

Evaluatierapport

Programma Ringdijk-Ringvaart



gemeente
Haarlemmermeer

februari 2023

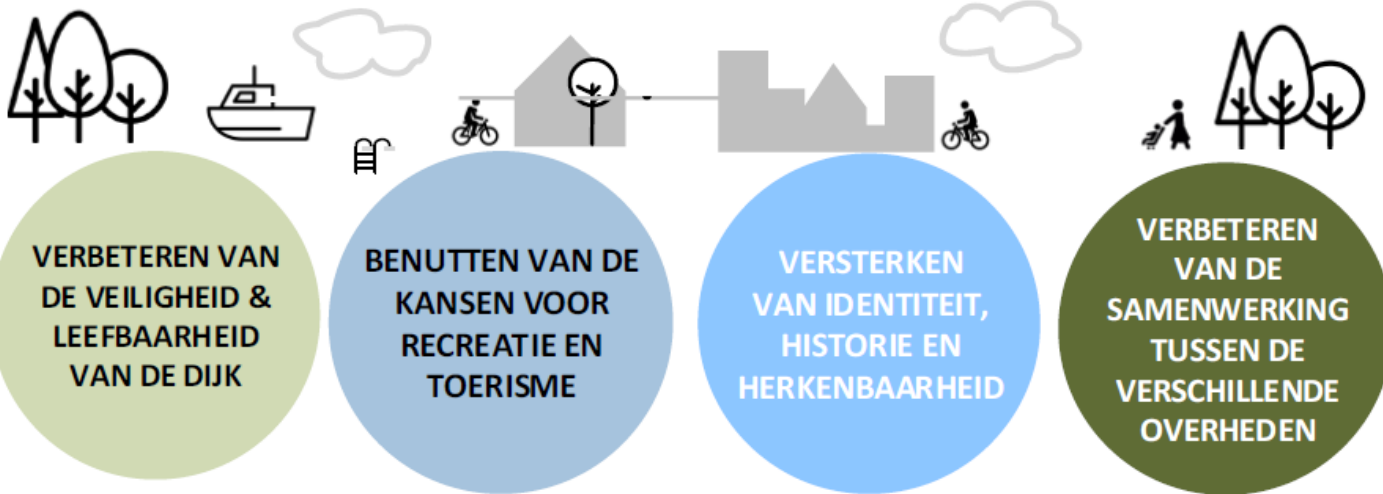
Inhoud

1. Inleiding	(3-5)
1.1 Aanleiding	(3)
1.2 Doel evaluatie	(4)
1.3 Methode	(5)
2. Uitgevoerde maatregelen	(6-10)
3. Evaluatie	(11-27)
3.1 Geld, Organisatie, Tijd, Informatie en Kwaliteit	(11-16)
3.2 Metingen	(17-24)
3.3 Enquête dorpsraden	(25-27)
4. Conclusies	(28-34)
5. Vervolg	(35-36)



1. Inleiding

Doelen Uitvoeringsprogramma



1.1. Aanleiding

In 2017 heeft de gemeenteraad de Visie Ringdijk en Ringvaart unaniem vastgesteld (RV 2017.0011195).

De ringdijk en de ringvaart vormen de basis van de Haarlemmermeerpolder. Het is de ambitie van de gemeente om de kansen en kwaliteiten van dijk en vaart beter te benutten en daarvoor een actieve samenwerking te zoeken met onder meer de provincie en het hoogheemraadschap.

De ambities zijn in de visie vertaald naar vier doelen. Zie de afbeelding hiernaast.

In het uitvoeringsprogramma Ringdijk-Ringvaart zijn de doelen vertaald naar maatregelen. De vraag is in hoeverre de maatregelen hebben bijgedragen aan het behalen van de doelen. Ook is het de vraag hoe het programma in de toekomst door gaat.

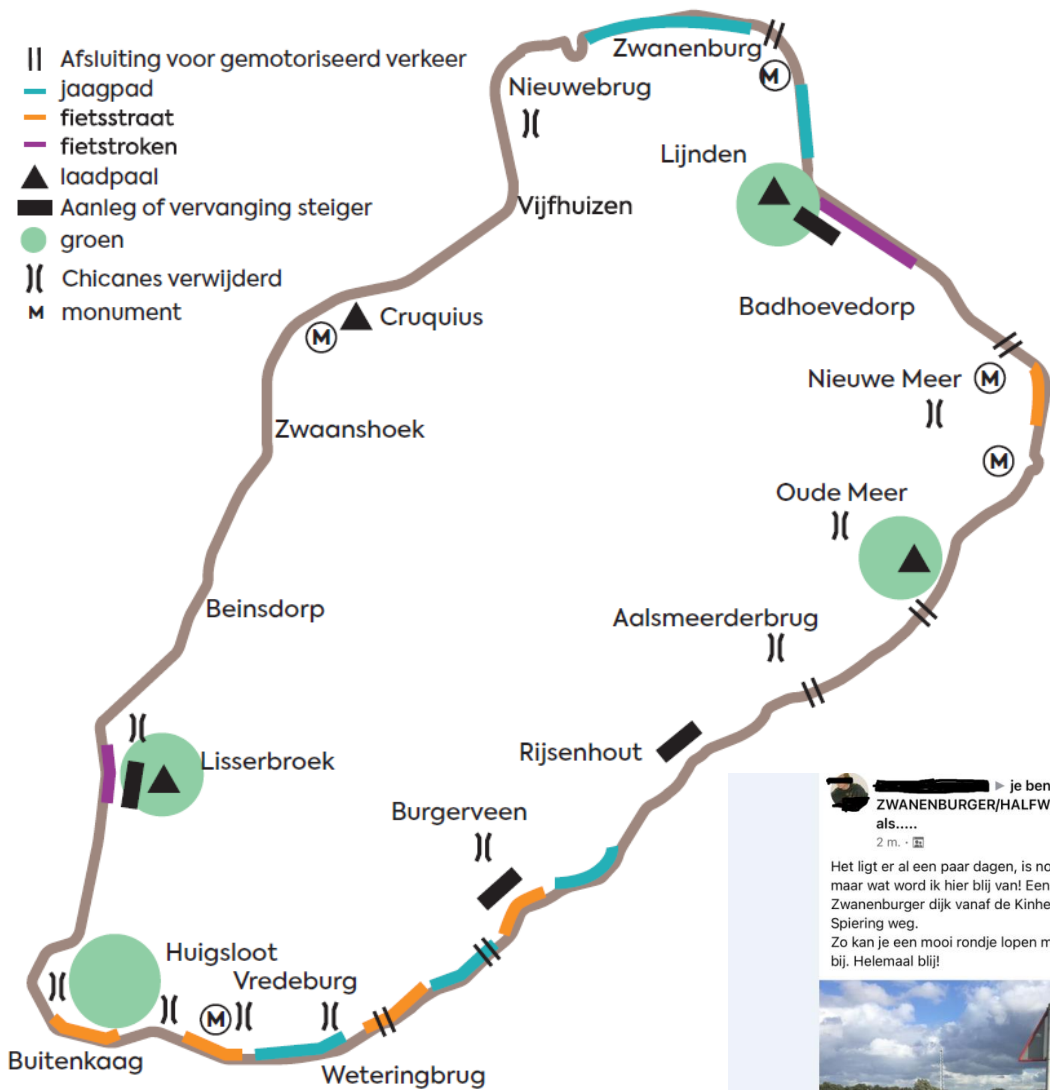
1.2 Doel evaluatie

Het doel van de evaluatie is enerzijds reflectie op het programma en de uitvoeringsmaatregelen. Wat zijn de succes en faalfactoren geweest en hoe kunnen we dit meenemen binnen onze organisatie? Daarnaast is de evaluatie bedoeld om te komen tot een advies voor het vervolg. Wat hebben we bereikt en wat willen we nog bereiken en hoe?

Daarom willen we met de evaluatie van het programma deze vragen beantwoorden:

1. In hoeverre zijn de maatregelen uitgevoerd volgens plan (tijd, geld, kwaliteit)?
2. In hoeverre hebben de maatregelen van het uitvoeringsprogramma bijgedragen aan de doelen?
3. Wat heeft er binnen het programma voor succes gezorgd op het gebied van de voortgang, kwaliteit of kosten?
4. Wat heeft er binnen het programma een belemmering gevormd voor de voortgang, kwaliteit of kosten?
5. Zijn de doelen voldoende bereikt? Zo nee, wat is er nodig om een vervolg te geven aan het programma?





1.3 Methode

Op verschillende manieren geëvalueerd.

