

Actualisatie 2020 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp



De Tweede Actualisatie van het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp uit 2008

Januari 2020, Gemeente Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting.....	3
Deel 1: Het model en de hoofdconclusies	4
1.1. Inleiding	5
1.2. Het Verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.4	7
1.3. De nieuwe modelberekeningen en de omgelegde A9 in Badhoevedorp	7
1.4. Conclusie.....	10
Deel 2: Ontsluitingsprincipes Badhoevedorp en de actuele stand van zaken	11
2.1. Auto	12
2.2. Openbaar vervoer in Badhoevedorp	18
2.3. Fietsen in Badhoevedorp	19
Bijlage 1: Variantenstudie ontsluiting Badhoevedorp	22
Bijlage 2: Schematisch overzicht van de verschillen tussen het VSP 2008 en de Tweede Actualisatie 2020 VSP	50
Bijlage 3: Schematisch overzicht van de verschillen tussen de Eerste Actualisatie 2013 VSP en de Tweede Actualisatie 2020 VSP.....	57
Bijlage 4: Samenvatting reacties op de concept Verkeerskaart 2019.....	60

Managementsamenvatting

In 2017 is de A9 omgelegd ten zuiden van Badhoevedorp. Het oude tracé is door Rijkswaterstaat afgebroken en op de vrijgekomen gronden worden woonwijken en een bedrijventerrein gerealiseerd.

Met deze ontwikkeling wordt Badhoevedorp weer één geheel. Het omleggen van de A9 en de gebiedsontwikkeling hebben invloed op de verkeerssituatie in het dorp. Er komen immers meer inwoners bij. Daarom is in 2008 het Verkeersstructuurplan vastgesteld. Doel van dit Verkeersstructuurplan is om de verkeersstructuur in Badhoevedorp zo in te delen dat het verkeer niet onnodig van oost naar west door het dorp heen rijdt en dat het dorp op diverse manieren goed ontsloten wordt naar en vanaf de Schipholweg. Naast de auto is ook de fiets een belangrijk vervoermiddel voor de verplaatsing van inwoners binnen Badhoevedorp. Het omleggen van de A9 en de herinrichting van het daarbij vrijgekomen tracé hebben de mogelijkheid gecreëerd om het fietsnetwerk te verbeteren en de huidige ontbrekende schakels binnen het fietsnetwerk op te vullen.

Het Verkeersstructuurplan wordt gemaakt op basis van een verkeersmodel. Daarom is het belangrijk dat dit model regelmatig wordt getoetst en wordt bijgewerkt met de meest recente gegevens. Het adviesbureau GoudappelCoffeng heeft op ons verzoek dit onderzoek uitgevoerd door middel van een variantenstudie. Het verkeersmodel geeft de resultaten voor de verkeersstructuur op hoofdlijnen weer. Het is niet geschikt om voorspellingen te doen en conclusies te trekken op woonstraatniveau. De actuele verkeerssituatie op woonstraatniveau blijft gemonitord worden. Als daarbij knelpunten naar voren komen, zal opnieuw naar de verkeerssituatie gekeken worden.

Het verkeersmodel hebben we bijgewerkt aan de hand van de meest recente gegevens over de aantallen inwoners, verkeersaantallen in de regio en het aantal nieuwe woningen en bedrijven. Ook is er een kentekenonderzoek en verkeerstelling uitgevoerd. Dit kentekenonderzoek en de verkeerstelling laten zien dat het doel van het Verkeersstructuurplan nu al bereikt is. Er rijdt namelijk nu al minder verkeer door het dorp heen van oost naar west. Dit komt omdat de omlegging van de A9 een groter effect heeft op de verkeersbewegingen door het dorp dan het model eerder in 2013 voorspelde. In het Verkeersstructuurplan en de Eerste Actualisatie was dit nog niet duidelijk. Daarom was in de Eerste Actualisatie een aantal aanvullende, kostbare en ingrijpende infrastructurele aanpassingen opgenomen met als doel de verkeerstromen door het dorp beter te structureren. Omdat de omlegging van de A9 nu al een groter, positief effect heeft op het – oost-west – verkeer door het dorp is een aantal eerder geplande infrastructurele aanpassingen niet nodig.

In deze Tweede Actualisatie 2020 Verkeersstructuurplan is het verkeersmodel geüpdatet en zijn alle punten van het Verkeersstructuurplan 2008 en de Eerste Actualisatie 2013 Verkeersstructuurplan opnieuw bekeken. Daarom treft u, naast een overzicht van de getoetste ontsluitingsvarianten en de conclusies die hieruit getrokken worden (deel 1), ook een gedeelte aan waar alle punten uit het Verkeersstructuurplan 2008 gespiegeld worden aan deze meest recente modelberekening (deel 2 en bijlagen 2 en 3). De variantenstudie door adviesbureau GoudappelCoffeng treft u aan in bijlage 1.

Deel 1: Het model en de hoofdconclusies

1.1. Inleiding

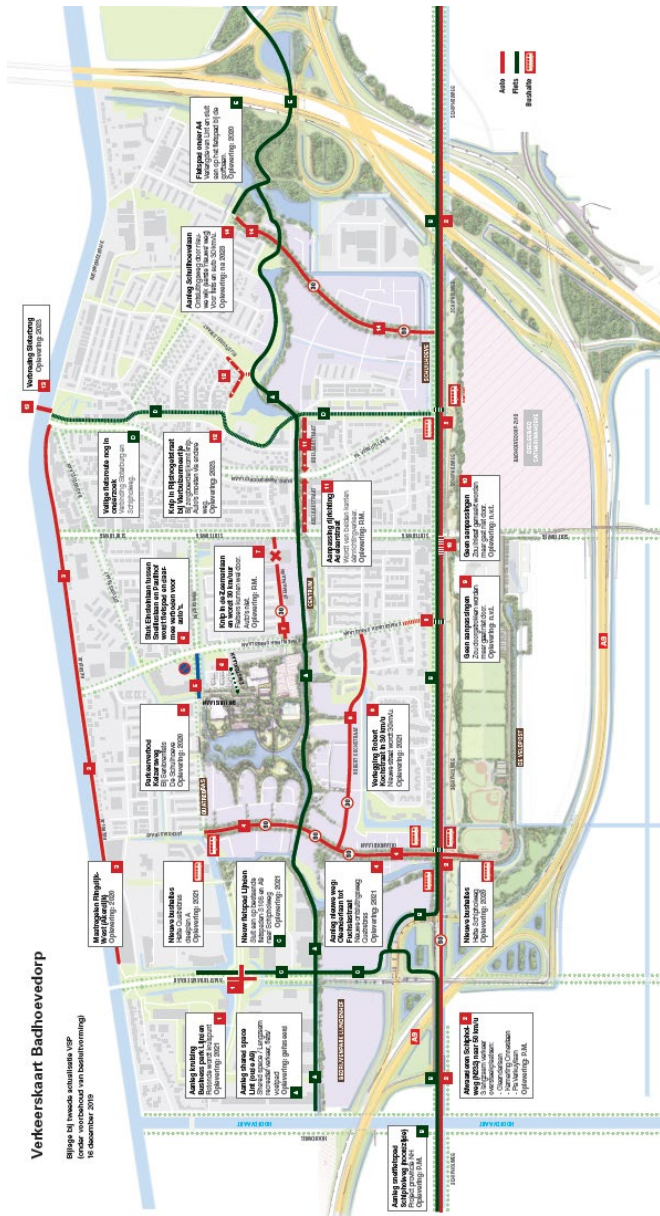
Badhoevedorp gaat de komende jaren sterk veranderen. Om de leefbaarheid van Badhoevedorp te verbeteren, de oude dorpsstructuur te herstellen en de bereikbaarheid van de regio te vergroten, is de rijksweg A9 omgelegd. Op en rondom de vrijkomende gronden in het dorp worden woningen, bedrijven en voorzieningen ontwikkeld. Hiermee wordt het dorp weer één geheel. De verplaatsing van de A9 heeft grote gevolgen voor het dorp maar ook voor het onderliggende wegennet van provinciale en gemeentelijke wegen en straten.

Daarom is op 12 juni 2008, naast een Masterplan voor het dorp, ook het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp ("VSP") vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlemmermeer (RV2008.15034). Dit VSP is in juni 2013 geactualiseerd (verder: Eerste Actualisatie VSP) als bijlage bij het bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost (RV2013.0029418).

Nu, na nog eens zes jaar van voortgaande planontwikkeling in Badhoevedorp, en het daadwerkelijk omleggen van de A9 buiten het dorp om, is het tijd voor een tweede actualisatie.

De wegenstructuur zoals vastgelegd in het VSP geeft het eindbeeld voor Badhoevedorp na de omlegging van de A9 en de ontwikkeling van de daaraan gekoppelde nieuwe woonwijken en sport- en bedrijventerreinen. Pas na de omlegging van de A9, de invulling van de ontwikkellocaties en de afwaardering van de Schipholweg kan het wegennet als bedoeld in dit VSP functioneren. Nu, na de openstelling van de omgelegde A9, zien we de verkeersstromen langs en door Badhoevedorp al zijn veranderd en is de tijd gekomen voor een nieuwe actualisatie van het VSP. De Actualisatie 2020 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp ("Tweede Actualisatie VSP") gaat in op de verschillen met het VSP (en de Eerste Actualisatie) en geeft de ingrepen weer die nodig zijn om, met het oog op de gebiedsontwikkeling, te komen tot een goede verkeersstructuur in Badhoevedorp. Sommige eerder aangegeven ingrepen zijn juist niet meer nodig.

Behalve de aanpassingen van de infrastructuur ten behoeve van de auto, komt in deze Tweede Actualisatie VSP de stand van zaken aan bod voor fietsinfrastructuur en de lijnvoering van het openbaar vervoer.



Afbeelding 1 Verbeelding Tweede Actualisatie Verkeersstructuurplan

1.2. Het Verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.4

De toekomstige verkeersintensiteit in Badhoevedorp wordt berekend met een verkeersmodel. Al vele jaren gebruiken de gemeente Haarlemmermeer en de omliggende gemeenten het regionale Noord-Holland Zuid model (huidige versie 2.4). Updates van het model vinden plaats zodra daar aanleiding toe is, zoals wanneer er een besluit gevallen is over de aanleg van een nieuwe woonwijk in de buurt, of wanneer een bedrijventerrein wordt uitgebreid.

Het verkeersmodel is gevuld met de infrastructuur en de aantallen bewoners en/of werknemers. Dit gebeurt in grote lijnen voor heel Nederland en met meer detail voor de gemeente Haarlemmermeer en de omliggende gemeenten. Het wegennet en de sociaaleconomische gegevens van het toekomstige jaar 2030 zijn ingevoerd om de toekomstvastheid van het wegennet op de middellange termijn te toetsen. Het model houdt bovendien rekening met de economische voorspoed of neergang. Om de ontwikkeling van de verkeersstromen te meten, wordt het wegennet gemonitord. Daarmee houden de gemeente als mede-eigenaar en de beheerder van het verkeersmodel Noord-Holland Zuid continu de vinger aan de pols of de werkelijkheid aansluit bij het model. Het huidige model rekent de productie van verkeer door volgens het WLO Scenario Hoog (Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving) voor 2030. Het WLO Scenario Hoog combineert een hoge bevolkingsgroei met een hoge economische groei (van ongeveer 2% per jaar). Het model kijkt op die manier naar de meest verkeer intensieve situatie.

De modelresultaten voor 2030 kunnen we in 2020 nog niet in werkelijkheid op straat meten. Wat we wel kunnen doen is berekenen of het model de juiste uitkomsten geeft voor de huidige situatie. Dit doen we door te kijken of het model dezelfde uitkomst geeft als tellingen op straat. Als dit overeenkomt betekent dit dat we gebruik maken van de juiste uitgangspunten en dan kan het model gebruikt worden om berekeningen voor de toekomst te doen.

Het model geeft op deze manier een zo getrouw mogelijke prognose van een toekomstige verkeerssituatie. Dit is met grote zekerheid te zeggen over de regionale verbindingswegen en de grotere wegen in de kernen. De resultaten op het kleinste niveau zijn niet altijd betrouwbaar omdat het netwerk en zonering niet fijn genoeg zijn. De gemeente blijft gedurende de ontwikkeling van de nieuwe woon- en werkgebieden in Badhoevedorp het verkeer monitoren door verkeerstellingen te houden.

