurprojecten. Met de subsidie worden projecten gefinancierd voor verbeteringen in het wegverkeer of die het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer bevorderen. Voor de subsidiëring van infrastructuurprojecten ontvangt de Stadsregio Amsterdam een uitkering van het rijk: de Brede Doeluitkering (BDU). Hierin zijn naast de middelen voor infrastructuur onder meer ook de subsidies voor de exploitatie van het openbaar vervoer opgenomen. Om voor financiering in aanmerking te komen, moeten de projecten aansluiten bij het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP). De infrastructuurprojecten van de Stadsregio Amsterdam hebben betrekking op regionale infrastructuur en lokale projecten met een regionaal belang. In het Uitvoeringsprogramma geven wij aan of een maatregel voor subsidie van de Stadsregio in aanmerking komt.

Bijlagen

- Parkeernormering
- Participatiedocument

Uitvoeringsprogramma 2012 Deltaplan Bereikbaarheid

Vrijheid van bewegen



Inhoud

1. Inleiding	4
2. Kader en randvoorwaarden	5
3. Projecten en maatregelen per thema	6
• netwerk weg	
• Ringdijk	
• netwerk openbaar vervoer	
• netwerk fiets	
• duurzaam veilige inrichting woonwijken en schoolzones	
• verkeersveiligheid	
• parkeren	
• beheer en duurzaam veilige inrichting polderwegen	
4. Financiën	30
Bijlage: Overzicht projecten en maatregelen midden en lage prioriteit	33

1 Inleiding

Met het *Uitvoeringsprogramma 2012 Deltaplan Bereikbaarheid* geeft de gemeente Haarlemmermeer inzicht in de projecten, maatregelen en acties die worden uitgevoerd om de beleidsdoelstellingen van het Deltaplan Bereikbaarheid te halen. Wij geven met het Uitvoeringsprogramma een actueel inzicht in welke projecten die in Haarlemmermeer op het gebied van verkeer en vervoer spelen. Niet alleen op het schaalniveau van stadsregio en provincie, maar ook op lokaal niveau. Het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd.

In hoofdstuk 2 beschrijven wij het kader waarbinnen het Uitvoeringsprogramma is opgesteld.

In hoofdstuk 3 staan de projecten en maatregelen per thema benoemd. De thema's die wij onderscheiden zijn; netwerk weg; Ringdijk, netwerk openbaar vervoer; netwerk fiets; duurzaam veilige inrichting woongebieden en schoolzones; verkeersveiligheid; parkeren; beheer en duurzaam veilige inrichting polderwegen. De totale projectkosten, verwachte bijdragen van derden, planning en fasering is hier opgenomen. Dit overzicht van projecten en maatregelen en de prioritering daarvan is mede tot stand gekomen door inbreng vanuit de participatie.

In hoofdstuk 4 wordt de financiële doorvertaling gemaakt. Per thema geven wij aan op welke wijze de middelen besteed zullen worden en wat de bijbehorende dekking is. Wij gaan in op de beschikbare budgetten en financieringsinstrumenten; de aannames die gemaakt zijn bij het inschatten van de benodigde middelen en geven inzicht in totaal benodigde middelen door middel van een tabel met jaarschijven.

In de bijlage het totaal overzicht van maatregelen met een lage en midden prioriteit.

2 Kader en randvoorwaarden

Deltaplan Bereikbaarheid

In het *Deltaplan Bereikbaarheid. Vrijheid van bewegen.* staat de ambitie en het beleid van de gemeente Haarlemmermeer op het gebied van verkeer en vervoer verwoord.

Het Deltaplan Bereikbaarheid heeft meerdere functies;

- het is een kaderstellend beleidsdocument voor verkeer en vervoer dat tevens als toetsingskader dient voor ontwikkelingen en projecten die in Haarlemmermeer plaatsvinden;
- het biedt een kader voor overleg met overheden en andere relevante partijen;
- het geeft duidelijkheid aan bewoners en belanghebbenden over het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid;
- het omvat een concreet uitvoeringsprogramma met te realiseren (of reserveren) toekomstige infrastructuur, uit te voeren onderzoeken en te nemen maatregelen.

Met het voorliggende Uitvoeringsprogramma willen wij het beleid omzetten in concrete maatregelen en projecten.

Om de voortgang van de uitvoering van het verkeer- en vervoerbeleid te bewaken zullen wij het Uitvoeringsprogramma jaarlijks actualiseren en over de voortgang rapporteren.

Wij zijn hier niet alleen voor verantwoordelijk, met name partijen als de Stadregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland spelen een belangrijke rol bij de uitvoering van infrastructuurprojecten. Voor de beleidskaders van rijk en regio verwijzen wij naar hoofdstuk 9 van deel één van het Deltaplan Bereikbaarheid. Voor uitvoeringsaspecten verwijzen wij naar het Uitvoeringsprogramma van de Stadsregio Amsterdam en naar het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur. Ons Uitvoeringsprogramma hebben wij in samenhang met deze programma's opgesteld.

Aansluiting regio

De projecten en maatregelen sluiten aan bij de vastgestelde beleidskaders van gemeente, provincie en stadsregio. Projecten en initiatieven waarvoor we subsidie willen aanvragen zullen volgens de Stadsregio "een bijdrage moeten leveren aan het robuust functioneren van de netwerken (auto, openbaar vervoer en fiets), de betrouwbaarheid en snelheid van deze netwerken vergroten, de bereikbaarheid en verkeersveiligheid bevorderen en ten goede komen aan gebieden met hoge verkeersdruk."

Fasering

Bij het faseren van projecten en maatregelen sluiten wij aan op de door de Stadsregio gebruikte fasering voor infrastructuurprojecten. De fases die we hanteren zijn:

Initiatief (verkenning)

De verwachting is dat een project een probleem kan oplossen. Het oplossen van het probleem heeft prioriteit in het beleid. Een nadere studie is nodig voor inzicht in oplossing, nut en noodzaak. Bij afsluiting van deze fase is het probleem inzichtelijk gemaakt en zijn mogelijke oplossingen verkend.

Uitwerking (planstudie/planuitwerking)

Het is duidelijk dat de in het project voorgestelde oplossing bijdraagt aan het behalen van de doelstelling van het beleid. Uitwerking van het project of de maatregel - waaronder in financiële zin - kan plaatsvinden.

Realisatie (uitvoering)

Als de in het project voorgestelde oplossing in de uitwerkingsfase op alle punten in beeld is gebracht, bestuurlijk draagvlak heeft en financieel is geregeld kan de uitvoering starten.

3 Projecten en maatregelen

Welke projecten, maatregelen en acties willen we uitvoeren om de beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer uit het Deltaplan Bereikbaarheid te halen? Vanuit een compleet overzicht van (potentiële) projecten is bekeken welke projecten prioriteit hebben. Dit bezien vanuit verkeerskundig, politiek-bestuurlijk en maatschappelijk belang. Onderscheid is gemaakt in de thema's netwerk weg, netwerk fiets, openbaar vervoer, parkeren, verkeersveiligheid, duurzaam veilige inrichting woongebieden, beheer en duurzaam veilige inrichting polderwegen en ringdijk.

Toelichting per thema

In navolgende toelichting per thema richten wij ons op die projecten die nog niet (geheel) financieel gedekt zijn en een hoge prioriteit hebben. Voor een overzicht van alle overige projecten verwijzen wij naar de projectentabellen voor de verschillende thema's. Voor een overzicht van **alle** projecten en maatregelen, ook die met een midden en lage prioriteit verwijzen wij naar de bijlage.

Voor het thema **netwerk weg** richten wij ons tot en met 2015 onder meer op de doorgetrokken Nieuwe Bennebroekerweg en oplossingen voor de ontsluiting van Floriande en Getsewoud.

Voor het thema **netwerk fiets** is de inzet gericht op het kwalitatief verbeteren van hoofdfietsroutes en bewegwijzering, het toevoegen van ontbrekende schakels en oplossen van urgente knelpunten. Bij het thema verkeersveiligheid komen veel projecten terug die ook samenhangen met het fietsnetwerk.

Het thema **openbaar vervoer** bevat onderwerpen als HOV A9 en HOV Westtangent. Onder leiding van de stadsregio wordt meegewerkt aan studies voor het uitbreiden van het HOV-netwerk. Daarnaast wordt geïnvesteerd in het tijdelijk opwaarderen van de spitsbus HOV Bennebroekerweg en het - vooruitlopend op realisatie HOV door Hoofddorp-Centrum - opwaarderen van lijn 140.

Voor het thema **Duurzaam Veilig** geldt dat wij de gehele Haarlemmermeer in 2027 van een duurzaam veilige inrichting willen voorzien. Bij regulier onderhoudswerk is veelal niet voorzien in nieuwe inrichtingsmaatregelen om bijvoorbeeld snelheid te

beperken. Op basis van klachten uit woonwijken is een kaart met prioriteiten opgenomen. Om de gebieden met een hoogste prioriteit duurzaam veilig in te richten is een jaarlijks extra bedrag nodig. Dit bedrag betreft een ruwe raming en kan wellicht naar beneden bijgesteld worden door 'werk met werk' te maken. Ook voor de inrichting van schoolzones is een bedrag geraamd.

Bij het thema **beheer en duurzaam veilige inrichting polderwegen** gaat het om verschillende polderwegen die nog niet duurzaam veilig zijn ingericht. Vanuit kostenoverwegingen koppelen wij een duurzame veilige inrichting aan het groot onderhoud van de weg. Binnen het lopende programma vernieuwing openbare ruimte (afgekort VOR) gaan het komende jaar verschillende polderwegen in uitvoering en zijn opgenomen in de tabel met de aanduiding 'VOR 1'.

Het VOR programma 1^e fase loopt nog door tot en met 2012. Vanaf 2013 moet er een nieuw programma voor het vervolg liggen. Dit VOR 2 programma (vernieuwing openbare ruimte 2^e fase) koppelen wij aan een duurzame veilige (DV) inrichting. Het nieuwe VOR 2 & DV programma gaan wij in de loop van 2012 vaststellen. In de tabel "Beheer en duurzaam veilige inrichting polderwegen" zijn de polderwegen opgenomen waar een duurzame veilige inrichting nog ontbreekt en die wij in het nieuwe VOR 2 & DV programma willen gaan opnemen en realiseren. [De genoemde start- en uitvoeringsdata van de VOR 2-projecten zijn nu indicatief, bij het vaststellen van het VOR 2 & DV programma komt ook een financieringsvoorstel en wordt de definitieve planning vastgesteld.](#)

Het knelpunt 'bestrating Dennenlaan' is opgevoerd als extra t.o.v. de begroting.

Bij het thema **Ringdijk** richt het beleid zich op verdere herinrichting zoals eerder ingezet (fiets(suggestie) stroken, 30 km markering, 2^e trance korte termijn-maatregelen). Waar kan wordt meegelift met het project ophoging ringdijk. Voor nu is een grove inschatting voor de totaal benodigde middelen gegeven. Een werkgroep ringdijk zal voor zaken met hoge prioriteit financieel en verkeerskundig / beheertechisch specificeren.

Het thema **verkeersveiligheid** richt zich op de aanpak van specifieke verkeersonveilige situaties waaronder blackspots. Diverse blackspots vallen onder

verantwoordelijkheid van andere wegbeheerders. Prioriteit wordt gegeven aan die locaties die onder meer vanuit de blackspotlijst en vanuit participatie naar voren zijn gekomen.

Het thema **parkeren** is financieel nog het minst uitgewerkt. Een aparte werkgroep, die ook het implementatieplan zal opstellen, zal in beeld brengen wat de te verwachten kosten en opbrengsten zijn voor het uitvoeren van het parkeerbeleid. Hierbij ligt een relatie met het uitwerken en vaststellen van de parkeertarieven, wat na vaststelling van de beleidsrichting voor parkeren kan plaatsvinden.

Netwerk weg

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Algemeen Haarlemmermeer	Monitoring beleidsdoelen	Het monitoren van (ontwikkelingen in) verkeer(stromen) en mobiliteitskeuzes om te volgen of beleidsdoelstellingen gehaald worden.	pm	-	continu	continu	In uitvoering
Algemeen Haarlemmermeer	Bereikbaarheid Haarlemmermeer Midden, korte termijn aanpassing kruising Rijnlanderweg-Bennebroekerweg.	Op korte termijn (voor openstelling nieuwe aansluiting A4) tijdelijke aanpassing wegen en kruispunt nodig. Aandacht voor hoofdroute landbouwverkeer en aanwonenden.	€ 700.000	€ -	2012	2012	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Bereikbaarheid Haarlemmermeer Midden, regionale verbinding A4-N205-N206, realisatie wegdeel Spoorlaan A4 (nieuwe Bennebroekerweg Oost).	Nieuwe Bennebroekerweg tussen A4 en Spoorlaan (bezuiden huidige Bennebroekerweg) als regionale ontsluitingsstructuur en zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. Vooruitlopend hierop quickscan uitvoeren.	17.500.000 (Weg is 13 milj., aanpassing bestaande viaduct is 4,5 milj.)	pm	2013	2015	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Bereikbaarheid Haarlemmermeer Midden, regionale verbinding A4-N205-N206, realisatie wegdeel N205 - Spoorlaan.	Verdubbeling van de Bennebroekerweg tussen Spoorlaan en N205.	€ 30.000.000	pm		2020	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Bereikbaarheid Haarlemmermeer Midden, regionale verbinding A4-N205-N206, realisatie wegdeel N205-N206.	Doortrekking van de Bennebroekerweg vanaf de N205 naar de N206.	€ 125.000.000	pm		2020	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Vrachtroutering en bebordingsplan	Overlast door vrachtverkeer beperken door routering, bebording en voorkeursroutering in digitale routeplanningssystemen.	€ 100.000	pm	2012	2013	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Doorstroming en bereikbaarheid N201+.	Aanleg Taurusavenue.	€ 8.600.000	€ 2.700.000	2012	2013	Uitwerking
Algemeen Haarlemmermeer	Doorstroming en bereikbaarheid N201+.	Verbreding Fokkerweg tot 2x2 rijstroken.	Zie project N201+		2009		Realisatie

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Algemeen Haarlemmermeer	Doorstroming en bereikbaarheid N201+.	Omlegging Schiphol-Rijk via de Oostelijke link	Zie project N201+		2009		Realisatie
Algemeen Haarlemmermeer	Doorstroming en bereikbaarheid N201+.	Nieuwe aansluitingen A4, zuidelijke en noordelijke aansluiting.	Zie project N201+		2010	2012	Realisatie
Algemeen Haarlemmermeer	Doorstroming en bereikbaarheid N207, verbreding N207.	Verbreding N207 naar 2x2 tussen A4 en N205. Verbetering doorstroming regionale wegen ter voorkoming van sluipverkeer lokale wegen.		100% PNH SRA	2012	2015	Realisatie
Badhoevedorp	Omlegging A9, onderliggend wegennet, Schipholweg (N232), inclusief kruispunt Schipholweg / Hoofdweg	Probleem met doorstroming. Op korte termijn niet oplosbaar door beperkte ruimte kruispunt. Op termijn omgelegde Schipholweg.	€ 18.500.000	pm	na 2025	pm	Uitwerking
Badhoevedorp	Omlegging A9 (congestie)		€ 300.000.000	PPS	2017	2020	Uitwerking
Badhoevedorp	Omlegging A9, onderliggend wegennet	Afwaardering huidige Schipholweg (N232)	€ 750.000	pm	na 2016	pm	Initiatief
Badhoevedorp	Omlegging A9, onderliggend wegennet	Aanleg 'haak' Schipholweg-Hoofdweg	€ 925.000	pm	na 2016	pm	Initiatief
Badhoevedorp	Omlegging A9, onderliggend wegennet	Omlegging bij Sloterweg	€ 1.600.000	pm	na 2025	pm	Initiatief
Badhoevedorp	Omlegging A9, onderliggend wegennet	Aanleg Amsterdamse laan	€ 725.000	pm	na 2016	pm	Initiatief
Badhoevedorp	Omlegging A9, onderliggend wegennet	Verbreding S106 naar 2x2 rijstroken.	€ 275.000	pm	na 2016	pm	Initiatief
Beinsdorp	Beperking overlast vrachtverkeer ringdijk Beinsdorp.	Ruimtelijk beperkend beleid overlastgevende bedrijven ringdijk. Zie tevens vrachtroutes en bewegwijzering.	€ 10.000	€ -	2011	2012	Initiatief

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Beinsdorp	Capaciteit brug richting Hillegom te Beinsdorp.	Verbetering doorstroming regionale wegen ter voorkoming van sluipverkeer lokale wegen. Grotere capaciteit regionale wegstructuur (zie N205-N206 en verbreding N207). Zie tevens vrachtrouwing en bewegwijzering.	zie elders	zie elders	zie elders	zie elders	Initiatief
Cruquius	Bereikbaarheid Cruquius, doorstroming Spieringweg-Kruisweg/N201 (blackspot).	Opstelstroken aanleggen zuidelijk deel Spieringweg. Definitieve oplossing N201 studie Brandweer-Wipperplein	€ 505.000	pm	2012	2012	Uitwerking
Cruquius	Bereikbaarheid Cruquius, doorstroming Spieringweg-Kruisweg/N201 ontsluiting SEIN	Aanpassing kruispunt ten behoeve van ontsluiting woningbouw SEIN.	Grex Sein	pm	pm	pm	Uitwerking
Cruquius	Bereikbaarheid Cruquius, onderzoek alternatieve ontsluiting bedrijven Cruquius.	In herstructureringsonderzoek bedrijventerrein Cruquius mogelijkheden ringstructuur bezien (ontlasting dijk door ontsluiting bedrijvigheid achter- onderzijde dijk).	Zie onderzoek.	pm	2012	2012	Initiatief
Hoofddorp	Bereikbaarheid Floriande-Overbos, onderzoek aansluiting Waddenweg op N201	Onderzoek aansluiten Waddenweg op N201 ('Ziekenhuisvariant'). Relatie resultaten gezamenlijk studie N201 provincie-gemeente.	pm max. 10.0000 (studiekosten 30.000)	pm	2014 (2011 studie)	2016 (2012 studie)	Initiatief
Hoofddorp	Bereikbaarheid Floriande-Overbos, evaluatie doorgaand verkeer / sluipverkeer IJweg.	Onderzoek of sluipverkeer IJweg verder afneemt af als aansluiting NBBweg op A4 is gerealiseerd en BB weg is afgewaardeerd tot 30km/uur.	€ 10.000	€ 10.000	2013	2013	Initiatief
Hoofddorp	Bereikbaarheid Floriande-Overbos, kruising Altenburg-Leenderbos-IJweg (congestie).	Verbetering veiligheid en doorstroming door aanleg rotonde.	€ 530.000	€ -	2012	2013	Uitwerking
Hoofddorp	Bereikbaarheid Floriande-Overbos, kruising N201 Leenderbos (blackspot).	Verlengen opstelstrook op N201 bij kruising Leenderbos. Meenemen in provinciale studie N201. Indien nodig blijkt aanleg combineren met groot onderhoud weg door provincie.	€ 200.000	100%	2014	2015	Initiatief
Hoofddorp	Bereikbaarheid Floriande-Overbos, proef busluis.	Proef openstelling busluis buiten spits. Vervolgmaatregelen n.a.v. evaluatie proef.	< € 50.000	€ -	2011	2012	Uitwerking

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Hoofddorp	Bereikbaarheid Floriande-Overbos, verkeersdrukte en veiligheid Leenderbos in relatie tot leefbaarheid.	Aanpassen inrichting Leenderbos, rijbaan smaller.	€ 1.300.000	€ -	2012	2012	Uitwerking
Hoofddorp	Bereikbaarheid Hoofddorp Zuid, herinrichting Bennebroekerweg.	Herinrichten Bennebroekerweg tot 30 km / uur weg. Aandacht voor route landbouwverkeer / OV. Zie tevens tijdelijke OV route en fietsoversteek.	€ 1.600.000	€ -	pm	2018	Uitwerking
Hoofddorp	Bereikbaarheid Hoofddorp Zuid, nieuwe rotonde Toolenburg-Zuid.	Aanleg rotonde Toolenburg Zuid. (Let op: kosten aansluiting Bennebroekerweg nog te ramen)	€ 2.090.000	€ 2.090.000	2011	2012	Uitwerking
Hoofddorp	Bereikbaarheid Hoofddorp Zuid, rotonde Deltaweg.	Opwaarderen rotonde Nieuwe Bennebroekerweg-Deltaweg tot tweestrooksrotonde.	€ 73.000	pm	2012	2013	Uitwerking
Hoofddorp	Bereikbaarheid Hoofddorp-Centrum korte termijn.	Herinrichting kruising Burgemeester Van Stamplein/Hoofdweg Oostzijde.	€ 300.000	€ -	2011	2012	Uitwerking
Hoofddorp	Bereikbaarheid Hoofddorp-Centrum korte termijn.	Deels éénrichtingsverkeer Kruisweg en herinrichting kruising Kruisweg / Nieuweweg.	€ 100.000	€ -	2012	2012	Uitwerking
Hoofddorp	Bereikbaarheid Hoofddorp-Centrum korte termijn.	Omdraaien rijrichting Nieuweweg	€ 25.000	€ -	2012	2012	Uitwerking
Hoofddorp	Bereikbaarheid Hoofddorp-Centrum korte termijn.	Aanpassen middengeleider kruising Nieuweweg/Piratenweg t.b.v. bereikbaarheid Verzetswijk, Piratenwijk en Fruittuinen.	€ 75.000	€ -	2011	2011	Uitwerking
Hoofddorp	Bereikbaarheid Hoofddorp-Centrum korte termijn.	Herinrichting kruising Kruisweg / Wilhelminalaan.	€ 300.000	€ -	2012	2012	Uitwerking
Hoofddorp	Bereikbaarheid Hoofddorp-Centrum korte termijn.	Herinrichting Kruisweg (tussen Hoofdweg Oostzijde en Nieuweweg).	€ 1.000.000	€ -	2013	2013	Uitwerking
Lisserbroek	Leefbaarheid en doorstroming o.a. overlast vrachtverkeer.	Bewegwijzering bij rotonde IJweg / Lisserweg; vrachtverkeer via IJweg en N207 richting Lisse e.v. Zie Algemeen Haarlemmermeer; bebodingsplan en vrachtrouwing.	zie elders	pm	2012	<2015	Initiatief

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Nieuw-Vennep	Bereikbaarheid Nieuw-Vennep, aansluiting Zuiderdreef en Spoorlaan-Zuid.	Doortrekking van Zuiderdreef naar Spoorlaan-Zuid om zo Oosterdreef te ontlasten, nut en noodzaak evalueren, ontwikkeling eventueel in combinatie met gebiedsontwikkeling Kikkersterrein.	€ 251.000	€ -	2014	>2015	Initiatief
Nieuw-Vennep	Doorstroming en bereikbaarheid N207, doorstroming aansluiting Getsewoudweg.	Extra opstelstrook Getsewoudweg aansluiting N207 voor betere doorstroming en bijdrage aan aanpassing VRI. Tijdelijk maatregelen in berm.	€ 400.000	pm	2013	<2015	Initiatief
Nieuw-Vennep	Bereikbaarheid Nieuw-Vennep, doortrekken Spoorlaan-Zuid naar Nieuw-Vennep Zuid.	Doortrekken Spoorlaan-Zuid tussen Venneperweg en Eurolaan, verbetering verbinding Hoofddorp-Nieuw-Vennep.	€ 1.800.000	€ 750.000	2011	2011	Realisatie
Nieuw-Vennep	Bereikbaarheid Nieuw-Vennep, inrichting Venneperweg Nieuw-Vennep.	Voorstellen voor herinrichting Venneperweg tussen Westerdreef en Doorbraak.	zie fietspad	€ -	2013	2014	Initiatief
Nieuw-Vennep	Doorstroming en bereikbaarheid N207, doorstroming aansluiting Valutaweg.	Openstelling bestaande, tweede linksafstrook na verbreding N207.	PHN 100%	pm	2012	2015	Realisatie
Rijsenhout	Verminderen aantal drempels Aalsmeerderweg.	Oneigenlijk (vrachtwagen)verkeer op Ringdijk en overlast (vracht)verkeer door dorpen. Realisatie nieuwe verkeersinfrastructuur glastuinbouw. Eventueel aantal drempels verwijderen.	€ 25.000	€ -	2013	2013	Initiatief
Rijsenhout	Ontsluiting bestaande en toekomstige glastuinbouwbedrijven Rijsenhout.	Realisatie centrale as, inclusief veilige kruising met Bennebroekerweg en overige infrastructuur nieuwe en te herstructureren glastuinbouwgebied.	Grex PrimAviera	SGN	2012	>2015	Uitwerking

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Schiphol en Werkgebieden	Doorstroming en bereikbaarheid N201+, volledige openstelling kruising Pudonghweg-Kruisweg door provincie.	Draaiend vrachtverkeer op Aalsmeerderdijk ter hoogte van Aalsmeerderbrug. Sluipverkeer vrachtwagens over Heermanszwet en Aalsmeerderdijk.	€ -	100%	2012	2013	Realisatie
Schiphol en Werkgebieden	Doorstroming en bereikbaarheid N201+, voorkomen sluipverkeer.	Monitoren voorkomen sluipverkeer vanuit Aalsmeer via Aalsmeerderbrug, Kruisweg en SLP naar A4.	€ 5.000	€ -	2013	2014	Initiatief
Schiphol en Werkgebieden	Onderzoek functie Kruisweg en omgeving (blackspot).	Bij opening van de N201 krijgt Kruisweg (N201) tussen Aalsmeer en nieuwe aansluiting nieuwe afrit A4 een andere verkeerskundige en ruimtelijke rol (auto, fiets, OV). Studie ism provincie stadregio en Schiphol onderzoekt toekomstige positie. Link herstructurering de Hoek.	€ 60.000	€ 40.000	2012	2012	Initiatief
Schiphol en Werkgebieden	Ontsluiting De Hoek Noord	Ontsluiting nieuwe bedrijventerrein De Hoek Noord via ringstructuur.	Grex De Hoek Noord		2015	2016	Uitwerking
Zwaanshoek	Bereikbaarheid Haarlemmermeer Midden, beperking verkeersoverlast Zwaanshoek.	Vrees toename sluipverkeer door aansluiting A4 en ontwikkelingen Zuidrand. Monitoren effect proef openstellen bussluis Floriande op verkeer in en rond Zwaanshoek. Doortrekken Nieuwe Bennebroekerweg als definitieve oplossing voor sluipverkeer. Onderzoek tussentijdse maatregelen; doseerlichten / fysieke maatregelen oude Bennebroekerweg tussen viaduct en rotonde Spieringweg.	€ 50.000	€ -	2012	2012	Initiatief
Zwaanshoek	Beperking overlast vrachtverkeer Zwaanshoek.	Bebording; wren vrachtverkeer uit dorp en Spieringweg. Lange termijn oplossing doortrekken Nieuwe Bennebroekerweg. Beperking bedrijvigheid ringdijk.	zie elders	pm	2012	pm	Initiatief

Ringdijk

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Algemeen Haarlemmermeer	Auto's negeren 30km/u. Betere aanduiding 30km/u inrichting	Middellange termijn bezien aanvullende maatregelen. 30 op weg spuiten. Meer fysieke maatregelen lastig mogelijk.					Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Vrachtwagenproblematiek	Middellange termijn: nader onderzoek naar vrachtwagenproblematiek en vervolgens bewegwijzering voor vrachtverkeer op basis van kwaliteitsnetwerk (navigatiesysteem) doorvoeren voor alle nieuwe en uitgeplaatste bedrijven hierop aansluiten.	zie elders				Initiatief
Beinsdorp	Gevaarlijk voor fietser, in de knel bij de brug	Pilot mogelijkheid opvangfietspad.					Initiatief
Huigsloot	Onduidelijke voorrangssituatie kruising Huigsloterdijk - Kaagweg	Aanpassen inrichting wordt meegenomen in project herinrichting Kaagweg.			2012	2012	Uitwerking
Leimuiderbrug	Leimuiderbrug/Leimuiderdijk geen eenduidigheid voorrangregeling	Beleidsbeslissing regelen voorrang (over inrichting kruisingen van fietspaden of wegen met fietsstroken op de dijk). zie beleidskeuze					Initiatief
Leimuiderbrug	Leimuiderbrug/Leimuiderdijk inrichting 30 km/h-gebied sluit niet aan op 60 km/h-gebied met rode fietsstroken	Realisatie fietsstroken.					Initiatief
Leimuiderbrug	Leimuiderbrug/Leimuiderdijk bij veel drukte sluipverkeer om VRI Weteringweg/N207 te vermijden	Onderzoek naar maatregel in overleg met provincie.					Initiatief
Nieuwe Meer	Spitsafsluiting van Nw. Meerdijk Een spitsafsluiting van de Nieuwemeerdijk op het deel ten noorden van de op/en afritten ontmoedigt sluipverkeer.	Onderzoek haalbaarheid en wenselijkheid. Opties zijn bijvoorbeeld; afsluiten in spits voor doorgaand autoverkeer, trajectcontrole, handhaving.					Initiatief

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Oude Meer	Oude Meer/Aalsmeerderdijk Hoge snelheden/weinig snelheidsremmende maatregelen	Fietsstroken aanleggen					Initiatief
Vijfhuizen	Vijfhuizen/Vijfhuizerdijk chicanes in bocht slecht zichtbaar	Zichtbaarheid is goed, markering laten onderbreken ter hoogte van versmalling en parkeerplekken. Plaatsen (verplaatsbare) snelheidsdisplays.					Initiatief
Vijfhuizen	Vijfhuizen/Cruquiusdijk Ter hoogte van de woonboten is de rijbaan smal, hoge snelheden	Herinrichting meeliftend met dijkvakverhoging					Initiatief
Weteringbrug	Schijnchicane (versmalling door markering) Leimuiderdijk Weteringbrug is voor fietsers onduidelijk.	Inrichting is verkeerstechnisch juist, wel in combinatie met aanleg rode fietsstroken.					Initiatief
Zwaanshoek	Verkeersveiligheid Bennebroekerdijk Zwaanshoek	Verwijderen deel chicanes als camera komt.					Initiatief
Zwaanshoek	Zwaanshoek/Bennebroekerdijk Wachtrij op dijk bij geopende brug	Onderzoek haalbaarheid extra opstelstrook om meer ruimte te krijgen op kruispunt (vergelijk Sloterbrug en Hillegommerbrug, pilot fietsopstelstrook Hillegommerdijk afwachten)					Initiatief
Zwanenburg	Verkeersonveiligheid kruising Zwanenburgerdijk - Kinheim	Aanbrengen plateau Zwanenburgerdijk / Kinheim					Initiatief
Zwanenburg	Zwanenburg/Zwanenburgerdijk Bord bebouwde kom ver buiten de bebouwing, snelheidsregime ongeloofwaardig.	Komgrens verplaatsen samen met fysieke maatregel 50 km zone Zwanenbrug (drempel verplaatsen?).					Initiatief

Netwerk openbaar vervoer

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Algemeen Haarlemmermeer	HOV Hoofddorp - Aalsmeer - Uithoorn	Oosttak Zuidtangent, traject ten oosten van Hoofddorp	€ 9.000.000	max.95%	2012	2013	Realisatie
Algemeen Haarlemmermeer	HOV Schiphol-Bollenstreek	Planstudie verbetering verbinding Schiphol en Bollenstreek.	pm	max.95%	2012	2013	Planfase
Algemeen Haarlemmermeer	Dynamisch Reis Informatie Systeem (DRIS)	Verbetering haltevoorzieningen door aanbrengen reisinformatie systeem.	€ 1.200.000	€ 920.000	2012	2012	Planfase
Algemeen Haarlemmermeer	Promotie Meertaxi	Verbeteren bekendheid Meertaxi	pm	pm	2012	2012	Initiatief
Boesingheliede	OV bereikbaarheid Boesingheliede	Realisatie halte kruising IJweg / Schipholweg i.v.m. andere route bus (na opening station Zwanenburg)	x	100%	2012	2012	Uitwerking
Hoofddorp	Railverbinding zuidelijke Randstad	Met ingang van december 2011 verbetert de dienstregeling tussen Hoofddorp N.S. Station naar Leiden / Den Haag Centraal.	x	100%	2011	2011	Gereed
Hoofddorp	Railverbinding Amsterdam CS en Utrecht	Inzetten voor verbeteren verbinding Hoofddorp - Utrecht.	x	100%	2011	pm	Uitwerking
Hoofddorp	Station Hoofddorp, knooppuntmanagement	Verbetering uitstraling station korte termijn inclusief Dynamische Reizigers Informatie paneel.	pm	pm	2012	doorlopend	Uitwerking
Hoofddorp	Station Hoofddorp, verbetering uitstraling	Lange termijn visie centrum-station (fietsverbinding, goed stationsplein, functiemenging). Zie vervolgprojecten Structuurvisie Hoofddorp.	pm	pm	2015	2020	Initiatief
Hoofddorp	HOV Heemstede - Hoofddorp Centrum-Schiphol. Trajectdeel ten westen Spaarne Zkhs	Opstarten verkenningenstudie. Vooruitlopend op realisatie HOV Hoofddorp-Centrum lijn 140 frequenter laten rijden. Voorzieningen bij enkele haltes, uitstraling verbeteren.	€ 2.000.000	max. 95%	2012	2014	Initiatief
Hoofddorp	HOV Hoofddorp Centrum / Kruisweg. Gedeelte VHGlaan/Bornholm tot VHGlaan/Kalorama	Realisatie HOV door Hoofddorp centrum. "Hoofddorp Centrum / Noordlijn". Verbetering ontsluiting centrum, versnelling regionale verbinding en ontlasting kerntraject Zuidtangent aan zuidkant Hoofddorp. Verkenningenstudie.	€ 35.000.000	max. 95%	2020	2023	Initiatief

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Hoofddorp	HOV Floriande, haltes	Realisatie haltes Waddenweg, Deltaweg en Huis van de Sport.	€ 300.000	pm	2012	2013	Initiatief
Hoofddorp	HOV om Hoofddorp Zuid deel Zuidrand	Uitvoeren verkenningenstudie spitsbus opwaarderen tot HOV Bennebroekerweg richting station; "Hoofddorp Zuidlijn". Subsidie afhankelijk van verkenningenstudie.	€ 30.000 studie	pm	2012	2013	Initiatief
Hoofddorp	HOV om Hoofddorp Zuid deel Floriande	Vrijliggende HOV infrastructuur, mogelijk op vrijkomende 150 kV tracé.	€ 15.700.000	max. 95%	>2020	>2020	Initiatief
Nieuw-Vennep	OV verbinding bedrijventerrein Nieuw-Vennep Zuid	Aanpassen lijnvoering zodat bedrijventerrein bediend wordt.	x	100%	2012	2012	Gereed
Schiphol en Werkgebieden	HOV A9	Verbetering verbinding Haarlem –Bdorp – Schiphol en A'dam Zuid/Amstelveen.	€ 25.000.000	max. 97%	2012	2017	Uitwerking
Schiphol en Werkgebieden	HOV Westtangent.	Verbetering verbinding station Amsterdam Sloterdijk en Schiphol Plaza via westelijke tuinsteden. Planstudie is gestart. Afhankelijk van tracékeuze en kostenverdeling per wegbeheerder	€ 40.000.000	max. 95%	2013	2020	Uitwerking
Zwanenburg	Railverbinding Zwanenburg-Halfweg naar Amsterdam en Haarlem.	Realisatie N.S. Station Zwanenburg / Halfweg.	x	100%	2011	2012	Realisatie

Netwerk fiets / voet

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Algemeen Haarlemmermeer	Verplicht (brom)fietspad utilitaire fietspaden Haarlemmermeer.	Inventarisatie bebording alle fietspaden in Haarlemmermeer en vervanging bebording via onderhoudsbudget.	€ 10.000	-	2011	2012	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Inventarisatie bewegwijzering en realisatie logische routes en toevoegen wijkbewegwijzering.	Inventarisatie waar huidige bewegwijzering staat en naar verwijst. Logische fietsbewegwijzering. Wijkbewegwijzering toepassen in Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Badhoevedorp.	€ 90.000	€ -	2011	2013	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Fietsenstalling bij winkelcentra.	Bijplaatsen / vervangen stallingen waar nodig.	€ 50.000	€ -	2011	2014	Initiatief
Burgerveen	Fietsoversteek voorbij rotonde Oude Vennepeweg.	Aanpassing inrichting, betere geleiding voor fietsers.	€ 5.000		2012	2012	Initiatief
Hoofddorp	Voetpad Nieuwe Molenaarslaan	Aanleg voetpad langs Nieuwe Molenaarslaan (eerste deel FBK-laan tot Minaret is Uitvoering aanstaande)	pm		2012	2012	Initiatief
Hoofddorp	Fietsontsluiting Floriande - Huis van de Sport - Pioniers.	Doortrekken fietspad Van Heusdenpad naar Huis van de Sport en Pioniers met nieuwe fietsbrug, in relatie met HOV halte.	€ 1.600.000		2012	2014	Uitwerking
Hoofddorp	Kwaliteitsverbetering fietspad Bennebroekerweg.	Herstraten fietspad en na realisatie ontwikkeling Zuidrand asfalteren.	€ 500.000	max 50%	2013	2019	Initiatief
Hoofddorp	Snelfietsroute Hoofddorp Centrum - Hoofddorp Floriande.	Route herkenbaar maken en in de voorrang brengen. Kleine knelpunten (hobbels verharding, hekken en paaltjes) aanpakken.	€ 189.000	€ 94.500	2013	2014	Initiatief
Hoofddorp	Bewaakte fietsenstalling Hoofddorp-Centrum.	Realisatie bewaakte stalling	pm	mogelijke sub. PNH: 800.000	2012	2014	Uitwerking
Hoofddorp	Fietsenstalling Hoofddorp-Centrum.	Realisatie extra stallingsmogelijkheden. (Gefaseerd: eerst Van Stamplein, later via deelproject herinrichting Kruisweg/DikTromplein)	Grex H'dorp-Centrum	€ -	2012	2012	Uitwerking
Hoofddorp	Fietsbereikbaarheid Hoofddorp Centrum.	Verbetering fietsroutestructuur centrum door noord-zuid route centrum langs raadhuis.	pm	max 50%	2012	2015	Uitwerking
Hoofddorp	Fietsenstalling bij HOV haltes.	Realisatie voldoende fietsenstalling.	€ -	100%	2012	2012	Realisatie
Hoofddorp	Fietspad zuidzijde Altenburg tussen IJweg en Schoonenburgsingel.	Aanleg fietspad in combinatie met aanleg rotonde Leenderbos / IJweg.	zie kosten rotonde	50%	2012	2012	Initiatief

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Hoofddorp	Oversteek naar nieuwe school in Zuidrand	Onderzoek mogelijkheden mee in verkeersstructuur Zuidrand en afwaardering Bennebroekerweg.	pm		2014	2014	Initiatief
Hoofddorp	Fietsverbinding Floriande-Boseilanden Duinpad.	Verbetering fietsverbinding door doortrekken fietspad vanaf Floriande tot Spieringweg (Duinpad).	€ 1.200.000	max 70%	2014	2014	Initiatief
Hoofddorp	Verlichting Altenapad Floriande-Overbos.	Realisatie verlichting.	€ 400.000	€ -	2012	2012	Uitwerking
Lijnden	Voetpad Hoofdweg-Oostzijde en Lijnden-Oost	Onderzoek naar voetgangersdoorsteek tussen Hoofdweg-Oostzijde en Lijnden-Oost	pm		pm	pm	Initiatief
Nieuw-Vennep	Fietspad Vennepeweg tussen Doorbraak en Westerdreef.	Aanleg vrijliggend fietspad.	€ 129.000	max 50%	2013	2014	Initiatief
Nieuw-Vennep	Fietsbereikbaarheid Hoofdweg-Westzijde (nu eenrichtingsverkeer, ook voor fiets)	Realiseren oversteekmogelijkheid kruispunt Hoofdweg Westzijde-Zuiderdreef en aanleg fietsstrook tussen Zuiderdreef en Eugenie P.weg	€ 60.000	pm	2012	2013	Initiatief
Nieuw-Vennep	Fietsroute Vennepeweg - Olmenhorst (Perenlaantje).	Realisatie fietsroute (Perenlaantje) Vennepeweg - Olmenhorst, combinatie verbreding N207 en HOV halte.	€ 509.000	max 50%	2014	2014	Initiatief
Nieuw-Vennep	Fietstunnel N207	Realisatie fietstunnel N207	€ 2.459.287	max 100% SRA en PNH	2014	2014	Uitwerking
Nieuw-Vennep	Opzeggen contract exploitant fietsmolen.	Verwijdering fietsmolen.	€ 5.000	€ -	2012	2012	Initiatief
Nieuw-Vennep	Voetpad Vennepeweg bij pad busbaan	Voetpad Vennepeweg tussen hondenuitlaatroute busbaan en Vennepeweg 683	pm		pm	pm	Initiatief
Rijsenhout	Fietsbrug Geniedijk over A4.	Realisatie fietsbrug door provincie Noord-Holland.	PNH	PNH 100%	2010	2013	Realisatie

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Schiphol en Werkgebieden	Fietsroute Hoofddorp-Schiphol- Aalsmeer (zie H'dorp werkgebieden)	Mogelijke verplaatsing en opwaardering fietsverbinding, afstemming onderzoek N201 / Kruisweg en omgeving en VOR beheer.	€ 3.180.000	pm	2015	2017	Initiatief
Zwanenburg	Fietsbrug naar N.S. Station via Sugar City	Realisatie fietsbrug 'Sugar City'.	€ 2.790.000	€ 2.430.000	2012	2013	Realisatie
Zwanenburg	Fietsverbinding Noordelijke Haarlemmermeer - Amsterdam West.	Realisatie fietsbrug 'Park Zwanenburg'.	€ 2.500.000	SRA H'meer Groen	2011	2012	Realisatie

Verkeersveiligheid

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Abbenes	Verkeersveiligheid Kaagweg door achterstallig onderhoud.	Herinrichten Kaagweg.	€ 368.000 VOR project	€ -	2012	2012	Realisatie
Algemeen Haarlemmermeer	Aanpak overlast scooters op fietspaden.	Project gedragsverandering en handhaving	€ 110.000	€ 95.000	2010	2014	Realisatie
Badhoevedorp	Fietsveiligheid Sloterbrug.	Realisatie fietsbrug (eventueel in combinatie met HOV).	€ 2.500.000	max 50% ?	2015	2017	Initiatief
Badhoevedorp	Fietsveiligheid kruispunt Kamerlingh Onneslaan-Zeemanlaan.	Afbuigen van voorrang	€ 57.000	< 10.000	2011	2011	Gereed
Badhoevedorp	Verkeersonveilige kruising Kamerlingh Onneslaan - Keizersweg	Bij nieuwe inrichting duurzaam veilig inrichten.	pm				Initiatief
Cruquius	Overlast vrachtverkeer Bennebroekerdijk Cruquius.	Onderzoek vrachtroutrering. Mogelijk inrijverbod vrachtwagenverkeer. Onderzoek alternatieve route via Spaarneweg.	(zie thema auto)	pm	2012	2013	Initiatief
Cruquius	Veiligheid voetgangers Cruquius Plaza	Verbetering voetpaden, looproutes en oversteekmogelijkheden.	Pm ramen	pm	2014	2015	Initiatief
Hoofddorp	Blackspot: Verkeersveiligheid rotonde Liesbos / Leenderbos.	Verbetering verkeersveiligheid door twee plateaus, fietspad in éénrichting rondom en aanpassing opstelstroken (mee met Leenderbos herinrichting). Verdergaande aanpassing rotonde afhankelijk van definitieve verkeersstromen.	€ 100.000	max 50%	2012	2013	Uitwerking
Hoofddorp	Blackspot: Kruisweg, tussen Van Heuven Goedhartlaan en Planetenlaan.	Ongeregeld kruispunt niet gepast op dit wegtype, linksafvak aanpassen, rechtsaffer verwijderen (indien mogelijk ivm doorstroming).	€ 40.100	€ 20.050	2012	2013	Initiatief
Hoofddorp	Blackspot: rotonde Nieuweweg-Graan voor Visch.	Aanpassing vormgeving fietspad (vorm van rotonde laten volgen; fietsoversteken op plateau leggen).	€ 94.000	€ -	2013	2014	Initiatief
Hoofddorp	Verkeersveiligheid zebepad school Nieuweweg.	Oversteek op plateau, verder van kruispunt af, combineren met duurzaam veilige inrichting woonwijk.	€ 12.470	€ 4.988	2014	2015	Initiatief

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Hoofddorp	Kruising fietsbrug Hoofdweg – Van Stamplein.	Evalueren na aanpassing inrichting kruispunt.	pm		pm	pm	Initiatief
Hoofddorp	Blackspot: Fietsveiligheid rotonde Beursplein.	Aanleg vrijliggende fietspaden.	€ 300.000	max. 50%	2012	2012	Uitwerking
Hoofddorp	Fietsveiligheid oversteek Geniedijk over Rijnlanderweg.	Realisatie tijdelijk oplossing. Op termijn afwaardering Rijnlanderweg binnen project A4 zone West.	€ 12.280	€ -	2012	2012	Initiatief
Hoofddorp	Blackspot: (Brom)fietsveiligheid Kruisweg ter hoogte van Houtwijkerveld.	Betere bromfietsgeleiding naar rijbaan, steilere inrit Houtwijkerveld	€ 6.050	max. 50%	2013	2013	Initiatief
Hoofddorp	Blackspot: N201-Van Heuven Goedhartlaan (oost).	Oplossing i.o.m. provincie als wegbeheerder. Betrekken bij studie Kruisweg / N201 (oost) en omgeving.	pm	PNH / SRA	2014	2015	Uitwerking
Hoofddorp	Verkeersveiligheid Hoofdweg-Westzijde bij Toolenburg.	Verkeer vanaf Nieuw-Vennep rijdt tegen verkeer in linksaf, verlengen middengeleider	€ 3.020	€ -	2012	2012	Initiatief
Hoofddorp	Blackspot: kruispunt N201-Spaarnepoort.	Aanpassing regeling om roodlichtnegatie door (brom)fietsers te voorkomen.	PNH	100% PNH	2012	2012	Initiatief
Hoofddorp	Verkeersveiligheid zebrapaden Van Stamplein	Ledverlichting in rijweg aanbrengen	€ 60.000			2012	Uitwerking
Hoofddorp	Fietsoversteken Asserweg	Realisatie van verkeersveilige fietsoversteken bij de Asserweg	€ 180.000		2011	2012	Realisatie
Lijnden	Fietsveiligheid kruising Hoofdweg-west en Schipholweg.	Realisatie van een opgeblazen fietsopstelstrook.	€ 10.280	€ -	2012	2012	Initiatief
Lisserbroek	Verkeersveiligheid Lisserbrug, Lisserbroekerweg en Lisserweg	Onderzoek snelheid, instellingen verkeerslichten en openingstijden brug	pm	€ -	2012	2012	Initiatief
Nieuw-Vennep	Verkeersveiligheid oversteek Westerdreef - Hugo de Vriesstraat.	Realisatie verkeersveilige oversteek.	€ 150.000	€ -	2013	2014	Initiatief

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Nieuw-Vennep	Blackspot: Fietsveiligheid rotonde Vennepeweg-Operaweg – Componistenweg – Zuidtangent.	Fietspad op oversteken in rood asfalt, aanbrengen midden-as, plateau op westkant Vennepeweg. Als ongevallen niet verminderen op lange termijn centrale aansluiting Vennepeweg.	€ 25.000	max. 50%	2013	2014	Initiatief
Nieuw-Vennep	Fietsveiligheid oversteek Athenelaan - Lucas Bolsstraat en rotonde Lucas Bolsstraat.	Aanpassen fietsoversteek door ruimere boog fietspad via sportveld HVC. Eventueel aantakking naar Athenelaan.	€ 25.000	€ -	2012	2013	Initiatief
Nieuw-Vennep	Fietsveiligheid oversteek Operaweg naar Estafette bij Zuidtangenthalte.	Aanbrengen middengeleider. Aanbrengen uitbuiging Operaweg.	€ 80.000	€ -	2012	2012	Uitwerking
Nieuw-Vennep	Fietsveiligheid oversteek Getsewoudweg naar Jeugdland.	Aanbrengen verkeersregelinstallatie bij kruising fietspad en Getsewoudweg. Realisatie Kiss and ride strook.	€ 75.000	€ -	2012	2012	Uitwerking
Rijsenhout	Verkeersonveilige entree Rijsenhout bij Bennebroekerweg (fietsoversteek op plateau)	Aanpassing inrichting	€ 50.000	€ -	2011	2011	Gereed
Vijfhuizen	Verkeersveiligheid kruising N205 door roodlicht rijders	Roodlicht camera	pnh	100%	2012?	2012?	Initiatief
Vijfhuizen	Fietsveiligheid Spieringweg tussen N201 en Geniedijk.	Aanleg fietstroken, nieuwe zwarte topklaag en tien drempels.	€ 703.000	€ 200.000	2013	2013	Uitwerking
Vijfhuizen	Fietsveiligheid IJweg (tussen Vijfhuizerweg en Geniedijk).	Herstraten tegelwerk.	€ 353.000	€ -	2012	2012	Uitwerking
Zwanenburg	Verkeersveiligheid oversteek Dennenlaan/IJweg (fiets en voet).	Aanpassing inrichting oversteek.	€ 10.000	€ -	2014	2014	Initiatief
Zwanenburg	Verkeersveiligheid Dennenlaan door doorgaand vrachtverkeer.	Doorgaand vrachtverkeer naar Weerenbrug leiden. Zie vrachtwagenrouting en bebodingsplan bij thema auto.	pm	pm	2012	2013	Uitwerking

Duurzaam veilige inrichting woonwijken en schoolzones

Kern	Naam	Omschrijving	Totale projectkosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Algemeen Haarlemmermeer	Schoolzones	Realisatie schoolzones.	€ 2.250.000	€ 495.000 minimaal	2011	2015	Initiatief / Uitvoering
Badhoevedorp	Sloterweg midden	Realisatie 30 km inrichting bestrating en drempel.	€ 75.000	max 50%	2012	2013	Initiatief
Hoofddorp	Liesbos noord, bij scholen	Twee inritconstructies en fietsstroken tussen twee rotondes.	€ 75.000	max 50%	2014	2015	Initiatief
Hoofddorp	Toolenburg hoofdstructuur	Fiets(suggestie)stroken en plateaus.	€ 200.000	max 50%	2013	2014	Initiatief
Hoofddorp	IJweg bij Haarlemmermeerse bos	Realisatie 30 km inrichting met fietsstroken, trottoirs, plateaus.	€ 150.000	max 50%	2016	2017	Initiatief
Hoofddorp	Boslaan - Sweelincksingel - Nieuweweg	Realisatie fietsstroken.	€ 50.000	max 50%	2014	2015	Initiatief
Nieuw-Vennep	Binnen dreven (ten westen van Hoofdvaart)	Realisatie 30 km inrichting, plateaus en drempels.	€ 200.000	max 50%	2015	2016	Initiatief
Vijfhuizen	Vijfhuizerweg	Aanpassing bestrating en twee drempels en verkeerslichten Zijdewinde	€ 100.000	max 50%	2012	2013	Initiatief
Zwaanshoek	Bennebroekerweg	Realisatie fietsstroken (n.b. afweging of 30 km zone realiseerbaar is, zie Vennepwegdiscussie Beinsdorp).	€ 35.000	max 50%	2014	< 2017	Initiatief

Beheer en duurzaam veilige inrichting polderwegen

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Haarlemmermeer Polderwegen	Kaagweg tussen Lisserweg en Ringvaart	Wegdek, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u) en Fiets(suggestie)stroken	VOR 1: € 368.000	pm	2012	2012	Realisatie
Haarlemmermeer Polderwegen	Hoofdweg-Westzijde tussen Buitenkaag en Abbenes	Wegdijk, snelheidsremmende maatregelen, fiets(suggestie)stroken	VOR 2 & DV (Vernieuwing Openbare Ruimte 2 & Duurzaam Veilig; programma vast te stellen voorjaar 2012)	pm	>2018	>2018	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	Hoofdweg-Westzijde tussen Abbenes en Lisserweg	Wegdek, snelheidsremmende maatregelen, fiets(suggestie)stroken	VOR 1	pm	2012	2012	Realisatie
Haarlemmermeer Polderwegen	Hoofdweg-Westzijde tussen Lisserweg en Nieuw-Vennep	Wegdek, snelheidsremmende maatregelen, fiets(suggestie)stroken	VOR 2 & DV	pm	2014	2014	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	Rijnlanderweg tussen Lisserweg en Venneperweg	Wegdek, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u) en fiets(suggestie)stroken	VOR 2 & DV	pm	2013/2014	2013/2014	Uitwerking
Haarlemmermeer Polderwegen	Rijnlanderweg tussen Bennebroekerweg en Venneperweg	Wegdek, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u) en fiets(suggestie)stroken	VOR 2 & DV	pm	2015/2016	2015/2016	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	Rijnlanderweg tussen Geniedijk en Bennebroekerweg	Wegdek, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u) (vrijliggend fietspad handhaven)	Zit in GREX A4 zone en VOR 2 & DV	pm	pm	pm	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	Rijnlanderweg tussen Hoofdweg-Oostzijde en Hoeksteen	Wegdek, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u), fiets(suggestie)stroken	VOR 2 & DV	pm	>2018	>2018	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	IJweg tussen Schipholweg en Polderbaan Schiphol	Wegdek, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u), fiets(suggestie)stroken	VOR 2 & DV	pm	>2018	>2018	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	IJweg tussen Polderbaan en Vijfhuizerweg	Wegdek, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u), fiets(suggestiestroken). Er is nu en onderbroken kantmarkering.	VOR 2 & DV	pm	>2018	> 2018	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	IJweg tussen Vijfhuizerweg en Geniedijk	Wegdek, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u). Er is een vrijliggend fietspad dat in 2012 wordt her straat	VOR 2 & DV	pm	>2018	>2018	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	Venneperweg tussen IJweg en Beinsdorp	Wegdek, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u), vrijliggend fietspad of fiets(suggestie)stroken	VOR 2 & DV	pm	2015/2016	2015/2016	Initiatief

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Haarlemmermeer Polderwegen	Spieringweg (Zwaanshoek) tussen Ringdijk en Bennebroekerweg	Wegdek, snelheidsremmende maatregelen, fiets(suggestie)stroken	VOR 1: € 700.000,-	-	2012	2012	Realisatie
Haarlemmermeer Polderwegen	Spieringweg ter hoogte van de versmalling Geniedijk met VRI	Opheffen versmalling bij de Geniedijk	VOR 1	pm	2012	2012	Realisatie
Haarlemmermeer Polderwegen	Spieringweg tussen N201 en Vijfhuizen	Wegvak, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u), fiets(suggestiestroken)	VOR 1	pm	2013/2014	2013/2014	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	Spieringweg tussen N205 en Ringdijk	Wegvak, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u), fiets(suggestiestroken)	VOR 2 & DV	pm	>2018	>2018	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	Raasdorperweg	Wegvak, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u), fiets(suggestiestroken)	VOR 2 & DV	pm	>2018	>2018	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	Vijfhuizerweg tussen N201 en Spieringweg	Wegvak, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u), fiets(suggestie)stroken	VOR 2 & DV	pm	>2018	>2018	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	Vijfhuizerweg tussen Spieringweg en Polderbaan	Wegvak, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u), fiets(suggestie)stroken	VOR 2 & DV	pm	>2018	>2018	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	Lisserweg tussen Lisserbroekerweg en komgrens (nader te bepalen)	Wegvak, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u)	VOR 2 & DV	pm	<2018	<2018	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	Dr. Heyelaan tussen Ringdijk en Abbenes	Wegvak, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u), fiets(suggestie)stroken	VOR 2 & DV	pm	>2018	>2018	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	Bennebroekerweg tussen A4 en komgrens Rijsenhout	Wegvak, snelheidsremmende maatregelen (60 km/u)	Primaviera, VOR 2 & DV	pm	>2018	>2018	Initiatief
Haarlemmermeer Polderwegen	Bennebroekerweg (Aalsmeerderweg – Ringdijk)	Wegvak, snelheidsremmende maatregelen (30 km/u)	VOR 2 & DV	pm	>2018	>2018	Initiatief
Zwanenburg	Overig / Beheer	Wegdek Dennenlaan niet geschikt voor zwaar verkeer	€ 450.000	-			Initiatief

Parkeren

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Aalsmeerderbrug	Parkeeroverlast vrachtwagens op openbare rijbaan Schiphol-Rijk	Parkeren op eigen terrein. Handhaving. Realiseren vrachtwagenparkeerplaatsen.	pm	pm	2013	2014	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Park & Ride locaties	Onderzoek uitbreiding en kwaliteitsverbetering Park & Ride locaties (wellicht i.s.m. Stadsregio in kader ketenmobiliteit)	€ 30.000	pm	2013	2013	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Parkeeronderzoek	Ter objectivering van subjectieve overlast moeten parkeeronderzoeken worden uitgevoerd. Deze kunnen niet vooraf gepland worden. (Bijvoorbeeld Zwanenburg, Nieuw-Vennep, Vijfhuizen, Hoofddorp).	€ 20.000	€ -			Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Invoeren nieuw parkeertariefstelsel	Opstellen implementatieplan, introductie van nieuwe tariefstructuur en aanpassen programmatuur parkeerautomaten.	pm	€ -	2012	2013	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Parkeerverwijzing per mobiele telefoon	Parkeergegevens in standaardformaten en open source beschikbaar stellen.	pm	€ -	2012	2012	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Realtimeparkeren	Onderzoek mogelijk invoeren van realtimeparkeren.	pm	€ -	2012	2013	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Parkeerhandhaving	Onderzoek of aanpassing parkeerbeleid en parkeerregulering meerkosten voor handhaving meebrengt.	pm	€ -	2012	2012	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Aanpak overlast langparkeren Zuidtangenthaltes	Onderzoek klachten (o.a. Vijfhuizen, Hoofddorp, Nieuw-Vennep). Handhaven, blauwe zones, goed regelen Schipholparkeren. Combinatie onderzoek extra P & R voorzieningen.	pm	€ -	2012	2012	Initiatief
Algemeen Haarlemmermeer	Aanpak illegaal langparkeerterreinen rondom Schiphol	Inventariseren, regelen in bestemmingsplannen, handhaven.	pm	€ -	2011	pm	Uitwerking

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Buitenkaag	Parkeeroverlast door werknemers jachtwerf Kaageiland en zomers door recreanten.	Realiseren voldoende parkeergelegenheid, bedrijven betrekken bij oplossing.	€ 55.000	Van Lent	2012	pm	Initiatief
Hoofddorp	Parkeermotievenonderzoek Hoofddorp	Ter objectivering van de geconstateerde overlast in de gebieden rondom Hoofddorp Centrum wordt het parkeeroverlastgevend gedrag onderzocht	€ 22.000	€ -	2011	2011	Gereed
Hoofddorp	Van Parkeerschijf naar Betaald Parkeren	Verwijderen blauwe belijning vervangen verkeersborden en plaatsen betaalautomaten.	pm	€ -	2012	2012	Initiatief
Hoofddorp	Uitbreiding Parkeerschijfzones Hoofddorp	Implementatie parkeerbeleid. Bepalen en aanbrengen blauwe belijning en plaatsen verkeersborden. Handhaving (o.a. Verzetsheldenwijk, Piratenwijk, Oud West en Graan voor Visch)	pm	€ -	2012	2013	Initiatief
Hoofddorp	Dynamisch parkeerroute informatie systeem (PRIS) Hoofddorp Centrum	Ontwikkeling en realisatie PRIS. Op de buitenring Hoofddorp statische parkeerwijzing.	€ 700.000	€ -	2012	2012	Initiatief
Hoofddorp	Eenduidig parkeerbeleid Hoofddorp-centrum (tarieven, openingstijden, concentratie)	Zie parkeerbeleid. Uitwerken in implementatieplan parkeerbeleid.	pm	€ -	2012	2012	Initiatief
Hoofddorp	Beukenhorst-Zuid Park + Ride	Definitieve P+R locatie ten behoeve van NS-reizigers	€ 4.500.000	€ 2.500.000			Initiatief
Hoofddorp	Parkeerschijfzone Floriande	Aanpassen bebording, instraten "P"-tegels	pm	€ -	2012	2012	Initiatief
Hoofddorp	Parkeerproblematiek eilanden Floriande	Extra parkeervakken aangeven.	€ 100.000	€ -	2012	2012	Initiatief

Kern	Naam	Omschrijving	Totale project kosten	Verwachte bijdragen derden	Start uitvoering	Uitvoering gereed	Fase
Nieuw-Vennep	Kwaliteitsverbetering P&R Nieuw-Vennep	Op korte termijn beheer beter. Daarna kwaliteitsslag en sociale veiligheid beter. Koppelen aan gemeentebrede onderzoek uitbreiding en kwaliteitsverbetering P&R voorzieningen.	pm	pm	2012	<2014	Initiatief
Nieuw-Vennep	Uitbreiding Parkeerschijfzones Nieuw-Vennep	Aanbrengen blauwe belijning en plaatsen verkeersborden waar noodzakelijk.	pm	-	pm	pm	Initiatief
Nieuw-Vennep	Invoeren betaald parkeren De Nieuwe Kom	Plaatsen betaalautomaten en verkeersborden	€ 30.000	-	2012	2012	Initiatief
Schiphol en Werkgebieden	Uitbreiding parkeerregulering Schiphol (o.a. Centrum, Zuid-Oost)	Aanbrengen blauwe belijning en plaatsen verkeersborden en parkeerautomaten (na onderzoek).	pm	pm	2013	2013	Initiatief

4 Financiën

In de vorige hoofdstukken is inzicht gegeven over welke projecten en maatregelen hoge prioriteit hebben. Voor de meeste thema's is de planning en fasering aangegeven evenals de totale projectkosten. Voor parkeren is dit nog niet uitgevoerd. De kosten voor implementatie van het parkeerbeleid worden door een aparte werkgroep in beeld gebracht. In samenhang met de opbrengstenkant en de vaststelling van de parkeertarieven. Voor het Ringdijkbeleid loopt de uitvoering van de korte termijnmaatregelen en zal een aparte werkgroep de middenlange termijn acties uitwerken.

In dit hoofdstuk wordt de financiële doorvertaling van deze projecten en maatregelen gemaakt. Hierbij wordt per thema aangegeven welke middelen besteed zullen worden en waar de bijbehorende dekking vandaan komt. In sommige gevallen zijn wij als gemeente wel in beleidsmatige zin maar (nog) niet in financiële zin betrokken bij projecten. Deze ambtelijke inzet komt terug in het werkplan voor Verkeer en Vervoer en relevante andere werkplannen.

Het *Deltaplan Bereikbaarheid* geeft een visie voor de lange termijn, met een doorkijk naar 2030. Dit *Uitvoeringsprogramma 2012 Deltaplan Bereikbaarheid* is gericht op de periode tot en met 2015. Het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd in samenhang met de behandeling van de Programmabegroting. Eventuele verschuiving in prioriteiten kunnen dan verwerkt worden in de Programmabegroting en in de actualisatie van het Investeringsplan. Door middel van voortgangsrapportages zal het bestuur geïnformeerd worden over de voortgang van uitvoering van het *Deltaplan Bereikbaarheid*.

Dekkingsmogelijkheden

Voor het uitvoeren van ons nieuwe beleid hebben wij diverse financieringsinstrumenten tot onze beschikking:

- (andere) inzet bestaande middelen uit het programma Mobiliteit en uit het programma Kwaliteit Fysieke Omgeving;
- bestaande en toekomstige grondexploitaties;

- reservering Ruimtelijke Investerings Haarlemmermeer (zie raadsvoorstel 2011.0045281 *Afsluiten VINEX-resultaat*);
- subsidies en bijdragen van andere overheden en/of bedrijfsleven.

In het vervolg van deze financiële paragraaf beperken wij ons tot de kosten die tot uitdrukking komen in de periode 2012-2015. Het gaat hierbij dus om de extra financiële impact die de ambities van het Deltaplan Bereikbaarheid met zich meebrengen.

Aannames bij inschatting benodigde middelen

Deze paragraaf geeft inzicht in de benodigde extra middelen tot en met 2015, daarbij is een aantal aannames gehanteerd:

- De cijfers geven een indicatie van de verwachte totale investeringen en jaarlijkse kosten tot en met 2015.
- Een aantal bedragen is tot stand gekomen op basis van grove ramingen, op dit moment zijn niet voor elk project de calculaties volledig uitgewerkt. Dit geldt voornamelijk voor nieuwe initiatieven en projecten die pas over enkele jaren tot uitvoer gebracht zullen worden.
- Eventuele bijdragen van derden zijn in mindering gebracht op de totale investering en verwachte kosten. Hierbij zijn nog niet alle (subsidie)beschikkingen van alle projecten definitief, waardoor in sommige gevallen gerekend is met verwachte bijdragen.
- Eventuele dekking uit bestaande en/of toekomstige grondexploitaties zijn ook in mindering zijn gebracht op de totale investering en verwachte kosten.
- Voor de investeringsuitgaven worden rentelasten berekend van 5%, waarbij de lasten tot uitdrukking komen vanaf het jaar dat de uitgave gedaan wordt.

Inzicht in totale extra kosten

De uitvoer van alle projecten met hoge prioriteit vergen tot en met 2015 in totaal een extra investering van € 31,5 miljoen (voorlopige raming). De overige investeringen uit het Deltaplan Bereikbaarheid kunnen worden gedekt uit voorgenoemde dekkingsmogelijkheden. In onderstaand schema zijn de noodzakelijke investeringen per thema weergegeven tot en met 2015, voor alle

projecten met een hoge prioriteit. Dit onder voorbehoud van correcties en aanpassingen.

Thema	Extra uitgaven t.o.v. begroting t/m 2015	Extra benodigde middelen per jaar t/m 2015
Beheer	450.000	22.500
Duurzaam Veilig	2.490.000	124.500
Netwerk fiets	1.818.000	90.900
Netwerk weg	20.926.000	1.046.300
Openbaar Vervoer	3.350.000	167.500
Parkeren	150.000	7.500
Ringdijkbeleid	500.000	25.000
Verkeersveiligheid	1.836.830	91.842
	31.521.000	1.576.000

De totale extra investeringen leiden tot de volgende rentelasten, weergegeven per thema:

Per dienstjaar	PM	2012	2013	2014	2015
Parkeren	22.500				
Duurzaam Veilig		96.500	106.500	114.500	124.500
Netwerk fiets		4.500	28.175	40.900	90.900
Netwerk weg	245.000	42.500	288.750	801.300	801.300
Openbaar Vervoer		25.000	167.500	167.500	167.500
Parkeren		6.000	7.500	7.500	7.500
Ringdijkbeleid	25.000				
Verkeersveiligheid		23.517	28.842	29.342	91.842
	293.000	198.000	627.000	1.161.000	1.284.000

In totaal zullen de jaarlijkse lasten in 2015 uitkomen op € 1,6 miljoen, waarbij voor een bedrag van € 293.000 nog niet vaststaat in welk jaar deze kosten zullen ontstaan, doordat de planning van enkele investeringsprojecten nog niet volledig vaststaat.

Dekkingsvoorstel

Voorgesteld wordt de extra investeringen van € 31,5 miljoen te dekken uit de beschikbare middelen voor Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH).

Financiële risico's

In de berekeningen is bij bepaalde projecten uitgegaan van bijdragen van derden. Door ervaringen uit het verleden zijn we goed in staat inschattingen te maken van verwachte bijdragen, het is echter niet zo dat we van alle bijdragen een beschikking hebben, waardoor niet alle verwachte bijdragen volledig zeker zijn. In sommige gevallen zijn onderhandelingen gaande, in andere gevallen liggen de projecten nog te ver in de toekomst. Het is mogelijk dat bijdragen uiteindelijk lager uit kunnen vallen, waardoor de gemeente geconfronteerd wordt met hogere kosten. Enkele berekeningen zijn nog niet volledig en zullen voordat het desbetreffende project van start gaat verder uitgewerkt moeten worden in een raadsvoorstel.

Voor de risico's van reeds lopende infrastructuur- / gebiedsontwikkelingsprojecten verwijzen wij naar de bestuurlijke voortgangsrapportages van deze projecten.

Subsidies

De Stadsregio Amsterdam (SRA), waar de gemeente Haarlemmermeer met 16 gemeenten deel vanuit maakt, heeft sinds 2004 de zeggenschap over de financiële middelen voor infrastructuur voor projecten tot 225 miljoen euro. De gelden hiervoor ontvangt SRA rechtstreeks uit de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu in de vorm van een brede doeluitkering (BDU). Hiermee beschikt de Stadsregio Amsterdam over een jaarlijks subsidiebudget dat voor regionale en lokale infrastructuurprojecten van regionale betekenis kan worden ingezet. Met de subsidie worden projecten gefinancierd voor verbeteringen in het wegverkeer of die het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer bevorderen. De laatste jaren heeft de stadsregio dit verder verfijnd met subsidies voor ketenintegratie, mobiliteitsmanagement & prijsbeleid, leefbaarheid en duurzaamheid, verkeersveiligheid, goederenvervoer en gebiedsgericht samenwerken.

Projecten worden in principe niet voor 100% gesubsidieerd. In vrijwel alle gevallen is sprake van een eigen bijdrage. Op basis van de beoordeling van de aanvraag bedraagt de subsidie voor fiets 50-70%, Voor wegen gaat het om een percentage van 50%. Voor openbaar vervoer geldt een percentage van 95%. De stadsregio is ook met normbedragen gaan werken voor fietsenstallingen, fietsverbindingen en P+R (parkeer en reis) voorzieningen.

De stadsregio maakt onderscheid in grote projecten (projectkosten meer dan 225 miljoen euro), middelgrote projecten (tot 225 miljoen euro), kleine projecten (tot 5 miljoen euro) en studieprojecten. Voor de grote projecten blijft de verantwoordelijkheid mede bij het rijk. De verschillende projectsoorten hebben elk een eigen procedure, maar met duidelijke overeenkomsten. In de te doorlopen stappen bij de subsidie aanvraag is duidelijk de MIRT systematiek van het rijk te herkennen: een verkennings-, planstudie-, planuitwerking-, en realisatiefase. Samen met de stadsregio wordt de procedure doorlopen. Tijdens de verschillende fasen wordt het project als het ware gezeefd. De meest sobere oplossing met het meeste rendement blijft dan over.

Op elk moment in het jaar kan de gemeente een subsidie bestuurlijk aanvragen. Vooraf aan de bestuurlijke aanvraag gaat de gemeente ambtelijk in overleg met de stadregio. Hier vindt al een soort prebeoordeling plaats, zodat vooraf al duidelijk wordt of een project kans maakt op een subsidie. De verschillende stappen in de procedure van de subsidieaanvraag gaan vergezeld van ingevulde formulieren, door de stadregio verstrekt, en een bestuurlijke brief.

De gemeente heeft structureel overleg met de stadsregio over ontwikkelingen binnen onze gemeente, zoals over het Deltaplan Bereikbaarheid en dit bijbehorende Uitvoeringsprogramma. Dit overleg bevordert het tijdig signaleren en formuleren van projecten die voor subsidie in aanmerking kunnen komen.

Jaarlijks brengt de stadsregio een uitvoeringsprogramma (UVP) uit. Het UVP geeft een overzicht van alle lopende en nieuwe acties en maatregelen om de in het RVVP (regionaal verkeer en vervoerplan) gestelde doelen op het gebied van verkeer en vervoer te realiseren.

Andere subsidiemogelijkheden

De gemeente is voor het grootste gedeelte aangewezen op de BDU subsidie. Incidenteel maken wij gebruik van tijdelijke subsidiemogelijkheden. De afgelopen jaren was de rijkssubsidie Fonds BONRoute (bereikbaarheidsoffensief noordelijke randstad) beschikbaar. Dit fonds is in december 2011 afgesloten. Nieuwe subsidiemogelijkheden zullen wij tijdig signaleren en wanneer projecten hierbinnen passen dienen wij een aanvraag in.