We hebben voor de evaluatie gebruikt gemaakt van:

- Meldingen bewoners en gesprekken dorpsraden
- Gesprek en vragenlijst dorpsraden
- Verkeerstellingen
- Verkeerssnelheden
- Evaluatiesessies met het programmateam
- Financiële administratie + raming



2. Maatregelen

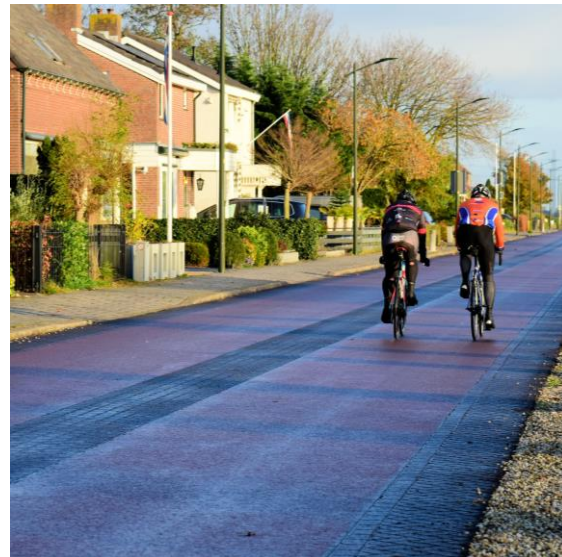
Doelen Uitvoeringsprogramma



Welke maatregelen per doelstelling?

Voor sommige maatregelen geldt dat ze een positieve bijdrage levert aan meerdere doelstellingen van het programma. In dat geval is gekozen ze te vermelden bij de doelstelling die er het meest op aansluit.





2. Maatregelen

Verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid van de dijk

1. Doorgaand (vracht)verkeer weren door afsluitingen voor gemotoriseerd verkeer

Nieuwe Meer, Leimuiderbrug, Weteringbrug, Zwanenburg, proefafsluiting Rijsenhout.

2. Verkeersveiligheid vergroten door aanleg van fietsstraten en fietsstroken

Nieuwe Meer, Burgerveen, Weteringbrug, Buitenkaag en Huigsloot

- Ca 6.300 m fietsstroken
- Ca 3.300 m fietsstraat

3. Overige verkeerskundige maatregelen ter vergroten van verkeersveiligheid:

Weghalen chicanes, aanpassen van de weg van 30km/u naar 50km/u, Smileys plaatsen (attentie op snelheid), Voetpad bij Oude Meer aangekocht, Fietsonderdoorgang bij N196, Fietsonderdoorgang bij Cruquius in de toekomst.

4. Leefbaarheid vergroten

Aanleg jaagpaden (ca 9 km), afspraken over beheer met Hoogheemraadschap, tegengaan van doorgaand verkeer op de dijk.

2. Maatregelen

Benutten van kansen voor recreatie en toerisme

1. Meer ruimte voor voetgangers, aanleg jaagpaden (ca 9 km)

Tussen Lijnden en Zwanenburg, Burgerveen, Weteringbrug, Van Burgerveen naar Rijsenhout, Vijfhuizerdijk.

2. Meer ruimte voor recreatie aan het water, aanleg steigers

Aalsmeerderbrug, Lijnden, Lisserbroek en Burgerveen.

3. Meer ruimte voor fietsers

Door aanleg fietsstraten en afsluitingen voor gemotoriseerd vervoer (zie doelstelling verkeersveiligheid en leefbaarheid). Hierdoor is er meer ruimte voor fietsen op verschillende snelheden.

4. Meer ruimte voor recreatie

Door het realiseren van diverse rustpunten op de ringdijk en het opknappen en inrichten van loswallen bij Zwaanshoek (2), Oude Meer en Aalsmeerderbrug.

5. Overig

Aanleg gemealpark Buitenkaag, Wandelnetwerk Zuid-Kennemerland, Meer ruimte voor evenementen, zoals Initiatief 'Kunst langs de ringdijk'.



2. Maatregelen

Versterken identiteit, historie en herkenbaarheid

1. Het verhaal van de ringvaart vertellen

- Publicatie 'Kijk op de vaart' uitgebracht door Gemeente Haarlemmermeer;
- Narratief en kernwaarden rapport SteenhuisMeurs;
- Beeldkwaliteitsplan ringvaart en ontwikkelprincipes raad juni 2021).
- Samenwerking met VisitHaarlemmermeer versterken.

2. De parels oppoetsen

- Bijdrage aan gemaalpark Buitenkaag, samen met Rijnland;
- Aanleg steiger bij fort bij Aalsmeer.

3. Bijzondere plekken in de dorpen koesteren en ontwikkelen

- Realiseren van rustpunten in Lisserdijk en Lijnderdijk.

4. Een duurzame ring maken

- Aanleg van vier fiets oplaadpunten op zonnepanelen in Lisserbroek, Cruquius (fortterrein), Lijnden, Oude Meer.

5. Ringdijk en ringvaart tot erfgoed verklaren

- Inventarisatie panden en objecten langs de ringvaart en aanwijzing van 7 monumenten;
- Kernwaarden ringdijk en ringvaart opgenomen in Omgevingsvisie (2021).



2. Maatregelen

Versterken van de samenwerking met andere overheden

1. Heldere afspraken met Hoogheemraadschap van Rijnland

- Afstemming en overeenstemming over steigers, jaagpaden en rustpunten;
- Gezamenlijke aanleg gemaalpark Buitenkaag;
- Afspraken over beheer en aanleg van jaagpaden op vier plekken langs de ringdijk;
- Ambtelijk deelname aan klankbordgroep Narratief en beeldkwaliteitsplan.

2. De samenwerking met de Provincie Noord-Holland verder uitbouwen

- Afstemming over steigers;
- Provinciale ambtelijk deelname aan klankbordgroep beeldkwaliteitsplan;
- Afspraken over handhaven op de Ringvaart.
- Voorbereiden van één loket voor ontwikkelingen in en aan de Ringvaart.

3. Ambities vervolg van het programma met provincie en Hoogheemraadschap vastleggen

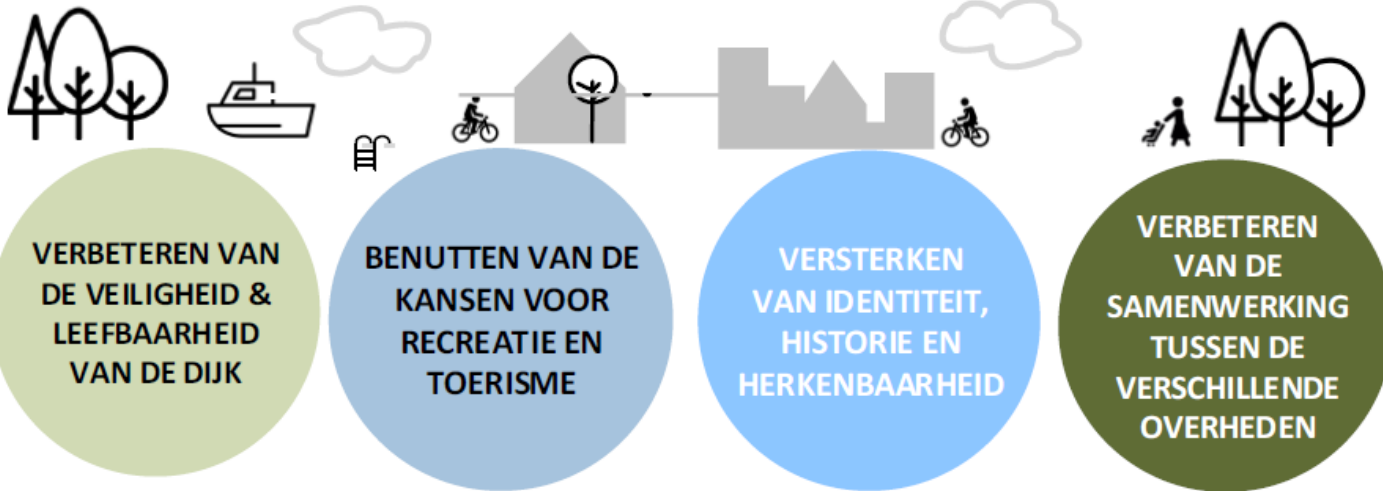
4. Meenemen van aanpalende gemeenten en MRA bij vervolg



3. Evaluatie

“we hebben een heleboel successen behaald”

Doelen Uitvoeringsprogramma



3.1. Geld Organisatie Tijd Informatie Kwaliteit (GOTIK)

“Belemmeringen rondom de steigers hebben noodzaak tot één loket gedachte voor de ringvaart versterkt”

“de visie wordt meer uitgedragen, binnen en buiten onze organisatie”

“In tweejarig proces met participatie het uitvoeringsprogramma gemaakt”

“de vta kosten zijn bijzonder hoog gebleken”

3.1 GOTIK

Geld

Aan het begin van het programma heeft de gemeenteraad een krediet van € 4.155.000 beschikbaar gesteld. De dekking daarvan kwam onder meer uit het Deltaplan Bereikbaarheid (€ 2.812.000), Vernieuwing Openbare Ruimte (€ 360.000) en het project 'verbinding naar de polder maken' (€ 50.000). Daarnaast is een investeringskrediet verleend van € 933.000.