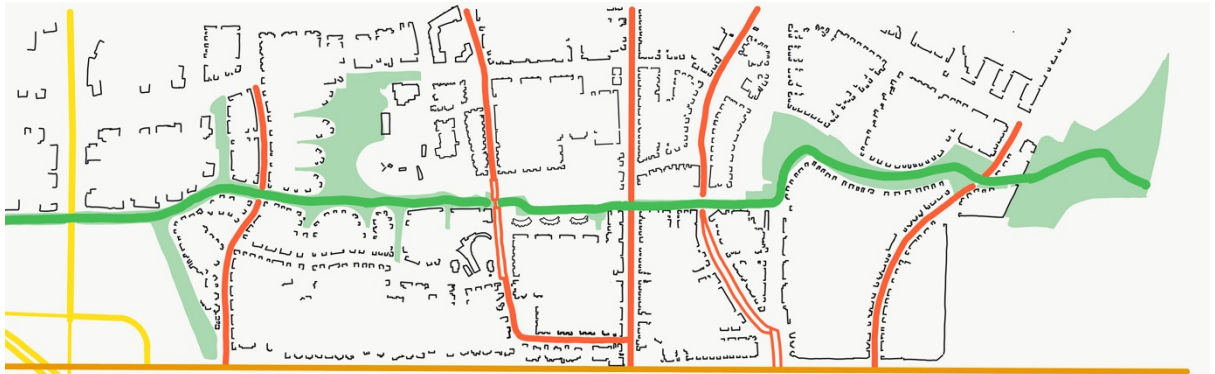
1.3. De nieuwe modelberekeningen en de omgelegde A9 in Badhoevedorp

Het VSP uit 2008 en de Eerste Actualisatie 2013 gingen uit van de situatie ná de omlegging van de A9 buiten het dorp om. Met het toen beschikbare verkeersmodel zijn de gevolgen berekend. Dit leidde tot een geheel nieuwe opzet van de verkeersstructuur in het dorp. De Schipholweg is aangewezen als de belangrijkste ontsluitingsweg, waar dit eerder de Robert Kochstraat was.

Vanaf de Schipholweg zijn in het VSP en de Eerste Actualisatie 2013 een vijftal lanen aangewezen als ontsluitende – noord/zuid – wegen het dorp in en uit. Dit zijn respectievelijk de nieuwe Oleanderlaan, de doorgetrokken Kamerlingh Onneslaan, de Sloterweg, de Pa Verkuijllaan en de nieuwe ontsluitende laan de wijk Schuilhoeve in. Het doel hiervan is dat

het verkeer niet meer van west naar oost dwars door het dorp rijdt, maar pas het dorp ingaat bij de laan die het dichtst bij de bestemming ligt.

De A9 is inmiddels omgelegd en in het dorp zijn de gevolgen voor het autoverkeer merkbaar. Zodanig zelfs, dat de behoefte bestond om de in het VSP voorgestelde maatregelen nogmaals te toetsen. Hiervoor is adviesbureau GoudappelCoffeng ingeschakeld om met het verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.4 modelberekeningen te maken (bijlage 1, Variantenstudie ontsluiting Badhoevedorp – GoudappelCoffeng, 30 december 2019).



Afbeelding 2 Kamstructuur met Schipholweg als ontsluitingsweg (referentievariant)

De variantenstudie gaat uit van een referentievariant en een viertal andere varianten. De referentievariant is de ontsluitingsvariant waarbij wel de gebiedsontwikkelingen en de knip in de Zeemanlaan zijn meegenomen, maar de ontsluiting vanaf de Schipholweg wat betreft de bestaande wegen hetzelfde is als nu. Bij de referentievariant worden daarom verder geen infrastructurele aanpassingen doorgevoerd in het dorp. De nieuwe ontsluitingen voor de wijk Quatrebras en die voor Schuilhoeve zijn vanzelfsprekend wel in het model opgenomen. De knip in de Zeemanlaan is ook in de referentievariant meegenomen.

Bij variant 1 tot en met 4 wordt wel uitgegaan van een of meerdere infrastructurele aanpassingen. Welke dat zijn staat hieronder bij elke variant genoemd. De uitgangspunten van de alle varianten zijn hieronder puntsgewijs aangegeven.

- Referentievariant
 - In stand houden linksafverbod Schipholweg/Sloterweg
 - Niet doortrekken Kamerlingh Onneslaan
 - Knip in Zeemanlaan
- Variant 1
 - Opheffen linksafverbod Schipholweg/Sloterweg
 - Niet doortrekken Kamerlingh Onneslaan
 - Knip in Zeemanlaan
- Variant 2
 - In stand houden linksafverbod Schipholweg/Sloterweg
 - Doortrekken Kamerlingh Onneslaan naar Schipholweg
 - Knip in Zeemanlaan
- Variant 3
 - Opheffen linksafverbod Schipholweg/Sloterweg

- Doortrekken Kamerlingh Onneslaan naar Schipholweg
- Knip in Zeemanlaan
- Variant 4
 - In stand houden linksafverbod Schipholweg/Sloterweg
 - Niet doortrekken Kamerlingh Onneslaan
 - Geen knip in Zeemanlaan

De variantenstudie toont aan dat de huidige verkeersstructuur in Badhoevedorp nu al goed functioneert en dusdanig toekomstbestendig is dat een aantal ingrijpende verkeersmaatregelen niet noodzakelijk is. Uit de variantenstudie komt bijvoorbeeld duidelijk naar voren dat de infrastructurele maatregelen in de varianten (opheffen linksafverbod en/of het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan) niet leiden tot een andere situatie op de Sloterweg.

Bij alle varianten is er sprake van een te hoge verkeersdruk op de Sloterweg, ten noorden van de Keplerstraat. Het opheffen van het linksafverbod en/of het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan leidt tot een verhoging van de verkeersdruk op de Sloterweg ten opzichte van de referentievariant.

De verkeersdruk op de Robert Kochstraat wordt lager in de varianten ten opzichte van de referentievariant. In de referentievariant was deze echter al op een acceptabel niveau. De knip Zeemanlaan biedt de kans om een plein te maken in het hart van het dorp, waarbij het centrum van alle kanten bereikbaar is. Uit de variantenstudie blijkt dat de knip nauwelijks negatieve effecten heeft op de hoofdverkeersstructuur.



Afbeelding 3: Kruispunt Schipholweg-Sloterweg

1.4. Conclusie

Gebleken is dat de omlegging van de A9 en de nieuwe aansluiting van Badhoevedorp daarop meer effect heeft gehad op de autobewegingen door het dorp dan verwacht. Dit blijkt zowel uit de gemeten werkelijkheid op straat, als in de nieuwe versie van het verkeersmodel. Ook zonder dat de Kamerlingh Onneslaan wordt doorgetrokken en zonder aanpassingen op het kruispunt Sloterweg, blijkt de Schipholweg goed te functioneren als ontsluitingsweg. Deze situatie is de referentievariant 2030 uit het rapport van GoudappelCoffeng.

De eerder voorziene maatregelen op de kruising Sloterweg/Schipholweg en het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan naar de Schipholweg, dragen niet significant bij aan een betere bereikbaarheid van het dorp en worden daarom niet uitgevoerd. Het effect van deze maatregelen is te gering om de kosten te rechtvaardigen.

Met de nieuwe aansluiting van de A9 wordt nu al aan de belangrijkste doelstelling van het VSP voldaan: minder doorgaand verkeer dwars door het dorp.

Deel 2: Ontsluitingsprincipes Badhoevedorp en de actuele stand van zaken

2.1. Auto

Met het VSP in 2008 is besloten dat de Schipholweg de functie van ontsluitingsweg van het dorp krijgt. In het eindbeeld van de gemeentelijk visie is de Schipholweg afgewaardeerd tot een ontsluitende laan met een maximumsnelheid van 50 km/u en het beheer is overgegaan van de provincie naar de gemeente. Vanaf deze weg leiden een vijftal lanen het dorp in. Vanuit het westen zijn dat respectievelijk de (nieuwe) Amsterdamse Laan, de Kamerlingh Onneslaan, de Sloterweg, de Pa Verkuijllaan en de nieuwe ontsluitingslaan van Schuilhoeve. Deze lanen kennen een maximumsnelheid van 30 of 50 km/u (zie afbeelding 1 Verbeelding Tweede Actualisatie Verkeerstructuurplan). Alle dwarse verbindingen en de overige wegen zijn 30 km/u. Dit betekent dat maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) gebruik maken van de weg. Dit is vastgelegd in het Deltaplan Bereikbaarheid (2013).

Een aantal straten is in het kader van het verkeersmodel nader bekeken. Deze worden hieronder een voor een nader beschouwd.

a) Robert Kochstraat

Nu rijden er op deze 50 km/uur weg nog circa 7.000 mvt/etm. Het is de bedoeling dat deze weg wordt verlegd en ingericht als een 30 km/uur straat. Zodra de knip in de Zeemanlaan een feit is en de straat is verlegd en ingericht voor 30 km/uur zakt de verkeersintensiteit naar 3.500 mvt/etm. Het verkeersmodel laat zien dat de verkeersintensiteit na de herinrichting beneden de 4.000 mvt/etm blijft. Het verkeer kiest dan nog vaker voor de Schipholweg, ook, wanneer er geen aanpassingen bij Kamerlingh Onneslaan en Sloterweg gedaan worden.



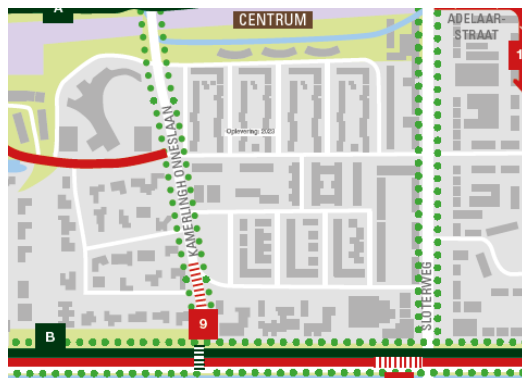
Afbeelding 4 Robert Kochstraat - bestaande situatie

b) Kamerlingh Onneslaan

De Kamerlingh Onneslaan hoeft, om het verkeer dwars door het dorp tegen te gaan, niet doorgetrokken te worden naar de Schipholweg om zo een van de vijf noord-zuidlanen te vormen. De weg blijft een ontsluiting van het noord-westelijke deel van Badhoevedorp, via Keplerstraat en Sloterweg, en blijft met 2.300 mvt/etm (deel tussen Keplerstraat en Robert Kochstraat) ruim beneden de richtlijn van 4.000 mvt/etm.

Het deel tussen Robert Kochstraat en Zeemanlaan is nu het drukst en blijft dat ook. De verkeersintensiteit zakt echter van ca. 10.000 mvt/etm vóór de omlegging van de A9 naar

3.700 mvt/etm en daalt verder door de knip in de Zeemanlaan. Daarom kan de Robert Kochstraat ingericht worden als een 30 km/u weg.



Afbeelding 5 Kamerlingh Onneslaan - bestaande situatie zuidelijk gedeelte

Ook het noordelijk deel van de Kamerlingh Onneslaan blijft tussen de 3.000 en 4.000 mvt/etm. Uitzondering is het laatste deel, waar de weg aansluit op de Akerdijk. Hier komt de weg in 2030 uit op 4.300 mvt/etm. Dit wordt nog onderzocht vanuit het Ringdijkbeleid.

Het verkeer in het dorp wordt gemonitord, zodat wanneer de verkeerssituatie in de toekomst daar aanleiding toe geeft, de Kamerlingh Onneslaan alsnog doorgetrokken kan worden.



Afbeelding 6 Kamerlingh Onneslaan – bestaande situatie noordelijk gedeelte

c) Sloterweg

Een deel van de Sloterweg is ingericht als 30 km/uur weg. De verkeersintensiteit op dat deel van de weg is al lange tijd te hoog. De situatie blijft hier hetzelfde. Er is alleen sprake van autonome groei. Ook in alle varianten van het rapport van GoudappelCoffeng blijft de verkeersintensiteit te hoog. Dit wordt niet verslechterd doordat de linksaffer er niet komt. Het blijkt dat alle onderzochte varianten vrijwel geen invloed hebben op de verkeersintensiteit op de Sloterweg. Dit met uitzondering van de variant waar de kruising met de Schipholweg wordt uitgebreid met een linksaffer vanuit de richting Haarlem. Dan komt er juist méér verkeer over de weg. De overige varianten laten vrijwel geen afname zien van de verkeersintensiteit (zie tabel 3.2 rapport GoudappelCoffeng).

Mogelijke aanpassingen aan de inrichting van de Sloterweg en de toegestane snelheid zullen in de toekomst nader moeten worden beoordeeld. Dit VSP is daar geen aanleiding voor.