Bijlage

Overzicht projecten en maatregelen midden en lage prioriteit

Kern	Thema	Naam	Omschrijving
Aalsmeerderbrug	Ringdijkbeleid	Aalsmeerderdijk bij Aalsmeerderbrug als sluiproute (met snelheidsproblematiek; hoge snelheid, weinig snelheidsremmende maatregelen)	Fietsstroken aanleggen (korte termijnmaatregelen najaar 2011).
Abbenes	Netwerk weg	Haarlemmermeer Zuid, op- en afritten A44	Overlast door verkeer richting A44 via Hoofdweg-Oostzijde naar bestaande oprit Abbenes. Viaducten aan vernieuwing toe. Te zijner tijd onderzoek rol en positie aansluitingen.
Abbenes	Duurzaam Veilig	Abbenes noord	30 km inrichting plateaus drempels
Abbenes	Netwerk fiets	Ontbrekende verlichting Dr. Heijepad langs A44	Aanbrengen verlichting
Algemeen Haarlemmermeer	Netwerk weg	Rotondes vrachtwagenproof	Op korte termijn geen aanpassing bestaande rotondes. Meenemen bij vernieuwing / aanleg nieuwe rotondes, met name op beleidsmatig vastgestelde vrachtroutes.
Algemeen Haarlemmermeer	Netwerk fiets	Herstellen continuïteit bewegwijzering	Bestemmingen waar eenmaal naar verwezen is blijven herhalen totdat de bestemming is bereikt
Algemeen Haarlemmermeer	Netwerk fiets	Aanbrengen asmarkering op 2-richtingsfietspaden	Aanbrengen asmarkering op 2-richtingsfietspaden
Algemeen Haarlemmermeer	Netwerk weg	A5, Verbreding A5 naar 2x3	Na doortrekking Westrandweg neemt verkeer A5 aanzienlijk toe, op termijn kan capaciteitsvergroting nodig zijn.
Algemeen Haarlemmermeer	Netwerk weg	A4, aanleg parallelstructuur A4 tussen zuidelijke knoop Hoofddorp en Burgerveen	In kader van ontvlechting nationaal en regionaal verkeer; aanleg parallelstructuur A4 tussen zuidelijke knoop Hoofddorp en Burgerveen
Algemeen Haarlemmermeer	Netwerk weg	Doorstroming knooppunt A9 – N205	Capaciteitsknelpunt agenderen bij provincie en rijk.
Algemeen Haarlemmermeer	Netwerk weg	Realisatie Verlengde Westrandweg	Verbetering verbinding Oostkant Amsterdam naar A5/A9.

Kern	Thema	Naam	Omschrijving
Algemeen Haarlemmermeer	Openbaar Vervoer	Buslijn Station Hillegom - Station Nieuw-Vennep	Verbetering lijnvoering naar Bollenstreek en NS stations, door snelle buslijn.
Algemeen Haarlemmermeer	Openbaar Vervoer	HOV om Hoofddorp Zuid- ACT, deel ACT	Vrijliggend HOV door ACT (werkstad A4)
Algemeen Haarlemmermeer	Openbaar Vervoer	HOV Schiphol - Alphen aan den Rijn	Niet in RVVP, wel onderdeel Rnet. Samenhang met ACT, Park21 en doortrekking Noord-Zuidlijn.
Algemeen Haarlemmermeer	Openbaar Vervoer	Toegankelijke bushaltes	Verbetering van de toegankelijkheid van bushaltes met beperkt aantal in- en uitstappers. Onderdeel regulier onderhoud aan de weg (werk-met-werk)
Algemeen Haarlemmermeer	Openbaar Vervoer	Zuidtangent, vertramming (deel) kerntraject	Vertramming is de eerste 15 jaar niet aan de orde, eerst inzetten op uitbreiden van HOV A9 en HOV Hoofddorp-Centrum en het oplossen van specifieke knelpunten op het kerntracé.
Algemeen Haarlemmermeer	Openbaar Vervoer	Zuidtangent, busoptimalisatie kerntraject / maatregelen kruisingen	Na toevoeging van HOV A9 en HOV Hoofddorp-Centrum, zijn mogelijk aanvullende infrastructuurmogelijkheden nodig op het huidige kerntraject van de Zuidtangent, met name bij een aantal gelijkvloerse kruisingen.
Algemeen Haarlemmermeer	Openbaar Vervoer	OV naar diverse bedrijventerreinen (De President, Noord, Cruquius)	Aanpassingen mogelijk in lijnvoering onderzocht door particulier initiatief.
Algemeen Haarlemmermeer	Openbaar Vervoer	Buslijn Station Hillegom - Station Nieuw-Vennep	Verbetering lijnvoering naar Bollenstreek en NS stations, door snelle buslijn.
Algemeen Haarlemmermeer	Parkeren	Voertuigparkeerdetectie	Proef met voertuigparkeerdetectie op een openbaar parkeerterrein
Algemeen Haarlemmermeer	Parkeren	Vrachtwagenparkeerplaatsen	Aanwijzen vrachtwagenparkeerplaatsen en instellen routing met borden
Algemeen Haarlemmermeer	Verkeersveiligheid	Paaltjes op fietspaden verwijderen	Alle paaltjes verwijderen en vervolgens alleen daar terugplaatsen waar daadwerkelijk auto's het fietspad gaan gebruiken (bijvoorbeeld naast busluizen)

Kern	Thema	Naam	Omschrijving
Badhoevedorp	Netwerk weg	Omlegging A9, onderliggend wegennet	Afwaardering Hoofdweg-Oostzijde
Badhoevedorp	Netwerk weg	Omlegging A9, onderliggend wegennet	Aanleg omgelegde Schipholweg
Badhoevedorp	Beheer	Slechte bestrating Vogelbuurt	Verbetering bestrating:maatregelen gepland voor de Ibis-, Uiver-, Zwaluw- en Rijsvogelstraat
Badhoevedorp	Duurzaam Veilig	Sloterweg noord en Kamerling Onneslaan	30 km inrichting fietsstroken plateaus/inritconstructies bij kruisingen
Badhoevedorp	Duurzaam Veilig	Badhoevedorp Vogelbuurt oostzijde	30 km inrichting plateaus drempels
Badhoevedorp	Duurzaam Veilig	Badhoevedorp Prinsenbuurt (zuiden van Robert Kochstraat) en Keplerstraat	30 km inrichting plateaus drempels, Keplerstraat
Badhoevedorp	Duurzaam Veilig	Badhoevedorp tussen Sloterweg en Kamerlingh Onneslaan	30 km inrichting plateaus drempels
Badhoevedorp	Netwerk fiets	Verbeteren fietsverbinding Sloterweg en Schipholweg	
Badhoevedorp	Netwerk fiets	Bromfietsers naar rijbaan Sloterweg	geleiding bromfietsers naar rijbaan op Sloterweg ten zuiden van Schipholweg
Badhoevedorp	Netwerk fiets	Fietsverbinding over huidige A9-tracé	Realiseren fietsverbinding na omlegging A9
Badhoevedorp	Netwerk fiets	Ontbreken fietspad Amsterdamse Baan	Onderzoek realisatie fietspad.
Badhoevedorp	Netwerk fiets	Verbeteren kwaliteit fietsverbinding H'lem – S'hol – A'dam zuid	Realisatie 'fietsnelweg'
Badhoevedorp	Netwerk fiets	Ontbreken fietspad Robert Kochstraat	Onderzoek realisatie fietspad.
Badhoevedorp	Netwerk fiets	Fietsveiligheid 2000 EI	Realisatie vrijliggend fietspad
Badhoevedorp	Netwerk weg	Geen eenduidige bebording Badhoevedorp	Inventariseren en aanpassen

Kern	Thema	Naam	Omschrijving
Badhoevedorp	Parkeren	Overlast langparkeerders Schiphol in Badhoevedorp	Blauwe zones en vignet ontheffingen bewoners
Badhoevedorp	Parkeren	Parkeren scholen (groene zoom Plesman en straks Sperwerstraat Adelaarstraat)	Geen permanente parkeerplaatsen, kiss en ride systeem
Badhoevedorp	Parkeren	Ontbreken parkeergelegenheid autodelen	Autodelen stimuleren (ook OV fiets en OV scooter)
Badhoevedorp	Ringdijkbeleid	Badhoevedorp/Nieuwemeerdijk krappe vormgeving kruising met Toevluchtstraat, waardoor de stoep wordt gebruikt als er een wachtrij voor de brug staat	Op lange termijn herinrichting indien nog noodzakelijk.
Badhoevedorp	Ringdijkbeleid	Badhoevedorp/Nieuwemeerdijk. Voor kruising met Burg. Amersfoordtlaan ontstaat wachtrij die fietsstrook blokkeert, waardoor onvoldoende ruimte is voor fietsers.	Op lange termijn herinrichting (opvangfietspad, vergelijk verkenning opvangfietspad Hillegommerbrug)
Badhoevedorp	Ringdijkbeleid	Badhoevedorp en Lijnden-Akerdijk Smalle rijbaan bij langs parkerende auto's en te weinig snelheidsremmende maatregelen	Akerdijk is heringericht conform duurzaam veilig
Badhoevedorp	Ringdijkbeleid	Sluipverkeer en verkeersonveiligheid Nieuwemeerdijk en Akerdijk	Nieuwemeerdijk is heringericht.
Badhoevedorp	Verkeersveiligheid	Kruising Nieuwemeerdijk en Toevluchtstraat te smal	Reconstructie kruising
Badhoevedorp	Verkeersveiligheid	Kruising Burgemeester Amersfoortlaan, rijbaan te smal, auto's deels op fietspad	Opvangfietspad aanleggen
Beinsdorp	Ringdijkbeleid	Verkeersveiligheid Hillegommerdijk Beinsdorp	Hillegommerdijk is heringericht
Buitenkaag	Netwerk weg	Haarlemmermeer Zuid, Hoofdweg-westzijde verkeersluw tussen Nieuw-Vennep en Buitenkaag.	Eenrichtingsverkeer Hoofdweg-westzijde naar Buitenkaag
Buitenkaag	Ringdijkbeleid	Buitenkaag/Huigsloterdijk Onoverzichtelijke situatie bij de pont	op lange termijn inrichtingsoplossing bezien, geen duidelijke oplossing voorhanden.
Buitenkaag	Ringdijkbeleid	Bij drukte sluipverkeer over de Huigsloter- en Lisserdijk Buitenkaag	Onderzoek naar maatregel. Relatie A44 opritten.

Kern	Thema	Naam	Omschrijving
Burgerveen	Netwerk weg	Verlagen drempel fietsoversteek Burgerveen	Hoogte drempel na rotonde bij fietsoversteek belemmering vrachtverkeer
Burgerveen	Ringdijkbeleid	Overlast door ontsluiting bedrijven op de ringdijk Burgerveen	Visie op wenselijkheid bedrijvigheid op de ringdijk (o.m. in relatie tot verkeersoverlast). Verwerken in bestemmingsplannen
Burgerveen	Ringdijkbeleid	Rijshout/Aalsmeerderdijk Onverwacht en overbodige doorsteek tussen Doorsteek Weteringweg is sluiproute	doorsteek handhaven i.v.m. ontsluiting dijk voor bewoners Weteringweg.
Cruquius	Duurzaam Veilig	Cruquius Oude kruisweg Spaarneweg	pm
Cruquius	Netwerk fiets	Fietsveiligheid oversteken Kruisweg bij Spieringweg Cruquius	Meenemen in studie provincie.
Cruquius	Netwerk fiets	Fietsontsluiting woonboulevard Cruquius.	Fietsverbinding Spieringweg-Cruquius Plaza (doortrekken bollenlaan?)
Cruquius	Netwerk weg	Bereikbaarheid Cruquius, ontsluiting SEIN Cruquius	Nieuwe aantakking N201 ipv Spieringweg. In studie PNH. Gebiedsontwikkeling.
Cruquius	Netwerk weg	Bereikbaarheid Cruquius	Meenemen in bebodingsplan of bebodding vanaf N205 en N201 mogelijk is.
De Liede	Netwerk fiets	Fietsbrug bij De Liede	Realiseren fietsbrug over de ringvaart bij de Liede
De Liede	Netwerk weg	Ontsluiting bedrijventerrein De Liede	Gebiedsontwikkeling, realisatie nieuwe weginfrastructuur
Hoofddorp	Beheer	Geluidsoverlast Paxlaan	Mogelijk toepassen geluidsreducerend asfalt bij regulier groot onderhoud.
Hoofddorp	Duurzaam Veilig	Hoofdstructuur Overbos Bornholm	30 km met plateaus fietssuggestiestroken of parkeervakken of weg versmallen

Kern	Thema	Naam	Omschrijving
Hoofddorp	Duurzaam Veilig	Overbos en Bornholm overig	30 km inrichting plateaus drempels
Hoofddorp	Duurzaam Veilig	Hoofddorp Piratenwijk	30 km inrichting plateaus drempels
Hoofddorp	Goederenvervoer	Ongestoorde logistieke verbinding	Gebiedsontwikkeling ACT
Hoofddorp	Goederenvervoer	Railterminal	Gebiedsontwikkeling ACT.
Hoofddorp	Netwerk fiets	Fietsontsluiting naar groengebied 'Noordkop'	Doortrekken fietspad langs Deltaweg naar Noordkop
Hoofddorp	Netwerk fiets	Calatravabrug Maria Tesselschadelaan	Onmogelijke bochten op fietspad rotonde oplossen
Hoofddorp	Netwerk fiets	Snelfietsroute Hoofddorp Haarlem (via Heemstede)	Fietsstraat VHGlaan-Centrum, oplossing oversteek IJweg
Hoofddorp	Netwerk fiets	Snelfietsroute Nieuw-Vennep-Hoofddorp	Fietsstraat Hoofdweg-Westzijde, prioriteit kruispunt Bennebroekerweg
Hoofddorp	Netwerk fiets	Fietsverbinding door de President	Realiseren fietsverbinding door bedrijventerrein de President
Hoofddorp	Netwerk fiets	Verbinding langs Nieuwekerkertocht onder N201	Realiseren fietsverbinding tussen Houtwijkerveld en de gekantelde kavels langs de Nieuwekerkertocht
Hoofddorp	Netwerk fiets	Fietsenstalling bij scholen	Bijplaatsen/vervangen stallingen
Hoofddorp	Netwerk fiets	Fietsenstalling bij sportvoorzieningen	Bijplaatsen/vervangen stallingen
Hoofddorp	Netwerk fiets	Veilige stallingen op risicolocaties	Vervangen stallingen door stallingen met aanbindmogelijkheid in centra en bij zwembaden en HOV-haltes
Hoofddorp	Netwerk fiets	Fietsenstalling station Hoofddorp	Uitbreiding onbewaakte fietsenstalling op station Hoofddorp

Kern	Thema	Naam	Omschrijving
Hoofddorp	Netwerk fiets	Fietsenstalling bij overige voorzieningen	Bijplaatsen/vervangen stallingen
Hoofddorp	Netwerk fiets	Verbreding fietspad langs N201 ("Kruiswegroute")	Fietspad is te smal. Studie verbreding fietspad N201 Heemstede-Hoofddorp. (al of niet ongelijkvloers discussie zie N201 studie) "Kruiswegroute SV"
Hoofddorp	Netwerk weg	Bereikbaarheid Hoofddorp-Centrum lange termijn	Onderzoek structurele verbetering doorstroming en bereikbaarheid Hoofddorp-Centrum en -Noord in Structuurvisie Hoofddorp (met o.a. doorgetrokken Pabstlaan als optie, doorstroming kruising hoofdwegen-Pabstlaan)
Hoofddorp	Netwerk weg	Bereikbaarheid Haarlemmermeer Midden, regionale verbinding A4-N205-N206, realisatie nieuwe Spoor kruising Nieuwe Bennebroekerweg	Een nieuwe Spoor kruising heeft ruimtelijk en verkeerskundig de voorkeur maar is complex en duur (NS HSL en HST Cargo).
Hoofddorp	Netwerk weg	Bereikbaarheid Hoofddorp lange termijn en regionale hoofdstructuur, doorstroming Van Heuvengoedhartlaan Spoorlaan	Versterken rol Spoorlaan in ontsluiting; Kruispunt aanpassing Spoorlaan- Van Heuvengoedhartlaan
Hoofddorp	Netwerk weg	Bereikbaarheid Hoofddorp lange termijn en regionale hoofdstructuur, verdubbeling Spoorlaan	Verdubbeling Spoorlaan tussen Van Heuven Goedhartlaan en Nieuwe Bennebroekerweg
Hoofddorp	Netwerk weg	Ontsluiting werkgebieden ACT: A4 zone west, De Hoek Noord, Schiphol Logistic Park	Gebiedsontwikkeling, realisatie nieuwe weginfrastructuur
Hoofddorp	Netwerk weg	Bereikbaarheid Floriande - Overbos, verbindingsweg Leenderbos - Waddenweg	Onderzoek nut en noodzaak verbindingsweg Leenderbos en Waddenweg ter hoogte van 150 Kv verdeelstation indien 'ziekenhuisvariant' niet mogelijk blijkt.
Hoofddorp	Netwerk weg	Bereikbaarheid Hoofddorp lange termijn en regionale hoofdstructuur, verlegde Weg om de Noord	Onderzoek afwaardering N201 en aanleg verlegde Weg om de Noord.
Hoofddorp	Netwerk weg	Bereikbaarheid Hoofddorp-Centrum lange termijn	Onderzoek structurele verbetering doorstroming en bereikbaarheid Hoofddorp-Centrum en -Noord in Structuurvisie Hoofddorp (met o.a. doorgetrokken Pabstlaan als optie, doorstroming kruising hoofdwegen-Pabstlaan)
Hoofddorp	Openbaar Vervoer	Zuidtangent, sociale veiligheid haltes	Verbetering van de sociale veiligheid bij haltes door bijvoorbeeld camera's.

Kern	Thema	Naam	Omschrijving
Hoofddorp	Openbaar Vervoer	HOV Westflank (zie relatie HOV corridor Schiphol-Bollenstreek)	Westflank is getemporeerd.
Hoofddorp	Parkeren	Voldoende parkeerplaatsen in centrum	Streven realisatie 5000 parkeerplaatsen
Hoofddorp	Verkeersveiligheid	Rotonde Leenderbos/Liesbos lange termijn (voor korte termijn zie lijst hoge prioriteit).	Verkeersveiligheid en doorstroming rotonde Leenderbos/Liesbos. Mogelijke noodzaak turborotonde afwegen in relatie tot studie Ziekenhuisvariant.
Hoofddorp	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid kruispunt Bennebroekerweg – Molenaarslaan – NW Molenaarslaan	Is beperkt aangepast, monitoren of helpt. Definitieve verkeersveilige inrichting kruispunt meenemen bij afwaardering Bennebroekerweg.
Hoofddorp	Verkeersveiligheid	Kruising Boslaan - Kruisweg	Op termijn verkeersregelininstallatie om veiligheid en doorstroming te verbeteren.
Hoofddorp	Verkeersveiligheid	Blackspot IJweg, Kruisweg (N201)	Bij tankstation vaak chaotische situaties, deelconflict in regeling. Oplossing: tankstation verplaatsen en noordelijke tak van kruispunt afhaken
Hoofddorp	Verkeersveiligheid	Kruispunt Pabstlaan-Zoetermeerstraat-Broekermeerstraat	Onoverzichtelijk kruispunt, filevorming door bushalte die te laat wordt gezien en onverwacht fietsers uit twee richtingen op fietspad
Huigsloot	Ringdijkbeleid	Huigsloot/Huigsloterdijk Ligging versmaller ten opzichte terras De Hanepoel ongunstig	Onderzoek of ligging verbeterd kan worden
Huigsloot	Ringdijkbeleid	Onvoldoende snelheidsremmende maatregelen Huigsloterdijk tussen Huigsloot en Vredeburg	Onderzoek functie/intensiteiten versus snelheidsregime in kader aanpassing wegcategory en bij reconstructie.
Lijnden	Netwerk fiets	Geen fietsverkeer over brug Hoofdvaart mogelijk (verbinding Raasdorperweg en Veldweg)	Voetgangersbrug over Hoofdvaart ook voor fietsers toegankelijk maken?
Lijnden	Netwerk weg	Verlegde Raasdorperweg Lijnden	Alternatieve ontsluitingsweg parallel aan Raasdorperweg ter ontlasting overlast zwaar vrachtverkeer. Opnieuw bezien na vertrek grootste veroorzaker overlast.
Lijnden	Openbaar Vervoer	OV Lijnden en Lijnden-Oost	Aanpassen lijnvoering wordt onderzocht in combinatie met HOV A9 en HOV Westtangent
Lijnden	Parkeren	Parkeeroverlast Nieuwerkerkerstraat en VOS	Alternatieve parkeerruimte
Lijnden	Ringdijkbeleid	Sluipverkeer en verkeersonveiligheid Lijnderdijk	30 km inrichting

Kern	Thema	Naam	Omschrijving
Lisserbroek	Netwerk fiets	Extra brug over ringvaart	Realiseren brug aan de noordzijde van Lisserbroek
Lisserbroek	Netwerk fiets	Fietsvoorziening Elsbroekerbrug	Aanleg fietsbrug langs N207 over ringvaart
Lisserbroek	Netwerk weg	Capaciteit Lisserbrug Lisserbroek	Onderzoek tweede oeververbinding Lisse-Lisserbroek koppelen aan woningbouw en temporiseren. Ondertussen inzet op grotere capaciteit regionale wegstructuur. Relatie wenselijkheid afrit A44.
Lisserbroek	Ringdijkbeleid	Knelpunt Leimuiderdijk – Turfspoor Lisserbroek	Oplossen bij herinrichting Turfspoor
Nieuwe Meer	Netwerk fiets	Regionale fietsverbinding Shol-Adam-A'veen	Realisatie fietspad langs A9 en golfbaan
Nieuwe Meer	Netwerk fiets	(H)OV-haltes, fietsbereikbaarheid Nieuwe Meer	Per fiets beter bereikbaar maken vanuit Badhoevedorp Bushalte Koekoekslaan ri dijk verplaatsen? Veilige stalling, goed bushokje
Nieuwe Meer	Netwerk weg	Geluidoverlast rail en weg A4	Aanzetten tot verbetering geluidwering.
Nieuwebrug	Ringdijkbeleid	Sluipverkeer ringdijk	Vijfhuizerdijk is heringericht.
Nieuw-Vennep	Duurzaam Veilig	Nieuw Vennep binnen dreven (oostelijk van hoofdvaart)	30 km inrichting plateaus drempels
Nieuw-Vennep	Duurzaam Veilig	Nieuw-Vennep Sportveldweg e.o.	30 km plateaus drempels
Nieuw-Vennep	Netwerk fiets	Ontbrekende verlichting fietspad Hoofdweg Oost entree ten noorden van Nieuw-Vennep	Overleg met provincie over aanbrengen verlichting fietspad Hoofdweg Oost entree ten noorden van Nieuw-Vennep.
Nieuw-Vennep	Netwerk fiets	Snelfietsroute Nieuw-Vennep - Getsewoud/Lisse	Kwaliteitsverbetering gehele traject

Kern	Thema	Naam	Omschrijving
Nieuw-Vennep	Netwerk fiets	Ontbrekend fietspad langs Rijnlanderweg	Aanleg fietspad of fietssuggestiestroken langs Rijnlanderweg.
Nieuw-Vennep	Netwerk fiets	Ontbrekende fietsstrook Hoofdweg west (ter hoogte van Vronen en Landei)	Aanleg fietsstrook Hoofdweg west (ter hoogte van Vronen en Landei).
Nieuw-Vennep	Netwerk fiets	Verbeteren kwaliteit fietsroute Vennepeweg tussen Westerdreef en Getsewoud	Verbeteren kwaliteit fietspad Vennepeweg tussen Westerdreef en Getsewoud.
Nieuw-Vennep	Netwerk fiets	Ontbrekende fietsroute vanaf IJweg ter hoogte van Getsewoud Zuid naar IJtochtzone Zwaansbroek	Aanleg fietspad vanaf IJweg via bestaande onbenutte fietstunnel Driemerenweg naar bestaande fietspad Zwaansbroek
Nieuw-Vennep	Netwerk weg	Kruising Oosterdreef-Vennepeweg Nieuw-Vennep, eventueel aanpassen inrichting	Eerst aansluiting Zuiderdreef op Spoorlaan-Zuid, daarna bezien of / welke aanpassing kruispunt nodig is.
Nieuw-Vennep	Openbaar Vervoer	Station Nieuw-Vennep, knooppuntmanagement	Verbeteren uitstraling station Nieuw-Vennep. Functiemenging. Aantrekkelijk maken / houden Park+Ride.
Nieuw-Vennep	Netwerk weg	Bevoorrading winkelcentrum Symfonie (overlast laden en lossen voetgangersgebied Vennepeweg)	Mogelijk toepassen venstertijden.
Nieuw-Vennep	Verkeersveiligheid	Blackspot IJweg tussen Bennebroekerweg en Noordelijke Randweg	Veel auto/(brom)fiets en bromfiets-fietsongevallen. Onderzoek naar verbreden fietspad of bromfietsers naar rijbaan.
Rijsenhout	Duurzaam Veilig	Rijsenhout dorp (benoorden B'weg) en Bennebroekerweg	plateaus en drempels
Rijsenhout	Duurzaam Veilig	Rijsenhout-Zuid	30 km inrichting, plateaus / drempels
Rijsenhout	Netwerk fiets	Extra fietsverbindingen tussen dijk en Aalsmeerderweg	Twee nieuwe fietsverbindingen realiseren
Rijsenhout	Parkeren	Bewoners eigenen parkeerplek toe op Aalsmeerderdijk Rijsenhout	Communicatie en handhaving.
Rijsenhout	Ringdijkbeleid	Rijsenhout/Aalsmeerderdijk Parkeerdruk, bewoners eigenen parkeervakken toe	handhaving in combinatie met communicatie

Kern	Thema	Naam	Omschrijving
Rijsenhout	Ringdijkbeleid	Rijsenhout/Aalsmeerderdijk Krappe vormgeving tussen Verremeer en Bennebroekerweg en fietsveiligheid Aalsmeerderdijk	reconstructie wegvak, suggestie dorpsraad: symbolen 30 op wegvak. Fietsstroken mogelijk?
Rijsenhout	Ringdijkbeleid	Aalsmeerderdijk als sluiproute (noord)	Drempels Aalsmeerderweg verminderen / verwijderen. Symbolen op de weg aanbrengen ('30' km)
Schiphol en Werkgebieden	Netwerk fiets	Geen fietsvoorziening HOV halte Schiphol Noord	Realiseren fietsvoorzieningen (fietspad en fietsenstallingen)
Schiphol en Werkgebieden	Netwerk weg	Doortrekken Folkestoneweg richting Beechavenue Schiphol Zuidoost	Alternatieve route vrachtverkeer Cargo World betekent ontlasting Fokkerweg en Park Schiphol-Rijk.
Schiphol en Werkgebieden	Netwerk weg	Eventueel doortrekken Rijkstreekweg naar N201. Betrekken bij studie functie Kruisweg en omgeving.	Mogelijkheden doortrekken Rijkstreekweg naar N201 als binnenring Schiphol onderzoeken en betrekken bij studie functie Kruisweg en omgeving.
Schiphol en Werkgebieden	Netwerk weg	Verbreding Bosrandbrug Schiphol-Oost	In uitvoering bij provincie N-H.
Schiphol en Werkgebieden	Openbaar Vervoer	Railcapaciteit Schipholtunnel	Capaciteit loopt tegen grenzen aan, is verantwoordelijkheid N.S., Schiphol, Rijk.
Schiphol en Werkgebieden	Verkeersveiligheid	HOV tunnel Zuidtangent De Hoek - Schiphol Handelskade (evaluatie wet tunnelveiligheid)	
Vijfhuizen	Beheer	Onderhoud doorgaande wegen (bijv Vijfhuizerweg binnen bebouwde kom, Spieringweg)	Beter onderhoud bestrating
Vijfhuizen	Beheer	Onderhoud bestrating oude dorp Vijfhuizen	Beter onderhoud bestrating
Vijfhuizen	Netwerk fiets	Nieuwe fietsverbinding langs Spaarnwouderweg.	Onderzoek of onderdeel Haarlem-Schipholroute kan worden.
Vijfhuizen	Parkeren	Verkeersafwikkeling en parkeerregeling bij grote evenementen op Floriadeterrein - halte Terreplein	
Vijfhuizen	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid Kromme Spieringweg, wren sluijverkeer	Fietspad of -stroken en snelheidbeperkende maatregelen of knip voor autoverkeer aanbrengen

Kern	Thema	Naam	Omschrijving
Vijfhuizen	Ringdijkbeleid	Sluipverkeer Vijfhuizerdijk en verkeersonveiligheid, slecht zichtbare chicanes in bocht	Mogelijkheid plaatsing flitskasten mee in pilot met OM en politie. Betere zichtbaarheid chicanes.
Vredeburg	Ringdijkbeleid	Onvoldoende snelheidsremmende maatregelen Huigsloterdijk tussen Huigsloot en Vredeburg	Onderzoek functie/intensiteiten vs snelheidsregime in kader aanpassing wegcategory en bij reconstructie.
Vredeburg	Ringdijkbeleid	Vredeburg/Huigsloterdijk	Nagaan of chicane op dit dijkvak een alternatief vormt voor versmalling
Weteringbrug	Netwerk weg	Openstellen calamiteitenuitgang A4 voor hulpdiensten bij calamiteit levert overlast ringdijk op.	Handhaving door Rijkswaterstaat.
Weteringbrug	Ringdijkbeleid	Doorsteek Weteringweg is sluiproute	Doorsteek verwijderen en berm herstellen
Weteringbrug	Ringdijkbeleid	Weteringbrug/Huigsloterdijk Parkeren op straat in plaats van in vakken	parkeren op rijbaan werkt juist snelheidsremmend; gedogen
Weteringbrug	Ringdijkbeleid	Weteringbrug/Huigsloterdijk Tekort aan parkeerplaatsen bij evenementen in horecagelegenheid	Geen fysieke maatregel, voldoende alternatieve parkeergelegenheid aanwezig, handhaven
Weteringbrug	Verkeersveiligheid	Zicht vanaf Leimuiderweg op zuidelijke doorsteek naar Weteringweg is slecht	Reconstructie kruispunt.
Weteringbrug	Verkeersveiligheid	Overlast en verkeersonveiligheid zuidelijk deel Weteringweg (80km / uur weg), bushalte.	Onderzoek of terugbrengen snelheid naar 50 km / uur mogelijk is.
Weteringbrug	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid Weteringbrug (versmalling in weg)	
Zwaanshoek	Duurzaam Veilig	Zwaanshoek dorp	30 km pm bepalen
Zwaanshoek	Netwerk fiets	Recreatieve verbinding vanuit Floriande vanaf Spieringweg naar park Zwaanshoek-Noord	Aanleg Duinpad
Zwaanshoek	Ringdijkbeleid	Zwaanshoek/Bennebroekerdijk/ Bennebroekerweg. De voorrangssituatie is omgekeerd aan wat men verwacht.	Onderzoek of voorrangssituatie kruising Bennebroekerdijk/Bennebroekerweg nodig is.
Zwanenburg	Duurzaam Veilig	De Weeren Zwanenburg	maatregelen pm

Kern	Thema	Naam	Omschrijving
Zwanenburg	Duurzaam Veilig	Hoofdstructuur Zwanenburg-West	30 km inrichting plateaus of fietssuggestiestroken + inritconstructies
Zwanenburg	Duurzaam Veilig	Zwanenburg-Midden en -Oost	30 km inrichting plateaus drempels ?
Zwanenburg	Openbaar Vervoer	OV verbinding bedrijventerrein De Weeren Zwanenburg	OV bereikbaarheid wordt verbeterd door opening station Halfweg-Zwanenburg. Route over bedrijventerrein nader onderzoeken (blocker/zakpaal).
Zwanenburg	Parkeren	Mogelijke parkeeroverlast bij fietsbrug Sugar City (zie algemeen onderzoek parkeeroverlast)	Monitoren en bij overlast maatregelen.
Zwanenburg	Parkeren	Parkeercapaciteit flats / sportcomplex Populierenlaan Zwanenburg	
Zwanenburg	Ringdijkbeleid	Sluipverkeer Zwanenburgerdijk en verkeersonveiligheid (Nieuwebrug)	Herinrichting 30km zone
Zwanenburg	Verkeersveiligheid	Fietsveiligheid IJweg, Schipholweg Zwanenburg	Verbreden fietspad

Notitie beantwoording ingekomen reacties concept Deltaplan Bereikbaarheid

Op 27 september 2011 is besloten het concept *Deltaplan Bereikbaarheid* vrij te geven voor participatie. Vanaf 14 oktober 2011 heeft het plan vier weken ter inzage gelegen. Bewoners en belanghebbenden zijn in deze periode in de gelegenheid gesteld te reageren op het concept plan. Daarnaast is op maandag 24 oktober 2011 een informatieavond gehouden in het raadhuis om belangstellenden te informeren over het concept *Deltaplan Bereikbaarheid*. Het concept *Deltaplan Bereikbaarheid* is op onderdelen aangepast naar aanleiding van de ingekomen reacties. Reacties zijn ingekomen van:

1. C. Lodder
2. J. van Rijn
3. K.J. Korver
4. Stichting Woonboulevard Cruquius en Winkeliersvereniging Cruquius Plaza, Spaarneweg 251, 2142 EP Cruquius
5. L.C.J. Chevallerau
6. Belangengroep gehandicapten Haarlemmermeer, Postbus 429, 2130 AK Hoofddorp
7. A.J.M. van Bentem
8. Rijkswaterstaat Noord-Holland, Postbus 3119, 2001 DC Haarlem
9. Dorpsraad Lijnden, Postbus 67, 1170 AB Badhoevedorp
10. Ondernemend Hoofddorp en Hoofddorp Winkelstad, Postbus 490, 2130 AL Hoofddorp
11. LTO Noord, afdeling Haarlemmermeer e.o., Weteringweg 3, 2155 MV Leimuiderbrug
12. Dhr. Sonnemans, Dhr. Veltman, Dhr. Visser, namens 500 aanwonenden Paxlaan
13. Schiphol Group, Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol
14. Claus Company, Bosweg 15, 2131 LX Hoofddorp
15. Dhr. P. Berkhout
16. Platform Betrokken bewoners Nieuwemeerdijk, p/a Nieuwemeerdijk 265, 1171 NP Nieuwe Meer
17. Werkgroep Bereikbaarheid Badhoevedorp en omgeving, Goudsbloemlaan 6, 1171 MD Badhoevedorp
18. Dorpsraad Lisserbroek, Torkruidstraat 38, 2165 VV Lisserbroek
19. Stichting Bewoners Rijnlanderweg en omstreken, Rijnlanderweg 1286, 2153 KD Nieuw-Vennep
20. NS Regiodirectie Randstad Noord, Postbus 1283, 1000 BG Amsterdam
21. Wijkraad Overbos, Mastbos 88, 2134 NS, Hoofddorp
22. Gemeente Lisse, Postbus 2000, 2160 AE Lisse
23. JOVD Haarlemmermeer e.o., Grebbebos 2, 2134 KV Hoofddorp
24. C. van Doorn
25. Fietsersbond afdeling Haarlemmermeer, Allegondahoeve 23, 2131 NB Hoofddorp
26. Kamer van Koophandel Amsterdam, Postbus 2852, 1000 CW Amsterdam
27. Stichting Dorpsraad Nieuw-Vennep, Postbus 74, 2150 AB Nieuw-Vennep
28. Regionale samenwerking Zuid Kennemerland, Postbus 2, 2040 AA Zandvoort
29. Stadsregio Amsterdam, Postbus 626, 1000 AP Amsterdam
30. Wijkraad Floriande, Lauwers 30, 2134 ZT Hoofddorp

Een samenvatting van de ingekomen reacties en een beantwoording daarvan:

1. C. Lodder

Gevraagd wordt om te overwegen om in navolging van de provincie Noord-Holland bestaande exclusieve busstroken 'gemengd' te gebruiken voor bussen en rechtsafslaand verkeer.

Antwoord 1

Uw verzoek heeft u reeds eerder kenbaar gemaakt, onder meer in de Klankbordgroep Openbaar Vervoer waar u zitting in heeft. In dat verband zal onderzocht worden of het gemengd gebruiken van exclusieve busstroken op specifieke plaatsen wenselijk is en de doorstroming kan bevorderen.

2. J. van Rijn

De reactie betreft het verzoek om een fietspad, komende van de Lisserbroekerbrug aan de rechterkant tot aan afslag fietspad Abbenes, aan te leggen. Dit voorkomt het twee keer oversteken van de Lisserbroekerweg zoals in de huidige situatie het geval is.

Antwoord 2

Uw voorgestelde oplossing voorkomt inderdaad twee keer oversteken voor fietsverkeer tussen Lisse en Abbenes. Omdat er echter maar weinig fietsers zijn tussen deze twee kernen, gaan wij geen fietspad aanleggen aan de zuidzijde van de Lisserbroekerweg.

3. K.J. Korver

Verzocht wordt om het verbod om vanaf de Hoofdweg-Oostzijde naar de Ter Veenbrug te rijden zo spoedig mogelijk op te heffen omdat men 'opgesloten' zit.

Antwoord 3

In het project Bereikbaarheid Hoofddorp Centrum is de maatregel opgenomen om het verkeer vanuit noordelijke richting weer richting het van Stamplein te kunnen laten rijden. Voor de bewoners van het oude Buurtje betekent dit dat zij ook weer vanaf de Hoofdvaart-Oostzijde rechtsaf via de Ter Veenbrug hun buurt kunnen bereiken. Medio volgend jaar wordt dit in uitvoering gebracht.

4. Stichting Woonboulevard Cruquius en Winkeliersvereniging Cruquius Plaza, Spaarneweg 251, 2142 EP Cruquius

Aangegeven wordt dat Cruquius met bereikbaarheidsproblemen kampt, vooral op piekmomenten van de Woonboulevard (feestdagen, weekenden). In het Deltaplan Bereikbaarheid wordt op een aantal plaatsen melding gemaakt van de problemen, maar concrete oplossingsrichtingen worden nog onvoldoende gezien.

- a) Gevraagd wordt om de Stichting Woonboulevard Cruquius nauw te betrekken bij de in het Deltaplan vermelde te starten studie voor de N201 tussen het Wipperplein in Heemstede en de westelijke aansluiting op de van Heuven Goedhartlaan in Hoofddorp.
- b) De slechte bereikbaarheid van de Woonboulevard Cruquius per fiets wordt benadrukt. De op de kaart van het toekomstig fietsnetwerk aangegeven gestippelde fietsverbinding wordt als noodzakelijk geacht voor een goede en veilige fietsbereikbaarheid van Cruquius.
- c) Daarnaast is er vanuit de consument een sterke behoefte aan een goede openbaar vervoer verbinding met Woonboulevard Cruquius. Momenteel moet een gebruiker van het openbaar vervoer (klant of winkelmedewerker) nog minimaal 10 tot 15 minuten lopen voordat men bij een winkel van bestemming is.
- d) Gevraagd wordt om niet af te wachten tot de Westflank ontwikkeld is maar om op korte termijn positieve bereikbaarheidsontwikkelingen te laten plaatsvinden. Dit mede ter verbetering van het bereikbaarheidsimago van de Woonboulevard Cruquius.
- e) Verzocht wordt om kleine maatregelen zoals de vindbaarheid door middel van goede bebording en een commerciële uiting langs de N201 mogelijk te maken.

Antwoord 4

- a) De studie wordt getrokken door de Provincie Noord-Holland in nauwe samenwerking met de gemeente. Wij zullen de projectleider verzoeken belanghebbenden te betrekken bij de planvorming.
- b) Wij onderschrijven de wenselijkheid van een goede en veilige fietsverbinding naar de woonboulevard Cruquius. Daartoe hebben wij de fietsverbinding op de kaart Toekomstig Hoofdfietsnetwerk opgenomen. In de prioritering heeft deze verbinding echter niet de hoogste prioriteit gekregen. De huidige fietsroute via de Oude Kruisweg betekent weliswaar voor een deel van de fietsers naar de woonboulevard maximaal 750 meter omrijden maar het is wel een verkeersveilige route.
- c) Het is niet gebleken dat er een exploitabele openbaar vervoersverbinding mogelijk is via de woonboulevard door middel van reguliere lijnvoering. Wij zullen Connexxion en Stadsregio Amsterdam verzoeken dit te onderzoeken. Als er geen exploitabele lijndienst gevoerd kan worden, dan bestaat de mogelijkheid dat de ondernemers zelf openbaar vervoer inkopen bij een vervoerder, al of niet Connexxion.
- d) Er worden voorbereidingen getroffen om de Spieringweg te voorzien van linksaf stroken richting Heemstede. Dit zal de bereikbaarheid van en naar de woonboulevard verbeteren. Structurele maatregelen zoals een nieuwe aansluiting op de N201 hebben een relatie met eventuele woningbouw ten zuiden van Cruquius en vinden niet op korte termijn plaats.

- e) U heeft uw ideeën over het vergroten van de vindbaarheid door bebording aangedragen. Op de detailhandelsbijeenkomst van 14 november jongstleden heeft u nogmaals deze wens geuit. Deze avond is aan uw vereniging te kennen gegeven dat in het nog te starten *Haalbaarheidsonderzoek herstructurering Cruquius* deze vraag (onder andere) wordt meegenomen en afgewogen.

5. L.C.J. Chevallerau

De reactie heeft betrekking op:

- a) Het afwaarderen van de Bennebroekerweg naar erftoegangsweg met bijbehorende maximum snelheid van 30 km en eventueel te nemen snelheidsremmende maatregelen. Dit zal de bereikbaarheid van Floriande verder verslechteren. Gepleit wordt voor het handhaven van de Bennebroekerweg als gebiedsontsluitingsweg voor het lokale verkeer vanuit Floriande, Zuidrand en Toolenburg-Zuid.
- b) Het afsluiten van de Bennebroekerweg bij de Hoofdweg-Westzijde.
- c) Het afsluiten van de brug tussen de Hoofdweg-Westzijde en Hoofdweg-Oostzijde in het verlengde van de Bennebroekerweg.

Antwoord 5

- a) Het college en de gemeenteraad hebben respectievelijk op 23 september en 18 december 2008 het referentiekader Zuidrand vastgesteld. Hierin is opgenomen dat de oude Bennebroekerweg een 30 km/u regime krijgt. Op 3 december 2009 heeft de raad de verkeersmaatregelen Hoofddorp – Zuid vastgesteld. Hierin is opgenomen dat de oude Bennebroekerweg een erftoegangsweg 30 km/u regime krijgt. Wij kiezen voor deze inrichting om de woningen in de zuidrand zo goed mogelijk aan te laten sluiten op bestaand Hoofddorp en de barrièrewerking voor voetgangers en fietsers zo 'zacht' en verkeersveilig mogelijk te laten zijn. De Bennebroekerweg als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/u komt hieraan niet tegemoet.
De Bennebroekerweg heeft alleen een functie voor de ontsluiting van de toekomstige woningbouw in de zuidrand. Naast die van de auto kan dit ook de bus zijn als het om de ontsluiting van het Huis van de Sport gaat. Een onderzoek hierna is gaande met als optie een halte langs de Bennebroekerweg ter hoogte van het Huis van de Sport. Floriande wordt ontsloten via de Deltaweg, Nieuwe Molenaarslaan en maakt gebruik van de Nieuwe Bennebroekerweg net als toekomstig Toolenburg-Zuid met een eigen ontsluitingsweg naar de Nieuwe Bennebroekerweg.
- b) Op 3 december 2009 heeft de raad de verkeersmaatregelen Hoofddorp Zuid vastgesteld. Hierin is het afsluiten van de Bennebroekerweg bij de Hoofdweg-Westzijde en het afsluiten tussen de Hoofdweg-Oostzijde en Westzijde vastgelegd. Het doel hiervan is de Hoofdweg-Westzijde niet zwaarder te belasten en de Bennebroekerweg te ontlasten. De westzijde is de rustige zijde langs de Hoofdvaart. De oostzijde de meer drukke kant waarlangs het verkeer gaat. De afsluitingen ontmoedigen het huidige gebruik en voorkomen dat met de komst van woningen in Toolenburg-Zuid en in de zuidrand de verkeersdruk op de westzijde en Bennebroekerweg verder zal toenemen. Op deze wijze krijgen we intensiteiten die passen bij de functie van deze wegen. Zoals in het raadsvoorstel van december is aangegeven monitoren we na elke maatregel wat de effecten zijn.
- c) Zie onder b.

6. Belangengroep gehandicapten Haarlemmermeer, Postbus 429, 2130 AK Hoofddorp

Gevraagd wordt om meer aandacht voor parkeren voor mensen met een Gehandicapten Parkeerkaart (GPK). Regelmatig worden klachten ontvangen over te smalle en verkeerd ingerichte Gehandicapten Parkeerplaatsen (GPP). Verzocht wordt om realisatie van voldoende GPP's (de landelijke norm is 1 op de 50 parkeerplaatsen), zoveel mogelijk bovengronds en zo dicht mogelijk bij winkels of voorzieningen gelegen en met de juiste afmetingen en toegankelijkheidseisen (zoals beschreven in het CROW).

Antwoord 6

Wij onderschrijven het belang van realisatie van voldoende en goed ingerichte parkeerplaatsen voor gehandicapten. In het beleidsdeel is hierover een aanvullende korte passage opgenomen. De CROW normen hanteren wij - waar mogelijk - bij de inrichting van parkeerplaatsen.

7. A.J.M. van Bentem

De reactie heeft betrekking op;

- a) Het zo afstellen van verkeersregelinstallaties dat deze voor fietsers en voetgangers altijd op groen gaan of staan als er geen kruisend verkeer (mogelijk) is. Nu moeten verkeersdeelnemers stoppen om een knop in te drukken om het verkeerslicht te activeren. Vooral voor fietsers vergt dat enige inspanning en is de neiging om door rood te rijden groot.
- b) Voetgangers en andere gebruikers van voetpaden, deze komen er in het plan bekaaid vanaf. Aandacht wordt gevraagd voor de op- en afritten van stoepen, vooral bij bruggen en oversteekplaatsen. Deze zijn vaak voor invaliden met rolstoelen, ouderen met rollators en ouders met kinderwagens moeilijk te nemen. De doorgang wordt vaak versperd door onlogisch geplaatste lantaarnpalen, afvalbakken, et cetera.

Antwoord 7

- a) Bijna al onze verkeersregelinstallaties werken voertuigafhankelijk. Door detectielussen en drukknoppen wordt het naderende auto- en fietsverkeer gesignaleerd en krijgt die richting zo snel mogelijk groen. Als we fietsrichtingen waarop geen verkeer is gedetecteerd toch groen geven omdat er op dat moment geen conflicterende richtingen groen hebben, duurt het langer om groen te geven op het moment dat er wel verkeer wordt gedetecteerd op één van de conflicterende richtingen. Dan moet immers eerst het fietslicht nog op oranje en rood springen (na het eventueel afmaken van de minimale groentijd). De verliestijden worden daardoor onnodig langer, daarom passen we dat niet toe in onze verkeerslichtenregelingen. Datzelfde geldt voor voetgangerslichten, maar dan nog sterker door de lange minimale groentijd voor voetgangerslichten. Voetgangers zijn langzamer en hebben daardoor meer tijd nodig om de overkant van de straat te bereiken.
- b) In het Deltaplan is een aanvullende passage opgenomen over ons beleid ten aanzien van voetgangers. Dit beleid is erop gericht om voetgangers en andere gebruikers van voetpaden zo comfortabel en veilig mogelijk te kunnen laten deelnemen aan het verkeer. Uw suggesties vormen een toetsingscriterium bij het ontwerpen en onderhouden van de openbare ruimte.

8. Rijkswaterstaat Noord-Holland, Postbus 3119, 2001 DC Haarlem

Het volgende wordt aangegeven:

- a) De ontwikkelingen op het hoofdwegennet (A4, A5, A9) zijn op juiste wijze in het plan omschreven, waarbij verdere capaciteitsuitbreiding van de A4 (na realisatie van de nieuwe aansluitingen Hoofddorp) al dan niet met een parallelstructuur voorlopig niet aan de orde is.
- b) Het genoemde groot onderhoud aan de kunstwerken in de A44 over de Lisserweg, Hoofdvaart en Ringvaart zal niet voor 2020 plaatsvinden.
- c) In het plan zijn vijf locaties voor nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennet opgenomen. Zoals reeds in het Deltaplan staat wordt hiervoor door Rijkswaterstaat een terughoudend beleid gevoerd, zoals vastgelegd in de beleidslijn Aansluitingenbeleid van februari 2007. Vijf nieuwe aansluitingen lijken hiermee niet verenigbaar.
- d) Het plan maakt melding van de tekort schietende capaciteit van het knooppunt Rottepolderplein (N205-A9-N232) als de verbinding tussen N205 en N206 is gerealiseerd. Dit aspect is nog onbekend bij Rijkswaterstaat. Verzocht wordt om dit potentiële knelpunt in beeld te brengen en in overleg te treden met Rijkswaterstaat. Tevens wordt geadviseerd om dit bij de besluitvorming rond de verbinding N205-N206 te betrekken. Dit omdat de invloed van het regionale project N205-N206 op de doorstroming op het Rijkswegennet van invloed kan zijn op het standpunt van het Rijk ten aanzien van het project N205-N206.
- e) Gewezen wordt op de bredere potentie van het vervoer over water (de Haarlemmermeer is omsloten door een vaarweg CEMT-klasse II/III) naast de genoemde aan- en afvoer van agrarische producten.

Antwoord 8

- a) Wij realiseren ons dat de parallelstructuur op dit moment laag op de agenda van het Rijk staan. Toch staan wij als gemeente op het standpunt dat met de realisatie van een parallelstructuur langs de A4 (ten zuiden van de nieuwe aansluitingen in het kader van de N201+), het regionale verkeer op de A4 kan worden gescheiden van het doorgaande verkeer en daarmee de doorstroming op de A4 kan verbeteren. Tevens kunnen dan te zijner tijd nieuwe aansluitingen op de parallelstructuur mogelijk worden gemaakt en dit komt het functioneren van de huidige aansluitingen op de A4 ten goede. Dit is de conclusie uit de door de provincie Noord-Holland getrokken MIT-verkenning "Bereikbaarheid Schiphol, A4 corridor zuid", die in 2007 door de regio is uitgevoerd en waaraan ook Rijkswaterstaat Noord-Holland heeft meegewerkt. De realisatie van de parallelstructuur blijft daarom een ambitie van ons en andere regionale partijen.
- b) De betreffende passage in het Deltaplan is aangepast.
- c) Wij beseffen dat 5 nieuwe aansluitingen op de Rijkswegen binnen Haarlemmermeer niet eenvoudig noch op korte termijn kunnen worden gerealiseerd. De aansluitingen zijn van verschillende aard, afhankelijk van

ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen en zijn wenselijk op verschillende termijnen. Het spreekt voor zich dat we per aansluiting uitgebreid in gesprek zullen treden.

- d) De formulering in het Deltaplan doet onterecht vermoeden dat wij uitspraken doen over de capaciteit van rijkswegen op het knooppunt Rottepolderplein. Wat wij wel constateren (op basis van de "Regionale verkenning conform MIRT N205-N206", waarin Rijkswaterstaat Noord-Holland eveneens heeft geparticipeerd) is dat in 2020 de intensiteiten op de N205 bij de kruising met de N232 (net ten zuiden van het knooppunt Rottepolderplein) toenemen, waarmee er incidentele doorstromingsproblemen op de onderliggende wegen kunnen ontstaan. Wij passen de tekst hierop aan. Naar aanleiding van uw behoefte inzicht in te krijgen in de effecten van de N205-N206 verbinding, gaan wij ervan uit dat tijdens de – nog te starten - planstudiefase alle verkeerseffecten zullen worden onderzocht.
- e) Wij hebben een passage toegevoegd waarin wij de potentie van vervoer over water noemen

9. Dorpsraad Lijnden, Postbus 67, 1170 AB Badhoevedorp

De dorpsraad geeft aan een aantal eerder gedane suggesties niet genoeg terug te vinden in het plan en wil deze onder de aandacht brengen. Het betreft de volgende punten:

- a) Het fietspad aan de Hoofdweg-Oostzijde (van Hoofddorp naar Lijnden) zou als fiets-/voetpad doorgetrokken kunnen worden tot de bebouwde kom (A9- viaduct).
- b) Op het eindpunt (bij het A9-viaduct) zou een fiets-/voetpad gemaakt kunnen worden naar het bedrijventerrein Lijnden-Oost. Werknemers en bezoekers die gebruik maken van het openbaar vervoer moeten nu vanaf de Schipholweg ver (om)lopen om bij het bedrijventerrein te komen.
- c) Bij dit eindpunt van het fiets-/voetpad zou een fietsbrug over de Hoofdvaart veilig en nuttig zijn. Zeker als dit opgenomen wordt bij een kruising van de omgelegde Raasdorperweg met de Hoofdvaart-Westzijde. Wellicht kan de bestaande fietsbrug verlegd worden.
- d) Er zijn verwachtingen gewekt wat betreft de omlegging van de Raasdorperweg. De hoop is dat realisatie ervan niet afhankelijk wordt gesteld aan het wel of niet aanwezig blijven van één bedrijf (Roti/NOBA).
- e) Op de wegen in Lijnden (ook richting Zwanenburg en Badhoevedorp) kan meer eenduidigheid worden aangebracht wat betreft borden, snelheidslimieten, wel/geen woonerf en de mate van aangelegde chicanes.
- f) Over het openbaar vervoer in de woonkern, maar ook naar het bedrijventerrein Lijnden-Oost is niets opgenomen. De bereikbaarheid is nu heel slecht.

Antwoord 9

Onze reactie op de door u ingebrachte punten:

- a) Er rijdt weinig autoverkeer op de Hoofdweg-Oostzijde tussen de Schipholweg en het A9-viaduct (1000 motorvoertuigen per etmaal) daarom leggen wij geen vrijliggend fietspad aan. Omdat er nauwelijks mensen lopen buiten de bebouwde kom voorzien wij polderwegen buiten de kom niet van voetpaden. Voetgangers kunnen en mogen gebruik maken van de rijbaan.
- b) Een voetverbinding tussen de Hoofdweg-Oostzijde en Lijnderhof vinden wij een goed idee. We gaan de mogelijkheden hiertoe onderzoeken.
- c) Wij denken dat de brug binnen de bebouwde kom nuttiger is en meer wordt gebruikt om beide delen van Lijnden met elkaar te verbinden.
- d) Het verleggen van de Raasdorperweg is een grote ruimtelijke en verkeerskundige ingreep. De beoogde gebiedsontwikkeling naar bedrijventerrein vindt geen doorgang. Wij zijn van mening dat nut en noodzaak van de eventuele omlegging van de Raasdorperweg goed onderbouwd moet worden. De aanwezigheid - of het vertrek - van de verreweg grootste overlastgever qua verkeer aan de Raasdorperweg speelt daar voor ons een bepalende factor.
- e) Wij streven ernaar om de bebording eenduidig en overzichtelijk te houden. Suggesties voor aanpassing van bebording zijn welkom, kunt u aangeven bij welke straten en borden u nu eenduidigheid mist?
- f) Lijn 145 heeft een halte bij de kruising Hoofdweg en Schipholweg, op enige afstand van de kern. Voor de kern Lijnden lijkt er niet voldoende vervoerswaarde te zijn om een andere reguliere buslijn te kunnen exploiteren, dan deze lijn 145. Omrijden via de kern levert voor deze lijn een te grote vertraging op voor de doorgaande reiziger, waardoor dit geen optie is. In het Programma van Eisen van de openbaar vervoerconcessie Amstelland-Meerlanden (bevoegd gezag Stadsregio Amsterdam) is Lijnden ook niet verplicht opgenomen als met openbaar vervoer te bedienen woonkern. Wat het bedrijventerrein betreft wordt op dit moment onderzocht in hoeverre Lijnden-Oost beter kan worden geïntegreerd in het nog verder te ontwikkelen lijnennet in en rond Badhoevedorp.

10. Ondernemend Hoofddorp en Hoofddorp Winkelstad, Postbus 490, 2130 AL Hoofddorp

Het concept Deltaplan Bereikbaarheid geeft een vrijwel volledig overzicht en is een gedegen stuk. De reactie heeft betrekking op het onderdeel parkeerbeleid. Een aantal constatering in het plan worden gedeeld; "Goede bereikbaarheid valt of staat met goede parkeervoorzieningen. Op de plekken die autoverkeer aantrekken, moet voldoende parkeergelegenheid zijn" en "In overleggen met de ondernemers in Hoofddorp Winkelstad is gebleken dat er een behoefte is aan circa 5000 parkeerplaatsen. Dit aantal is berekend in het kader van het onderzoek Parkeren Hoofddorp Centrum (december 2006). Nieuwe parkeerplaatsen moeten grotendeels in gebouwde voorzieningen in of aan de rand van het centrum worden gerealiseerd, omdat er op maaiveld niet voldoende ruimte voor is".

- a) De volgende opmerking over het Parkeermotievenonderzoek Hoofddorp roept vragen op; "Ter objectivering van de geconstateerde overlast in de gebieden rondom Hoofddorp Centrum wordt het parkeeroverlastgevende gedrag onderzocht".
- b) Wordt er gegoeheld met getallen en locatie? Is de kring waarin het aantal van 5000 parkeerplaatsen nu gedacht wordt qua locatie rekbaar? Benadrukt wordt dat het noodzakelijk is om het parkeren in het centrum te doen plaatsvinden.
- c) Gewezen wordt op het gevaar dat parkeerplaatsen wegvallen als het Van de Zee-terrein bebouwd gaat worden en de tijdelijke parkeergarage achter het raadhuis moet verdwijnen. Daarbij mag verder op de lange baan schuiven niet aan de orde zijn.
- d) Gevraagd wordt om helderheid te verschaffen betreffende de locaties en de realisering qua tijd van de genoemde 5000 parkeerplaatsen binnen het centrum.

Antwoord 10

Wij danken u voor de complimenten en gaan in op uw reactie:

- a) De onderzoeken rondom Hoofddorp Centrum hebben tot doel om objectief in kaart te brengen waar sprake is van parkeeroverlast in wijken. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling van het onderzoek om vast te stellen of parkeerruimte in de ring rondom het centrum gebruikt kan worden voor Hoofddorp Centrum.
- b) In het onderzoek Parkeren Hoofddorp Centrum (december 2006) is het gebied omschreven waarbinnen de parkeerplaatsen moeten liggen. In de omschrijving is sprake van een ring rondom het centrum, omschreven als "Overig en centrumgebied en schil" waarbinnen 750 parkeerplaatsen liggen. Het aantal van 5000 parkeerplaatsen beschouwen wij als een richtgetal en geen vast gegeven. Het aantal is afhankelijk van actuele ontwikkelingen of het uitblijven daarvan. Uitgangspunt is dat er voldoende parkeerplaatsen zijn om in de parkeerbehoefte van Hoofddorp Centrum te kunnen voorzien.
- c) Wij zijn met u van mening dat wanneer de nu aanwezige tijdelijke parkeervoorzieningen op het Van der Zeeterrein en in de tijdelijke parkeergarage komen te vervallen dit niet voor een onacceptabele hoge parkeerdruk mag zorgen. Zo nodig worden hiervoor passende maatregelen getroffen.
- d) Het is niet mogelijk om in dit stadium aan te geven wanneer, welke ontwikkelingen plaats zullen vinden. Een en ander is afhankelijk van de markt. Ontwikkelingen die onderzocht worden zijn onder meer; realisatie van een Raadhuisplein garage, realisatie van een parkeergarage op de locatie van de Deining en uitbreiding van de bestaande parkeergarage aan de Draverslaan.

11. LTO Noord, afdeling Haarlemmermeer e.o., Weteringweg 3, 2155 MV Leimuiderbrug

De waardering wordt uitgesproken voor het plan, de voorbereiding en het feit dat het plan een aparte paragraaf voor landbouwverkeer bevat. Op de volgende punten wordt een inhoudelijke reactie gegeven:

- a) Met het uitgangspunt dat het oude netwerk aan polderwegen zoveel mogelijk geschikt wordt gehouden voor landbouwverkeer wordt ingestemd. Voor het feit dat nieuwe doorgaande wegen (als Spoorlaan en Nieuwe Bennebroekerweg) binnen Haarlemmermeer in de regel niet worden opengesteld voor landbouwverkeer is begrip, gelet op het karakter van deze wegen. Gevraagd wordt om voor de toekomst voor nieuwe wegen kritisch te bekijken of openstelling voor landbouwverkeer toch mogelijk is. Dit komt soms juist de verkeersveiligheid en doorstroming van landbouwverkeer ten goede. Landbouwverkeer kan ook steeds beter meekomen met het overige verkeer
- b) De wijze waarop afwaardering en herinrichting van de polderwegen (zoals de Rijnlanderweg) vorm gaat krijgen is een punt van zorg. Het Deltaplan constateert terecht dat dit op gespannen voet kan staan met het uitgangspunt om deze wegen geschikt te houden voor gebruik door landbouwverkeer. Aangeboden wordt om mee te denken over ontwerp en uitvoering van herinrichting.
- c) Het 'smaller' maken van wegen kan tot problemen leiden voor landbouwverkeer, de tendens is dat landbouwverkeer steeds groter en breder wordt (3 tot 3,25 meter). Omdat de meeste polderwegen niet goed

op deze berekend zijn moeten er voldoende uitwijkmogelijkheden zijn. Gevraagd wordt om obstakels zo ver als mogelijk van de rijbaan af te zetten en om terughoudend om te gaan met het plaatsen van drempels op polderwegen.

- d) Aanleg van speciale landbouwpaden vergroot de mobiliteit van landbouwverkeer en de scheiding van landbouwverkeer met ander verkeer heeft een gunstig effect op de verkeersveiligheid. Zoals het Deltaplan reeds aangeeft dienen landbouwpaden bij voorkeur niet te worden gecombineerd met fietsvoorzieningen.
- e) De Rijnlanderweg en de Bennebroekerweg zijn terecht als belangrijke noord-zuid en oost-west verbinding ingetekend op de kaart met hoofdroutes voor agrarisch verkeer. Verzocht wordt om de Bennebroekerweg - ondanks de ontwikkelingen die rond deze weg de komende jaren zullen plaatsvinden - in beide richtingen goed bereikbaar te houden voor landbouwverkeer.
- f) De ervaring is dat agrariërs zoveel mogelijk proberen te voorkomen door Nieuw-Vennep of Hoofddorp heen te rijden, maar soms is dit onontkoombaar. Gevraagd wordt hier rekening mee te houden, bijvoorbeeld bij de Hoofdweg, de Venneperweg en de Nieuw-Vennepse dreven.
- g) Er is begrip voor de wens de Ringdijk verkeersluw te maken. Tegelijkertijd heeft een deel van de agrarische ondernemers en loonwerkers in Haarlemmermeer haar bedrijf aan de Ringdijk. Verzocht wordt de Ringdijk aan te wijzen als verbindingsweg voor agrarisch verkeer of in elk geval geschikt te houden voor landbouw(bestemmings)verkeer. De passage 'aan de Ringdijk gelegen bedrijven zullen restrictief bestemd worden' uit het Deltaplan roept de vraag op of dit niet geldt voor agrarische bedrijven. Zullen agrarische bedrijven aan de ringdijk niet op andere wijze worden behandeld dan de andere agrarische bedrijven in de polder?
- h) Verzocht wordt om de Weteringweg en het landbouwpad langs de Polderbaan aan te geven als verbindingsweg voor landbouwverkeer.
- i) Gevraagd wordt om LTO op de hoogte te houden van de verschillende projecten en werkzaamheden en te overleggen als te verwachten valt dat een project leidt tot hinder voor het landbouwverkeer (om mee te denken over de wijze van minimaliseren van overlast). In de meeste gevallen gebeurt dit al, waarvoor de complimenten worden gegeven.
- j) Bij herinrichting van wegen (zoals de Rijnlanderweg en de Ringdijk) wordt verzocht om vroegtijdige betrokkenheid bij de planvorming.

Antwoord 11

- a) Wij waarderen uw begrip voor het feit dat nieuwe doorgaande wegen (als Spoorlaan en Nieuwe Bennebroekerweg) in de regel niet worden opengesteld voor landbouwverkeer. Bij nieuwe wegen zullen wij altijd de afweging maken of openstelling voor landbouwverkeer mogelijk is, maar wij wijzen erop dat in principe het oude netwerk van polderwegen ook het hoofdnetwerk van het landbouwverkeer is en dat wij dit hiervoor ook zoveel mogelijk geschikt houden.
- b) Wij nemen uw aanbod om vroegtijdig mee denken over het ontwerp en de uitvoering van af te waarderen en te herinrichten wegen graag aan.
- c) Wij houden op routes voor landbouwverkeer rekening met uitwijkmogelijkheden en plaatsing van obstakels. Het plaatsen van drempels zal soms nodig zijn om ook de verkeersveiligheid te kunnen garanderen.
- d) Wij zijn niet voornemens speciale landbouwpaden aan te leggen. De landbouwpaden waar wij op doelen zijn die paden zoals aangelegd na grote ruimtelijke ingrepen als aanleg van de Polderbaan en A5. Bij vergelijkbare ingrepen zijn landbouwpaden wel denkbaar.
- e) Het streven is om de (oude) Bennebroekerweg geschikt te houden voor landbouwverkeer. Gezien de ontwikkelingen langs deze weg (onder andere woningbouw) en de herinrichting van de weg zelf zal enige mate van overlast voor landbouwverkeer niet uit te sluiten zijn. Uiteraard zullen wij tijdig in met u in overleg treden voor het treffen van tijdelijke maatregelen.
- f) Wij waarderen het dat agrariërs de bebouwde kom van Hoofddorp en Nieuw-Vennep zo veel mogelijk proberen te vermijden. Wij hebben er begrip voor dat dit niet altijd mogelijk is en zullen hier bij de genoemde wegen rekening mee trachten te houden.
- g) Agrarisch bestemmingsverkeer kan uiteraard gebruik maken van de ringdijk, wij voegen de ringdijk niet toe als hoofdroute. Planologisch gezien zullen de agrarische bedrijven aan de ringdijk zullen niet anders worden behandeld dan andere agrarische bedrijven tenzij sprake is van ontwikkeling(smogelijkheden) die een grote verkeersaantrekkende werking hebben.
- h) Wij hebben de kaart Hoofdroutes Agrarisch Verkeer aangepast.
- i) Wij zullen uw organisatie blijvend vroegtijdig op de hoogte houden van werkzaamheden aan de weg en danken u voor de complimenten.

- j) Wij zullen u vroegtijdig betrekken bij participatie voor planvorming betreffende de (herinrichting) van wegen.

12. Dhr. Sonnemans, Dhr. Veltman, Dhr. Visser, namens 500 aanwonenden langs de Paxlaan

De Paxlaan in Hoofddorp is opgezet als wijkontsluitingsweg en had een beperkte functie voor doorgaand verkeer. Alle circa 200 aanliggende woningen zijn met hun tuinen naar de Paxlaan gelegen. De Paxlaan is nooit bedoeld als belangrijke doorgaande verkeersroute. Veel geluidhinder en fijn stof en het leefmilieu achter de woningen verdragen elkaar niet. Bewoners gaven aan zeer ongelukkig te zijn met de sterk toegenomen verkeersdruk als gevolg van het Verkeerscirculatieplan Hoofddorp.

- a) Als gevolg van het plan Bereikbaarheid Hoofddorp Centrum wordt het autoverkeer op de Hoofdweg in zuidelijke richting bij het Burgemeester Van Stamplein weer mogelijk. De verkeersintensiteit op de Paxlaan neemt hierdoor af. Door de te verwachten toename van het verkeer zal deze vermindering in 2020 weer grotendeels teniet worden gedaan. De verkeerssituatie na de invoering van het Verkeerscirculatieplan wordt dan weer bereikt.
- b) In het Deltaplan Bereikbaarheid wordt over de gevolgen voor het milieu van de voorgestelde maatregelen weinig gesproken. Voor de bewoners langs de Paxlaan zijn de milieugevolgen door de toename van het autoverkeer echter zeer belangrijk. Verzocht wordt aan te geven wat de gevolgen van de toename voor de luchtkwaliteit (fijn stof, CO₂) en de geluidsoverlast zijn en hoe de overlast beperkt wordt.
- c) Wat zijn de gevolgen van het extra vrachtverkeer over de Paxlaan?
- d) Wat zijn de gevolgen voor de verkeersonveiligheid? Denk aan de scholieren van de scholen langs de Paxlaan en aan ouderen die geen kans krijgen om de weg over te steken.
- e) Aangekondigd wordt dat het gemeentelijk geluidbeleid in voorbereiding is. Uit berekeningen van de gemeente blijkt dat in de tuinen van de woningen langs de Paxlaan tussen de Lutulistraat en de Hoofdweg de geluidbelasting de normen van de Wet geluidhinder zullen overschrijden. Verzocht wordt om de geluidbelasting en de luchtkwaliteit in de tuinen langs de Paxlaan te meten.
- f) Maatregelen als het instellen van een 30 km zone op de Paxlaan, het niet meer verwijzen naar de grote parkeergarages in Hoofddorp-Centrum via de Paxlaan en het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op de Paxlaan kunnen de overlast beperken.
- g) Om de situatie op de Paxlaan nog meer te verbeteren is het aanleggen van een rotonde op de kruising Hoofdweg-Burgemeester van Stamplein wenselijk. Hierdoor wordt ook het verkeer naar het noorden op de Hoofdweg mogelijk.

Antwoord 12

- a) De autonome groei van het (auto)verkeer ligt vrijwel buiten de invloedssfeer van gemeentelijk beleid. Door het aanbieden van goede faciliteiten voor fiets en openbaar vervoer, wordt de autonome groei maar voor een klein deel beïnvloed. Het is onvermijdelijk dat een afname van het autoverkeer in het heden vroeger of later door de autonome groei wordt te niet gedaan. Toch zouden er zonder de in het heden genomen maatregelen er dan later nog meer auto's rijden.
- b) Het Deltaplan Bereikbaarheid is gebaseerd op het verkeersmodel waarin BHC verwerkt is. Met het invoeren van het BHC (of maatregelen uit het Deltaplan) zal de verkeersintensiteit op Paxlaan afnemen. Deze verkeersafname zal ook zorgen dat de luchtkwaliteit langs de Paxlaan beter wordt (en het wegverkeerslawaai afneemt).
- c) De Paxlaan is niet opgenomen op de kaart Hoofdroutes vrachtverkeer en is daarmee geen voorkeursroute voor vrachtverkeer. Wel zal er bestemmingsverkeer blijven rijden. De bovengenoemde autonome groei van autoverkeer houdt tevens in dat er geleidelijk meer vrachtauto's zullen gaan rijden. Voor de Paxlaan geldt dat de maatregelen zoals voorgesteld in het Deltaplan Bereikbaarheid (in het BHC) leiden tot een iets lagere verkeersbelasting en dus ook tot een iets kleiner aantal vrachtauto's.
- d) De oversteekbaarheid is gewaarborgd door enkele onderdoorgangen voor langzaam verkeer, zodat ook in de toekomst een veilige oversteek mogelijk blijft.
- e) De gemeente voert geen luchtkwaliteitsmetingen uit. De concentraties van fijn stof en NO₂ worden door middel van berekeningen bepaald. De berekeningen vinden plaats conform de wettelijke Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 van de Minister van Infrastructuur en Milieu. De berekening vindt plaats in het kader van de Monitoring van de luchtkwaliteit. De resultaten zijn te vinden op <http://viewer2010.nsl-monitoring.nl/>.
Het inzichtelijk maken van het wegverkeerslawaai gebeurt in nagenoeg alle gevallen ook door middel van berekening, niet door middel van meting. De reden is dat er gerekend wordt met een jaarsgemiddelde verkeersintensiteit. Dit geeft een goed gemiddelde van de verschillende omstandigheden tijdens het jaar.

Een geluidmeting is niet representatief omdat hierbij sprake is van een momentopname. Gelet op voorgaande is een geluidmeting niet zinvol. Wel kan er altijd een berekening van het wegverkeerslawaaï worden uitgevoerd op basis van het gemeentelijk verkeersmodel. Hiervoor dient wel een duidelijke reden aanwezig te zijn. Het betreft hier een bestaande situatie zonder fysieke aanpassing van de weg. In het kader van de Wet geluidhinder is er geen onderzoeksverplichting. De input voor het gemeentelijk verkeersmodel bestaat uit concrete verkeerstellingen.

- f) In het Wegcategoriseringsplan, behorende bij het Deltaplan Bereikbaarheid, is de Paxlaan aangegeven als Gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een maximum snelheid van 50 km/h. Een snelheid van 30 km/h is alleen mogelijk op wegen die zijn aangemerkt als Erftoegangsweg en bovendien voldoen aan specifieke inrichtingseisen. Er is geen sprake van het instellen van een 30 km/h zone op de Paxlaan. De verwijzing naar de parkeergarages zal ook in de toekomst onder andere via de Paxlaan blijven gebeuren. De verwijzing vindt primair plaats via de Stroomwegen (de hoogste categorie in het Wegcategoriseringsplan), om daarna via de GOW's naar de garages geleid te worden. Binnen de categorieën is ook een onderverdeling te onderscheiden. Zo is de Van Heuven Goedhartlaan een GOW van een zwaarder type dan de Paxlaan. Op de Paxlaan betreft het daarom een relatief klein deel van de bezoekersstroom van Hoofddorp-Centrum. Maatregelen kunnen er toe bijdragen dat het geluidsniveau door het wegverkeer wordt verlaagd. De toepassing van de maatregelen moet gemotiveerd worden; op basis van een wettelijke verplichting (Wet geluidhinder in combinatie met Hogere Waarde beleid) of op basis van het nog op te stellen gemeentelijke Actieplan Geluid.
- g) Het project Bereikbaarheid Hoofddorp Centrum stuurt - als onderdeel van het Deltaplan Bereikbaarheid - op maatregelen die op korte termijn genomen kunnen worden. Op de langere termijn wordt onderzocht hoe Hoofddorp-Centrum in de verdere toekomst op robuuste wijze bereikbaar kan blijven. In de aanstaande Deelstructuurvisie Hoofddorp worden hiertoe aanzetten gegeven.