Het krediet is via de najaarsrapportage 2018 opgehoogd met € 390.000. Tot slot is eind 2021 het krediet nogmaals opgehoogd met € 285.000. Deze laatste krediet ophoging wordt gedekt door de SLS subsidie voor de steigers.

Het totale krediet voor het programma komt daarmee op € 4.830.000.

We hebben ook een subsidie gekregen van de Vervoerregio Amsterdam voor de aanleg van fietsstraten en fietsstroken. Dit betreft € 904.046,- en hiermee worden de kapitaallasten voor de gemeente verlaagd.

Van het krediet is circa € 1.6 miljoen euro besteedt aan VTA kosten. Dat is circa 33% van het totale krediet. Normaliter houden we bij uitvoeringsprojecten rekening met 15%-20% VTA. In dit geval heeft de voorbereiding meer tijd gekost dan gedacht en is bijvoorbeeld ook de afstemming extern tijdrovend geweest.

Door vertragingen heeft het programma bij verschillende projecten, zoals de steigers, last van de bouwkostenstijgingen. Daarnaast zijn de kosten voor de keerlus bij de Weteringbrug en het gemaalpark in Buitenkaag (flink) hoger uitgevallen dan bij aanvang van het programma geraamd. Tot slot zijn de benodigde maatregelen bij de knip in Zwanenburg onderschat.



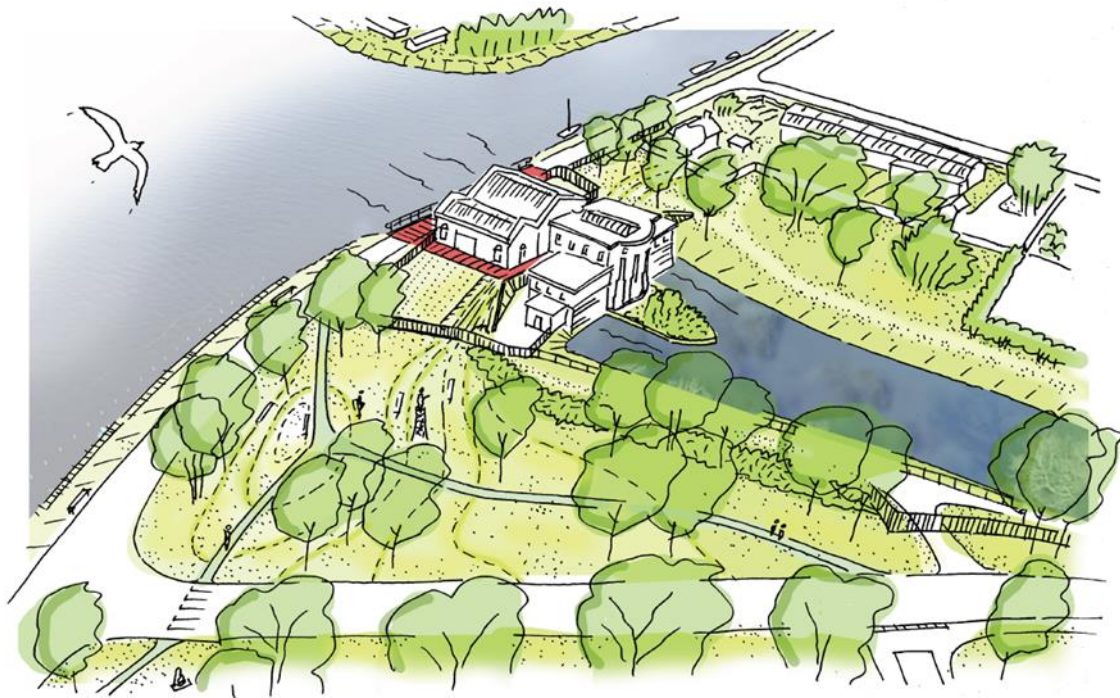
De tegenvallers zijn opgevangen door de aanleg van de fietsstraat in Rijsenhout uit het uitvoeringsprogramma te halen. We stellen voor aanleg van de fietsstraat in Rijsenhout via het krediet voor het vervolg van het programma uit te voeren.

Overall gezien zijn er plussen en minnen in uitvoeringsramingen versus de daadwerkelijke kosten. Daardoor konden veel beoogde maatregelen worden uitgevoerd.

Voor de toekomst is het verstandig om te zoeken naar extra middelen, zoals subsidies van het Rijk, de Vervoerregio en de Provincie Noord-Holland. Ook is het belangrijk naar mogelijkheden te kijken binnen de gemeentelijke begroting door slim te investeren en werk met werk te maken.

Tot slot dienen aan de voorkant de beheerkosten meegenomen te worden in de raming en een eventuele ophoging van beheerlasten vroegtijdig aan te vragen bij de gemeenteraad, zodat de overdracht soepeler verloopt.

Het sturen op de financiën was bovendien lastig, omdat de ramingen niet in het financieel systeem waren verwerkt. Voorafgaand aan de start van een programma dient er een financieel systeem te worden ingericht, zodat inzichtelijk blijft waar welke middelen voor zijn gereserveerd.



3.1 G^OTIK

Organisatie

De integrale samenwerking voor het programma wordt als heel prettig en goed ervaren. Natuurlijk zijn er af en toe strubbelingen en met name de afstemming met en overdracht richting beheer behoeft meer aandacht. De oorzaak is meerledig. Zo lijkt het uitvoeringsprogramma niet vooraf goed afgestemd, waardoor bepaalde zaken, zoals de fietslaadpalen, als een verrassing voor de beheerorganisatie werden ervaren. En is de consequentie op de beheerraming niet voor alle maatregelen vooraf helder inzichtelijk gemaakt.

Het hoge verloop bij projecten en het ingenieursbureau zorgt voor extra overdracht en inwerktijd. Kennis gaat verloren en moet opnieuw worden opgedaan en afspraken zijn niet bij iedereen bekend.

Met de externe partijen, zoals het Hoogheemraadschap en de Provincie zijn er kansen door ambtelijk en op bestuurlijk niveau goed samen te werken. Er is inmiddels constructief overleg tussen partijen. Zonder schuring, geen glans en gedurende het programma zagen we dat er in de uitvoering discussie kan ontstaan over praktische zaken. Dit terwijl partijen dezelfde doelen nastreven en er veel kansen liggen op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en recreatie.

In de toekomst is het daarom van belang om ook bestuurlijk de ambities vast te leggen met de provincie en het Hoogheemraadschap over de beoogde maatregelen. En daarnaast regelmatig ambtelijk afstemming te houden met partners, waaronder ook de MRA en VisitHaarlemmermeer.

3.1 GO TIK

Tijd

Het programma Ringdijk-Ringvaart is tot twee keer toe met een jaar verlengd. Nadat de visie door de gemeenteraad is vastgesteld, moest de projectorganisatie nog worden opgestart. Daardoor kwam het uitvoeringsprogramma langzamer op gang dan gewenst.

De voorbereiding van de uitvoeringsmaatregelen gaat niet over één nacht ijs. Er ging wat tijd overheen voordat de eerste fietsstraat kon worden aangelegd. Het programmateam kwam op stoom en vervolgens zagen we dat de meeste maatregelen, zoals fietsstraten, de jaagpaden en afsluitingen, snel uitgerold konden worden.

Een paar onderdelen zijn erg vertraagd, zoals de aanleg van het gemaalpark, de aanleg van steigers en het definitief maken van de afsluiting in Zwanenburg.

Dit is enerzijds te wijten aan afhankelijkheden van derden (aannemers – leveranciers – PNH - Hoogheemraadschap). Zo blijken de levertijden voor masten en camera's erg lang te zijn. En voordat er helderheid is over wat er waar kan met de steigers, is er vele maanden afstemming met de provincie en het Hoogheemraadschap geweest.



En anderzijds is de afstemming ook binnen de gemeente soms stroperig of zijn zaken niet tijdig opgepakt waardoor er tijd verloren is gegaan. Bijvoorbeeld door onduidelijkheid over opdrachten en offertes.

De vele schakels binnen en buiten de organisatie stond versnelling soms in de weg.

Een gemeente breed gedragen planning is nodig om de urgentie van projecten inzichtelijk te houden.