Afbeelding 7 Sloteweg – bestaande situatie

De referentievariant 2030 biedt geen verslechtering wat betreft de Sloteweg en alle andere varianten scoren slechter. Ook op de Sloteweg blijkt de referentievariant uit de variantenstudie de meest geschikte keuze. Daarom passen we de kruising met de Schipholweg niet aan en trekken we de Kamerlingh Onneslaan niet door. Ook hier geldt dat mocht in de toekomst blijken dat de verkeerssituatie in het dorp daartoe aanleiding geeft, de kruising Sloteweg/Schipholweg opnieuw bekeken kan worden.

d) Adelaarstraat

De verkeersaanpassing van de Adelaarstraat, zoals eerder was aangegeven op de vrijgegeven concept Verkeerskaart 2019, is aangepast naar aanleiding van de participatie. In de voormalige Begeleidingsgroep Badhoevedorp is de wens uitgesproken dat de Adelaarstraat geen doorgaande verbinding tussen de nieuwe wijk Schuilhoeve en het winkelcentrum zal worden. Uit de reacties die de gemeente heeft ontvangen op dit voorlopige voorstel maken we op dat het voorstel onvoldoende wordt gedragen door inwoners. Daarom is het voorstel om de knip op een andere wijze uit te gaan voeren. Dit doen we door de huidige rijrichting van de Adelaarstraat ten oosten van de Pa Verkuijllaan om te keren:

De straat wordt éénrichting verkeer, waarbij het ene deel (van Sloteweg tot aan de Pa Verkuijllaan) van west naar oost en het tweede deel (van de nieuwe wijk Schuilhoeve tot aan de Pa Verkuijllaan) van oost naar west toegankelijk wordt. Het verkeer moet dus vanuit het centrum gebruikmaken van de hoofdstructuur om van en naar Schuilhoeve te komen.



Afbeelding 8 Adelaarstraat

e) Knip Rijstvogelstraat ter hoogte van de Kromme Tocht

In het ontwerpproces van Schuilhoeve en de inpassing van Het Lint is een wijziging in het netwerk van woonstraten rond de Kromme Tocht en het Vierhuizenmeertje voorgesteld. Op de brug over de Kromme Tocht komt een knip voor autoverkeer. Dit komt het leefmilieu in het woongebied en op het Lint ten goede. Het effect op de omliggende straten is vrijwel nihil en betreft alleen direct lokaal verkeer. Een deel van het verkeer dat eerder via de Rijstvogelstraat naar de Pa Verkuijllaan ging, zal nu naar de Burgemeester Amersfoordtlaan naar de Pa Verkuijllaan gaan. Voor veel mensen in de bestaande wijken zal de straks nieuw ontstane route via de toekomstige Schuilhoevelaan een goed alternatief zijn om de Schipholweg te bereiken.

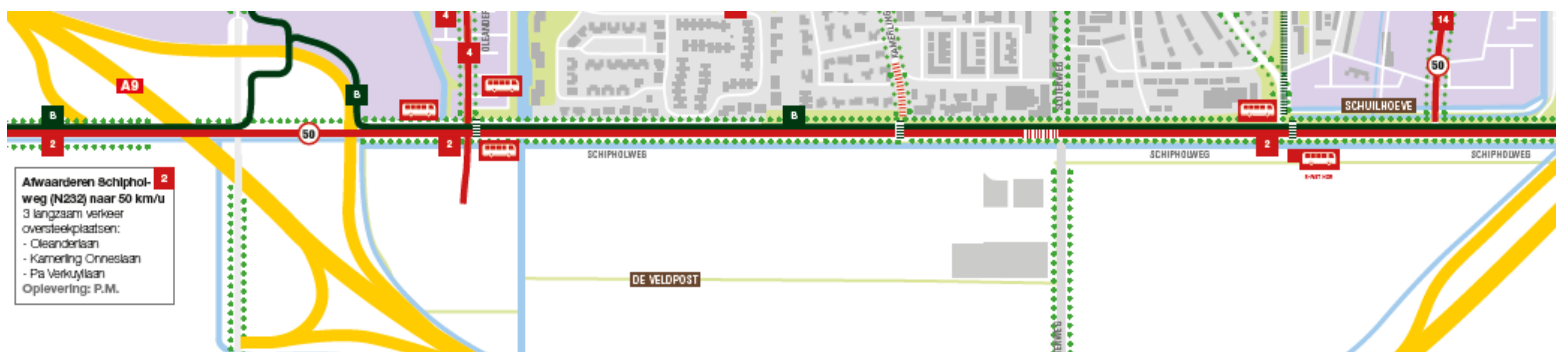


Afbeelding 9 Bestaande situatie Rijstvogelstraat

Het autoverkeer zal, volgens de uitgangspunten van het VSP 2008, zich meer gaan verzamelen op de Schuilhoevelaan en de Burgemeester Amersfoordtlaan en de Pa Verkuijllaan naar het zuiden, richting de Schipholweg. De hoeveelheid verkeer die als gevolg van deze maatregel een andere keuze moet maken is gering en modelmatig niet te meten.

f) Afwaarderen Schipholweg (N232)

In april 2018 is in opdracht van de Provincie Noord-Holland een kentekenonderzoek uitgevoerd om de hoeveelheid doorgaand verkeer op de Schipholweg te meten. Dat bleek, afhankelijk van de richting, tussen 12 en 15% te zijn. De provincie hanteert een richtlijn dat met een percentage van minder dan 50% doorgaand verkeer de regionale functie van een weg ter discussie staat. De gemeten 15% zit daar zo ver onder, dat dit een aanknopingspunt is voor gesprekken met de provincie over de afwaardering.



Afbeelding 10 Tracé Schipholweg

De provincie heeft ook de wens om het fietspad langs de N232 op te waarderen tot een snelfietspad en maakt dat de afwaardering van de Schipholweg een onderwerp is van constructieve dialoog tussen provincie en gemeente. Er is inmiddels een projectgroep opgestart met medewerkers van de provincie en de gemeente.

g) Sloterbrug

Over de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe Sloterbrug is inmiddels in Badhoevedorp en Amsterdam geparticipeerd. Er is nog geen ontwerp, maar de functie van de brug is in de Nota wel omschreven. Veel bewoners van het Amsterdamse deel van de Sloterweg hebben hun bezwaar geuit tegen het uitgangspunt: de brug blijft zoals hij is, maar veiliger en met een betere doorstroming. De bewoners zijn bang dat meer verkeer over de brug zal gaan, omdat de wachttijd verkort wordt.

De verbreding van de brug resulteert volgens een doorrekening in een gebruikt verkeersmodel in een toename van 100 mvt/etm. Het is de autonome groei van het verkeer die zorgt voor een grotere verkeerstoename (toename van ca. 6.000 mvt/etm in 2030), met of zonder aanpassingen aan de brug.

Er zal meer verkeer over de brug gaan rijden, maar dat is vrijwel geheel verklaarbaar door de toename van het aantal woningen in Badhoevedorp en andere ontwikkelingen. Er is vrijwel geen sluipverkeer op de brug en daar is ook geen toename van te verwachten.



Afbeelding 11 Sloterbrug

Deze Tweede Actualisatie VSP gaat uit van de huidige prognose van de situatie in 2030 en van zaken die we nu met zekerheid kunnen bepalen. Op het moment van schrijven is er nog geen besluit genomen over de Nota van Uitgangspunten van de Sloterbrug. Er is ook nog geen ontwerp voor een brug.

Mogelijke gevolgen voor de verkeerssituatie in Badhoevedorp worden in het project Sloterbrug uitgewerkt en vice versa.

h) Zeemanlaan

In de Zeemanlaan komt een verkeersknip ter hoogte van het centrum. Deze knip was aanvankelijk bedoeld voor autoverkeer. De bus zou nog wel kunnen doorrijden. In de besluitvorming rond het Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp van de

centrumontwikkelingen in 2018, heeft het college aangegeven te willen onderzoeken of de knip ook voor de bus kan gaan gelden.

Autoverkeer kan nog van twee kanten de parkeerplaatsen van het centrum bereiken, maar niet meer de weg vervolgen. De knip is om twee redenen ingesteld:

- het voorkomen van onnodig van west naar oost en v.v. rijdend verkeer;
- het bieden van een centraal gelegen verblijfsgebied, een dorpsplein.

De Zeemanlaan wordt afgewaardeerd naar 30 km/uur, om de bestemmingsfunctie te benadrukken.



Afbeelding 12 Verkeerssituatie Zeemanlaan



i) De Haak

De Haak is een voorgenomen project om de nieuw aangelegde T106 door te trekken naar een nieuwe aansluiting op de Hoofdweg Oostzijde. Hierdoor wordt enerzijds de provinciale brug over de Hoofdvaart bij Lijnden en anderzijds de gecompliceerde kruising bij de aansluiting van de A9, net voorbij de tunnelbak in de Schipholweg ontlast.



Afbeelding 13 Huidige situatie locatie De Haak

Het project de Haak zal, vanwege de directe betrokkenheid, op initiatief van de provincie opgepakt worden. Het vormt onderdeel van de gesprekken met provincie over afwaarderen van de Schipholweg en het over en weer wisselen van eigenaarschap van delen van het provinciaal en gemeentelijk wegennet.

j) Visie Ringdijk/Ringvaart

De Visie Ringdijk/Ringvaart wordt toegepast voor het deel van de Ringdijk langs Badhoevedorp.

Voor het deel tussen Lijnden en de Sloterbrug (Akerdijk en een stukje Nieuwemeerdijk) geldt dat hier maatregelen getroffen zullen worden conform het beleid. Dat betekent dat de chicanes verdwijnen en wordt nog verder gekeken of snelheidsregime aangepast moet worden. Deze maatregel moet het aantal verkeersongevallen op de Akerdijk en Nieuwemeerdijk doen verminderen. Veelal zijn de chicanes direct of indirect oorzaak van ongevallen. Op de Nieuwemeerdijk ten oosten van de Sloterbrug zijn de werkzaamheden inmiddels aangevangen.

Afhankelijk van de verkeersintensiteit kunnen delen van de dijk met een sterker verblijfskarakter als fietsstraat ingericht worden, mogelijk geeft de verkeerssituatie hier in de toekomst opnieuw aanleiding toe.



Afbeelding 14 Akerdijk met chicanes

2.2. Openbaar vervoer in Badhoevedorp

Badhoevedorp is in 2019 aangesloten op verschillende buslijnen. R-netlijn 356 verbindt het dorp rechtstreeks en hoogfrequent met onder meer Haarlem, Schiphol en Amstelveen. Ter hoogte van de toekomstige Oleanderlaan komt een tweede R-nethalte: Badhoevedorp West. Schipholnetlijnen 194 en 195 verbinden Badhoevedorp rechtstreeks met Schiphol en Amsterdam West. Schipholnetlijn 192 verbindt het dorp met Schiphol en Hoofddorp (maandag t/m zaterdag overdag). Op Schiphol Knooppunt Noord kan men overstappen op vrijwel alle regionale verbindingen. Lijn N95 biedt in de nacht tweemaal per uur een verbinding met Schiphol.

Bus door het dorp

Naar aanleiding van de participatie rond het centrum van Badhoevedorp is de voorgenomen knip in de Zeemanlaan, anders dan in het VSP en in de Eerste Actualisatie,

ook gaan gelden voor de bus. Het nieuwe centrum moet een goede verblijfsruimte worden en daarin heeft de bus, net als de auto, op het plein geen plaats.



Afbeelding 15 - knip in de Zeemanlaan



Het gevolg is dat de buslijnen die het dorp aandoen, in dat geval een andere route moeten gaan rijden. Het is aan de vervoerder (Connexxion) om een voorstel te doen voor de nieuwe lijnvoering. De vervoerder heeft vanuit de openbaar vervoerconcessie ontwikkelvrijheid om dat te doen, mits een dergelijke wijziging voldoet aan de eisen die in de concessie zijn gesteld. Eventuele nieuwe routeringen gebeuren altijd in overleg met gemeente.

Dit zal verlopen via de reguliere jaarlijkse vervoerplanprocedure. In die procedure is de gemeente in de gelegenheid haar wensen kenbaar te maken aan de vervoerder. De gemeente heeft aangegeven dat een zo goed mogelijke oppervlaktebediening van Badhoevedorp belangrijk is. De landelijke algemene trend is dat een fijnmazig HOV-netwerk steeds meer wordt vervangen door een grofmazig HOV-netwerk met grotere afstanden tot de bushaltes en minder haltingen en over het algemeen een snellere reistijd. Voor Badhoevedorp geldt dit ook.