13. Schiphol Group, Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol

Waardering wordt geuit voor de brede opzet van het plan. De reactie richt zich op onderdelen die betrekking hebben op de bereikbaarheid van de mainport Schiphol.

- a) Schiphol is partner in de realisatie van de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. Samen met de overheden wordt de haalbaarheid van een integrale bereikbaarheidsoplossing onderzocht. Daarbij wordt het onderliggend wegennet, de toekomstige HOV-infrastructuur en een optimale gebiedsontsluiting van in de toekomst te ontwikkelen gebieden betrokken. Een nieuwe aansluiting op de A4 speelt hierbij een centrale rol. Deze reservering voor een afslag is ook al in de voorontwerp Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 opgenomen.
- b) Schiphol is ook partner in de uitvoering van de omlegging van de N201 en de realisatie van de aansluitingen van deze nieuwe weg op de A4 en de A9. Gevraagd wordt om aandacht voor het opnieuw (lokaal) bestemmen van de bestaande N201 (Kruisweg) en dan met name het gedeelte tussen de A4 en de Ringvaart. Dit wegvak kan gebruikt worden voor nieuwe gebiedsontsluitingen, voor HOV verbindingen en voor een OLV-verbinding tussen Schiphol-Zuidoost en A4-zone West. Ook de functie van de Beech Avenue kan in dit verband worden gezien.
- c) In het kader van de bereikbaarheid van Schiphol-Oost wordt aandacht gevraagd voor het gezamenlijk belang op termijn in een directe aansluiting van de nieuwe, verbrede N201 op de A2.
- d) Het is van belang dat Schiphol met zoveel mogelijk directe verbindingen met voldoende frequenties is verbonden met heel Nederland en het grensland-gebied. Hiervoor is de capaciteit en de kwaliteit van het spoorwegennet in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) van belang. Dit regionale netwerk moet ook de woon- en werkgebieden optimaal kunnen bedienen en een belangrijke vestigingsfactor blijven voor internationale bedrijven die zich in de MRA willen vestigen. In dit verband is gestart met de realisatie van het programma OV-SAAL korte en middellange termijn.
- e) Voor de lange termijn is het, vanwege de eindige capaciteit van de Schiphol-tunnel, noodzakelijk om samen met andere betrokken partijen naar oplossingen te zoeken. In dit verband is het onder andere noodzakelijk om samen na te denken over de functionele complementariteit van de NS-stations van Hoofddorp, Schiphol, Zuidas en Centraal Station Amsterdam.
- f) Wij zijn met u partner in Amsterdam Connecting Trade (ACT) en de ontwikkeling van het gebied A4-zone West. In dit verband zijn wij met u van mening dat de ACT-projecten HST Cargo/CAREX en de OLV A4 zone twee strategische kern-elementen zijn op weg naar duurzame multimodaliteit en hoogwaardige gebiedsontwikkeling.

- g) De visie om te komen tot de verdere ontwikkeling van het HOV-netwerk wordt ondersteund. Het vervoersconcept van de Zuidtangent slaat in de markt goed aan. Reden om het HOV-netwerk uit te breiden. Hier wordt met de HOV-A9, Westtangent en het vervoerknooppunt Schiphol-Noord al hard aan gewerkt.
- h) Als vervoersconcept wordt gedacht aan de combinatie van vervoersknooppunten die door middel van snelle en betrouwbare takken zijn verbonden. Op knooppunten kan uitwisseling plaatshebben tussen het HOV-netwerk en de vervoerdiensten van Schiphol-Sternet. Schiphol Plaza en Schiphol-Noord vormen knooppunten in dit concept. Wat vooralsnog ontbreekt, is een visie op knooppunten aan de zuidkant van de luchthaven. Voor de bereikbaarheid van Schiphol Zuidoost - mede met het oog op de in de toekomst te verwachten verhuizing van KLM-vracht naar Schiphol Zuidoost - is van groot belang dat dit werkgebied (in 2020 ongeveer 9.000 arbeidsplaatsen) wordt opgenomen in het HOV-netwerk.
- i) Het is van groot belang om op basis van een gezamenlijke ambitie en doelstelling de bereikbaarheid van de MRA naar een hoger plan te tillen. Ieder vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid. Het zou fantastisch zijn als plannen en investeringsprogramma's van de bij de verdere ontwikkeling van de MRA betrokken partijen optimaal op elkaar aansluiten. Wij zijn het met u eens dat de Rijksstructuurvisie SMASH en het door ons beiden gewenste uitvoeringsprogramma zich hier zeer goed voor kunnen lenen.

Antwoord 13

Dank voor de waardering. Op de door u ingebrachte punten reageren wij als volgt:

- a) Wij ondersteunen het belang van de realisatie van de integrale bereikbaarheidsoplossing aan de noordrand van Schiphol. En wij onderstrepen het belang hierin van de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A4, tussen Schipholtunnel en knooppunt Badhoevedorp. Het Deltaplan Bereikbaarheid en de structuurvisie Haarlemmermeer sluiten goed op elkaar aan.
- b) Het lijkt ons nuttig om een gezamenlijke studie in dit gebied uit te voeren, samen met andere relevante partijen. Dit is ook opgenomen in ons Uitvoeringsprogramma.
- c) Wij gaan ervan uit dat de bredere problematiek van de catchment area van Schiphol (zoals de doorverbinding van de omgelegde N201 naar de A2) in het kader van SMASH aan de orde zal komen.
- d) Wij ondersteunen het belang van de kwaliteit van het spoorwegennet in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Met OV SAAL wordt een aantal belangrijke stappen genomen.
- e) Voor de kwaliteit van het spoor op langere termijn is de capaciteit van de Schipholtunnel van belang. Wij onderschrijven uw wens tot functionele complementariteit van de NS-stations Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal. Bij de invulling van het HOV-netwerk willen wij hierop inspelen, door bijvoorbeeld reizigers uit de zuidelijke Randstad met bestemming in Schiphol Rijk, Zuidoost en Oost al in Hoofddorp over te laten stappen van trein op HOV.
- f) Wij delen de belangen van de ontwikkeling van ACT en daarmee de realisatie van HST-cargo en de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV).
- g) Dank voor uw steun. De uitbreiding van het HOV netwerk is een van onze speerpunten op OV gebied.
- h) Samen met u willen wij verder nadenken over de mogelijkheden voor een openbaar vervoerknooppunt ten zuiden van Schiphol, en daarbij het toekomstige reizigerspotentieel in Schiphol Zuidoost te betrekken.
- i) Wij zijn het met u eens om de gezamenlijke ambitie en doelstelling de bereikbaarheid van de MRA naar een hoger plan te tillen en dit via het gewenste uitvoeringsprogramma van SMASH te realiseren.

14. Claus Company, Bosweg 15, 2131 LX Hoofddorp

Complimenten voor het gemotiveerd en toekomstbewust bezig zijn met het optimaliseren van de bereikbaarheid. Het volgende wordt als reactie op het plan aangedragen:

- a) Voorgesteld wordt om het oude plan van het doortrekken van de huidige N201 naar de A5 en A4 als alternatief voor een nieuwe weg ten noorden van de huidige N201, die niet aansluit op de A4. Dit is praktischer, goedkoper en sneller te realiseren. Het direct aansluiten van de N201 op de A4/A5 heeft tevens als voordeel dat het wegensysteem bij Beukenhorst ontlast wordt.
- b) De nieuwe weg ten noorden van de N201 sluit alleen aan op de A5 en niet op de A4. Voor een zinvolle routing lijkt het essentieel dat deze weg toegang biedt tot beide wegen. Verkeer naar Amsterdam of naar Schiphol, moet eerst via de A5 naar het knooppunt De Hoek rijden om daar 'om te keren' en via de A4 naar Amsterdam of Schiphol te rijden. Als deze optie gehandhaafd blijft wordt verzocht om een extra aansluiting op de A4 te maken.
- c) Gepleit wordt voor een directe aansluiting van het eventcenter, hotel en het Haarlemmermeerse Bos op de N201. Dit als extra tak op de huidige T-kruising nabij Overbos.

Antwoord 14

- a) Bij het doortrekken van de huidige N201 naar de A5 is een positief effect te verwachten op de doorstroming, vooral nabij de huidige en de in aanleg zijnde nieuwe aansluiting A4. Daarmee is dit inderdaad een makkelijker/goedkoper alternatief met grotendeels dezelfde effecten als een volledig verlegde Weg om de Noord. Het bevorderen van de doorstroming nabij de A4 is echter niet de enige reden om de verlegde Weg om de Noord te ambiëren. De bestaande N201/Weg om de Noord vervult momenteel twee conflicterende functies: die van stroomweg en die van gebiedsontsluitingsweg. Door het realiseren van de nieuwe/verlegde Weg om de Noord worden deze functies gescheiden. Er ontstaat dan een sterke oost-west verbinding tussen de N205 en de A5. De bestaande Weg om de Noord kan afgewaardeerd worden tot gebiedsontsluitingsweg, waar meer aansluitingen op mogelijk zijn en die minder een barrière kan vormen. Onze ambitie voor deze verlegde Weg om de Noord hangt zeer sterk samen met de herontwikkeling van Hoofddorp Noord.
- b) De reden dat de verlegde Weg om de Noord niet wordt aangesloten op de A4, is te vinden in de grote complexiteit van het knooppunt. Het is praktisch zeer moeilijk om tegen acceptabele kosten deze aansluiting te realiseren. Dit heeft onder meer te maken met bouwbeperkingen rond start- en landingsbanen van Schiphol.
- c) Het aantakken van het eventcenter, hotel en het Haarlemmermeerse bos op de bestaande kruising van de N201 is onwenselijk, omdat dit kruispunt reeds een knelpunt is. Alleen bij een sterke ontlasting van dit kruispunt door een volledig verlegde Weg om de Noord zou dit een reële optie kunnen worden.

15. Dhr. P. Berkhout

Ingegaan wordt op het tot dusverre nog geen bevredigende oplossing vinden voor de bekende problemen op de (Nieuwemeer)dijk. Een 30 km /uur zone waar 50 km/uur wordt gereden is geen oplossing. Het is een verkeerd 'signaal' richting weggebruiker die het toch al moeilijk vindt te bevatten dat hij/zij op een erftoegangsweg rijdt en niet op een doorgaande weg.

- a) Gepleit wordt voor het veranderen van het hele 'gevoel' op de dijk. Dit door de dijk te laten uitbuigen. Verkeer wordt zo gedwongen om vaart te minderen. In de 'binnenbocht' die ontstaat, is ruimte voor het creëren van bijvoorbeeld een dorpsstrandje. Op vier plekken zou ruimte zijn om dit idee uit te werken; bij café de Pelikaan, bij de woonboten bij het land van de Domeinen, onder het viaduct van de A4 en ter hoogte van de Meidoornweg.
- b) Daarnaast is het zinvol om de chicanes te handhaven, ervoor te zorgen dat het vrachtwagenverbod 'actief' wordt en dat er een inrijdverbod komt voor doorgaand verkeer. Een knip in de dijk is ook van toegevoegde waarde.

Antwoord 15

- a) Wij vinden dit een interessante gedachte die echter veel vraagt qua techniek en kosten. Wellicht is dit een innovatieve oplossing op de lange termijn.
- b) Zolang wij geen goed alternatief hebben voor chicanes zullen wij deze handhaven op de Nieuwemeerdijk. Wij dringen bij het Openbaar Ministerie aan op het in gebruik nemen van de flitspaal ter handhaving van het vrachtwagenverbod. Het knippen van de ringdijk zorgt voor het geïsoleerd raken van bewoners en verkeersonveilige situaties met kerend (vracht)verkeer. Als onderdeel van een groter maatregelenpakket is het echter wel een oplossing voor de verkeersoverlast op de ringdijk. Het instellen van inrijverboden, spitsafsluitingen en éénrichtingsverkeer zijn lange termijn oplossingen die wij blijven onderzoeken.

16. Platform Betrokken bewoners Nieuwemeerdijk, p/a Nieuwemeerdijk 265, 1171 NP Nieuwe Meer

De reactie heeft betrekking op het volgende:

- a) Gevraagd wordt om de ingestelde 30 km/uur op de Nieuwemeerdijk te handhaven. Het afwijken van de gebruikelijke 30 km/uur op de erftoegangsweg en daarvoor in de plaats 50 km/uur, zonder fysieke maatregelen, maar met camera's lijkt op de situatie voor de herinrichting. Dit is terug naar af en draagt niet bij aan de doelen voor de ringdijk; verbetering van de verkeersveiligheid, beperken van verkeersoverlast, aantrekkelijk maken voor langzaam (recreatief) verkeer. Bij een eerder gehouden enquête bleek 63,7 % van de mensen voorstander te zijn van een herinrichting met 30 km aanpassing.
- b) Het idee is om de dijk als een doorgaande verbinding te doorbreken. Eerdere ideeën voor een knip leek een deel van de bewoners te isoleren. Nu zijn twee varianten bedacht waarbij de knip of tussen viaduct en Meidoornweg wordt gelegd of tussen Rijstvogelstraat en Meidoornweg. In een bijlage wordt dit voorstel toegelicht.

- c) De opties kunnen uitgebreid worden met 'zebra's bij het fietsvoetveer, horecagelegenheden, de aanlegsteiger voor de padvindders en de te realiseren publieke zwemsteigers. Ook het instellen van een inrijdverbod op bepaalde stukken van de dijk is een optie. Dit voorstel, eventueel in combinatie met een afsluiting in de spits voor doorgaand verkeer kan ervoor zorgen dat het sluipverkeer het woongebied mijdt en op zoek gaat naar de juiste en geschikte route.

Antwoord 16

- a) Zolang wij geen goed alternatief hebben voor chicanes zullen wij deze handhaven op de Nieuwemeerdijk. Op de Nieuwemeerdijk zullen wij geen 50 km/uur-inrichting met flitspalen aanleggen.
- b) Het knippen van de ringdijk zorgt zoals geschreven wordt inderdaad voor het geïsoleerd raken van bewoners. Daardoor is er zoveel weerstand tegen dit plan dat het nooit tot uitvoering gekomen is. Uw voorstel voor het knippen van de ringdijk ter hoogte van de woonwijken in Badhoevedorp maakt het mogelijk om toch van Nieuwe Meer naar Badhoevedorp (en verder) te komen. Het huidige doorgaande verkeer op de ringdijk zal echter ook van deze mogelijkheid gebruik gaan maken waardoor het probleem wordt verplaatst naar de erftoegangswegen in Badhoevedorp.
- c) De ringdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg, daarop worden geen zebra's aangelegd tenzij er sprake is van zeer grote voetgangerstromen. Dat is niet het geval bij aanlegsteigers daarom leggen wij geen zebra's aan op de ringdijk. Het instellen van inrijverboden, spitsafsluitingen en éénrichtingsverkeer zijn lange termijn oplossingen die wij blijven onderzoeken.

17. Werkgroep Bereikbaarheid Badhoevedorp en omgeving, Goudsbloemlaan 6, 1171 MD Badhoevedorp

Met belangstelling is kennisgenomen van het concept Deltaplan Bereikbaarheid. Aandacht wordt gevraagd voor een aantal kanttekeningen en zorgen.

- a) Gevraagd wordt wat de bandbreedte is waarbinnen noodzakelijke wijzigingen met het oog op de verkeersontwikkelingen in Badhoevedorp en omgeving kunnen worden doorgevoerd. Het is tevens niet duidelijk welk van de plannen leidend is. Ook zijn de wijzigingen en gevolgen van / op het OTB omlegging A9 niet genoeg duidelijk. Pm meer
- b) Gesteld wordt dat beleid voor de Ringdijk aangepast moet worden op de lokale situatie en dat maatwerk noodzakelijk is. Gevreesd wordt voor vertraging van uitvoering van het Ringdijkbeleid. Bezorgd is men over de gebruikte cijfers die uit 2008-2009 stammen, is dit wel voldoende actueel voor een goed beeld naar de toekomst?
- c) De verkeerssituatie rond de Sloterbrug en de onveilige en ergerlijke situatie in de directe omgeving kan niet op de lange baan worden geschoven. Met het telkens maken van nieuwe / vernieuwde plannen komt de geloofwaardigheid van het gemeentelijk apparaat zwaar onder druk te staan. Dit geldt ook voor de 30 kilometer inrichting op de Nieuwemeerdijk en de Akerdijk. De keuzes voor de chicanes t.b.v. de 30 kilometer inrichting is een raadsbesluit waar geen verkeersbesluit, met inspraakmogelijkheden, aan ten grondslag heeft gelegen.
- d) In het Deltaplan wordt gemeld dat het sluipverkeer op de Ringdijk vooral aandacht noodzaakt als de Schipholweg wordt omgelegd. Dit belooft niet veel goeds gelet op de te verwachten tijdsspanne. Er moeten maatregelen genomen worden om een probleem op te lossen, niet zijde chicanes maar andere alternatieven.
- e) Wat openbaar vervoer betreft lijkt het plan betrouwbaar en lijkt goed overleg binnen de nieuwe participatiestructuur plaats te vinden. Wel wordt er veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid van de omgeving en is er te weinig aandacht aan de bruikbaarheid en gezondere leefbaarheid voor de bewoners van de doorkruiste gebieden. De bewoners krijgen wel de lasten maar niet de lusten. Een goed beeld van de aansluitingen met het lokale OV-netwerk ontbreekt, er wordt hoofdzakelijk op HOV niveau gesproken.
- f) De ambitie is om over de Schipholweg een snelle HOV verbinding te laten lopen. Deze verbinding heeft vergaande consequenties voor het overige verkeer binnen de dorpsgrenzen en een veilige oversteekbaarheid naar de sportvelden. Er wordt onvoldoende aandacht besteed aan deze veilige oversteekbaarheid, gevraagd wordt om extra aandacht.
- g) Wat de uitbreiding van het openbaar vervoer over de Burgemeester Amersfoortlaan betreft wordt gewezen op de huidige overschrijding van de PM15 normen. Deze laan is een van de zwaarst (over)belaste wegen in Badhoevedorp. Van uitbreiding kan geen sprake zijn. In de huidige situatie is men al bezorgd om de gezondheid van o.a. de leerlingen van de aanliggende Oranje Nassau School. De plannen voor de OV ontwikkelingen rond de Sloterbrug worden vrijwel onmogelijk gemaakt door de overschrijding van normen.
- h) De uitbreiding van de Sloterbrug met een fietsbrug om de uitbreiding van het OV mogelijk te maken lijkt een soort van koppelverkoop.

- i) De in het OTB omlegging A9 opgenomen beoogd snelheidsregime van 80 km/h, in combinatie met het (H)OV, de onduidelijkheid over de oversteekbaarheid en de verwachte toename van het verkeer (van 10.000 mvt/etmaal naar 18.000) baart grote zorgen. HOV zou pas over de Schipholweg rijden als er een omgelegde Schipholweg zou zijn. Gewezen wordt op de eerder voorgestelde en veilige oversteekoplossing; het zogenaamde 'kinderduct'.
- j) Gepleit wordt voor meer concrete plannen en verbeteringen voor de fietsers als doelgroep. Als voorbeeld wordt genoemd de realisatie van een recreatieve verbinding tussen Nieuwemeer en Zwanenburg.
- k) Men is bezorgd over het beoogde fietspad langs de golfbaan en A9 over het dijklichaam. Als gevolg van een groter ruimtebeslag door de verbreding van de A9 komt deze fietsverbinding mogelijk in het gedrang. In het plan staat deze verbinding midden door het golfterrein getekend, dit is geen optie. Gevraagd wordt om in het definitieve Deltaplan deze fietsverbinding definitief vast te leggen, mede om de financiering via Mainport en Groen veilig te stellen.
- l) Er zijn zorgen over het veilig gebruik van bestaande wegen gezien de huidige staat van onderhoud van deze wegen. Er ontstaan gevaarlijke situaties door het achterstallig onderhoud van overbelaste wegen. Als voorbeeld wordt de Rijstvogelstraat genoemd en diverse andere straten in de vogelbuurt. Het plan geeft niet het gevoel dat dit goed komt.
- m) Het plan geeft veel aandacht aan de doorkruisbaarheid van de polder en de bereikbaarheid van Hoofddorp en Schiphol, maar houdt onvoldoende rekening met de leefbaarheid en de omstandigheden van de bewoners van de overige doorkruiste kernen en de verbindingen naar en van die kernen met de rest van de gemeente.
- n) Duidelijke afspraken ontbreken over de samenwerking met provincie en regiogemeenten. Dit blijkt onder meer uit de beoogde ontwikkeling van de T106 naar 2x2-baans in de Haarlemmermeer en de huidige afwaarderingsacties/-maatregelen van het vervolg van deze weg (Ookmeerweg) aan Amsterdamse zijde. Dit geldt ook voor de ontwikkelingen en plannen rond de Sloterbrug, waarbij verschillende keren de plannen van de zijde van Badhoevedorp/Haarlemmermeer van tafel zijn geveegd en Amsterdam zonder overleg haar plannen doorvoert.

Antwoord 17

N.B. Bij ons bent u bekend als 'Begeleidingsgroep' in plaats van 'Werkgroep'. Wij danken u voor uw reactie en antwoorden als volgt:

- a) Het Deltaplan Bereikbaarheid is een beleidsplan, dat wil zeggen dat er nog geen voor beroep of bezwaar openstaande maatregelen in worden voorgesteld. In die zin zijn de plannen, na vaststelling, een uitgangspunt voor te nemen maatregelen. Wat betreft de ontwikkelingen in Badhoevedorp zijn wij voornemens de plannen en eventuele maatregelen te blijven voorleggen aan de Klankbordgroep en de Begeleidingsgroep Bereikbaarheid Badhoevedorp en omgeving.
- b) Gedurende de afgelopen jaren is ook maatwerk uitgevoerd per dijkvak, daardoor komen er nu zoveel verschillende inrichtingen voor op de ringdijk. Maatwerk is geen reden tot vertraging. De problematiek is ons inziens al jarenlang gelijk op de ringdijk en er zijn al veel studies naar uitgevoerd. De laatste daarvan is de evaluatie ringdijkbeleid die gestart is in 2009 en afgerond in 2010. Op basis van dat recente onderzoek gaan wij aan de slag met oplossingen.
- c) Wij zijn met u eens dat de problematiek rond de Sloterbrug snel moet worden opgelost en hebben dat hoge prioriteit gegeven in ons uitvoeringsprogramma. Wij zijn echter nog op zoek naar een geschikte oplossing. De verkeerssituatie rond de Sloterbrug heeft in de afgelopen periode meermalen onderzocht. Het is telkens een afweging tussen het verbeteren van de doorstroming enerzijds en het voorkomen van extra sluipverkeer via de brug anderzijds. De oplossing van het probleem wordt gezocht in een integrale aanpak, waarbij verkeersveiligheid, doorstroming van autoverkeer en openbaar vervoer en maatregelen op het hoofdwegenet om stagnatie daar te voorkomen, samen gaan. Aanpassingen aan de maximum snelheid op de ringdijk zullen niet zonder overleg met u uitgevoerd worden en daar zal ook een nieuw verkeersbesluit voor genomen worden.
- d) Wij zijn ons er van bewust dat er maatregelen nodig zijn op de ringdijk en dat deze bij omlegging van de Schipholweg nog urgenter worden.
- e) Door de komst van Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Badhoevedorp is het onvermijdelijk dat ook het reguliere openbaar vervoer in het dorp gaat veranderen. Dit biedt mogelijkheden voor een verbetering van het lijnennet van het reguliere openbaar vervoer. Wat precies de mogelijkheden zijn, moet nog worden onderzocht en is nog niet concreet genoeg om in het Deltaplan Bereikbaarheid afspraken over te kunnen

- doen. Uitgangspunt voor ons zijn betere en snellere verbindingen met het openbaar vervoer naar bestemmingen in de omgeving (Schiphol Plaza, Schiphol Noord, Amsterdam West, Amsterdam Centrum).
- f) HOV A9 krijgt een halte in Badhoevedorp. Deze halte zal hoofdzakelijk gericht zijn op inwoners van Badhoevedorp. De komst van HOV A9 zal niet leiden tot een verslechterde oversteekbaarheid van de Schipholweg. Bij afwaardering van de Schipholweg nemen de intensiteiten zelfs af, waardoor de oversteekbaarheid verbetert. De komst van een buslijn verslechtert niet de verkeersveiligheid op een weg.
 - g) Er zijn geen PM15 normen, hier wordt waarschijnlijk een PM10 (oftewel fijn stof) norm bedoeld. Volgens de laatste monitoring van de luchtkwaliteit in onze gemeente, zijn er geen overschrijdingen van PM10 norm. De toename van de verkeersintensiteit als gevolg van de uitbreiding van de Burgemeester Amersfoordtlaan is verwaarloosbaar. Er zijn derhalve geen gevolgen voor de luchtkwaliteit. Om dezelfde reden zijn er ook geen gevolgen voor de leerlingen van de aanliggende Oranje Nassau School. Aangezien het op dit moment nog niet besloten is welke aanpassingen aan de Sloterbrug men wil uitvoeren, is het overbodig om in dit stadium onderzoek uit te voeren. De benodigde onderzoeken (lucht, geluid en verkeer) zullen in een later stadium van de besluitvorming en dan met name in het kader van het opstellen van het verkeerbesluit worden uitgevoerd.
 - h) Het is geen koppelverkoop maar wij zoeken wel naar dwarsverbanden tussen projecten van verschillende modaliteiten. Een fietsbrug zit reeds opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Deltaplan Bereikbaarheid. Het is ons niet duidelijk of u een voorstander bent van de aanleg van een fietsbrug om de problemen rond de Sloterbrug te verminderen.
 - i) Met de omlegging van de A9 neemt de intensiteit op de Schipholweg af, zeker met de beoogde afwaardering naar 50 km/h. Dan is de afname zelfs substantieel. Het HOV vangt inderdaad eerder aan dan de Schipholweg is omgelegd, maar de verkeersveiligheid neemt toe door de afgenomen intensiteit. De oversteken naar de Veldpost krijgen volgens afspraak speciale aandacht om vooral de overstekende kinderen maximale veiligheid te bieden.
 - j) Tussen de Nieuwe Meer en Zwanenbrug ligt een recreatieve fietsverbinding: de ringdijk. Parallel daaraan aan de overzijde van de ringvaart ligt een verkeersluwe fietsverbinding welke is voorzien van knooppuntenbewegwijzering. Zodra de fietsbrug naar Park Zwanenburg is gerealiseerd is dat een mooi alternatief tussen Nieuwe Meer en Zwanenburg. Binnen Badhoevedorp zal langs het huidige tracé van de A9 een fietsroute gerealiseerd worden. Ook in het te ontwikkelen gebied ten zuiden van de Schipholweg wordt een fietsroute aangelegd.
 - k) Wij hebben de kaart aangepast en de ligging van het fietspad langs de Golfbaan nauwkeuriger aangegeven. Wij onderschrijven uw wens voor aanleg van deze verbinding en zullen ons inspannen om deze verbinding gerealiseerd te krijgen.
 - l) In ons werkplan voor beheer en onderhoud van de openbare ruimte zijn diverse straten in deze omgeving opgenomen. Getracht wordt om werkzaamheden zoveel mogelijk te combineren zodat straten niet meerdere malen opengedoken hoeven te worden. Het opnieuw bestraten van de Rijstvogelstraat staat voor 2012 op het programma evenals de Roerdompstraat. In de Rijstvogelstraat wordt ook de riolering vervangen. Het parkeerterrein van de Jan van Gentstraat en de Pelikaanstraat (tussen Sloterweg en de Van Leeuwenhoekstraat) staan voor 2013 op het programma. Werkzaamheden aan de Egelantierstraat staan voor 2013 op de rol, mogelijk wordt hier ook nog aan het riool gewerkt. Diverse straten staan voor 2014 en later op de rol, de exacte programmering hiervan is gekoppeld aan actuele wegininspecties.
 - m) Wij zijn van mening dat het Deltaplan wel degelijk oog heeft voor de leefbaarheid en omstandigheden in alle kernen. In de participatie hebben wij gericht op het naar boven krijgen van knelpunten in alle kernen, zoals terug te vinden is in het uitvoeringsprogramma. Wel onderschrijven wij dat de aanpak van de verbindingswegen tussen de kernen, veelal de 'oude' polderwegen, meer aandacht verdient. Op dit punt hebben wij zowel het beleidsdeel als het uitvoeringsdeel van het Deltaplan uitgebreid en aangevuld.
 - n) Over de S106 in Amsterdam zijn afspraken gemaakt. De gemeente Haarlemmermeer stemt haar verkeerscijfers af met buurgemeente Amsterdam om te komen tot een uitvoering in 2x2 rijstroken. Wat betreft de Sloterbrug zijn wij in nauw overleg met de gemeente Amsterdam. De suggestie een extra fietsbrug te combineren met verbetering van OV en autoverkeer komt voort uit deze samenwerking.

18. Dorpsraad Lisserbroek, Torkruidstraat 38, 2165 VV Lisserbroek

- a) Het Deltaplan gaat volledig voorbij aan de punten die leven in Lisserbroek zoals aangegeven in het leefbaarheidsonderzoek zoals gehouden in Lisserbroek. Slechts op zeer lange termijn, met een midden en lage prioriteit en gekoppeld aan een eventuele mogelijke woningbouw in de gemeente, kan er misschien iets worden gedaan aan de bottleneck Lisserbroek. Met andere woorden, de eerste tien jaar niet. De dorpsraad is

uitermate teleurgesteld in het Deltaplan. In de tabellen van het uitvoeringsplan komt het woord Lisserbroek slechts vijf maal voor. Er is begrip voor het feit dat een oplossing voor de bottleneck Lisserbrug niet direct voorhanden is en dat een permanente oplossing veel geld zal kosten. Wat niet begrepen wordt is dat er in de tussentijd geen enkele maatregel in het Deltaplan is opgenomen om de huidige situatie draagbaar te maken voor de inwoners van Lisserbroek.

- b) Er staat geen maatregel in over snelheidsbeperkende maatregelen op de racebanen Lisserbroekerweg en Lisserweg.
- c) Er wordt niet gesproken over maatregelen die de doorstroming van het verkeer op de Lisserbrug kunnen bevorderen zoals, aanpassing van de openingstijden van de brug, het serieus omleiden van niet bestemmingsverkeer en het beperken/verbieden van het vrachtverkeer.
- d) De Dorpsraad van Lisserbroek verzoekt in het Deltaplan meer aandacht te geven aan de problematiek van het verkeer in Lisserbroek en het plan hierop aan te passen.

Antwoord 18

- a) Naast u teleurstelling merkt u ook op dat een oplossing op korte termijn niet voorhanden is en zal dit ook veel geld kost. Omdat juist een structurele, meer kostbare, oplossing tot een daadwerkelijk verbetering gaat leiden, zijn maatregelen die op de korte termijn effect hebben niet of nauwelijks aanwezig. Dit heeft bij het opstellen van het Deltaplan ook tot terughoudendheid geleid om maatregelen op te nemen in het uitvoeringsplan.
- b) Voor ons is het punt van hoge snelheden op de Lisserbroekerweg en Lisserweg onvoldoende naar voren gekomen in uw leefbaarheidsonderzoek. Bij de Lisserbroekerweg gaat u in op de verkeersdrukte die moet verbeteren, maar niet op het aspect snelheid. Voor de Lisserweg lezen wij in uw leefbaarheidsonderzoek dat een meerderheid geen snelheidsbeperkende maatregelen wil. Dit heeft er toe geleid dat dit aspect niet terugkomt in het Deltaplan. Om hier meer duidelijkheid over te krijgen stellen wij voor om in de tabel verkeersveiligheid dit onderwerp toe te voegen en onderzoek te doen naar de snelheid op de Lisserweg en Lisserbroekerweg.
- c) Wij hebben in het Uitvoeringsprogramma opgenomen over vrachtverkeer in de tabel "Netwerk Weg", onder Lisserbroek: bewegwijzering bij rotonde IJweg / Lisserweg; vrachtverkeer via IJweg en N207 richting Lisse e.v. Gekoppeld hieraan is in dezelfde tabel onder 'Algemeen Haarlemmermeer', vrachtrouthering en bebodingsplan. In 2012 komen wij hiervoor met een concreet uitvoeringsplan.
U noemt in uw brief nog een tweetal aspecten die de doorstroming van het verkeer op de brug kunnen bevorderen; het omleiden van niet bestemmingsverkeer en de aanpassing van de openingstijden van de brug. Het beïnvloeden van de routekeuze zou een merkbaar effect kunnen hebben, maar is niet eenvoudig en sterk afhankelijk van alternatieven en de doorstroming hierop. Het gaat dan niet alleen om de wegen in onze gemeente, maar ook om het netwerk in de gemeente Lisse en de provincie Zuid-Holland. In de huidige situatie signaleren wij hier problemen in de doorstroming, waardoor de weggebruiker niet zomaar voor een andere route kiest tenzij drastische maatregelen, zoals afsluitingen, hen hiertoe dwingen. Maar dit soort maatregelen legt beperkingen op de relatie tussen Lisserbroek en Lisse. Waar mogelijk enig effect van uitgaat, is de verdubbeling van de N207. Dit zullen we ook monitoren. Maar op de korte termijn zien wij onvoldoende mogelijkheden om het verkeer succesvol voor andere routes te laten kiezen.
Het wijzigen van de openingstijden van de brug of het wijzigen van de verkeerslichten installatie kan er mogelijk toe leiden dat de doorstroming verbetert, maar vergroot mogelijk ook de aantrekkingskracht van de route via de Lisserbrug. Meer verkeer staat haaks op de wens tot minder verkeer. Openingstijden wijzigen betekent dat op andere momenten de brug langer open staat en verkeer langer moet wachten. Andere openingstijden betekent ook dat meer boten voor de brug liggen te wachten. Met name de beroepsvaart zal hier hinder van ondervinden. Ook neemt de kans op conflicten met de pleziervaart toe. Vrachtboten zijn instabiel en zeker in lege toestand moeilijker op koers te houden waardoor ze veel manoeuvreerruimte nodig hebben. Voor wachtende boten zijn ook meer aanligplaatsen nodig. Om de voor en nadelen beter in beeld te krijgen en objectiever te kunnen oordelen stellen wij voor om in het uitvoeringsprogramma op te nemen verder onderzoek te doen naar de voor en nadelen van gewijzigde brugopeningstijden. Hiervoor treden wij opnieuw in contact met de provincie als vaarwegbeheerder en verantwoordelijke voor de openingstijden. Mede op verzoek en samen met de gemeente Lisse gaan wij nogmaals de huidige instelling van de verkeerslichten doorlichten.
- d) Wij hopen dat wij met de aanpassingen zoals vermeld onder b) en c) tegemoet komen aan uw wens om de problematiek in Lisserbroek nadrukkelijker op de agenda te krijgen.

19. Stichting Bewoners Rijnlanderweg en omstreken, Rijnlanderweg 1286, 2153 KD Nieuw-Vennep

Bewoners zijn zich ervan bewust dat een weg als de Rijnlanderweg een complexe functie heeft en aan eisen moet voldoen die verschillende belangen dienen. Een voorbeeld hiervan zijn de eisen die volgen uit de functie van de weg voor de uitoefening van agrarische beroepen enerzijds en eisen die volgen uit de wens het veelvuldige sluipverkeer van de weg te weren anderzijds.

- a) Men is ingenomen dat de bijzondere rol van de Rijnlanderweg als hoofdverbindingsweg tussen de twee agrarische kerngebieden erkent. Dit is ingebracht bij bewonersoverleg voor de plannen voor Park Geniedijk en ACT West. Gevraagd wordt om tijdig geïnformeerd te worden over de daadwerkelijke realisatie ervan, op een moment dat beïnvloeding nog zin heeft.
- b) Verheugd is men over opname van het deel Rijnlanderweg (tussen Vennepweg en Lisserweg) in het toekomstig hoofdfietsnet. Er is echter nog niet besloten tot de aanleg van een afzonderlijk fietspad. Realisatie van deze hoofdfietsroute door het markeren van fietsstroken op een weg met druk autoverkeer is niet acceptabel en strookt niet met de veiligheidsdoelstellingen van het Deltaplan. Gevraagd wordt om dit deel van de fietsroute langs de Rijnlanderweg op dezelfde wijze te behandelen als de rest van de oorspronkelijke polderwegen; met een vrij liggend fietspad.
- c) De situatie die binnenkort ontstaat, na opening van de nieuwe zuidelijke aansluiting van de A4 op de Bennebroekerweg, is zeer zorgwekkend. Het eerdere verzoek om overleg over hoe de te verwachten verkeersoverlast voorkomen kan worden wordt herhaald.
- d) Ook is nog niet duidelijk wat de gevolgen zijn van de aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg voor de toegankelijkheid van de Rijnlanderweg.
- e) De mogelijkheden om de stroom sluipverkeer, vooral tussen A44 en Hoofddorp, verder tegen te gaan zijn ook niet duidelijk.
- f) Gevreesd wordt dat de plannen voor reservering van de 'doortrekking van de Noordelijke Randweg van Nieuw-Vennep naar de A4' samen met de aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg de doodsteek zal blijken voor de oude polderstructuur en het eigen karakter van de Rijnlanderweg. Er moeten zeer zware argumenten voor zijn en die zijn niet in de nota aangetroffen.
- g) Dezelfde zorg geldt voor de aanduiding van een alternatief voor HOV over de A4, aan te leggen op ongeveer 300 meter afstand parallel aan de A4. Hiermee zal grote schade aangebracht worden in het gebied dat in het plan aangeduid wordt als agrarisch kerngebied na 2030.

Antwoord 19

- a) Wij zullen u tijdig betrekken bij de herinrichting van de Rijnlanderweg. Ook bij het vervolg van de planvorming voor Park Geniedijk en ACT West zult u blijvend betrokken worden.
- b) Opname in het hoofdfietsnet van de Rijnlanderweg betekent niet automatisch ook de aanleg van vrijliggende fietspaden. De Rijnlanderweg is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom waarop 1400 tot 1800 motorvoertuigen per etmaal rijden. Dat zijn te weinig motorvoertuigen om de aanleg van een vrijliggend fietspad te rechtvaardigen. Op dergelijke wegen leggen wij fietsstroken aan zoals ook op de Kromme Spieringweg ten noorden van Vijfhuizen is toegepast. Tijdens de reconstructie van de weg in 2012 zullen wij deze stroken aanbrengen.
- c) Wij delen uw belang dat bij de realisatie van de nieuwe (zuidelijke) aansluiting van de A4 de bereikbaarheid op orde moet zijn. Van belang is dat de Bennebroekerweg tussen A4 en Spoorlaan een kwaliteitsverbetering krijgt. Wij treffen momenteel voorbereidingen hiervoor.
- d) Bij de uitwerking van de Nieuw Bennebroekerweg zullen wij de toegankelijkheid van de Rijnlanderweg zeker betrekken.
- e) Onze inzet in het Deltaplan Bereikbaarheid is de oude polderinfrastructuur zoveel mogelijk te ontlasten door goede alternatieven te ontwikkelen. De Rijnlanderweg zelf zullen we in 2012 reconstrueren tussen Lisserweg en de Bennebroekerweg, waarbij er onder meer fietsstroken en plateaus zullen worden aangelegd.
- f) Wij hebben in het Deltaplan ter verduidelijking een passage toegevoegd over de genoemde reservering van de 'doortrekking van de Noordelijke Randweg van Nieuw-Vennep naar de A4'. Wij onderschrijven dat voor aanleg van deze weg goede argumenten nodig zijn. De weg is geen doel op zich. Aanleg is pas nodig bij ruimtelijke ontwikkelingen die zo omvangrijk zijn dat een capaciteitsvergroting van het wegennet nodig is. Tot die tijd is sprake van een reservering.
- g) De ontwikkeling van de HOV-corridor Schiphol – Alphen aan den Rijn, waarvoor een parallelle vrije infrastructuur een mogelijk alternatief is, hangt samen met ontwikkelingen en voorzieningen in Park21 en ACT. Ook hier is sprake van een reservering. Vrije infrastructuur zal alleen overwogen worden als blijkt dat

die ontwikkelingen dat nodig maken. Daarbij zullen de belangen van het bestaande gebied met bijvoorbeeld een agrarische bestemming worden meegewogen.

20. NS Regiodirectie Randstad Noord, Postbus 1283, 1000 BG Amsterdam

De NS ondersteunt op hoofdlijnen de bereikbaarheidsvisie zoals in het Deltaplan wordt beschreven.

Complimenten voor het feit dat het plan aandacht heeft voor de reis van de klant van deur tot deur (aan een geschakelde verplaatsingen en facetten) in de gehele keten. Alle verschillende modaliteiten komen aan bod.

Alleen de verplaatsingen te voet wordt minder terug gezien, mogelijk omdat dit een te lokaal karakter heeft. Het bewustzijn dat het verbeteren van de bereikbaarheid verder reikt dan haar eigen bestuursgrenzen en het Deltaplan niet op zichzelf staat, komt goed over het voetlicht.

- a) Benadrukt wordt dat de gemeente Haarlemmermeer met de verschillende stations in haar gemeente en de nabije omgeving al een goede bereikbaarheid kent. Dat wordt nog beter door; de nieuwe dienstregeling 2010 waarbij de zuidelijke treinverbinding met Leiden aanzienlijk beter wordt vanaf de stations Hoofddorp en Nieuw-Vennep; de toekomstige opening van de stations Halfweg-Zwanenburg en Sassenheim en door de stappen die gezet zijn op het gebied van OV-knooppuntmanagement.
- b) NS is bekend met de wens voor een intercitystop op station Hoofddorp. Op basis van de huidige en verwachte vervoersprognoses wordt geen aanleiding gezien om een intercitystop te realiseren.
- c) Voor een intercityverbinding vanuit Hoofddorp richting Utrecht wordt op basis van de huidige marktgegevens en analyse nog weinig aanleiding gezien. In het bestuurlijk overleg heeft NS echter toegezegd deze mogelijkheid gezamenlijk nader te verkennen.
- d) Ook de mogelijkheid of er bij station Hoofddorp voldoende potentieel ligt om extra voorzieningen (winkel- en/of lunchroom) te exploiteren om het stationsgebied een kwaliteitsimpuls te geven, wordt gezamenlijk onderzocht.
- e) Gevraagd wordt om aandacht voor het aansluiten van de stationsomgeving met de kern van Hoofddorp. Het station staat nu min of meer 'los' van de stad. Het verdichten rondom een knooppunt, toevoegen van functies en het fysieke verbinden met de stad, zal ook het reizen met de trein vanaf dit station positief stimuleren.
- f) De toekomstige verplaatsing van de afrit van de A4 – die gunstiger komt te liggen ten opzichte van het station – in combinatie met een P&R-terrein is qua bereikbaarheid en ontsluiting van het station een positieve ontwikkeling. Hierbij wordt wel aandacht gevraagd voor de kans op langparkeren, een tariefstelling die luchtreizigers ontmoedigd is nodig. Ook de veiligheid van de inrichting is een bepalende factor. Dit voor alle parkeergelegenheden bij de stations.
- g) Het stemt positief dat de defecte fietstrommel bij station Nieuw-Vennep wordt verwijderd. Dit komt de aantrekkelijkheid van het gebied ten goede.
- h) De oversteek van de Vennepeweg naar de fietstalling bij station Nieuw-Vennep kan gevaarlijke situaties opleveren, wellicht zijn maatregelen als een zebra of voetgangerslichten mogelijk.
- i) De bushaltes zijn van de Vennepeweg naar het 'binnenplein' voor het station Nieuw-Vennep verplaatst. De oude haltestroken worden nu oneigenlijk gebruikt voor Kiss & Ride. Dit is niet wenselijk vanwege de verkeersveiligheid. Zijn deze oude haltestroken bij de groenvoorziening te trekken? Een goede Kiss & Ride gelegenheid is aanwezig dicht bij het station.

Antwoord 20

- a) Wij delen uw mening dat de bereikbaarheid per trein verbetert door de door uw genoemde aanpassing in de dienstregeling en de te openen stations. Ook de gezamenlijke aanpak bij OV knooppuntmanagement werpt zijn vruchten af.
- b) Wij delen uw conclusie over een intercitystatus van Hoofddorp niet. Naar onze mening rechtvaardigt het aantal reizigers tussen met name Hoofddorp, Amsterdam Zuid en Almere een intercitystatus van station Hoofddorp. De bediening wordt gerelateerd aan de totale corridor en niet gespecificeerd naar een gedeelte van de corridor, zoals in dit geval het deel Hoofddorp – Almere. Het relatieve reistijdverlies voor doorgaande reizigers blijft daarmee beperkt. Met andere woorden: de intercity Groningen – Den Haag Centraal hoeft niet te stoppen in Hoofddorp, maar de op dezelfde corridor rijdende intercity Almere – Den Haag Centraal wel. Ook de reistijdwinst die dan is te boeken voor reizigers tussen de zuidelijke Randstad en Schiphol Zuid, Zuidoost, Rijk en Oost (waar de ontwikkeling van het HOV-netwerk tussen deze gebieden en Hoofddorp Station wordt ingericht), waarmee deze verbinding een aantrekkelijk alternatief wordt voor de auto, draagt bij aan ons standpunt. Hiermee dragen wij bij aan de visie van de integrale netwerkgedachte (visgraatmodel) om de reizigers zo snel mogelijk een overstap te bieden op een snelle intercitytrein.

- c) Wij zijn blij met uw toezegging om een stop van de intercity naar Utrecht Centraal en verder nader te verkennen, aangezien hiermee een aanzienlijke kwaliteitsslag kan worden gemaakt.
- d) Dit klopt. Zie ook e).
- e) Onze wens om de stationsomgeving meer aan te sluiten bij het centrum van Hoofddorp hebben wij in workshops met u en andere partijen geuit. Wij stellen het op prijs dat u deze ideeën deelt en zich wilt inzetten voor verbetering van de kwaliteit van de stationsomgeving op korte en op lange termijn. Wij hopen op een vruchtbare samenwerking.
- f) Wij onderschrijven dat de toekomstige P&R bij station Hoofddorp een (sociaal) veilige inrichting nodig heeft en dat langparkeren door luchtreizigers voorkomen moet worden. In de verdere planontwikkeling van de P&R en in de uitwerking van het parkeerbeleid wordt hier aandacht aan besteed.
- g) Wij delen uw mening dat verwijdering van de defecte fietstrommel - zoals opgenomen in ons Uitvoeringsprogramma - de aantrekkelijkheid van de stationsomgeving van Nieuw-Vennep vergroot.
- h) Wij zijn met u eens dat de oversteekplaats gevaarlijk is. Door het viaduct is het zicht op deze oversteekplaats is niet goed, daarom leggen we geen zebra aan. Hoewel voetgangers hier niet over hoeven te steken -er zijn immers aan weerszijden van de Vennepweg perronopgangen en kaartjesautomaten- gaan we onderzoeken hoe we de verkeersveiligheid op deze oversteek kunnen verbeteren.
- i) Wij vinden het opheffen van de oude haltestroken langs de Vennepweg een goede suggestie en hebben dit in ons Uitvoeringsprogramma opgenomen.

21. Wijkraad Overbos, Mastbos 88, 2134 NS, Hoofddorp

De wijkraad heeft nadrukkelijk geparticipeerd in de klankbordgroep herinrichting Leenderbos. Dit is een goede ontwikkeling voor de wijk.

- a) Het verkeersaanbod op het Leenderbos is nog steeds veel te hoog. De wijkraad is zeer verheugd dat de 'ziekenhuisvariant' verschillende keren nadrukkelijk in het Deltaplan naar voren komt. Dit wordt als beste oplossing gezien om het verkeersaanbod op het Leenderbos te verminderen. Gevraagd wordt alles in het werk te stellen om de ontsluiting van Floriande via de Waddenweg naar de Kruisweg te realiseren.
- b) Gevraagd wordt de optie (pagina 37) om dit te combineren met een 'verbindingsweg tussen Waddenweg en Leenderbos' te schrappen. Dit zou de druk op het Leenderbos weer onaanvaardbaar doen toenemen met verkeer uit Floriande-Zuid.
- c) De inrichting van schoolzones wordt als bijzonder belangrijk gezien. Gepleit wordt voor het veiliger inrichten van het scholeneiland aan het Liesbos, waar het aanleggen van fietspaden wordt voorgesteld en het veiliger inrichten van het Liesbos. Dit wordt in het Uitvoeringsprogramma genoemd, de start uitvoering in 2014 is te laat. De wijkraad is al jaren in gesprek met de gemeente over de onveiligheid van het Liesbos en vraagt of uitvoering eerder kan plaatsvinden.

Antwoord 21

- a) Samen met de provincie, als beheerder van de N201, zijn wij gestart met een studie naar de aansluiting van de Waddenweg op de N201. Hierover zullen wij ook richting bewoners en partijen zoals het ziekenhuis communiceren.
- b) Als blijkt dat de 'ziekenhuisvariant' niet mogelijk is, zullen wij de mogelijkheid van een verbindingsweg tussen de Waddenweg en Leenderbos onderzoeken.
- c) Bij de aanleg van schoolzones beginnen wij bij de scholen die zelf ook actief bezig zijn met verkeersveiligheid, dat meten wij door middel van het Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel. De scholen op het scholeneiland in Overbos zijn niet (bijna) in het bezit van dit label, hebben de afgelopen jaren niet meegedaan aan het Dode Hoek project en hebben geen verkeersouders. Daarom krijgen zij als één van de laatste scholen een schoolzone. De duurzaam veilige inrichting van het Liesbos willen we - vanuit de gedachte 'werk met werk' maken - combineren met aanleg van de schoolzone.

22. Gemeente Lisse, Postbus 2000, 2160 AE Lisse

Als buurgemeente worden de kernpunten uit het Deltaplan gedeeld. Het verbeteren van de bereikbaarheid is in beider belang, maar dit mag niet ten koste gaan van de (verkeers)veiligheid en de leefbaarheid in en rond onze kernen.

- a) De overlast die doorgaand verkeer binnen de kernen Lisse en Lisserbroek veroorzaakt wordt graag samen een halt toe geroepen. De opname van de problematiek in Lisserbroek in het Uitvoeringsprogramma wordt toegejuicht. Gevraagd wordt om een integrale aanpak en het niet alleen beperken tot herroutering van middelzwaar en zwaar verkeer.

- b) Gevraagd wordt om - naast middellange en lange termijn maatregelen – middelen vrij te maken voor maatregelen op de korte termijn. Hierbij hoeft niet direct gedacht te worden aan een tweede oeververbinding, maar wordt gestreefd naar een gezamenlijk pakket van 'quick win maatregelen', zoals een betere afstelling van de verkeerslichten of herroutering van het middelzwaar en zwaar verkeer.
- c) De verbinding vanuit Lisse richting (station) Nieuw-Vennep en (station) Schiphol blijft aandacht vragen. De HOV-verbinding Schiphol-Duin-/Bollenstreek wordt in het uitvoeringsprogramma gemist.
- d) Wat betreft het openbaar vervoer wordt aandacht gevraagd om tarifiering, de gemeentes zijn hiervoor niet direct verantwoordelijk, maar kunnen hiervoor aandacht vragen bij de concessieverlener.
- e) Het wordt spijtig gevonden dat zowel de huidige (fiets)verbinding Lisse – Lisserbroek en een eventueel nieuwe verbinding ten noorden van de huidige verbinding een lage prioriteit krijgen. Zeker omdat de verbinding over de huidige brug onderdeel uitmaakt van een snelfietsroute. Het aantal fietsverbindingen van/naar de Duin- en Bollenstreek is te marginaal.
- f) Gevraagd wordt om de mobiliteitsvraagstukken samen met de gemeente Lisse op te lossen.

Antwoord 22

- a) Wij stellen het zeer op prijs dat u heeft gereageerd. De kernen aan de ringvaart hebben van oudsher een sterke relatie en verbondenheid met elkaar. Deze zogenaamde dubbeldorpen zijn een belangrijk kenmerk van onze polder. Uw oproep tot een gezamenlijke aanpak juichen wij ook toe. De aard van de maatregelen laat ook zien dat we de relatie verder willen versterken en dat we hierin niet zonder de gemeente Lisse kunnen.
- b) In uw reactie gaat de aandacht uit naar maatregelen op de korte termijn. Een betere afstelling van verkeerslichten en herroutering van middelzwaar en zwaar verkeer. Wij hebben in het Uitvoeringsprogramma opgenomen over vrachtverkeer in de tabel 'Netwerk Weg', onder Lisserbroek: bewegwijzering bij rotonde IJweg / Lisserweg; vrachtverkeer via IJweg en N207 richting Lisse e.v. Gekoppeld hieraan is in dezelfde tabel onder "Algemeen Haarlemmermeer", vrachtroutering en bebordingsplan. In 2012 komen wij hiervoor met een concreet uitvoeringsplan. Dit doen we graag in overleg met uw gemeente zodat we vanaf beide zijden tot een integrale vrachtroutering en bebording kunnen komen. Over de instelling van de verkeerslichten nemen wij contact met u op voor het maken van een afspraak, zodat we in gezamenlijkheid kunnen inventariseren welke mogelijkheden er zijn.
- c) Het project 'HOV Westflank', dat onderdeel is van de verbinding Bollenstreek – Schiphol, staat wel opgenomen in het uitvoeringsprogramma, maar per abuis onder 'Hoofddorp'. Dit zullen wij aanpassen.
- d) Tarifiering in het openbaar vervoer heeft uiteraard onze aandacht bij onze contacten met de Stadsregio Amsterdam. Wij adviseren hierover onder andere via de Adviescommissie Amstelland-Meerlanden.
- e) Een snelfietsroute van Nieuw-Vennep naar Lisse is onze ambitie, maar zoals u in het uitvoeringsprogramma kunt vinden leggen wij deze voorlopig nog niet aan. Iedere Haarlemmermeerse kern heeft op dit moment een fietsverbinding met de Duin- en Bollenstreek. Zolang er geen extra woningen ontwikkeld worden aan de westkant van Haarlemmermeer gaan wij geen extra fietsverbindingen aanleggen.
- f) Wij stellen het ambtelijk en bestuurlijk contact met uw gemeente op prijs en hopen met u ook in de toekomst samen te werken aan het oplossen van mobiliteitsvraagstukken die onze beider gemeenten aangaan.

23. JOVD Haarlemmermeer e.o., Grebbebos 2, 2134 KV Hoofddorp

De voorgenomen plannen voor de wegen worden enthousiast onthaald. Gedacht wordt dat de plannen een betere doorstroming en bereikbaarheid zullen bewerkstelligen. Gehoopt wordt dat er alles aan gedaan wordt om de ambitieuze plannen daadwerkelijk tot uitvoering te brengen.

- a) Als oplossing voor de problemen in de ochtendspits op de van Heuven Goedhartlaan richting A4 wordt de verbreding van de N201 tussen de aansluiting met de Van Heuven Goedhartlaan en de A4 op – en afritten gesuggereerd. Ook kan gedacht worden aan alternatieve wegen naar de N201.
- b) Gesproken wordt over grootschalig onderhoud / vervanging van de A44 viaducten. Graag aandacht hierbij voor de versmallingen op dit viaduct die plotseling remgedrag veroorzaken, wat de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer niet ten goede komt.
- c) Gevraagd wordt in hoeverre de inwoners van de gemeente Haarlemmermeer zitten te wachten op duurzame mobiliteit en of de kosten wel opwegen tegen de baten.
- d) De insteek voor openbaar vervoer is ambitieus, gevraagd wordt of alle plannen wel gerealiseerd kunnen worden.

- e) De zin ' De belangrijkste groepen reizigers zijn forenzen (jeugd en volwassen, ouderen en minder valide)' is vreemd gekozen omdat deze specificatie geen recht doet aan alle andere burgers die gebruik maken van het openbaar vervoer.
- f) Veel van de ideeën die in het Deltaplan worden besproken komen over het algemeen genomen op hetzelfde neer 'Als Amsterdam er maar profijt van heeft'.
- g) Het hoofdnetwerk van het openbaar vervoer wordt gevormd door de trein en de metro. Gevraagd wordt waar een eventuele metrohalte in de toekomst zal komen.
- h) De gemeente Haarlemmermeer moet het niet alleen hebben van de trein en de metro, maar ook van degelijke busverbindingen.
- i) Gevraagd wordt hoe in tijden van bezuinigingen de gestage groei die verwacht wordt van 2% reizigerskilometers gaat faciliteren.
- j) Ook van en naar dorpskernen waar weinig vraag is naar openbaar vervoer moeten goede verbindingen liggen. Te denken valt aan een buurtbusconcept, die tijdens de spits vaker kan rijden dan buiten de spits.
- k) Ook het aantal buslijnen met een dubbele functie moet zo blijven. Er moet niet alleen gekozen worden voor een HOV lijn. Een HOV lijn heeft een andere route dan een regionale lijn. Het kan niet zo zijn dat bewoners die nu vlakbij een regionale lijn wonen straks eerst 10 minuten moeten fietsen naar een HOV lijn en dan pas hun reis kunnen vervolgen.
- l) Er is uitgebreid stilgestaan bij fietsers. Met name de verbetering van de huidige fietspaden wordt als belangrijk speerpunt gezien evenals het creëren van fietsparkeergelegenheid.
- m) Gevraagd wordt om plannen waar de verkeersveiligheid van belang is meer prioriteit te geven evenals de aanleg van vrij liggende fietspaden.
- n) Educatie van kinderen en jongeren wordt gezien als verstandige inzet. Als dit vrijblijvend is kan dit niet getolereerd worden. Educatie is een mooi streven, maar zal zonder enige controle tot weinig succes leiden.
- o) Het Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel lijkt een goed idee, maar wellicht worden eisen aan scholen gesteld die eigenlijk gefaciliteerd dienen te worden door de gemeente (verkeersveilige omgeving en een veilige schoolroute). Het is onduidelijk hoe een school hier zelfstandig een daadwerkelijke bijdrage aan kan leveren.
- p) Gesteld wordt dat de eigen verantwoordelijkheid van de ouders een prominentere rol zou moeten spelen. Het is de vraag in hoeverre een school moet bijdragen aan de verkeersveiligheid van haar leerlingen. Het is voor het grootste deel de verantwoordelijkheid van de ouders die vanuit huis de kinderen de verkeersregels kunnen bijbrengen en de veiligste schoolroute kunnen aangeven. Het lijkt verstandiger om de nadruk te leggen op gevaarlijke kruispunten et cetera binnen de gemeente dan een groot deel van de verkeersveiligheid binnen het plan op te hangen aan diverse vormen van educatie.
- q) Aangegeven wordt dat het moeilijk is voor de gemeente om bij iedere school een verkeersveilige omgeving en een verkeersveilige schoolroute te faciliteren. Dit ambitieuze streven is in economisch moeilijke tijden een kostenpost die moeilijk te verantwoorden is. Het concept moet zich meer richten op de eigen verantwoordelijkheid van de diverse partijen.
- r) Gevraagd wordt om bij parkeren te kijken naar de toekomstige situatie bij parkeren en te voorkomen dat er in de toekomst een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat.
- s) Het citaat "In onze gemeente kennen wij een grote diversiteit aan tariefstelsels en parkeerschijfzones. Dit willen wij vereenvoudigen en daarmee overzichtelijker maken" wordt als vaag taalgebruik gezien. Gevraagd wordt om de begrippen 'vereenvoudigen en overzichtelijker maken' toe te lichten en met daadwerkelijke plannen te komen voor herziening van de parkeertarieven.
- t) Gewezen wordt op een passage op pagina 104 waarin het lijkt alsof de autodruk, filedruk en wegendruk moet worden afgeremd door het minder toestaan van parkeervoorzieningen.
- u) Gevraagd wordt om volledig inzicht in de investeringen die moeten leiden tot de realisatie van het Deltaplan.

Antwoord 23

- a) In het Deltaplan is beschreven dat Hoofddorp twee aansluitingen krijgt op de A4 als onderdeel van het N201+ project. Vanaf de noordelijke aansluiting komt er een verbindingsweg naar de Kruisweg en een verbinding (Taurusavenue) naar de Van Heuven Goedhartlaan, beide met een capaciteit van 2x2 rijstroken. Tussen de nieuwe zuidelijke aansluiting op de A4 en de Spoorlaan komt een Nieuwe Bennebroekerweg met 2x2 rijstroken. Na realisatie van het N201+ project, de Taurusavenue, de Nieuwe Bennebroekerweg tussen A4 en Spoorlaan heeft het verkeer komend vanaf de A4 drie mogelijkheden om naar Hoofddorp te rijden: via een nieuwe verbindingsweg naar de Kruisweg/Weg om de noord voor Hoofddorp-Noord, Overbos, Floriande-Noord en verder naar Heemstede; via de Taurusavenue en Van Heuven Goedhartlaan naar Hoofddorp-

midden en via de Nieuwe Bennebroekerweg naar Hoofddorp-Zuid. Dit is de oplossing die wij beogen voor de door u genoemde knelpunten.

- b) Bij groot onderhoud van de kunstwerken in de A44 zal verkeersveiligheid zeker een punt van aandacht zijn. Wij wijzen erop dat dit groot onderhoud niet voor 2020 zal plaatsvinden (zie reactie nummer 8).
- c) In het Deltaplan Bereikbaarheid zijn geen specifieke kosten opgenomen voor duurzame mobiliteit.
- d) Wij onderschrijven dat de ambitie voor HOV ambitieus is. We staan hiervoor niet alleen aan de lat. De stadsregio en provincie zijn de voornaamste trekkende en financierende partijen. Uit de verschillende verkenningen en planstudies moet blijken wat wel en niet haalbaar is.
- e) Met de aanduiding '*de belangrijkste groep reizigers zijn forenzen, etc.*' bedoelen wij te zeggen dat het openbaar vervoersysteem primair is gericht op de regionale bereikbaarheid ten behoeve van woon-werkverkeer op middellange afstand, zoals opgenomen in de OV-visie van de Stadsregio Amsterdam. Daarnaast zetten wij ons extra in voor minder validen en ouderen. Het wil niet zeggen dat wij geen belang hebben voor andere doelgroepen.
- f) Er is sprake van een omvangrijke inkomende pendel van werknemers uit Amsterdam naar de werklocaties in Haarlemmermeer (met Schiphol als belangrijkste werkgever). Als deze werknemers verleid kunnen worden om (nieuw of bestaand) HOV te benutten geeft dit lucht op de in Haarlemmermeer gelegen wegen. Tegelijkertijd hebben Haarlemmermeerse inwoners (van werknemer tot student) profijt bij goede HOV verbindingen naar de omliggende steden. Haarlemmermeer heeft wel degelijk profijt bij een goede aansluiting op het regionale HOV netwerk.
- g) Van een metrohalte in Haarlemmermeer is alleen sprake bij een eventuele doortrekking van de Noord-Zuidlijn.
- h) Wij onderschrijven dit punt.
- i) De beperktere groei kan worden opgevangen door uitbreiding van frequentie op de drukste buslijnen. In minder drukke bussen kan de groei met de bestaande capaciteit worden opgevangen.
- j) In het openbaar vervoer zijn wij voorstander van het profijtbeginsel. De beperkte budgetten zijn ten gevolge van bezuinigingen nóg beperkter geworden en worden daarom ingezet op de verbindingen waar de meeste reizigers ervan profiteren. In kleine kernen zonder regulier openbaar vervoer bestaat voor iedereen een alternatief in de vorm van het halte-tot-haltevervoer van de Meertaxi. Buurtbussen zijn afhankelijk van vrijwilligers (die moeten er wel zijn, anders kan een Buurtbus niet rijden) en gebonden aan een vaste route. De Meertaxi biedt vervoer dat niet routegebonden is, waarmee er een betere bediening geboden wordt dan met de Buurtbus. Bovendien is de Meertaxi 7 dagen per week van 's morgens vroeg tot 's avonds laat beschikbaar, en rijdt een Buurtbus meestal alleen op maandag t/m vrijdag overdag.
- k) Parallelliteit vinden wij niet wenselijk, mede vanuit het profijtbeginsel. Hoewel voor sommige reizigers het voortransport toeneemt, zal de hogere gemiddelde snelheid van een HOV-verbinding en betere betrouwbaarheid hierin compenseren. De reiziger is dan per saldo zeker niet slechter af, en is zelfs beter af als het gaat om de betrouwbaarheid en hogere frequentie. Doordat er minder materieel hoeft te worden ingezet, valt capaciteit vrij om ook in andere gebieden de dienstverlening in stand te houden of uit te breiden.
- l) Wij nemen hier kennis van.
- m) Verkeersveiligheid heeft al de hoogste prioriteit gekregen. Bij aanleg van nieuwe vrijliggende fietspaden richten wij ons in eerste instantie op de ontbrekende schakels.
- n) Wij nemen hier kennis van.
- o) Alle scholen die het Haarlemmermeers Verkeersveiligheidslabel hebben of halen krijgen met voorrang een schoolzone. Van de scholen vragen we om veranderingen in de schoolomgeving te communiceren en ouders en leerlingen te informeren over veilige schoolroutes en gewenst gedrag rondom de school.
- p) Wij constateren een strijdigheid met uw punt genoemd onder n). Wat ons betreft is hier geen sprake van een keuze. Zowel de school als de ouders spelen een rol bij verkeerseducatie. Bij verkeerseducatieprojecten wordt ook informatie voor ouders meegegeven aan de leerlingen. Naast het aanbieden van pakketten voor verkeerseducatie zetten wij ons in voor het verkeersveilig inrichten van de infrastructuur in schoolomgeving binnen het schoolzoneproject.
- q) Wij constateren een strijdigheid met punt m) waarin u vraagt om plannen waar de verkeersveiligheid van belang is meer prioriteit te geven. Wij zijn van mening dat het realiseren van een verkeersveilige schoolomgeving ook in tijden van bezuinigingen een kostenpost is die wel te verantwoorden is. Uiteraard zullen wij de middelen zo doelmatig mogelijk inzetten.
- r) Parkeernormen houden rekening met voorziene ontwikkelingen. Daar bovenop reserveren wij extra ruimte voor als in de toekomst blijkt dat in een woonwijk te weinig parkeergelegenheid is.

- s) Na vaststelling van het Deltaplan Bereikbaarheid zullen wij de parkeertarieven verder uitwerken. Vereenvoudigen en overzichtelijker maken heeft betrekking op het logischer inrichten van zonegrenzen. De tarieven die wij willen invoeren moeten passen bij het op die plek gewenste parkeergedrag. In het centrumgebied moet ultrakort parkeren (bijvoorbeeld tot een half uur) worden bemoedigd, in betaald parkeren gebieden daaromheen kort parkeren (tot twee uren) en voor langparkeerders willen wij op specifieke plekken een speciaal tarief invoeren.
- t) U suggereert dat wij minder parkeerplaatsen willen toestaan. En trekt hier vervolgens de conclusie uit dat wij autodruk, filedruk en wegengebruik willen afremmen. Wij willen echter voorkomen dat er een hogere autodruk ontstaat dan nodig. De parkeernormering garandeert voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe ontwikkelingen, dus extra parkeerplaatsen zijn niet nodig. Door ontwikkelaars aan de norm te houden, faciliteren wij dus voldoende de keuzevrijheid voor een vervoersmiddel.
- u) Wij verwijzen naar de aangepaste versie van het Uitvoeringsprogramma en de financiële paragraaf van het bijbehorende raadsvoorstel.

24. C. van Doorn, Kranenhout 19, 2134 XC Hoofddorp

- a) Gewezen wordt op de consequenties van het aansluiten van allerlei wegen op de Driemeren weg voor bewoners die dicht bij de Driemerenweg wonen. De toename van verkeer betekent dat het woongenot en de gezondheid hierdoor nog meer negatief beïnvloed wordt.
- b) De maximale toegestane snelheid is geruisloos verhoogd van 80 naar 100 kilometer op verzoek van de politie. Dit omdat zo snel werd gereden dat er niet gehandhaafd kon worden. Het gevolg is dat er nog harder gereden wordt. Als gevolg hiervan komt meer fijnstof vrij en sprake van meer geluidsoverlast. De eerste huizen liggen binnen 50 meter van de weg. In het plan staat nergens dat de snelheid naar beneden wordt aangepast of dat er een hogere geluidswal komt.
- c) De gemeente heeft informatie onthouden over de ontwikkeling van de Driemerenweg. Naast geluidsoverlast, verminderd woongenot en een verslechterde gezondheid betekent dit ook een waarde daling van het huis.

Antwoord 24

- a) De provinciale Driemerenweg (N205), is een gebiedsontsluitingweg buiten de bebouwde kom gelegen. Een dergelijke weg vervult een belangrijke verkeersfunctie en is ingericht om het verkeer goed te laten doorstromen. De weg is ook gericht op toekomstige ontwikkelingen en is daarom uitgevoerd met 2x2 rijstroken. Tussen de woonwijk en de weg is een dijklichaam aangelegd om overlast te voorkomen.
- b) Omdat de Driemerenweg een provinciale weg is, is de Provincie Noord-Holland het Bevoegd Gezag. Wat wij algemene zin kunnen aangeven is dat indien er sprake is van een verkeersbesluit om de maximum snelheid te verhogen van 80 naar 100 km/uur het Bevoegd Gezag (in dit geval de Provincie Noord-Holland) de verplichting heeft om de akoestische gevolgen in beeld te brengen.
- c) Het bestemmingsplan voor de provinciale Driemerenweg -het 'Bestemmingsplan N22-Zuid'- is al in 1998 door de gemeenteraad vastgesteld. De doelstelling van het plan was "het realiseren van een noord-zuid autoverbinding aan de westkant van Haarlemmermeer, ter ontsluiting van de nieuwbouwwijken Getsewoud en Hoofddorp-Floriande, ter ontlasting van de polderwegen en het opvangen van verkeer uit de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland". Wij stellen dat u op de hoogte had kunnen zijn van de manier waarop uw woonwijk ontsloten zou worden en van de functie als provinciale weg.

25. Fietsersbond afdeling Haarlemmermeer, Allegondahoeve 23, 2131 NB Hoofddorp

Het plan bevat een goede analyse van de uitdaging waar de gemeente de komende jaren voor staat. Gereageerd wordt op de volgende aspecten:

- a) Gesteld wordt dat het college een zeer optimistische opvatting heeft over de beschikbare ruimte voor mobiliteit heeft. Keuzevrijheid van de individuele verkeersdeelnemers kan dan alleen opgaan als het de keuzevrijheid van andere verkeersdeelnemers niet inperkt. Gevraagd wordt wat ondernomen wordt om de keuzevrijheid van zwakkere verkeersdeelnemers te waarborgen.
- b) Gesteld wordt dat bereikbaarheid zo veilig, comfortabel en milieuvriendelijk mogelijk wordt. Hoe meer er gefietst wordt, hoe meer ruimte er overblijft voor andere (economische) activiteiten.
- c) Eerder heeft de gemeenteraad per motie het streven vastgelegd om het fietsgebruik in Haarlemmermeer met tien procent te laten stijgen. Waarom wordt deze intentie niet in het concept plan teruggevonden?
- d) Er ontbreekt een integrale visie op de planning van de verschillende vervoerssystemen. Bij de aanleg van nieuwe wegen voor de auto kunnen bijvoorbeeld op eenvoudige wijze ook nieuwe fietsverbindingen worden gerealiseerd.