3.1 GOT|K

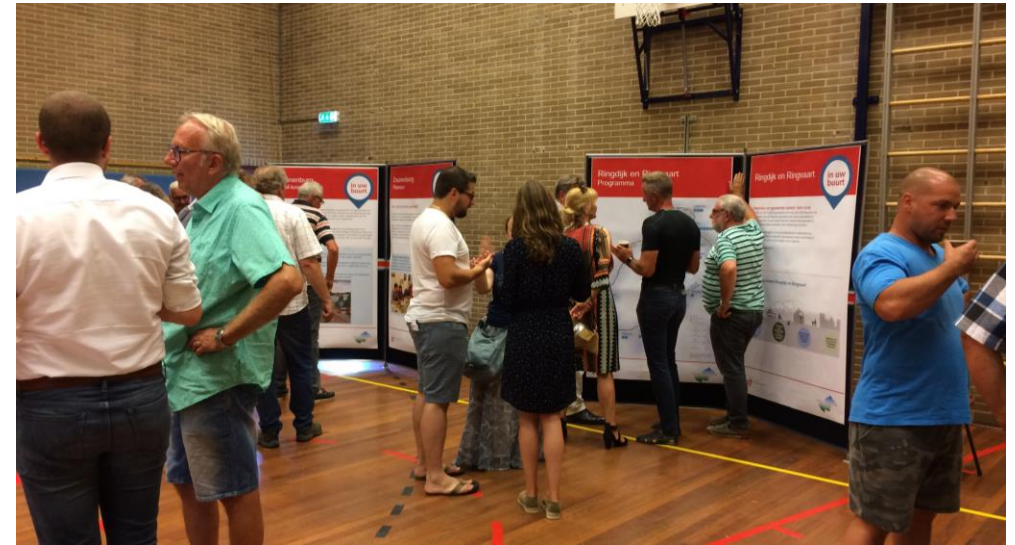
Informatie en communicatie

Voor het vaststellen van de Visie Ringdijk en Ringvaart hebben we uitgebreid geparticipeerd. Honderden bewoners uit alle kernen zijn geraadpleegd voor het opstellen van de visie. In dat opzicht is het programma een voorbeeld voor veel andere projecten. Dorpsraden voelen zich betrokken en ook nu zijn de lijnen kort. Bij de uitvoering hebben we met veel informatiebijeenkomsten, berichten op sociale media, brieven en overleggen nog duizenden andere bewoners geïnformeerd. We blijven ons best doen bewoners goed te informeren.

Er zat veel tijd tussen het opstellen van de visie en de uitvoering. Door de lange doorlooptijd van het uitvoeren van maatregelen en ook wisselingen in de omgeving, is het ook nodig geweest om te blijven uitleggen waarom we wat doen. Dat ligt ook aan het verschil tussen meepraten over beleid en het voelen van de mogelijke effecten daarvan voor een groetere groep bewoners bij de uitvoering.

De gemeente Haarlemmermeer is binnen dit programma bescheiden en mag best meer haar successen delen. Iets wat met het Gemaalpark wordt uitgewerkt. Samen met andere overheden uitstralen waar we voor staan, is een kans die onderbenut is gebleven. De gezamenlijkheid kan versterkt worden.

Ook zijn we gestart met een ronde binnen de organisatie om de afdelingen bewust te maken van de unieke ringdijk en de ringvaart en alle kansen die er liggen.



Communicatie en verwachtingen

Het Programma Ringdijk en Ringvaart is ambitieus. Het gaat over verkeer, recreatie, leefbaarheid, samenwerking. En dat allemaal in samenhang: integraal. Met dit programma heeft de gemeente een keuze gemaakt voor de toekomst van de ringdijk en de ringvaart. We hebben prioriteiten gesteld, gestuurd zoals er van ons verwacht mag worden.

Daar krijgen we van veel bewoners en ondernemers de handen niet voor op elkaar. Zij zien eerst vooral de nadelen. Voor het programma Ringdijk en Ringvaart hebben we veel aan communicatie gedaan en ook is er veel overleg geweest. Dat er dan toch veel klachten zijn, wil niet zeggen dat de communicatie niet goed was. Het betekent vooral dat niet iedereen blij is met de keuzes die we als gemeente gemaakt hebben. Communicatie en participatie betekent niet dat iedereen zijn of haar zin krijgt. Het betekent wel dat iedereen zijn of haar zegje kan doen en dat er een open en redelijke belangenafweging plaats vindt.

3.1 GOTIK

Kwaliteit

Overall gezien zijn er veel positieve reacties op de uitgevoerde werkzaamheden. De uitgevoerde maatregelen dragen ook bij aan het halen van de ambities en doelen. De jaagpaden worden wisselend goed gewaardeerd en gebruikt. En ook over de extra bankjes, de fietsstraten en fietsstroken krijgt de gemeente veel positieve reacties. De herinrichting tot fietsstraten wordt vaak positief gewaardeerd en als veilig ervaren. De dorpsraden en bewoners (zie 3.3) hebben ook kritiek, zoals in Burgerveen. Over de aansluiting van jaagpaden en de snelheden van weggebruikers bijvoorbeeld.

Ook is er kritiek van bewoners op het weghalen chicanes en verhogen van de snelheid naar 50 kilometer per uur. Vanwege bezwaren in Badhoevedorp, zijn de chicanes daar bijvoorbeeld nog niet weggehaald. Daarnaast voelen sommige kernen, zoals Vijfhuizen, aan de westkant van de Haarlemmermeer zich achtergesteld en willen graag meeliften op visie van de ringdijk.

Vanuit de gemeente zien we ook verbeterpunten. Zo lopen de jaagpaden niet overal consequent door. De afwerking van fietsstraten vraagt aandacht. Bij de controle ronde zien we schoonheidsfoutjes die we herstellen, zoals verbeteren van rustpunten (bankjes) en vergroenen van een keerlus.

Ook zien we dat op sommige delen van de ringdijk het parkeren de uitbreiding van recreatie en het verbeteren van veiligheid in de weg zit. En we zien dat we bij de aanleg van steigers worden ingehaald door de werkelijkheid.



Het is moeilijk locaties te vinden voor de steigers, die aan alle eisen voldoen.

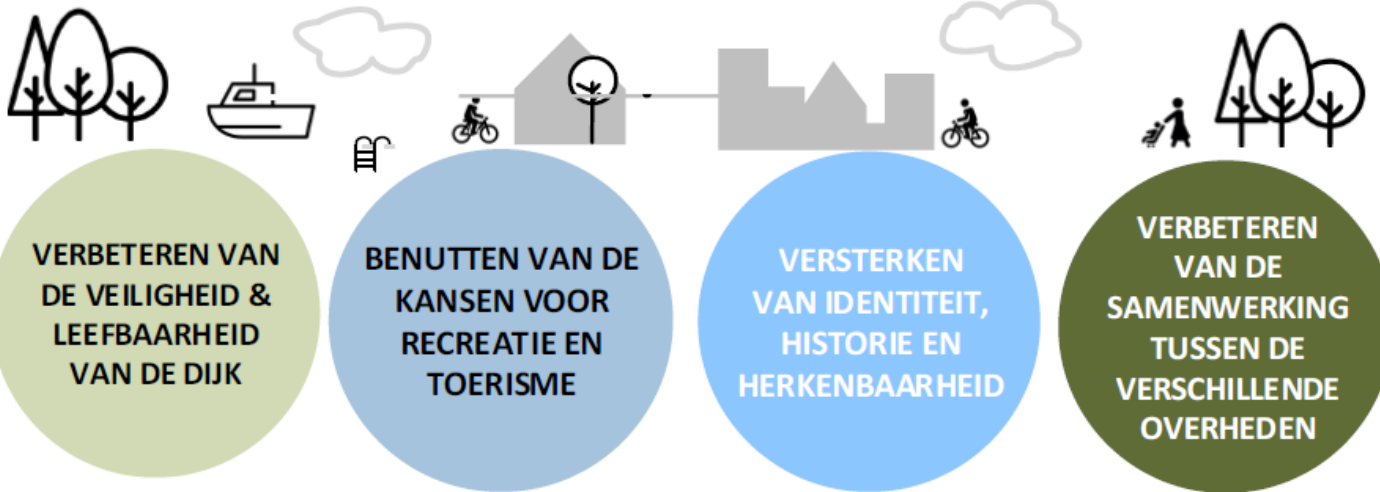
Vanwege de vertraagde overdracht naar Beheer & Onderhoud en miscommunicatie extern bleef daarnaast het beheer van jaagpaden achter. Daardoor hebben we vanuit het project nog een aantal keer moeten maaien om te zorgen dat de jaagpaden toegankelijk blijven. Nadere afspraken met het Hoogheemraadschap over het beheer zijn daarbij ook van belang.