2.3. Fietsen in Badhoevedorp

Naast de auto en de bus is ook de fiets een belangrijk vervoermiddel voor de verplaatsing van inwoners binnen Badhoevedorp. Het omleggen van de A9 en de herinrichting van het daarbij vrijgekomen tracé hebben de mogelijkheid gecreëerd om de huidige ontbrekende schakels binnen het fietsnetwerk op te vullen. In de vrijkomende strook wordt een aaneengeschakelde fiets- en voetverbinding aangelegd: het Lint. Het Lint combineert deze langzaam verkeersverbinding met groen en water, zodat het nadrukkelijk ook een verbindende functie heeft tussen beide delen van het dorp. Met het Lint wordt het dorp aaneengesmeed. Alle fietsroutes door het dorp worden verbonden door het Lint. Zo ontstaat een fijnmazig fietsnetwerk door in het dorp.

Ook wordt er geïnvesteerd in de ontbrekende schakels van de fietshoofdstructuur. Het gaat hierbij om gedeelten van het fietsnetwerk die hoofdzakelijk worden gebruikt voor woon-werkverkeer.

Naar aanleiding van de actualisatie is ook de stand van zaken van een aantal van de aanpassingen aan het fietsnetwerk hieronder opgenomen.

- Fietsverbinding bedrijventerrein Lijnden (c op de verkeerskaart 2019)

Deze fietsverbinding loopt van het fietspad langs de Schipholweg naar het fietspad over de brug naar Amsterdam. De aanleg wordt gecombineerd met de aanpassing van de rotonde Lijnden naar een met verkeerslichten geregelde kruising. In het huidige fietsnetwerk ontbreekt deze verbinding.



Afbeelding 16 Entree bedrijventerrein Lijnden

- Fietsbrug naar het Amsterdamse Bos

In het VSP 2008 is een fietsbrug opgenomen, die eveneens vermeld stond in de Eerste Actualisatie 2013. Deze zou gesitueerd zijn in het verlengde van de Kamerlingh Onneslaan over de Ringvaart naar Amsterdam Sloten. Later is deze brug in de plannen verplaatst naar de Nieuwemeerdijk (oversteek naar Amsterdamse Bos). Dit plan is uiteindelijk komen te vervallen, omdat de brug het initiatief van de bewoners, de pont, overbodig zou maken.

- Snelfietspad Schipholweg (b op de verkeerskaart 2019)

De provincie maakt momenteel plannen om het bestaande fietspad langs de Schipholweg op te waarderen tot een snelfietspad. Deze plannen worden afgestemd met de maatregelen op de Schipholweg die nodig zijn voor de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp.

- Parallele fietsverbinding Burgemeester Amersfoordtlaan (d op de verkeerskaart 2019)



Afbeelding 17 Burgemeester Amersfoordtlaan

De Burgemeester Amersfoordtlaan en in iets mindere mate de Pa Verkuijllaan worden als fietsgevaarlijk ervaren door de bewoners van Badhoevedorp. Daarom is in de Eerste Actualisatie 2013 van het VSP een parallelle route aangewezen, die fietsers een alternatieve en veiligere route aan de oostzijde van de laan moet geven. Op het kaartje van afbeelding 15 is het principe aangegeven. Bij het bepalen van de definitieve route worden de bewoners betrokken.



3. Slotwoord

In deze Tweede Actualisatie VSP wordt aangegeven dat het niet doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan op de Schipholweg en het niet opheffen van het linksafverbod van Schipholweg naar Sloterweg het dorp in, mogelijk in de toekomst nog heroverwogen kan worden.

Dit hangt vanzelfsprekend af van hoe de verkeersbewegingen door het dorp zich in de loop van de jaren gaan ontwikkelen. Mochten er op woonstraatniveau knelpunten ontstaan, dan is het zaak het gehele wegennetwerk van Badhoevedorp te betrekken. Daarom zal de verkeerssituatie in Badhoevedorp gemonitord worden als de knip in de Zeemanlaan wordt ingesteld of wanneer andere belangrijke maatregelen worden uitgevoerd. Mochten er in de toekomst deze of andere maatregelen nodig blijken, zal dat opnieuw onderzocht worden.

Bijlage 1: Variantenstudie ontsluiting Badhoevedorp

Variantenstudie ont- sluiting Badhoevedorp

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**



gemeente
Haarlemmermeer

Gemeente Haarlemmermeer

Variantenstudie ontsluiting Badhoevedorp

Datum 30 december 2019
Kenmerk 002668.20181119.R1.07
Eerste versie

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Haarlemmermeer
Titel rapport	Variantenstudie ontsluiting Badhoevedorp
Kenmerk	002668.20181119.R1.07
Datum publicatie	30 december 2019

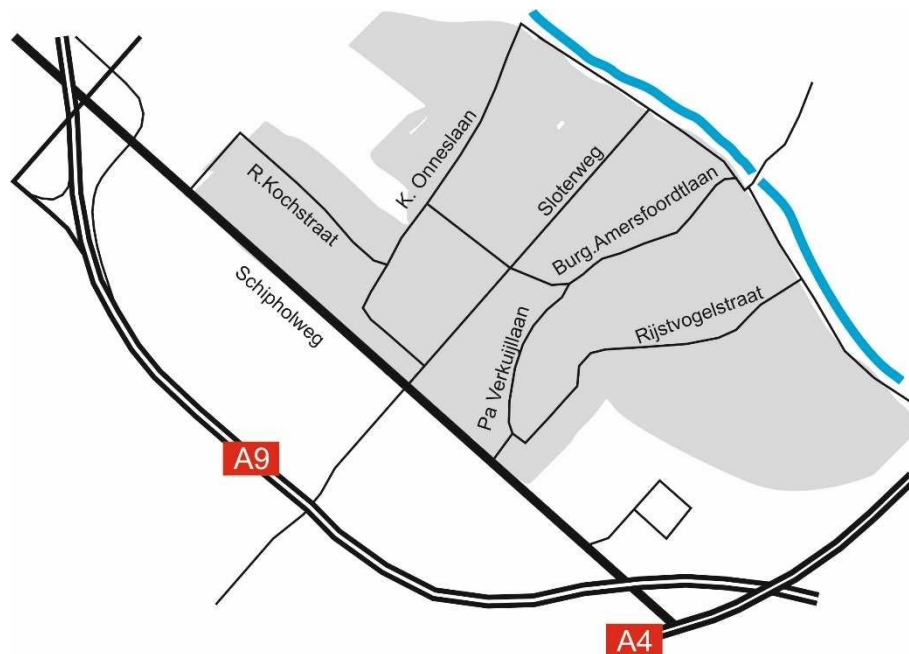
1	Inleiding	1	
	1.1	Aanleiding	1
	1.2	Werkwijze	3
2	Beleid	5	
3	Verkeersmodel analyse	7	
	3.1	Inleiding	7
	3.2	Referentie 2030	7
	3.3	Varianten	10
	3.4	Conclusie	12
	Bijlage 1	Verkeersintensiteiten N232/Schipholweg	1
	Bijlage 2	Verkeersmodelresultaten	1

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

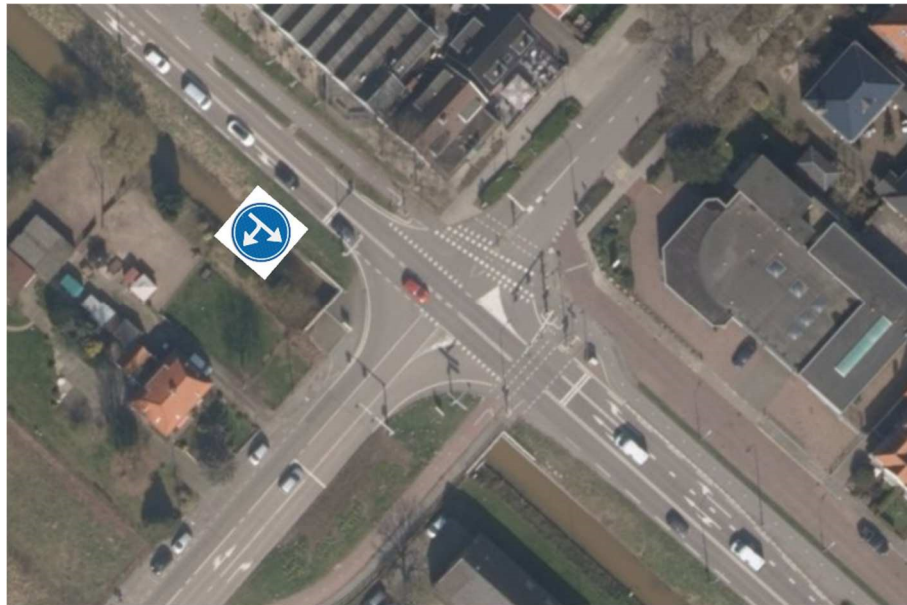
Als gevolg van gebiedsontwikkelingen in Badhoevedorp en de wens vanuit het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp (2013) voor afwaardering van de N232/Schipholweg ter hoogte van Badhoevedorp (van 80 km/h naar 50 km/h) en het realiseren van nieuwe aansluitingen, is de gemeente Haarlemmermeer gestart met een nadere analyse van de effecten van de maatregelen op de N232/Schipholweg. De huidige verkeersstructuur met de belangrijkste wegen in Badhoevedorp is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Verkeersstructuur Badhoevedorp (2018)

In 2016 heeft Sweco onderzoek gedaan naar de oversteekbaarheid van de N232/Schipholweg als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen ten zuiden van de Schipholweg. Onderdeel van de rapportage van Sweco was een advies over de vormgeving van de kruising Sloteweg – N232/Schipholweg. Voor een goede verkeersafwikkeling in de toekomst bleken kostbare maatregelen nodig op een kruising waar te weinig fysieke ruimte voor beschikbaar is. Daarom is gezocht naar een alternatieve oplossing, waarbij de Sloteweg ontlast wordt.

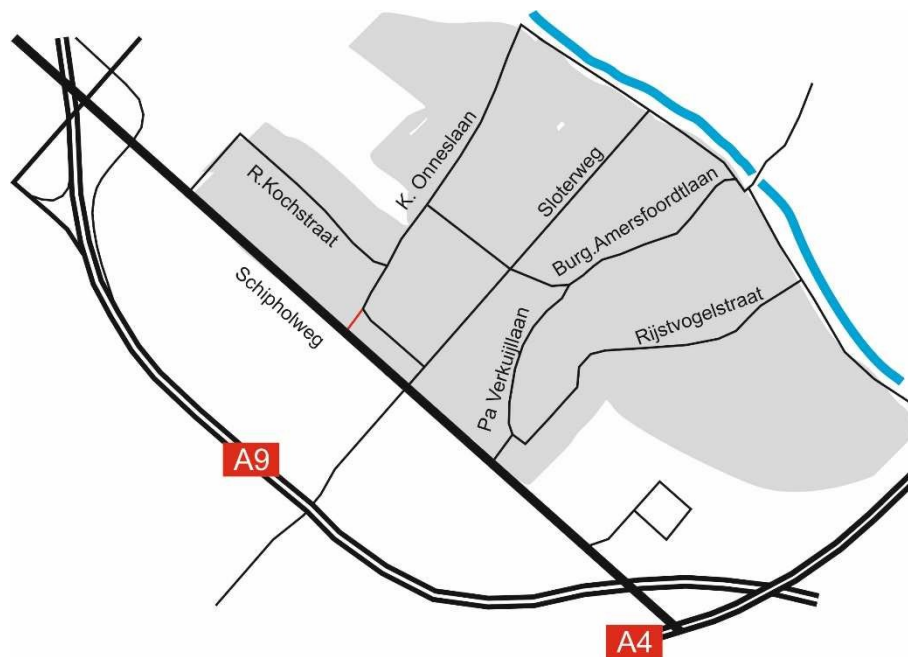
De huidige vormgeving van het kruispunt Sloteweg – N232/Schipholweg is weergegeven in figuur 1.2. Op dit moment is het niet mogelijk om vanuit westelijke richting de Sloteweg richting Badhoevedorp in te rijden.



Figuur 1.2: Huidig kruispunt Sloteweg – N232/Schipholweg (ondergrond: Cyclomedia)

De gemeente Haarlemmermeer heeft de mogelijkheid onderzocht van het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan, met het doel minder verkeer via het kruispunt Sloteweg –

N232/Schipholweg te laten geleiden. Deze maatregel past in de beleidswens vanuit het Verkeersstructuurplan om de Schipholweg af te waarden van 80 km/h naar 50 km/h. In figuur 1.3 is deze variant van de wegenstructuur weergegeven.