- e) Zo biedt de beoogde omlegging van de A9 bij Badhoevedorp mogelijkheden om de fietsinfrastructuur te verbeteren. Gevraagd wordt om dit in het plan op te nemen.
- f) Infrastructuur voor elektrisch vervoer (paragraaf 4.7) dient ook voor fietsen beschikbaar te zijn.
- g) In de analyse voor het gebruik van de Ringdijk wordt de recreatieve functie gemist. Dit dient verder gefaciliteerd te worden, de bloembakken en chicanes zijn met name voor de racefietser gevaarlijke obstakels. Snelheidsbeperkende maatregelen op de Ringdijk dienen fietsvriendelijk te zijn.
- h) Er zijn volstrekt onvoldoende mogelijkheden voor het fietsparkeren bij de OV-haltes en stations. De gemeente heeft de twijfelachtige eer het enige Intercityreinstation te huisvesten zonder fietsenstalling (Schiphol Plaza).
- i) Bij de verdere ontwikkeling van het HOV wordt gepleit dit dusdanig te ontwikkelen dat de fiets meegenomen kan worden op reis.
- j) De analyse van knelpunten in het fietsnetwerk wordt gedeeld en het geeft vertrouwen dat deze knelpunten zo helder in beeld zijn bij de gemeente.
- k) Bij de analyse van fietsgebruik (bladzijde 76) ontbreekt de dalende lijn die vanaf 2007 plaatsvond. De daling van fietsgebruik naar 31% (landelijk 35%) wordt verontrustend gevonden. Uit het oogpunt van bereikbaarheid, gezondheid en milieubelasting zou de gemeente alle zeilen bij moeten zetten om het fietsgebruik weer te laten toenemen. Wat wordt hier aan gedaan?
- l) De analyse uit de Fietsbalans is terug te vinden. Gevraagd wordt of meer van de aanbevelingen uit de Fietsbalans kunnen worden overgenomen.
- m) Gevraagd wordt hoe scooteroverlast verminderd wordt. Gepleit wordt om een proef te doen met het toelaten van de snorscooter op de rijbaan in plaats van op het fietspad.
- n) Ook in 30 km/uur gebieden zijn in sommige gevallen fietsvoorzieningen gewenst in de vorm van fietsstraten, fietsstroken en soms ook fietspaden, zoals op de IJweg.
- o) De komst van de E-bike biedt nieuwe kansen, maar vraagt ook weer om aanpassingen van het fietsnet, zoals het verbreden van bestaande fietspaden.
- p) De snelfietsroute van Hoofddorp naar Schiphol verdient de allerhoogste prioriteit, de grootste werkgever in onze gemeente is per fiets niet veilig bereikbaar. Deze route dient ook door te lopen naar Aalsmeer.
- q) De snelfietsroute tussen Haarlem en Amstelveen krijgt in de planning nog geen prioriteit. De huidige route kent een aantal knelpunten en via een aftakking van deze route zou ook Schiphol voor het noordelijk gedeelte van Haarlemmermeer kunnen worden ontsloten. Gepleit wordt voor aandacht voor deze routes.
- r) Haarlemmermeer is met name voor fietsers verkeersonveilig. In de analyse van de blackspots is niet duidelijk terug te vinden wat het aandeel is van de fietsongevallen. Gepleit wordt voor een verder uitgewerkt beleid om het aantal fietsongevallen terug te dringen.
- s) Op de fietsnetwerkkarta ontbreekt het fietspad in verlengde van de fietsbrug nabij Cruquius vanuit Haarlem.
- t) In het uitvoeringsprogramma staat dat het tegelfietspad langs de IJweg opnieuw wordt bestraat. We pleiten ervoor dit te asfalteren. Asphalt is goedkoper in aanleg en onderhoud.
- u) De uitvoering van de fietsroute Hoofddorp-Schiphol staat pas gepland voor de periode 2015-2017. Dit project verdient voorrang.
- v) Met geringe investeringen is een deel van het hoofd fietsnet aan te passen. De Kromme Spieringweg tussen Schipholweg en Zwanenburgerdijk wordt gebruikt voor sluipverkeer, waardoor het gevaarlijk is voor fietsers. Omdat de woningen aan deze weg zijn verdwenen, kan de weg omgevormd worden tot fietsweg.
- w) Bij het overzicht van de totale extra uitgaven valt op dat er voor de fiets slechts €2,4 miljoen wordt uitgetrokken op het totale budget van €32,5 miljoen. Uit het netwerk fiets krijgen een veertigtal projecten een midden of lage prioriteit en komen niet in de planning voor. Dit staat in contrast met de andere netwerken, waar veel meer projecten doorgang vinden. Gepleit wordt om meer middelen vrij te maken om met name de fietsveiligheid in de gemeente te vergroten.

Antwoord 25

- a) Vergeleken met veel andere grote gemeenten, met name die in hoogstedelijk gebied, heeft Haarlemmermeer nog veel fysieke ruimte voor maatregelen die de bereikbaarheid verbeteren. Daarnaast is er ook de spreekwoordelijke ruimte voor mobiliteit die we willen geven aan inwoners en werknemers, keuzevrijheid is daarbij een gebruikt begrip. Wij zijn van mening dat keuzevrijheid in het kiezen van een vervoermiddel de keuzevrijheid van andere verkeersdeelnemers niet hoeft in te perken. Een goed fietsnetwerk, OV netwerk en autonetwerk kunnen elkaar aanvullen en versterken en hoeven – met de juiste inpassing – elkaar niet in de weg te zitten.
- b) Wij onderschrijven het door u gemaakte punt.

- c) Het stimuleren van het fietsgebruik en dus een toename van het fietsgebruik in de Haarlemmermeer is een doelstelling in het Deltaplan Bereikbaarheid. De daadwerkelijke toename van het fietsgebruik is moeilijk te meten, daarom hebben wij de doelstelling niet gekwantificeerd.
- d) Daar waar wij kansen zien om nieuwe fietsverbindingen te laten meeliften met de aanleg van nieuwe wegen voor de auto of HOV infrastructuur zullen wij deze zeker niet laten liggen. Zie bijvoorbeeld het fietspad langs de Zuidtangent tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Ons streven is echter ook om het fietsnetwerk een kwaliteitsslag te geven. Het oude, verkeerster wordende poldernetwerk benutten als fietsnetwerk kan meer comfortabel zijn dan fietsen langs grote autowegen.
- e) Wij onderschrijven dit. Bij de uitwerking van het Masterplan Badhoevedorp heeft uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk nadrukkelijk de aandacht. Zie bijvoorbeeld de geplande fietsverbinding over het huidige tracé van de A9, die ook opgenomen is in het Uitvoeringsprogramma.
- f) Wij onderschrijven dit en vullen de tekst aan.
- g) De doelstelling van de ringdijk als regionale (recreatieve) fietsroute staat wel in de analyse genoemd. Wij delen uw streven naar een fietsvriendelijk inrichting van snelheidsbeperkende maatregelen op de ringdijk. Overigens wordt het gedrag en de snelheid van (groepen) racefietsers wel als punt van zorg genoemd in de participatierondes.
- h) Wij onderschrijven het belang van een goede aantakking van het fietsnetwerk op het openbaar vervoernetwerk. Met name de haltes van het HOV moeten goed en veilig per fiets bereikbaar zijn. Zeker vanwege de grotere halteverzorgingsgebieden is de fiets een belangrijk middel van vervoer. Daarom worden bij veel van deze haltes faciliteiten voor fietsers (zoals overdekte stallingen) aangelegd. Overigens merken wij op dat er bij Schiphol-Plaza wel degelijk een fietsstalling aanwezig is (één onder de voetgangerstraverse naar Parkeergarage P1 en één aan de voet van de verkeerstoren).
- i) Wij zijn geen voorstander van fietsen in de bus, omdat dit relatief veel capaciteit vergt in de voertuigen, waardoor meer reizigers staand vervoerd moeten worden. Wellicht dat innovatie in vervoersconcepten dit probleem in de toekomst kan oplossen.
- j) Wij danken u voor uw vertrouwen. Wij hopen op een gezamenlijke inzet om deze knelpunten op te lossen en het helder in beeld krijgen van mogelijke nieuwe knelpunten.
- k) Wij zullen de bedoelde figuur vervangen en de tekst hier op aanpassen.
- l) Wij hebben een aantal aanbevelingen uit de Fietsbalans niet overgenomen omdat wij de kosten van deze aanbevelingen niet op vinden wegen tegen de baten. Wij zetten niet in op het verder ontvlechten (en dus in sommige gevallen verplaatsen) van het bestaande hoofdfietsnetwerk, in plaats daarvan willen wij de kwaliteit van het bestaande net verbeteren. Ook verbieden wij het gebruik van snorfietsen op solitaire routes niet, omdat dit voor snorfietsers door ons uitgebreide solitaire netwerk te grote omrijbewegingen oplevert. Tot slot vinden wij fietspromotie en de aanpak van fietsendiefstal een verantwoordelijkheid van respectievelijk het bedrijfsleven en de politie.
- m) Ons beleid is dat bromfietsen dezelfde routes als auto's volgen en snorfietsen dezelfde routes als fietsers. Een snorfiets heeft een wettelijke maximumsnelheid van 25 km/uur, gelijk aan de begrenzing van elektrische fietsen. Dat is voor het merendeel van onze wegen met een aanliggend verplicht fietspad een te groot snelheidsverschil met het gemotoriseerde verkeer om snorfietsen en motorvoertuigen veilig te mengen. Met ons scooter- en bromfietsproject zetten wij in op educatie van brom- en snorfietsers en handhaving van de technische staat van de voertuigen.
- n) Wij zijn met u eens dat op 30km/uur wegen die onderdeel zijn van het hoofdfietsnet vaak een voorziening voor fietsers gewenst is. Dat kan afhankelijk van de weg en zijn omgeving zowel in de vorm van een vrijliggend fietspad, fietsstroken als een fietsstraat zijn.
- o) Dat zijn wij met u eens. Op de drukste bereden fietsroutes leggen wij snelfietsroutes aan, één van de kenmerken van een snelfietsroute is een breder fietspad.
- p) Het is onze bedoeling dat de snelfietsroute Hoofddorp-Schiphol ook doorloopt naar Schiphol-Rijk en Aalsmeer. Zo staat het in de tekst en in het concept uitvoeringsprogramma, wij hebben de kaart aangepast.
- q) Op onze kaart van het huidig hoofdfietsnet hebben wij geen knelpunten aangegeven op deze route. Omdat de kwaliteit van de route nu redelijk is geven wij hem geen prioriteit tot omvorming naar snelfietsroute.
- r) Van alle blackspots hebben wij een analyse gemaakt waarin onder andere wordt gekeken naar de vervoerswijze. Die informatie hebben wij betrokken bij het onderzoek naar de oplossing. Daarnaast hebben wij de tien locaties waar de meeste fietsongevallen gebeuren gebruikt bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma, op acht van deze locaties worden of zijn maatregelen genomen. Voor de andere twee (kruispunt IJweg/N201 en Aalsmeerderdijk) hebben wij geen oplossing.

- s) Als u duidt op het gewenste fietspad tussen ringdijk en Spieringweg over het Seinterrein; de kaart toekomstig fietsnetwerk is hierop aangepast (zie ook ons antwoord op reactie 28 f).
- t) Asfalt is niet goedkoper in aanleg, zeker niet als er al een tegelfietspad ligt. Maar asfalt is inderdaad wel goedkoper in onderhoud.
- u) Dit is een groot project, niet alleen qua fiets maar ook voor de andere vervoerswijzen. Daarom vergt dit project een lange voorbereiding.
- v) Om een weg succesvol in te richten als fietsstraat zijn grote aantallen fietsers noodzakelijk. Daarvan is hier geen sprake. Deze weg is een agrarische hoofdroute en kunnen we daarom niet knippen, het aanleggen van fietsstroken behoort wel tot de mogelijkheden, wij zullen onderzoeken of wij dat bij het onderhoud aan deze weg in 2012 mee kunnen nemen.
- w) Wij wijzen erop dat onder het thema Verkeersveiligheid ook veel projecten zijn opgenomen die betrekking hebben op verbetering van het fietsnetwerk. Daarnaast wordt er bij gebiedsontwikkeling ook geïnvesteerd in de aanleg van fietsverbindingen (bijvoorbeeld Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp, Zuidrand Hoofddorp, Sein).

26. Kamer van Koophandel Amsterdam, Postbus 2852, 1000 CW Amsterdam

Mede namens HOP, MKB Haarlemmermeer-Schiphol, VNO-NCW Metropoolregio Amsterdam en ORAM complimenten voor het Deltaplan Bereikbaarheid.

- a) Het Deltaplan Bereikbaarheid is in lijn met onze visie op de regionale bereikbaarheid en heeft daarom de nadrukkelijke instemming van het bedrijfsleven. Het Deltaplan Bereikbaarheid neemt de automobilititeit en het goederenvervoer serieus en zet zich in om de toenemende mobiliteitsvraag via een duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem te faciliteren. Haarlemmermeer geeft daarmee concreet invulling aan zijn bijzonder economische verantwoordelijkheid als vestigingsplaats voor de nationale luchthaven en de regionale topsector logistiek en handel.
- b) Een opmerking wordt gemaakt over de stroomfunctie van de A200. Na het realiseren van de Westrandweg / A5 komt deze onder druk te staan met mogelijke nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen bij Halfweg. Hoewel deze weg niet op het grondgebied van Haarlemmermeer ligt wordt verzocht de invloed aan te wenden om de bereikbaarheid van de ondernemers in dit gebied van Haarlemmermeer te borgen.

Antwoord 26

- a) Wij danken u voor de complimenten en zijn verheugd dat u – mede namens de genoemde organisaties – kunnen instemmen met het Deltaplan Bereikbaarheid. Wij hopen dat wij daarbij tevens kunnen rekenen op uw inzet. Het realiseren van een duurzaam mobiliteitssysteem kunnen wij als overheid niet alleen en hierbij is de inzet van het bedrijfsleven (bijvoorbeeld bij het uitvoeren van het nieuwe werken) dan ook zeer belangrijk.
- b) De opening van de Westrandweg / A5 zal zeker van invloed zijn op de verkeersstromen op de Rijks- en hoofdwegen in de Schipholregio. De bereikbaarheidsvraagstukken op bovengemeentelijk niveau zullen aan de orde komen in de Rijksstructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH), waar bereikbaarheid een belangrijke rol in speelt.

27. Stichting Dorpsraad Nieuw-Vennep, Postbus 74, 2150 AB Nieuw-Vennep

- a) In het plan staat het voornemen om de Nieuwe Bennebroekerweg en de Noordelijke Randweg aan te sluiten op (een tweetal nieuwe aansluitingen op) de A4. Omdat de aanleg van de parallelstructuur langs de A4, die voor deze aansluitingen nodig is, geen enkele prioriteit (meer) heeft bij de Rijksoverheid is realisering van deze aansluitingen vooralsnog onwaarschijnlijk.
- b) De (t.z.t. naar 2x2 rijstroken) verbrede N207 speelt een belangrijke rol in de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid in Haarlemmermeer-Zuid. Daarom moet continuering van de 2x2 strooks uitvoering binnen Zuid-Holland (Hillegom en Leimuiden) met kracht bevorderd worden.
- c) Als de N205 - zoals vermeld - een rol heeft als onderdeel van de omleidingsroute bij problemen op de A4 zal het weggedeelte tussen N207 en de Nieuwe Bennebroekerweg verdubbeld moeten worden. Ook vanwege de autonome verkeerstoeename is dit wenselijk.
- d) De waarde van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de N205 en de Spoorlaan is inmiddels voldoende bewezen. Aansluiting op e A4 en doortrekking naar de N206 zijn daarom nuttige en binnen afzienbare tijd ook noodzakelijke uitbreidingen waarop de inspanning gericht dient te zijn. De beperkte breedte van het spoorwegviaduct mag hierbij geen onoplosbare belemmering zijn.

- e) De noodzakelijke verbreding van de Elsbroekerbrug en de verbetering van de aansluiting op de N208 blijven uit.
- f) De afstemming tussen Haarlemmermeer en de gemeenten aan de overkant van de Ringvaart is onvoldoende. Zo had een oplossing gevonden kunnen worden voor het verplaatsen van het verkeer om Beinsdorp door een nieuwe oeververbinding, ware het niet dat Hillegom inmiddels de hiervoor nodige ruimte heeft bebouwd.
- g) Er is weinig vertrouwen in de tijdige aanleg van de benodigde infrastructuur indien de Westflank toch ontwikkeld zou worden.
- h) De kaarten geven geen duidelijk toekomstbeeld voor de Hoofdweg-Oostzijde. Voorkeur heeft het handhaven van de huidige situatie met de volgende verbeteringen; verlichting van het fietspad, rechttrekken van de bocht tussen de (oude) Bennebroekerweg en de Nieuwe Bennebroekerweg; koppelen VRI's (oude) en Nieuwe Bennebroekerweg zodat in principe slechts éénmaal gestopt hoeft te worden. De Hoofdweg-Oostzijde is door (onder andere) de Spoorlaan aanzienlijk rustiger geworden, doch is een goede en korte route naar Hoofddorp-Centrum. Er is geen aanleiding tot verdere aanpassing.
- i) Voor agrarisch verkeer moeten werkbare oplossingen zijn voor het verplaatsen van het door hen gebruikte zware materiaal.
- j) Gepleit wordt voor gerichte actie op met name de werkende inwoners om hen 'in het OV te krijgen', gevoegd bij het op peil houden en zo mogelijk verbeteren van de OV-verbindingen en frequenties. Ook voor de inkomende pendel is een dergelijke actie op zijn plaats, met medewerking van de in Haarlemmermeer gevestigde werkgevers van de pendelaars. Gelet op de goede OV-verbindingen met Hoofddorp en Schiphol liggen daar de prioriteiten.
- k) De activiteiten van de OV-bedrijven op het gebied van gerichte PR zijn nog steeds onder de maat.
- l) Een HOV verbinding tussen Nieuw-Vennep en Schiphol-Oost/Rijk, met eventueel een overstap in Hoofddorp, zal beslist in een behoefte voorzien.
- m) Het doortrekken van de Zuidtak van de Zuidtangent naar Lisse en Sassenheim behoeft enige onderbouwing van de te verwachten aantallen reizigers omdat de bezetting van de huidige buslijnen 59, 61 en 164 dit beslist niet rechtvaardigt. De opening van NS station Sassenheim heeft hierop wellicht een positieve invloed, doch deze dient in kaart gebracht te worden. Voorts brengt verlenging van het Zuidtak-tracé het gevaar van een teruglopende punctualiteit met zich mee.
- n) Gelet op het risico dat bestaat dat buslijnen vervallen, dan wel beperkt worden, is uitbreiding van het aantal Meertaxi-halteplaatsen wenselijk, evenals een (gemeentelijke) promotie-actie voor dit product.
- o) De fietsstallingen in de 'Nieuwe Kom' ('nietjes') voldoen niet aan de fietsParkeur eisen. Aangezien nog slecht een beperkt deel van 'Nieuwe Kom' is ingericht wordt hiervoor speciale aandacht gevraagd. Ook de voor fietsstalling beschikbare ruimte is bij voortdurend onvoldoende.
- p) De snelfietsroute Lisse-Nieuw-Vennep houdt bij de Venneperweg op.
- q) De (bestaande) fietsverbinding tussen Nieuw-Vennep en Beinsdorp langs de Venneperweg ontbreekt geheel (is zeker een 'Hoofd fietsverbinding').
- r) Er moeten één of twee snelfietsroute(s) tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp ontwikkeld worden.
- s) Thans nog in tegels uitgevoerde hoofd fietsverbindingen moeten zo spoedig mogelijk geasfalteerd worden, bijvoorbeeld Aalsmeerderweg, Rijnlanderweg en IJweg (deels).
- t) De bereikbaarheid per fiets van Schiphol uit Hoofddorp en Nieuw-Vennep dient sterkt verbeterd te worden.
- u) Bij aanleg of renovatie van fietspaden en stallingsvoorzieningen, met name in de woonomgeving, dient rekening gehouden te worden met 'fietskarren' en transportfietsen.
- v) De ongevallenregistratie moet nauwkeuriger en zodanig dat er vergelijkingen (bijvoorbeeld tussen jaren) te maken zijn.
- w) De ongevallen op de Rijks- en Provinciale wegen moeten apart geregistreerd en weergegeven worden.
- x) Bij de enige black spot in Nieuw-Vennep kunnen details van deze ongevallen niet aangegeven worden zodat deze black spot niet aangepakt kan worden.
- y) De stelling dat de proef met gratis parkeren gedurende maximaal 24 uur heeft geleid tot toename van het aantal geparkeerde auto's ten koste van het gebruik van bus of fiets, is niet met cijfers onderbouwd. Gedurende de proef zijn zowel het parkeerterrein als de fietsstalling uitgebreid, ook dit heeft effect op het gebruik. Belangrijk voor het bevorderen van het gebruik van openbaar (trein)vervoer is dat het parkeren bij het station gratis blijft, dan wel tegen minimale kosten. Parkeren bij het station moet gratis blijven zolang ook het parkeren bij de P&R bij het eindpunt van de Zuidtangent gratis is.
- z) De parkeergelegenheid in het centrum van Nieuw-Vennep is voldoende, zowel betaald als gratis. Hinder wordt ondervonden van grote vrachtauto's die laden of lossen.

- aa) Het inrichten van woonbuurten tot 30 km gebieden is beleid en dient te worden voortgezet. Daar het met de verkeersveiligheid in deze gebieden in het algemeen redelijk gesteld is, is de Dorpsraad geen voorstander van een royaal gebruik van drempels en chicanes. Het daaraan te besteden geld kan beter worden benut. Aan de ingang van een dergelijk gebied past in het algemeen een plateau, dit is meestal voldoende. Op verschillende daarvoor in aanmerking komende plaatsen zijn al dergelijke plateaus aanwezig.
- bb) De kruising Oosterdreef – Venneperweg wordt niet als een knelpunt beschouwd, niet vanwege doorstroming, noch in verband met veiligheid.
- cc) Wat de blackspot IJweg betreft zijn in de praktijk de snelheidsverschillen tussen fiets en (opgevoerde) brommer groter dan die tussen auto (maximaal 60 km/u) en bromfiets. Het probleem is daardoor moeilijk oplosbaar. De dorpsraad is geen voorstander van het naar de rijweg verwijzen van bromfietzers (buiten de bebouwde kom), ook niet bij 60-km wegen. Wellicht moet gebruik van het fietspad langs de Zuidtangent mee gepropageerd worden, bijvoorbeeld door dit te bevorderen tot Hoofd fietsroute.
- dd) Aan de Hoofdweg-Westzijde is een fietspad wenselijk tussen Landei en de ingang van Venneperhout. De ruimte is beschikbaar en dit biedt een veilige fietsroute voor bezoekers van Venneperhout en fietsers vanaf het Bedrijvenpark Zuid via Venneperhout richting Lisse.
- ee) Het gebruik van de Hoofdweg tussen Nieuw-Vennep en de A44 bij Abbenes kan niet als 'sluiproute' gekwalificeerd worden.

Antwoord 27

- a) Wij zijn het met u eens dat aansluiting van de Noordelijke Randweg op de A4 en een nieuwe aansluiting op de A4 ter hoogte van de oude Bennebroekerweg voorlopig niet aan de orde is. In het Deltaplan staat inderdaad genoemd dat de benodigde parallelstructuur langs de A4 een lage prioriteit heeft bij het Rijk. Dit neemt niet weg dat wij samen met de regio deze parallelstructuur wel op de agenda van het Rijk willen houden. Ook de ruimtelijke reserveringen (van zowel de parallelstructuur als de aansluitingen) houden we in stand. Dit om mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen op de (zeer) lange termijn te kunnen faciliteren met een adequate verkeersstructuur. Corrie Erik Henk
- b) Wij onderschrijven het belang dat het verbeteren van de doorstroming op de N207 door verbreding niet moet stoppen bij de Ringvaart. Ook in de aanpalende gemeenten moeten knelpunten opgelost worden. Dit staat ook op de agenda van die betreffende gemeenten en wordt ook in regionaal verband door ons ingebracht.
- c) De autonome verkeersontwikkeling leidt vooralsnog niet tot de noodzaak om de N205 tussen de N207 en de Nieuwe Bennebroekerweg te verdubbelen. In de Netwerkvisie van Rijkswaterstaat en Noord-Holland wordt de N205 gezien als omleidingsroute voor de A4. Wij zijn echter van mening dat de beste manier om de doorstroming op de A4 te verbeteren het aanleggen van een parallelstructuur op de A4 en daarom zijn wij van mening dat de N205 op het zuidelijk deel niet verdubbeld hoeft te worden tot 2x2 rijstroken.
- d) Wij onderschrijven uw standpunt en geven de doortrekking van de Nieuwe Bennebroekerweg naar de A4 en naar de Bollenstreek de hoogste prioriteit. Het spoorviaduct is geen onoplosbare belemmering. Het is mogelijk hier 2x2 rijstroken te realiseren naast een weg voor lokaal, agrarisch en langzaam verkeer.
- e) Zie onder punt b.
- f) Ons is niet duidelijk of u doelt op de in de participatie voor de Westflank geopperde 'ringweg' om Beinsdorp doelt of op ideeën om de Noordelijke Randweg in westelijke richting door te trekken richting Hillegom. Gezien het temporiseren van de Westflank zijn dergelijke oplossingen niet opgenomen in het Deltaplan. Wij trachten zoveel mogelijk te werken met ruimtereserveringen voor infrastructuur om aanpassingen in de toekomst niet onmogelijk te maken. Daar wij nodig wijzen wij ook andere gemeenten op het nut van dergelijke ruimtereserveringen. Overigens wordt in onze visie de grootste bijdrage aan de knelpunten op de huidige bruggen over de Ringvaart geleverd door de realisatie van de N205-N206 verbinding. Daar zetten wij in ons Deltaplan hoog op in.
- g) Ons motto voor ruimtelijke ontwikkelingen blijft; eerst bewegen, dan bouwen.
- h) U geeft aan een voorkeur te hebben voor het handhaven van de huidige situatie op de Hoofdweg-Oostzijde met een aantal verbeteringen. De huidige functie van deze provinciale weg tussen Nieuw Vennep en Hoofddorp is een erftoegangsweg 60 km/u. Binnen de bebouwde kom is het een gemeentelijke weg. De functie blijft hier onveranderd. Verlichting van het fietspad is in het uitvoeringsprogramma opgenomen, maar geven wij geen hoge prioriteit. De route is niet in een bosrijke omgeving gelegen, kent geen aansluitende wegen en aan één zijde loopt de Hoofdvaart. Het rechte trekken van de bocht tussen Bennebroekerweg en Nieuwe Bennebroekerweg is niet aan de orde. Dit vergt grote investeringen terwijl hier onvoldoende voordelen tegenover staan. Wat de verkeersinstallatie betreft functioneert de regeling op dit moment naar

behoren en geeft geen aanleiding tot aanpassingen. Uiteraard monitoren wij de verkeerssituatie en als hiertoe aanleiding is nemen wij passende maatregelen.

- i) Wij verwijzen naar onze paragraaf voor landbouwverkeer.
- j) Wij onderschrijven het nut van acties gericht op werknemers van pendelaars. De Stichting Verkeeradvies is hier, mede in opdracht van de Stadsregio, Provincie, Metropoolregio en Kamer van Koophandel gericht mee bezig. Hierbij worden bijvoorbeeld grote werkgevers benaderd om hun te adviseren over vervoersmanagement.
- k) Uw wens voor marketing van het openbaar vervoer onderschrijven wij. In ons contact met Connexion, verantwoordelijk voor de marketing, wijzen wij hier ook regelmatig op.
- l) In de planstudie HOV Schiphol Oost – Schiphol-Rijk worden de mogelijkheden onderzocht om deze verbinding door te trekken naar station Hoofddorp, waardoor een goede overstap op andere HOV-verbindingen en de trein (waaronder naar Nieuw-Vennep) ontstaat.
- m) Onderzoek heeft verder uitgewezen dat een HOV-verbinding richting Lisse en Sassenheim voldoende potentieel biedt om exploitabel te kunnen zijn. Op dit moment wordt overigens onderzocht of deze relatie moet worden geboden door middel van het doortrekken van de huidige lijn 310, of dat er een alternatief moet komen.
- n) Het aantal Meertaxihaltes wordt in onze gemeente per 1 januari 2012 uitgebreid in Haarlemmermeer. In Nieuw-Vennep blijven de huidige vier haltes gehandhaafd. Wij onderschrijven nut en noodzaak van het promoten van het Meertaxigebruik, dit staat ook in het Deltaplan.
- o) De 'nietjes' in de Nieuwe Kom voldoen inderdaad niet aan Fietsparkeur. Er is overigens geen enkel type aanleunhek verkrijgbaar dat wel voldoet aan de eisen van deze stichting. Vanwege de uitstraling van de fietsnietjes en de mogelijkheid tussen de nietjes door te lopen als er geen fietsen staan kiezen wij in centrumgebieden vaak voor nietjes. Ook bij de nog te bouwen delen van de Nieuwe Kom zullen wij dat doen. Daar waar fietsenstallingen langs de gevel (of een andere al bestaande afscheiding) geplaatst worden zullen wij kiezen voor fietsklemmen met fietsparkeur. De opmerking dat aanleunhekken niet voldoen aan fietsparkeur maar wel geplaatst worden hebben wij toegevoegd aan het Deltaplan. De fietsenstallingen vlak bij de ingangen van het winkelcentrum zijn vaak overvol. Wij hebben in de omgeving van het winkelcentrum op diverse locaties extra fietsenstallingen geplaatst. Deze fietsenstallingen liggen verder van de ingang af en zijn nooit vol, er zijn nu dus voldoende fietsenstallingen. Wij kunnen namelijk niet faciliteren dat iedereen vlakbij de ingang zijn fiets kan stallen. Handhaven op buiten de stalling geparkeerde fietsen doen wij alleen als deze een gevaar vormen voor bijvoorbeeld de nood- en hulpdiensten omdat wij het fietsgebruik zoveel mogelijk willen stimuleren.
- p) U heeft gelijk, er ontbraken diverse fietsroutes op de kaart in de omgeving van Nieuw-Vennep (Venneperweg tussen Hoofdweg en Beinsdorp, Hoofdweg-Westzijde tussen Venneperweg en centrum Hoofddorp). Wij hebben de kaart aangepast.
- q) zie antwoord op p)
- r) De route langs de Hoofdweg-Westzijde stond niet op de kaart, maar is een beoogde snelfietsroute. Realisatie van die route heeft echter niet onze prioriteit.
- s) Wij zijn met u eens dat tegelpaden vervangen moeten worden door asfalt (of beton). Wij hebben veel tegelpaden neergelegd omdat onderhoud aan kabels en leidingen dan eenvoudiger is. We willen nu starten met het vervangen van tegels door asfalt maar dat kost veel en zal daardoor lang duren voordat in de hele polder geen tegelfietspaden meer zijn.
- t) Dat zijn wij met u eens, wij willen de kwaliteit van de bestaande fietsroutes naar Schiphol daarom sterk verbeteren.
- u) Dat zijn wij met u eens en dat zullen wij doen.
- v) Wij hebben geen invloed op de ongevallenregistratie. Vergelijkingen tussen jaren zijn overigens wel te maken, maar het aantal ongevallen dat wordt geregistreerd is veel lager dan het werkelijk aantal ongevallen.
- w) Ongevallen op Rijks- en Provinciale wegen worden apart geregistreerd, als u hier informatie over wilt kunt u deze bij ons opvragen. Omdat de wegen binnen onze gemeentegrenzen liggen presenteren wij ze wel in onze totale ongevallenstatistieken maar wij beschikken ook over analyses van het aantal ongevallen op gemeentelijke wegen. Kanttekening is wel dat veel ongevallen op kruispunten van provinciale en gemeentelijke wegen plaatsvinden.
- x) Op 8 maart 2011 hebben wij u een overzicht met detailgegevens van de blackspot op de rotonde Venneperweg/Operaweg toegezonden. Daaruit blijkt echter een behoorlijk divers ongevallenbeeld, waardoor wij geen eenduidige oorzaak vast hebben kunnen stellen. Zonder oorzaak is een oplossing lastiger te

bepalen, maar zoals u in het uitvoeringsprogramma heeft kunnen zien zijn wij wel van plan om nader te studeren op een verkeersveiligere inrichting van de rotonde.

- y) Wij nemen nu nog geen besluit over de pilot 24 uur gratis parkeren bij station Nieuw-Vennep en komen hierop terug bij de uitwerking van het parkeerbeleid. De tekst is hierop aangepast.
- z) Hinder door het laden en lossen van vrachtwagens op straat is iets wat, tot in zekere mate, onoverkomelijk is in een centrumgebied. Daar waar onnodig hinder wordt veroorzaakt, omdat er bijvoorbeeld alternatieve mogelijkheden zijn, of waar gevaarlijke situaties ontstaan, is handhaving de enige oplossing voor de korte termijn. Op lange termijn kan de oplossing wellicht gevonden worden in herinrichting van de openbare ruimte. Zoals recent ook de Hoofdweg-Westzijde ter hoogte van het winkelcentrum is heringericht, rekening houdend met het laden en lossen van vrachtwagen.
- aa) Een duurzaam veilige inrichting van woonwijken betekent meer dan alleen een plateau bij de ingang van de woonwijk. Door lange rechtstanden kan veel harder dan 30 km/uur gereden worden. Voor een veilige inrichting van de woonwijken gaan wij een aantal kruispunten op een plateau aanleggen.
- bb) Wij zijn het met u eens dat dit kruispunt geen knelpunt is qua doorstroming of veiligheid en passen de tekst in het uitvoeringsprogramma aan.
- cc) Het fietspad langs de Zuidtangent is al een hoofd fietsroute. Omdat de snelheidsverschillen tussen auto's en brommers kleiner zijn bij 60 km/uur dan de snelheidsverschillen tussen brommers en fietsers, adviseert de landelijke richtlijn om bromfietsers gebruik te laten maken van de rijbaan. Op dit moment volgen wij die richtlijn niet ter bescherming van de bromfietsers, maar omdat uit de ongevallencijfers blijkt dat fietsers daarvan de dupe zijn overwegen wij om of het fietspad te verbreden of om toch de bromfiets naar de rijbaan te sturen.
- dd) Wij streven naar het verkeersluw maken van de Hoofdweg-Westzijde. In 2012 richten wij de Hoofdweg Westzijde op dit deel in als 30km-zone met fietsstroken. Dat is met de huidige hoeveelheden autoverkeer al een verkeersveilige oplossing en wij verwachten dat de verkeersintensiteiten nog verder zullen dalen.
- ee) Bij de route langs de Hoofdvaart maken wij onderscheid tussen de west en oostzijde. De westzijde is de autoluwe kant en de oostzijde vervult veel meer een rol als verkeersroute en kent ook een vrijliggend fietspad. Binnen het weg categoriseringsplan is de weg dan ook gekenmerkt als gebiedsontsluitingsweg. Om het onderscheid tussen beide zijden te versterken gaat we tijdens het geplande onderhoud aan deze weg de inrichting meer in overeenstemming brengen met de functie. Dat wil zeggen een aantal verkeersdrempels, fietsstroken en 60 km/u. Dat de oostzijde ook een belangrijke functie vervult tussen Nieuw-Vennep en de A44 kunnen wij ons goed voorstellen. In dat verband is de door ons gebruikte kwalificatie ook niet op zijn plaats. Dat wij de route wel als sluiproute zien is omdat een deel van het lange afstandsverkeer deze weg als alternatief voor de A44, A4 gebruikt.

28. Regionale samenwerking Zuid Kennemerland, Postbus 2, 2040 AA Zandvoort

Er worden veel overeenkomsten gezien die de regionale bereikbaarheidsvisie "Zuid-Kennemerland, bereikbaar door samenwerking" raken.

- a) Het belang voor het project HOV A9 wordt onderschreven evenals de nieuwe verbinding N206-N205. Vanuit het belang van Haarlemmermeer wordt begrepen dat de gemeente ook de doortrekking naar de A4 daarin betreft.
- b) De regio Zuid-Kennemerland heeft, op Amsterdam na, de grootste pendelstroom van en naar Haarlemmermeer. Mainport Schiphol draagt daar als werkgever in belangrijke mate aan bij. Gevraagd wordt om meer aandacht voor het feit dat Haarlemmermeer naast een bestemmingsfunctie ook veel niet-bestemmingsverkeer verwerkt voor de regio Zuid-Kennemerland, met name richting Amsterdam. Naast Haarlemmermeer is de regio Amsterdam een belangrijke bestemming voor de forenzen. Om die reden zal ook een verlegde provinciale Weg om de Noord van invloed zijn op het verkeer naar de regio Zuid-Kennemerland.
- c) De fietsroute Hoofddorp-Zandvoort wordt gemist als gewenste (recreatieve) fietsroute van de Haarlemmermeer via Oase langs Amsterdamse waterleidingduinen naar Zandvoort.
- d) De brug over de Ringvaart te plaatse van Sugar City wordt beschouwd als een nuttige regionale schakel die het gebruik van snelfietsroute Haarlem-Amsterdam positief kan beïnvloeden.
- e) In het verleden is aangegeven dat de snelfietsroute vanuit Haarlem, via de N232 richting Amsterdam Zuidas een kansrijke snelfietsroute is. We missen in het concept de snelfietsroute vanuit de Boerhaavelaan in Haarlem langs de hele N232, waar deze ter hoogte van Badhoevedorp afbuigt.
- f) Voor de fietsbrug Hommeldijk (Haarlem) en de Cruquiusdijk wordt gevraagd om een logisch vervolg in het verlengde van de huidige fietsbrug. Deze zou aansluiting hebben op het fietspad door Groene Weelde. Dit

vormt onderdeel van een in potentie aantrekkelijke en grotendeels autoluwe fietsroute tussen Haarlem-Centrum langs het Spaarne via de nieuwe onderdoorgang Buitenrustbruggen naar Hoofddorp.

- g) De verlegde provinciale Weg om de Noord is een interessante aanvulling op de 'regionale ring om Zuid-Kennemerland' die in de regionale bereikbaarheidsvisie over de Drie Merenweg gaat. Gevraagd wordt om inzicht in de consequenties van de verlegging, in het bijzonder voor de afwikkeling van en naar Zuid-Kennemerland. Ontstaat een andere verdeling van verkeersstromen van en naar Zuid-Kennemerland? Daarnaast de vraag wat de functie wordt van de huidige Weg om de Noord.
- h) Wat de HOV A9 betreft wordt een robuustheid op de langere termijn gemist. Dit omdat de A9 en A4 congestiegevoelig zijn en door de komst van spitsstroken het openbaar vervoer geen gebruik meer kan maken van de vluchtstroken. Als stip op de horizon is het streven naar verrailing. Dit is aangegeven in de stuurgroep van het project HOV A9.
- i) Gevraagd wordt om betrokkenheid bij de uitwerking van het Deltaplan Bereikbaarheid om zo goed met elkaar af te stemmen.

Antwoord 28

- a) Wij zijn blij dat u het belang van de HOV A9 en de N205-N206 herkent. Wij zijn van mening dat de doortrekking van deze laatste verbinding naar de A4 ook bijdraagt aan een verbeterde verbinding met Hoofddorp, A4 en Schiphol vanuit de Zuid-Kennemerlandse gemeenten.
- b) Wij realiseren ons dat er ook veel verkeersstromen vanuit Zuid-Kennemerland door Haarlemmermeer gaan. Zie ook ons antwoord bij a)
- c) Wij passen de kaart aan.
- d) Wij onderschrijven uw punt dat de brug bij Sugar City een nuttige schakel in het regionale fietsnetwerk is.
- e) Wij hebben zes relaties aangewezen die wij kansrijk achten voor een snelfietsroute, dit zijn de zes routes in Haarlemmermeer met het meeste fietsverkeer. Eerst willen wij deze routes omvormen naar snelfietsroutes, wat ons betreft is een snelfietsroute Haarlem-Amsterdam Zuidas voorlopig niet aan de orde.
- f) Wij voegen deze wenselijke verbinding toe op de kaart. Binnen het project Woningbouw Sein wordt reeds rekening gehouden met een dergelijke fietsverbinding.
- g) De bestaande N201/Weg om de Noord vervult momenteel twee conflicterende functies: die van stroomweg en die van gebiedsontsluitingsweg. Door het realiseren van de nieuwe/verlegde Weg om de Noord worden deze functies gescheiden. Er ontstaat dan een sterke oost-west verbinding tussen de N205 en de A5, de bestaande Weg om de Noord kan afgewaardeerd worden tot gebiedsontsluitingsweg. Onze ambitie voor deze verlegde Weg om de Noord hangt zeer sterk samen met de herontwikkeling van Hoofddorp Noord.
- h) Wij gaan ervan uit dat, na omlegging van de A9, de congestiegevoeligheid van de A9 afneemt op het deel waar HOV A9 rijdt. Als blijkt dat dit niet het geval is, of als de congestie op de A4 de betrouwbaarheid van het HOV beïnvloedt, dan moet er gezocht worden naar meer toekomstvaste alternatieven. Voorlopig gaan wij ervan uit dat de huidige voorziene maatregelen volstaan.
- i) Wij betrekken u graag bij de verdere uitwerking van het Deltaplan Bereikbaarheid.

29. Stadsregio Amsterdam, Postbus 626, 1000 AP Amsterdam

- a) De complimenten worden gegeven voor de opbouw en leesbaarheid van het concept Deltaplan. Het plan sluit goed aan bij het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) en geeft de inwoners van de gemeente een goede keuze tussen volwaardige modaliteiten.
- b) Gevraagd wordt om in het Uitvoeringsprogramma de terminologie te volgen die de Stadsregio Amsterdam bij de verschillende projecten hanteert, zijnde; verkenning, planstudie/planuitwerking, realisatie.
- c) De ambitie voor Openbaar vervoer komt overeen met de ambitie die de Stadsregio heeft. Dit geldt ook voor de daarbij genoemde HOV-projecten voor de korte termijn zoals HOV (Haarlem) – Heemstede – Hoofddorp Centrum –Schiphol.
- d) Wat betreft de eis om 24 uur per dag HOV naar Schiphol aan te bieden wordt aangegeven dat dit in het proces rond de aanbesteding van de concessie Amstelland- en Meerlanden gezien kan worden. Samen met gemeenten uit het concessiegebied wordt bepaald of er voldoende middelen voor deze eis zijn, of dat dit tijdens de aanbesteding als streefbeeld bij de vervoerder wordt uitgevraagd.
- e) De Stadregio Amsterdam is tevreden met de wijze waarop de fiets in het Deltaplan is ondergebracht. De laatste jaren hebben gemeente en stadsregio veel geïnvesteerd in fietsverbindingen in Haarlemmermeer, maar er is zeker nog een slag te maken.

- f) De conclusie dat met de aanleg van snelfietsroutes het (utilitaire) fietsgebruik verder kan toenemen. De stadsregio is blij dat (Haarlem-) – Hoofddorp – Schiphol als snelfietsroute is gedefinieerd maar zou deze graag doorgetrokken zien naar Schiphol-Rijk, Schiphol-Oost en Aalsmeer.
- g) Andere snelfietsroutes die potentie hebben zijn Nieuw-Vennep – Hoofddorp (langs de Zuidtangent) en Haarlem – Schiphol (en wellicht zelfs Zuidas).
- h) De Stadsregio Amsterdam laat momenteel onderzoek doen naar de fietsparkeeropgave bij R-net haltes. Ook wordt in het kader van knooppuntmanagement nagedacht over het fietsparkeren bij Station Hoofddorp NS. Tenslotte is voor het fietsparkeren in stedelijke gebieden, zoals het centrum van Hoofddorp, subsidiegeld beschikbaar. Aangegeven wordt dat men blij is dat het fietsparkeren als volwaardig onderwerp in de visie terugkomt en dat men graag helpt bij de realisatie ervan.
- i) De aandacht voor het goederenvervoer wordt als positief ervaren. Ook worden goede verbindingen gelegd met het Kwaliteitsnet goederenvervoer Noordvleugel en de initiatieven voor een efficiëntere bevoorrading van de Stadsregio Amsterdam.
- j) Wat wel opvalt, is dat de gemeente het regionale beleid volgt inzake bevoorrading en geen noodzaak ziet voor aanvullende stappen. Deze tekst kan actiever geformuleerd worden, het vergt om actieve betrokkenheid van de gemeente om dit tot een succes te maken.
- k) Daarnaast zijn in dit verband in 2009 voor de winkelgebieden Hoofddorp-Centrum en Nieuw-Vennep Centrum bevoorradingprofielen opgesteld. Hierin hebben gemeente, winkeliers en vervoerders gezamenlijk de bevoorradingssituatie in beeld gebracht en zijn aanbevelingen gedaan om de geconstateerde knelpunten op te lossen. Het zou jammer zijn als de voorgestelde verbetermaatregelen geen passend vervolg krijgen.
- l) De Stadsregio is blij dat er naast een concept Deltaplan ook al een concept Uitvoeringsprogramma voorligt. Het tijdig op elkaar afstemmen van het Uitvoeringsprogramma van het RVVP en het Uitvoeringsprogramma van het Deltaplan Bereikbaarheid kan er voor zorgen dat de voortgang van projecten niet wordt gehinderd.
- m) De indruk bestaat dat sommige thema's in het Uitvoeringsprogramma, zoals de uitrol van 30 kilometer gebieden, meer gebundeld kunnen worden. Ook zijn sommige onderwerpen op verschillende plaatsen ondergebracht, dit is bijvoorbeeld bij black spots het geval. Geadviseerd wordt dit onderwerp consequent onder het thema verkeersveiligheid onder te brengen.
- n) In de bijlage van het UVP worden ook diverse projecten genoemd, waaronder een aantal die door buurgemeenten, de provincie Noord-Holland en de Stadsregio als belangrijk gezien worden zoals de HOV-Westtangent. Verzocht wordt dergelijke projecten onder de prioritaire projectenlijst op te nemen.
- o) De Stadsregio Amsterdam is graag bereid tot samenwerking om tot een succesvolle uitvoering te komen.

Antwoord 29

- a) Wij danken u voor de complimenten.
- b) Wij zullen deze terminologie volgen, voor zover dit niet reeds al gebeurt.
- c) Het is goed te horen dat de ambities van gemeente en stadsregio op elkaar aansluiten.
- d) Wij zijn voornemens om de eis voor 24 uur per dag HOV van en naar Schiphol in te brengen in het Programma van Eisen van de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden per december 2015.
- e) Wij onderschrijven dat er zeker nog een slag te maken is in het fietsnetwerk.
- f) Het is onze bedoeling dat de snelfietsroute Hoofddorp-Schiphol ook doorloopt naar Schiphol-Rijk en Aalsmeer. Zo staat het in de tekst en in het concept uitvoeringsprogramma, wij hebben de kaart aangepast.
- g) Wij hebben ervoor gekozen om de snelfietsroute Hoofddorp-Nieuw-Vennep langs de Hoofdweg-Westzijde te projecteren, omdat daarmee de centra van beide dorpen verbonden worden en het potentiële fietsgebruik daardoor groter is. Haarlem-Schiphol langs de N232 heeft misschien ook potentie als snelfietsroute, maar niet zoveel als de zes routes die wij nu in het Deltaplan hebben opgenomen.
- h) Wij danken u voor uw aanbod en zullen u zeker (blijven) betrekken bij de uitwerking van de fietsparkeerplannen.
- i) Wij hopen dat u onze aanpassingen in het kwaliteitsnet goederenvervoer ook kunt doorvoeren in uw kaartbeelden bij de eerstvolgende herziening van h.
- j) Wij zullen de tekst actiever formuleren.
- k) De conclusie die wij hebben getrokken uit het onderzoek is dat er enig draagvlak zou zijn voor een centraal distributiecentrum voor Hoofddorp en Aalsmeer. We zullen daarvoor aansluiten bij het initiatief dat u in het kader van Regionale Bevoorrading heeft genomen.
- l) Wij ervaren dat afstemming van de twee uitvoeringsprogramma's al in een prettige samenwerking plaats vindt.
- m) Wij zullen uw aanbevelingen overnemen.

- n) Wij hebben het project HOV-Westtangent op de prioritaire projectenlijst gezet.
- o) Wij hebben er vertrouwen in dat onze samenwerking tot vruchtbare resultaten gaat leiden.

30. Wijkraad Floriande, Lauwers 30, 2134 ZT Hoofddorp

- a) Geconstateerd wordt dat het niet altijd duidelijk is in hoeverre rekening is gehouden met onderzoeken en eerdere reacties van bewoners en wijkraad van Floriande. Voorbeelden zijn de verkeersstudie en de verkeersmaatregelen Hoofddorp Zuid en het rapport Bereikbaarheidsonderzoek Floriande.
- b) De toekomstige projecten in de omgeving van Floriande kunnen van grote invloed zijn op de bereikbaarheid en zullen nauwlettend gevolgd worden. Het Deltaplan wordt als kaderstellend gezien, bij de concrete voorstellen per project meer gedetailleerd ingesproken. Dit wordt als positief ervaren in o.a. de klankbordgroep Zuidrand/Huis van de Sport.
- c) De wijkraad is positief over de ruime aandacht die het concept wijdt aan de wijk Floriande. De verbindingen en de knelpunten voor langzaam verkeer, autoverkeer en openbaar vervoer komen uitvoerig aan de orde.
- d) Gesteld wordt dat door het beperkte aantal ontsluitingswegen in de wijk Floriande voor het autoverkeer in de spits dagelijks opstoppingen ontstaan. De verwachting is, dat deze zonder ingrijpende maatregelen zullen verergeren.
- e) Maatregelen die leiden tot noodzakelijke vermindering van het verkeer in bepaalde delen van de wijk moeten daarom altijd voldoende gecompenseerd worden met verbetering van de bereikbaarheid in andere delen van de wijk. Een voorbeeld hiervan is het besluit om de IJweg in Floriande af te waarden tot 30 km weg met toepassing van uitzonderlijke verkeersdrempels en nagenoeg tegelijkertijd (als proef) het onder voorwaarden openstellen van de bussluis in de Waddenweg. Hierdoor is de indruk ontstaan dat veel verkeer verplaatst is van de IJweg naar de Waddenweg / Deltaweg terwijl dit niet de bedoeling is en overbelasting van die wegen moet worden voorkomen.
- f) Een ander alternatief voor de verkeersluw gemaakte IJweg kan tot een meer gelijkmatige verdeling van het autoverkeer leiden. Het (op proef) openstellen van de bussluis Waddenweg kan daarom niet de enige maatregel zijn voor een betere bereikbaarheid van Floriande.
- g) Het (op proef) openstellen van de bussluis biedt overigens ook nog geen oplossing voor het vroege schoolverkeer zodat veel ouders die een of meerdere kinderen naar school en/of kinderopvang moeten brengen nog steeds gedwongen worden tot lange omrijbewegingen.
- h) Over de optie om de Waddenweg Noord open te stellen (de zgn. ziekenhuisvariant) en daarmee de hoeveelheid verkeer op het Leenderbos te beperken wordt opgemerkt dat een aantal woningen langs de Waddenweg Noord zo dicht naast de weg ligt dat meer verkeer hier al snel leidt tot teveel overlast.
- i) Gesteld wordt dat de doorstroming en verkeersdrukke op Leenderbos op korte termijn mogelijk ook op andere wijzen is te verbeteren, zoals het beperken van sluipverkeer, een verbeterde verkeerslichtenregeling op de N201, een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de busbaan, enzovoort.
- j) Op de langere termijn is bij het verleggen van de N201 noordwaarts sprake van een geheel andere situatie die een oplossing met de ziekenhuisvariant mogelijk overbodig maakt.
- k) Voor de (oude) Bennebroekerweg zijn er plannen om deze niet alleen af te waarden tot 30 km, maar deze ook af te sluiten nabij de Hoofdweg. Gehoopt wordt dat een eerdere suggestie voor eenrichtingverkeer op deze weg van tafel is. Bij een verbrede Nieuwe Bennebroekerweg en goede aansluitingen vanuit Floriande, de Zuidrand en Toolenburg Zuid lijkt ons een fysieke afsluiting van de (oude) Bennebroekerweg overbodig. Voor sluipverkeer lijkt deze verbindingsweg niet interessant, terwijl voor de bewoners in de genoemde woongebieden een goede en korte verbinding naar andere delen van Hoofddorp zeer wenselijk is. Het openhouden van de Bennebroekerweg wordt als noodzakelijk geacht voor een goede bereikbaarheid van Floriande, zeker zolang er geen goed alternatief voor het bemoeilijkte gebruik van de IJweg wordt geboden.
- l) Uit het Bereikbaarheidsonderzoek Floriande komt nadrukkelijk naar voren dat veel bewoners tegen een afsluiting van de Bennebroekerweg zijn. De huidige doorgang bij de bussluis (Waddenweg) met een wegversmalling en een verkeerslichtenregeling met korte cycli lijkt ook een geschikt middel om een te drukke Bennebroekerweg te voorkomen. Daarmee blijft bovendien de Bennebroekerweg tevens toegankelijk voor het landbouwverkeer. Langs de (oude) Bennebroekerweg geen sprake van direct liggende (toekomstige) woningbouw die een uiterst luwe weg noodzakelijk maken. Op grond hiervan is zelfs het besluit tot een 30 km inrichting te heroverwegen en deze weg weer te bestemmen tot gebiedsontsluitingsweg.
- m) In dit verband wordt verzocht om alle kruisingen op de (oude) Bennebroekerweg zoveel mogelijk eenduidig in rotondes uit te voeren. De praktijk leert, dat de combinatie van verkeer dat afkomstig is van een 80 km-weg (straks 100 km?) op (voorrangs-)kruisingen waar zowel 50 km als (straks?) 30 km wegen op aansluiten

verwarring en risico oplevert. Het toepassen van rotondes leidt in het algemeen tot vermindering van snelheid voor alle verkeer in tegenstelling tot kruisingen.

- n) Het aantal ongevallen op de kruising Molenaarslaan / (oude) Bennebroekerweg blijft helaas erg hoog en ook deze kruising verdient daarom een transformatie naar een rotonde. De verwachte toename van verkeer op dit knooppunt voor de bereikbaarheid van het Huis van de Sport en de schoollocatie maakt dit urgent.
- o) Het opwaarderen van de rotondes met meer rijstroken moet tijdig uitgevoerd worden, nog voordat de toename van het verkeer als gevolg van het Huis van de Sport en de Pioniers een feit is.
- p) Het op redelijk korte termijn verdwijnen van de 150 kV masten in de IJtochtzone biedt mogelijkheden voor een of meer ontsluitingen voor het verkeer van en naar Floriande. Dit kan gecombineerd worden met de in het concept genoemde plannen met dit tracé voor een HOV-verbinding. Ook de hulpdiensten zouden hierbij gebaat zijn door een betere bereikbaarheid van Floriande.
- q) Over het langzaam verkeer wordt opgemerkt, dat in Floriande sprake is van een ruim aanbod van fietsverbindingen. In de praktijk worden deze veiliger als de aanduiding op de fietspaden met een- of tweerichtingenverkeer verduidelijkt wordt en dat de handhaving aandacht besteedt aan een juist gebruik van de fietsverbindingen, met name daar waar bromfietsverkeer niet is toegestaan.
- r) Het verbeteren van de bewegwijzering voor fietsers is een gemakkelijk en snel uitvoerbaar voornemen en zou niet eens in een Deltaplan thuishoren. Gewoon doen geldt hier.
- s) Na de herinrichting van de IJweg is deze nu als fietsonvriendelijk aan te merken. De toezegging om het fietsverkeer zoveel mogelijk 'om te leiden' via de Nieuwe Molenaarslaan moet in de communicatie nog wel sterker benadrukt worden.
- t) De consequentie van die omleiding was de directe aanleiding om te adviseren langs de gehele Nieuwe Molenaarslaan een volwaardig voetpad aan te leggen zodat voetgangers (waaronder veel kinderen) naar scholen, winkels of bibliotheek niet in conflict komen met de gebruikers van het fietspad.
- u) Wat betreft het doorgaande fietspad vanuit Leenderbos via Floriande (eiland 10) naar de Spieringweg wordt opgemerkt, dat het gedeelte vanaf het viaduct tot de Spieringweg tevens voor bromfietzers toegankelijk is. In het gedeelte Boseilanden ligt geen afzonderlijk voetpad, zodat hier al snel conflicten ontstaan tussen voetgangers en (brom-)fietsers. De aanleg van een afzonderlijk voetpad zou dit qua veiligheid verbeteren.
- v) Het fietspad Duinpad vanaf de rotonde Deltaweg naar de Spieringweg wordt bij volledige realisering niet geschikt geacht voor gebruik door bromfietzers. Door de verhoogde ligging tussen eiland 3 en 4 zal hier namelijk snel sprake zijn van geluidsoverlast voor de nabijgelegen woningen.
- w) Met de opening (op proef) van de bussluis Waddenweg is voor het fietsverkeer op meerdere kruisingen sprake van een toegenomen risico bij het oversteken (ook voor voetgangers). Voor dit aspect wordt aandacht gevraagd. Het gevolg daarvan kan tevens zijn, dat de snelheid van het autoverkeer erdoor wordt verminderd.
- x) Over het openbaar vervoer wordt opgemerkt, dat de bereikbaarheid van het (winkel)centrum Floriande met het OV nagenoeg ontbreekt. Alleen een spitsbus doet nu nog het centrum aan, maar dat lijkt geen oplossing voor het winkelend publiek, noch voor de bezoekers aan de daar gelegen locaties van het zorgcentrum en andere voorzieningen. Bij de plannen voor een hoogwaardig OV via het tracé van de Nieuwe Bennebroekerweg moet de gemeente zich realiseren dat daar geen woonlocaties zijn.
- y) Over het onderdeel Parkeren zijn in het rapport nieuwe berekeningsmethoden aangekondigd voor het bepalen van de norm voor het aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouw of nieuwe ontwikkelingen. Opgemerkt wordt dat een dergelijk nieuwe berekeningsmethode ook in bestaande situaties de knelpunten in theorie kan bepalen en daarmee een vergelijking mogelijk maakt met de werkelijkheid. Deze kunnen dan vergeleken worden met de bestaande knelpunten. De bij de ontwikkeling van Floriande gehanteerde parkeernormen zijn voor enkele gebieden volstrekt onvoldoende om te voorzien in voldoende parkeerruimte.
- z) Aandacht wordt gevraagd voor het milieuaspect in brede zin. Omrijbewegingen moeten zoveel mogelijk vermeden worden. Toename van de hoeveelheid verkeer leidt tot meer geluidsoverlast, meer CO₂-uitstoot, meer fijnstof en meer luchtverontreiniging. Gepleit wordt om meer aandacht te geven aan het spreidingsmodel waarbij de kortst mogelijke verbindingen tussen A en B leidt tot minder omrijbewegingen en dus ook tot minder milieubelasting. Een betere doorstroming met rotondes in plaats van verkeerslichten is eveneens minder schadelijk voor het milieu. Zolang de normen van het Categoriseringsplan niet worden overschreden en voldoende aandacht bestaat voor het nemen van passende maatregelen om bewoners te beschermen waar dit plaatselijk noodzakelijk is, zouden deze mede uitgangspunten moeten zijn voor de uitvoering van het Deltaplan Bereikbaarheid.
- aa) De wijkraad pleit ervoor om die maatregelen die snel en voordelig zijn te realiseren ook adequaat op te pakken.

Antwoord 30

- a) Getracht is deze inbreng zoveel mogelijk te betrekken bij het opstellen van het Deltaplan.
- b) Uiteraard heeft u de mogelijkheid om te reageren op bereikbaarheidsaspecten zoals die aan de orde komen binnen participatietrajecten van afzonderlijk projecten. De door u als positief ervaren constructie in de klankbordgroep zetten wij dan ook zeker voort. Wij stellen uw inbreng op prijs.
- c) Dank voor het positieve geluid.
- d) De verkeerssituatie wordt constant gemonitord en met ons verkeersmodel hebben wij een instrument om ook over een periode van 10 jaar de ontwikkeling zo goed mogelijk in beeld te brengen. Dit maakt het mogelijk om tijdig te anticiperen. De provincie NH is in samenwerking met de gemeente gestart met een studie naar de N201 tussen het Wipperplein in Heemstede en de Van Heuvengoedhartlaan. In deze studie gaan wij ook gezamenlijk de doortrekking van de Waddenweg naar de N201 onderzoeken. Aan de zuidzijde gaan wij als gemeente met de partners studeren op de verbreding en inpassing van de Nieuwe Bennebroekerweg. Daarin bij kijken wij ook naar de verkeersafwikkeling op de kruispunten en komen met voorstellen hoe deze kruispunten er in de toekomst moeten gaan uitzien.
- e) De verkeerssituatie zoals u die beschrijft gaan wij het komende jaar monitoren en evalueren. Of het verkeer zich hierbij verplaatst van de IJweg naar de Deltaweg/Waddenweg is geen gegeven. Tellingen in september 2011, nog zonder de geopende bussluis, laten zien dat het verkeer op de IJweg met ongeveer 35% is afgenomen. Zonder dat dit verkeer al gebruik kon maken van de route Deltaweg/Waddenweg heeft dit verkeer toch alternatieve routes gevonden.
- f) Op dit moment is het te vroeg om deze vraag te beantwoorden. De busproef en de evaluatie hiervan, evenals het onderzoek naar het doortrekken van de Waddenweg moeten hier meer inzicht gaan geven. De gemeenteraad, die middels een amendement gevraagd heeft naar het onderzoek voor het doortrekken van de Waddenweg naar de N201, heeft het college daarbij ook gevraagd onderzoek te doen naar een verbinding tussen de Deltaweg en het Leenderbos. Deze optie is ook in het Deltaplan genoemd, maar zal mede afhankelijk zijn van de proef en de mogelijkheden voor een doorgetrokken Waddenweg.
- g) Op dit moment is hiervoor bewust gekozen om het Leenderbos in de spitsen niet verder te belasten. Een doorgetrokken Waddenweg naar de N201 zou dit wel mogelijk kunnen maken.
- h) In hoeverre hier sprake van is en welke maatregelen hier bij passen zal onderdeel zijn van de gezamenlijke studie met de provincie.
- i) Dit soort mogelijkheden, zoals de ongelijkvloerse kruising bij de busbaan, zijn onderdeel van de studie met de provincie.
- j) Dit is een correcte constatering. Maatregelen voor de korte en middellange termijn zien wij ook in de context van een meer noordelijk gelegen N201. De investeringen moeten in dat opzicht ook duurzaam zijn en passen binnen een dergelijke toekomstige oplossing.
- k) Op 3 december 2009 heeft de raad verkeersmaatregelen Hoofddorp-Zuid vastgesteld. Dit besluit is mede op basis van inspraakreacties tot stand gekomen. Eenrichtingverkeer maakt van dit besluit geen deel uit. De afsluitingen maken deel uit van dit zelfde besluit en zijn gericht op het beperken van het autoverkeer over de Bennebroekerweg. Wij kiezen hiervoor om de woningen in de zuidrand zo goed mogelijk aan te laten sluiten op bestaand Hoofddorp en de barrièrewerking van de Bennebroekerweg voor voetgangers en fietsers zo 'zacht' en verkeersveilig mogelijk te laten zijn.
- l) Zie k) Het college en de gemeenteraad hebben respectievelijk op 23 september en 18 december 2008 het referentiekader Zuidrand vastgesteld. Hierin is opgenomen dat de oude Bennebroekerweg een 30 km/u regime krijgt. Op 3 december 2009 heeft de raad de verkeersmaatregelen Hoofddorp-Zuid vastgesteld. Hierin is opgenomen dat de oude Bennebroekerweg een erftoegangsweg 30 km/u regime krijgt. Wij kiezen voor deze inrichting om de woningen in de zuidrand zo goed mogelijk aan te laten sluiten op bestaand Hoofddorp en de barrièrewerking voor voetgangers en fietsers zo 'zacht' en verkeersveilig mogelijk te laten zijn. De Bennebroekerweg als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/u komt hier niet aan tegemoet. De Bennebroekerweg heeft alleen een functie voor de ontsluiting van de toekomstige woningbouw in de zuidrand.
- m) Uw suggestie betrekken wij bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Wanneer de verkeerssituatie hiertoe aanleiding geeft en de overige voorwaarden en condities aanwezig zijn zoals, ruimte, kostenaspect dan is de rotonde een oplossing die wij graag inzetten.
- n) Wij zijn hiervan op de hoogte. Op basis van onderzoek naar de oorzaken bezien wij welke verbeteringen op korte en meer langere termijn mogelijk zijn. Een rotonde is hierbij een van mogelijkheden.
- o) Op basis van onderzoek is vastgesteld dat de rotonde met de Deltaweg er een rijstrook bij krijgt. Hiermee kunnen we nog enkele jaren vooruit. De tijdstippen van de ochtend en avondspits vallen niet samen met de

- tijden dat het Huis van de Sport functioneert. De inrichting van de kruispunten op de langere termijn gaan wij onderzoeken in de studie naar de inpassing van een 2x2 Bennebroekerweg en de reservering voor een hoogwaardig openbaar vervoer baan (HOV). Vooruitlopend hierop al investeren in maatregelen die later misschien niet te gebruiken zijn brengt een financieel risico met zich mee. Maar mede aan de hand van tellingen blijven we de verkeerssituatie monitoren. Wanneer de verbreding naar 2x2 nog lang op zich laat wachten en de verkeerssituatie vraagt om maatregelen komen wij hiervoor tijdig met voorstellen.
- p) Uw reactie maakt ons niet genoeg helder welke mogelijkheden dit biedt. Wij zouden dit graag alsnog vernemen en nemen hiervoor contact op met u op.
 - q) Wij zijn met u eens dat duidelijk moet zijn of op een fietspad één of tweerichtingsverkeer geldt. Wij verzoeken u de locaties aan te geven waar dat volgens u niet het geval is. Handhaven tegen brommer op fietspaden heeft onze prioriteit.
 - r) Wij zijn niet met u eens dat bewegwijzering voor fietsers gemakkelijk uitvoerbaar zit. Daar dient een weldoordacht plan achter te zitten over naar welke doelen wordt verwezen, op welke locaties en via welke routes. Dat voorkomt onlogische routes en discontinuïteit in de bewegwijzering. Dat plan hebben wij op dit moment niet en willen wij eerst maken voordat wij nieuwe palen op straat zetten.
 - s) In de vormgeving van het fietspad bij het kruispunt met de Bennebroekerweg is hier aandacht aan besteed. Tevens hebben wij deze route geadviseerd aan het Haarlemmermeer Lyceum. Verdere communicatie achten wij niet nodig, fietsers hebben ook een eigen verantwoordelijkheid in hun routekeuze.
 - t) Het eerste deel van het voetpad langs de Nieuwe Molenaarslaan (deel Fanny Blankers Koenlaan tot Minaret) wordt in het eerste kwartaal 2012 gerealiseerd. Wij zijn met u eens dat de rest van het voetpad ook aangelegd moet worden en hebben dit toegevoegd aan het uitvoeringsprogramma.
 - u) Op asfaltpaden in recreatiegebieden mengen wij voet- en fietsverkeer bij voorkeur, omdat rolschaatsen, hardlopers, kinderwagens en rolstoelen ook van het pad gebruik willen maken. Om onderlinge conflicten te beperken is dit pad 1 meter breder dan gebruikelijk voor een fietspad. Een afzonderlijk voetpad vinden wij niet nodig.
 - v) Dat zijn wij met u eens, dit zal een verplicht fietspad worden.
 - w) Het risico is inderdaad toegenomen op een aantal locaties maar wij denken dat er voldoende veilige oversteekplaatsen zijn voor voetgangers en fietsers. Namelijk in het verlengde Meeuwenstraat, de rotonde bij de Fanny Blankers Koenlaan, het Altenapad en Roosduinen-Vijverbos.
 - x) Voor een optimale bediening van Floriande is de route langs het winkelcentrum niet de meest optimale. Daardoor is gekozen voor lijnvoering over de Deltaweg. De daar aanwezige halte (Oosterschelde) ligt op korte loopafstand (circa 350 meter) van het hart van het winkelcentrum (Genderenplein).
 - y) Nieuwe parkeernormen kunnen in theorie gebruikt worden om in een bestaande wijk een inschatting te maken van de parkeerdruk. Als op die manier een hoge parkeerdruk wordt ingeschat, is objectief onderzoek nodig om de daadwerkelijke situatie vast te stellen. Bestaande gebieden zijn ingericht volgens parkeernormen die op dat moment golden. Als de ontwikkeling aan de toen geldende parkeernormen voldeed, zijn er in die tijd per definitie voldoende parkeerplaatsen aangelegd (er werd immers voldaan aan de taakstellende opgave, wat 'voldoende' is). Als later blijkt dat in de praktijk de situatie niet volstaat, wat in Floriande het geval is, zijn wij uiteraard bereid om te zoeken naar een oplossing. Die oplossing vereist maatwerk. Achteraf gezien kan in delen van Floriande geconcludeerd worden dat de toen geldende norm niet voldeed. Wij zullen u blijven betrekken bij de analyses en verbetermogelijkheden.
 - z) Het milieuaspect hebben wij met u hoog op de agenda staan. Als wij omrijbewegingen en onnodige belasting van het milieu kunnen voorkomen zullen wij dit ook niet nalaten. Wij zoeken hierin naar een goede balans met de aspecten verkeersveiligheid, leefbaarheid ofwel een prettige woon en leefomgeving. Een kortst mogelijke verbinding van A naar B mag hier niet ten kosten van gaan. Omrijden staat los van de geluidbelasting. Bepalend hierin is de ligging van de weg ten opzichte van de woning. Als het om verkeersveiligheid, leefbaarheid en prettig wonen gaat, heeft het de voorkeur om bewoners zo min mogelijk met verkeerslawaai te belasten. Hetzelfde geldt voor uitstoot. Een kortste route van A naar B, maar langs woningen is slechter voor de gezondheid dan een route die hier verder vanaf is gelegen en misschien tot omrijden leidt. Uw boodschap is helder en wij zullen op basis van de hierboven genoemde aspecten hier een zo goed mogelijk evenwicht in nastreven.
 - aa) Wij verwijzen naar het Uitvoeringsprogramma voor onze prioritering en planning.



Participatie

Deltaplan Bereikbaarheid

Participatie

VERKEER
VEILIGHEID
VERKEER
VEILIGHEID
AUTO
VEILIGHEID
Doorstroming Lisselbrug
Oplissing(en)
Leefbaarheid en doorstroming
(vrachtverkeer in Lisselbroek)
Oplissing(en)

Participatie

Deltaplan Bereikbaarheid

20-10-2010

Het Dorpshuis, Badhoevedorp



Gebied 'Noord'

Veel kennis was al aanwezig bij de bewoners over bestaande knelpunten rond de verkeersthema's. Er was veel herkenning tussen de kernen waar het gaat om punten als sluipverkeer en fietsveiligheid op de Ringdijk. Het dilemma dat je als kern goed bereikbaar wilt zijn, maar geen sluiproutes in je dorp wilt hebben, kwam sterk naar voren.

Alle kernen sloten hun verhaal af met een positieve noot rond recreatieve fietsroutes. Aanwezig, in de maak of als wens.



Post-it!

Resultaat van de post-it ronde,
de bewoners hebben hier thematisch hun meest urgente punten opgeschreven.

Doorstroming en bereikbaarheid Regionaal

- Schipholweg moet ontsluitingsfunctie houden naar het oosten
- Zorg voor beter openbaar vervoer. Bijv 'opstapper' rondje Ringdijk
- Zorg voor halte Zuidtangent bij halte Koekoekslaan
- In hoeverre wordt samen met A'dam de aansluiting op eindpunt lijn 2 verbonden
- Zorgen over ontsluiting Badhoevedorp in oostelijke richting
- Omlegging Schipholweg gelijk met omlegging A9 ivm afwaardering tbv HOV provinciale weg
- Betere doorstroming op Schipholweg richting Lijnden
- Doorstroming van/naar Amsterdam, Sloterbrug = probleem (al jaren groot probleem). Oude Haagweg openstellen?
- Fietpad langs IJweg smal (voor snelle scooters) + gevaarlijk kruispunt Dennenlaan/IJweg
- Overlast N200 (afwaarderen)
- Verbreding N205 naar N207 – aansluiting A4/44
- Doorgaand verkeer scheiden van afslaand verkeer
- Voldoende grote rotondes die ook door vrachtwagens genomen kunnen worden
- Bereikbaarheid openbaar vervoer Nieuwe Meer, halte verplaatsen naar Ringvaart ipv Oude Haagseweg
- De dijk mag niet de nieuwe Schipholweg worden!
- Niet openstellen van oude Haagseweg voor ander verkeer dan: fiets, OV en bestemmingsverkeer

Doorstroming en bereikbaarheid Lokaal

- Sluipverkeer weren door betere doorstroming op wegen die daarvoor geschikt zijn
- Onderhoud doorgaande wegen nb Spieringweg Vijfhuizen
- Onderhoud bestrating oude dorp Vijfhuizen
- Fietsverbinding Badhoevedorp – Nieuwe Meer. Meidoornweg – Koekoekslaan
- Realisatie fietspad langs A9 / Golfterrein
- Bereikbaarheid Vijfhuizen v.a. noord- en zuidkant
- IJweg in dorp, svp niet meer voorrangsweg
- Verkeerslichten regelen met Haarlemmerliede
- 'Sluiproute' Dennenlaan en Ringdijk
- Wegdek Dennenlaan niet geschikt voor zwaarverkeer
- Fietspad IJweg tussen Geniedijk en Vijfhuizerweg zeer slecht getegeld, waardoor de fietsers de rijbaan nemen
- Aanleg fietspad tussen N205 en IJweg // langs Vijfhuizerweg
- Bromfietser niet bij elke provinciale weg op de fietspaden terug sturen
- Lijnden, OVDorp + Lijnden oost
- Lijnden, Raasdorperweg, Kruispunt Schipholweg/Hoofdweg
- Lijnden, Fietsbrug fietsen Hoofdweg

Verkeersveiligheid

- Veiligheid route scholen Vijfhuizen
- Veiligheid kruising(en) N205. Bijv Vijfhuizen
- Snelheidsinrichting / beperking bebouwde kom Vijfhuizen
- Fietsers Geniedijk, scooters gevaarlijk
- Ringdijk, Nieuwemeerdijk, thv Nieuwe Meer, doorgaand autoverbod tijdens spits muv bestemmingsverkeer
- Na omlegging A9, toename fietsverkeer en auto's in Badhoevedorp. Gevolg: toename geluidsoverlast + verslechtering luchtkwaliteit
- Zonder handhaving geen resultaat! Wees reëel
- Te hard rijden op de dijk in Nieuwe Meer
- Nieuwemeerdijk moet erftoegangsweg blijven, meer kan het niet aan: zonder overlast voor bewoners
- Veiligheid fietsers op de Ringdijk
- Ringdijk te hard rijden
- Beloofde veiligheid fietsverkeer op Nieuwemeerdijk
- Zwaarverkeer op de ringdijk, met name Nieuwemeerdijk
- Fietspad langs 2000 el, is nu levensgevaarlijk
- Fietsers op de dijk mogen niet de nieuwe chicanes worden
- Veiligheid fietsers + motoren door achterstallig onderhoud. Zeer slecht wegdek. Verkeersborden 30 km nog niet overal geplaatst + plaatsing borden controleren
- Handhaving snelheid verkeer bij Nwe brug – fietspaden goed neerzetten
- Fietspaden: Langs A9, door Badhoevedorp, langs ringvaart, fiets Badhoevedorp Nieuwe Meer A4 door, Rijstvogelstraat
- Parkeren groene zoom bij Plesmanlaan – over jaar verleggen problemen oude school, Sperwerstraat Adelaarstraat
- Fietspad bij de Hoeksteen richting A4 achter Bastion houdt op en dan is het gevaarlijk stuk onder A4 door
- Fietspaden langs de polderwegen worden door automobilisten gebruikt, wanneer ze uit moeten wijken voor een groot voertuig
- Alleen bestemmingsverkeer op dijk
- Dringend nodig een circuit bij de sloterbrug kant Badhoevedorp - fietsveiligheid
- Evalueren alle verkeersborden in het dorp
- Verlengde Keizersweg kruispunt

Parkeren

- Parkeergelegenheid Vijfhuizen/ Stellinghof
- Bescherming (blauwe zones) P-woonomgeving tegen Zuidtangent, expo bezoekers 450.000/jr
- Parkeeroverlast, vaak kinderen, voetgangers
- De verspreide terreinen voor Schiphol parkeren, verkeer op de verkeerde plek
- Lijnden, parkeren Nieuwerkerkerstr en VOS
- Invloed vakantieparkeerders Schiphol in woonwijken. VH
- Parkeermogelijkheid vergroten bij Rietveldschool, zwembad en toekomstig MFA

Overig...