We zien veel kansen voor de toekomst. Zowel in het delen van successen van het programma, zoals straks bij de opening van het Gemaalpark. Als bij het uitdragen van de visie en het Beeldkwaliteitplan. Door de omgeving en andere overheden te enthousiasmeren en de meerwaarde aan te tonen van de aanpassingen op de dijk, ontstaan er kansen om werk met werk te maken. En ook om de identiteit te versterken. Zoals een 'rondje ringdijk'. En kansen om duurzaamheid en natuur meer te verbinden en de biodiversiteit te vergroten.

Bovendien zien we kansen om het aantal jaagpaden en rustpunten (bankjes) uit te breiden.

3. Evaluatie

Doelen Uitvoeringsprogramma



3.2. Metingen

Vooruitlopend op het opstellen van de Visie Ringdijk en Ringvaart hebben we in 2015 verkeersmetingen laten doen op de ringdijk. Nu een groot deel van de maatregelen uit de visie zijn uitgevoerd is er nogmaals gemeten in de tweede helft van juni 2022. Met mechanische telsingangen is het aantal motorvoertuigen, het type voertuig en de snelheid van de voertuigen gemeten.

Daarnaast heeft de gemeente 'floating car data' uit navigatiesoftware geraadpleegd. Dit is steekproefsgewijze informatie die continu wordt gewonnen over snelheden op de dijk.

In deze paragraaf zijn de conclusies opgenomen voor wat betreft de tellingen. We kijken of dit aansluit bij de verwachtingen of niet. Na de conclusies volgen de tabellen van de verschillende metingen.



3.2 Metingen

Snelheid

In de bebouwde kom zien we dat 85% van de motorvoertuigen (auto's vrachtwagens en motoren) een snelheid heeft van iets onder de 50 km/u. Dit is ongeacht of het een 30 km of 50 km per uur weg is.

Het veranderen van de toegestane snelheid op sommige plekken van 30 km/u naar 50 km/u heeft, zoals vooraf verwacht, geen opvallend effect gehad op de gereden snelheden.

Andersom heeft het invoeren van een fietsstraat, ook weinig effect gehad op het verlagen van de snelheden in het algemeen. De indeling van de weg, zorgt er wel voor dat op het moment dat er fietsers rijden, de auto afremt tot de snelheid van de fietser. Op de rustigere momenten met weinig fietsers blijven de snelheden nagenoeg gelijk als voor de herinrichting.

De verwachting is dan ook dat de fietsstraten beter gaan werken als er dagelijks steeds meer fietsers gebruik van de ringdijk gaan maken. Veel fietsers geven aan dat zij fietsstraten als veiliger ervaren, doordat er meer ruimte voor de fiets geboden wordt. Hierdoor hebben ze veel minder het gevoel van de weg gedrukt te worden. Ook horen we op verschillende plekken dat de fietsstraten gevoelsmatig extra verblijfskwaliteit toevoegen. En dat de straten tevens meer ruimte biedt voor fietsen met verschillende snelheden.



3.2 Metingen

Aantal motorvoertuigen

De verkeersdrukke is overal (ruim) acceptabel, er is in algemene zin een afname van verkeer op de dijk.

Dit met uitzondering van Badhoevedorp, dat nog niet aan de beurt is geweest (vervolgprogramma) en de westelijke kernen. De westelijke kernen zijn in eerste instantie buiten beschouwing gehouden omdat we eerst hebben gewacht op de Duinpolderweg. We benoemen hierna een aantal specifieke locaties.

Rijsenhout

De Ringdijk in Rijsenhout is inmiddels rustig genoeg voor het maken van een fietsstraat. Dit leek tijdens de proef al het geval te zijn en met de metingen na de coronasituatie is dit bevestigd. Daardoor is er geen afsluiting nodig om de herinrichting mogelijk te maken. Voor de herinrichting heeft het Rijk inmiddels maximaal 50% subsidie toegekend.

Spitsafsluiting Nieuwe Meer

Bij de spitsafsluiting in Nieuwe Meer zien we in de ochtendspits een afname van het verkeer met circa 20% ten opzichte van de vorig telling. In de avondspits ligt dat iets lager met een afname tussen de 12% en 16%. Het is lastig te beoordelen of de afname enkel door de spitsafsluiting komt of mede wordt veroorzaakt door na-effecten van corona, zoals thuiswerken

Camera afsluiting Zwanenburg

Ondanks de afsluiting in Zwanenburg bij de Venenlaan, zijn er nog te veel motorvoertuigen die doorrijden over de Zwanenburgdijk. Daarom heeft de gemeente extra borden geplaatst om de bestuurders nog meer attenderen op de afsluiting. Eind 2022 zijn opnieuw tellingen uitgevoerd. Er is sprake van een daling van het aantal doorrijders. Ook is het aantal motorvoertuigen op de dijk flink afgenomen en ligt het nu onder het gewenste maximum vanuit leefbaarheid van 4.000 motorvoertuigen per dag. Toch ligt het totaal aantal motorvoertuigen op de dijk in Zwanenburg een stuk hoger dan eerder uit de proef naar voren kwam en vinden we dit nog te hoog voor een fietsstraat. Het blijft een nadrukkelijke wens vanuit verkeersveiligheid en om de fiets te stimuleren op de ringdijk om een fietsstraat aan te leggen in Zwanenburg en hiervoor is door het Rijk ook maximaal 50% subsidie toegekend. Daarom wordt gekeken naar aanvullende maatregelen om het doorgaande verkeer over de dijk in Zwanenburg verder te ontmoedigen.

3.2 Metingen

Veiligheid

De ongevallenregistratie wordt altijd met een half jaar vertraging gepubliceerd (medio 2023 zijn pas de cijfers van 2022 bekend). Daarom is het op dit moment nog niet mogelijk om een trend waar te nemen en vast te stellen of de herinrichtingen tot meer verkeersveiligheid leiden.

Wel zien we uit de cijfers dat er niet harder en sommige plekken inmiddels juist iets rustiger gereden wordt op de ringdijk. De aanleg van fietsstraten en van bredere fietsstroken maken de weg overzichtelijker. Ook wordt het voor weggebruikers duidelijker dat fietsers op deze plekken belangrijke gebruikers zijn en dat zij gevraagd worden hun gedrag hierop aan te passen. Dit draagt in positieve zin bij aan het veiligheidsgevoel.

Door het verwijderen van chicanes zijn conflicten met paaltjes bovendien niet langer mogelijk. Ook is er geen sprake meer van 'voorpiepgedrag' waarbij automobilisten nog snel even gas geven om voorlans te kruisen bij een chicane. Fietsers geven aan dat zij gevoelsmatig op de aangepakte plekken veel minder in de verdrinking komen.

Op basis van bovenstaande is het aannemelijk dat de verkeersveiligheid op de dijk is verbeterd.



Nulmeting (links) ten opzichte van 2022 (rechts)

Kern	Periode telling	Komgrens	Mvt/werkdag	Toegestane snelheid	Gemeten V85
Lisserbroek	Najaar 2015	Binnen	2.486	50 km/u	50,4 km/u
Beinsdorp	Najaar 2014	Binnen	8.233	50 km/u	45,3 km/u
Zwaanshoek	Najaar 2015	Binnen	6.894	50 km/u	45,8 km/u
Cruquius zuid	Najaar 2015	Binnen	3.922	50 km/u	49,2 km/u
Cruquius noord	Najaar 2015	Binnen	2.996	50 km/u	49,5 km/u
Nieuwebrug	Najaar 2015	Buiten	2.306	60 km/u	63,7 km/u
Zwanenburg	Voorjaar 2015	Binnen	5.831	50 km/u	42,8 km/u
Badhoevedorp	Voorjaar 2015	Binnen	4.257	30 km/u	48,3 km/u
Lijnden	Voorjaar 2018	Buiten	2.844	60 km/u	57,2 km/u
Nieuwemeer	Voorjaar 2015	Binnen	1.028	30 km/u	53,2 km/u
Aalsmeerderbrug zuid	Voorjaar 2015	Buiten	4.717	50 km/u	57,6 km/u
Rijsenhout	Voorjaar 2015	Binnen	2.606	30 km/u	44,1 km/u
Burgerveen	Najaar 2015	Binnen	1.723	50 km/u	58,7 km/u
Leimuiderbrug	Voorjaar 2015	Buiten	1.837	60 km/u	61,7 km/u
Weteringbrug	Voorjaar 2015	Buiten	870	30 km/u	45,8 km/u

Mvt/werkdag	Ontwikkeling	Gemeten V85
2422	-64	51,3
8290	57	43,6
6662	-232	45,6
3800	-122	50,5
2302	-694	48,3
2172	-134	59,5
4496	-1.335	43,3
4545	288	47,5
2509	-335	55,8
2581	1.553	47,5
4111	-606	54,7
2325	-281	41,8
1628	-95	51,5
0	-1.837	nvt
0	-870	nvt

In algemene zin is er een afname verkeer op de dijk...