Figuur 1.3: Verkeersstructuur Badhoevedorp met doorgetrokken Kamerlingh Onneslaan

1.2 Werkwijze

De gemeente Haarlemmermeer wil graag de verkeersstructuur van de kern Badhoevedorp tegen het licht houden. De vraag is wat op basis van de verwachte verkeersintensiteiten de meest wenselijke is. Goudappel Coffeng heeft berekeningen uitgevoerd met de meest actuele versie van het verkeersmodel Noord-Holland Zuid, versie 2.4.

Met dit verkeersmodel is onderzocht wat het effect van de aansluiting van de Kamerling Onneslaan op de Schipholweg is op de verkeersdruk op de verschillende wegen in Badhoevedorp.

Vervolgens zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd voor het kruispunt Schipholweg – Slotenweg. Dit kruispunt is met verkeerslichten geregeld. Om die reden is de mate van doorstroming berekend met het programma COCON (speciale software voor de doorrekening van kruispunten die geregeld zijn met verkeerslichten). Dit leidt tot informatie over de mate van vertraging op elk van de kruispunttakken en de gewenste vormgeving van het kruispunt.

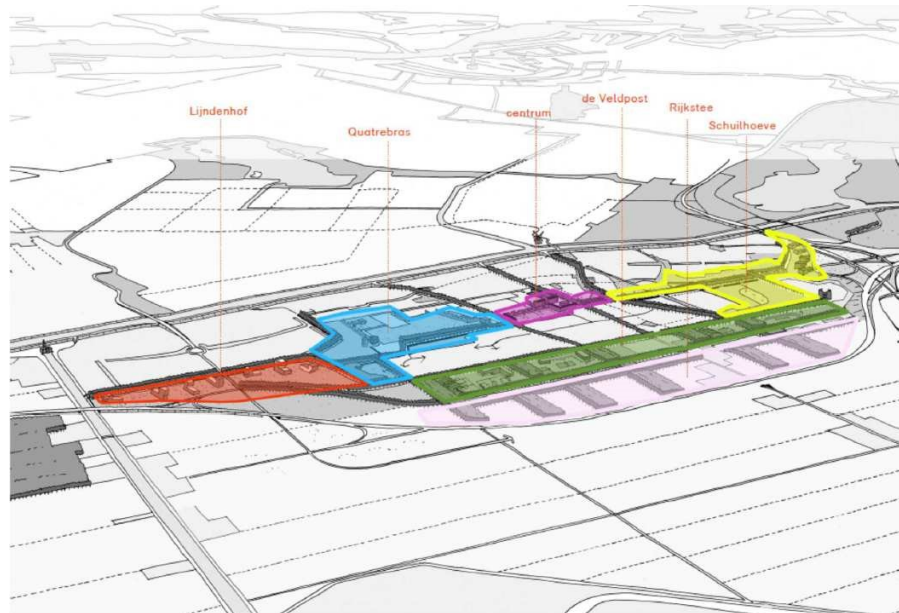


Figuur 1.4: N232/Schipholweg nabij Sloterweg (bron: Cyclomedia)

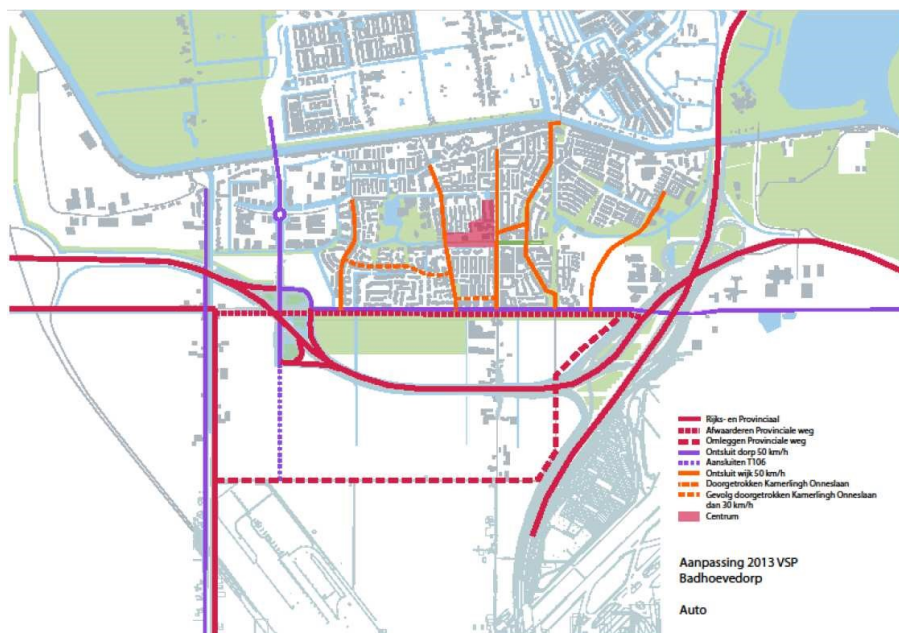
2

Beleid

Het beleid van de gewenste verkeersstructuur van Badhoevedorp is beschreven in het document 'Actualisatie 2013 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp' (februari 2013, gemeente Haarlemmermeer). Dit is de actualisatie van het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp uit 2008. Het beleid gaat in op de vraag op welke wijze de verkeersstructuur van Badhoevedorp in de toekomst moet functioneren om het extra verkeer als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen welke zijn beschreven in het Masterplan Badhoevedorp (zie figuur 2.1). Het eindbeeld van de verkeersstructuur van Badhoevedorp is weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.1: Ontwikkelgebieden uit het Masterplan Badhoevedorp



Figuur 2.2: Eindbeeld 'Actualisatie 2013 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp'

Een van de maatregelen uit het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp betreft het afwaarderen van de Schipholweg. De maximumsnelheid zal verlaagd worden van 80 km/h (huidige situatie) naar 50 km/h. Met de afwaardering wordt het mogelijk om de ruimtelijke ontwikkelingen ten zuiden van de Schipholweg op een ruimtelijk goede wijze aan te sluiten op de bestaande kern. Onder meer de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer en leefbaarheid van omwonenden worden met deze maatregel sterk verbeterd. Dit gebeurt enerzijds door de lagere maximumsnelheid en anderzijds door het beperken van het doorgaande verkeer via de Schipholweg.

3

Verkeersmodel analyse

3.1 Inleiding

Voor dit onderzoek is het verkeersmodel van de gemeente Haarlemmermeer gebruikt (het Noord-Holland Zuid model), versie 2.4 met prognosejaar 2030 (hoog groeiscenario). Het verkeersmodel gaat uit van alle regionale ontwikkelingen, zowel qua infrastructuur als nieuwe woon- en werkgebieden in de gemeente Haarlemmermeer en omliggende gemeenten. In bijlage 1 is een onderbouwing gegeven van het gehanteerde verkeersmodel in relatie tot recente telcijfers op de Schipholweg.

Met het verkeersmodel zijn een aantal varianten doorgerekend. In alle doorgerekende varianten zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- Afwaarderen van de Schipholweg naar een maximumsnelheid van 50 km/u. Dit is nodig om de Kamerlingh Onneslaan aan te kunnen sluiten.
- In het verkeersmodel wordt echter een modelsnelheid van 80 km/h aangehouden, aangezien er in het verkeersmodel een onderschatting van het doorgaande verkeer zit (zie bijlage 1).
- Afwaarderen van de Robert Kochstraat naar 30 km/u. Hiermee verdwijnt de functie voor doorgaand verkeer.
- Afsluiting ('knip') op de Zeemanlaan ter hoogte van het winkelcentrum om zo de verblijfskwaliteit te verbeteren (met uitzondering van variant 4).

Daarnaast zijn per variant nog andere maatregelen opgenomen, zie paragraaf 3.2.

3.2 Referentie 2030

In tabel 3.1 zijn de verkeersintensiteiten weergegeven voor de referentievariant 2014 (zonder knip in de Zeemanlaan)/2030 (met knip in de Zeemanlaan). Tevens is de acceptabele verkeersdruk voor de straten, die onderdeel zijn van een 30 km/h zone, aangegeven. In een goed vormgegeven 30 km/h straat maken fietsers en gemotoriseerd verkeer gebruik van dezelfde rijbaan. Vanaf 4.000 motorvoertuigen per etmaal zijn fietsstroken of -paden gewenst.

In de referentievariant wordt het linksafverbod op de Schipholweg gehandhaafd en wordt de Kamerlingh Onneslaan niet doorgetrokken.

		referentie 2014	Referentie 2030	acceptabele verkeersdruk bij 30 km/h zone
Schipholweg	ten westen van Sloterweg	5.300	14.500	n.v.t.
Schipholweg	tussen Sloterweg en Pa Verkuyllaan	7.600	16.200	n.v.t.
Schipholweg	tussen Pa Verkuyllaan en nieuwe weg	11.100	19.700	n.v.t.
Schipholweg	tussen nieuwe weg en Schuilhoeve	11.100	19.000	n.v.t.
Schipholweg	tussen Schuilhoeve en Schiphol Noord	11.100	18.000	n.v.t.
Oleanderlaan	zijde Robert Kochstraat	14.500	3.900	4.000
Robert Kochstraat	zijde Oleanderlaan	10.200	3.500	4.000
Geraniumlaan		3.300	2.800	4.000
Keplerstraat	zijde Sloterweg	1.900	3.000	4.000
K Onneslaan	tussen Schipholweg en Keplerstraat	0	0	4.000
K Onneslaan	tussen Keplerstraat en Robert Kochstraat	1.800	2.300	4.000
K Onneslaan	tussen Robert Kochstraat en Franklinstraat	10.300	3.700	4.000
K Onneslaan	tussen Franklinstraat en Zeemanlaan	10.300	3.700	4.000
K Onneslaan	tussen Zeemanlaan en Einsteinlaan	5.400	3.500	4.000
K Onneslaan	tussen Einsteinlaan en Keizersweg	5.600	3.000	4.000
K Onneslaan	tussen Keizersweg en Stevinstraat	2.200	1.900	4.000
K Onneslaan	tussen Stevinstraat en Geraniumlaan	2.700	2.900	4.000
K Onneslaan	tussen Geraniumlaan en Akerdijk	4.100	4.300	4.000
Sloterweg	ten zuiden van Schipholweg	2.000	4.300	n.v.t.
Sloterweg	tussen Schipholweg en Keplerstraat	3.400	6.400	n.v.t.
Sloterweg	tussen Keplerstraat en Sperwerstraat	2.600	4.800	4.000
Sloterweg	tussen Sperwerstraat en Adelaarstraat	3.600	5.500	4.000
Sloterweg	tussen Adelaarstraat en Zeemanlaan	3.600	5.300	4.000
Sloterweg	tussen Zeemanlaan en Keizersweg	2.800	3.300	4.000
Sloterweg	tussen Keizersweg en Pelikaanstraat	1.900	2.800	4.000
Pa Verkuyllaan	zijde Schipholweg	4.600	11.200	n.v.t.
Pa Verkuyllaan	tussen Papagaaistraat en Sperwerstraat	3.100	7.100	n.v.t.
Pa Verkuyllaan	tussen Sperwerstraat en Adelaarstraat	4.800	8.400	n.v.t.
Pa Verkuyllaan	tussen Adelaarstraat en Burg Amersfoordtlaan	4.800	9.500	n.v.t.
Burg. Amersfoordtlaan	tussen Sloterweg en Pa Verkuyllaan	8.800	7.500	n.v.t.
Burg. Amersfoordtlaan	tussen Pa Verkuyllaan en Havikstraat	8.900	9.800	n.v.t.
Burg. Amersfoordtlaan	tussen Havikstraat en Spechtstraat	8.100	9.300	n.v.t.
Burg. Amersfoordtlaan	tussen Spechtstraat en Nieuwemeerdijk	5.400	7.200	n.v.t.

Adelaarstraat	tussen Pa Verkuyllaan en Rietvinkstraat	400	200	4.000
Keizersweg	tussen Sloterweg en Marconistraat	400	2.300	4.000
Keizersweg	tussen Marconistraat en K Onneslaan	400	1.400	4.000
Stevinstraat	tussen Sloterweg en Van Leeuwenhoekstraat	3.600	3.800	4.000
Stevinstraat	tussen Thomsonstraat en K Onneslaan	2.400	2.100	4.000
Leibnizstraat	zijde Sloterweg	1.800	2.100	4.000
Sloterbrug		11.500	17.500	n.v.t.
Nieuwemeerdijk	tussen A9 en Koekoekslaan	3.100	5.300	n.v.t.
Akerdijk	ter hoogte van S106	4.200	4.100	n.v.t.