- Bij bereikbaarheid over de grenzen van de H'meer heen kijken, het is geen geïsoleerd gebied.
- Vrachtverkeer en bouwverkeer over Sloterweg naar: marechaussee, rechtbank Koetsierstraat (afsluiting Sloterweg)
- Spottersproblematiek, IJweg noord, IJweg zuid
- Fietspaden: Robert Koch, Sloterweg, Schipholweg, Nieuw- en Akerdijk
- Luchtkwaliteit/ verontreiniging door schiphol + snelwegen
- Wat de Nieuwe Meer inwoners willen: 90,3 % wil niet dat het drukker wordt, 75% wil niet dat er dijk is zonder verkeersremmende maatregelen, niet 50km/u
- Geluidsoverlast A4

Knelpunten- wensenkaart Nieuwe Meer



Voor Nieuwe Meer geldt dat een oplossing voor het sluipverkeer op de ringdijk het belangrijkste punt is. Zeker met in de toekomst een omgelegde Schipholweg en A9 moet voorkomen worden dat de ringdijk nog meer benut gaat worden als sluiproute. Nieuwe Meer ziet veel kansen voor ontwikkeling van de recreatieve fietsstructuur in de omgeving, met het Nieuwe Meer, het Amsterdamse Bos en de golfbaan in de nabijheid.

Knelpunten- wensenkaart Badhoevedorp

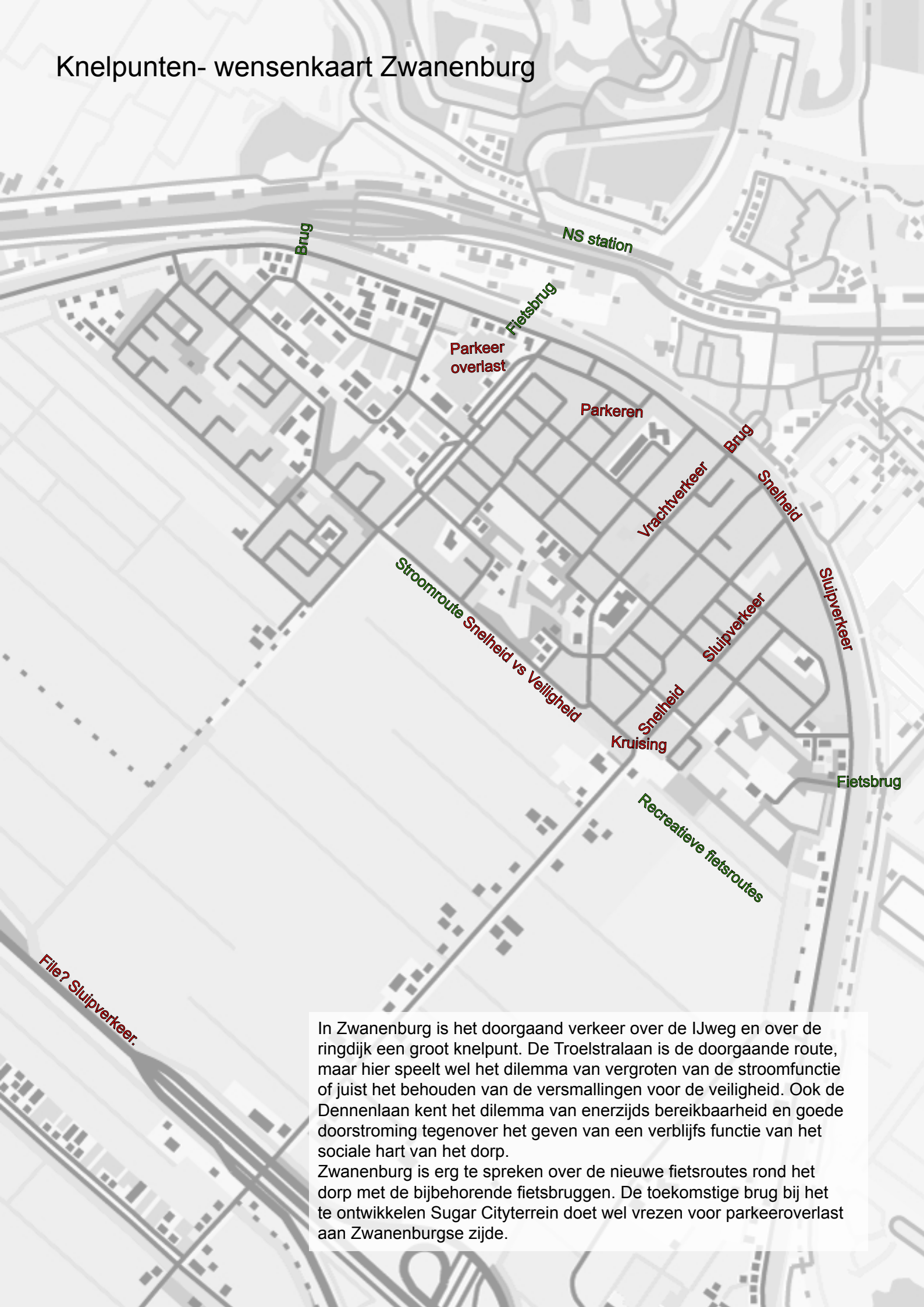


De verkeersinfrastructuur in Badhoevedorp gaat ingrijpend veranderen met de omlegging van A9 en een omgelegde Schipholweg in de nabije toekomst. Ook de korte termijn knelpunten verdienen een oplossing, denk aan de verkeersproblematiek rond scholen of de snelheid op de Robert Kochstraat. De Sloterbrug is een knelpunt in de doorstroming en verkeersveiligheid, een aparte fietsbrug wordt als oplossing gesuggereerd. Positief is het dorp over de fietsroute over het oude tracé van A9 en de kansen die een nieuwe HOV lijn over de Schipholweg biedt.

Het kruispunt van de Hoofdwegen en de Schipholweg wordt in Lijnden als knelpunt in de doorstroming en verkeersveiligheid gezien. De druk van vrachtwagens op de Raasdorperweg is enorm, terwijl de weg in potentie een aantrekkelijke recreatieve fietsroute kan zijn. De Hoofdweg oostzijde is een sluiptroute, doordat deze in Tomtom's als kortste route staat aangegeven. Lijnden kan profiteren van verbetering van het openbaar vervoer op het bedrijventerrein Lijnden. De fietsroute over de veldweg naar Badhoevedorp is zeer geliefd.



Knelpunten- wensenkaart Zwanenburg



In Zwanenburg is het doorgaand verkeer over de IJweg en over de ringdijk een groot knelpunt. De Troelstralaan is de doorgaande route, maar hier speelt wel het dilemma van vergroten van de stroomfunctie of juist het behouden van de versmallingen voor de veiligheid. Ook de Dennenlaan kent het dilemma van enerzijds bereikbaarheid en goede doorstroming tegenover het geven van een verblijfs functie van het sociale hart van het dorp.

Zwanenburg is erg te spreken over de nieuwe fietsroutes rond het dorp met de bijbehorende fietsbruggen. De toekomstige brug bij het te ontwikkelen Sugar Cityterrein doet wel vrezen voor parkeeroverlast aan Zwanenburgse zijde.

Knelpunten- wensenkaart Vijfhuizen



Bij de Vijfhuizenaren is de onoverzichtelijke rotonde Stelling-Vijfhuizerweg een doorn in het oog. De oversteek voor fietsers richting de school kan daar veel veiliger. De suggestie wordt gedaan om de 30 kilometer zone direct na de rotonde te laten beginnen. Kijkend naar de N205 zijn er veel snelheidsovertreders en door-rood-licht rijders. De snelheid, het onderhoud en de belasting van de Kromme Spieringweg en Spieringweg zijn knelpunten. Wat kan een vrijliggend fietspad langs deze wegen betekenen? Bij de Zuidtangentialhalte is veel overlast door vakantiegangers die hun auto achter laten. De fietsroutes in de omgeving worden veel gebruikt, maar een aantal routes door of langs het bos behoeven in het donker verlichting.

Participatie

Deltaplan Bereikbaarheid

08-11-2010

Het Trefpunt, Nieuw-Vennep



Gebied 'Zuid'

De avond, in het Trefpunt te Nieuw-Vennep, werd zeer goed bezocht.

De Ringvaartdorpen hadden veel verkeersknelpunten gemeen. Ook veel oplossingen werden er op de avond geopperd, van ringwegen tot flietskasten.

Er werd goed naar elkaar geluisterd, wat leidde tot inzicht in elkaars knelpunten en instemmende geluiden.

Post-it!

Resultaat van de post-it ronde,
de bewoners hebben hier thematisch hun meest urgente punten opgeschreven.



Verkeersveiligheid

- Bocht in dijk / Leimuiderdijk naar Bennebroekerweg. Voor fietsers niet veilig. Rijsenhout
- Inrichting 30km zone Aalsmeerderdijk Rijsenhout. Gevaarlijk voor fietsers
- Huigsloterdijk / Leimuiderdijk gevaarlijk door chicanes
- Ringdijk/Huigsloterdijk/Lisserdijk chicanes weg en 50 km in de kom met suggestie strook en handhaven met flitspalen
- Verwijder chicanes Bennebroekerdijk
- Ringdijkbeleid: Lisserdijk en Hillegommerdijk
- Verkeersknelpunt Lisserbrug met Lisse. Gevaarlijk voor fietsers, mbt de smalle Kanaalstraat Lisse
- 30 km zone Aalsmeerderdijk tussen Bennebroekerweg en Verremeer
- 30 km zone moet zodanig ingericht worden dat 30km max is. Anders handhaven. Vraag; inrichten of handhaven
- Fietser onveiligheid Aalsmeerderdijk tussen Bennebroekerweg en Verremeer
- Veiligheid: Fietsers op Ringdijk, Huigsloterdijk, Lisserdijk
- Versmalling in niet goed overzichtelijke Huigsloterdijk
- Over de hele Ringdijk fiets suggestiestroken
- 30 km gebied – versmallingen- bij brug Vredeburg is gevaarlijk
- Snelheidsbeperking op de dijk!
- Kaagweg doorstroming sluiproute richting A4. Ontzettend slecht
- Vennepweg bij Doorbraak, oversteek bij Laan van Norma
- Kruising Hoofdweg/Lisserdijk onmogelijk voor vrachtverkeer
- Wielrijders snelheid beperken, denken dat de weg van hen is
- Schouwstraat onveilig bij aan/uit gaan van school. Rijsenhout
- Hoofdweg west gevaarlijk. Voorkeur naar éénrichting (richting zuid)
- Verkeerde toepassing en uitvoering wegcategory. Toelichting: volgens het boekje worden 30km/u wegen, zones aangewezen, vaak tegen het werkelijke gebruik in. Vervolgens vaak 'halve' inrichting ervan
- Onlogische / inconsequente voorrangregeling voor fietsers bij verschillende kruisingen (rotondes, zijwegen)
- Onderhoud fietspaden (wortels, tegels)
- Aanleg Nieuwe Bennebroekerweg
- Aanpassen kruising Bennebroeker/Hillegommerdijk
- Aanpassen Hillegommerdijk ivm te hoge snelheid
- Weren vrachtverkeer uit dorp en Spieringweg
- Verkeerstoename als gevolg van aansl A4 op Bennebroekerweg / Zuidrand / verwijderen busluis Floriande / Gebouw vd sport
- Verminderen verkeersbelasting vanuit Bennebroekerweg Floriande en Bennebroek, Hillegom
- Geen tunnels voor fietser, Cruquius
- Afwikkeling verbeteren van Plaza
- Spieringweg – Kruisweg kruising verbeteren, rotonde?
- Bennebroekerdijk ontlasten
- Bennebroekerweg dwars door Zwaanshoek; teveel sluiptverkeer en vrachtverkeer, ca 7400 voertuigen per etmaal, zal door zuidrand toenemen tot ca 12.000 per etmaal
- Cementwagens zorgen voor grote overlast in Zwaanshoek en gevoel van onveiligheid " gevaarlijke situatie voor inwoner dorp"
- Fietsbruggen Nieuw-Vennep
- Haakse bochten fietspad
- Hoge stoepen bij bochten fietspad
- Slechte verlichting oversteekplaatsen
- Enge oversteek Operaweg
- Geen oversteek Dreef
- Rotondes beetje hoog slecht zicht
- 'Rotonde' doorbraak

Doorstroming en bereikbaarheid Regionaal

- Geen afvoer van verkeer A4 bij opstopping via Huigsloterdijk - Nieuwe Wetering
- Sluipverkeer Aalsmeerderdijk/Leimuiderdijk (spitsverkeer!)
- Parallelweg A4 doortrekken tot N207
- Afrit A4 vanaf Schiphol – N-Vennep
- Doortrekken N22 naar A44
- Doortrekken nieuwe Bennebroekerweg
- Categorisering van wegen, zodat luwe wegen luv worden/blijven en ontsluitingswegen zo gebruikt worden als bedoeld
- Kruispunt Hoofdweg O – Oude Bennebroekerweg. – Verkeerslichten (i.b fietsers) – Vreemde bocht in de weg. VRI zou gekoppeld moeten worden aan die van de Nieuwe B'weg
- Fietsers vaker voorrang bij verkeerslichten
- Ontwikkeling Westflank in relatie tot verkeerssituatie Lisserbroek
- Doorstroming van Lisserbroek m.b.t de geplande uitbereiding in Lisserbroek
- Ringweg om kern?
- Aansluiting OV met Bollenstreek en NS
- Doseer stoplicht bedrijventerrein Zuid

Doorstroming en bereikbaarheid Lokaal

- Ontmoedigen sluipverkeer op de dijk
- Sluipverkeer Ringdijk (Aalsmeerderdijk/Leimuiderdijk)
- Oneigenlijk vrachtwagenverkeer op Ringdijk (Aalsmeerderdijk/Leimuiderdijk)
- Hoge snelheden auto's op Leimuiderdijk
- Handhaven van 30km zone – nu wordt er ontzettend hard gereden
- Herhalen van borden – 30km op de Ringdijk. Er koem nu mensen op de dijk v.a bedrijventerreinen en die weten niet hoe hard er op de dijk gereden mag worden
- Op Schiphol-Rijk staan ontzettend veel auto's/vrachtauto's geparkeerd op de weg. Elk bedrijf moet zorgen dat z'n eigen auto's/vrachtauto's op eigen terrein staan!
- Vrachtverkeer oost-west Vennepweg, Beinsdorp buiten om
- Aanpassing laatste stuk Vennepweg. Westerdreef - Nieuwe kom + rotondes
- Vennepweg, rest ook herinrichten! Helemaal.
- Doortrekken Spoorlaan
- Doortrekken Westerdreef - Spoorlaan
- 2x2 baans tot Hillegom
- Beinsdorp omleiding
- Doortrekken 207 naar 206, ook Nieuwe Bennebroekerweg
- Als het evrkeer achter de Vivaldisingel (vanuit het oude dorp) moet via de IJweg – Vennepweg, of IJweg – Randweg, naar Nw-Vennep
- Rotondes – fietspaden + vrachtverkeer
- Nieuw Vennep Noord (bij Estafette)
- IJwegplannen (groen Rijk) + verkeersdrempels
- Bereikbaarheid Beinsdorp
- 30 km gebied: voetgangersverkeerslichten eerst groen
- Verkeersdrempels: Aalsmeerderweg Weg!
- Verkeersdrempels Aalsmeerderweg – Weg of verminderen. Hierdoor veel vrachtverkeer door het dorp Rijsenhout
- Juiste aanleg centrale as PrimaViera (sluipverkeer weren vanuit Alphen a/d Rijn richting Schiphol)
- Vrachtverkeer door Lisserbroek / Lisse
- Tweede oeververbinding Lisserbroek
- Verkeerssituatie Lisserbrug
- Door de geplande uitbereiding dreigt een tweedeling van Lisserbroek door de doorgaande route Lisserbroek via Lisserbroekerweg
- Alle wegvakken duidelijker inrichten. Wanneer een wegvak snelheidsbeperking heeft geen hobbels!

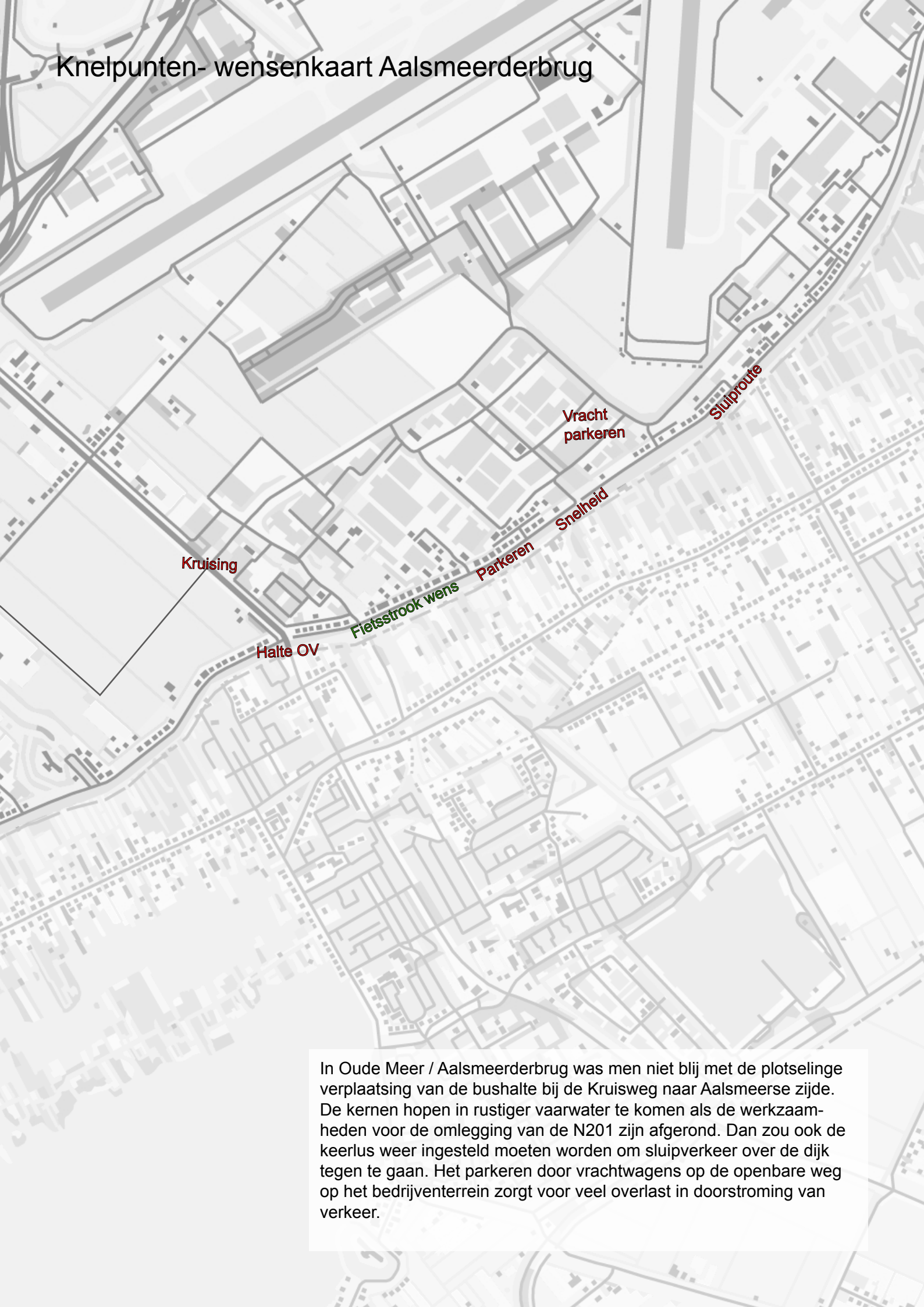
Parkeren

- Parkeren op de Ringdijk verbieden – laten parkeren aan de graskant (en dus de tuintjes dan weg) of op eigen terrein
- Buiten de dorpen grote verkeersterreinen die niet betaald hoeven worden, dus gratis! Beter voor de winkels
- Parkeren vrachtauto's in Schiphol Rijk zeer slecht, men kan er niet door
- Parkeerruimte bij aquaduct HSL – A4 voor toeristen / dagjes mensen
- Parkeren in de kern

Overig

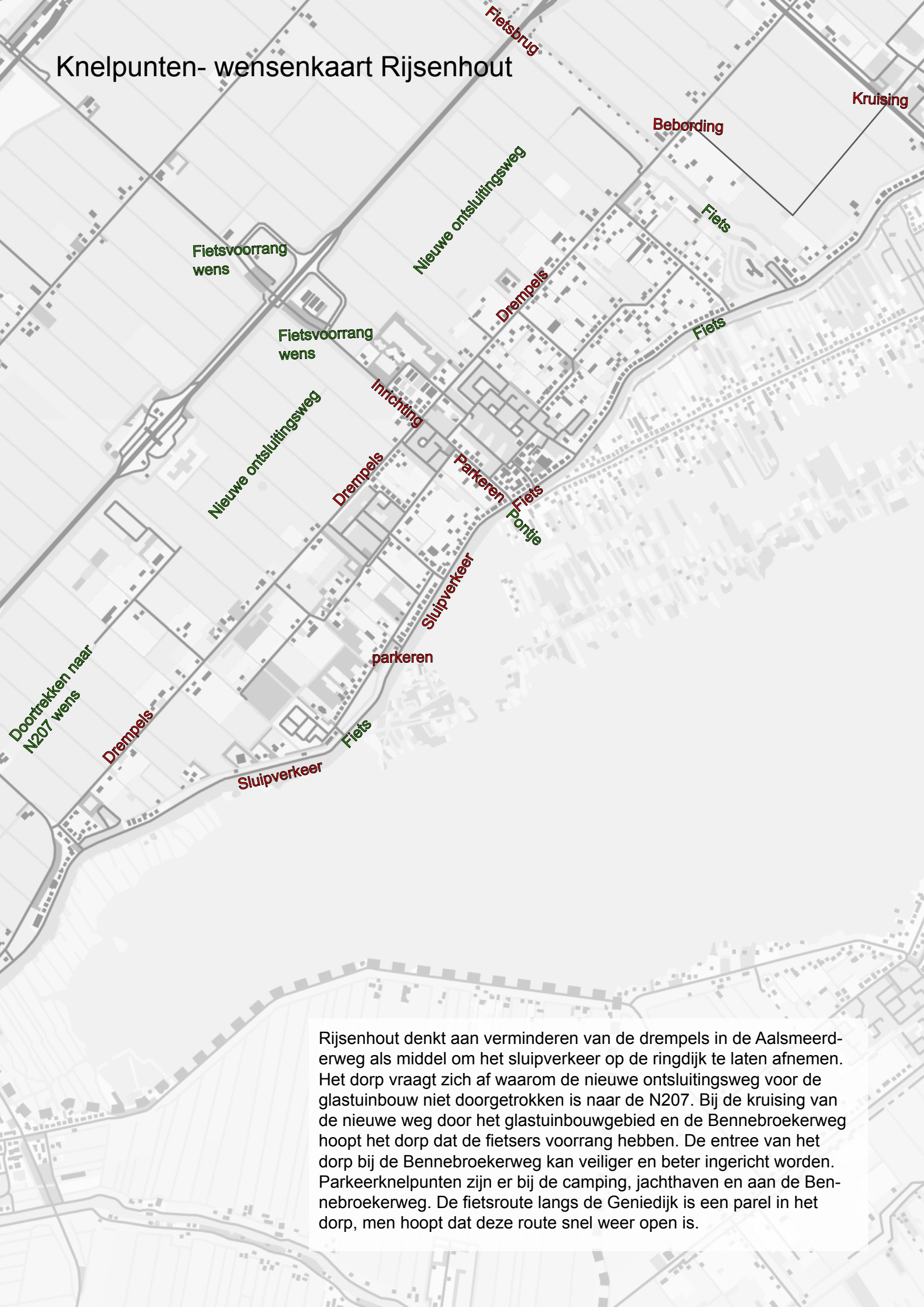
- Bevoorrading (winkel)centrum (oa Symfonie)
- Geluidswering op verbrede A4
- Bewegwijzering afslag Nw Venne! N207, Centrum?
- Abominabele staat van fietspad langs de Bennebroekerweg
- Verkeerslichten logischer regelen. Niet 's nachts minuten op niets wachten!
- Als je de Ringdijk verkeersluw wilt maken, moet je geen bedrijfsgebouwen aan de Ringdijk neerzetten. Dus geen nieuwe vergunningen meer afgeven!
- Brugwachter behouden bij nieuwe brug, niet op afstand, gevaarlijk. (Vredeburg)
- Ringdijk mbt Westflank woningbouw bij Lisserbroek. Oplossing; weg onder aan de dijk, zie bij Burgerveen
- Geen bushokjes verplaatsen zonder medeweten van de bewoners!
- as Donderdag wordt het besproken op de Klaaglijn. Radio NH 16.00-17.00h olv Hanneke Groenteman, jawel!

Knelpunten- wensenkaart Aalsmeerderbrug



In Oude Meer / Aalsmeerderbrug was men niet blij met de plotselinge verplaatsing van de bushalte bij de Kruisweg naar Aalsmeerse zijde. De kernen hopen in rustiger vaarwater te komen als de werkzaamheden voor de omlegging van de N201 zijn afgerond. Dan zou ook de keerlus weer ingesteld moeten worden om sluipverkeer over de dijk tegen te gaan. Het parkeren door vrachtwagens op de openbare weg op het bedrijventerrein zorgt voor veel overlast in doorstroming van verkeer.

Knelpunten- wensenkaart Rijsenhout



Rijsenhout denkt aan verminderen van de drempels in de Aalsmeerderweg als middel om het sluipverkeer op de ringdijk te laten afnemen. Het dorp vraagt zich af waarom de nieuwe ontsluitingsweg voor de glastuinbouw niet doorgetrokken is naar de N207. Bij de kruising van de nieuwe weg door het glastuinbouwgebied en de Bennebroekerweg hoopt het dorp dat de fietsers voorrang hebben. De entree van het dorp bij de Bennebroekerweg kan veiliger en beter ingericht worden. Parkeerknelpunten zijn er bij de camping, jachthaven en aan de Bennebroekerweg. De fietsroute langs de Geniedijk is een parel in het dorp, men hoopt dat deze route snel weer open is.

Knelpunten- wensenkaart Weteringbrug, Vredeburg



Kruising

Onderhoud

Brug

Aquaduct

Snelheid

Wielrenners

Voor Weteringbrug en Vredeburg is de snelheid van weggebruikers op de ringdijk een knelpunt. Naast automobilisten zijn het ook groepen wielrenners die de veiligheid in het geding brengen. De Kaagweg zou hoognodig opgeknapt moeten worden. Bij congestie / calamiteiten bij het aquaduct gebeurt het dat het hek bij de A4 openstaat en het verkeer de ringdijk op kan.

Knelpunten- wensenkaart Buitenkaag



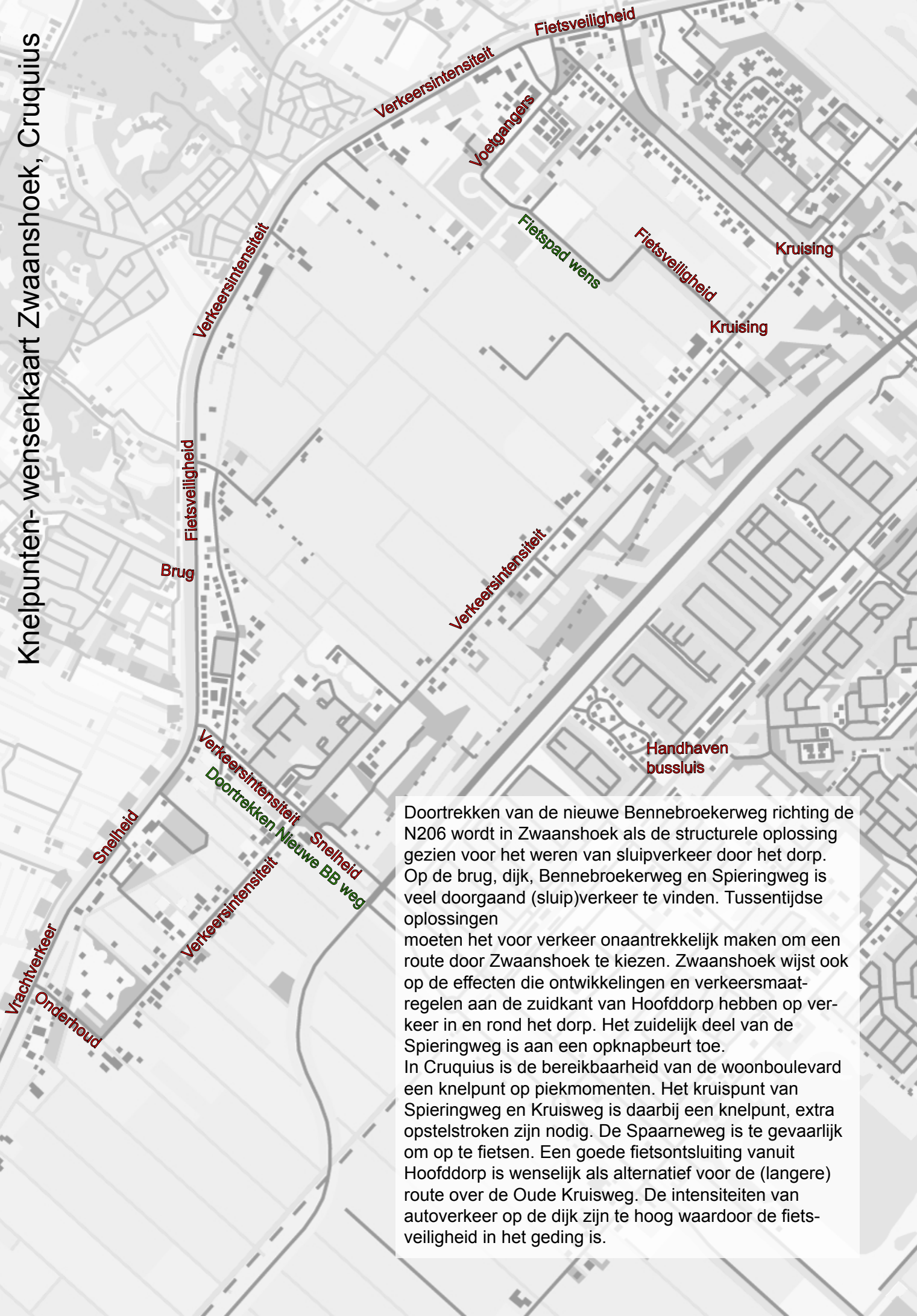
Buitenkaag heeft veel parkeeroverlast van werknemers van de scheepswerf op Kaageiland en in de zomer van recreanten. Extra parkeerruimte is wenselijk. Een ringweg zou het verkeer van de dijk kunnen halen. Een aantal kruisingen met de dijk zijn onoverzichtelijk en leiden tot verkeersonveilige situaties.

Lisserbroek noemt de brug als grootste knelpunt. Aan beide kanten van de brug staat het verkeer regelmatig vast. Een nieuwe brugverbinding en een nieuwe ringweg zijn suggesties voor oplossingen. Ook in dit dorp is de verkeersintensiteit en de verkeersveiligheid op de Ringdijk een zorgpunt. De fietsroute naar Abbenes en de route over het Turfspoer zijn zeer geliefd. Beinsdorp pleit ook voor een ringweg om het dorp. Het doorgaande verkeer over de brug en over de Venneperweg is een groot knelpunt. De Venneperweg is net heringericht, maar er is een discussie gaande over het al of niet hanteren van een vrachtwagenverbod.



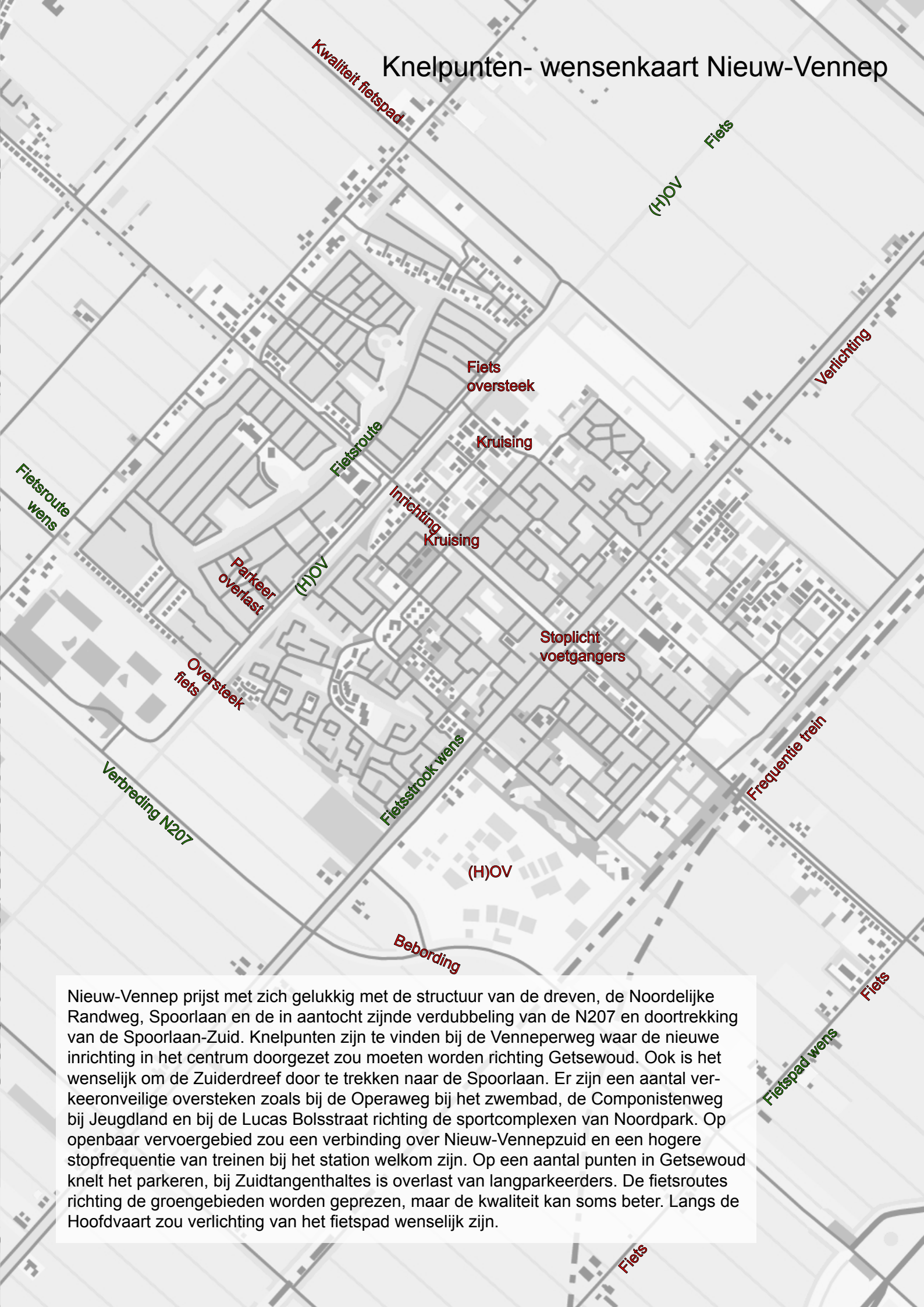
Knelpunten- wensenkaart Lisserbroek, Beinsdorp

Knelpunten- wensenkaart Zwaanshoek, Cruquius



Doortrekken van de nieuwe Bennebroekerweg richting de N206 wordt in Zwaanshoek als de structurele oplossing gezien voor het weren van sluipverkeer door het dorp. Op de brug, dijk, Bennebroekerweg en Spieringweg is veel doorgaand (sluip)verkeer te vinden. Tussentijdse oplossingen moeten het voor verkeer onaantrekkelijk maken om een route door Zwaanshoek te kiezen. Zwaanshoek wijst ook op de effecten die ontwikkelingen en verkeersmaatregelen aan de zuidkant van Hoofddorp hebben op verkeer in en rond het dorp. Het zuidelijk deel van de Spieringweg is aan een opknappbeurt toe. In Cruquius is de bereikbaarheid van de woonboulevard een knelpunt op piekmomenten. Het kruispunt van Spieringweg en Kruisweg is daarbij een knelpunt, extra opstelstroken zijn nodig. De Spaarneweg is te gevaarlijk om op te fietsen. Een goede fietsontsluiting vanuit Hoofddorp is wenselijk als alternatief voor de (langere) route over de Oude Kruisweg. De intensiteiten van autoverkeer op de dijk zijn te hoog waardoor de fietsveiligheid in het geding is.

Knelpunten- wensenkaart Nieuw-Vennep



Nieuw-Vennep prijst met zich gelukkig met de structuur van de dreven, de Noordelijke Randweg, Spoorlaan en de in aantocht zijnde verdubbeling van de N207 en doortrekking van de Spoorlaan-Zuid. Knelpunten zijn te vinden bij de Vennepeweg waar de nieuwe inrichting in het centrum doorgezet zou moeten worden richting Getsewoud. Ook is het wenselijk om de Zuiderdreef door te trekken naar de Spoorlaan. Er zijn een aantal verkeeronveilige oversteken zoals bij de Operaweg bij het zwembad, de Componistenweg bij Jeugdland en bij de Lucas Bolsstraat richting de sportcomplexen van Noordpark. Op openbaar vervoergebied zou een verbinding over Nieuw-Vennepzuid en een hogere stopfrequentie van treinen bij het station welkom zijn. Op een aantal punten in Getsewoud knelt het parkeren, bij Zuidtangenthaltes is overlast van langparkeerders. De fietsroutes richting de groengebieden worden geprezen, maar de kwaliteit kan soms beter. Langs de Hoofdvaart zou verlichting van het fietspad wenselijk zijn.

Participatie

Deltaplan Bereikbaarheid

10-11-2010

Het Raadhuis, Hoofddorp



Gebied 'Hoofddorp'

Er waren veel belangstellende op de avond van Hoofddorp. De meeste aanwezigen waren al vertrouwd met de verkeersproblematiek, maar ondanks dat werd er veel input geleverd voor het Deltaplan.

Er werd onder andere gepraat over de bereikbaarheid van het centrum, de bussluis in Floriande, missende fietsroutes en gewenste nieuwe HOV verbindingen.



gemeente
Haarlemmermeer

Post-it!

Resultaat van de post-it ronde,
de bewoners hebben hier thematisch hun meest urgente punten opgeschreven.

Doorstroming en bereikbaarheid lokaal

- Het ontbreekt aan logische samenhang aan routes in Hoofddorp. Moet vaak nadenken hoe van A naar B te gaan (woon al 38 jaar in Hoofddorp)
- Nieuweweg richting omdraaien
- De mensen niet laten kiezen, maar een automatische laten ontwikkelen door logische routes te creëren (cq op te leggen)
- een onlogische route om naar het centrum/station te komen vanuit het Oude buurtje. En door onduidelijkheid, zeer gevaarlijk, voor fietsers en auto's
- Ontsluiting Arnolduspark (sportterreinen)
- VRI Kruisweg / Wilhelminalaan
- Floriande, doorstroming in de wijk verbeteren door openstelling van de drie bussluizen
- Opstelstrook Kruisweg N201 / Leenderbos
- Doorgaande en lokale fietsroutes sneeuwvrij houden en (natte) bladeren vegen (glad!)
- Aansluiting Waddenweg op N201 / ziekenhuisvariant
- Opening bussluis Waddenweg / Deltaweg
- Hoofdweg oostzijde en westzijde voor lokaal en doorstromingsverkeer gebruiken. Hoofdweg oost eenrichtingsverkeer naar noord, Hoofdweg west eenrichtingsverkeer naar zuid
- Nieuweweg tussen Kruisweg en Pabstlaan in twee richtingen openstellen
- Openstelling blokkade Nieuweweg / Piratenweg, links afslaand verkeer
- Gevaarlijke situatie zebrapad Nieuweweg
- Zebrapaden van Stamplein, bussen pal voor de paden
- Van Willegelaan doortrekken naar het verlengde van de Pabstlaan (tussen verzorgingshuis Eikenhoven en de kerk
- Obstakels in Hoofdweg – van Stamplein opheffen. Idem in de Nieuweweg – Verzetswijk (restanten VCP wegnemen)
- Aanpassen van verkeerslichten op de kruising Bennebroekerweg – Hoofdweg
- Ontsluiting Floriande Noord via de ziekenhuisvariant en daardoor een betere doorstroming vanuit Floriande/Overbos richting N201
- Wegcategorisering IJweg aanpassen aan werkelijk gebruik door de bevolking
- Oude buurtje slechts door twee bruggen bereikbaar. Straks ook nog nieuwe wijk. Waarom nieuwe fietsbrug?
- Bereikbaarheid van het Oude buurtje. Voor mensen die onbekend zijn in Hoofddorp, deze is verre van ideaal, geen enkele bebording die enige richting aangeeft
- Overbos; bezwaar tegen de plannen herstructurering IJweg
- Alleen maar omrijden als je in Oude buurtje woont!
- Bereikbaarheid centrum vanuit Oude buurtje met auto
- Bereikbaarheid Nieuw-Vennep vanuit Oude buurtje
- Verbetering afstelling van de VRI's tpv kruisingen Leenderbos – Mastbos en Leenderbos – N201
- Aansluiting bebording op pris vanuit parking Vier meren
- Fietroutes bepalen en aanleggen
- Fietsenstallingen bepalen en plaatsen
- Doorgaand verkeer zoveel mogelijk om woonkernen heen leiden
- Fietroutes noord-zuid ontbreken
- IJweg sluiproute thv kruisig Altenbrug Bennebroekerweg. Busluis opheffen of alternatief bedenken
- Hoofddorp centrum: kijk bij eenrichting keuzes in het centrum ook naar bereikbaarheid van omliggende woonstraten
- Buitenring pris vol/leeg, aansluiting op bebording binnenring
- Overtuig de provincie van de noodzaak Floriande vis de ziekenhuisvariant op de N201 aan te sluiten, waarna de busluis aan de Waddenweg geopend kan worden
- Spoorlaan – Nieuw-Vennep beter opengooien voor doorgaand verkeer
- Bereikbaarheid Verzetswijk
- Fietsroute door centrum (Kruisweg) veiliger maken
- Kruising van Stamplein – Hoofdweg open! Geen beïnvloeding van bussen op verkeerslichten (oorzaak eerdere problemen)
- Zorg eerst dat wegen gebruikt worden waarvoor ze bedoeld zijn. (bv 30km/u als verblijfsgebied en niet als doorgangsroute) Door het verkeer te sturen waar je het heen wilt. Tweede stap; de knelpunten daarop aanpassen (bv N201 in de spits - Hoofdweg oostzijde. VRI bij Schipholweg)

Doorstroming en bereikbaarheid lokaal

- Cruquiusboulevard, fietspad doortrekken naar Spieringweg (vanaf Intra-tuin), doorstroming feest + weekend nog beter verzorgen
- Bereikbaarheid van de wijk verbeteren voor bewoners, woon/werkverkeer, bezoekers van de wijk, bevoorrading van de wijk, door openstelling drie bussluizen
- Als nog een keer woningen worden toegevoegd- dan eerst (hoofd) ontsluitingen aanleggen, voordat woningen worden opgeleverd
- Bereikbaarheid centrum: vrijdagmiddag/avond en zaterdagmiddag is het druk, rest van de week uitgestorven
- Centrum ontwikkelingen: we moeten niet zeuren, maar leren confirmeren
- Binnenring; circulatie, definitieve rijrichting Hoofdweg + Kruisweg
- Graag Zuidtangent doortrekken naar centrum
- Pax: opheffen knip bij Hoofdweg-van Stamplein
- Floriande: IJweg aantal verkeersbewegingen terug brengen door: drempels, bussluis open, aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg, chicane in IJweg ten zuiden van Bennebroekerweg
- Opheffen knip bij van Stamplein
- Paxlaan, geen doorgaande weg naar parkeergarages
- Paxlaan in categoriseringsplan rekening houden met leefbaarheid (200 tuinen aan de Paxlaan)

Doorstroming en bereikbaarheid regionaal

- Doorgaande fietsroutes (bijv Zwaanshoek – Schiphol) zonder blokkades; hekjes, drempels, rotondes, paaltjes, verkeerslichten, enz
- Afstemming en overleg met provincie Noord-Holland om eindelijk tot een snelle en constructieve oplossing te komen rond de aansluiting op de N201 zonder het berijden van eigen (provinciale) stokpaardjes als 'doorstroming'
- Snelle busverbinding (bijv Zuidtangent) door Hoofddorp Haarlem-Schiphol (Zuidtangent gaat nu via zuidelijke 'omweg')
- Floriande; aantal ontsluitingen vermeerderen
- Snelle verbinding naar A4 vanuit Floriande Zuid, sportdorp. Via Nieuwe bennebroekerweg rechtdoor naar A4
- Fietspad oude Bennebroekerweg asfalteren of beter bestraten
- Zonder regionale doorstroming geen lokale doorstroming
- Van Heuvengoedhartlaan meer openstellen, minder stoplichten, betere doorstroming

Verkeersveiligheid

- IJweg kruising Altenbrug Leenderbos, rotonde aanleggen aub
- IJweg; gevaarlijk, ouderwets, druk, geen vrachtwagens
- Ingang Hoofdvaartcollege verplaatsen naar Paxlaan
- Zebraad van Stamplein verwijderen
- Scooters en fietspaden
- IJweg, zonder scooters op fietspad
- Het inrichten van Leenderbos op een zodanige wijze dat snelheden >50km/u onmogelijk zijn.
- Gebruik 'uitbuigingen' en 'chicanes' ipv drempels en scheid de rijbanen zodanig dat de inhaalpogingen onmogelijk worden. (softe scheiding in middenberm a la Pabstlaan)
- IJweg te smal voor hoeveelheid verkeer
- Nieuwe weg, Arnolduspark(sportvelden) te hard rijden, bussen ect.
- Knelpunten: uitgang parkings Kruisweg, expeditieverkeer, rijrichting Nieuwe weg omdraaien, kruising vd Willigenlaan / kruisweg, Hoofdweg
- Controle van scooters op fietspaden
- Kruising Cor v/d Meerstraat / Piratenweg
- Veiligheid rondom basisscholen Floriande. Meer fietsers ipv auto's
- Pak gevaarlijke kruisingen direct aan met noodmaatregelen en later structureel
- Heggen te hoog, zicht afslaand verkeer wordt belemmerd (oa Kruisweg)
- Brede scholen in Floriande centrum / Deltaweg – Waddenweg
- Verkeersdrukte Leenderbos
- Kruising Leenderbos – IJweg
- Brengen/halen kinderen bij basisscholen in Overbos en Floriande
- Doortrekken Waddenweg naar provinciale weg (langs ziekenhuis)
- Nieuwe plannen voor IJweg langs sportdorp met name voor fietsers
- Handhaaf de busluis in de Pierre de Coubertinlaan
- IJweg gevaarlijk
- In woonkernen wegen zo aanleggen met langs parkeren zodat de snelheid uit het verkeer wordt gehaald
- Fietspaden gescheiden aanleggen
- Goede verlichting
- Kruising fietsbrug – Hoofdweg, aangezien verkeer over de busbaan geen zicht heeft op fietsers vanaf de brug
- Waarom niet fietsen van Concourslaan tot van Stamplein?

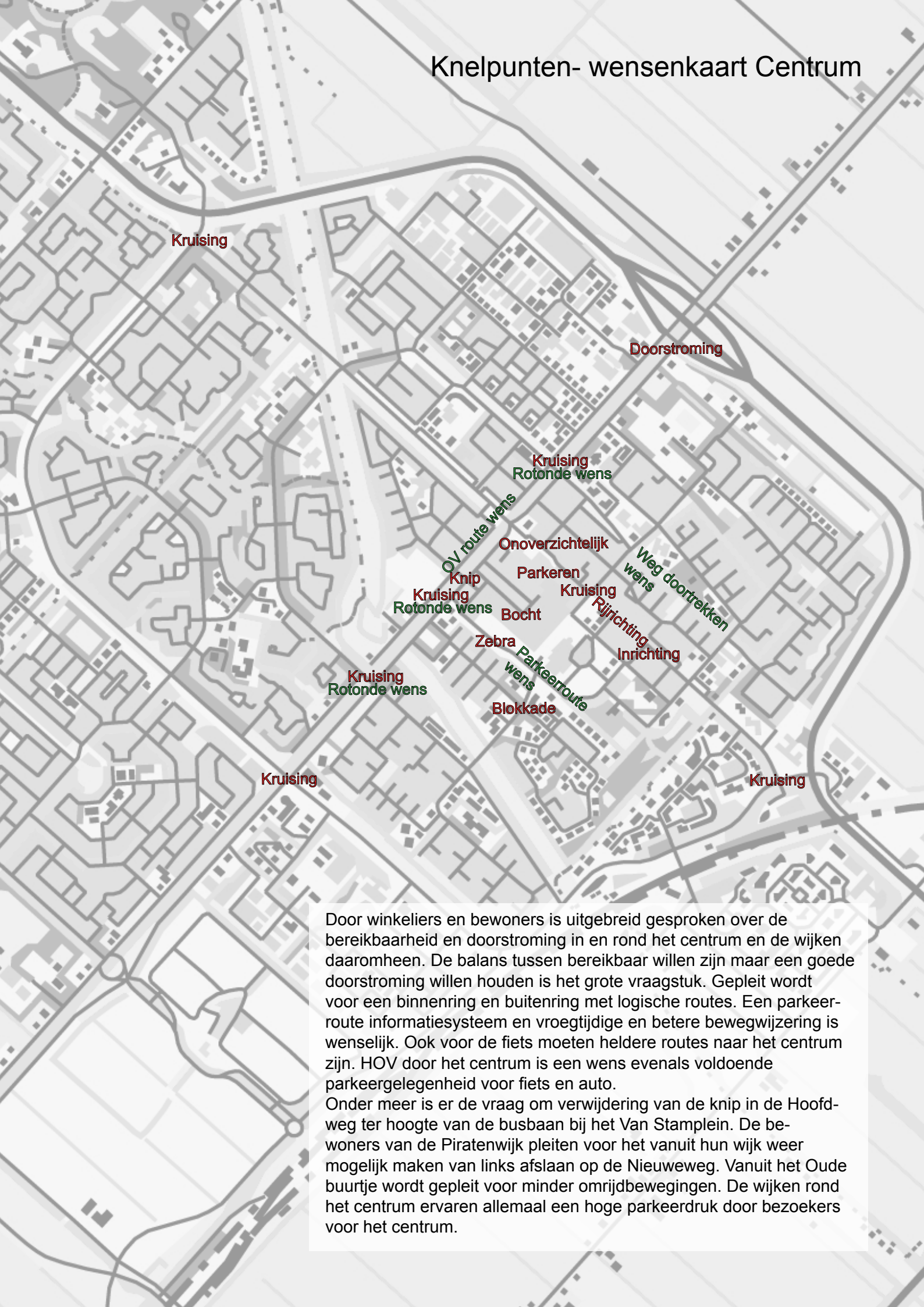
Overig

- Prioriteit 1: communicatieplan om afgevoelde bezoekers terug te halen
- Aansluiting HOV Zuidtangent op hoofddorp Centrum
- Opstopping, verstopping files ed verkomen door spreiding van verkeersstromen

Parkeren

- Winkelcentrum Floriande, meer/betere faciliteiten voor fietsers. Nu slechte voorzieningen
- Uitbereiding blauwe zone vd Berghlaan richting Boslaan
- Afstemming parkeren in centrum: concentratie, openingstijden, tarieven, ect.
- Parkeergelegenheid (gratis / voordeling) voor personeel
- Hoofddorp centrum: blauwe zones graag omzetten naar parkeren voor vergunningshouders. Om 'overloop' winkelpubliek in woonstraten te voorkomen (inclusief bezoekmogelijkheden voor bewoners)
- Toezicht parkeren centrum
- Fietsgelegenheid bushalte t.o.v bibliotheek, Floriande + stoepad!
- Nu liggen er fietsen op de grond
- Wat is het doel van blauwe zone parkeren in het entrum?
- Floriande: parkeernormen herzien voor sommige eilanden en parkeren bij scholen
- Parkeren niet perse duurder in centrum om te ontmoedigen, maar maak 't prettiger om elders te parkeren (ring om centrum)
- 5000 parkeerplaatsen in Hoofddorp centrum

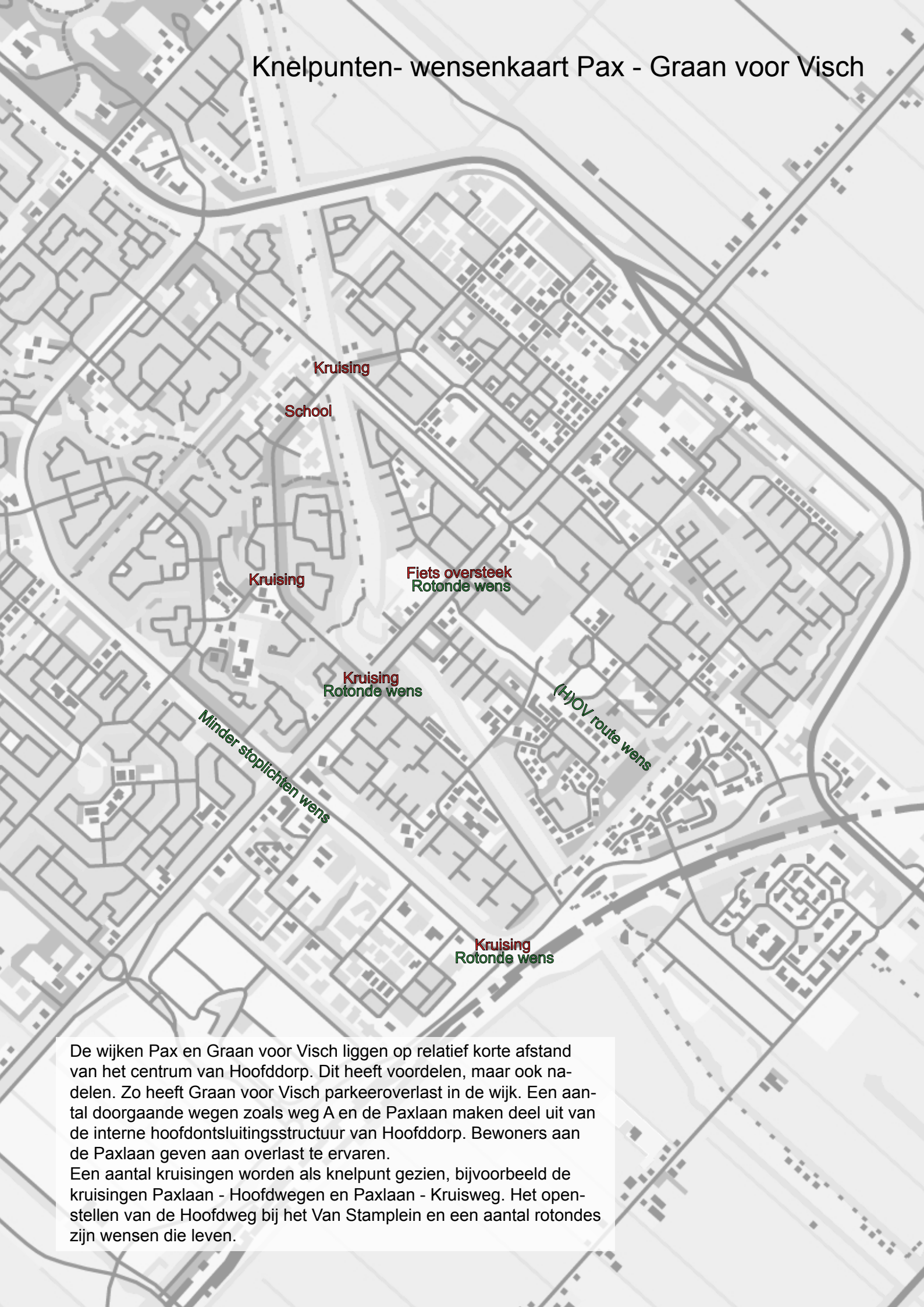
Knelpunten- wensenkaart Centrum



Door winkeliers en bewoners is uitgebreid gesproken over de bereikbaarheid en doorstroming in en rond het centrum en de wijken daaromheen. De balans tussen bereikbaar willen zijn maar een goede doorstroming willen houden is het grote vraagstuk. Gepleit wordt voor een binnenring en buitenring met logische routes. Een parkeer-route informatiesysteem en vroegtijdige en betere bewegwijzering is wenselijk. Ook voor de fiets moeten heldere routes naar het centrum zijn. HOV door het centrum is een wens evenals voldoende parkeergelegenheid voor fiets en auto.

Onder meer is er de vraag om verwijdering van de knip in de Hoofdweg ter hoogte van de busbaan bij het Van Stamplein. De bewoners van de Piratenwijk pleiten voor het vanuit hun wijk weer mogelijk maken van links afslaan op de Nieuweweg. Vanuit het Oude buurtje wordt gepleit voor minder omrijdbewegingen. De wijken rond het centrum ervaren allemaal een hoge parkeerdruk door bezoekers voor het centrum.

Knelpunten- wensenkaart Pax - Graan voor Visch



Kruising

School

Kruising

Fiets oversteeek
Ronde wens

Kruising
Ronde wens

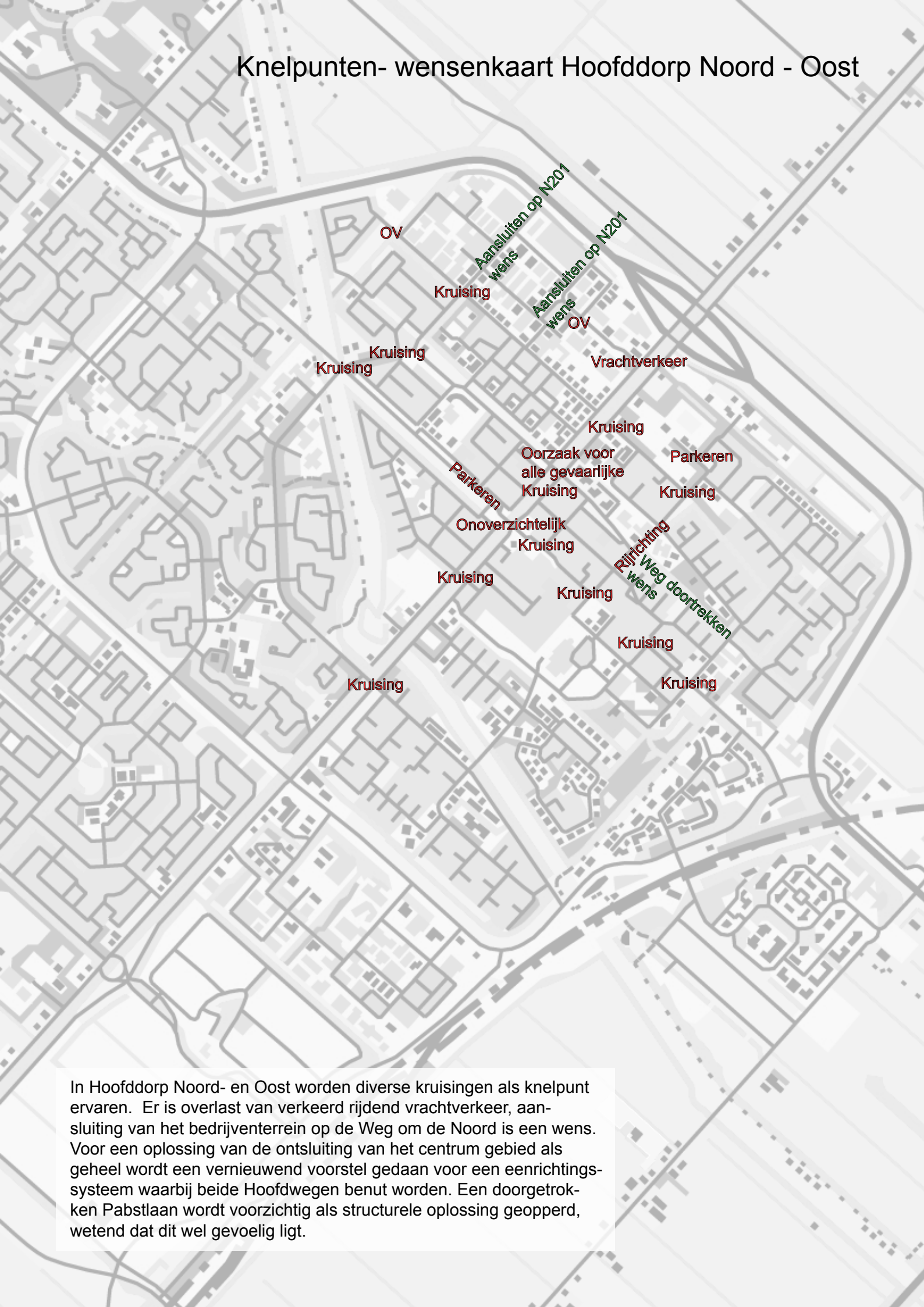
(H)OV route wens

Minder stoplichten wens

Kruising
Ronde wens

De wijken Pax en Graan voor Visch liggen op relatief korte afstand van het centrum van Hoofddorp. Dit heeft voordelen, maar ook nadelen. Zo heeft Graan voor Visch parkeeroverlast in de wijk. Een aantal doorgaande wegen zoals weg A en de Paxlaan maken deel uit van de interne hoofdontsluitingsstructuur van Hoofddorp. Bewoners aan de Paxlaan geven aan overlast te ervaren. Een aantal kruisingen worden als knelpunt gezien, bijvoorbeeld de kruisingen Paxlaan - Hoofdwegen en Paxlaan - Kruisweg. Het openstellen van de Hoofdweg bij het Van Stamplein en een aantal rotondes zijn wensen die leven.

Knelpunten- wenskaart Hoofddorp Noord - Oost



In Hoofddorp Noord- en Oost worden diverse kruisingen als knelpunt ervaren. Er is overlast van verkeerd rijdend vrachtverkeer, aansluiting van het bedrijventerrein op de Weg om de Noord is een wens. Voor een oplossing van de ontsluiting van het centrum gebied als geheel wordt een vernieuwend voorstel gedaan voor een eenrichtings-systeem waarbij beide Hoofdwegen benut worden. Een doorgetrokken Pabstlaan wordt voorzichtig als structurele oplossing geopperd, wetend dat dit wel gevoelig ligt.

Knelpunten- wensenkaart Bornholm - Toolenburg_1



Fiets
kruising

Fiets
kruising

Vaarroute
H'meersebos
wens

Fietspad wens

Kruising

Kruising

Kruising

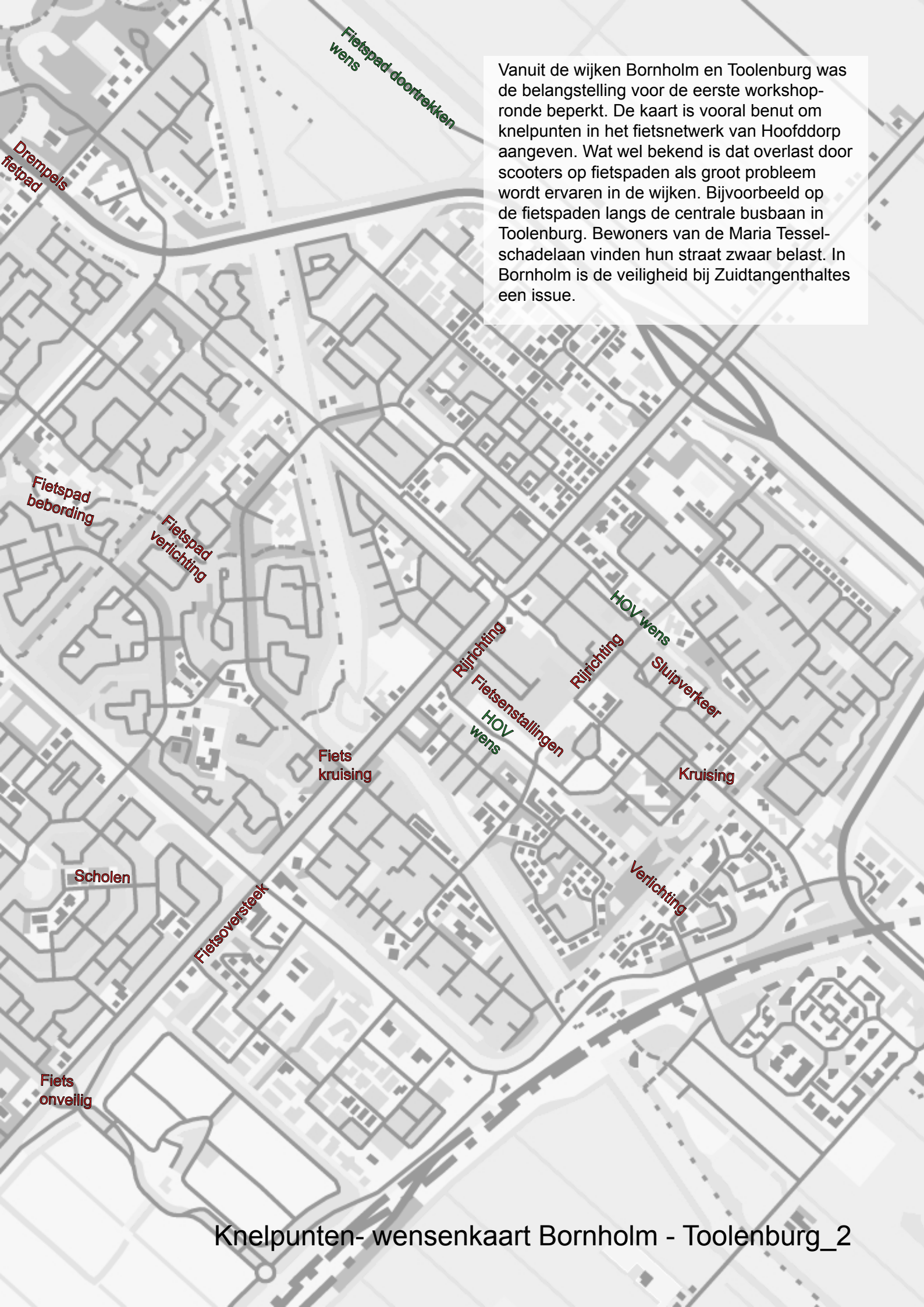
Verkeersintensiteit

Fiets-hobbels

Vaarroute
Park21
wens

Kruising

Vanuit de wijken Bornholm en Toolenburg was de belangstelling voor de eerste workshopronde beperkt. De kaart is vooral benut om knelpunten in het fietsnetwerk van Hoofddorp aangeven. Wat wel bekend is dat overlast door scooters op fietspaden als groot probleem wordt ervaren in de wijken. Bijvoorbeeld op de fietspaden langs de centrale busbaan in Toolenburg. Bewoners van de Maria Tessel-schadelaan vinden hun straat zwaar belast. In Bornholm is de veiligheid bij Zuidtangenthaltes een issue.



Knelpunten- wensenkaart Overbos - Floriande

Bewoners van Floriande en Overbos ervaren knelpunten bij het in en uit de wijk komen. In Overbos geeft de verkeersdrukke en –snelheid op Leenderbos overlast. Voor de kruising Altenburg – Leenderbos wordt een rotonde als oplossing aangedragen. De IJweg is met name tussen Leenderbos en Bennebroekerweg een probleem, kijkend naar de hoeveelheid verkeer en de snelheid van het verkeer. De bussluizen - al of niet (deels) openstellen - vormen een bekend discussiepunt. De Waddenweg bij het ziekenhuis aansluiten op N201 wordt geopperd als ontsluiting voor Floriande Noord. Op een aantal eilanden in Floriande is het parkeren een knelpunt. De verkeersveiligheid rond de basisscholen is in beide wijken een punt van aandacht. Gepleit wordt voor betere fietsenstalling bij het winkelcentrum in Floriande en bij openbaar vervoerhaltes.

Fietspad doortrekken
wens

Weg doortrekken
wens
Fietspad

Stoplichten

Rotonde

Bussluis

Kruising
Rotonde wens

Bussluis

School

Fietsenstalling
wens

Snelheid

Fietsveiligheid
Kruising

Fietsenstalling
wens

Kwaliteit fietspad



Participatie

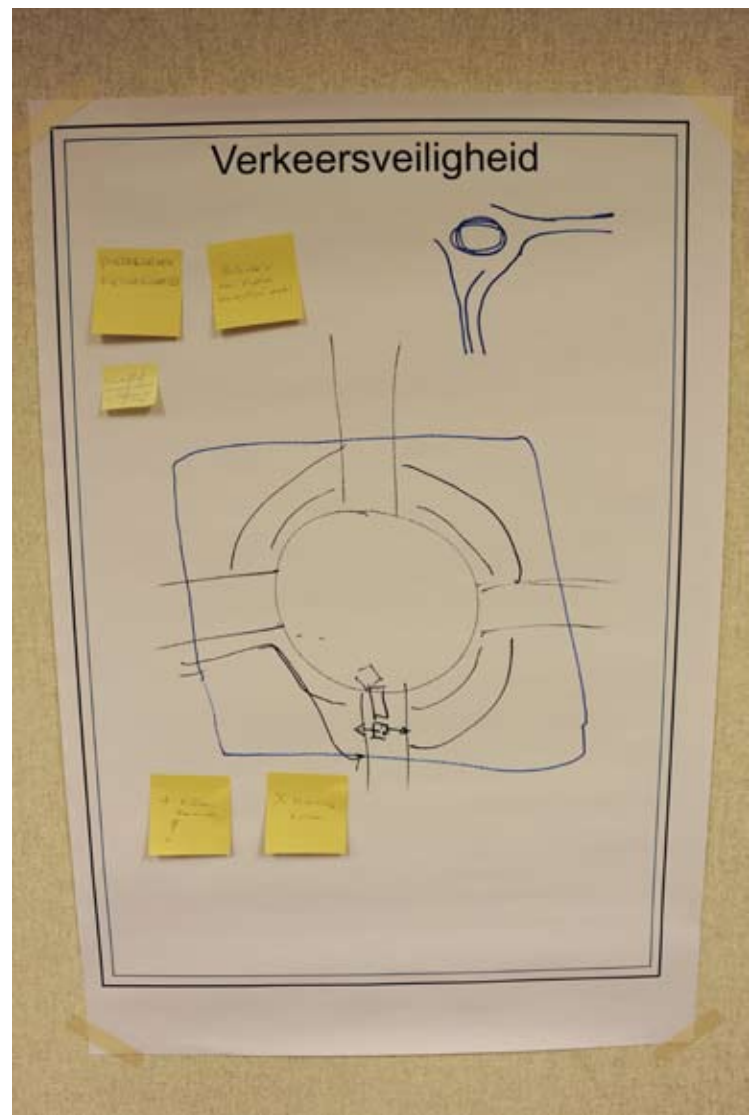
Deltaplan Bereikbaarheid

18-10-2010

Het Raadhuis, Hoofddorp

Ondernemers op kantoren- en

bedrijventerreinen Voor ondernemers is het duidelijk; doorstroming op de wegen en goed bereikbare woon- en werkgebieden zijn van groot belang voor het bedrijfsleven. Ook betere en heldere bewegwijzering en routing kunnen de doorstroming en bereikbaarheid verbeteren. Waar mogelijk is te bekijken of obstakels in de doorstroming te verwijderen zijn, denk aan de vele drempels. Maar ook de veiligheid is een issue voor de ondernemers, op een aantal rotondes behoeft het zicht vanuit vrachtwagens op overstekende fietsers verbetering. De ondernemers zijn positief over nieuwe wegen als Spoorlaan en Driemerenweg. Gepleit wordt voor beter openbaar vervoer naar diverse bedrijventerreinen .