...met uitzondering van Badhoevedorp, dat nog niet aan de beurt is geweest (pas bij Ringdijk 2.0)...;

...en de westelijke kernen vanwege uitblijven Duinpolderweg;

Rijsenhout lijkt rustig genoeg voor inrichting fietsstraat;

Bij Aalsmeerderbrug thv het fort zitten we nog (net) >4.000 mvt;

Geen grote veranderingen in de V85-percentiel.

Extra Meting Zwanenburg

	mvt	Toegestane snelheid	Gemeten V85
Zwanenburg bij Venenweg/knip	70 'doorrijders'	NVT	NVT
Tussen Kerkhoflaan en Dennenlaan	3.970	50	41,5

- Aantal doorrijders (boetes) nog ca 70 per dag;
- Ten opzichte van voor de knip is het stuk tussen de Venenweg en Domineeslaan nu heel rustig. Daar is een reductie van bijna -5.000 mvt/werkdag;
- Tussen Domineeslaan en Dennenlaan, waar de fietsstraat moet komen, is de afname kleiner dan in de proef gemeten, namelijk -1.300 mvt/werkdag;
- Ondanks dat de verkeersintensiteit hiermee onder de doelstelling van 4.000 mvt/werkdag komt, lijkt de dijk vooralsnog te druk voor een fietsstraat.
- Wens voor een fietsstraat blijft. Daarom wordt onderzocht op welke wijze een fietsstraat op deze locatie kan worden aangelegd. Bijvoorbeeld met aanvullende maatregelen.

Floating Car Data (Viastat)

Meetpunt maart 2022	V85	gemiddeld	categorie
Nieuwemeer thv pont	48	38	fietsstraat
Badhoevedorp tussen Sloterweg en KOlaan	48	35	30
Lijnden thv gemaal	57	46	50
Zwanenburgerdijk tussen Kerkhoflaan en Lindelaan	46	35	50
Nieuwebrug thv Klein België	43	35	fietsstraat
Vijfhuizen thv woonboten	49	40	50
Vijfhuizerdijk tussen Zwarteweg en de Klugt	43	34	30
Cruquiusdijk tussen museum en einde komgrens	49	42	30
Bennebroekerdijk tussen N201 en Oude Kruisweg	51	44	50
Zwaanshoek tussen brug en Bennebroekerweg	45	38	50
Beinsdorp tussen brug en Venneperweg	42	35	30
Lisserbroek tussen Lisserweg en Lisserbroekerweg	51	39	50
Buitenkaag tussen Hoofdweg west en komgrens	45	38	50
Buitenkaag tussen pont en Hoofdweg oost	38	30	fietsstraat
Huigsloot	44	38	fietsstraat
Vredeburg	45	40	fietsstraat
Weteringbrug tussen Lisserweg en komgrens	41	26	fietsstraat
Burgerveen	44	34	fietsstraat
Rijsenhout tussen Poellaan en Bennebroekerweg	49	40	50
Rijsenhout tussen Bennebroekerweg en Verremeer	40	30	30
Rijsenhout thv fort	52	45	50
Aalsmeerderbrug zuid	51	44	50
Aalsmeerderbrug noord	44	36	50
Aalsmeerderdijk bij Schiphol	47	31	30

- Binnen de bebouwde kom zien we een V85 (de maximale snelheid die door 85% van de motorvoertuigen wordt gereden) van iets onder de 50 km/u, ongeacht de toegestane snelheid.
- Het veranderen van de toegestane snelheid op sommige plekken van 30 km/u naar 50 km/u heeft, zoals verwacht, nauwelijks gehad. Dat wil zeggen: automobilisten zijn niet opvallend sneller gaan rijden in vergelijking met toen het 30km/u was.

Nieuwe meetpunten in 2022

	mvt	Toegestane snelheid	Gemeten V85
Zwanenburg bij Venenweg/knip	1509	50 km/u	47,5
Aalsmeerderbrug noord van N196	1163	50 km/u	52,3
Weteringbrug, Leimuiderdijk	640	30 km/u	46
Akerdijk	3060	30 km/u	50,9
Vijfhuizen	2461	30 km/u	47,2
Vijfhuizen buiten de kom richting N232	3534	60 km/u	63,1
Zwanenburgerdijk richting Lijnden	3302	50 km/u	52,8
Oude Meer	734	30 km/u	48
Buitenkaag richting A44	1424	50 km/u	51,5
Buitenkaag thv fietsstraat	1236	30 km/u	41,2

- Verkeersdrukke overal (ruim) acceptabel;
- Snelheden binnen de kom, ongeacht de toegestane snelheid, overal rond de 50 km/u.

3. Evaluatie

Doelen Uitvoeringsprogramma



3.3. Dorpsraden

Samenvatting enquête onder dorpsraden over Programma Ringdijk en Ringvaart

De gemeente heeft een aantal dorpsraden gevraagd om een reactie op het programma Ringdijk en Ringvaart. Wat vinden zij van tot nu toe uitgevoerde werkzaamheden om de Ringdijk veiliger te maken en geschikter voor recreatie?

Wij hebben reacties ontvangen van 10 dorpsraden. In zes van de dorpen die deze dorpsraden vertegenwoordigen zijn de meeste werkzaamheden al uitgevoerd of in uitvoering. In vier andere dorpen is er nog weinig werk voor het programma gedaan. De raden van deze dorpen hebben vooral hun wensen doorgegeven voor het vervolg van het programma.

3.3 Dorpsraden

Evaluatie uitgevoerde werkzaamheden

Dorpsraden van Burgerveen, Weteringbrug-Vredeburg, Kaag-Buitenkaag, ORA, Rijsenhout en Zwanenburg hebben gereageerd op de enquête. Zij kennen allemaal het programma Ringdijk en Ringvaart. De waardering voor het programma in woorden en in cijfers loopt sterk uiteen.

De jaagpaden op zich zijn erg gewenst. Maar ze krijgen toch een onvoldoende. Dat ligt aan het onderhoud dat als zwaar onvoldoende wordt beoordeeld.

Iets vergelijkbaar is er bij de aangelegde fietsstraten. De fietsstraten zelf worden voldoende of positief beoordeeld. Omdat volgens de dorpsraden en bewoners auto's, vrachtwagens en motoren op bepaalde momenten te hard rijden, zijn er wel veel klachten over.

Opvallend is de waardering voor de afsluiting van de dijk voor doorgaand autoverkeer op sommige plekken op de dijk. Voor de afsluitingen in Burgerveen, Weteringbrug en Zwanenburg was daar de meeste weerstand tegen. Toch waarderen de dorpsraadleden deze afsluitingen gemiddeld gematigd onvoldoende of neutraal.

 ZWANENBURGER/HALFWEGGER
als....
2 m. · 📷

Het ligt er al een paar dagen, is nog niet helemaal af, maar wat word ik hier blij van! Een schelpenpad langs de Zwanenburger dijk vanaf de Kinheim tot aan de kromme Spiering weg.
Zo kan je een mooi rondje lopen met het Bottelierpad er bij. Helemaal blij!



De dorpsraad Burgerveen heeft de enquête onder bewoners verspreid. 24 bewoners reageerden, de verdeeldheid over de afsluiting van de dijk is groot. Grote tevredenheid (cijfers 9 en 10) staat in deze enquête in Burgerveen tegenover zeer lage cijfers (nullen).

Wensen voor vervolg

De dorpsraden van Beinsdorp, Cruquius, Vijfhuizen en Zwaanshoek hebben laten weten wat hun wensen zijn voor de Ringdijk. In deze dorpen aan de westkant van Haarlemmermeer is tot nu toe nog weinig gedaan vanuit het programma, omdat zij gekoppeld waren aan het project Duinpolderweg. Deze dorpsraden willen graag jaagpaden en bankjes. Sommige dorpsraden vragen ook om een autoluwe dijk en of de aanleg van een fietsstraat.