Tabel 3.1: Referentie 2014/2030 (motorvoertuigen per etmaal)

De verkeersdruk op de Robert Kochstraat is 2.800 motorvoertuigen per etmaal. Tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal is er sprake van een acceptabele verkeersintensiteit in een 30 km/h zone zonder fietsvoorzieningen in de vorm van fietsstroken of -paden. Er is daarmee sprake van een acceptabele verkeerssituatie op de Robert Kochstraat.

De Sloterweg kent een hoge verkeersdruk voor het gedeelte tussen de Keplerstraat en Zeemanlaan. De huidige 30 km/h zone kent een acceptabele grens van 4.000 motorvoertuigen per etmaal, terwijl er 4.800 tot 5.500 motorvoertuigbewegingen per dag verwacht worden.



Figuur 3.1: Sloterweg ter hoogte van Keplerstraat

De beleidswens uit het Verkeersstuurplan Badhoevedorp, om de Robert Kochstraat om een 30 km/h zone in te stellen, wordt zonder aanvullende maatregelen behaald.

Een aandachtspunt is de Sloterweg.

3.3 Varianten

Met het verkeersmodel zijn een aantal varianten doorgerekend, variërend van kleine maatregelen zoals het opheffen van het huidige linksafverbod op de N232/Schipholweg richting Sloterweg noord, tot grotere maatregelen als het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan naar de N232/Schipholweg.

De volgende varianten zijn doorgerekend, om het effect van het linksafverbod op de Sloterweg en het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan te bepalen:

■ Variant 1:

- opheffen linksafverbod N232/Schipholweg → Sloterweg
- geen doortrekking van de Kamerlingh Onneslaan
- knip in de Zeemanlaan ■ Variant 2:
- In stand houden linksafverbod N232/Schipholweg → Sloterweg
- doortrekken van Kamerlingh Onneslaan in twee richtingen - knip

in de Zeemanlaan ■ Variant 3:

- opheffen linksafverbod N232/Schipholweg → Sloterweg
- doortrekken van Kamerlingh Onneslaan in twee richtingen - knip

in de Zeemanlaan ■ Variant 4:

- In stand houden linksafverbod N232/Schipholweg → Sloterweg
- geen doortrekking van de Kamerlingh Onneslaan
- geen knip in de Zeemanlaan¹

In tabel 3.2 zijn de verkeersintensiteiten per variant weergegeven.

		referentie	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	acceptabele verkeersdruk bij 30 km/h zone
Schipholweg	ten westen van Sloterweg	14.500	15.200	15.100	15.900	14.200	n.v.t.
Schipholweg	tussen Sloterweg en Pa Verkuyllaan	16.200	15.200	15.800	15.600	15.900	n.v.t.
Schipholweg	tussen Pa Verkuyllaan en nieuwe weg	19.700	19.800	19.900	19.900	19.600	n.v.t.
Schipholweg	tussen nieuwe weg en Schuilhoeve	19.000	19.100	19.300	19.200	19.000	n.v.t.
Schipholweg	tussen Schuilhoeve en Schiphol Noord	18.000	18.000	18.100	18.100	18.000	n.v.t.
Oleanderlaan	zijde Robert Kochstraat	3.900	3.900	3.800	3.900	3.900	4.000

¹ De variant zonder knip is bepaald om het effect van de knip op de omliggende wegen te bepalen. Uit de analyse blijkt dat er geen ongewenste effecten te verwachten zijn.

Robert Kochstraat	zijde Oleanderlaan	3.500	3.000	2.000	2.000	3.800	4.000
Geraniumlaan		2.800					4.000
			2.800	2.800	2800	2.800	
Keplerstraat	zijde Sloterweg	3.000	3.100	1.800	1.200	3.000	4.000
K Onneslaan	tussen Schipholweg en Keplerstraat	0	0	5.900	5.100	0	4.000
K Onneslaan	tussen Keplerstraat en Robert Kochstraat	2.300	3.200	4.500	4.500	1.300	4.000
K Onneslaan	tussen Robert Kochstraat en Franklinstraat	3.700	3.300	4.600	4.600	4.200	4.000
K Onneslaan	tussen Franklinstraat en Zeemanlaan	3.700	3.500	4.700	4.700	4.200	4.000
K Onneslaan	tussen Zeemanlaan en Einsteinlaan	3.500	3.500	4.200	4.200	3.600	4.000
K Onneslaan	tussen Einsteinlaan en Keizersweg	3.000	2.900	3.500	3.500	2.900	4.000
K Onneslaan	tussen Keizersweg en Stevinstraat	1.900	1.800	2.400	2.500	1.500	4.000
K Onneslaan	tussen Stevinstraat en Geraniumlaan	2.900	2.900	2.600	2.600	2.500	4.000
K Onneslaan	tussen Geraniumlaan en Akerdijk	4.300	4.300	4.000	4.000	3.900	4.000
Sloterweg	ten zuiden van Schipholweg	4.300	4.100	4.100	4.100	4.300	n.v.t.
Sloterweg	tussen Schipholweg en Keplerstraat	6.400	7.800	3.600	4.500	6.400	n.v.t.
Sloterweg	tussen Keplerstraat en Sperwerstraat	4.800	6.100	5.000	5.200	4.700	4.000
Sloterweg	tussen Sperwerstraat en Adelaarstraat	5.500	6.400	5.400	5.500	5.300	4.000
Sloterweg	tussen Adelaarstraat en Zeemanlaan	5.300	6.300	5.300	5.500	5.100	4.000
Sloterweg	tussen Zeemanlaan en Keizersweg	3.300	3.300	3.200	3.200	2.800	4.000
Sloterweg	tussen Keizersweg en Pelikaanstraat	2.800	2.900	2.800	2.800	2.700	4.000
Pa Verkuyllaan	zijde Schipholweg	11.200	10.400	10.700	10.600	10.900	n.v.t.
Pa Verkuyllaan	tussen Papagaaistraat en Sperwerstraat	7.100	6.300	6.400	6.400	6.800	n.v.t.
Pa Verkuyllaan	tussen Sperwerstraat en Adelaarstraat	8.400	7.600	7.800	7.700	8.100	n.v.t.
Pa Verkuyllaan	tussen Adelaarstraat en Burg Amersfoordtlaan	9.500	8.700	8.800	8.800	9.100	n.v.t.
Burg. Amersfoordtlaan	tussen Sloterweg en Pa Verkuyllaan	7.500	7.600	7.200	7.200	8.000	n.v.t.
Burg. Amersfoordtlaan	tussen Pa Verkuyllaan en Havikstraat	9.800	9.900	9.600	9.600	10.400	n.v.t.
Burg. Amersfoordtlaan	tussen Havikstraat en Spechtstraat	9.300	9.300	9.100	9.100	9.800	n.v.t.
Burg. Amersfoordtlaan	tussen Spechtstraat en Nieuwemeerdijk	7.200	7.100	7.000	7.000	7.700	n.v.t.
Adelaarstraat	tussen Pa Verkuyllaan en Rietvinkstraat	200	200	200	200	200	4.000
Keizersweg	tussen Sloterweg en Marconistraat	2.300	2.300	2.300	2.300	1.800	4.000
Keizersweg	tussen Marconistraat en K Onneslaan	1.400	1.300	1.300	1.400	900	4.000
Stevinstraat	tussen Sloterweg en Van Leeuwenhoekstraat	3.800	3.800	3.600	3.600	3.800	4.000
Stevinstraat	tussen Thomsonstraat en K Onneslaan	2.100	2.100	2.300	2.300	2.100	4.000
Leibnizstraat	zijde Sloterweg	2.100	2.300	2.300	2.300	2.100	4.000
Sloterbrug		17.500					n.v.t.
			17.400	17.100	17.200	17.400	
Nieuwemeerdijk	tussen A9 en Koekoekslaan	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300	n.v.t.
Akerdijk	ter hoogte van S106	4.100	4.100	3.700	3.700	4.100	n.v.t.

Tabel 3.2: Referentie 2030 en varianten 1/2/3/4 (motorvoertuigen per etmaal)

Uit de tabel kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Bij de varianten, waarbij de Kamerlingh Onneslaan wordt doorgetrokken, is op het zuidelijke deel van deze laan de verkeersdruk te hoog voor een 30 km/h zone. Het is bij deze varianten 2 en 3 wenselijk om fietsvoorzieningen in de vorm van fietsstroken of -paden te realiseren.
- Bij alle varianten is er sprake van een te hoge verkeersdruk op de Sloterweg, ten noorden van de Keplerstraat. De verkeersdruk is te hoog voor een 30 km/h straat zonder fietsstroken en -paden. Het opheffen van het linksafverbod en/of het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan leidt tot een verhoging van de verkeersdruk op de Sloterweg ten opzichte van de referentievariant.
- De verkeersdruk op de Robert Kochstraat wordt lager in de varianten ten opzichte van de referentievariant. In de referentievariant was deze echter ook op een goed niveau.
- Het uitvoeren van een knip op de Zeemanlaan leidt tot een situatie, waarbij het mogelijk is een verblijfsgebied in het centrumplan van Badhoevedorp te realiseren.

3.4 Conclusie

De huidige infrastructuur in Badhoevedorp is toereikend om het verkeer op een adequate wijze af te wikkelen. Het verkeer wordt voldoende verdeeld over de verschillende ontsluitingswegen. Een extra aansluiting op de Schipholweg is dan ook niet nodig. Blijkbaar is er een groter gunstig effect van de omlegging A9 op het verkeer in Badhoevedorp dan eerder voorzien in 2008 en 2013.

Aandachtspunt is de Sloterweg: daar is de verkeersdruk te hoog tussen de Keplerstraat en Adelaarstraat. De onderzochte infrastructurele maatregelen in de varianten (opheffen linksafverbod en/of het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan) leiden echter niet tot een andere situatie op de Sloterweg.

Aanbevolen wordt om de Kamerlingh Onneslaan niet door te trekken en het linksafverbod op de Schipholweg in stand te houden.

De knip Zeemanlaan is wel nodig voor de leefbaarheid van het plein in het centrum. De knip heeft nauwelijks negatieve effecten. Aanbevolen wordt om deze maatregel wel uit te voeren.

Bijlage 1

Verkeersintensiteiten N232/Schipholweg

B1: Inleiding

De gemeente Haarlemmermeer heeft Goudappel Coffeng gevraagd in het kader van de studie 'Aansluitingen Schipholweg Badhoevedorp' de gemeten verkeersintensiteiten op de Schipholweg te vergelijken met de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel Noord-Holland Zuid versie 2.3.

In hoofdstuk B2 is de vergelijking gemaakt tussen het basisjaar 2014 uit het verkeersmodel Noord-Holland Zuid en een telling van de provincie Noord-Holland uit 2015.

In hoofdstuk B3 is ingegaan op de groei van het verkeer op de Schipholweg.

In hoofdstuk B4 is de vergelijking gemaakt tussen het prognosejaar 2020 uit het verkeersmodel Noord-Holland Zuid (hoog scenario) en een telling van de provincie Noord-Holland uit 2017.

In hoofdstuk B5 is de vergelijking gemaakt tussen de prognosejaren 2020 en 2030 uit het verkeersmodel Noord-Holland Zuid (hoog scenario).

B2: Situatie met A9 door Badhoevedorp (2014-2015)

Het verkeersmodel Noord-Holland Noord heeft een basisjaar 2014 en een toekomstjaar 2020/2030. In tabel 2 is de verkeersdruk voor de Schipholweg weergegeven. In het basisjaar 2014 is uitgegaan van de 'oude' ligging van de A9 (door Badhoevedorp heen).