Post-it!

Resultaat van de post-it ronde,
de ondernemers hebben hier thematisch hun meest urgente punten opgeschreven.

Doorstroming en bereikbaarheid Lokaal

- Doorstroming van water noodzakelijk + recreatief gebruik
- Kruising IJweg – Bennebroekerweg zorgt voor veel vertraging
- Oprit naar A4 (Den Haag) vanaf kromhout moet langer (nog langer)
- Rotondes algemeen
- Fietspad oversteek bij rotondes
- OV op/bij bedrijventerreinen
- De polder uit, bruggen etc
- Aanrij bedrijfswagens, winkelcentrum.
- Nieuw-Vennep op IJweg, thv brede school en kinderdagverblijf, 's ochtends oponthoud
- Bereikbaarheid per fiets, Cruquius
- In- en uitstroom Cruquius
- Rijnlanderweg-Geniedijk te smalle brug
- Hoofdweg-Schipholweg Lijnden doorstroming!
- Hoofdweg-Vijfhuizerweg, brug!
- HOV in centrum
- Aan- en afvoer autoverkeer Cruquius Plaza Woonboulevard
- Bebording/aanduiding vanaf beide provinciale wegen Cruquius
- Bereikbaarheid kantoorlocaties Beukenhorsten
- Drempels Aalsmeerderweg
- Versmallingen Aalsmeerderdijk centrum
- Bereikbaarheid van de voorzieningen voor de bewoners van de kleinere kernen
- OV bereikbaarheid van bedrijventerreinen als De Liede en De Weeren
- Bereikbaarheid Hoofddorp centrum
- Bereikbaarheid Nieuw-Vennep centrum
- Bereikbaarheid lokale winkelcentra Hoofddorp – Busluis!

Doorstroming en Bereikbaarheid Nationaal

- A9 zuid R'plein-Badhoevedorp
- Straks Westrandweg Zuid – A4
- Straks Westrandweg naar oost – A9, A2
- Afwikkeling verkeer Duin- en Bollenstreek

Doorstroming en bereikbaarheid Regionaal

- A9 Noord B'dorp, zijkanaal C
- Schipholweg, provinciaal verkeer
- Knelpunten: in- en uitstroom polder (via de bruggen)
- N201 stroomt redelijk door maar is kwetsbaar
- Bereikbaarheid Schiphol
- Op- en afritten A4 in ochtend- en avondspits
- Weg om de Noord in ochtend- en avondspits
- N201 groene golf
- Groene golven
- Auto en fietsbereikbaarheid winkelgebieden (in het algemeen)
- Bereikbaarheid Westflank
- Extra bevolking Westflank + 5000 woningen verdichting
- N207 (vanaf A4) 4baansweg ipv 2baans

Verkeersveiligheid

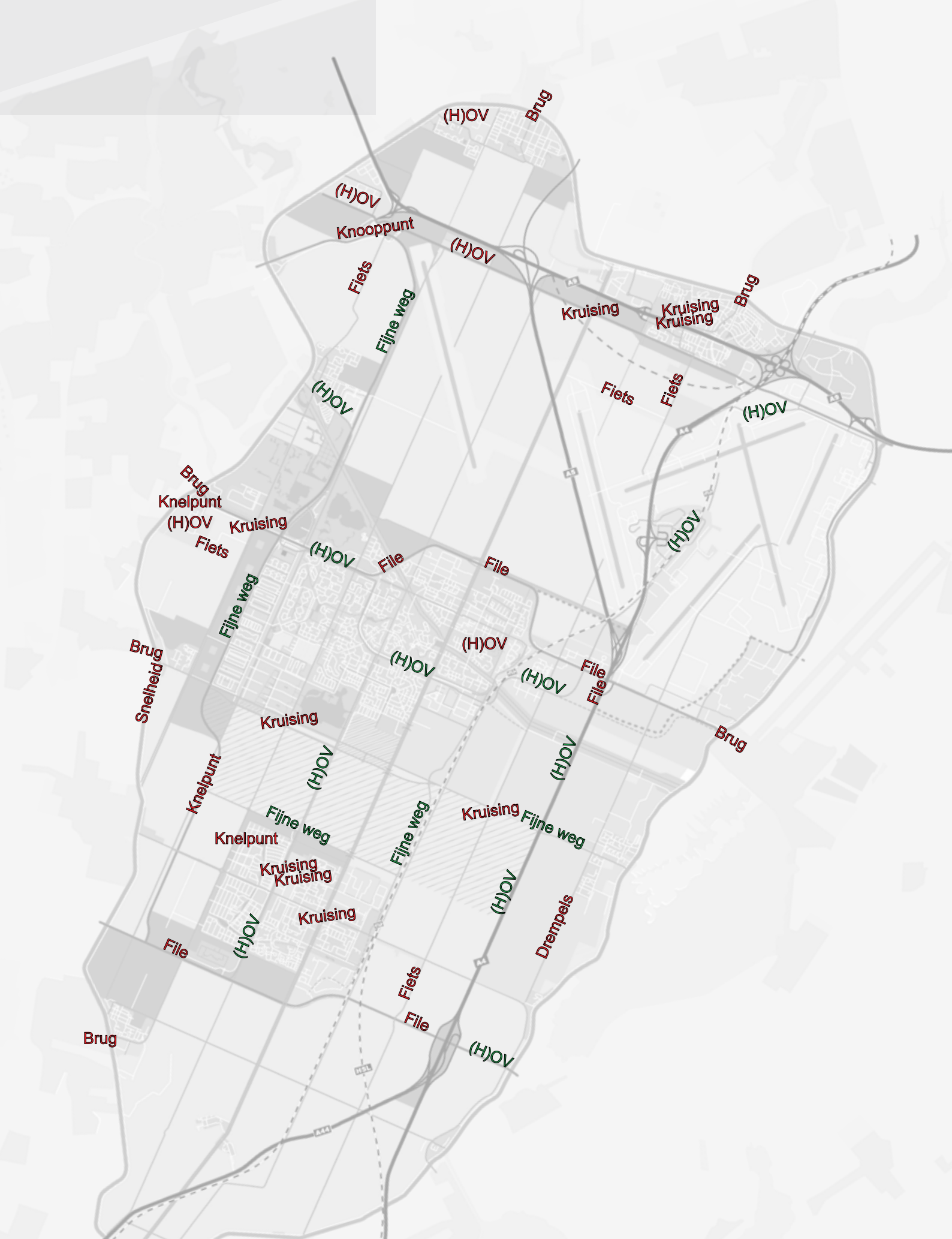
- Polderwegen fietsveiligheid
- Rotonde's naar Engels aansnijdings model
- Siriusdreef heeft eenzijdig voetpad, voetgangers op weg
- K.O. laan – Zeemanslaan
- K.O. laan – Keizersweg

Overig

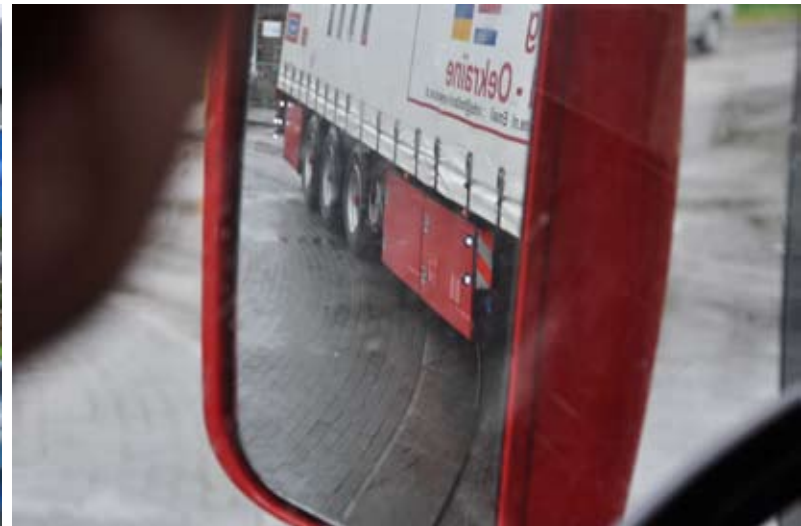
- Geen negatieve verkeersmaatregelen, meer positieve¹
- Geen geneuzel over 1.2 parkeerplaats per huishouden
- Doorgaande wegen – doorstroming garanderen
- Bestemmingswegen – veiligheid garanderen
- Vervoer van gevaarlijke stoffen, veilige route
- Benut de Noord-Zuid lijn in Haarlemmermeer, doortrekken tot hoofddorp, Nieuw-Vennep.

Aangeleverde knelpunten per mail door ondernemers

- Voor Zwanenburg ontstaat er een nieuwe situatie op het moment dat het Hart van Zwanenburg gerealiseerd wordt. Dan zal de verkeersfunctie van de Zwanenburgse verkeersader, de Dennenlaan, een heel andere zijn. Even uitleggen: het Hart van Zwanenburg behelst een plan waarbij midden in het dorp een plein aangelegd zal worden waarbij de auto een ondergeschikte aanwezig zal zijn. Het openbaar vervoer zal wel over het dorpse plein blijven rijden.
Knelpunt daarbij wordt de afwikkeling van het verkeer over een andere route die op dit moment nog niet bekend is.
- Afslag 3 op de A4 Hoofddorp Aalsmeer, linker rijstrook al jaren afgesloten door barrières op de rijbaan
- Stoplichtijden VRI kruispunt Fokkerweg / Kruisweg geven geen prioriteit aan de grootste verkeersstroom in en uit Schiphol-Rijk
- Nog niet doortrekken van de Folkestoneweg richting Beechavenue waardoor al het vrachtverkeer van CargoWorld over de Fokkerweg en door Park Schiphol-Rijk rijdt.
- Brugtijden brug over de ringvaart Kruisweg/Aalsmeer, ook tijdens de ochtend,- en avondspits gaat de brug gewoon open waardoor enorme files ontstaan
- (Nog) geen groene golf op Kruisweg vanaf A-4 viaduct t/m brug over de ringvaart.



Knelpunten- wensenkaart Haarlemmermeer



Op uitnodiging van de Ondernemersvereniging Haarlemmermeer Zuid (OVHZ) maakt wethouder Bezuijen een rondrit in de vrachtauto van de heer Nijssen. Vanuit de vrachtwagencabine wordt het rijden op de Haarlemmermeerse wegen ervaren. Van rijden over drempels en hoge rotondes tot manoeuvres die nodig zijn om ander verkeer te passeren.



Participatie

Deltaplan Bereikbaarheid

Zuid, 03-03-2011

Het Trefpunt, Nieuw-Venep



Het gebied 'Zuid' beet de spits af bij het prioriteren van de eerder verzamelde knelpunten. Het gezelschap dat zich boog over de Nieuw-Vennepse knelpunten werkte systematisch de knelpunten af. In rap tempo kwam men tot een prioriteitenlijst voor de thema's 'auto', 'fiets / voet', 'verkeersveiligheid' en '(H)OV'.

De deelnemers die zich bogen over de oostelijke kernen in het gebied bundelden een aantal vergelijkbare problemen in kleine kernen (bijvoorbeeld het sluipverkeer). Ook leverde het nadenken over knelpunten in een gebied dat groter is dan het eigen dorp een afgewogen prioriteitenlijst op, waarbij bijvoorbeeld Rijsenhouters knelpunten van Buitenkaag bovenaan de lijst neer zetten.

In de westelijke kernen werden 'verkeersveiligheid' en 'auto' als de belangrijkste thema's benoemd. Voor de volledigheid de vermelding dat een aantal kernen niet vertegenwoordigd waren; Abbenes, Buitenkaag en Cruquius.

Legenda:

Zuid, Nieuw-Vennep: Nieuw-Vennep

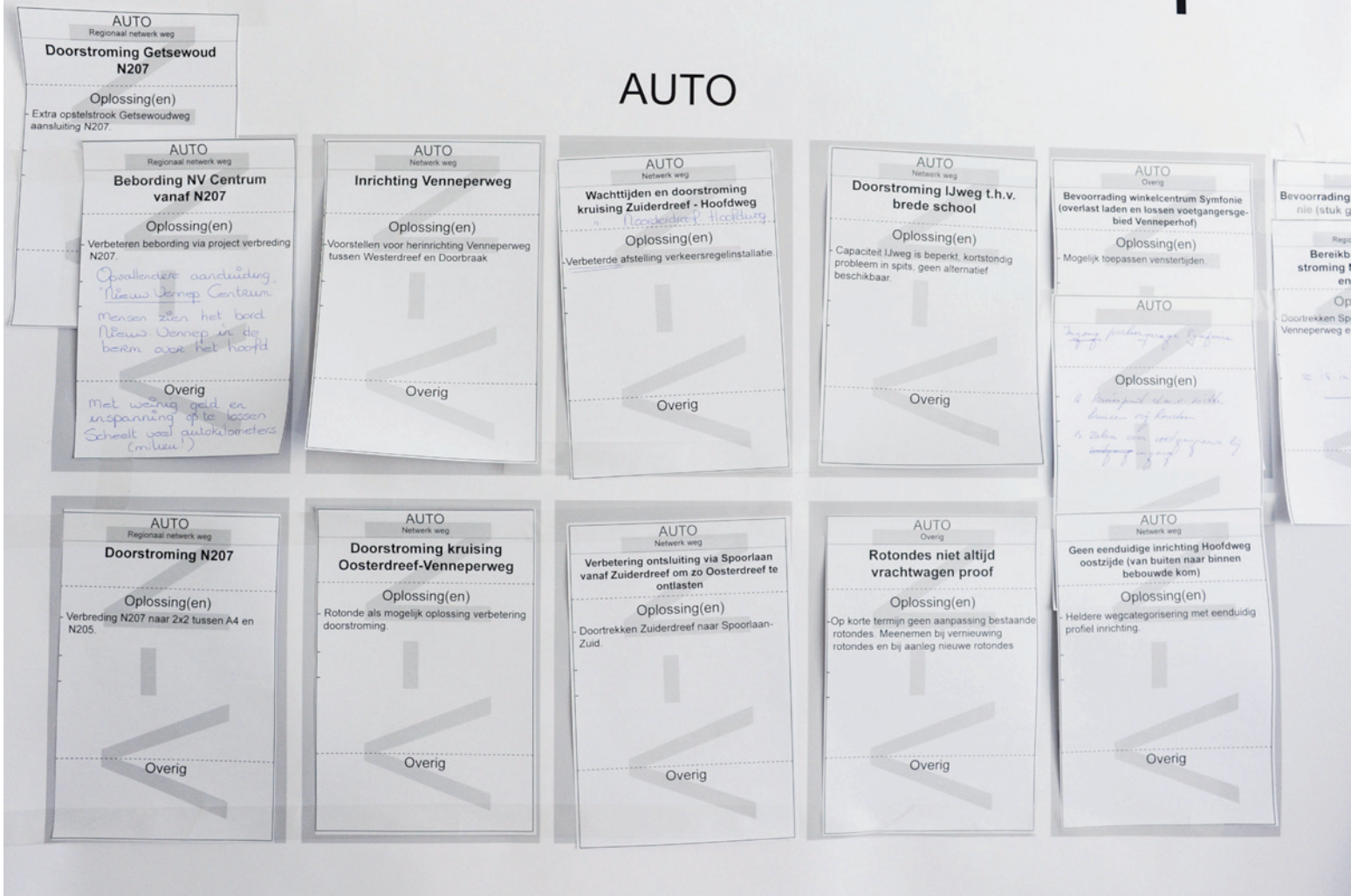
Zuid, Oostflank: Aalsmeerderbrug, Rijsenhout, Burgerveen,
Weteringbrug, Buitenkaag

Zuid, Westflank: Abbenes, Lisserbroek, Beinsdorp, Zwaans-
hoek, Cruquius

Tekst zwart: Eerder genoemde oplossingen door
participanten en/of oplossingen van
verkeerskundige

Tekst oranje: Aanvullingen / oplossingen van participanten

AUTO



Top 10 Nieuw-Vennep Auto

1. Doorstroming Getsewoud N207

1. Bebording NV Centrum vanaf N207

Oplossing(en):

- Extra opstelstrook Getsewoudweg aansluiting N207.
- Verbeteren bebording via project verbreding N207.
- **Opvallendere aanduiding Nieuw-Vennep Centrum, mensen zien het bord Nieuw-Vennep in de berm over het hoofd**

Overig:

- **Met weinig geld en inspanning op te lossen. Scheelt veel auto-kilometers (milieu!)**

2. Inrichting Vennepweg

Oplossing(en):

- Voorstellen voor herinrichting Vennepweg tussen Westerdreef en Doorbraak

3. Wachtijden en doorstroming kruising Zuiderdreef - Hoofdweg + kruising Noorderdreef – Hoofdweg

Oplossing(en):

- Verbeterde afstelling verkeersregelinstantatie.

4. Doorstroming IJweg t.h.v. brede school

Oplossing(en):

- Capaciteit IJweg is beperkt, kortstondig probleem in spits, geen alternatief beschikbaar.

5. Bevoorrading winkelcentrum Symfonie (overlast laden en lossen voetgangersgebied Vennepershof)

5. Ingang parkeergarage Symfonie

Oplossing(en):

- Mogelijk toepassen venstertijden.
- **A. Kruispunt dmv witte kruizen vrij houden**
- **B. Zebra voor voetgangers bij ingang**

6. Doorstroming N207

Oplossing(en):

- Verbreding N207 naar 2x2 tussen A4 en N205.

7. Doorstroming kruising Oosterdreef-Vennepweg

Oplossing(en):

- Ronde als mogelijk oplossing verbetering doorstroming.

8. Verbetering ontsluiting via Spoorlaan vanaf Zuiderdreef om zo Oosterdreef te ontlasten

Oplossing(en):

- Doortrekken Zuiderdreef naar Spoorlaan Zuid.

9. Rotondes niet altijd vrachtwagen proof

Oplossing(en):

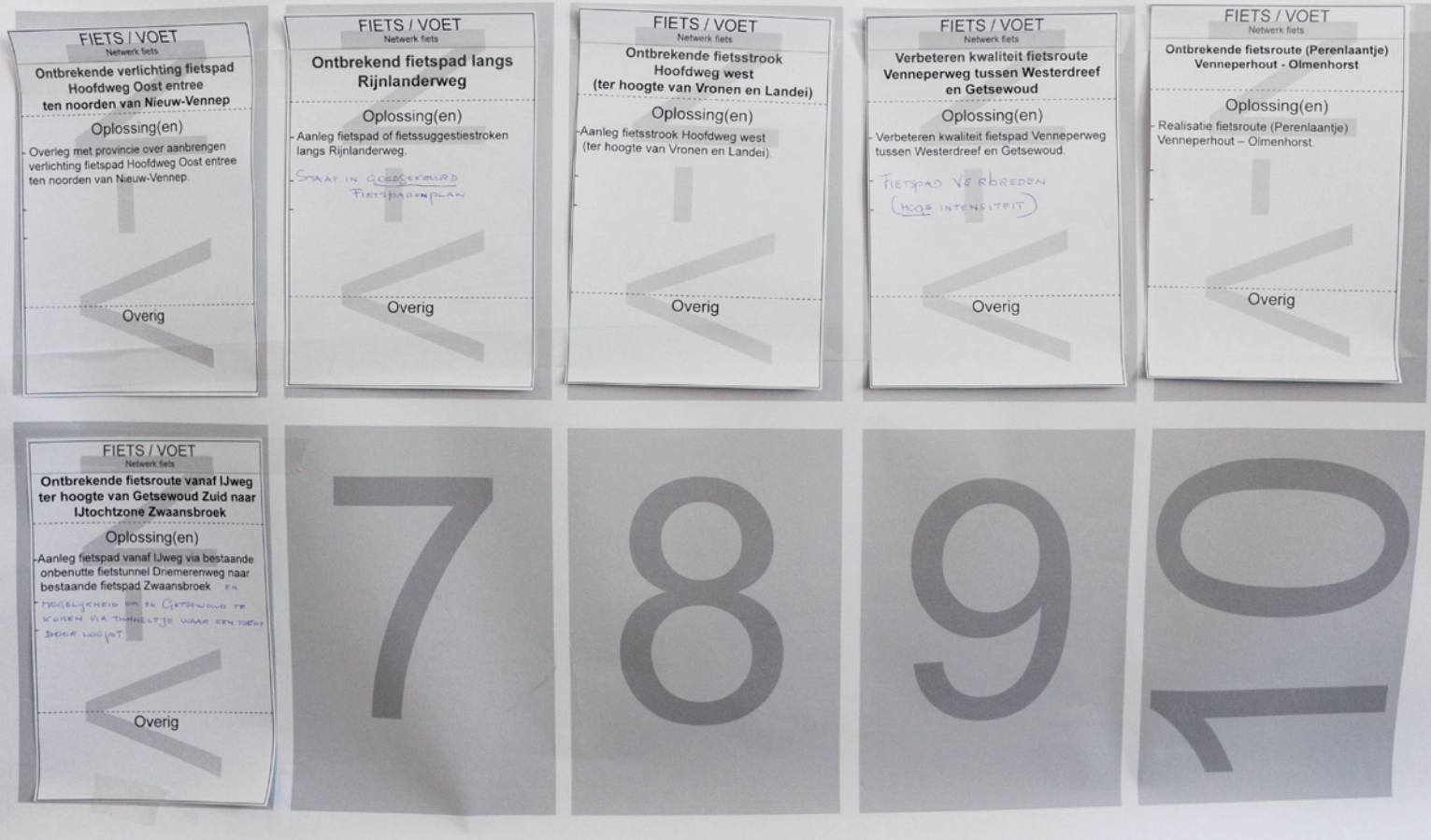
- Op korte termijn geen aanpassing bestaande rotondes. Meenemen bij vernieuwing rotondes en bij aanleg nieuwe rotondes

10. Geen eenduidige inrichting Hoofdweg oostzijde (van buiten naar binnen bebouwde kom)

Oplossing(en):

- Helderere wegcategorysering met eenduidig profiel inrichting.

FIETS / VOET



Top 10 Nieuw-Vennep Fiets - Voet

1. Ontbrekende verlichting fietspad Hoofdweg Oost entree ten noorden van Nieuw-Vennep

Oplossing(en):

- Overleg met provincie over aanbrengen verlichting fietspad Hoofdweg Oost entree ten noorden van Nieuw-Vennep.

2. Ontbrekend fietspad langs Rijnlanderweg

Oplossing(en):

- Aanleg fietspad of fietssuggestiestroken langs Rijnlanderweg.
- Staat in goedgekeurd Fietspadenplan

3. Ontbrekende fietsstrook Hoofdweg west (ter hoogte van Vronen en Landei)

Oplossing(en):

- Aanleg fietsstrook Hoofdweg west (ter hoogte van Vronen en Landei).

4. Verbeteren kwaliteit fietsroute Vennepeweg tussen Westerdreef en Getsewoud

Oplossing(en):

- Verbeteren kwaliteit fietspad Vennepeweg tussen Westerdreef en Getsewoud.
- Fietspad verbreden (hoge intensiteit)

5. Ontbrekende fietsroute (Perenlaantje) Vennepeweg – Olmenhorst

Oplossing(en):

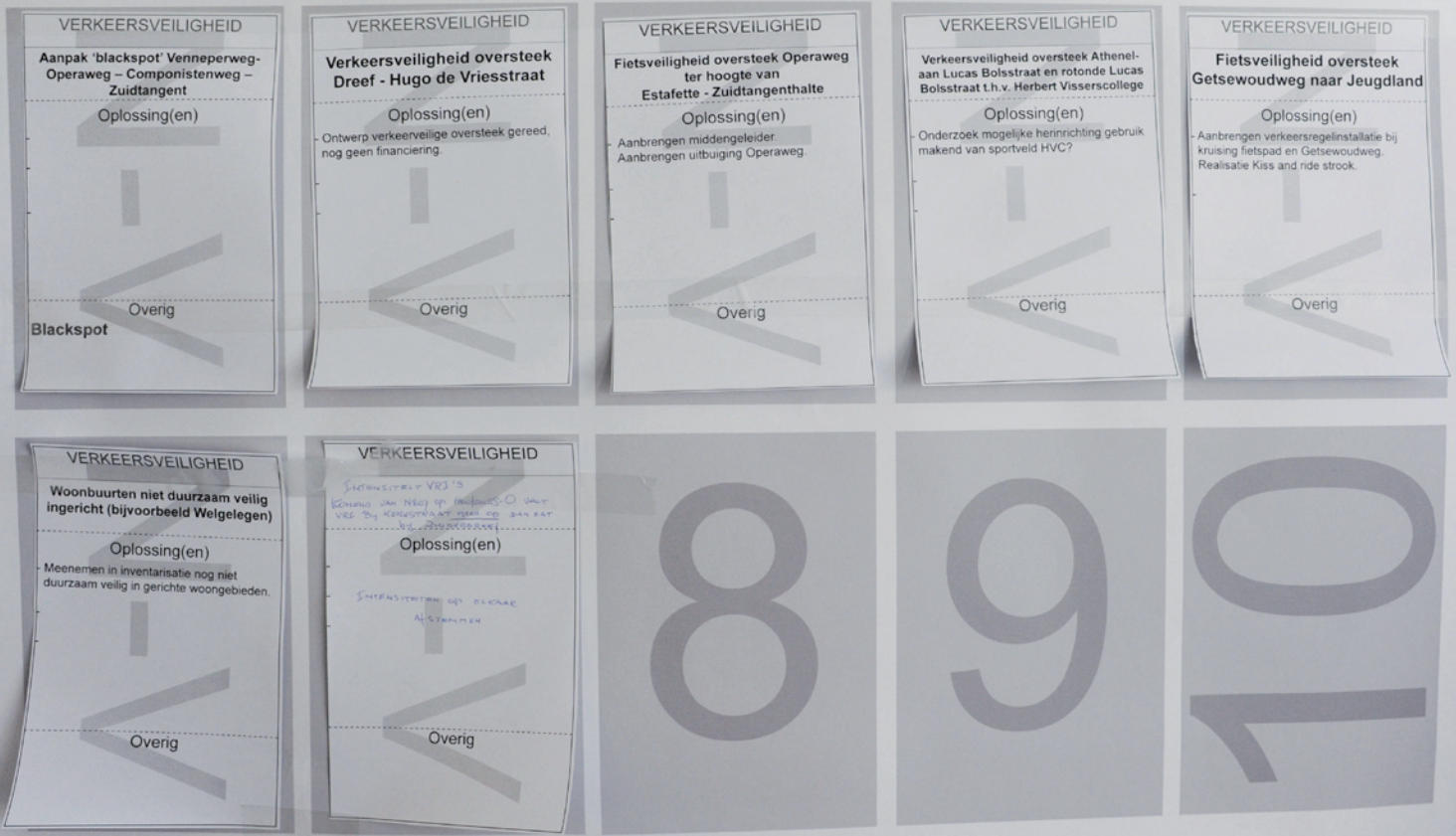
- Realisatie fietsroute (Perenlaantje) Vennepeweg – Olmenhorst.

6. Ontbrekende fietsroute vanaf IJweg ter hoogte van Getsewoud Zuid naar IJtochtzone Zwaansbroek

Oplossing(en):

- Aanleg fietspad vanaf IJweg via bestaande onbenutte fietstunnel Driemerenweg naar bestaande fietspad Zwaansbroek en mogelijkheid om in Getsewoud te komen via een tunneltje waar een tocht door loopt.

VERKEERSVEILIGHEID



Top 10 Nieuw-Vennep Verkeersveiligheid

1. Aanpak 'blackspot' Venneperweg – Operaweg – Componistenweg – Zuidtangent

Oplossing(en):

2. Verkeersveiligheid oversteek Dreef - Hugo de Vriesstraat

Oplossing(en):

- Ontwerp verkeerveilige oversteek gereed, nog geen financiering.

3. Fietsveiligheid oversteek Operaweg ter hoogte van Estafette - Zuidtangenthalte

Oplossing(en):

- Aanbrengen middengeleider.
- Aanbrengen uitbuiging Operaweg.

4. Verkeersveiligheid oversteek Athenelaan Lucas Bolsstraat en rotonde Lucas Bolsstraat t.h.v. Herbert Visserscollege

Oplossing(en):

- Onderzoek mogelijke herinrichting gebruik makend van sportveld HVC?

5. Fietsveiligheid oversteek Getsewoudweg naar Jeugdland

Oplossing(en):

- Aanbrengen verkeersregelinstantie bij kruising fietspad en Getsewoudweg.
- Realisatie Kiss and ride strook.

6. Woonbuurten niet duurzaam veilig ingericht (bijvoorbeeld Welgelegen)

Oplossing(en):

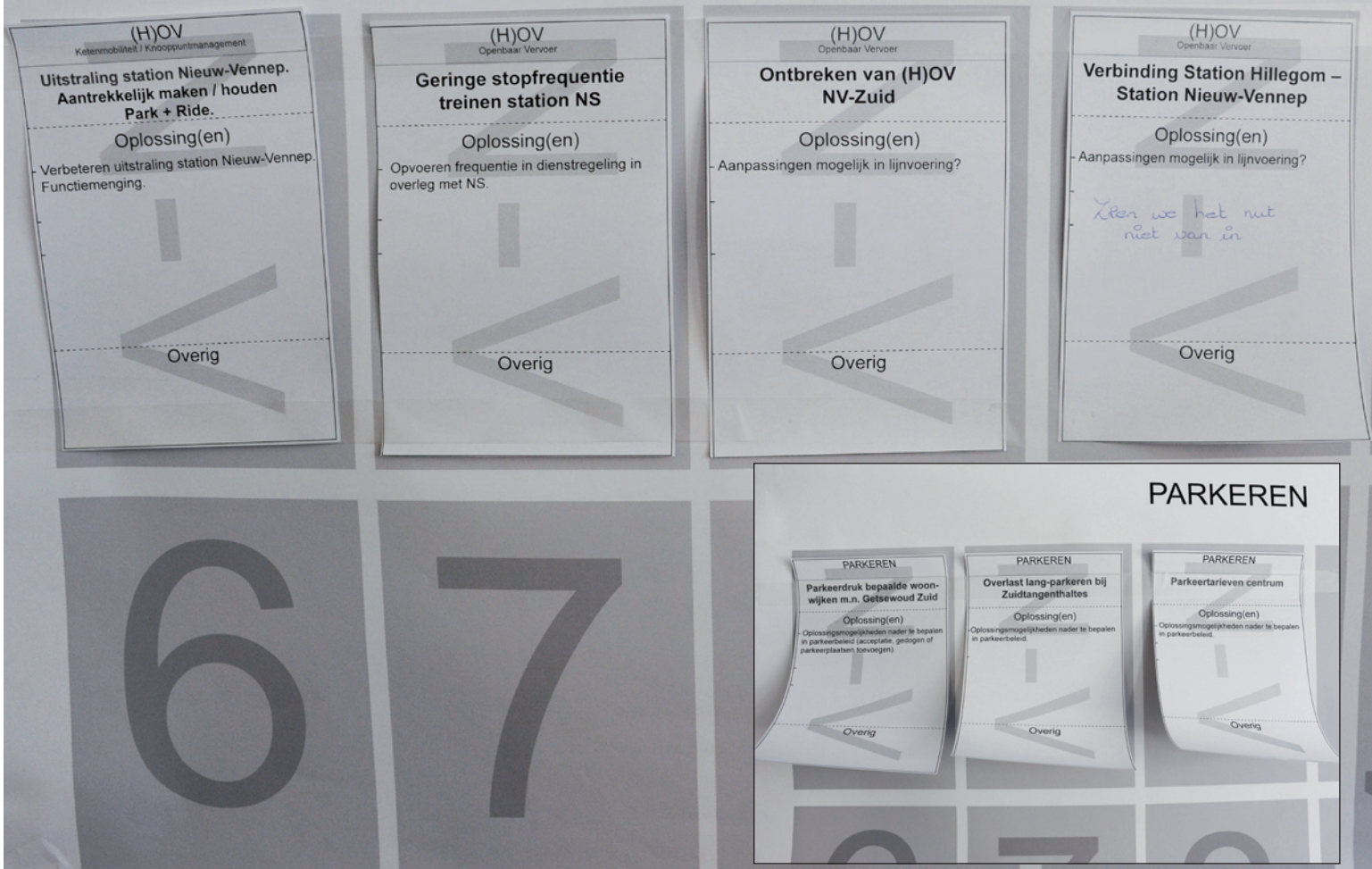
- Meenemen in inventarisatie nog niet duurzaam veilig in gerichte woongebieden.

7. Intensiteit VRI's

Komend van N207 op Hoofdweg O. valt VRI bij Kerkstraat meer op dan dat bij Zuiderdreef

Oplossing(en):

- Intensiteiten op elkaar afstemmen



Top 10 Nieuw-Vennep (H)OV

1. Uitstraling station Nieuw-Vennep. Aantrekkelijk maken / houden Park + Ride.

Oplossing(en):

- Verbeteren uitstraling station Nieuw-Vennep.
- Functiemenging.

2. Geringe stopfrequentie treinen station NS

Oplossing(en):

- Opvoeren frequentie in dienstregeling in overleg met NS.

3. Ontbreken van (H)OV NV-Zuid

Oplossing(en):

- Aanpassingen mogelijk in lijnvoering?

4. Verbinding Station Hillegom – Station Nieuw-Vennep

Oplossing(en):

- Aanpassingen mogelijk in lijnvoering?

Overig:

- **Zien we het nut niet van in.**

Top 10 Nieuw-Vennep Parkeren

1. Parkeerdruk bepaalde woonwijken m.n. Getsewoud Zuid

Oplossing(en):

- Oplossingsmogelijkheden nader te bepalen in parkeerbeleid (acceptatie, gedogen of parkeerplaatsen toevoegen).

2. Overlast lang-parkeren bij Zuidtangenthaltes

Oplossing(en):

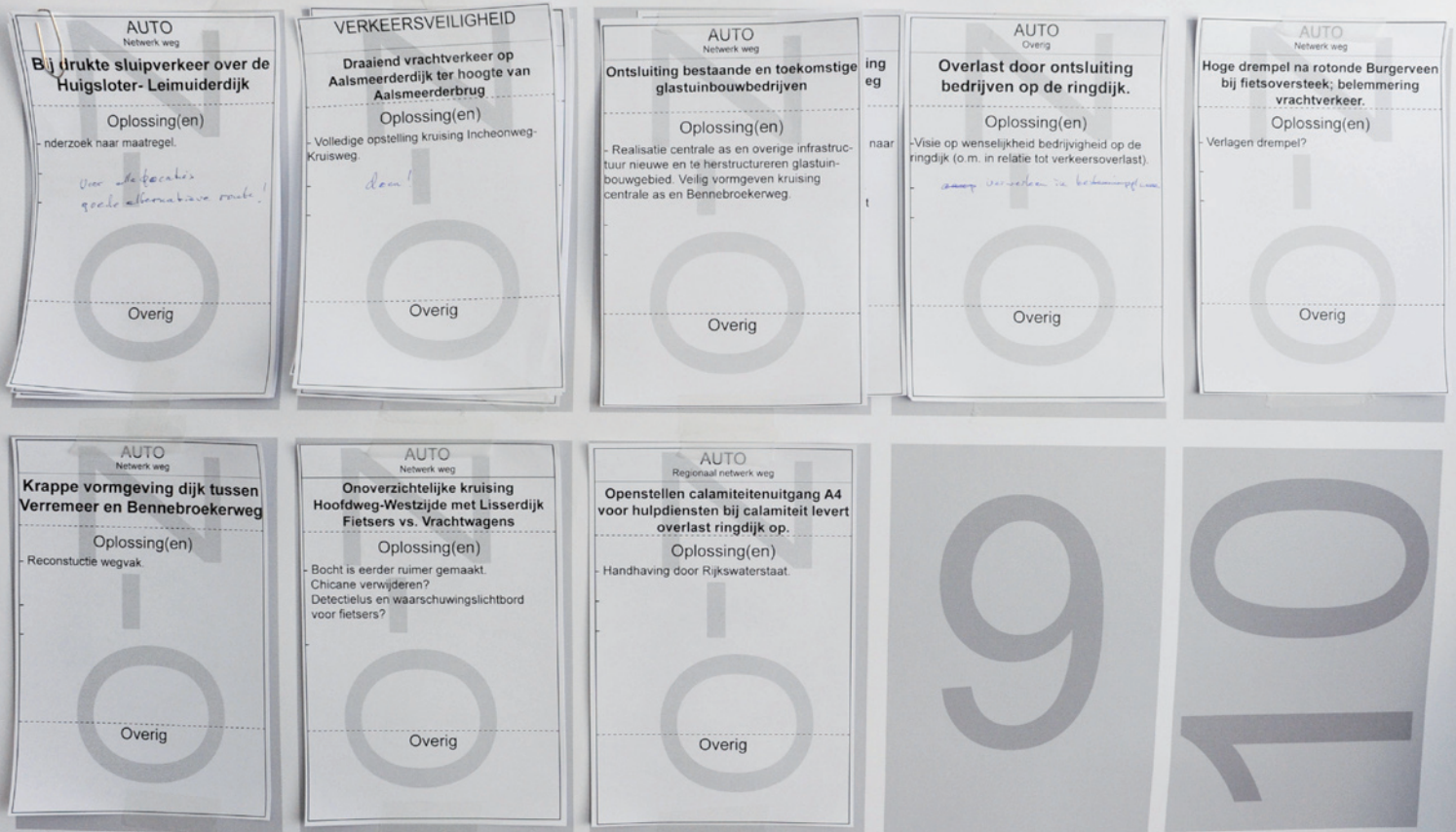
- Oplossingsmogelijkheden nader te bepalen in parkeerbeleid.

3. Parkeertarieven centrum

Oplossing(en):

- Oplossingsmogelijkheden nader te bepalen in parkeerbeleid.

AUTO



Top 10 Zuid, Oostflank Auto

1. Aalsmeerderdijk (zuid) als sluiproute

1. Doorgaand (sluip) verkeer op Leimuiderdijk en Oude Venneperweg

1. Bij drukte sluipverkeer over de Huigsloter- Leimuiderdijk

1. Hoofdweg-westzijde is niet verkeersluw.

Oplossing(en):

- Drempels Aalsmeerderweg verminderen / verwijderen.
- Symbolen op de weg aanbrengen ('30' km)
- Verminderen / verwijderen drempels Aalsmeerderweg?
- Realisatie nieuwe verkeersinfrastructuur glastuinbouw.
- Onderzoek naar maatregel.
- Eenrichtingsverkeer Hoofdweg-westzijde naar Buitenkaag
- **Voor alle locaties; goede alternatieve route!**

2. Draaiend vrachtverkeer op Aalsmeerderdijk ter hoogte van Aalsmeerderbrug

2. Oneigenlijk vrachtwagenverkeer op Ringdijk en overlast vrachtverkeer door dorp.

2. Sluipverkeer vrachtwagens over Heermanszwet en Aalsmeerderdijk

Oplossing(en):

- Volledige opstelling kruising Incheonweg-Kruisweg. **Doen!**
- Drempels Aalsmeerderweg verminderen/verwijderen.
- Realisatie nieuwe verkeersinfrastructuur glastuinbouw.
- Vrachtwagenverbod dijk.

3. Ontsluiting bestaande en toekomstige glastuinbouwbedrijven

3. Onveiligheid en capaciteit kruising Rijnlanderweg-Bennebroekerweg

Oplossing(en):

- Realisatie centrale as en overige infrastructuur nieuwe en te herstructureren glastuinbouwgebied.
- Veilig vormgeven kruising centrale as en Bennebroekerweg.

- Doortrekken Nieuwe Bennebroekerweg naar A4 als alternatief voor Rijnlanderweg.

- Op korte termijn (voor openstelling nieuwe aansluiting A4) aanpassing capaciteit kruispunt.

4. Overlast door ontsluiting bedrijven op de ringdijk.

Oplossing(en):

- Visie op wenselijkheid bedrijvigheid op de ringdijk (o.m. in relatie tot verkeersoverlast).
- **Verwerken in bestemmingsplannen**

5. Hoge drempel na rotonde Burgerveen bij fietsoversteek; belemmering vrachtverkeer.

Oplossing(en):

- Verlagen drempel?

6. Krappe vormgeving dijk tussen Verremeer en Bennebroekerweg

Oplossing(en):

- Reconstructie wegvak.

7. Onoverzichtelijke kruising Hoofdweg-Westzijde met Lisserdijk. Fietzers vs. Vrachtwagens

Oplossing(en):

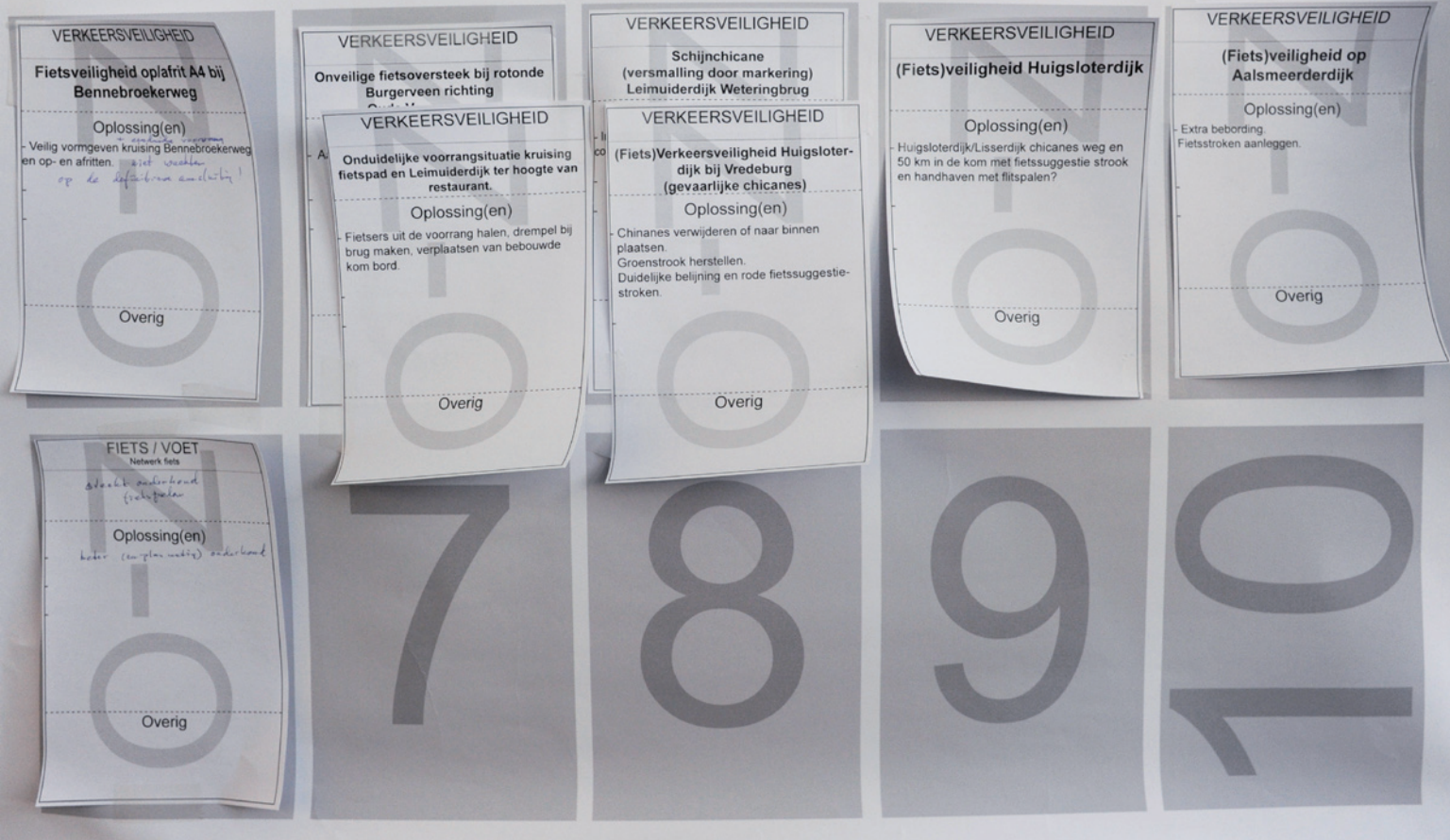
- Bocht is eerder ruimer gemaakt.
- Chicane verwijderen?
- Detectielus en waarschuwingslichtbord voor fietsers?

8. Openstellen calamiteitenuitgang A4 voor hulpdiensten bij calamiteit levert overlast ringdijk op.

Oplossing(en):

- Handhaving door Rijkswaterstaat.

FIETS / VOET



Top 10 Zuid, Oostflank Fiets - Voet

1. Fietsveiligheid op/afrit A4 bij Bennebroekerweg

Oplossing(en):

- Veilig vormgeven + **eenduidige voorrang** kruising Bennebroekerweg en op- en afritten.

Overig:

- **Niet wachten op de definitieve aansluiting!**

2. Onveilige fietsoversteek bij rotonde Burgerveen richting Oude Vennepweg

2. Onduidelijke voorrangsituatie kruising fietspad en Leimuiderdijk ter hoogte van restaurant.

Oplossing(en):

- Aanpassing inrichting.
- Fietzers uit de voorrang halen, drempel bij brug maken, verplaatsen van bebouwde kom bord.

3. Schijnchicane (versmalling door markering) Leimuiderdijk Weteringbrug

3. (Fiets)Verkeersveiligheid Huigsloterdijk bij Vredenburg (gevaarlijke chicanes)

Oplossing(en):

- Inrichting is verkeerstechnisch juist, wel in combinatie met rode fietsstroken.
- Chicanes verwijderen of naar binnen plaatsen.
- Groenstrook herstellen.
- Duidelijke belijning en rode fietssuggestiestroken.

4. (Fiets)veiligheid Huigsloterdijk

Oplossing(en):

- Huigsloterdijk/Lisserdijk chicanes weg en 50 km in de kom met fietssuggestie strook en handhaven met flitspalen?

5. (Fiets)veiligheid op Aalsmeerderdijk

Oplossing(en):

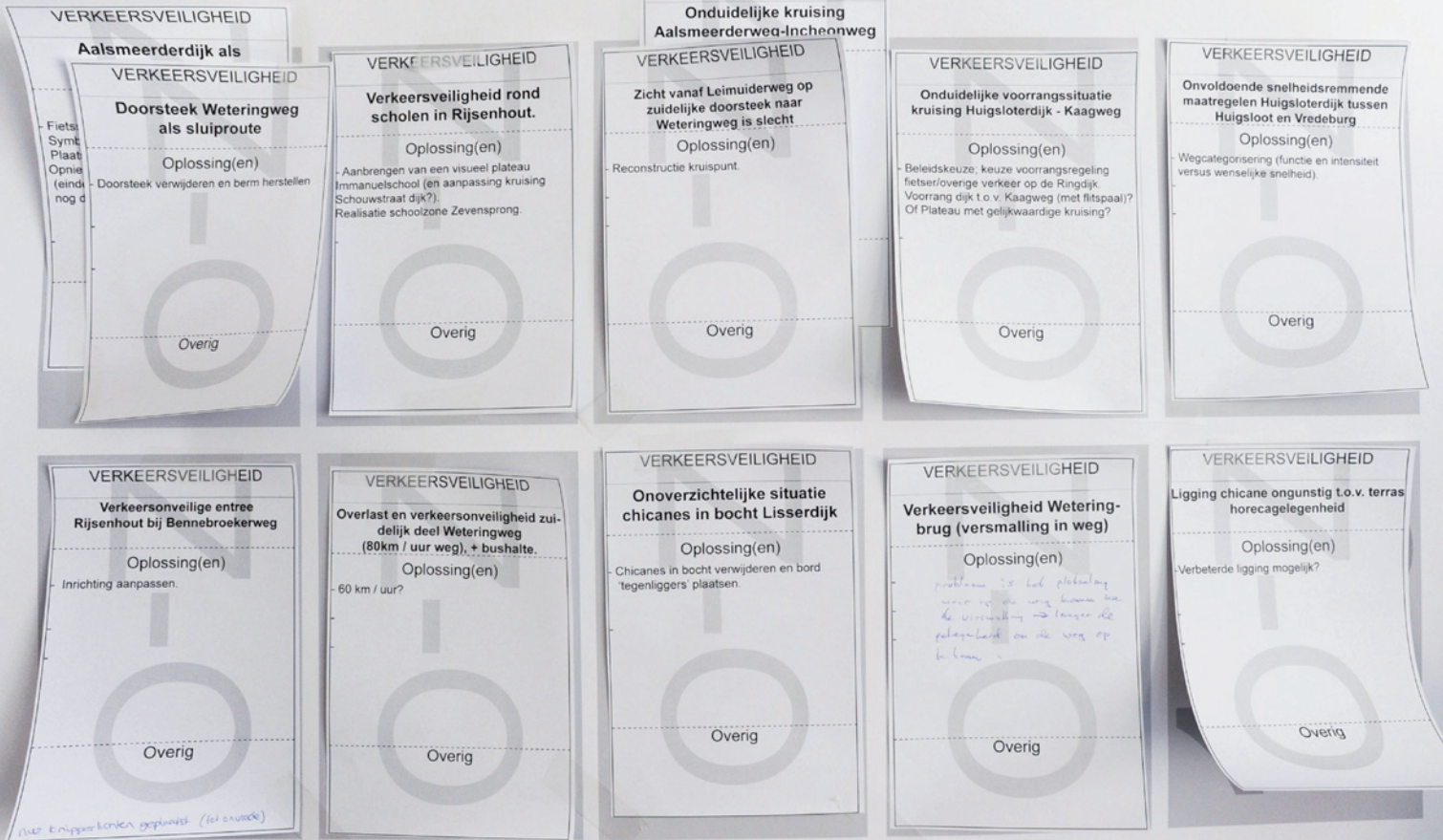
- Extra bebording.
- Fietsstroken aanleggen.

6. Slecht onderhoud fietspaden

Oplossing(en):

- **Beter (en planmatig) onderhoud**

VERKEERSVEILIGHEID



Top 10 Zuid, Oostflank Verkeersveiligheid

1. Aalsmeerderdijk als sluiproute (noord)

1. Doorsteek Weteringweg als sluiproute

Oplossing(en):

- Fietsstroken aanleggen.
- Symbolen op de weg aanbrengen ('30'km).
- Plaatsen smiley.
- Opnieuw dichtzetten versperring bij keerlus (einde Capronilaan) zodat alleen fietsers nog door kunnen.
- Doorsteek verwijderen en berm herstellen

2. Verkeersveiligheid rond scholen in Rijsenhout.

Oplossing(en):

- Aanbrengen van een visueel plateau Immanuelschool (en aanpassing kruising Schouwstraat dijk?).
- Realisatie schoolzone Zevensprong.

3. Onduidelijke kruising Aalsmeerderweg-Incheonweg

3. Zicht vanaf Leimuiderweg op zuidelijke doorsteek naar Weteringweg is slecht

Oplossing(en):

- Bebording aangebracht?
- Reconstructie kruispunt.

4. Onduidelijke voorrangssituatie kruising Huigsloterdijk – Kaagweg

Oplossing(en):

- Beleidskeuze; keuze voorrangregeling fietser/overige verkeer op de Ringdijk.
- Voorrang dijk t.o.v. Kaagweg (met flitspaal)?
- Of Plateau met gelijkwaardige kruising?

5. Onvoldoende snelheidsremmende maatregelen Huigsloterdijk tussen Huigslot en Vredeburg

Oplossing(en):

- Wegcategorisering (functie en intensiteit versus wenselijke snelheid).

6. Verkeersonveilige entree Rijsenhout bij Bennebroekerweg

Oplossing(en):

- Inrichting aanpassen.

Overig:

Net knipperlichten geplaatst (tot onvrede)

7. Overlast en verkeersonveiligheid zuidelijk deel Weteringweg (80km / uur weg), + bushalte.

Oplossing(en):

- 60 km / uur?

8. Onoverzichtelijke situatie chicanes in bocht Lisserdijk

Oplossing(en):

- Chicanes in bocht verwijderen en bord 'tegenliggers' plaatsen.

9. Verkeersveiligheid Weteringbrug (versmalling in weg)

Oplossing(en):

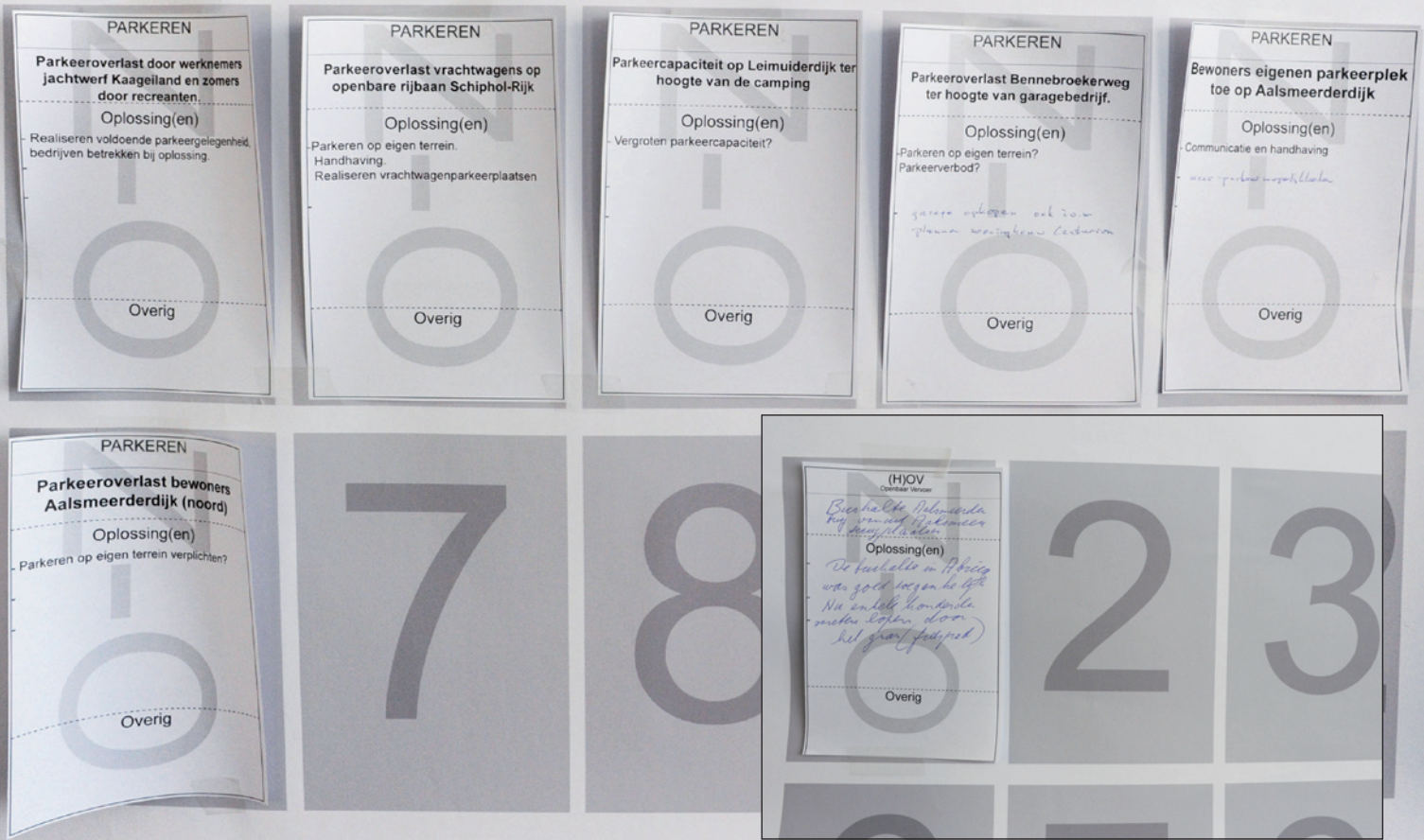
Probleem is het plotseling weer op de weg komen na de versmalling: langer de gelegenheid om de weg op te komen

10. Ligging chicane ongunstig t.o.v. terras horecagelegenheid

Oplossing(en):

- Verbeterde ligging mogelijk?

PARKEREN



Top 10 Zuid, Oostflank (H)OV

1. Bushalte Aalsmeerderbrug vanuit Aalsmeer terug plaatsen

Oplossing(en):

De bushalte in Aalsmeerderbrug was goed toegankelijk. Nu enkele honderden meters lopen door het gras (fietspad)

Top 10 Zuid, Oostflank Parkeren

1. Parkeeroverlast door werknemers jachtwerf Kaageiland en zomers door recreanten.

Oplossing(en):

- Realiseren voldoende parkeergelegenheid, bedrijven betrekken bij oplossing.

2. Parkeeroverlast vrachtwagens op openbare rijbaan Schiphol-Rijk

Oplossing(en):

- Parkeren op eigen terrein.
- Handhaving.
- Realiseren vrachtwagenparkeerplaatsen

3. Parkeercapaciteit op Leimuiderdijk ter hoogte van de camping

Oplossing(en):

- Vergroten parkeercapaciteit?

4. Parkeeroverlast Bennebroekerweg ter hoogte van garagebedrijf.

Oplossing(en):

- Parkeren op eigen terrein?
- Parkeerverbod?
- Garage opkopen, ook ivm plannen woningbouw Centurion

5. Bewoners eigenen parkeerplek toe op Aalsmeerderdijk

Oplossing(en):

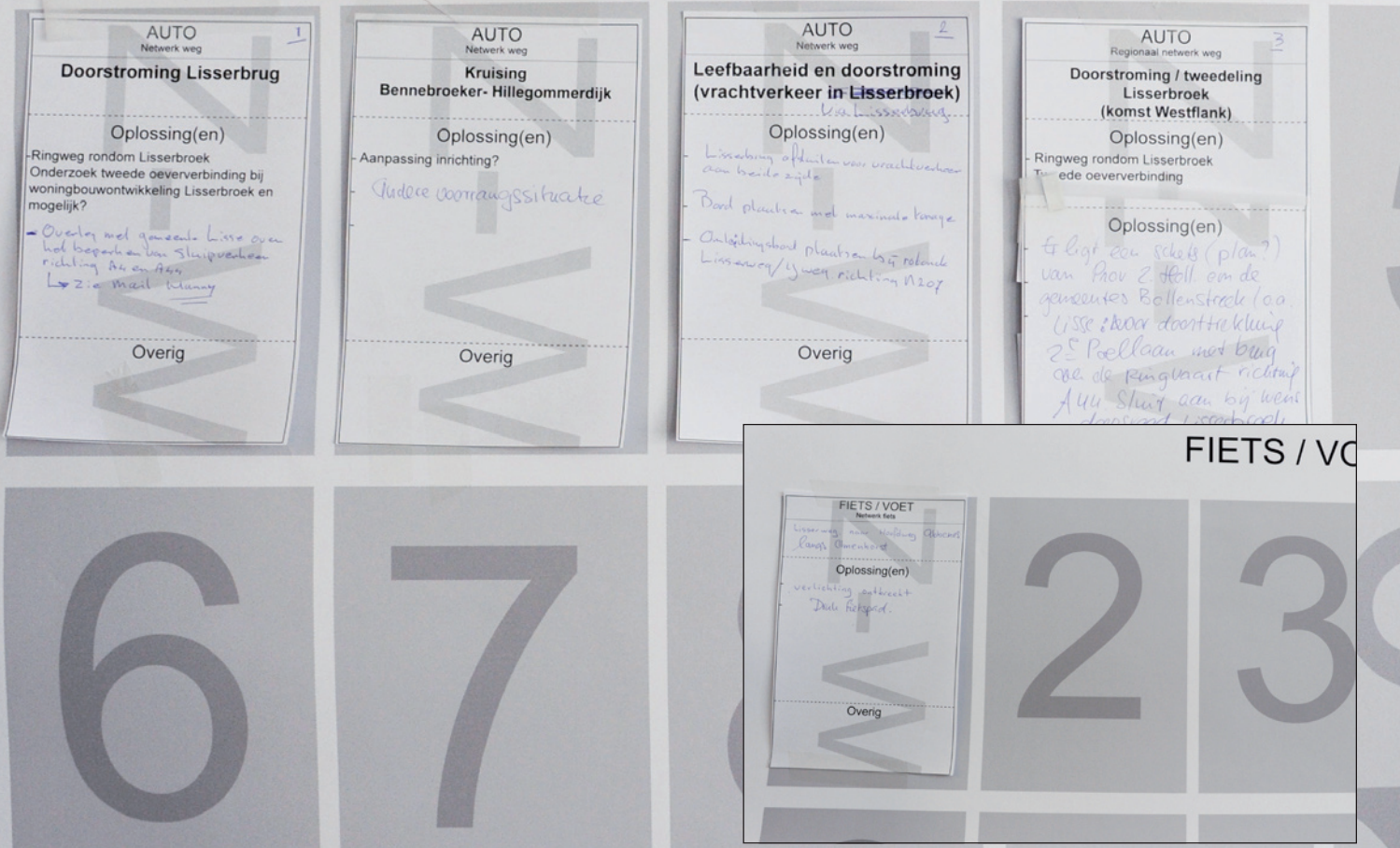
- Communicatie en handhaving
- Meer parkeermogelijkheden

6. Parkeeroverlast bewoners Aalsmeerderdijk (noord)

Oplossing(en):

- Parkeren op eigen terrein verplichten?

AUTO



Top 10 Zuid, Westflank Auto

1. Doorstroming Lisserbrug

Oplossing(en):

- Ringweg rondom Lisserbroek
- Onderzoek tweede oeververbinding bij woningbouwontwikkeling Lisserbroek en Lisse mogelijk?
- Overleg met gemeente Lisse over beperken sluipverkeer richting A4 en A44. Zie mail Hanny.

2. Kruising Bennebroeker- Hillegommerdijk

Oplossing(en):

- Aanpassing inrichting?
- Andere voorrangssituatie

3. Leefbaarheid en doorstroming (vrachtverkeer via Lisserbrug)

Oplossing(en):

- Lisserbrug afsluiten voor vrachtverkeer aan beide zijde
- Bord plaatsen met maximaal tonnage
- Omleidingsbord plaatsen bij rotonde Lisserweg / IJweg richting N207
- Extra wegbewijzing voor vrachtverkeer vanaf de rotonde hoek IJweg/Lisserweg via de IJweg en de N207 naar Lisse en verder

4. Doorstroming / tweedeling Lisserbroek (komst Westflank)

Oplossing(en):

- Ringweg rondom Lisserbroek
- Tweede oeververbinding
- Er ligt een schets (plan?) van de provincie Z-Holland van de gemeentes Bollenstreek (oa Lisse) voor doortrekking 2de Poellaan met brug over de Ringvaart richting A44. Sluit aan bij wens dorpsraad Lisserbroek.

Top 10 Zuid, Westflank Fiets - Voet

1. Lisserweg, naar Hoofdweg Abbenes, langs de Olmenhorst

Oplossing(en):

- Verlichting ontbreekt
- Druk fietspad

VERKEERSVEILIGHEID

VERKEERSVEILIGHEID

Overlast Zwaanshoek door zwaar vrachtverkeer.

Oplossing(en)

- Bebording; weren vrachtverkeer uit dorp en Spieringweg
- Lange termijn oplossing doortrekken Nieuwe Bennebroekerweg
- Hoe om te gaan met bedrijvigheid aan de Ringdijk?

①

Verwijzing vrachtverkeer afh van richting

209 206 205 207

Overig

VERKEERSVEILIGHEID 1

Knelpunt Lisserdijk - Kruisbaak

Oplossing(en)

- Gedeeltelijk de chicanes weghalen
- Vanaf de brug eenrichtingsverkeer tot de kruisbaak richting Zuid
- dus vanaf brug inrijverbod

Overig

VERKEERSVEILIGHEID

Doorstroming en verkeersveiligheid Zwaanshoek

Oplossing(en)

- Effect proef openstellen bussluis Floriande op verkeer in en rond Zwaanshoek?
- Doortrekken Nieuwe Bennebroekerweg als definitieve oplossing voor sluipverkeer.
- Tussentijdse maatregelen...?
- Wij verwachten negatief effect vanuit Floriande Zuid
- Door trekken 207 -> 206/208
- vanaf 10pm tot op Zuidrand en Westflank. Eerst bewegen dan pas bouwen

Overig

Komen we op terug

VERKEERSVEILIGHEID 2

Knelpunt Leimuiderdijk - Turfspoor

Oplossing(en)

- Gedeeltelijk chicanes weghalen zie ook Ringdijkbaak

Overig

VERKEERSVEILIGHEID

Fietsveiligheid langs Bennebroekerweg en Bennebroekerdijk

Oplossing(en)

- Onderhoud
- Lijf en leest werken op deze weg. zorgt voor onveiligheid ivm breedte van de weg.
- Hoe aan te pakken?
- Aansluiting Dijk/Bennebroekerweg oversteek

Overig

VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid Bennebroekerdijk

Oplossing(en)

- Verwijderen deel chicanes
- Plaatsen snelheidsdisplays
- Filibpaal
- Is voor dwz h
- Ja loezegging

Overig

(H)OV

Ontbreken van goede OV verbindingen Lisserbroek

Oplossing(en)

- Verbetering lijnvoering naar Bollenstreek en NS stations

Overig

Top 10 Zuid, Westflank Verkeersveiligheid

- 1. Overlast Zwaanshoek door zwaar vrachtverkeer.**
Oplossing(en):
 - Bebording; weren vrachtverkeer uit dorp en Spieringweg.
 - Lange termijn oplossing doortrekken Nieuwe Bennebroekerweg.
 - Hoe om te gaan met bedrijvigheid aan de Ringdijk?
 - Verwijzing vrachtverkeer, afhankelijk van richting, 209, 206, 205, 207

2. Lisserdijk – Kruisbaak

- Oplossing(en):**
- Gedeeltelijk de chicanes weghalen
 - Vanaf de brug eenrichtingsverkeer tot de Kruisbaak, dwz in noord, dus vanaf brug inrijverbod.

3. Doorstroming en verkeersveiligheid Zwaanshoek

- Oplossing(en):**
- Effect proef openstellen bussluis Floriande op verkeer in en rond Zwaanshoek?
 - Doortrekken Nieuwe Bennebroekerweg als definitieve oplossing voor sluipverkeer.
 - Tussentijdse maatregelen...?
 - Wij verwachten negatief effect vanuit Floriande Zuid
 - Doortrekken 207 – 206/208, vooruitlopend op Zuidrand en Westflank
 - "Eerst bewegen, dan pas bouwen"
- Overig:**
- Komen we op terug

4. Knelpunt Lisserdijk – Turfspoor

- Oplossing(en):**
- Intensiteit op deze weg zorgt voor onveiligheid ivm breedte van de weg. Hoe aan te pakken? Aansluiting Dijk / Bennebroekerweg oversteek

Top 10 Zuid, Westflank (H)OV

- 1. Ontbreken van goede OV verbindingen Lisserbroek**
Oplossing(en):
 - Verbetering lijnvoering naar Bollenstreek en NS stations

Participatie

Deltaplan Bereikbaarheid

Noord, 10-03-2011

De Olm, Zwanenburg



In het gebied 'Noord' werden prioriteiten gesteld aan de knelpunten afkomstig uit de noordelijke Haarlemmermeer.

Zwanenburg, Nieuwebrug en Vijfhuizen vertegenwoordigden de 'Westflank'. Het oplossen van het knelpunt van veiligheid en sluipverkeer op de ringdijk stond met stip op de eerste positie.

In de 'Oostflank' werd door vertegenwoordigers van Lijnden, Badhoevedorp en Nieuwe Meer levendig gediscussieerd over wat hoog op de lijst te zetten. Knelpunten worden aangescherpt en oplossingen toegevoegd. Ook in gebied 'Noord' werden verkeersveiligheid en auto als belangrijkste thema's aangewezen.

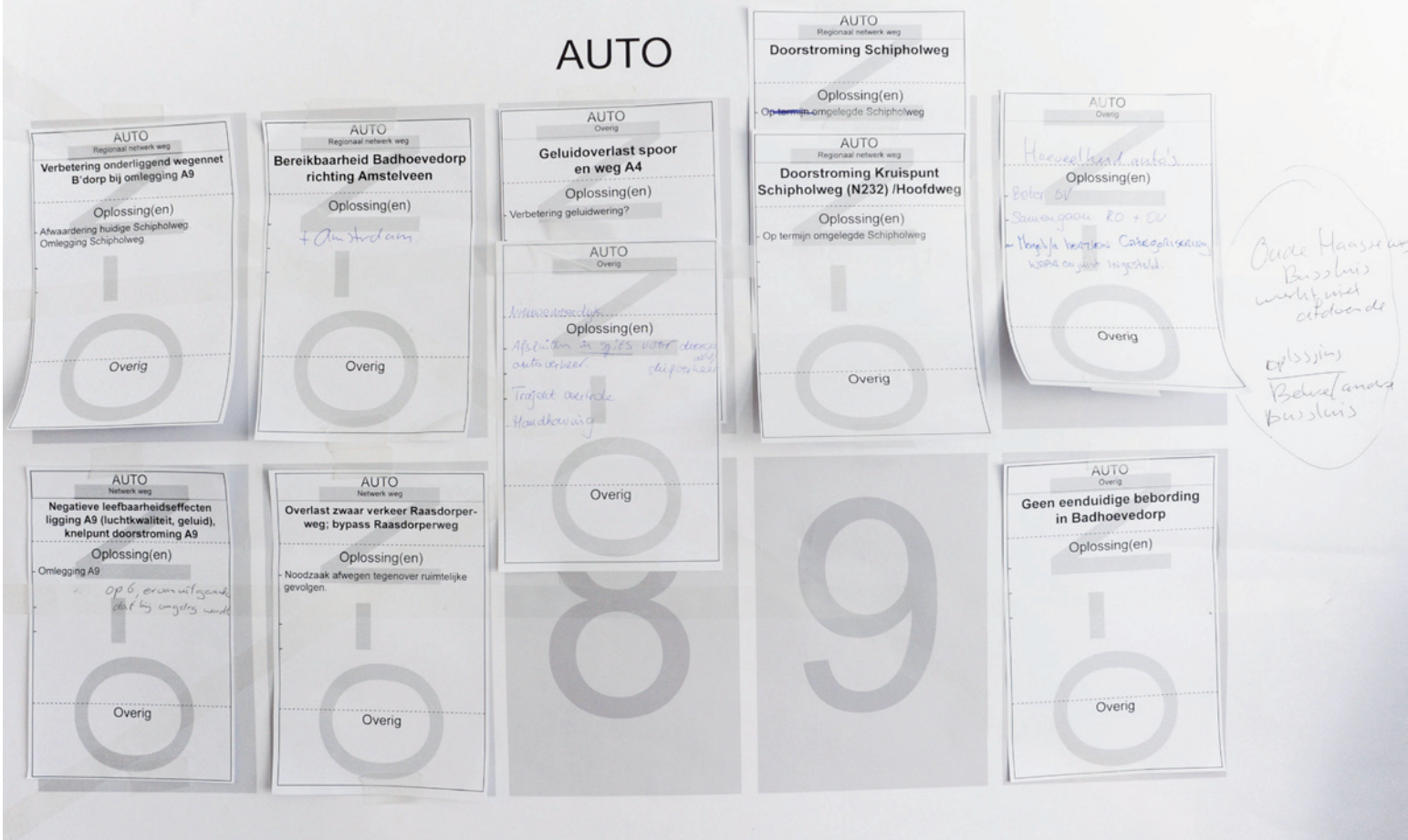
Legenda:

Noord, Oostflank: Lijnden, Badhoevedorp, Nieuw Meer
Noord, Westflank: Vijfhuizen, Nieuwebrug, Zwanenburg

Tekst zwart: Eerder genoemde oplossingen door
participanten en/of oplossingen van
verkeerskundige

Tekst oranje: Aanvullingen / oplossingen van participanten

AUTO



Top 10 Noord, Oostflank Auto

1. Verbetering onderliggend wegennet B'dorp bij omlegging A9

Oplossing(en):
 - Afwaardering huidige Schipholweg.
 - Omlegging Schipholweg.

2. Bereikbaarheid Badhoevedorp richting Amstelveen

Oplossing(en):
 Overig:
 - + Amsterdam

3. Geluidoverlast spoor en weg A4

Oplossing(en):
 - Verbetering geluidwering?
3. Nieuwmeerdijk
Oplossing(en):
 - Afsluiten in spits voor doorgaand autoverkeer / sluijperverkeer
 - Trajectcontrole
 - Handhaving

4. Doorstroming Schipholweg

4. Doorstroming Kruispunt Schipholweg (N232) /Hoofdweg

Oplossing(en):
 - Op termijn omgelegde Schipholweg
 Overig:
 - +HOV
 - Aandacht voor landbouwverkeer

5. Hoeveelheid auto's

Oplossing(en):
 - Beter OV
 - Samengaan RO + OV
 - Mogelijk herzien categorisering waar onjuist ingesteld

6. Negatieve leefbaarheidseffecten ligging A9 (luchtkwaliteit, geluid), knelpunt doorstroming A9

Oplossing(en):
 - Omlegging A9,
 - Op 6, er vanuitgaande dat dat hij omgelegd wordt

7. Overlast zwaar verkeer Raasdorperweg; bypass Raasdorperweg

Oplossing(en):
 - Noodzaak afwegen tegenover ruimtelijke gevolgen.