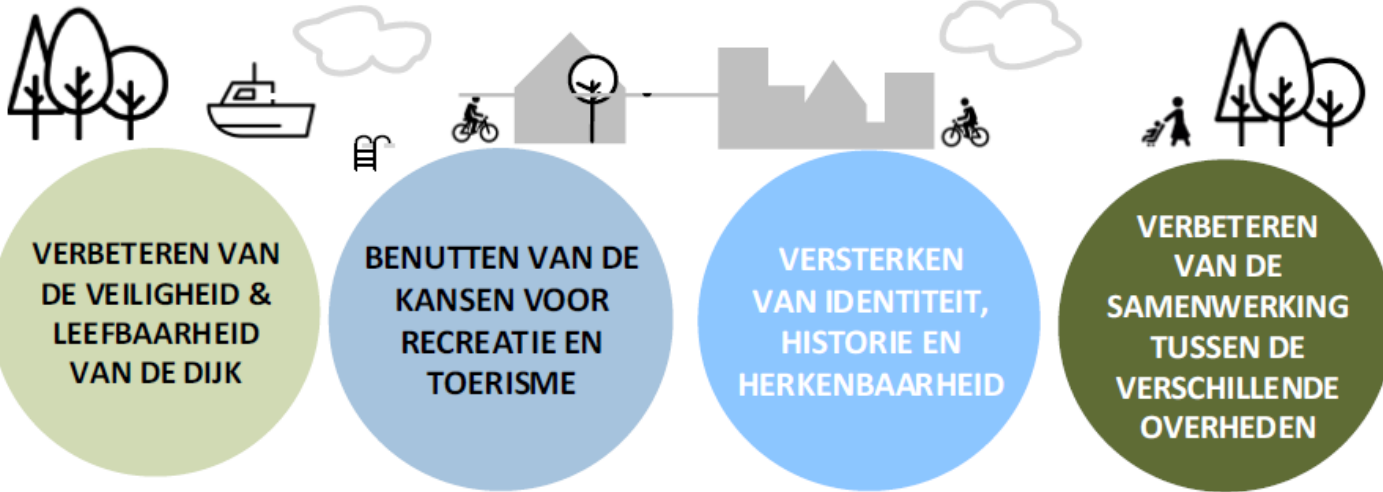
3.3 Dorpsraden

Uitkomst enquête uitgevoerde werkzaamheden

Enquête dorpsraden over programma Ringdijk en Ringvaart					
Waardering in afgeronde cijfers: 0 = zeer slecht, 5 = neutraal, 10 = zeer goed					
In uitvoering / uitgevoerd Programma 1.0	Jaagpaden	Fietsstraten	Weghalen chicanes	Afsluiten dijk	Bankjes en laadpalen
Burgerveen	5	5	--	6	--
Weteringbrug-Vredeburg	4	5	6	3	8
Kaag-Buitenkaag	--	8	9	--	--
ORA (Oude Meer, Rozenburg en Aalsmeerderbrug)	--	--	--	--	Positief
Rijsenhout	Positief (geen cijfer)	--	Positief (geen cijfer)	Neutraal (geen cijfer)	Positief (geen cijfer)
Zwanenburg	Negatief (geen Cijfer)	--	--	Neutraal (geen cijfer)	Positief (geen cijfer)
Wensen Vervolgprogramma (Programma 2.0)	Jaagpaden	Fietsstraten	Weghalen chicanes	Afsluiten dijk	Bankjes en laadpalen
Beinsdorp	Positief	--	--	--	Positief
Cruquius				Positief	
Vijfhuizen	Positief	Positief	Positief	--	Positief
Zwaanshoek	--	--	--	--	--

4. Conclusies

Doelen Uitvoeringsprogramma



“de uitgevoerde werkzaamheden zoals de jaagpaden, fietsstraten en opleveren van Beeldkwaliteitplan en erfgoed worden positief ervaren”

“Gevoelsmatig rijdt men nu harder over de fietsstraat” (dorpsraad Burgerveen)

“beheer van de jaagpaden moet beter”

4. Conclusies

Hebben de uitgevoerde maatregelen bijgedragen aan het behalen van de doelstellingen?

Ja, de maatregelen dragen zeker bij. En we hebben veel stappen gezet als we kijken naar de doelstellingen van de visie; verkeersveiligheid en leefbaarheid, kansen voor recreatie en toerisme, versterken van de identiteit en verbeteren van de samenwerking tussen verschillende overheden. We zijn ook nog niet klaar.

Verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid van de dijk

Uit de metingen komt naar voren dat er over het algemeen minder doorgaand gemotoriseerd verkeer over de ringdijk rijdt. De gemiddelde snelheid is gelijk gebleven of zelfs wat afgenomen, ondanks dat op sommige plekken de toegestane snelheid juist verhoogd is. De fietsstraten lijken goed te werken omdat er op het moment dat er fietsers zijn weggebruikers hun gedrag aanpassen. Ook zijn fietsers over het algemeen positief. Wel is de V85 net als elders op de dijk nog wat aan de hoge kant voor een 30 km/u-zone.

Daarmee kunnen we constateren dat de maatregelen op de ringdijk vooralsnog een positief effect hebben op de veiligheid en leefbaarheid op en aan de ringdijk. Nog niet overal is het gelukt om de dijk in te richten volgens de visie. Ook zien we dat door het niet aanleggen van de Duinpolderweg, het lastig is om het verkeer over de westzijde van de ringdijk te verminderen. Graag wil de gemeente Haarlemmermeer in die hoek ook minder verkeer over de ringdijk. Daarvoor zijn echter maatregelen nodig die qua scope (nog) buiten het beleid van de Ringvaart-Ringdijk vallen.

Benutten van de kansen voor recreatie en toerisme

Op recreatief vlak zien we ook dat de maatregelen werken. De rustpunten (bankjes), steigers, jaagpaden en loswallen leveren een positieve bijdrage aan het recreatieve gebruik van de dijk. Er is vraag naar extra rustpunten – bankjes - en jaagpaden. Wel heeft het beheer van de jaagpaden en bankjes aandacht nodig. We zien hier ook dat er nog verbeterpunten zijn om het gebruik te versterken, zoals het maken van verbindingen van jaagpaden en plaatsen van meer bankjes en laadpalen.

Versterken van identiteit, historie en herkenbaarheid

We hebben veel stappen gezet om de identiteit en herkenbaarheid van de ring te borgen, zoals het vaststellen van het beeldkwaliteitsplan, het aanwijzen van monumenten en diverse publicaties. Ook gaan we verhalenpalen plaatsen. Met het herinrichten van het gemaalpark en herbestemmen van fort Aalsmeer worden parels opgepoetst en voor de omgeving zichtbaar en beleefbaar gemaakt.

Verbeteren van de samenwerking tussen de verschillende overheden

De gesprekken met partners verlopen constructief. Wel is het vooral bij de uitvoering nodig dat we elkaar opzoeken en zoeken we naar meer afstemming aan de voorkant.

4. Conclusies

We kunnen het niet alleen: Verbinden, verbinden, verbinden

De ringdijk is ruim 60 kilometer lang met een betrokkenheid van vele partijen. Het verbinden van taken en partijen, biedt kansen om de ambities te verwezenlijken.

Verbinden ook intern in de organisatie. Zodat de uitvoering van projecten op verschillende beleidsvelden bijdraagt aan de doelstellingen.

Verbinden met de omgeving door ruimte te bieden aan initiatieven die bijdragen aan de visie en die het ontplooiën van nieuwe initiatieven stimuleren.

Verbinden met partners zoals de provincie, het Hoogheemraadschap, de MRA en VisitHaarlemmermeer zodat we werk met werk maken en geld effectief en efficiënt kan worden ingezet.

4. Conclusies

Succesfactoren

1. Betrokken collega's en bestuur.

Alles is mensenwerk en veel van de maatregelen zijn nieuw. Door het doorzettingsvermogen en de motivatie van het team en het bestuur om van de ringdijk een visitekaartje voor Haarlemmermeer te maken, zijn obstakels overwonnen. Het team heeft de ruimte gekregen om de uitvoering af te ronden. Er is steeds met partners gezocht naar mogelijkheden om de beoogde maatregelen, zoals steigers en jaagpaden, optimaal te uit te voeren.

2. De uitvoeringsmaatregelen waren concreet geformuleerd en daarmee een heldere opdracht voor het Ingenieursbureau van de gemeente.

Daardoor konden de opdrachten voor bijvoorbeeld het aanleggen van fietsstraten en jaagpaden snel worden verleend.

3. De uitvoeringsmaatregelen zijn in samenwerking met de dorpskernen bepaald.

Daardoor is de uitvoering veelal herkenbaar en is er vaak draagvlak. Het beheer en de uitvoering ervan is een belangrijk aandachtspunt.



4. Samenwerking met Hoogheemraadschap op loswallen, jaagpaden en Gemaalpark, geeft winst voor recreatie.

In overleg met het Hoogheemraadschap is er meer ruimte voor recreatie.

5. Subsidies Vervoerregio en Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS).

Vanwege de ontvangen subsidies voor de aanleg van onder meer de fietsstraten en de steigers, zijn enerzijds de investeringslasten voor de gemeente verlaagd (subsidie Vervoerregio Amsterdam). Anderzijds hebben we meer kunnen doen met middelen van SLS.

4. Conclusies

Lessons Learned

1. Goede en tijdige afstemming over beheer zorgt voor soepelere overdracht en gedragen inrichting van de openbare ruimte

Een tijdige afstemming en zorgen voor voldoende beheerbudget is essentieel om de gerealiseerde kwaliteit naar de toekomst toe te borgen.