<u>2014</u>		<u>tussen</u>	<u>en</u>	<u>weekdag</u>	<u>werkdag</u>
N232	Schipholweg	Amsterdamse Baan	Sloterweg	n.v.t.	5.200
N232	Schipholweg	Sloterweg	Pa Verkuyllaan	n.v.t.	7.400
N232	Schipholweg	Pa Verkuyllaan	Cateringweg	n.v.t.	11.000

Tabel B1.1: Verkeersdruk Schipholweg 2014 (bron: Verkeersmodel Noord-Holland Zuid versie 2.3)

De provincie Noord-Holland meet continu de verkeersdruk op de Schipholweg. In tabel B1.2 is de gemiddelde verkeersdruk over het jaar 2015 weergegeven. De telcijfers van 2015 zijn hoger dan de verkeersmodelcijfers voor het prognosejaar 2014:

- Traject tussen Amsterdamse Baan en Pa Verkuyllaan: +47%
- Traject tussen Pa Verkuyllaan en Cateringweg: +20%

<u>2015</u>		<u>tussen</u>	<u>en</u>	<u>weekdag</u>	<u>werkdag</u>
N232	Schipholweg	Amsterdamse Baan	Pa Verkuyllaan	9.800	10.900
N232	Schipholweg	Pa Verkuyllaan	Cateringweg	11.574	13.198

Tabel

B1.2: Gemiddelde verkeersdruk Schipholweg 2015 (bron: Provincie Noord-Holland)

Conclusie:
In het basisjaar van het verkeersmodel Noord-Holland Zuid versie 2.3 (jaar 2014) is er sprake van een onderschatting van het verkeer op de Schipholweg, zo blijkt uit telcijfers van de provincie Noord-Holland (2015). De afwijking is <u>20% tot 47%</u> .
Advies:

Voor het basisjaar (huidige situatie) wordt aanbevolen om gebruik te maken van de gemeten verkeersintensiteiten.

B3: Groei op de Schipholweg (periode 2015 – 2017)

In tabel B1.3 is de groei van de verkeersdruk op de Schipholweg weergegeven tussen 2015 en 2017 op basis van de verkeerstellingen van de Provincie Noord-Holland. De groei van het verkeer op de Schipholweg is met 18% tot 28% fors te noemen. De nieuwe ligging van de A9 heeft ervoor gezorgd dat de verkeerscirculatie rondom Badhoevedorp gewijzigd is: in 2015 reed het verkeer op de A9 nog door Badhoevedorp, terwijl in 2017 het verkeer om Badhoevedorp heen reed. Dit heeft effect gehad op de verkeersdruk op verschillende wegen rondom de kern, waaronder de Schipholweg.

		tussen	en	werkdag 2015	werkdag 2017	
N232	Schipholweg	Amsterdamse Baan	Pa Verkuyllaan	10.900	13.957	+28%
<u>N232</u>	<u>Schipholweg</u>	<u>Pa Verkuyllaan</u>	<u>Cateringweg</u>	<u>13.198</u>	<u>15.573</u>	<u>+18%</u>

Tabel B1.3: Gemiddelde verkeersdruk Schipholweg 2015/2017 (bron: Provincie Noord-Holland)

B4: Situatie met A9 door Badhoevedorp (2017-2020)

Het toekomstjaar 2020 van het verkeersmodel Noord-Holland Zuid versie 2.3 gaat uit van de nieuwe ligging van de A9 om Badhoevedorp heen. Het model laat zien dat als gevolg hiervan de verkeersdruk op de Schipholweg zal toenemen. In tabel B1.4 is de verkeersdruk weergegeven. Het verkeersmodel gaat voor de Schipholweg ter hoogte van Badhoevedorp het modeljaar 2020 uit van een maximumsnelheid van 80 km/h (conform de huidige situatie).

<u>2020</u>		tussen	en	weekdag	werkdag
N232	Schipholweg	Amsterdamse Baan	Sloterweg	n.v.t.	12.800
<u>N232</u>	<u>Schipholweg</u>	<u>Sloterweg</u>	<u>Pa Verkuyllaan</u>	<u>n.v.t.</u>	<u>13.200</u>

N232 Schipholweg Pa Verkuyllaan Cateringweg n.v.t. 15.300

Tabel B1.4: Verkeersdruk Schipholweg 2020 (bron: Verkeersmodel Noord-Holland Zuid versie 2.3)

De provincie meet continu de verkeersdruk op de Schipholweg. In tabel B1.5 is de gemiddelde verkeersdruk over het jaar 2017 weergegeven. De telcijfers van 2017 zijn iets hoger dan de verkeersmodelcijfers voor het prognosejaar 2020.

<u>2017</u>		<u>tussen</u>	<u>en</u>	<u>weekdag</u>	<u>werkdag</u>
N232	Schipholweg	Amsterdamse Baan	Pa Verkuyllaan	12.937	13.957
<u>N232</u>	<u>Schipholweg</u>	<u>Pa Verkuyllaan</u>	<u>Cateringweg</u>	<u>13.981</u>	<u>15.573</u>

Tabel

B1.5: Gemiddelde verkeersdruk Schipholweg 2017 (bron: Provincie Noord-Holland)

Voor 2020 is een prognose gemaakt op basis van de telling uit 2017 en uitgaande van een verkeersgroei van 1% per jaar. Deze is vergeleken met het verkeersmodel 2020 (hoog scenario). In tabel B1.6 zijn de resultaten weergegeven.

<u>2020</u>		<u>tussen</u>	<u>en</u>	<u>Werkdag prognose 2020 o.b.v. telling</u>	<u>Werkdag 2020 model</u>	<u>Vershil</u>
N232	Schipholweg	Amsterdamse Baan	Pa Verkuyllaan	14.380	13.200	+9%
<u>N232</u>	<u>Schipholweg</u>	<u>Pa Verkuyllaan</u>	<u>Cateringweg</u>	<u>16.045</u>	<u>15.300</u>	<u>+5%</u>

Tabel B1.6: Gemiddelde verkeersdruk Schipholweg 2020

Conclusie:

In het basisjaar van het verkeersmodel Noord-Holland Zuid versie 2.3 (jaar 2020) is er sprake van een onderschatting van het verkeer op de Schipholweg, zo blijkt uit telcijfers van de provincie Noord-Holland

(2017/2020). De afwijking is 5% tot 9%. De afwijking is minder groot dan in het basisjaar 2014.
Advies:
Vanwege de onderschatting van het verkeersmodel wordt het voor de prognose voor de korte termijn aanbevolen om met een extra verkeersdruk van <u>5% tot 9%</u> op de Schipholweg te rekenen.

B5: Verschil 2020 – 2030 verkeersmodel

In tabel B1.7 zijn de verkeersintensiteiten voor 2020 en 2030 weergegeven.

Het verkeersmodel gaat voor de Schipholweg ter hoogte van Badhoevedorp voor het modeljaar 2030 uit van een maximumsnelheid van 80 km/h (zie figuur B1.1, conform de huidige situatie). In de 'Actualisatie 2013 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp' wordt echter uitgegaan van een maximumsnelheid van 50 km/h. De verwachting is het verkeersmodel met prognosejaar 2030 hierdoor een overschatting geeft van de verkeersdruk op de Schipholweg.

		tussen	en	Werkdag 2020 model	Werkdag 2030 model	Verschil
N232	Schipholweg	Amsterdamse Baan	Pa Verkuyllaan	13.200	15.900	+21%
<u>N232</u>	<u>Schipholweg</u>	<u>Pa Verkuyllaan</u>	<u>Cateringweg</u>	<u>15.300</u>	<u>18.000</u>	<u>+18%</u>

Tabel B1.7: Gemiddelde verkeersdruk Schipholweg 2020/2030

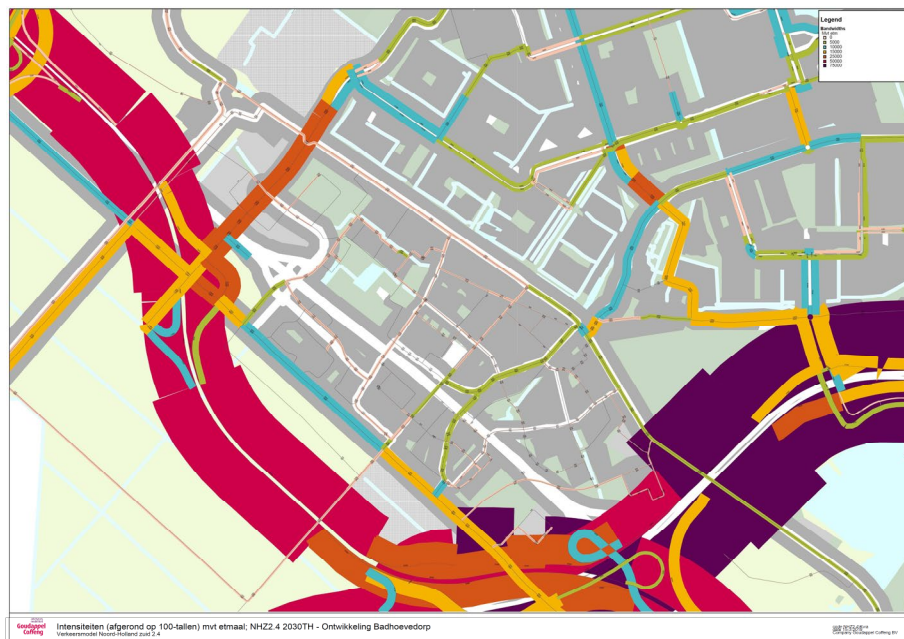


Figuur B1.1: Maximumsnelheden verkeersmodel Noord-Holland Zuid prognosejaar 2030 (hoog scenario)

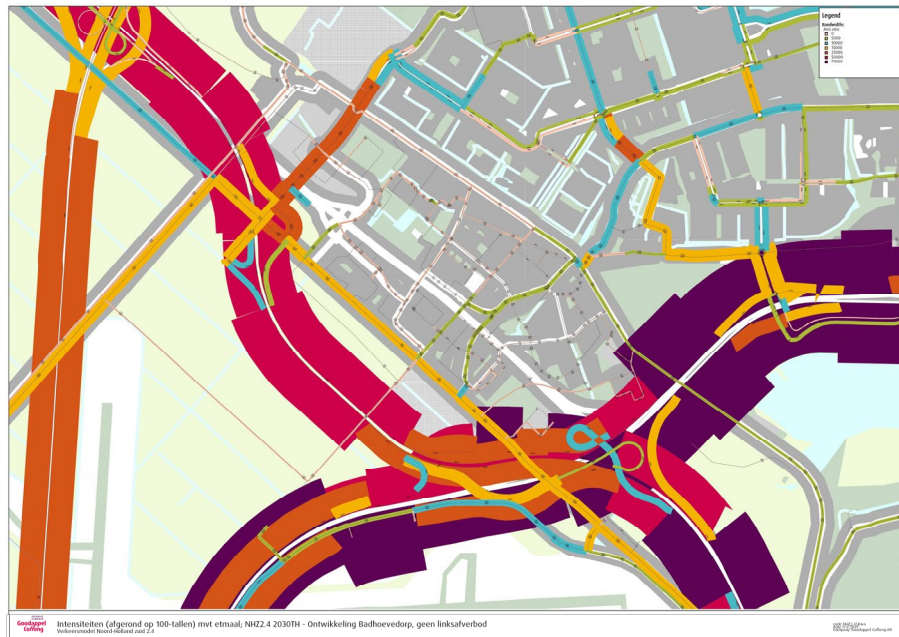
Conclusie:
In het prognosejaar van het verkeersmodel Noord-Holland Zuid versie 2.3 (jaar 2030) is er waarschijnlijk sprake van een overschatting van het verkeer op de Schipholweg, omdat het verkeersmodel uitgaat van een maximumsnelheid van 80 km/h, terwijl het verkeersbeleid van de gemeente Haarlemmermeer, verwoord in de 'Actualisatie 2013 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp', uitgaat van een maximumsnelheid van 50 km/h.
In combinatie met de onderschatting van het model in 2020 zal er grosso modo sprake zijn van een betrouwbare verkeersdruk van het verkeersmodel met prognosejaar 2030.
Advies:
Aanbevolen wordt om voor het prognosejaar 2030 gebruik te maken van het verkeersmodel Noord-Holland Zuid (versie 2.3).