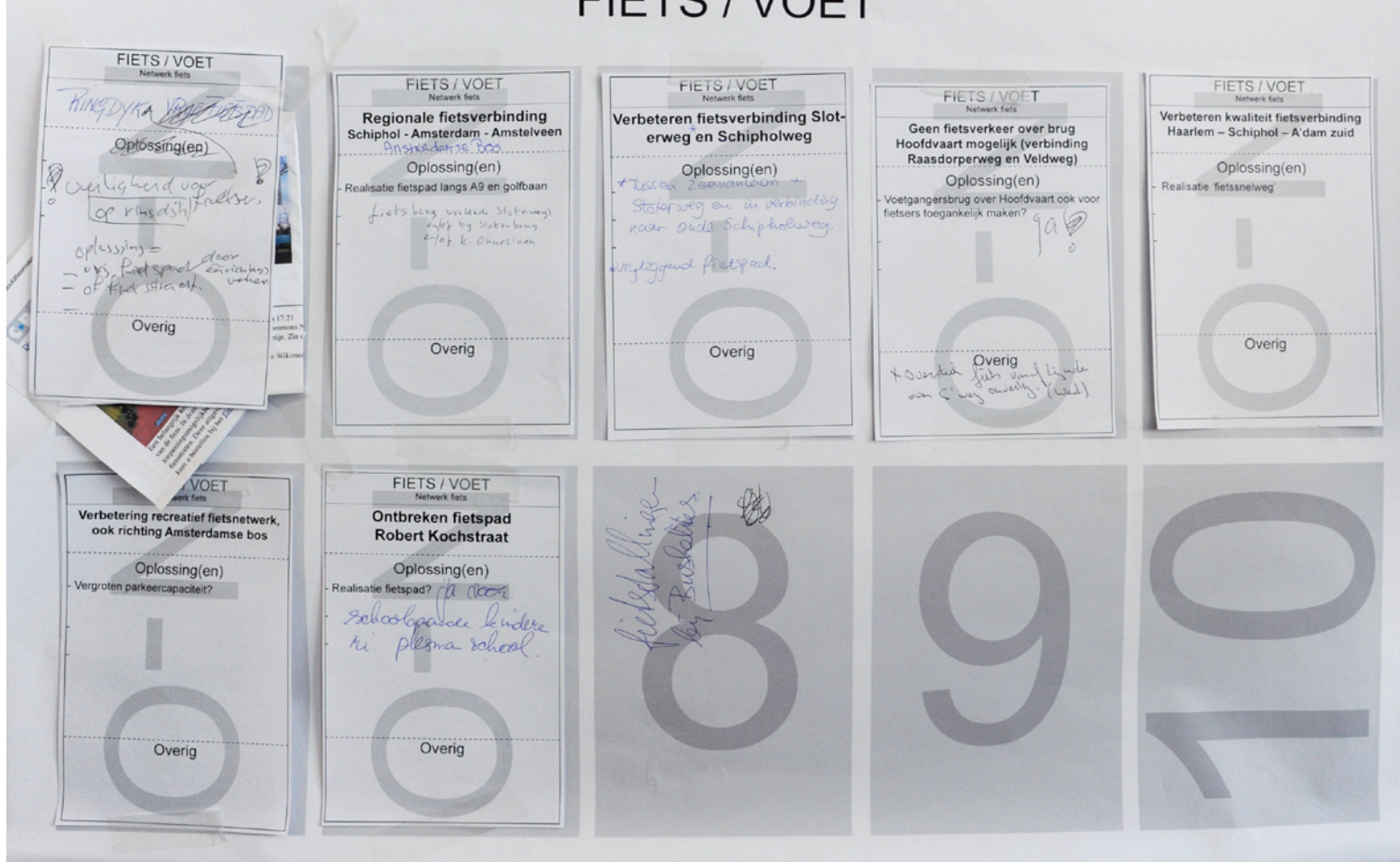
8. Oude Haagseweg busluis werkt niet afdoende

Oplossing(en):
 - Beter / andere bussluis

9. Geen eenduidige bebording in Badhoevedorp

Oplossing(en):

FIETS / VOET



Top 10 Noord, Oostflank Fiets - Voet

1. Veiligheid voor fietsers op Ringdijk

Oplossing(en):

- Vrij fietspad door eenrichtingsverkeer
- of fietsstraat

2. Regionale fietsverbinding Schiphol – Amsterdam – Amstelveen - Amsterdamse Bos

Oplossing(en):

- Realisatie fietspad langs A9 en golfbaan
- Fietsbrug verlengde Sloterweg en/of bij Sloterbrug en/of bij K. Onneslaan

3. Verbeteren fietsverbinding Sloterweg en Schipholweg

Oplossing(en):

- Vrij liggend fietspad

Overig:

- tussen Zeemanlaan + Sloterweg en in verbinding naar de oude Schipholweg

4. Geen fietsverkeer over brug Hoofdvaart mogelijk (verbinding Raasdorperweg en Veldweg)

Oplossing(en):

- Voetgangersbrug over Hoofdvaart ook voor fietsers toegankelijk maken?

- JA!

Overig:

- Oversteek fiets vanaf Lijnden over Schipholweg onveilig (west)

5. Verbeteren kwaliteit fietsverbinding Haarlem – Schiphol – A'dam zuid

Oplossing(en):

- Realisatie 'fietsnelweg'

6. Verbetering recreatief fietsnetwerk, ook richting Amsterdamse bos

Oplossing(en):

- Realisatie fietsverbindingen en pontje.

7. Ontbreken fietspad Robert Kochstraat

Oplossing(en):

- Realisatie fietspad?

8. Fietsenstallingen bij bushaltes

VERKEERSVEILIGHEID



Top 10 Noord, Oostflank Verkeersveiligheid

1. Sluipverkeer en verkeersonveiligheid Nieuwemeerdijk en Akerdijk

1. Verkeersveiligheid, sluipverkeer, zwaar verkeer Nieuwemeerdijk.

Oplossing(en):

- Doorgaand auto verbod in de spits?
- Erftoegangsweg houden + fietssuggestiestroken en flitspalen?
- **Werkende camera's!**
- **Fietsstraat?**
- **Knip in de dijk, ter discussie. Niet alle.**

2. Fietsveiligheid Sloterbrug

Oplossing(en):

- Realisatie aparte fietsbrug in combinatie met HOV?
- **+ brug bij Sloterweg = vrij fietsbaan richting Amsterdam centrum**

3. Sluipverkeer en verkeersonveiligheid Lijnderdijk

3. Akerdijk, smalle rijbaan en te weinig snelheidsremmende maatregelen / fietsstrook te breed

Oplossing(en):

- Aanpassing inrichting

4. Slechte bestrating Vogelbuurt

Oplossing(en):

- Verbetering bestrating

Overig:

- **Rijst Vogelstraat**

41/2. Kruising Nieuwemeerdijk en Toevluchtstraat te small

Oplossing(en):

- Reconstructie kruising
- **Samen met Sloterbrug**

5. Fietsveiligheid kruising Hoofdweg-west en Schipholweg

Oplossing(en):

6. Kruising Burgemeester Amersfoortlaan, rijbaan te smal, auto's deels op fietspad

Oplossing(en):

7. Snelheid Sloterweg, **hele Sloterweg**

Oplossing(en):

- **Vrijliggend fietspad**
- **Drempels**
- **Versmallingen**

8. Verkeersonveilige situaties rond scholen Badhoevedorp

Oplossing(en):

- Realiseren schoolzones
- **Realisatie eenrichtingsverkeer ivm Kiss en Ride systeem**

9. Fietsveiligheid 2000 EI

Oplossing(en):

- Realisatie vrijliggend fietspad

10. Verkeersonveilige kruising Kamerlingh Onneslaan - Keizerweg

10. Verkeersonveilige kruising Zeemanlaan – K. Onneslaan

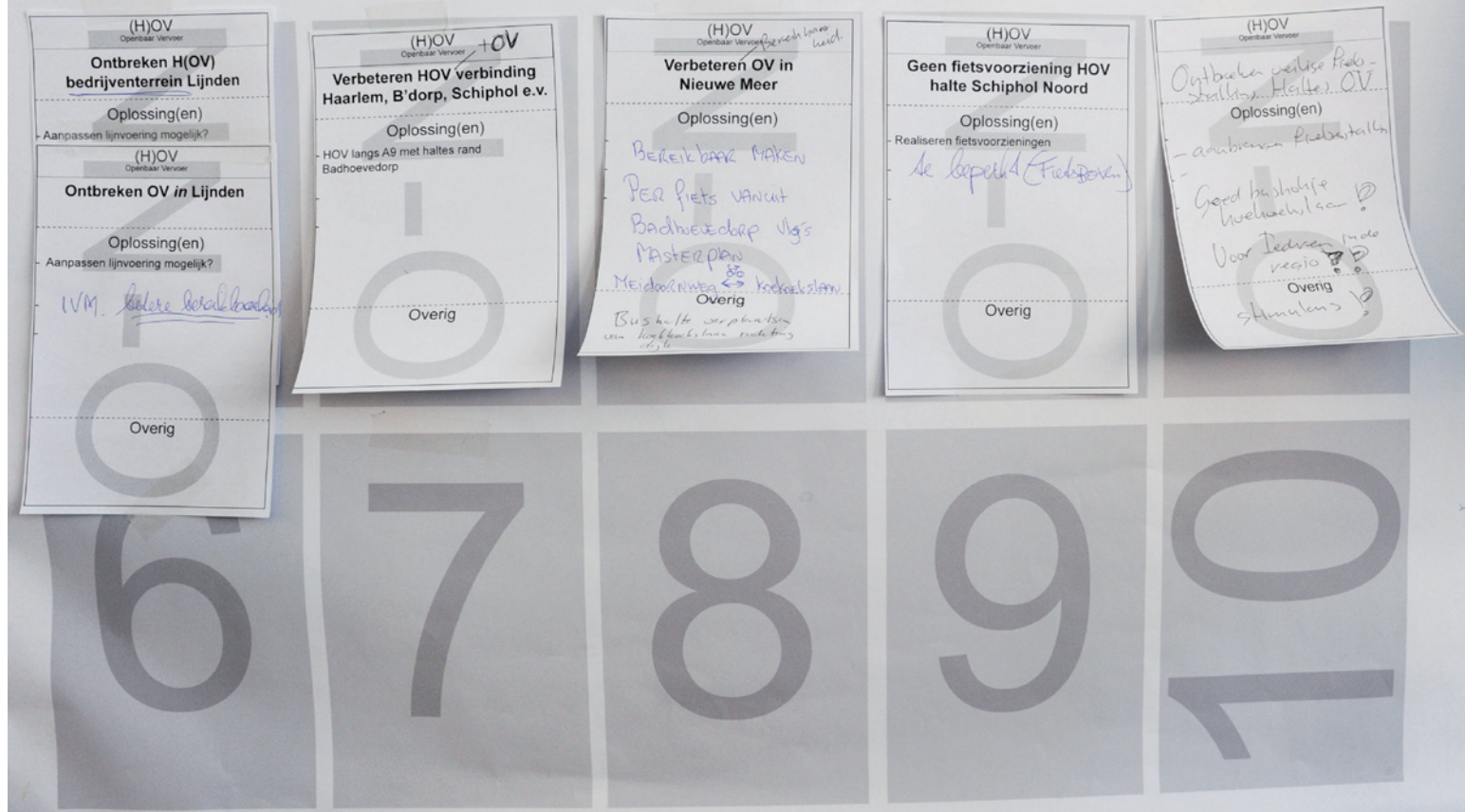
Oplossing(en):

- Inrichting aanpassen.

Overig:

- **Wordt elders opgelost**

H(OV)



Top 10 Noord, Oostflank (H)OV

1. Ontbreken H(OV) bedrijventerrein Lijnden

1. Ontbreken OV in Lijnden

Oplossing(en):

- Aanpassen lijnvoering mogelijk?
- Op termijn HOV halte

Overig:

- IVM betere bereikbaarheid!

2. Verbeteren HOV + OV verbinding Haarlem, B'dorp, Schiphol e.v.

Oplossing(en):

- HOV langs A9 met haltes rand Badhoevedorp

3. Verbeteren bereikbaarheid OV in Nieuwe Meer

Oplossing(en):

- Bereikbaar maken per fiets vanuit Badhoevedorp volgens Masterplan
- Meidoornweg – Koekoekslaam

Overig:

- Bushalte verplaatsen van Koekoekslaam richting dijk

4. Geen fietsvoorziening HOV halte Schiphol Noord

Oplossing(en):

- Realiseren fietsvoorzieningen

Overig:

- Te beperkt (fietsboxen)

5. Ontbreken veilige fietsstalling halte OV

Oplossing(en):

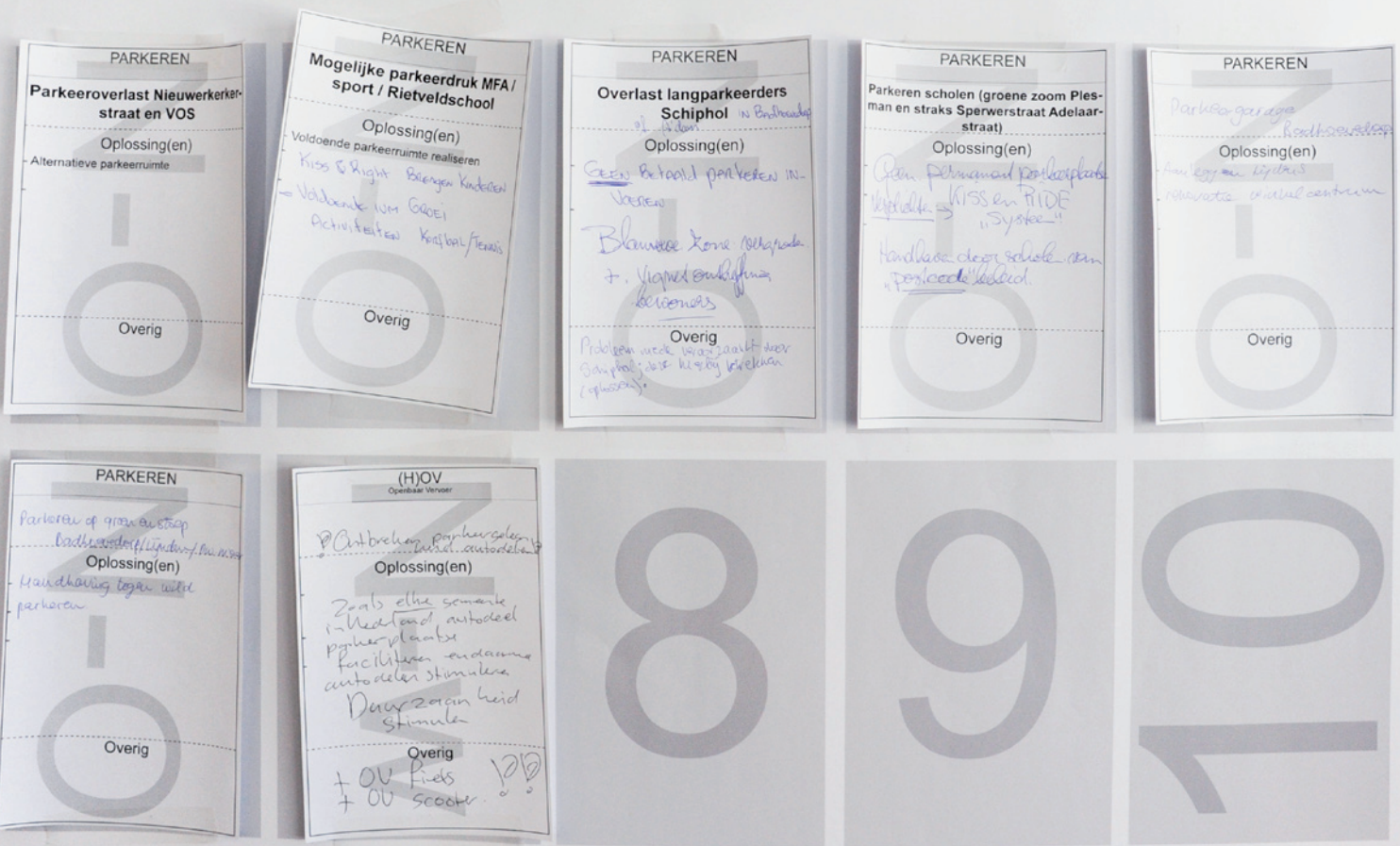
- Aanbrengen fietsstalling
- Goed bushokje Koekoekslaam

Overig:

- Voor iedereen in de regio!
- Stimulans!

Ontbreken parkeergelegenheid autodelen

PARKEREN



Top 10 Noord, Oostflank (H)OV

1. Parkeeroverlast Nieuwerkerkerstraat en VOS

Oplossing(en):

- Alternatieve parkeerruimte

2. Mogelijke parkeerdruk MFA / sport / Rietveldschool

Oplossing(en):

- Voldoende parkeerruimte realiseren
- Kiss en Ride brengen kinderen
- Voldoende ivm groei activiteiten korfbal / tennis

3. Overlast langparkeerders Schiphol in Badhoevedorp

Oplossing(en):

- Geen betaald parkeren invoeren
- Blauwe zones vergroten + vignet ontheffing bewoners

Overig:

- Probleem mede veroorzaakt door Schiphol, deze hierbij betrekken (oplossen)

4. Parkeren scholen (groene zoom Plesman en straks Sperwerstraat Adelaarstraat)

Oplossing(en):

- Geen permanente parkeerplaatsen
- Verplichten Kiss en Ride systeem
- Handhaven door scholen van "Postcodebeleid"

5. Parkeergarage Badhoevedorp

Oplossing(en):

- Aanleggen tijdens renovatie winkelcentrum

6. Parkeren op groen en stoep, Badhoevedorp, Lijnden, Nieuwe Meer

Oplossing(en):

- Handhaving tegen wildparkeren

7. Ontbreken parkeergelegenheid autodelen

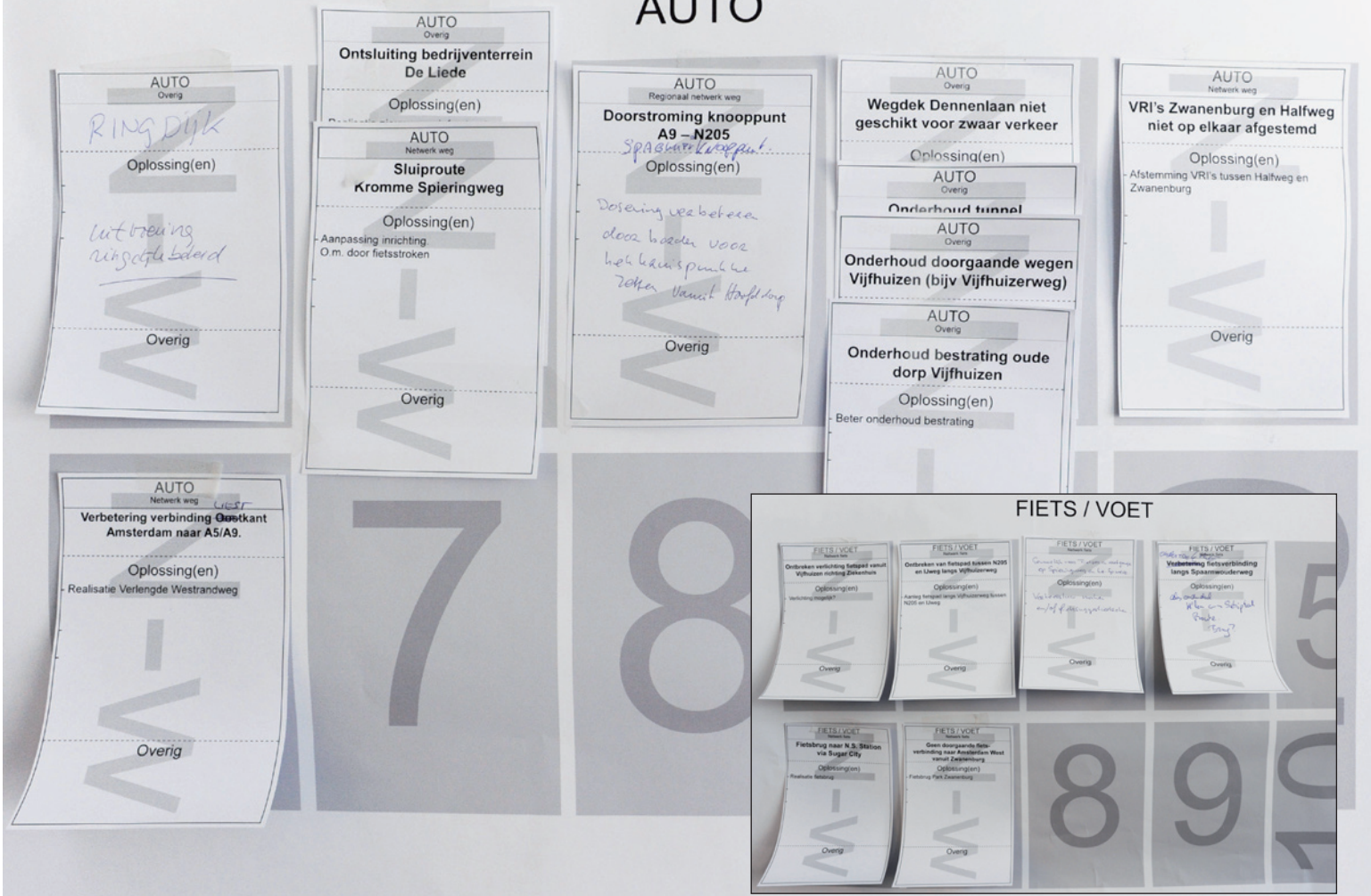
Oplossing(en):

- Zoals elke gemeente in Nederland autodeel parkeerplaatsen faciliteren en daarmee autodelen stimuleren. Duurzaamheid stimuleren!

Overig:

- + OV fiets
- + OV scooter

AUTO



Top 10 Noord, Westflank Auto

1. Ringdijk

Oplossing(en):

- Uitvoeren Ringdijkbeleid

2. Ontsluiting bedrijventerrein De Liede

2. Sluiproute Kromme Spieringweg

Oplossing(en):

- Realisatie nieuwe weginfrastructuur
- Aanpassing inrichting. O.m. door fietsstroken

3. Doorstroming knooppunt A9 – N205

Spaghettiknooppunt

Oplossing(en):

- Dosering verbeteren door borden voor het kruispunt te zetten vanuit Hoofddorp

4. Wegdek Dennenlaan niet geschikt voor zwaar verkeer

4. Onderhoud tunnel Spieringweg – Zuidtangente

4. Onderhoud doorgaande wegen Vijfhuizen (bij Vijfhuizerweg)

4. Onderhoud bestrating oude dorp Vijfhuizen

Oplossing(en):

- Beter onderhoud bestrating

5. VRI's Zwanenburg en Halfweg niet op elkaar afgestemd

Oplossing(en):

- Afstemming VRI's tussen Halfweg en Zwanenburg

6. Verbetering verbinding Westkant Amsterdam naar A5/A9.

Oplossing(en):

- Realisatie Verlengde Westrandweg

Top 10 Noord, Westflank Fiets - Voet

1. Ontbreken verlichting fietspad vanuit Vijfhuizen richting Ziekenhuis

Oplossing(en):

- Verlichting mogelijk?

2. Ontbreken van fietspad tussen N205 en IJweg langs Vijfhuizerweg

Oplossing(en):

- Aanleg fietspad langs Vijfhuizerweg tussen N205 en IJweg

3. Gevaarlijk voor fietsers en voetgangers op Spieringweg en Kromme Spieringweg

Oplossing(en):

- Verkeersluw maken en / of fietssuggestiestroken

4. Onderzoek nieuwe fietsverbinding langs Spaarnwouderweg

Oplossing(en):

- Als onderdeel Haarlem – Schiphol route.

- Brug?

6. Fietsbrug naar N.S. Station via Sugar City

Oplossing(en):

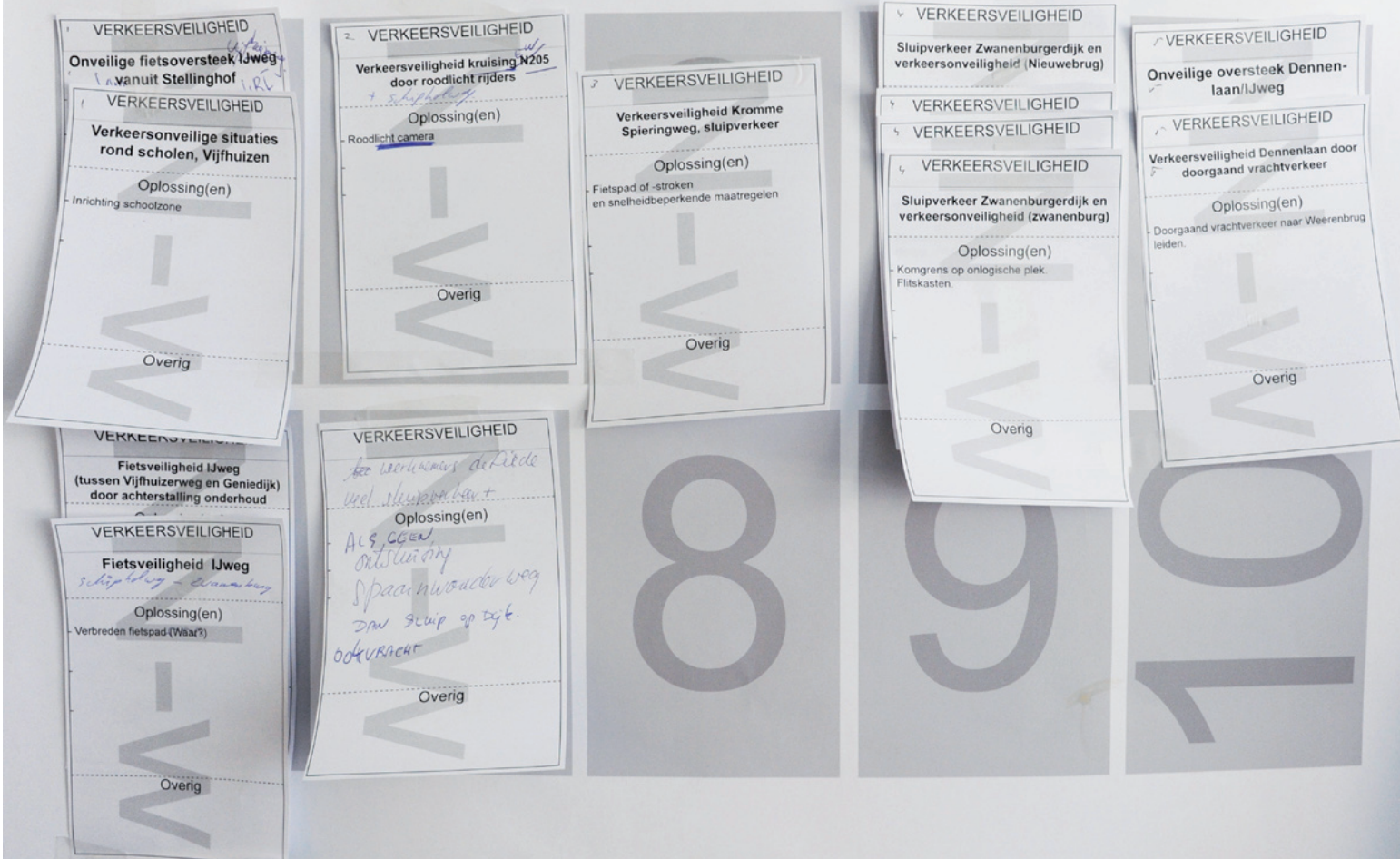
- Realisatie fietsbrug

7. Geen doorgaande fietsverbinding naar Amsterdam West vanuit Zwanenburg

Oplossing(en):

- Fietsbrug Park Zwanenburg

VERKEERSVEILIGHEID



Top 10 Noord, Westflank Verkeersveiligheid

1. Onveilige fietsoversteek Vijfhuizerweg vanuit Stellinghof 1. Verkeersonveilige situaties rond scholen, Vijfhuizen

Oplossing(en):

- Verbetering inrichting
- Inrichting schoolzone
- 30 km/u
- VRI

2. Verkeersveiligheid kruising N205 door roodlicht rijders

+ Schipholweg

Oplossing(en):

- Roodlicht camera

3. Verkeersveiligheid Kromme Spieringweg, sluipverkeer

Oplossing(en):

- Fietspad of -stroken en snelheidsbeperkende maatregelen

4. Sluipverkeer Zwanenburgerdijk en verkeersonveiligheid (Nieuwebrug)

4. Sluipverkeer Zwanenburgerdijk en verkeersonveiligheid (zwanenburg)

4. Sluipverkeer Vijfhuizerdijk en verkeersonveiligheid, slecht zichtbare chicanes in bocht

4. Verkeersonveiligheid kruising Zwanenburgerdijk - Kinheim

Oplossing(en):

- Smiley's plaatsen. Halveren slecht zichtbare chicanes tot enkelvoudige sluis.
- Duidelijk 30km zone zichtbaar maken
- Slecht zichtbare chicane N232 naar alternatieve locatie
- Komgrens op onlogische plek
- Flitskasten
- Aanbrengen plateau Zwanenburgerdijk / Kinheim

5. Onveilige oversteek Dennenlaan/IJweg

5. Verkeersveiligheid Dennenlaan door doorgaand vrachtverkeer

Oplossing(en):

- Aanpassing inrichting
- Doorgaand vrachtverkeer naar Weerenbrug leiden.

6. Fietsveiligheid IJweg (tussen Vijfhuizerweg en Geniedijk) door achterstalling onderhoud

6. Fietsveiligheid IJweg, Schipholweg - Zwanenburg

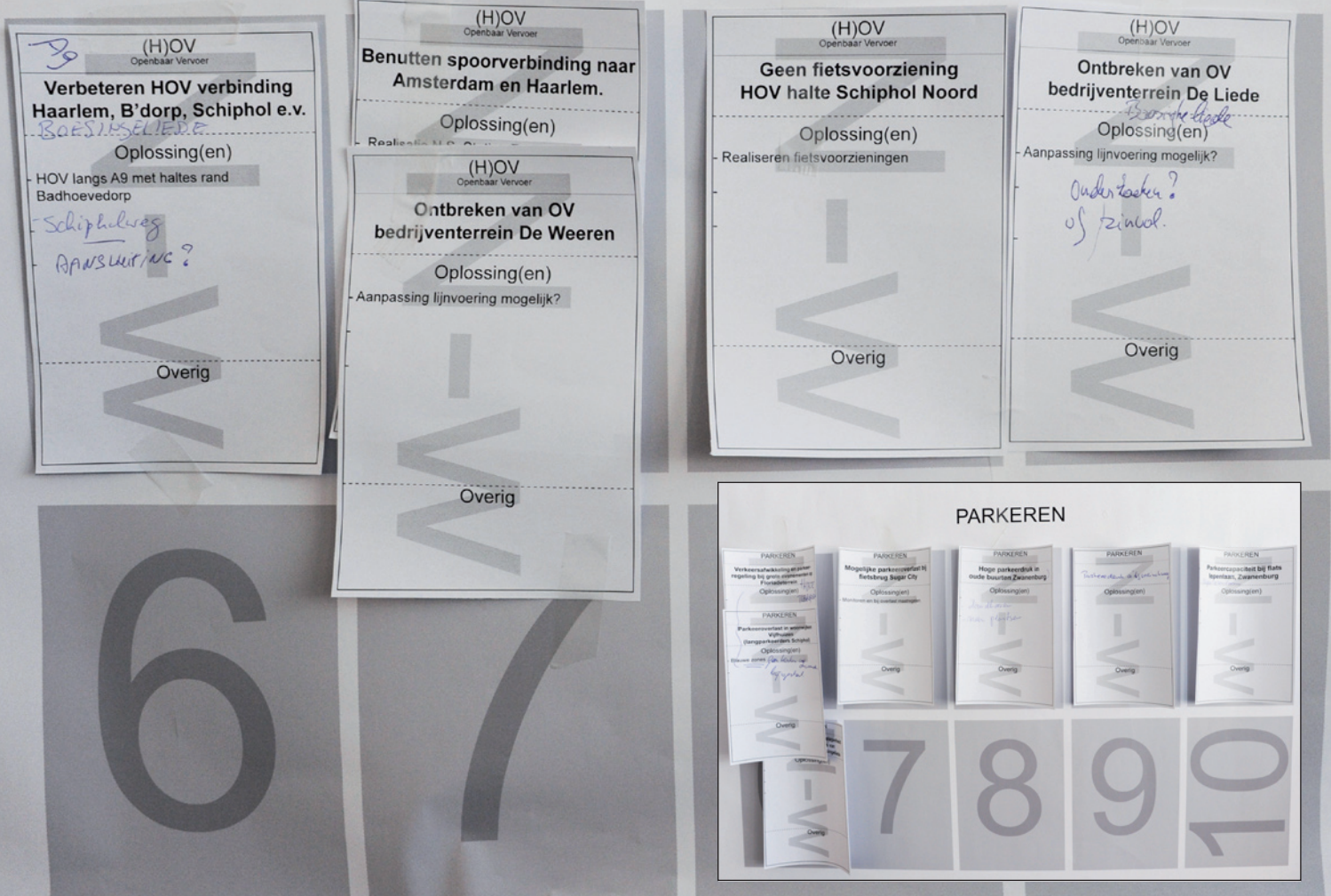
Oplossing(en):

- Onderhoud bestrating fietspad
- Verbreden fietspad (Waar?)

7. Werknemers De Liede, veel sluipverkeer

Oplossing(en):

- Als er geen ontsluiting op de Spaarnwouderweg komt, dan veel sluipverkeer op de dijk, ook vrachtwagens



Top 10 Noord, Westflank (H)OV

1. Verbeteren HOV verbinding Haarlem, B'dorp, Schiphol e.v. en Boesingeliede

Oplossing(en):

- HOV langs A9 met haltes rand Badhoevedorp
- Schipholweg aansluiting?

2. Benutten spoorverbinding naar Amsterdam en Haarlem

2. Ontbreken van OV bedrijventerrein De Weeren

Oplossing(en):

- Realisatie N.S. Station Zwanenburg / Halfweg is in uitvoering
- Aanpassing lijnvoering mogelijk?

3. Geen fietsvoorziening HOV halte Schiphol Noord

Oplossing(en):

- Realiseren fietsvoorzieningen

4. Ontbreken van OV bedrijventerrein De Liede en Boesingeliede

Oplossing(en):

- Aanpassing lijnvoering mogelijk?
- Onderzoek of dit zinvol is

Top 10 Noord, Westflank Parkeren

1. Verkeersafwikkeling en parkeerregeling bij grote evenementen op Floriadeterrein + halte Terreplein

1. Parkeeroverlast in woonwijken Vijfhuizen (langparkeerders Schiphol)

Oplossing(en):

- Blauwe zones, geen kosten omwonende bij opstart

2. Mogelijke parkeeroverlast bij fietsbrug Sugar City

Oplossing(en):

- Monitoren en bij overlast maatregelen

3. Hoge parkeerdruk in oude buurten (Zwanenburg)

Oplossing(en):

- Handhaven
- Meer plaatsen

4. Parkeerdruk D'ijserinckweg vijfhuizen

Oplossing(en):

5. Parkeercapaciteit bij flats Populierenlaan, Zwanenburg

Oplossing(en):

6. Onvoldoende parkeergelegenheid voor medewerkers van (grote) bedrijven, Boesingeliede

Oplossing(en):

Participatie

Deltaplan Bereikbaarheid

Hoofddorp, 16-03-2011

Het Raadhuis, Hoofddorp



In het gebied 'Hoofddorp' hebben de deelnemers een aantal grote heikele punten op verkeersgebied te prioriteren. Het is niet verrassend dat punten als 'doorstroming en bereikbaarheid van en naar het centrum' en 'de ontsluiting en doorstroming in Floriande' hoog op de prioriteitenlijst kwamen. Over de oplossingen waren de mening soms verdeeld, maar er was ook begrip voor elkaars standpunten. Prioriteiten kwamen soms pas na lang discussiëren tot stand. In het centrumgebied werd de aanvullende uitleg door de aanwezige verkeerskundige op prijs gesteld. Opvallend was dat er weinig deelnemers uit Toolenburg en Bornholm afkomstig waren.

Legenda:

Hoofddorp 2: Noord, Oost, Oud West, Oude Buurtje,
Centrum, Pax, Graan voor Visch

Hoofddorp 3-4: Bornholm, Toolenburg, Overbos, Floriande

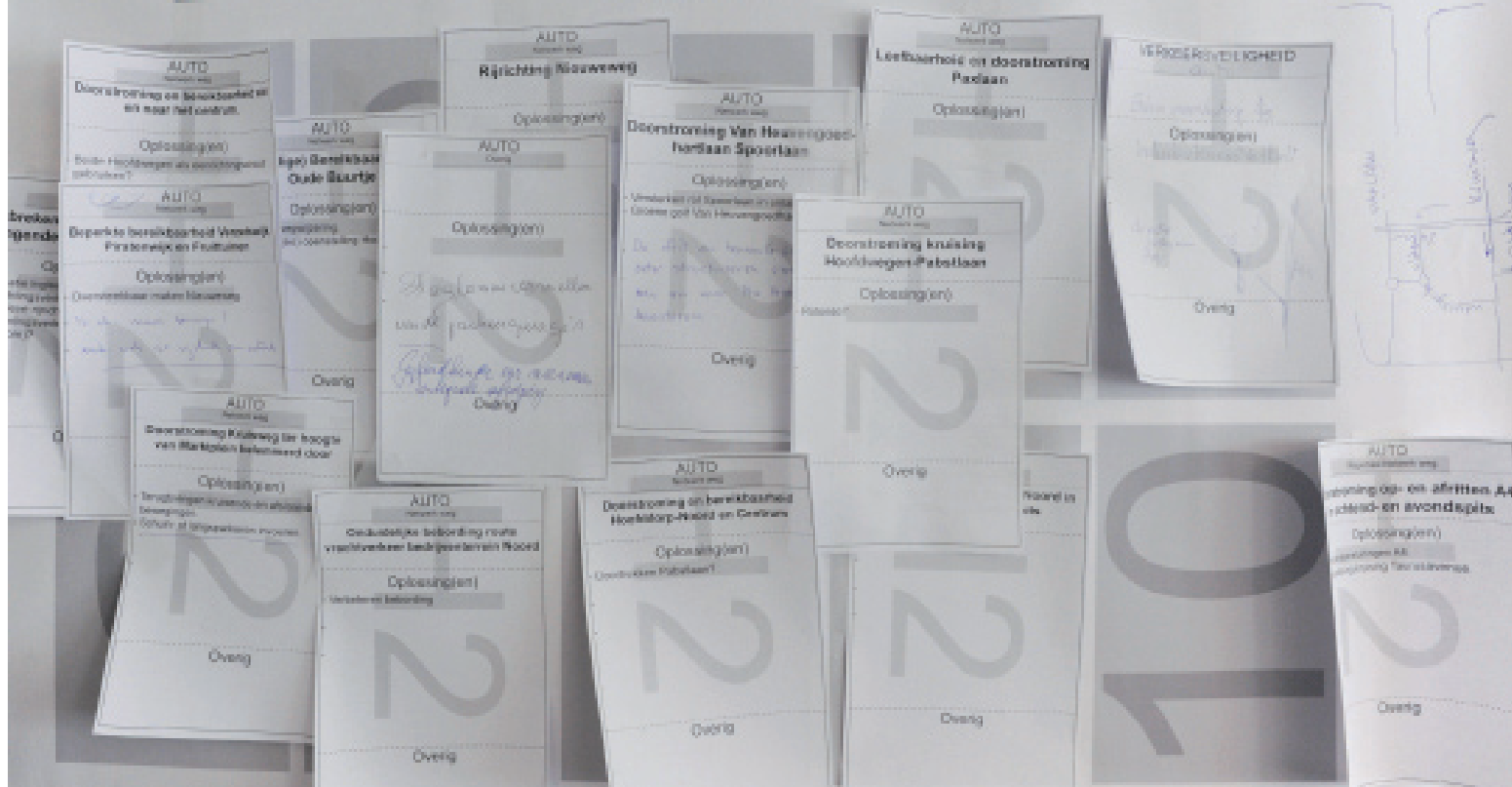
Tekst zwart: Eerder genoemde oplossingen door
participanten en/of oplossingen van
verkeerskundige

Tekst oranje: Aanvullingen / oplossingen van participanten

Top 10 Hoofddorp 2

Noord, Oost, Oud West, Oude Buurtje, Centrum, Pax, Graan voor Visch

AUTO



Top 10 Hoofddorp 2, Auto

1. Doorstroming en bereikbaarheid van en naar het centrum.

Oplossing(en):

- Beide Hoofdwegen als eenrichtingscircuit gebruiken?
- Openstelling Hoofdvaart bij Van Stamplein?
- Geen beïnvloeding bussen verkeerslichten (oorzaak eerdere knelpunten)

1. Ontbreken logische en samenhangende routes in Centrum.

Oplossing(en):

- Realisatie logische binnenring.
- Eenrichtingsverkeer Kruisweg rechtsom.
- Definitieve rijrichting Nieuweweg.
- Eenrichtingsverkeer Van Stamplein (rechtsom)?

1. Beperkte bereikbaarheid Verzetswijk, Piratenwijk en Fruittuinen

Oplossing(en):

- Oversteekbaar maken Nieuweweg.
- Is oké, maar termijn?
- Eventueel ook tweede rijstrook om rotonde

2. (Veilige) Bereikbaarheid Oude Buurtje

Oplossing(en):

- Betere bewegwijzering.
- (Gedeeltelijke) openstelling Hoofdweg?

2. Doorstroming Kruisweg ter hoogte van Marktplein belemmerd door kruisende bewegingen

Oplossing(en):

- Terugbrengen kruisende en afslaande bewegingen.
- Schuin- of langsparkeren invoeren.

2. Slagbomen versnellen van parkeergarages

Oplossing(en):

- Geluidhinder enz. meenemen
- Integrale afweging

3. Rijrichting Nieuweweg

Oplossing(en):

3. Doorstroming Van Heuvengoedhartlaan - Spoorlaan

Oplossing(en):

- Versterken rol Spoorlaan in ontsluiting
- Groene golf Van Heuvengoedhartlaan
- De afrit Van Heuven Goedhartlaan beter structureren om verkeer van en naar Nieuw-Vennep te bevorderen

4. Leefbaarheid en doorstroming Paxlaan

Oplossing(en):

4. Doorstroming kruising Hoofdwegen-Pabstlaan

Oplossing(en):

5. Extra aansluiting A5 industrieterrein De Hoek

Oplossing(en):

- Directe afslag van A5

7. Onduidelijke bebording route vrachtverkeer bedrijventerrein Noord

Oplossing(en):

- Verbeteren bebording

8. Doorstroming en bereikbaarheid Hoofddorp-Noord en Centrum

Oplossing(en):

- Doortrekken Pabstlaan?

Vervolg zoz



9. Doorstroming Weg om de Noord in ochtend- en avondspits

Oplossing(en):

10. Doorstroming op- en afritten A4 in ochtend- en avondspits

Oplossing(en):

- Nieuwe aansluitingen A4.
- Aanpassing kruising Taurusavenue.

Top 10 Hoofddorp 2, Fiets - Voet

1. Stoplicht afstelling Hoofdweg – N201

Overig:

- Overgang O-W en N-Z
- Kruising Pabstlaan – Hoofdweg

2. Fietsbereikbaarheid H'dorp Centrum bv Concourslaan-Van Stamplein; noord-zuid routes centrum (Marktlaan en langs raadhuis)

Oplossing(en):

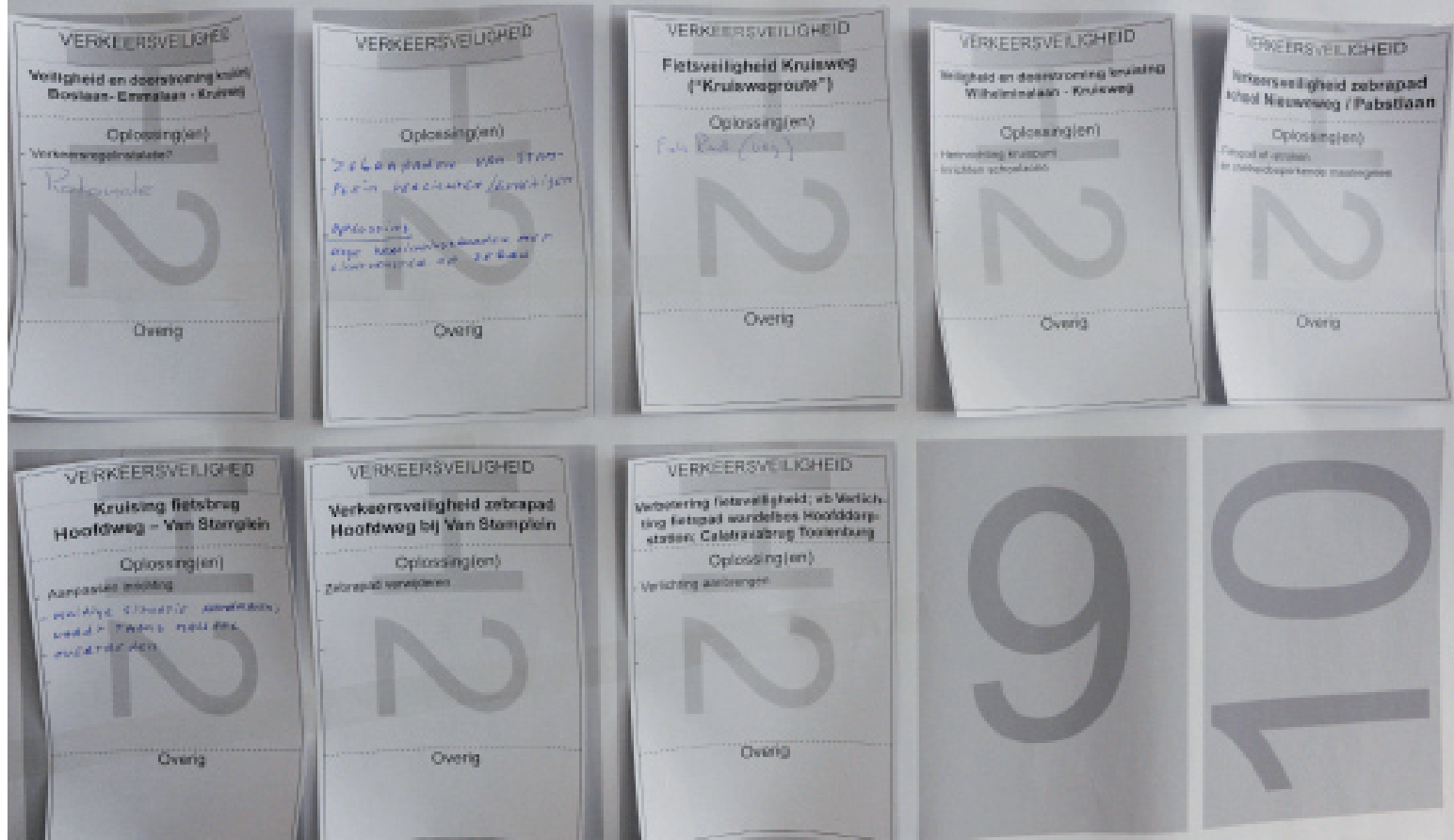
- Verbetering fietsroutestructuur centrum

3. Onvoldoende stalling voor fiets Centrum

Oplossing(en):

- Verbetering van stallingsmogelijkheden

VERKEERSVEILIGHEID



Top 10 Hoofddorp 2, Verkeersveiligheid

1. Veiligheid en doorstroming kruising Wilhelminalaan – Kruisweg

- Oplossing(en):
- Herinrichting kruispunt
 - Inrichten schoolzone
 - Rotonde

2. Zebrapaden Van Stamplein verlichten / beveiligen

- Oplossing(en):
- Hoge verlichtingsborden met lichtvensters op zebra

3. Fietsveiligheid Kruisweg (“Kruiswegroute”)

- Oplossing(en):
- Fietspad (vrij)

4. Veiligheid en doorstroming kruising Wilhelminalaan - Kruisweg

- Oplossing(en):
- Herinrichting kruispunt
 - Inrichten schoolzone

5. Verkeersveiligheid zebrapad school Nieuweweg / Pabstlaan

- Oplossing(en):
- Fietspad of -stroken
 - en snelheidbeperkende maatregelen

6. Kruising fietsbrug Hoofdweg – Van Stamplein

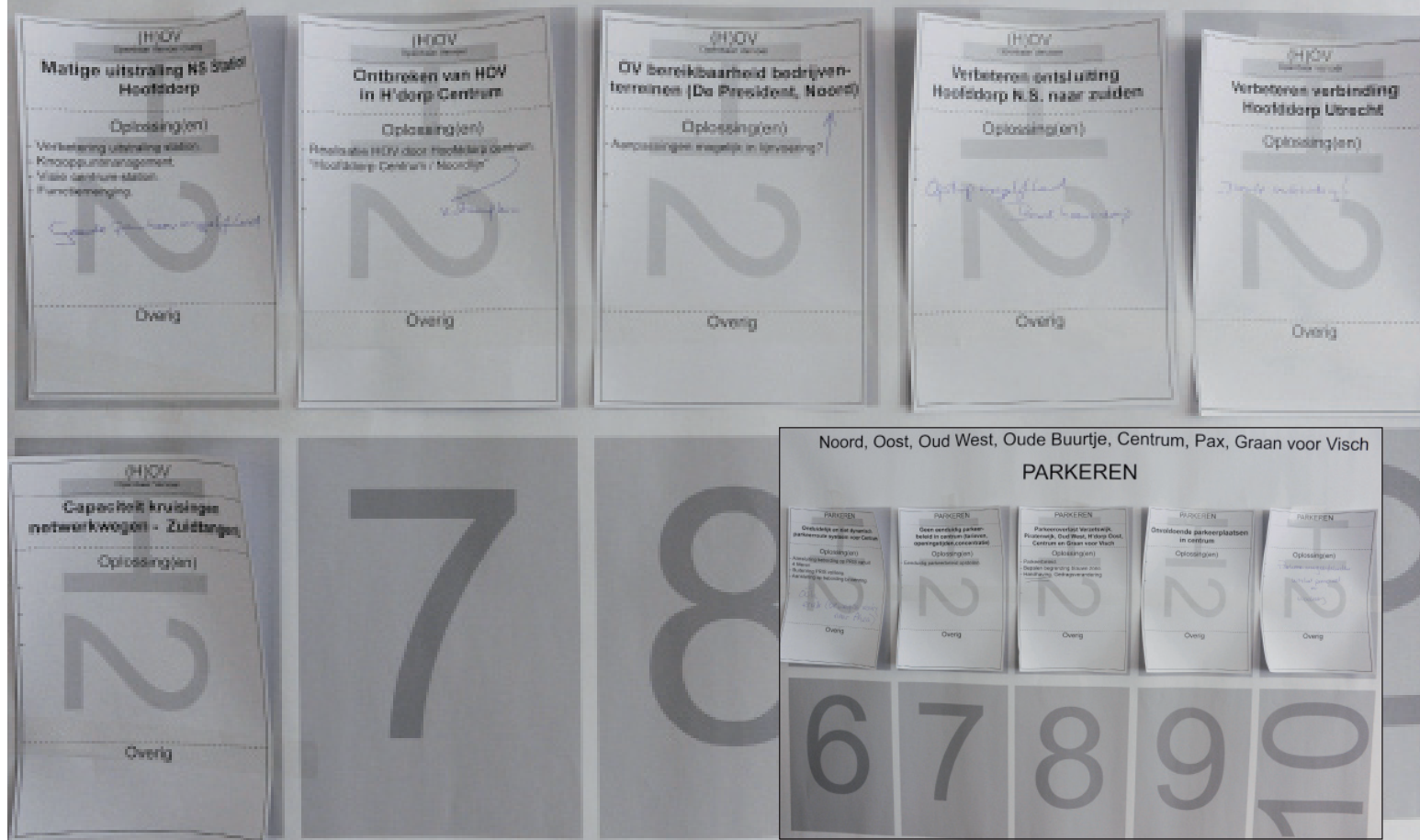
- Oplossing(en):
- Aanpassen inrichting
 - Huidige situatie handhaven, wordt thans massaal overtreden

7. Verkeersveiligheid zebrapad Hoofdweg bij Van Stamplein

- Oplossing(en):
- Zebrapad verwijderen

8. Verbetering fietsveiligheid; vb Verlichting fietspad wandelbos Hoofddorp station; Calatravabrug Toolenburg

- Oplossing(en):
- Verlichting aanbrengen



Top 10 Hoofddorp 2, (H)OV

1. Matige uitstraling NS Station Hoofddorp

Oplossing(en):

- Verbetering uitstraling station.
- Knooppuntmanagement.
- Visie centrum-station.
- Functiemenging.
- **Goede parkeermogelijkheid**

2. Ontbreken van HOV in H'dorp Centrum

Oplossing(en):

- Realisatie HOV door Hoofddorp centrum.
- "Hoofddorp Centrum / Noordlijn"
- **Van Stamplein**

3. OV bereikbaarheid bedrijventerreinen (De President, Noord)

Oplossing(en):

- Aanpassingen mogelijk in lijnvoering?

4. Verbeteren ontsluiting Hoofddorp N.S. naar zuiden

Oplossing(en):

- **Opstap mogelijkheid Badhoevedorp**

5. Verbeteren verbinding Hoofddorp Utrecht

Oplossing(en):

- **Directe verbinding**

6. Capaciteit kruisingen netwerkwegen - Zuidtangent

Oplossing(en):

Top 10 Hoofddorp 2, Parkeren

1. Onduidelijk en niet dynamisch parkeerroute systeem voor Centrum

Oplossing(en):

- Aansluiting bebording op PRIS vanuit 4 Meren.
- Buitenring PRIS vol/leeg.
- Aansluiting op bebording binnenring.
- **Ook eruit (bewegwijzering naar A4 ea)**

2. Geen eenduidig parkeerbeleid in centrum (tarieven, openingstijden, concentratie)

Oplossing(en):

- Eenduidig parkeerbeleid opstellen.

3. Parkeeroverlast Verzetswijk, Piratenwijk, Oud West, H'dorp Oost, Centrum en Graan voor Visch

Oplossing(en):

- Parkeerbeleid.
- Bepalen begrenzing blauwe zone.
- Handhaving. Gedragsverandering

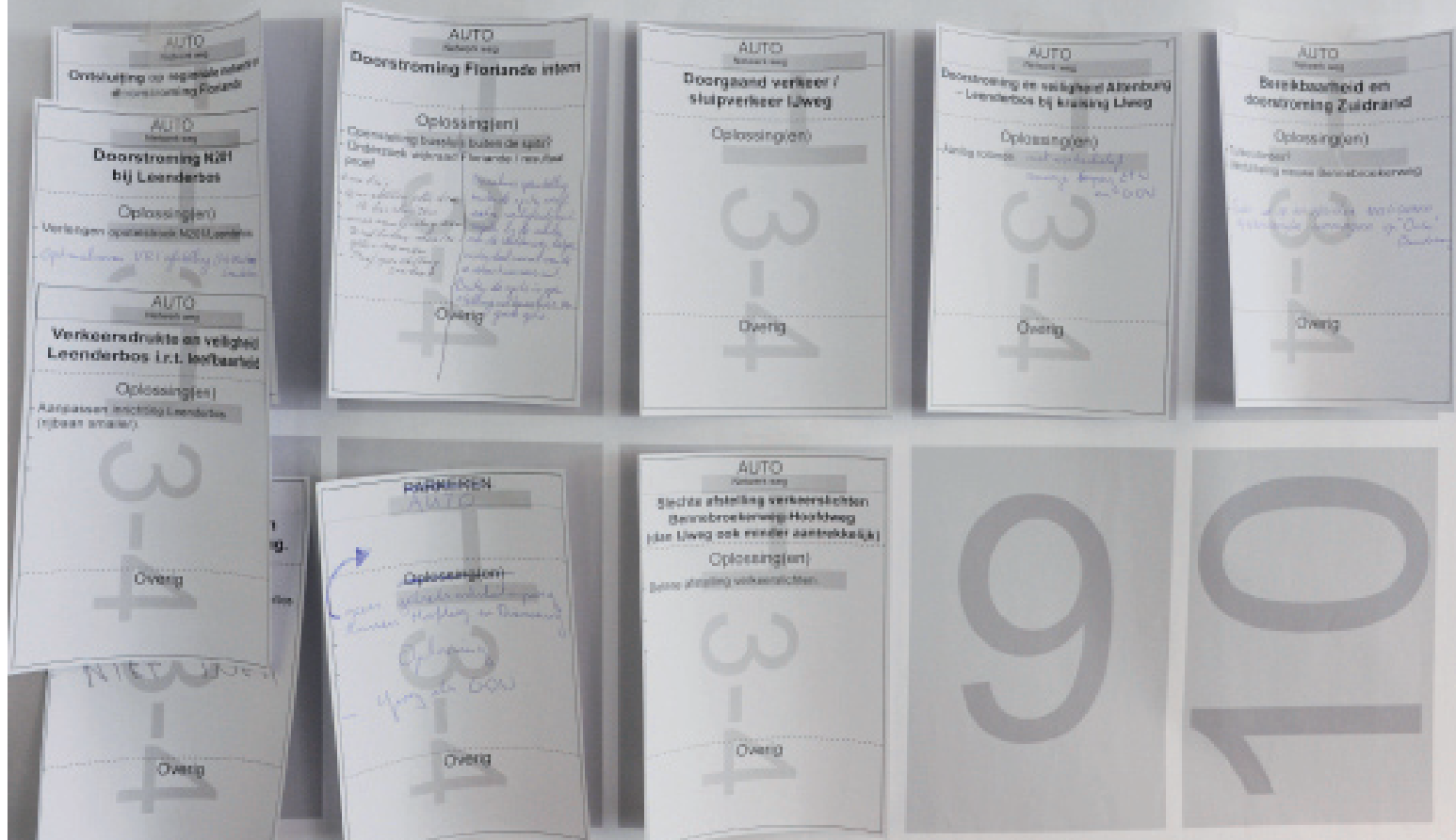
4. Onvoldoende parkeerplaatsen in centrum

Oplossing(en):

5. Parkeermogelijkheden winkelpersoneel en werkers

Oplossing(en):

AUTO



Top 10 Hoofddorp 3-4, Auto

1. Ontsluiting op regionale netwerk en doorstroming Floriande

1. Doorstroming N201 bij Leenderbos

1. Verkeersdrukke en veiligheid Leenderbos i.r.t. leefbaarheid

Oplossing(en):

- Optie aansluiten Waddenweg op N201 ('Ziekenhuisvariant')
- Verlengen opstelstrook N201/Leenderbos
- Aanpassen inrichting Leenderbos (rijbaan smaller)
- Doortrekken F. Blankers Koenlaan naar IJweg als GOW
- Optimaliseren VRI afstelling (ook Mastbos / Leenderbos)

2. Doorstroming Floriande intern

Oplossing(en) 1:

- Openstelling bussluis buiten de spits?
- Onderzoek wijkraad Floriande / resultaat proef
- 0 meting
- Openstellen alle drie de bussluizen
- Na aanleiding van resultaten maatregelen nemen
- Proefopenstelling zinloos

Oplossing(en) 2:

- Bussluis openstelling buiten de spits vergt extra veiligheidsmaatregelen bij de scholen aan de Waddenweg, hetgeen onderdeel vormt van de ziekenhuisvariant.
- Buiten de spits is openstelling van de bussluis een goede optie

3. Doorgaand verkeer / sluipverkeer IJweg

Oplossing(en):

4. Doorstroming en veiligheid Altenburg – Leenderbos bij kruising IJweg

Oplossing(en):

- Aanleg rotonde. Niet noodzakelijk vanwege kruising ETW en GOW

5. Bereikbaarheid en doorstroming Zuidrand

Oplossing(en):

- Turborotondes?
- Verdubbeling nieuwe Bennebroekerweg
- Geen op- en afritten realiseren bij afzonderlijke woningen op "oude" Bennebroekerweg

6. Teveel omrijbewegingen tussen wijkdelen onderling.

Oplossing(en):

- Aanleg verbindingsweg tussen Leenderbos en Waddenweg ter hoogte van 150 Kv verdeelstation.
- Niet doen

7. Geen gebiedsontsluitingsweg tussen Hoofdweg en Driemerenweg

Oplossing(en):

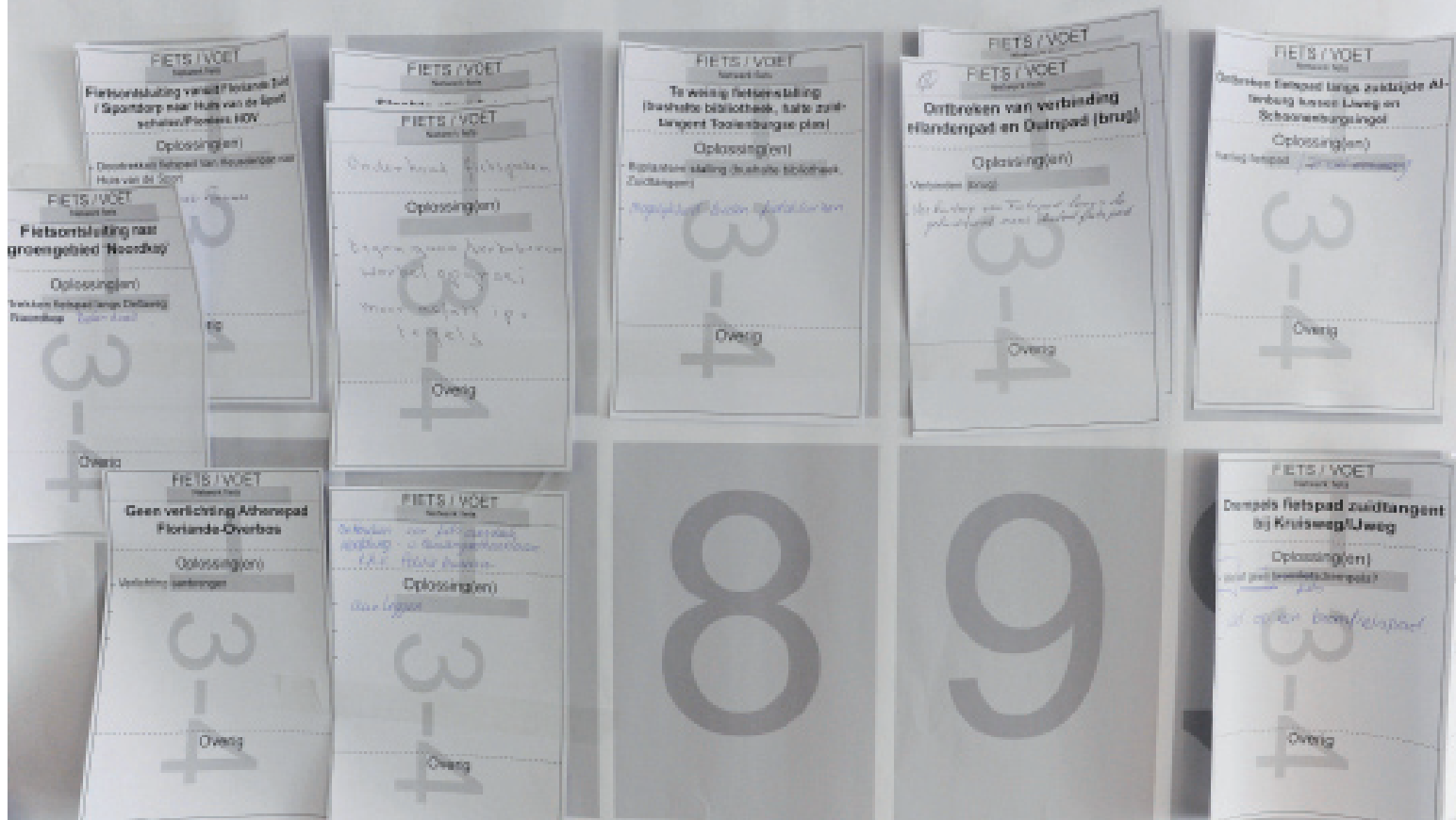
- IJweg als GOW

Slechte afstelling verkeerslichten Bennebroekerweg - Hoofdweg (dan IJweg ook minder aantrekkelijk)

Oplossing(en):

- Betere afstelling verkeerslichten.

FIETS / VOET



Top 10 Hoofddorp 3-4, Fiets - Voet

1. Fietsontsluiting naar groengebied 'Noordkop'

Oplissing(en):

- Doortrekken fietspad langs Deltaweg naar **Ziekenhuis**

1. Fietsontsluiting vanuit Floriande Zuid / Sportdorp naar Huis van de Sport / scholen / Pioniers HOV

Oplissing(en):

- Doortrekken fietspad Van Heusdenpad naar Huis van de Sport
- **Doortrekken naar Pioniers**

2. Slechte staat fietspad Bennebroekerweg

Oplissing(en):

- Asfalteren of beter bestraten

2. Onderhoud fietspaden

Oplissing(en):

- Tegengaan / verbeteren wortel opgroei
- **Meer asfalt ipv tegels**

3. Te weinig fietsenstalling (bushalte bibliotheek, halte zuidtangent Toolenburgse plas)

Oplissing(en):

- Bijplaatsen stalling (bushalte bibliotheek, Zuidtangent)
- **Mogelijkheid bieden fietskluisen**

4. Verbetering fietsverbinding Floriande- Boseilanden Duinpad

4. Ontbreken van verbinding eilandenpad en Duinpad (brug)

Oplissing(en):

- Doortrekken fietspad (naam Duinpad)
- Verbinden (brug)
- **Verbinding van fietspad langs de geluidswal naar talud fietspad**

5. Ontbreken fietspad langs zuidzijde Altenburg tussen IJweg en Schoonenburgsingel

Oplissing(en):

- Aanleg fietspad

6. Geen verlichting Athenepad Floriande-Overbos

Oplissing(en):

- Verlichting aanbrengen

7. Ontbreken van fietsoversteek Hoofdweg – van Heuven-goedhartlaan thv politiebureau

Oplissing(en):

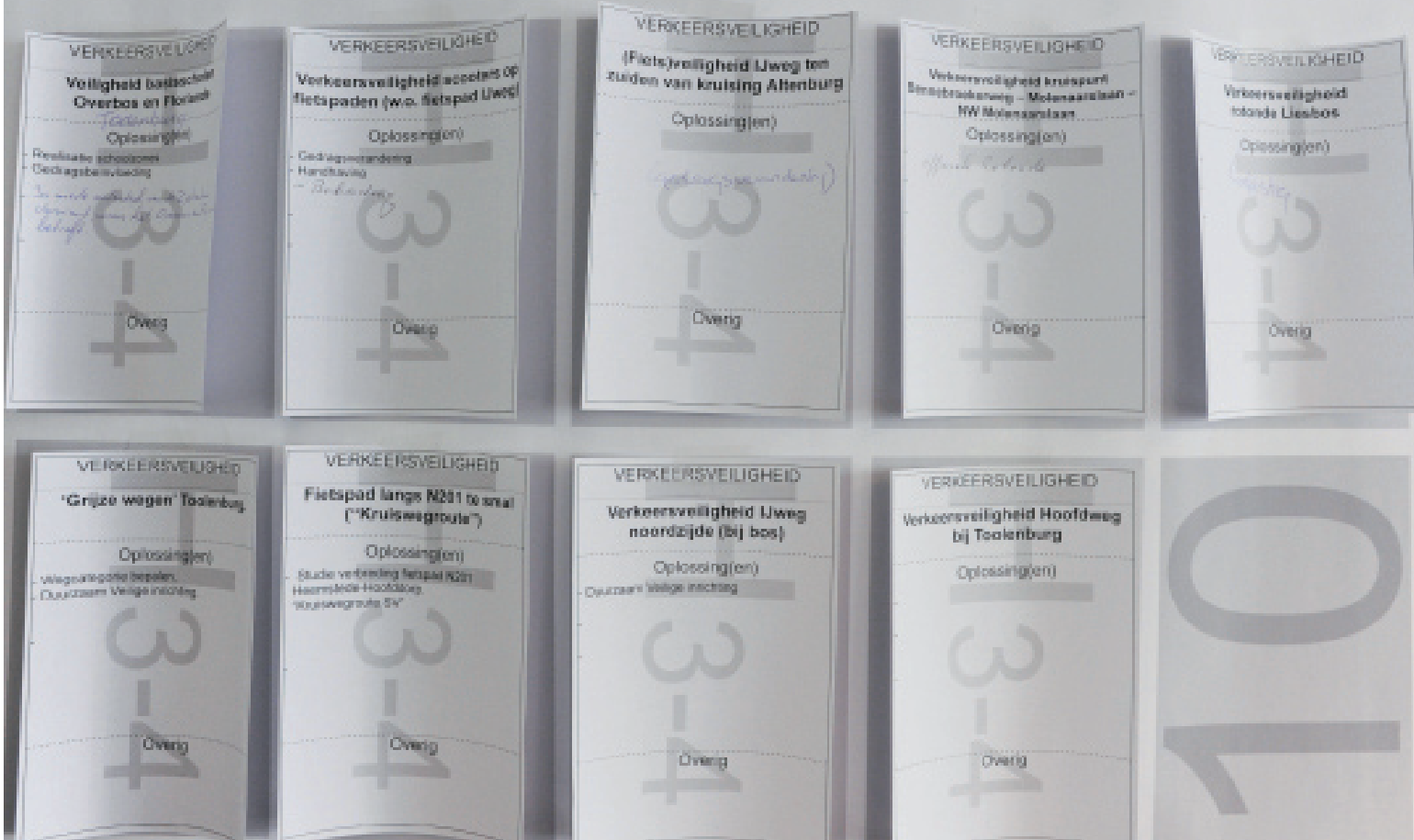
- **Aanleggen**

10. Drempels fietspad zuidtangent bij Kruisweg/IJweg

Oplissing(en):

- Wel of geen **fietsdrempels?**
- **Wel op een bromfietspad**

VERKEERSVEILIGHEID



Top 10 Hoofddorp 3-4, Verkeersveiligheid

1. Veiligheid basisscholen Overbos en Floriande en Toolenburg

Oplossing(en):

- Realisatie schoolzones
- Gedragsbeïnvloeding
- Is mede onderdeel van Ziekenhuisvariant, waar het Overbos en Floriande betreft

2. Verkeersveiligheid scooters op fietspaden (w.o. fietspad IJweg)

Oplossing(en):

- Gedragsverandering
- Handhaving
- **Bebording**

3. (Fiets)veiligheid IJweg ten zuiden van kruising Altenburg

Oplossing(en):

- **Gedragsverandering**

4. Verkeersveiligheid kruispunt Bennebroekerweg – NW Molenaarslaan

Oplossing(en):

- **Officiële rotonde**

5. Verkeersveiligheid rotonde Liesbos

Oplossing(en):

- **Lastig**

6. ‘Grijze wegen’ Toolenburg.

Oplossing(en):

- Wegcategorie bepalen.
- Duurzaam Veilige inrichting.