2. Samen kunnen we meer dan alleen; gezamenlijke ambities vastleggen met PNH en HHR

Wanneer de partners de ambities onderschrijven en er een gezamenlijk uitvoeringsprogramma is, kunnen (nog) meer projecten worden verbonden en de uitvoering sneller worden gerealiseerd.

3. Zicht op financiën en planning nodig om te sturen

Om te kunnen prioriteren en beargumenteerd keuze te maken, is het van belang dat er aan de voorkant een raming en planning is dat als uitgangspunt dient voor de programmaorganisatie.

4. Continuïteit en capaciteit van belang voor voortgang

De afgelopen paar jaar zijn er wissels geweest. Daarnaast is de werkdruk hoog, waardoor de ringdijkprojecten knel kwamen in de planning.



5. Specifiek werk – vraagt specifieke aandacht

Reguliere werkzaamheden, zoals herinrichting van de straten, gaat vrij soepel. Werkzaamheden die niet regulier zijn, zoals de aanleg van jaagpaden en steigers, vragen extra aandacht. Dit lijkt door onderschatting van het werk en beperkte capaciteit te weinig aandacht te hebben gekregen. Goed beheer van deze uitgevoerde maatregelen is bovendien van belang voor het succes, zo is duidelijk zichtbaar bij de jaagpaden.

4. Conclusies

Zijn de doelen bereikt en is het programma nu klaar?

Ja en nee. Er is heel veel gedaan, met name de oostelijke kant van de gemeente. De maatregelen zowel fysiek als in beleid hebben bijgedragen aan het behalen van de doelen. Aan de westkant en ook in het zuiden zijn nog kansen om beproefde maatregelen uit te voeren. Graag wil de gemeente Haarlemmermeer in die hoek ook minder verkeer over de ringdijk. Daarvoor zijn echter maatregelen nodig buiten de ringdijk.

Het is een 60 kilometer lange dijk, waar altijd beweging zal zijn. Misschien is het programma Ringdijk-Ringvaart wel nooit klaar. Voor de lange termijn is het daarom van belang dat de uitgangspunten en ambities door de betrokken partners wordt onderschreven. En dat de ambities van de visie landen in elk beleidsstuk en project dat rondom de ringdijk plaatsvindt.

Leer- en restpunten oppakken!

Daarnaast hebben de dorpsraden en onze eigen bevindingen nog huiswerk meegegeven. Zoals voor het beheer en de aansluiting van de jaagpaden. Dit gaan we oppakken in het vervolgprogramma Ringdijk en Ringvaart.



4. Conclusies

Vervolg programma?

Hoewel de dorpsraden en bewoners kritisch zijn op de uitgevoerde maatregelen en effecten, zijn er nadrukkelijk wensen om nog maatregelen passend bij de visie uit te voeren. Zoals de fietsstraat in Rijsenhout en bij Vijfhuizen. Het aanleggen van fietsstraten draagt niet alleen bij aan de leefbaarheid, ook vergroot de gemeente daarmee de recreatiewaarde om te fietsen over de dijk. Dit geldt ook voor het toevoegen van extra steigers en bankjes aan en op de dijk. Deze maatregelen doen we niet alleen voor de inwoners van de dorpskernen aan de dijk. De maatregelen zijn bedoeld voor inwoners in heel Haarlemmermeer en omgeving. Deze doelgroep is moeilijker te bereiken en niet betrokken bij de evaluatie. Pas op de langere termijn zal het effect daarvan zichtbaar zijn.

Juist omdat de maatregelen verder reiken dan alleen de dorpskernen en de afstemming met de partners meerwaarde oplevert, is het van belang niet stil te zitten en door te gaan met de uitvoering het programma.

De integrale benadering (verkeer, recreatie, identiteit/ erfgoed) en afstemming met externe partijen zoals onder andere Rijnland en de provincie, VisitHaarlemmermeer en MRA en ook andere externe ontwikkelingen, zoals met RWS, PNH-verkeer, maakt het noodzakelijk om het als programma te laten doorgaan en niet in de lijn. Waarbij wel een flinke reductie op plankosten is beoogd. In het Beeldkwaliteitsplan Ringvaartzone is ook de ambitie opgenomen te komen tot een regionaal ringpark. Dit vraagt inbreng en afstemming bij diverse lopende projecten en beleidsontwikkelingen.



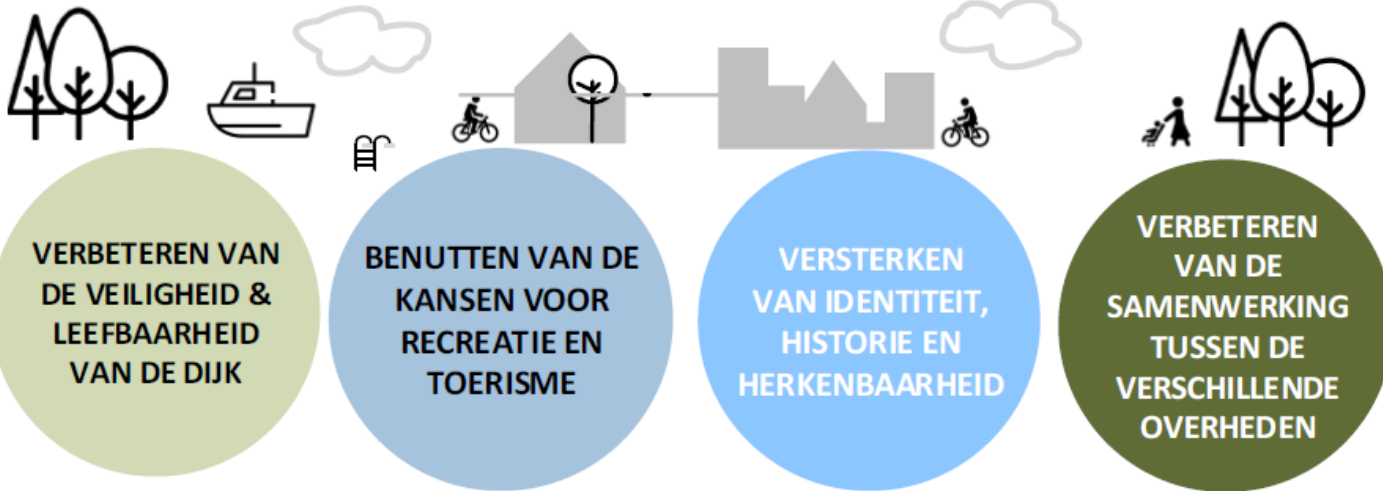
De problemen met leefbaarheid en verkeer op de ringdijk komen bovendien steeds weer terug. En zijn nog niet opgelost. Om te voorkomen dat we als gemeente opnieuw beginnen is voortzetting van het programma nodig. Daarmee vermijden we verlies van ervaring, tijd en geld omdat collega's over een paar jaar het beleid weer moeten oppakken en weer het wiel gaan uitvinden.

Tot slot is er budget beschikbaar en subsidie gekregen van het Rijk voor maatregelen voor het vervolg. Daarmee zijn er nog veel kansen te benutten. Zoals verkeerskundig in Vijfhuizen en Rijsenhout en op recreatief vlak met extra steigers, jaagpaden, rustpunten – bankjes- en verhalenpalen. Door het vervolg in samenspraak met de partners provincie Noord-Holland en het hoogheemraadschap Rijnland op te stellen, kunnen we effectief investeren en projecten verbinden.

Daarnaast zien we kansen om met de provincie en het Hoogheemraadschap de duurzaamheid en biodiversiteit op en aan de dijk te verbeteren of versterken.

5. Vervolg

Doelen Uitvoeringsprogramma



“de uitgevoerde werkzaamheden zoals de jaagpaden, fietsstraten en opleveren van Beeldkwaliteitplan en erfgoed worden positief ervaren”

“In tweejarige proces met participatie het uitvoeringsprogramma gemaakt”

“door steigers, nauwere samenwerking met PNH en HHR”

5. Vervolg

Vervolg van het Programma Ringdijk en Ringvaart

De gemeenteraad heeft in 2022 één miljoen euro ter beschikking gesteld voor het vervolg van het programma Ringdijk-Ringvaart. In samenspraak met het Hoogheemraadschap en de provincie Noord-Holland worden de uitvoeringsmaatregelen bepaald.

Met hen, het Rijk en met de Vervoerregio Amsterdam worden gesprekken gevoerd over mogelijkheden van samenwerking en financiering ter uitvoering van de beoogde maatregelen.

Uitvoeringsprogramma

Ten behoeve van het vervolg is een uitvoeringsprogramma opgesteld.

In het uitvoeringsprogramma wordt in ieder geval gekeken naar de aanleg van een fietsstraat in Rijsenhout en Vijfhuizen, het zorgen voor aansluitingen van de jaagpaden en het aanleggen van extra rustpunten en steigers aan de ringvaart.