7. Fietspad langs N201 te smal (“Kruiswegroute”)

Oplossing(en):

- Studie verbreding fietspad N201 Heemstede-Hoofddorp. “Kruiswegroute SV”

8. Verkeersveiligheid IJweg noordzijde (bij bos)

Oplossing(en):

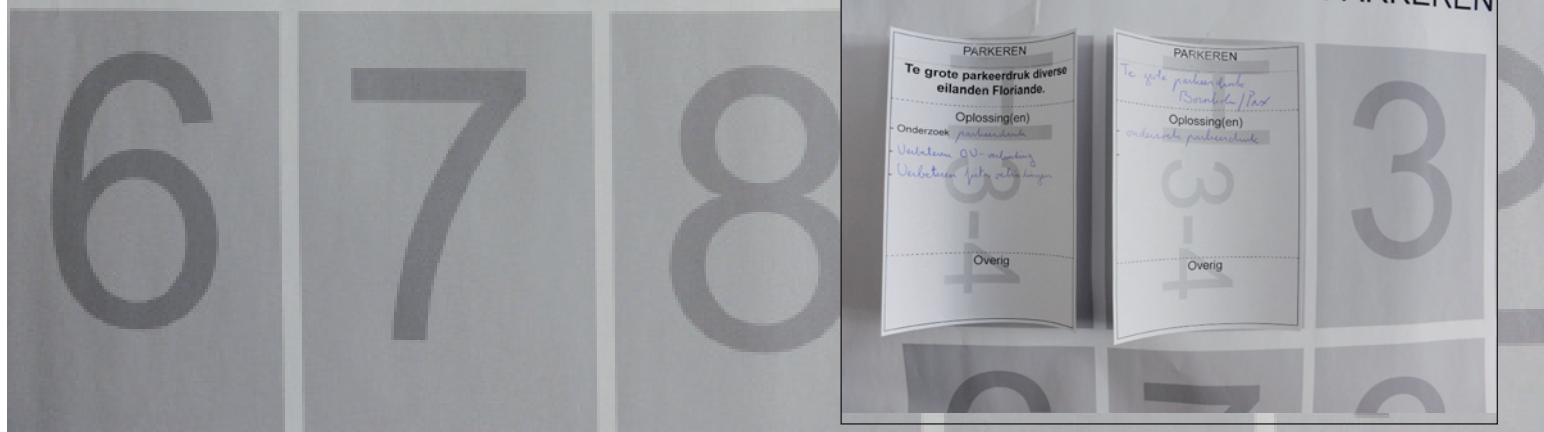
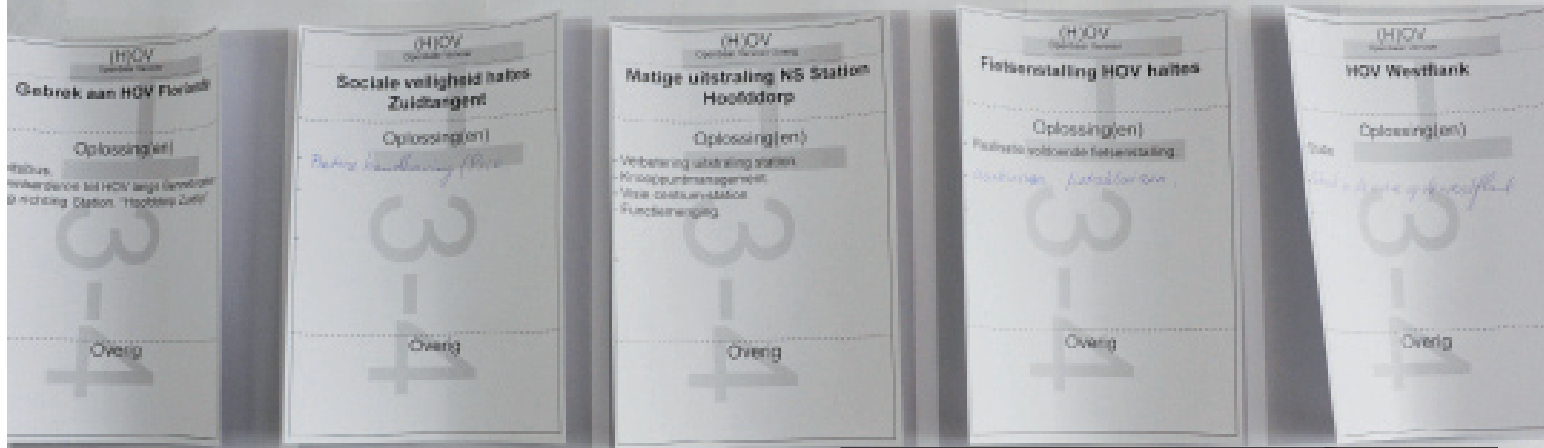
- Duurzaam Veilige inrichting

9. Verkeersveiligheid Hoofdweg bij Toolenburg

Oplossing(en):

10

(H)OV



PARKEREN

Top 10 Hoofddorp 3-4, (H)OV

1. Gebrek aan HOV Floriande

Oplossing(en):

- Spitsbus.
- Opwaarderen tot HOV langs Bennebroekerweg richting Station. "Hoofddorp Zuidlijn"

2. Sociale veiligheid haltes Zuidtangent

Oplossing(en):

- **Betere handhaving (Prio)**

3. Matige uitstraling NS Station Hoofddorp

Oplossing(en):

- Verbetering uitstraling station.
- Knooppuntmanagement.
- Visie centrum-station.
- Functiemenging.

4. Fietsenstalling HOV haltes

Oplossing(en):

- Realisatie voldoende fietsenstalling.
- **Aanbieden fietskluizen**

5. HOV Westflank

Oplossing(en):

- Studie
- **Staat in de visie op de Westflank**

Top 10 Hoofddorp 3-4, Parkeren

1. Te grote parkeerdruk diverse eilanden Floriande.

Oplossing(en):

- Onderzoek **parkeerdruk**
- **Verbeteren OV verbinding**
- **Verbeteren fietsverbindingen**

2. Te grote parkeerdruk Bornholm / Pax

Oplossing(en):

- **Onderzoek parkeerdruk**

Parkeernormen Haarlemmermeer

MAAK UW KEUZE OM EEN PARKEERNORM OP TE ZOEKEN:

(Vul de zalmroze gekleurde velden in)

Functie:

Mate van stedelijkheid (zie kaart):

In of in de buurt van een centrum:

Afstand van de functie tot het centrum (in meters), als de functie in het centrum ligt, vul dan 0 meter in: m.

Afstand tot HOV-halte of treinstation:

OV-vergoeding:

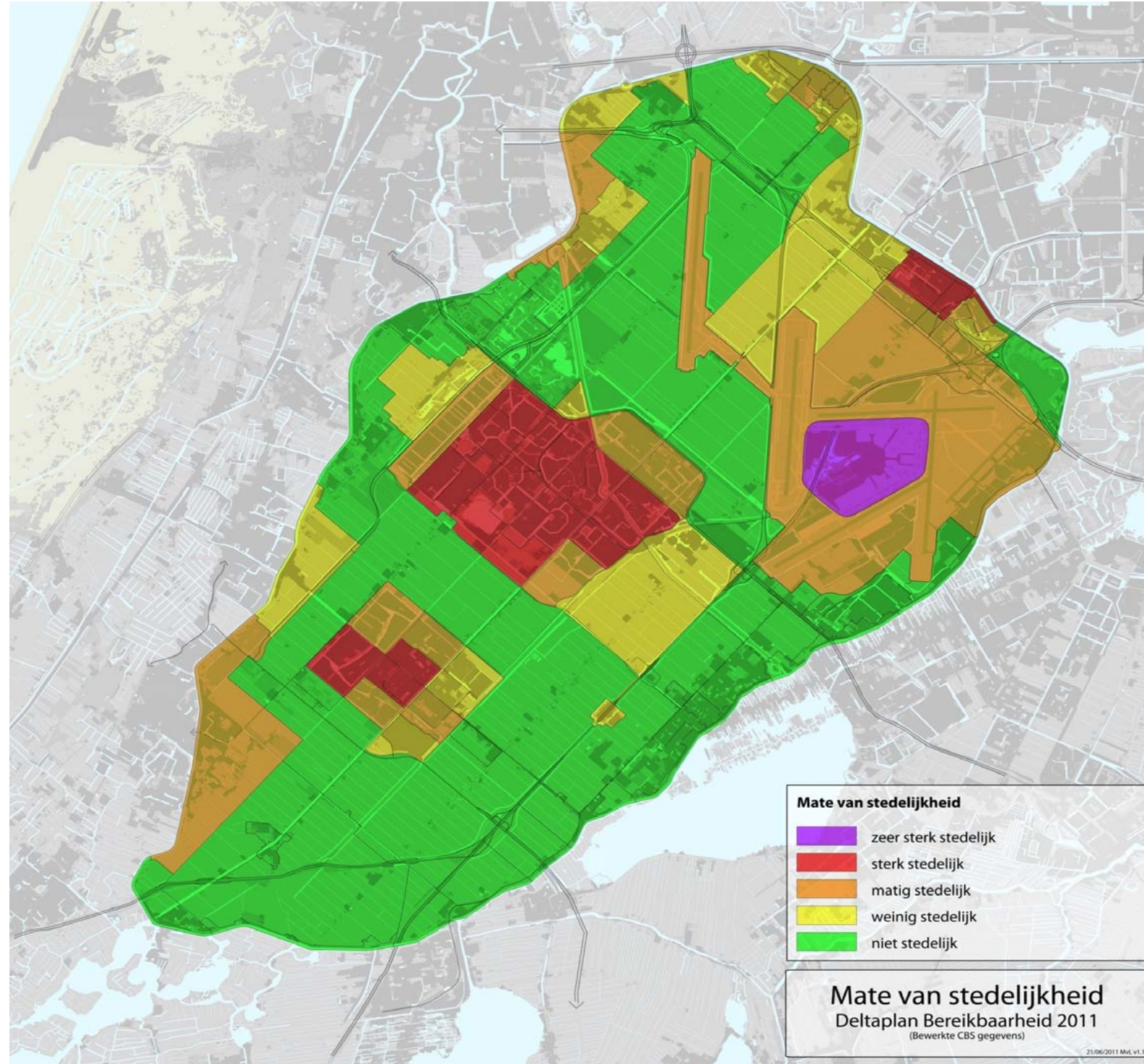
Minder autogebruik doelgroep:

PARKEERNORM

0,5 parkeerplaatsen per kamer

CENTRUMLIJGGING: Rest

Aan deze berekening kunnen geen rechten worden ontleend



Parkeernormen Haarlemmermeer

Zeer sterk stedelijk	Bandbreedte		Centrum																		Enheid: (parkeerplaatsen per...)
	Minimum	Maximum	Afstand tot HOV-halte of treinstation																		
	Bron: CROW		Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation						Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation						Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing						
			Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...																		
		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing			
		De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																			
		ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee		
Wonen																					
Verkoopprijs*:																					
Meer dan € 295.000,-		1,3	1,5	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,40	1,30	1,40	1,30	1,40	1,40	1,50	1,40	1,50	1,40	1,50	
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-		1,2	1,4	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,30	1,20	1,30	1,20	1,30	1,30	1,40	1,30	1,40	1,30	1,40	
Minder dan € 221.000,-		1,1	1,2	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,15	1,10	1,15	1,10	1,15	1,15	1,20	1,15	1,20	1,15	1,20	
Serviceflat, aanleunwoning		0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	
Kamerverhuur		0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
Winkels																					
Hoofdwinkelgebied		2,5	3,5	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	3,00	2,50	2,50	2,50	3,00	3,00	
Wijk- en dorpscentra		2,5	4,0	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	3,25	2,50	2,50	2,50	3,25	3,25	
Bedrijven																					
Kantoor zonder baliefunctie		0,8	1,3	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,05	0,80	0,80	0,80	1,05	1,05	
Kantoor met baliefunctie		1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,50	1,50	1,50	1,75	1,75	
Arbeidsintensief en bezoekersextensief		0,2	0,3	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,25	0,20	0,20	0,20	0,25	0,25	
Arbeidsintensief en bezoekersintensief		0,7	1,2	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,95	0,70	0,70	0,70	0,95	0,95	
Arbeidsintensief en bezoekersintensief		0,4	0,6	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,50	0,40	0,40	0,40	0,50	0,50	
Bedrijfsverzamelgebouw		0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	0,80	1,25	1,25	
Horeca																					
Hotel		0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00	
Restaurant		8,0	10,0	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	
Café, discotheek, cafetaria		4,0	6,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,00	5,00	4,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	
Sport																					
Sporthal (binnen)		1,5	2,0	1,75	2,00	1,75	2,00	1,75	2,00	1,75	2,00	1,75	2,00	1,75	2,00	1,75	2,00	1,75	2,00	1,75	
Sportveld (buiten)		13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	
Dansstudio, sportschool		2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	
Squashbanen		1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	
Tennisbanen		2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	
Bowlingbaan, biljartzaal		1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	
Zwembad		7,0	9,0	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	
Vrije tijd																					
Museum, bibliotheek		0,3	0,5	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,40	0,30	0,40	0,30	0,40	0,40	0,50	0,40	0,50	0,40	
Bioscoop, theater, schouwburg		0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,10	0,15	0,10	0,15	0,15	0,20	0,15	0,20	0,15	
Stadion		0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw		3,0	4,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,50	3,00	3,50	3,00	3,50	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	
Themapark, pretpark		4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	
Overdekte speeltuin, -hal		3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	
Cultureel centrum, wijkgebouw		1,0	3,0	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	
Zorg, welzijn en religie																					
Ziekenhuis		1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,60	1,50	1,60	1,60	1,70	
Verpleeg-, verzorgingstehuis		0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,60	0,50	0,60	0,60	0,70	
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut		1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,75	1,50	1,75	1,75	2,00	
Religiegebouw		0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,15	0,10	0,15	0,15	0,20	
Begraafplaats, crematorium		15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	
Onderwijs en dagopvang																					
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs		20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	
+ leslokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs		5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
Avondonderwijs		0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Middelbare school - dagonderwijs		0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
Basisschool		0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3		0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8		0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf		0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf		0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Zeer sterk stedelijk

Bandbreedte Minimum Maximum	Schil/overloopgebied																		Eenheid: (parkeerplaatsen per...)
	Afstand tot HOV-halte of treinstation						Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation						Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing						
Bron: CROW	Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation						Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...						100%						
	100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		
	De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																		
	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	
Wonen																			
Verkoopprijs*																			
Meer dan € 295.000,-	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,50	1,60	1,50	1,60	1,60	1,70	1,60	1,70	
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	1,4	1,6	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,50	1,40	1,50	1,40	1,50	1,50	1,60	1,50	1,60	
Minder dan € 221.000,-	1,2	1,4	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,30	1,20	1,30	1,20	1,30	1,30	1,40	1,30	1,40	
Serviceflat, aanleunwoning	0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	
Kamerverhuur	0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
Winkels																			
Wijk-, buurt- en dorpscentra	2,5	4,0	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	3,25	2,50	2,50	2,50	3,25	
Grootschalige detailhandel	4,5	6,5	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	5,50	4,50	4,50	5,50	6,50	
Bedrijven																			
Kantoor zonder baliefunctie	1,0	1,5	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,25	1,00	1,00	1,25	1,25	
Kantoor met baliefunctie	2,0	2,5	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,25	2,00	2,00	2,25	2,25	
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	0,3	0,4	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,35	0,30	0,30	0,35	0,35	
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	1,2	1,5	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,35	1,20	1,20	1,35	1,35	
Arbeidsintensief en bezoekersintensief	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,60	0,60	0,70	0,70	
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	1,25	1,25	
Horeca																			
Hotel	0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	
Restaurant	8,0	10,0	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	9,00	10,00	9,00	10,00	
Café, discotheek, cafetaria	4,0	6,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,00	5,00	4,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	
Sport																			
Sportshal (binnen)	1,7	2,2	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	
Dansstudio, sportschool	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	
Squashbanen	1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	
Tennisbanen	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	
Bowlingbaan, biljartzaal	1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	
Zwembad	8,0	10,0	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	
Vrije tijd																			
Museum, bibliotheek	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,50	0,60	0,50	0,60	0,60	0,70	0,60	0,70	
Bioscoop, theater, schouwburg	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,10	0,15	0,10	0,15	0,15	0,20	0,15	0,20	
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	4,0	6,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,00	5,00	4,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	
Themapark, pretpark	4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	
Overdekte speeltuin, -hal	3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	
Cultureel centrum, wijkgebouw	1,0	3,0	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	
Zorg, welzijn en religie																			
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,60	1,50	1,50	1,60	1,70	
Verpleeg-, verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,60	0,50	0,50	0,60	0,70	
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,75	1,50	1,75	1,75	2,00	
Religiegebouw	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,15	0,10	0,15	0,15	0,20	
Begraafplaats, crematorium	15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	
Onderwijs en dagopvang																			
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	
+ leslokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
Avondonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	
Middelbare school - dagonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
Basisschool	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3	0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,11	0,17	0,11	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23	
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8	0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01	0,05	0,01	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09	
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf	0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,09	0,12	0,09	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Zeer sterk stedelijk

Bandbreedte Minimum Maximum	Rest																		Bron: CROW	Eenheid: (parkeerplaatsen per...)	
	Afstand tot HOV-halte of treinstation																				
	Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation						Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation						Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing								
	Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...																				
100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing					
De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																					
ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee		
Wonen																					
Verkoopprijs*:																					
Meer dan € 295.000,-	1,7	2,0	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,85	1,70	1,85	1,70	1,85	2,00	1,85	2,00	1,85	2,00	
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	1,6	1,8	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,70	1,60	1,70	1,60	1,70	1,80	1,70	1,80	1,70	1,80	
Minder dan € 221.000,-	1,3	1,5	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,40	1,30	1,40	1,30	1,40	1,50	1,40	1,50	1,40	1,50	
Serviceflat, aanleunwoning	0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	
Kamerverhuur	0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
Winkels																					
Wijk-, buurt- en dorpscentra	2,5	4,0	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	3,25	2,50	2,50	2,50	3,25	3,25	4,00
Grootschalige detailhandel	5,5	7,5	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	6,50	5,50	5,50	5,50	6,50	6,50	7,50
Bedrijven																					
Kantoor zonder baliefunctie	1,2	1,9	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,55	1,20	1,20	1,20	1,55	1,55	1,90
Kantoor met baliefunctie	2,5	3,0	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,75	2,50	2,50	2,50	2,75	2,75	3,00
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	0,6	0,7	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,65	0,60	0,60	0,60	0,65	0,65	0,70
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	2,0	2,5	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,25	2,00	2,00	2,00	2,25	2,25	2,50
Arbeidsintensief en bezoekersintensief	1,0	1,2	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,10	1,00	1,00	1,00	1,10	1,10	1,20
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	0,80	1,25	1,25	1,70
Horeca																					
Hotel	0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00	1,50
Restaurant	12,0	14,0	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	13,00	12,00	13,00	12,00	13,00	13,00	14,00	13,00	14,00	13,00	14,00
Café, discotheek, cafetaria	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00
Sport																					
Sportshal (binnen)	2,0	2,5	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,50
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	27,00
Dansstudio, sportschool	3,0	4,0	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	4,00
Squashbanen	1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,50
Tennisbanen	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	3,00
Golfbaan	6,0	8,0	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	8,00
Bowlingbaan, biljartzaal	1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,50
Zwembad	9,0	11,0	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	11,00
Manege	0,3	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,50
Vrije tijd																					
Museum, bibliotheek	0,9	1,0	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,95	0,90	0,95	0,90	0,95	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00
Bioscoop, theater, schouwburg	0,2	0,3	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,25	0,20	0,25	0,20	0,25	0,25	0,30	0,25	0,30	0,25	0,30
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	0,20
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00
Themapark, pretpark	4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	12,00
Overdekte speeltuin, -hal	3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	12,00
Cultureel centrum, wijkgebouw	1,0	3,0	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00
Volkstuin	0,3	0,3	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Zorg, welzijn en religie																					
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,50	1,50	1,60	1,50	1,60	1,70
Verpleeg-, verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,50	0,50	0,60	0,50	0,60	0,70
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,50	1,50	1,75	1,50	1,75	2,00	2,00
Religiegebouw	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,10	0,10	0,15	0,10	0,15	0,20	0,20
Begraafplaats, crematorium	15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00
Onderwijs en dagopvang																					
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
+ Iestokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Avondonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Middelbare school - dagonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Basisschool	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3	0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,11	0,17	0,11	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8	0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01	0,05	0,01	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf	0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,09	0,12	0,09	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Sterk stedelijk

Bandbreedte Minimum Maximum	Centrum																		Eenheid: (parkeerplaatsen per...)
	Afstand tot HOV-halte of treinstation Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation						Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation						Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing						
Bron: CROW	Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...																		
	100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		
	De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																		
	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	
Wonen																			
Verkoopprijs*																			
Meer dan € 295.000,-	1,3	1,5	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,40	1,30	1,40	1,30	1,40	1,40	1,50	1,40	1,50	1,40	1,50
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	1,2	1,4	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,30	1,20	1,30	1,20	1,30	1,30	1,40	1,30	1,40	1,30	1,40
Minder dan € 221.000,-	1,1	1,2	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,15	1,10	1,15	1,10	1,15	1,15	1,20	1,15	1,20	1,15	1,20
Serviceflat, aanleunwoning	0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45
Kamerverhuur	0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
Winkels																			
Hoofdwinkelgebied	2,5	3,5	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	3,00	2,50	2,50	3,00	3,00	3,50
Wijk-, buurt- en dorpscentra	2,5	4,0	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	3,25	2,50	2,50	3,25	3,25	4,00
Bedrijven																			
Kantoor zonder baliefunctie	0,8	1,5	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,15	0,80	0,80	1,15	1,15	1,50
Kantoor met baliefunctie	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,50	1,50	1,75	1,75	2,00
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	0,4	0,5	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,45	0,40	0,40	0,45	0,45	0,50
Arbeidsintensief en bezoekersintensief	1,0	1,5	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,25	1,00	1,00	1,25	1,25	1,50
Arbeidsintensief en bezoekersintensief	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,60	0,60	0,70	0,70	0,80
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	1,25	1,25	1,70
Horeca																			
Hotel	0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00	1,50
Restaurant	8,0	10,0	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00
Café, discotheek, cafetaria	4,0	6,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,00	5,00	4,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00
Sport																			
Sportthal (binnen)	1,5	2,0	1,75	2,00	1,75	2,00	1,75	2,00	1,75	2,00	1,75	2,00	1,75	2,00	1,75	2,00	1,75	2,00	2,00
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	27,00
Dansstudio, sportschool	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	3,00
Squashbanen	1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,50
Tennisbanen	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	3,00
Bowlingbaan, biljartzaal	1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,50
Zwembad	7,0	9,0	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	9,00
Vrije tijd																			
Museum, bibliotheek	0,3	0,5	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,40	0,30	0,40	0,30	0,40	0,40	0,50	0,40	0,50	0,40	0,50
Bioscoop, theater, schouwburg	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,10	0,15	0,10	0,15	0,15	0,20	0,15	0,20	0,15	0,20
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	0,20
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	3,0	4,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,50	3,00	3,50	3,00	3,50	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00
Themapark, pretpark	4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	12,00
Overdekte speeltuin, -hal	3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	12,00
Cultureel centrum, wijkgebouw	1,0	3,0	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00
Zorg, welzijn en religie																			
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,60	1,50	1,60	1,60	1,70
Verpleeg-, verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,60	0,50	0,60	0,60	0,70
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,50	1,75	1,75	2,00	2,00
Religiegebouw	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,10	0,15	0,15	0,20	0,20
Begraafplaats, crematorium	15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00
Onderwijs en dagopvang																			
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
+ leslokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Avondonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Middelbare school - dagonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Basisschool	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3	0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,11	0,17	0,11	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8	0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01	0,05	0,01	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf	0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,09	0,12	0,09	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Sterk stedelijk	Bandbreedte		Schil/overloopgebied																		Enheid: (parkeerplaatsen per...)
	Minimum	Maximum	Afstand tot HOV-halte of treinstation																		
	Bron: CROW		Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation						Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation						Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing						
			Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...																		
			100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		
De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																					
		ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee
Wonen																					
Verkoopprijs*:																					
Meer dan € 295.000,-	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,50	1,60	1,50	1,60	1,60	1,70	1,60	1,70	1,60	1,70	
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	1,4	1,6	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,50	1,40	1,50	1,40	1,50	1,50	1,60	1,50	1,60	1,50	1,60	
Minder dan € 221.000,-	1,2	1,4	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,30	1,20	1,30	1,20	1,30	1,30	1,40	1,30	1,40	1,30	1,40	
Serviceflat, aanleunwoning	0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	
Kamerverhuur	0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
Winkels																					
Wijk-, buurt- en dorpscentra	2,5	4,0	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	3,25	2,50	2,50	2,50	3,25	3,25	4,00	
Grootschalige detailhandel	4,5	6,5	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	5,50	4,50	4,50	4,50	5,50	5,50	6,50	
Bedrijven																					
Kantoor zonder baliefunctie	1,0	1,7	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,35	1,00	1,00	1,00	1,35	1,35	1,70	
Kantoor met baliefunctie	2,0	2,5	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,25	2,00	2,00	2,00	2,25	2,25	2,50	
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	0,5	0,6	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,55	0,50	0,50	0,50	0,55	0,55	0,60	
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,50	1,50	1,50	1,75	1,75	2,00	
Arbeidsintensief en bezoekersintensief	0,8	1,0	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,90	0,90	1,00	
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	0,80	1,25	1,25	1,70	
Horeca																					
Hotel	0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00	1,50	
Restaurant	8,0	10,0	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	
Café, discotheek, cafetaria	4,0	6,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,00	5,00	4,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	
Sport																					
Sporthof (binnen)	1,7	2,2	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	
Dansstudio, sportschool	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	
Squashbanen	1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	
Tennisbanen	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	
Bowlingbaan, biljartzaal	1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	
Zwembad	8,0	10,0	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	
Vrije tijd																					
Museum, bibliotheek	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,50	0,60	0,50	0,60	0,60	0,70	0,60	0,70	0,60	0,70	
Bioscoop, theater, schouwburg	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,10	0,15	0,10	0,15	0,15	0,20	0,15	0,20	0,15	0,20	
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	0,20	
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	4,0	6,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,00	5,00	4,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	
Themapark, pretpark	4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	12,00	
Overdekte speeltuin, -hal	3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	12,00	
Cultureel centrum, wijkgebouw	1,0	3,0	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	
Zorg, welzijn en religie																					
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,60	1,50	1,50	1,60	1,60	1,70	
Verpleeg-, verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,60	0,50	0,50	0,60	0,60	0,70	
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,75	1,50	1,50	1,75	1,75	2,00	
Religiegebouw	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,15	0,10	0,10	0,15	0,15	0,20	
Begraafplaats, crematorium	15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	
Onderwijs en dagopvang																					
collegesalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	
+ leslokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
Avondonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Middelbare school - dagonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
Basisschool	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3	0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,11	0,17	0,11	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8	0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01	0,05	0,01	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf	0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,09	0,12	0,09	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Sterk stedelijk	Bandbreedte		Rest																Enheid: (parkeerplaatsen per...)			
	Minimum	Maximum	Afstand tot HOV-halte of treinstation																			
	Bron: CROW		Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation				Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation				Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing											
			Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...																			
		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing				
		De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																				
		ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee			
Wonen																						
Verkoopprijs*:																						
Meer dan € 295.000,-	1,7	2,0	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,85	1,70	1,85	1,70	1,85	1,85	2,00	1,85	2,00	1,85	2,00		
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	1,6	1,8	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,70	1,60	1,70	1,60	1,70	1,70	1,80	1,70	1,80	1,70	1,80		
Minder dan € 221.000,-	1,3	1,6	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,45	1,30	1,45	1,30	1,45	1,45	1,60	1,45	1,60	1,45	1,60		
Serviceflat, aanleunwoning	0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45		
Kamerverhuur	0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40		
Winkels																						
Wijk-, buurt- en dorpscentra	2,5	4,0	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	3,25	2,50	2,50	2,50	3,25	3,25	4,00	
Grootschalige detailhandel	5,5	7,5	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	6,50	5,50	5,50	5,50	6,50	6,50	7,50	
Bedrijven																						
Kantoor zonder baliefunctie	1,2	1,9	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,55	1,20	1,20	1,20	1,55	1,55	1,90	
Kantoor met baliefunctie	2,5	3,0	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,75	2,50	2,50	2,50	2,75	2,75	3,00	
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	0,7	0,8	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,75	0,70	0,70	0,70	0,75	0,75	0,80	
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	2,0	2,5	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,25	2,00	2,00	2,00	2,25	2,25	2,50	
Arbeidsintensief en bezoekersintensief	1,2	1,4	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,30	1,30	1,40
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	0,80	1,25	1,25	1,70	
Horeca																						
Hotel	0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00	1,50	1,50	
Restaurant	12,0	14,0	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	13,00	12,00	13,00	12,00	13,00	13,00	14,00	13,00	14,00	13,00	14,00	14,00	
Café, discotheek, cafetaria	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	7,00	
Sport																						
Sporthal (binnen)	2,0	2,5	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,50	
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	27,00	
Dansstudio, sportschool	3,0	4,0	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	4,00	
Squashbanen	1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,50	
Tennisbanen	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	3,00	
Golfbaan	6,0	8,0	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	8,00	
Bowlingbaan, biljartzaal	1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,50	
Zwembad	9,0	11,0	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	11,00	
Manege	0,3	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,50	
Vrije tijd																						
Museum, bibliotheek	0,9	1,0	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,95	0,90	0,95	0,90	0,95	0,95	1,00	0,95	1,00	0,95	1,00	1,00	
Bioscoop, theater, schouwburg	0,2	0,3	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,25	0,20	0,25	0,20	0,25	0,25	0,30	0,25	0,30	0,25	0,30	0,30	
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	0,20	0,20	
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	7,00	
Themapark, pretpark	4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	12,00	12,00	
Overdekte speeltuin, -hal	3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	12,00	12,00	
Cultureel centrum, wijkgebouw	1,0	3,0	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	3,00	
Volkstuin	0,3	0,3	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	
Zorg, welzijn en religie																						
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,60	1,50	1,50	1,60	1,60	1,70	1,70	
Verpleeg-, verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,60	0,50	0,50	0,60	0,60	0,70	0,70	
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,75	1,50	1,50	1,75	1,75	2,00	2,00	
Religiegebouw	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,15	0,10	0,10	0,15	0,15	0,20	0,20	
Begraafplaats, crematorium	15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	
Onderwijs en dagopvang																						
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	
+ lestokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
Avondonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Middelbare school - dagonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
Basisschool	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3	0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,11	0,17	0,11	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8	0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01	0,05	0,01	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf	0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,09	0,12	0,09	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Matig stedelijk	Bandbreedte		Centrum																		Enheid: (parkeerplaatsen per...)
	Minimum	Maximum	Afstand tot HOV-halte of treinstation																		
	Bron: CROW		Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation						Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation						Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing						
			Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...																		
		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing			
		De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																			
		ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee		
Wonen																					
Verkoopprijs*:																					
Meer dan € 295.000,-	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,50	1,60	1,50	1,60	1,60	1,70	1,60	1,70	1,60	1,70	
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	1,3	1,5	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,40	1,30	1,40	1,30	1,40	1,40	1,50	1,40	1,50	1,40	1,50	
Minder dan € 221.000,-	1,2	1,3	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,25	1,20	1,25	1,20	1,25	1,25	1,30	1,25	1,30	1,25	1,30	
Serviceflat, aanleunwoning	0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	
Kamerverhuur	0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
Winkels																					
Hoofdwinkelgebied	2,8	3,8	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	3,30	3,30	3,80	
Wijk- en dorpscentra	2,5	4,0	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	3,25	2,50	2,50	3,25	3,25	4,00	
Bedrijven																					
Kantoor zonder baliefunctie	1,0	1,7	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,35	1,00	1,00	1,00	1,35	1,35	1,70	
Kantoor met baliefunctie	1,7	2,3	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	2,00	1,70	1,70	2,00	2,00	2,30	2,30	
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	0,5	0,6	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,55	0,50	0,50	0,55	0,55	0,60	0,60	
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	1,2	1,7	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,45	1,20	1,20	1,45	1,45	1,70	1,70	
Arbeidsintensief en bezoekersintensief	1,0	1,2	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,10	1,00	1,00	1,10	1,10	1,20	1,20	
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	1,25	1,25	1,70	1,70	
Horeca																					
Hotel	0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00	1,50	
Restaurant	8,0	10,0	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	
Café, discotheek, cafeteria	4,0	6,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,00	5,00	4,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	
Sport																					
Sporthof (binnen)	1,7	2,2	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	
Dansstudio, sportschool	3,0	4,0	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	
Squashbanen	1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	
Tennisbanen	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	
Bowlingbaan, biljartzaal	1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	
Zwembad	8,0	10,0	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	
Vrije tijd																					
Museum, bibliotheek	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,50	0,60	0,50	0,60	0,60	0,70	0,60	0,70	0,60	0,70	
Bioscoop, theater, schouwburg	0,2	0,3	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,25	0,20	0,25	0,20	0,25	0,25	0,30	0,25	0,30	0,25	0,30	
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	0,20	
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	4,0	6,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,00	5,00	4,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	
Themapark, pretpark	4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	12,00	
Overdekte speeltuin, -hal	3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	12,00	
Cultureel centrum, wijkgebouw	1,0	3,0	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	
Zorg, welzijn en religie																					
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,50	1,50	1,60	1,60	1,70	1,70	
Verpleeg-, verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,50	0,50	0,60	0,60	0,70	0,70	
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,50	1,50	1,75	1,75	2,00	2,00	
Religiegebouw	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,10	0,10	0,15	0,15	0,20	0,20	
Begraafplaats, crematorium	15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	
Onderwijs en dagopvang																					
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	
+ leslokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	6,00	
Avondonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Middelbare school - dagonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
Basisschool	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3	0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,11	0,17	0,11	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8	0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01	0,05	0,01	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf	0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,09	0,12	0,09	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Matig stedelijk	Bandbreedte		Schil/overloopgebied																		Enheid: (parkeerplaatsen per...)			
	Minimum	Maximum	Afstand tot HOV-halte of treinstation																					
	Bron: CROW		Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation						Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation						Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing									
			Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...																					
			100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing					
		De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																						
		ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee			
Wonen																								
Verkoopprijs*:																								
Meer dan € 295.000,-	1,6	1,8	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,70	1,60	1,70	1,60	1,70	1,70	1,80	1,70	1,80	1,70	1,80	woning			
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,50	1,60	1,50	1,60	1,60	1,70	1,60	1,70	1,60	1,70	woning			
Minder dan € 221.000,-	1,3	1,5	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,40	1,30	1,40	1,30	1,40	1,40	1,50	1,40	1,50	1,40	1,50	woning			
Serviceflat, aanleunwoning	0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	woning			
Kamerverhuur	0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	kamer			
Winkels																								
Wijk-, buurt- en dorpscentra	2,5	4,0	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	3,25	2,50	2,50	2,50	3,25	3,25	4,00	100 m2 bvo		
Grootschalige detailhandel	5,5	7,5	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	6,50	5,50	5,50	5,50	6,50	6,50	7,50	100 m2 bvo		
Bedrijven																								
Kantoor zonder baliefunctie	1,2	1,9	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,55	1,20	1,20	1,20	1,55	1,55	1,90	100 m2 bvo		
Kantoor met baliefunctie	2,3	2,8	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,55	2,30	2,30	2,30	2,55	2,55	2,80	100 m2 bvo		
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	0,6	0,7	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,65	0,60	0,60	0,60	0,65	0,65	0,70	100 m2 bvo		
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	1,7	2,2	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,95	1,70	1,70	1,70	1,95	1,95	2,20	100 m2 bvo		
Arbeidsintensief en bezoekersintensief	1,2	1,4	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,30	1,20	1,20	1,20	1,30	1,30	1,40	100 m2 bvo		
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	0,80	1,25	1,25	1,70	100 m2 bvo		
Horeca																								
Hotel	0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00	1,50	kamer			
Restaurant	8,0	10,0	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	9,00	8,00	9,00	8,00	9,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	10,00	100 m2 bvo		
Café, discotheek, cafetaria	4,0	6,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,00	5,00	4,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	100 m2 bvo		
Sport																								
Sporthal (binnen)	2,0	2,5	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	100 m2 bvo	
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	ha. netto terrein	
Dansstudio, sportschool	3,0	4,0	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	100 m2 bvo	
Squashbanen	1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	baan	
Tennisbanen	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	baan	
Bowlingbaan, biljartzaal	1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	baan, tafel	
Zwembad	9,0	11,0	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	100 m2 oppervlak bassin	
Vrije tijd																								
Museum, bibliotheek	0,7	0,9	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,80	0,70	0,80	0,70	0,80	0,80	0,90	0,80	0,90	0,80	0,90	0,80	0,90	100 m2 bvo	
Bioscoop, theater, schouwburg	0,2	0,3	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,25	0,20	0,25	0,20	0,25	0,25	0,30	0,25	0,30	0,25	0,30	0,25	0,30	zitplaats	
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	0,20	zitplaats	
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	100 m2 bvo	
Themapark, pretpark	4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	12,00	ha. netto terrein	
Overdekte speeltuin, -hal	3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	12,00	100 m2 bvo	
Cultureel centrum, wijkgebouw	1,0	3,0	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	100 m2 bvo	
Zorg, welzijn en religie																								
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,50	1,50	1,60	1,50	1,60	1,50	1,70	bed	
Verpleeg-, verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,50	0,50	0,60	0,50	0,60	0,50	0,70	wooneenheid	
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,50	1,50	1,75	1,50	1,75	2,00	2,00	behandelkamer	
Religiegebouw	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,10	0,10	0,10	0,15	0,10	0,15	0,20	0,20	zitplaats	
Begraafplaats, crematorium	15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	gelijktijdige begrafenis/crematie
Onderwijs en dagopvang																								
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	collegezaal (ca. 150 zitplaatsen)	
+ leslokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	leslokaal (ca. 30 zitplaatsen)	
Avondonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	0,75	1,00	0,75	1,00	0,75	1,00	1,00	1,00	student	
Middelbare school - dagonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	0,75	0,75	leslokaal	
Basisschool	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	0,75	0,75	leslokaal	
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3	0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,11	0,17	0,11	0,17	0,17	0,23	0,11	0,23	0,11	0,23	0,23	0,23	leerling in groep 1 t/m 3	
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8	0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01	0,05	0,01	0,05	0,05	0,09	0,01	0,09	0,01	0,09	0,09	0,09	leerling in groep 4 t/m 8	
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,60	0,70	0,60	0,70	0,70	0,70	arbeidsplaats	
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf	0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,09	0,12	0,09	0,12	0,12	0,15	0,09	0,15	0,09	0,15	0,15	0,15	kind	

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Matig stedelijk	Bandbreedte		Rest																		Eenheid: (parkeerplaatsen per...)
	Minimum	Maximum	Afstand tot HOV-halte of treinstation						Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation						Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing						
	Bron: CROW		Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation						Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...						100%						
			100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		
		De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																			
		ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee
Wonen																					
Verkoopprijs*																					
Meer dan € 295.000,-	1,9	2,1	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90	2,00	1,90	2,00	1,90	2,00	2,00	2,10	2,00	2,10	2,00	2,10	
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	1,7	1,9	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,80	1,70	1,80	1,70	1,80	1,80	1,90	1,80	1,90	1,80	1,90	
Minder dan € 221.000,-	1,4	1,7	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,55	1,40	1,55	1,40	1,55	1,55	1,70	1,55	1,70	1,55	1,70	
Serviceflat, aanleunwoning	0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	
Kamerverhuur	0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	
Winkels																					
Wijk-, buurt- en dorpscentra	2,5	4,0	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	3,25	2,50	2,50	2,50	3,25	3,25	4,00	
Grootschalige detailhandel	6,0	8,0	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	7,00	6,00	6,00	6,00	7,00	7,00	8,00	
Bedrijven																					
Kantoor zonder baliefunctie	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,50	1,50	1,50	1,75	1,75	2,00	
Kantoor met baliefunctie	2,8	3,3	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	3,05	2,80	2,80	2,80	3,05	3,05	3,30	
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	0,8	0,9	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,85	0,80	0,80	0,80	0,85	0,85	0,90	
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	2,5	2,8	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,65	2,50	2,50	2,50	2,65	2,65	2,80	
Arbeidsintensief en bezoekersintensief	1,6	1,8	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,70	1,60	1,60	1,60	1,70	1,70	1,80	
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	0,80	1,25	1,25	1,70	
Horeca																					
Hotel	0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00	1,50	
Restaurant	12,0	14,0	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	13,00	12,00	13,00	12,00	13,00	13,00	14,00	13,00	14,00	13,00	14,00	
Café, discotheek, cafetaria	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00		
Sport																					
Sportthal (binnen)	2,5	3,0	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	
Dansstudio, sportschool	3,0	4,0	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	
Squashbanen	1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	
Tennisbanen	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	
Golfbaan	6,0	8,0	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	
Bowlingbaan, biljartzaal	1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	
Zwembad	10,0	12,0	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	
Manege	0,3	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	
Vrije tijd																					
Museum, bibliotheek	1,0	1,2	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,10	1,00	1,10	1,00	1,10	1,10	1,20	1,10	1,20	1,10	1,20	
Bioscoop, theater, schouwburg	0,3	0,4	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,35	0,30	0,35	0,30	0,35	0,35	0,40	0,35	0,40	0,35	0,40	
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	0,20	
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	6,0	8,0	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	
Themapark, pretpark	4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	12,00	
Overdekte speeltuin, -hal	3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	12,00	
Cultureel centrum, wijkgebouw	1,0	3,0	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	
Volkstuin	0,3	0,3	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	
Zorg, welzijn en religie																					
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,50	1,50	1,60	1,60	1,60	1,70	
Verpleeg-, verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,50	0,50	0,60	0,60	0,70	0,70	
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,50	1,50	1,75	1,75	2,00	2,00	
Religiegebouw	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,10	0,10	0,15	0,15	0,20	0,20	
Begraafplaats, crematorium	15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	
Onderwijs en dagopvang																					
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	
+ Iestokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
Avondonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Middelbare school - dagonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
Basisschool	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3	0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,11	0,17	0,11	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8	0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01	0,05	0,01	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf	0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,09	0,12	0,09	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Weinig stedelijk

Bandbreedte Minimum Maximum	Centrum																		Eenheid: (parkeerplaatsen per...)
	Afstand tot HOV-halte of treinstation						Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation						Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing						
Bron: CROW	Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...																		
	100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		
De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																			
	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	
Wonen																			
Verkoopprijs*:																			
Meer dan € 295.000,-	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,50	1,60	1,50	1,60	1,60	1,70	1,60	1,70	
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	1,3	1,5	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,40	1,30	1,40	1,30	1,40	1,40	1,50	1,40	1,50	
Minder dan € 221.000,-	1,2	1,3	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,25	1,20	1,25	1,20	1,25	1,25	1,30	1,25	1,30	
Serviceflat, aanleunwoning	0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	
Kamerverhuur	0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	
Winkels																			
Wijk-, buurt- en dorpscentra	3,0	4,5	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,75	3,00	3,00	3,00	3,75	
Bedrijven																			
Kantoor zonder baliefunctie	1,2	2,0	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,60	1,20	1,20	1,20	1,60	
Kantoor met baliefunctie	2,3	2,5	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,40	2,30	2,30	2,40	2,40	
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	0,5	0,6	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,55	0,50	0,50	0,55	0,55	
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	1,2	1,7	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,45	1,20	1,20	1,45	1,45	
Arbeidsintensief en bezoekersintensief	1,0	1,2	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,10	1,00	1,00	1,10	1,10	
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	1,25	1,25	
Horeca																			
Hotel	0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	
Restaurant	10,0	12,0	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	11,00	12,00	11,00	12,00	
Café, discotheek, cafeteria	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	
Sport																			
Sportshal (binnen)	1,7	2,2	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	
Dansstudio, sportschool	3,0	4,0	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	
Squashbanen	1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	
Tennisbanen	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	
Bowlingbaan, biljartzaal	1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	
Zwembad	8,0	10,0	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	
Vrije tijd																			
Museum, bibliotheek	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,50	0,60	0,50	0,60	0,60	0,70	0,60	0,70	
Bioscoop, theater, schouwburg	0,2	0,3	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,25	0,20	0,25	0,20	0,25	0,25	0,30	0,25	0,30	
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	4,0	6,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,00	5,00	4,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	
Themapark, pretpark	4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00	
Overdekte speeltuin, -hal	3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00	
Cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	4,0	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00	
Volkstuin	0,3	0,3	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	
Zorg, welzijn en religie																			
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,50	1,50	1,60	1,70	
Verpleeg-, verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,50	0,50	0,60	0,70	
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,50	1,75	1,75	2,00	
Religiegebouw	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,10	0,15	0,15	0,20	
Begraafplaats, crematorium	15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	
Onderwijs en dagopvang																			
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	
+ leslokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
Avondonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	
Middelbare school - dagonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
Basisschool	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3	0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,11	0,17	0,11	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23	
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8	0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01	0,05	0,01	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09	
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf	0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,09	0,12	0,09	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Weinig stedelijk	Bandbreedte		Schil/overloopgebied																Enheid: (parkeerplaatsen per...)						
	Minimum	Maximum	Afstand tot HOV-halte of treinstation																						
	Bron: CROW		Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation				Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation				Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing														
	Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...																								
			100%				80-100%				< 80%, of niet van toepassing				100%					80-100%				< 80%, of niet van toepassing	
De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																									
		ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee						
Wonen																									
Verkoopprijs*																									
Meer dan € 295.000,-	1,7	2,0	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,85	1,70	1,85	1,70	1,85	1,85	2,00	1,85	2,00	1,85	2,00				
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	1,6	1,8	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,70	1,60	1,70	1,60	1,70	1,70	1,80	1,70	1,80	1,70	1,80				
Minder dan € 221.000,-	1,3	1,5	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,40	1,30	1,40	1,30	1,40	1,40	1,50	1,40	1,50	1,40	1,50				
Serviceflat, aanleunwoning	0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,40	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45				
Kamerverhuur	0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40				
Winkels																									
Wijk-, buurt- en dorpscentra	3,0	4,5	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,75	3,00	3,00	3,00	3,75	3,75	4,50				
Grootschalige detailhandel	6,5	8,5	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	7,50	6,50	6,50	6,50	7,50	7,50	8,50				
Bedrijven																									
Kantoor zonder baliefunctie	1,5	2,1	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,80	1,50	1,50	1,50	1,80	1,80	2,10				
Kantoor met baliefunctie	2,8	3,3	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	3,05	2,80	2,80	2,80	3,05	3,05	3,30				
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	0,6	0,7	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,65	0,60	0,60	0,60	0,65	0,65	0,70				
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	1,7	2,2	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,95	1,70	1,70	1,70	1,95	1,95	2,20				
Arbeidsintensief en bezoekersintensief	1,2	1,4	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,30	1,20	1,20	1,20	1,30	1,30	1,40				
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	0,80	1,25	1,25	1,70				
Horeca																									
Hotel	0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00	1,50	1,50				
Restaurant	10,0	12,0	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	11,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00				
Café, discotheek, cafetaria	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	7,00				
Sport																									
Sportshal (binnen)	2,0	2,5	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,50				
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	27,00				
Dansstudio, sportschool	3,0	4,0	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	4,00				
Squashbanen	1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,50				
Tennisbanen	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	3,00				
Bowlingbaan, biljartzaal	1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,50				
Zwembad	9,0	11,0	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	11,00				
Vrije tijd																									
Museum, bibliotheek	0,7	0,9	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,80	0,70	0,80	0,70	0,80	0,80	0,90	0,80	0,90	0,80	0,90	0,90				
Bioscoop, theater, schouwburg	0,2	0,3	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,25	0,20	0,25	0,20	0,25	0,25	0,30	0,25	0,30	0,25	0,30	0,30				
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	0,20	0,20				
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	7,00				
Themapark, pretpark	4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	12,00	12,00				
Overdekte speeltuin, -hal	3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	12,00	12,00				
Cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	4,0	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00	3,00	4,00	4,00				
Volkstuin	0,3	0,3	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30				
Zorg, welzijn en religie																									
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,60	1,50	1,50	1,60	1,60	1,70	1,70				
Verpleeg-, verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,60	0,50	0,50	0,60	0,60	0,70	0,70				
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,75	1,50	1,50	1,75	1,75	2,00	2,00				
Religiegebouw	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,15	0,10	0,10	0,15	0,15	0,20	0,20				
Begraafplaats, crematorium	15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00				
Onderwijs en dagopvang																									
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00				
+ leslokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00				
Avondonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00				
Middelbare school - dagonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75				
Basisschool	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75				
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3	0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,11	0,17	0,11	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23				
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8	0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01	0,05	0,01	0,05	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09				
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70				
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf	0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,09	0,12	0,09	0,12	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15				

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Weinig stedelijk

Bandbreedte Minimum Maximum	Rest																		Eenheid: (parkeerplaatsen per...)		
	Afstand tot HOV-halte of treinstation																				
	Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation						Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation						Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing								
Bron: CROW	Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...																				
	100%			80-100%			< 80%, of niet van toepassing			100%			80-100%			< 80%, of niet van toepassing					
	De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																				
	ja	nee		ja	nee		ja	nee		ja	nee		ja	nee		ja	nee		ja	nee	
Wonen																					
Verkoopprijs*																					
Meer dan € 295.000,-	2,0	2,2	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,10	2,00	2,10	2,00	2,10	2,10	2,20	2,10	2,20	2,10	2,20	woning
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	1,8	1,9	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,85	1,80	1,85	1,80	1,85	1,85	1,90	1,85	1,90	1,85	1,85	woning
Minder dan € 221.000,-	1,4	1,7	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,55	1,40	1,55	1,40	1,55	1,55	1,70	1,55	1,70	1,55	1,55	woning
Serviceflat, aanleunwoning	0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	woning
Kamerverhuur	0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	kamer
Winkels																					
Wijk-, buurt- en dorpscentra	3,0	4,5	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,75	3,00	3,00	3,00	3,75	3,75	4,50	100 m2 bvo
Grootchalige detailhandel	6,5	8,5	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	7,50	6,50	6,50	6,50	7,50	7,50	8,50	100 m2 bvo
Bedrijven																					
Kantoor zonder baliefunctie	1,7	2,5	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	2,10	1,70	1,70	1,70	2,10	2,10	2,50	100 m2 bvo
Kantoor met baliefunctie	3,0	3,5	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,25	3,00	3,00	3,00	3,25	3,25	3,50	100 m2 bvo
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	0,8	0,9	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,85	0,80	0,80	0,80	0,85	0,85	0,90	100 m2 bvo
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	2,5	2,8	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,65	2,50	2,50	2,50	2,65	2,65	2,80	100 m2 bvo
Arbeidsintensief en bezoekersintensief	1,6	1,8	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,70	1,60	1,60	1,60	1,70	1,70	1,80	100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	0,80	1,25	1,25	1,70	100 m2 bvo
Horeca																					
Hotel	0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00	1,50	kamer
Restaurant	14,0	16,0	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	15,00	14,00	15,00	14,00	15,00	15,00	16,00	15,00	16,00	15,00	16,00	100 m2 bvo
Café, discotheek, cafetaria	6,0	8,0	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	100 m2 bvo
Sport																					
Sportshal (binnen)	2,5	3,0	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	100 m2 bvo
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	ha. netto terrein
Dansstudio, sportschool	4,0	5,0	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00	100 m2 bvo
Squashbanen	1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	baan
Tennisbanen	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	baan
Golfbaan	6,0	8,0	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	hole
Bowlingbaan, biljartzaal	1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	baan, tafel
Zwembad	10,0	12,0	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	100 m2 oppervlak bassin
Manege	0,3	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	box
Vrije tijd																					
Museum, bibliotheek	1,0	1,2	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,10	1,00	1,10	1,00	1,10	1,10	1,20	1,10	1,20	1,10	1,20	100 m2 bvo
Bioscoop, theater, schouwburg	0,3	0,4	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,35	0,30	0,35	0,30	0,35	0,35	0,40	0,35	0,40	0,35	0,40	zitplaats
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	0,20	zitplaats
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	6,0	8,0	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	100 m2 bvo
Themapark, pretpark	4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	12,00	ha. netto terrein
Overdekte speeltuin, -hal	3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	12,00	100 m2 bvo
Cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	4,0	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00	3,00	4,00	100 m2 bvo
Volkstuin	0,3	0,3	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	perceel
Zorg, welzijn en religie																					
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,60	1,50	1,50	1,60	1,60	1,70	1,70	bed
Verpleeg-, verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,60	0,50	0,50	0,60	0,60	0,70	0,70	wooneenheid
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,75	1,50	1,50	1,75	1,75	2,00	2,00	2,00	behandelkamer
Religiegebouw	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,15	0,10	0,10	0,15	0,15	0,20	0,20	0,20	zitplaats
Begraafplaats, crematorium	15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	gelijktijdige begrafenis/crematie
Onderwijs en dagopvang																					
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	collegezaal (ca. 150 zitplaatsen)
+ lestokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	leslokaal (ca. 30 zitplaatsen)
Avondonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	student
Middelbare school - dagonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	leslokaal
Basisschool	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	leslokaal
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3	0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,11	0,17	0,11	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	leerling in groep 1 t/m 3
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8	0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01	0,05	0,01	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	leerling in groep 4 t/m 8
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	arbeidsplaats
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf	0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,09	0,12	0,09	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	kind

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Niet stedelijk	Bandbreedte		Centrum																Enheid: (parkeerplaatsen per...)						
	Minimum	Maximum	Afstand tot HOV-halte of treinstation																						
	Bron: CROW		Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation				Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation				Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing														
			Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...																						
			100%				80-100%				< 80%, of niet van toepassing				100%					80-100%				< 80%, of niet van toepassing	
De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																									
		ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee						
Wonen																									
Verkoopprijs*																									
Meer dan € 295.000,-		1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,50	1,60	1,50	1,60	1,60	1,70	1,60	1,70						
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-		1,3	1,5	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,40	1,30	1,40	1,30	1,40	1,40	1,50	1,40	1,50						
Minder dan € 221.000,-		1,2	1,3	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,25	1,20	1,25	1,20	1,25	1,25	1,30	1,25	1,30						
Serviceflat, aanleunwoning		0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45						
Kamerverhuur		0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40						
Winkels																									
Wijk-, buurt- en dorpscentra		3,0	4,5	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,75	3,00	3,00	3,00	3,75						
Bedrijven																									
Kantoor zonder baliefunctie		1,2	2,0	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,60	1,20	1,20	1,20	1,60						
Kantoor met baliefunctie		2,3	2,5	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,40	2,30	2,30	2,40	2,40						
Arbeidsextensief en bezoekersextensief		0,5	0,6	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,55	0,50	0,50	0,55	0,55						
Arbeidsintensief en bezoekersextensief		1,2	1,7	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,45	1,20	1,20	1,45	1,45						
Arbeidsextensief en bezoekersintensief		1,0	1,2	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,10	1,00	1,00	1,10	1,10						
Bedrijfsverzamelgebouw		0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	1,25	1,25						
Horeca																									
Hotel		0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50						
Restaurant		10,0	12,0	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	11,00	12,00	11,00	12,00						
Café, discotheek, cafeteria		5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00						
Sport																									
Sportshal (binnen)		1,7	2,2	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20	1,95	2,20						
Sportveld (buiten)		13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00						
Dansstudio, sportschool		3,0	4,0	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00						
Squashbanen		1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50						
Tennisbanen		2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00						
Bowlingbaan, biljartzaal		1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50						
Zwembad		8,0	10,0	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00	9,00	10,00						
Vrije tijd																									
Museum, bibliotheek		0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,50	0,60	0,50	0,60	0,60	0,70	0,60	0,70						
Bioscoop, theater, schouwburg		0,2	0,3	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,25	0,20	0,25	0,20	0,25	0,25	0,30	0,25	0,30						
Stadion		0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20						
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw		4,0	6,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,00	5,00	4,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00						
Themapark, pretpark		4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00						
Overdekte speeltuin, -hal		3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00						
Cultureel centrum, wijkgebouw		2,0	4,0	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00						
Volkstuin		0,3	0,3	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30						
Zorg, welzijn en religie																									
Ziekenhuis		1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,60	1,50	1,60	1,60	1,70						
Verpleeg-, verzorgingstehuis		0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,60	0,50	0,60	0,60	0,70						
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut		1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,75	1,50	1,75	1,75	2,00						
Religiegebouw		0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,15	0,10	0,15	0,15	0,20						
Begraafplaats, crematorium		15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00						
Onderwijs en dagopvang																									
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs		20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00						
+ leslokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs		5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00						
Avondonderwijs		0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00						
Middelbare school - dagonderwijs		0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75						
Basisschool		0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75						
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3		0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,11	0,17	0,11	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23						
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8		0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01	0,05	0,01	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09						
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf		0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70						
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf		0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,09	0,12	0,09	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15						

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Niet stedelijk	Bandbreedte		Schil/overloopgebied																Eenheid: (parkeerplaatsen per...)						
	Minimum	Maximum	Afstand tot HOV-halte of treinstation																						
	Bron: CROW		Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation				Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation				Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing														
	Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...																								
			100%				80-100%				< 80%, of niet van toepassing				100%					80-100%				< 80%, of niet van toepassing	
De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																									
		ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee						
Wonen																									
Verkoopprijs*																									
Meer dan € 295.000,-	1,7	2,0	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,85	1,70	1,85	1,70	1,85	2,00	1,85	2,00	1,85	2,00	woning				
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	1,6	1,8	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,70	1,60	1,70	1,60	1,70	1,80	1,70	1,80	1,70	1,80	woning				
Minder dan € 221.000,-	1,3	1,5	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,40	1,30	1,40	1,30	1,40	1,50	1,40	1,50	1,40	1,50	woning				
Serviceflat, aanleunwoning	0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	woning				
Kamerverhuur	0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	kamer				
Winkels																									
Wijk-, buurt- en dorpscentra	3,0	4,5	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,75	3,00	3,00	3,00	3,75	3,75	4,50	100 m2 bvo			
Grootschalige detailhandel	6,5	8,5	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	7,50	6,50	6,50	6,50	7,50	7,50	8,50	100 m2 bvo			
Bedrijven																									
Kantoor zonder baliefunctie	1,7	2,1	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,90	1,70	1,70	1,70	1,90	1,90	2,10	100 m2 bvo			
Kantoor met baliefunctie	2,8	3,3	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	3,05	2,80	2,80	2,80	3,05	3,05	3,30	100 m2 bvo			
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	0,6	0,7	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,65	0,60	0,60	0,60	0,65	0,65	0,70	100 m2 bvo			
Arbeidsintensief en bezoekersextensief	1,7	2,2	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,95	1,70	1,70	1,70	1,95	1,95	2,20	100 m2 bvo			
Arbeidsintensief en bezoekersintensief	1,2	1,4	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,30	1,20	1,20	1,20	1,30	1,30	1,40	100 m2 bvo			
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	0,80	1,25	1,25	1,70	100 m2 bvo			
Horeca																									
Hotel	0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00	1,50	kamer				
Restaurant	10,0	12,0	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	12,00	100 m2 bvo			
Café, discotheek, cafetaria	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	7,00	100 m2 bvo			
Sport																									
Sporthof (binnen)	2,0	2,5	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	2,25	2,50	100 m2 bvo		
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	ha. netto terrein		
Dansstudio, sportschool	3,0	4,0	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	3,50	4,00	100 m2 bvo		
Squashbanen	1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	baan		
Tennisbanen	2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	baan		
Bowlingbaan, biljartzaal	1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	baan, tafel		
Zwembad	9,0	11,0	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	10,00	11,00	100 m2 oppervlak bassin		
Vrije tijd																									
Museum, bibliotheek	0,7	0,9	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,80	0,70	0,80	0,70	0,80	0,80	0,90	0,80	0,90	0,80	0,90	0,80	0,90	100 m2 bvo		
Bioscoop, theater, schouwburg	0,2	0,3	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,25	0,20	0,25	0,20	0,25	0,25	0,30	0,25	0,30	0,25	0,30	0,25	0,30	zitplaats		
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	0,20	zitplaats		
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	5,00	6,00	5,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	100 m2 bvo		
Themapark, pretpark	4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	12,00	ha. netto terrein		
Overdekte speeltuin, -hal	3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	12,00	100 m2 bvo		
Cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	4,0	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00	3,00	4,00	3,00	4,00	100 m2 bvo		
Volkstuin	0,3	0,3	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	perceel		
Zorg, welzijn en religie																									
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,50	1,50	1,60	1,60	1,60	1,70	1,70	bed		
Verpleeg-, verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,50	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	wooneenheid			
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,50	1,50	1,75	1,75	2,00	2,00	2,00	behandelkamer			
Religiegebouw	0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,10	0,10	0,15	0,15	0,15	0,20	0,20	0,20	zitplaats		
Begraafplaats, crematorium	15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	gelijktijdige begrafenis/crematie		
Onderwijs en dagopvang																									
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	collegezaal (ca. 150 zitplaatsen)		
+ leslokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	leslokaal (ca. 30 zitplaatsen)		
Avondonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,50	0,75	0,50	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	student		
Middelbare school - dagonderwijs	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	leslokaal		
Basisschool	0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	leslokaal		
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3	0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,11	0,17	0,11	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	leerling in groep 1 t/m 3		
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8	0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01	0,05	0,01	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	leerling in groep 4 t/m 8		
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	arbeidsplaats		
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf	0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,09	0,12	0,09	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	kind		

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Parkeernormen Haarlemmermeer

Niet stedelijk	Bandbreedte		Rest																		Enheid: (parkeerplaatsen per...)
	Minimum	Maximum	Afstand tot HOV-halte of treinstation																		
	Bron: CROW		Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation						Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation						Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation, of niet van toepassing						
			Werknemers hebben, in kader van het vervoerplan, ondanks hun woon-werkafstand recht op een OV-vergoeding van...																		
			100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		100%		80-100%		< 80%, of niet van toepassing		
		De functie is, voor wat betreft de parkeervraag, gericht op een doelgroep die aantoonbaar minder gebruik maakt van de auto																			
		ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee	ja	nee
Wonen																					
Verkoopprijs*																					
Meer dan € 295.000,-		2,0	2,2	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,10	2,00	2,10	2,00	2,10	2,10	2,20	2,10	2,20	2,10	2,20
Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-		1,8	1,9	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,85	1,80	1,85	1,80	1,85	1,85	1,90	1,85	1,90	1,85	1,90
Minder dan € 221.000,-		1,4	1,7	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40	1,55	1,40	1,55	1,40	1,55	1,55	1,70	1,55	1,70	1,55	1,70
Serviceflat, aanleunwoning		0,3	0,6	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45
Kamerverhuur		0,2	0,6	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
Winkels																					
Wijk-, buurt- en dorpscentra		3,0	4,5	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,75	3,00	3,00	3,00	3,75	3,75	4,50
Grootschalige detailhandel		6,5	8,5	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	7,50	6,50	6,50	6,50	7,50	7,50	8,50
Bedrijven																					
Kantoor zonder baliefunctie		1,7	2,5	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	2,10	1,70	1,70	1,70	2,10	2,10	2,50
Kantoor met baliefunctie		3,0	3,5	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,25	3,00	3,00	3,00	3,25	3,25	3,50
Arbeidsintensief en bezoekersextensief		0,8	0,9	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,85	0,80	0,80	0,80	0,85	0,85	0,90
Arbeidsintensief en bezoekersextensief		2,5	2,8	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,65	2,50	2,50	2,50	2,65	2,65	2,80
Arbeidsintensief en bezoekersintensief		1,6	1,8	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,70	1,60	1,60	1,60	1,70	1,70	1,80
Bedrijfsverzamelgebouw		0,8	1,7	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	1,25	0,80	0,80	0,80	1,25	1,25	1,70
Horeca																					
Hotel		0,5	1,5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	1,00	1,50	1,00	1,50	1,00	1,50
Restaurant		14,0	16,0	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	15,00	14,00	15,00	14,00	15,00	15,00	16,00	15,00	16,00	15,00	16,00
Café, discotheek, cafetaria		6,0	8,0	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00
Sport																					
Sporthal (binnen)		2,5	3,0	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00	2,75	3,00
Sportveld (buiten)		13,0	27,0	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00	20,00	27,00
Dansstudio, sportschool		4,0	5,0	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00	4,50	5,00
Squashbanen		1,0	1,5	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50	1,25	1,50
Tennisbanen		2,0	3,0	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00
Golfbaan		6,0	8,0	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00
Bowlingbaan, biljartzaal		1,5	2,5	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50	2,00	2,50
Zwembad		10,0	12,0	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00	11,00	12,00
Manege		0,3	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5
Vrije tijd																					
Museum, bibliotheek		1,0	1,2	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,10	1,00	1,10	1,00	1,10	1,10	1,20	1,10	1,20	1,10	1,20
Bioscoop, theater, schouwburg		0,3	0,4	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,35	0,30	0,35	0,30	0,35	0,35	0,40	0,35	0,40	0,35	0,40
Stadion		0,04	0,2	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,12	0,04	0,12	0,04	0,12	0,12	0,20	0,12	0,20	0,12	0,20
Evenementenhal, beurs-, congresgebouw		6,0	8,0	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	7,00	6,00	7,00	6,00	7,00	7,00	8,00	7,00	8,00	7,00	8,00
Themapark, pretpark		4,0	12,0	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	8,00	4,00	8,00	8,00	12,00	8,00	12,00	8,00	12,00
Overdekte speeltuin, -hal		3,0	12,0	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,50	3,00	7,50	3,00	7,50	7,50	12,00	7,50	12,00	7,50	12,00
Cultureel centrum, wijkgebouw		2,0	4,0	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00	3,00	4,00
Volkstuin		0,3	0,3	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Zorg, welzijn en religie																					
Ziekenhuis		1,5	1,7	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,60	1,60	1,50	1,50	1,60	1,60	1,70	1,70
Verpleeg-, verzorgingstehuis		0,5	0,7	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,60	0,50	0,50	0,60	0,60	0,70	0,70
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut		1,5	2,0	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,75	1,50	1,50	1,75	1,75	2,00	2,00
Religiegebouw		0,1	0,2	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,15	0,10	0,10	0,15	0,15	0,20	0,20
Begraafplaats, crematorium		15,0	30,0	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00
Onderwijs en dagopvang																					
collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs		20,0	20,0	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
+ lestokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs		5,0	7,0	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Avondonderwijs		0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Middelbare school - dagonderwijs		0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Basisschool		0,5	1,0	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
+ Halen en brengen, groep 1 t/m 3		0,11	0,23	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,17	0,17	0,17	0,17	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23
+ Halen en brengen, groep 4 t/m 8		0,01	0,09	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,05	0,05	0,05	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf		0,6	0,8	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
+ Halen en brengen, kinderdagverblijf		0,09	0,15	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15

*De bedragen worden jaarlijks vastgesteld aan de hand van de gemeentelijke lijst met WOZ-waarden

Aanleunwoning	Serviceflat, aanleunwoning	woning			Zeer sterk stedelijk
Arts	Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	behandelkamer			Sterk Stedelijk
Avondonderwijs	Avondonderwijs	student			Matig Stedelijk
Basisschool	Basisschool	leslokaal	leerling in groep 1 t/m 3	leerling in groep 4 t/m 8	Weinig stedelijk
Bedrijf arbeidsextensief en bezoekersextensief	Arbeidsextensief en bezoekersextensief	100 m2 bvo			Niet stedelijk
Bedrijf arbeidsextensief en bezoekersintensief	Arbeidsextensief en bezoekersintensief	100 m2 bvo			
Bedrijf arbeidsintensief en bezoekersextensief	Arbeidsintensief en bezoekersextensief	100 m2 bvo			
Bedrijfsverzamelgebouw	Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo			Centrum
Begraafplaats	Begraafplaats, crematorium	gelijktijdige begrafenissen			Ring/overloopgebied
Beursgebouw	Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	100 m2 bvo			Rest
Bibliotheek	Museum, bibliotheek	100 m2 bvo			
Biljartzaal	Bowlingbaan, biljartzaal	tafel			
Bioscoop	Bioscoop, theater, schouwburg	zitplaats			Minder dan 400 m van HOV-halte, of minder dan 700 m van treinstation
Bowlingbaan	Bowlingbaan, biljartzaal	baan			Tussen 400 en 700 m van HOV-halte, of tussen 700 en 1200 m van treinstation
Buurtwinkelcentrum (winkel in ...)	Wijk-, buurt- en dorpscentra	100 m2 bvo			Meer dan 700 m van HOV-halte, of meer dan 1200 m van treinstation
Café	Café, discotheek, cafetaria	100 m2 bvo			Niet van toepassing
Cafetaria	Café, discotheek, cafetaria	100 m2 bvo			
Congresgebouw	Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	100 m2 bvo			100% ondanks woon-werkafstand
Creche	Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	arbeidsplaats	kind		80-100% ondanks woon-werkafstand
Crematorium	Begraafplaats, crematorium	gelijktijdige crematie			< 80% ondanks woon-werkafstand
Cultureel centrum	Cultureel centrum, wijkgebouw	100 m2 bvo			Niet van toepassing
Dansstudio	Dansstudio, sportschool	100 m2 bvo			
Discotheek	Café, discotheek, cafetaria	100 m2 bvo			Geen centrum in directe omgeving
Dorpswinkelcentrum (winkel in ...)	Wijk-, buurt- en dorpscentra	100 m2 bvo			Hoofddorp Winkelstad
Evenementenhal	Evenementenhal, beurs-, congresgebouw	100 m2 bvo			Nieuw-Vennep Centrum (De Symfonie)
Golfbaan	Golfbaan	hole			Schiphol Elzenhof
Grootschalige detailhandel	Grootschalige detailhandel	100 m2 bvo			Schiphol Plaza
Hoofdwinkelgebied (winkel in ...)	Hoofdwinkelgebied	100 m2 bvo			SugarCity
Hotel	Hotel	kamer			Wijkwinkelcentrum Hoofddorp Floriande
Kamerverhuur	Kamerverhuur	kamer			Wijkwinkelcentrum Hoofddorp Overbos
Kantoor met baliefunctie	Kantoor met baliefunctie	100 m2 bvo			Wijkwinkelcentrum Hoofddorp Pax
Kantoor zonder baliefunctie	Kantoor zonder baliefunctie	100 m2 bvo			Wijkwinkelcentrum Hoofddorp Toolenburg
Kinderdagverblijf	Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	arbeidsplaats	kind		Wijkwinkelcentrum Nieuw-Vennep Getsewoud
Kruisgebouw	Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	behandelkamer			Winkelcentrum Badhoevedorp Lorentzplein
Maatschap (zorg)	Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	behandelkamer			Winkelcentrum Rijsenhout
Manege	Manege	box			Winkelcentrum Zwanenburg
MBO/HBO/WO - dagonderwijs	Collegезalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs	collegezaal (ca. 150 zitplaatsen)	leslokaal (ca. 30 zitplaatsen)		
Middelbare school - dagonderwijs	Middelbare school - dagonderwijs	leslokaal			Centrumligging
Museum	Museum, bibliotheek	100 m2 bvo			Schilgrens:
Peuterspeelzaal	Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	arbeidsplaats	kind		Rest
Pretpark	Themapark, pretpark	ha. netto terrein			
Restaurant	Restaurant	100 m2 bvo			
Schouwburg	Bioscoop, theater, schouwburg	zitplaats			
Serviceflat	Serviceflat, aanleunwoning	woning			
Speelhal (overdekt)	Overdekte speeltuin, -hal	100 m2 bvo			
Speeltuin (overdekt)	Overdekte speeltuin, -hal	100 m2 bvo			
Sporthal (binnen)	Sporthal (binnen)	100 m2 bvo			
Sportschool	Dansstudio, sportschool	100 m2 bvo			
Sportveld (buiten)	Sportveld (buiten)	ha. netto terrein			
Squashbanen	Squashbanen	baan			
Stadion	Stadion	zitplaats			
Tennisbanen	Tennisbanen	baan			
Theater	Bioscoop, theater, schouwburg	zitplaats			
Themapark	Themapark, pretpark	ha. netto terrein			
Therapeut	Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	behandelkamer			
Verpleegtehuis	Verpleeg-, verzorgingstehuis	wooneenheid			
Verzorgingstehuis	Verpleeg-, verzorgingstehuis	wooneenheid			
Volkstuin	Volkstuin	perceel			

Wijkwinkelcentrum (winkel in ...)	Wijk-, buurt- en dorpscentra	100 m2 bvo
Wijkgebouw	Cultureel centrum, wijkgebouw	100 m2 bvo
Woning met verkoopprijs van meer dan € 295.000,-	Meer dan € 295.000,-	woning
Woning met verkoopprijs van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	Van € 221.000,- tot en met € 295.000,-	woning
Woning met verkoopprijs van minder dan € 221.000,-	Minder dan € 221.000,-	woning
Ziekenhuis	Ziekenhuis	bed
Zwembad	Zwembad	100 m2 oppervlak bassin

1 Zoekfunctie: Hotel
 2
 3 Kolom 1: 4
 4 Kolom 2: 4
 5 Kolom 3: 1
 Zoekkolom: 9

1
 2 ZSS SS MS WS NS
 3 Centrum 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5
 Ring/overloopgebied 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5
 Rest 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5

4
 10

0,5

 16 kamer
 16 0,5 parkeerplaatsen per kamer Voor deze combinatie is geen parkeernorm beschikbaar

0
 2 **Collegezalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs**
 4 Zoekfunctie: + leslokalen MBO/HBO/WO - dagonderwijs
 4 ZSS SS MS WS NS
 Centrum 5 5 5 5 5
 -1 Ring/overloopgebied 5 5 5 5 5
 300 Rest 5 5 5 5 5

200
 300
 300
 300

150 **Basisschool**
 150 Zoekfunctie: + Halen en brengen, groep 1 t/m 3
 150 ZSS SS MS WS NS
 150 Centrum 0,11 0,11 0,11 0,11 0,11
 150 Ring/overloopgebied 0,11 0,11 0,11 0,11 0,11
 150 Rest 0,11 0,11 0,11 0,11 0,11

150
 150

-1
 3 Zoekfunctie: + Halen en brengen, groep 4 t/m 8
 ZSS SS MS WS NS
 Centrum 0,01 0,01 0,01 0,01 0,01
 Ring/overloopgebied 0,01 0,01 0,01 0,01 0,01
 Rest 0,01 0,01 0,01 0,01 0,01

Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf
 Zoekfunctie: + Halen en brengen, kinderdagverblijf
 ZSS SS MS WS NS
 Centrum 0,09 0,09 0,09 0,09 0,09
 Ring/overloopgebied 0,09 0,09 0,09 0,09 0,09
 Rest 0,09 0,09 0,09 0,09 0,09



parkeerplaatsen per
parkeerplaatsen per

Grenzen verkoopwaarden woningen:

Ondergrens:	€ 221.000
Bovengrens:	€ 295.000