Bijlage 2

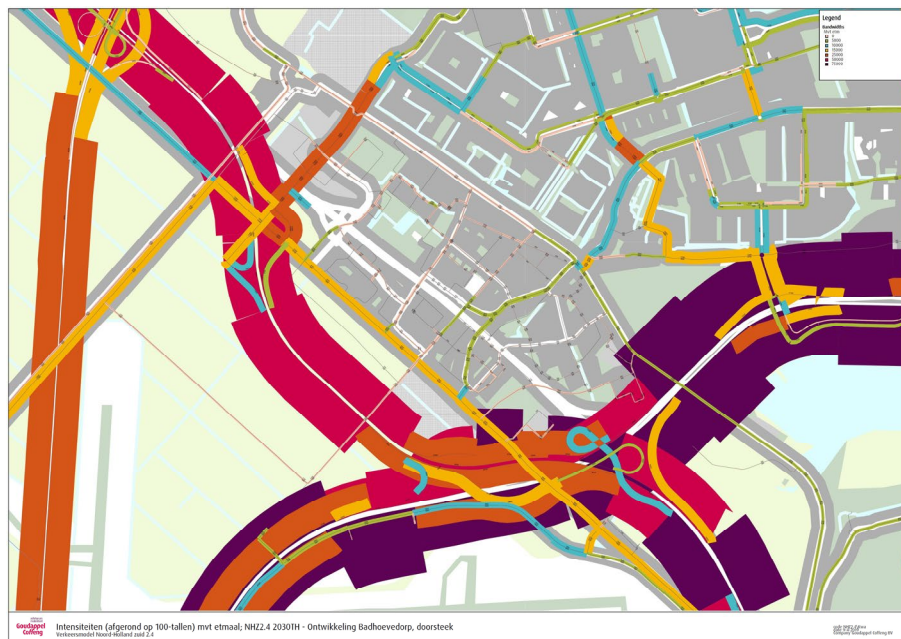
Verkeersmodelresultaten



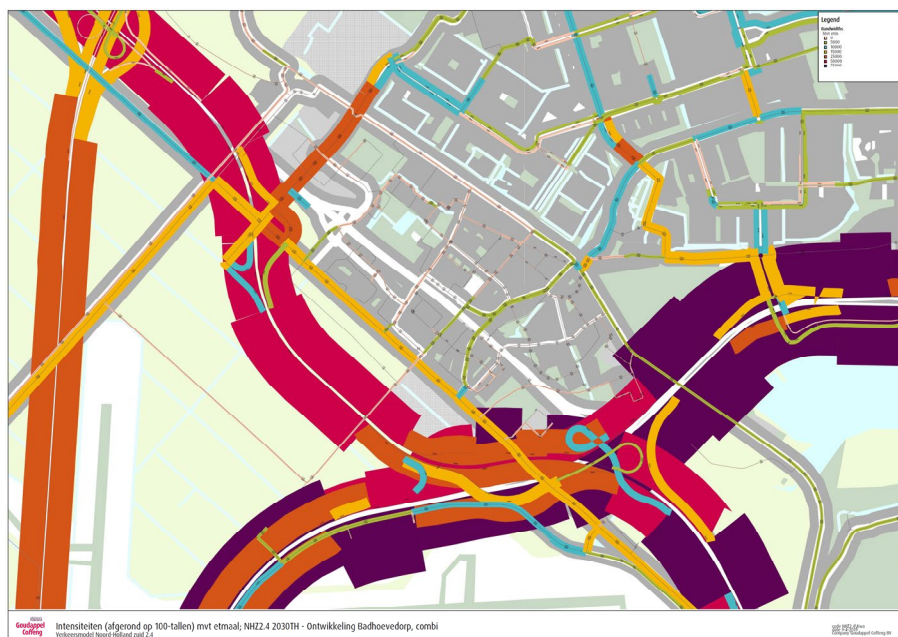
Referentievariant 2030 (etmaalintensiteiten)



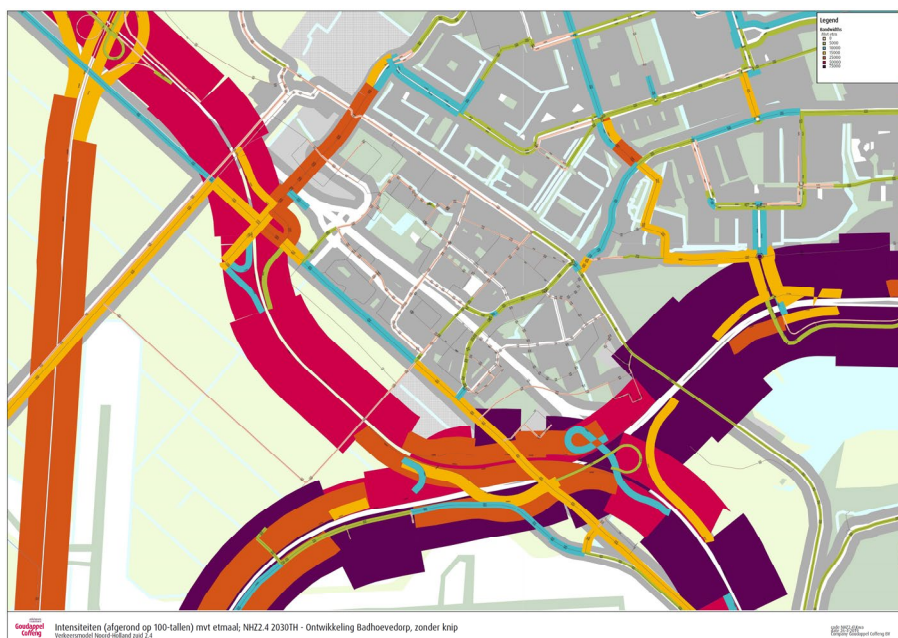
Variant 1: Knip Zeemanlaan & opheffen linksafverbod Schipholweg → Sloterweg (etmaalintensiteiten)



Variant 2: Knip Zeemanlaan & doortrekken Kamerlingh Onneslaan (etmaalintensiteiten)



Variant 3: Knip Zeemanlaan, opheffen linksafverbod Schipholweg → Sloterweg en doortrekken Kamerlingh Onneslaan (etmaalintensiteiten)



Variant 4: Geen knip Zeemanlaan, handhaven linksafverbod Schipholweg → Sloterweg en geen doortrekking Kamerlingh Onneslaan (etmaalintensiteiten)



Gemeente
Haarlemmermeer

Vestiging Amsterdam

De Ruyterkade 143

1011 AC Amsterdam

T (020) 420 92 17

F (020) 420 63 47

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

Bijlage 2: Schematisch overzicht van de verschillen tussen het VSP 2008 en de Tweede Actualisatie 2020 VSP

Auto

Onderwerp	Omschrijving 2008	Maatregelen 2008	Svz 2020
Entree dorp via bestaande Schipholweg	Realisatie/ reconstructie entree via bestaande Schipholweg (laanbomenstructuur). Nadat de nieuwe Schipholweg is aangelegd, kan de bestaande Schipholweg worden afgewaardeerd (80 km/h naar 50 km/h). Dat betekent dat de weginrichting aangepast moet worden. Een herprofilering is noodzakelijk	herprofilering/ reconstructie Schipholweg creëren goede oversteekvoorzieningen	Zie 'Status afwaarderen Schipholweg' in de tekst
Robert Kochstraat	Door de wijzigingen in de (hoofd)verkeersstructuur bestaat de kans op sluipverkeer op de Robert Kochstraat. Om dit te voorkomen dient deze weg afgewaardeerd te worden (50 km/h naar 30 km/h).	snellheidsremmende maatregelen herprofilering (allure erftoegangsweg) afwaarderen naar 30 km/h weg	Deze weg wordt nu uitgevoerd als 30 km/uur weg, met bijbehorend profiel.
Kamerlingh Onneslaan doortrekken	Om een aantal duidelijke noord – zuid verbindingen te creëren is het verkeerskundig wenselijk een doorsteek van de Kamerlingh Onneslaan naar de Schipholweg te realiseren (tracé huidige fietspad).	nieuwe verbinding tussen Kamerlingh Onneslaan en Schipholweg nieuwe aansluiting op Schipholweg	Het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan is niet meer nodig om het doel van het VSP, minder autobewegingen door het dorp en meer erlangs, te bereiken (zie bijlage 1)
Verbeteren veiligheid/ leefbaarheid Sloteweg centrum	Om het centrumgebied autoluw te maken worden er maatregelen genomen op de Sloteweg ter hoogte van het centrum. Deze maatregelen moeten zorgen voor een goede verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern	attentieverhogende maatregelen ter hoogte van centrum realisatie plateau + afwijkende kleur verharding ter hoogte van het centrum instellen voetgangersgebied centrum	Met de realisatie van het nieuwe centrumgebied worden deze en vergelijkbare maatregelen uitgevoerd
Zeemanlaan centrum	Om geen oost – west verkeer meer in het centrum mogelijk te maken wordt de Zeemanlaan sterk afgewaardeerd	aanbrengen knip voor autoverkeer met	Deze knip zit in de plannen voor het

		mogelijkheid van busdoorsteek	centrumgebied, met dien verstande dat als gevolg van inspraak deze ook voor de bus geldt
Eénrichtingsverkeer Akerdijk	Door het aanbrengen van wijzigingen in de verkeerscirculatie wordt sluipverkeer op de Sloterbrug zoveel mogelijk voorkomen	instellen éénrichtingsverkeer van Sloterbrug naar Amersfoordtlaan (verkeersbesluit, bebording, handhaving) aanpassen weginrichting (tevens fietsvoorzieningen creëren).	Met de nieuwe Sloterbrug en de verbeteringen aan de toeleidende infrastructuur is deze maatregel, bedoeld om de verkeerslichtenregeling te vereenvoudigen, niet meer nodig. De cyclustijd van de verkeerslichten wordt door de nieuwe brug al voldoende verlaagd.
Lijnderdijk (nabij A5)	Door het aanbrengen van een (auto)knip op de Lijnderdijk ter hoogte van de A5 wordt de dijk sterk ontlast (weinig sluipverkeer)	aanbrengen (auto)knip Lijnderdijk eventueel aanvullen met snelheidsremmende maatregelen	Deze knip (mogelijk ter hoogte van de T106) wordt overwogen in het ringdijkbeleid.
Nieuwemeerdijk (oostelijk van A4)	Veel (vracht)verkeer rijdt/ sluipt via de Nieuwemeerdijk richting Schiphol oost (vice versa)	het instellen van een vrachtwagenverbod op Ringdijk ter hoogte van onderdoorgang van de A4 (bijvoorbeeld door camerahandhaving toe te passen). of plaatsen verzinkbare palen met ontheffingen (selectieve afsluiting), slagbomen, vaste palen, etc.	Op de Nieuwemeerdijk is een zwaar verkeerverbod ingesteld. Handhaving door middel van camera. Ook is er een spitsverbod voor personenauto's en motoren ingesteld.
Sloterweg	Om te voorkomen dat verkeer in de nieuwe situatie via de nieuwe Schipholweg en de Sloterweg richting	afsluiten Sloterweg voor autoverkeer kort voor	Deze situatie doet zich nog niet voor.

	Badhoevedorp rijdt moeten maatregelen genomen worden.	kruising met de bestaande Schipholweg	
Realisatie ontsluiting oost	Ten oosten van de kern van Badhoevedorp dient een nieuwe noord – zuid verbinding gerealiseerd te worden om het verkeer gelijkmatig over de kern te verspreiden	opwaarderen Schipholweg (t.h.v. industrieterrein Schipholweg) en Egelantierstraat nieuwe verbinding tussen beide wegen (nieuwe infrastructuur)	Deze oostelijke ontsluiting is vervallen. Deze weg doet modelmatig niet veel voor het dorp, maar haalt wel verkeer van de hoofdwegenstructuur A4. Ongewenst.
Raasdorperweg	Leefbaarheidsproblemen op de Raasdorperweg als gevolg van vele vrachtverkeer. Bij handhaving van bedrijvigheid aan de Raasdorperweg biedt een bypass een oplossing voor dit knelpunt. Bij verplaatsing is deze overbodig	uitwerken plannen voor realisatie bypass (indien bedrijvigheid niet verplaatst wordt)	Inmiddels is een groot vetverwerkingsbedrijf verdwenen van de Raasdorperweg. Hierdoor zijn de problemen in de kern sterk verminderd.

Openbaar vervoer

Onderwerp	Omschrijving 2008	Maatregelen 2008	
Mogelijk centrale busroute	Door het creëren van een centrale busroute ter ontsluiting van het Masterplan Badhoevedorp wordt de kwaliteit van het openbaar vervoer in de kern verbeterd	realiseren van een centrale busroute mogelijk over het bestaande tracé van de A9 reconstructie van kruispunten met deze route maatregelen om de oversteekbaarheid te garanderen (geen barrièrewerking)	De centrale buscorridor op het tracé van de oude A9 is vervallen, ten gunste van de HOV-verbinding langs de Schipholweg en de daarop aansluitende bussen op de haltes Badhoevedorp West en Zuid
Betere ontsluiting van Lijnden	Lijnden heeft in de huidige situatie een matige openbaar vervoer ontsluiting	In de nieuwe concessie in overleg met de vervoersautoriteit een gewijzigde lijnvoering bepalen, waarbij Lijnden beter bediend wordt.	De kern Lijnden profiteert mee met de verbeterde

			businzet op lijn 196
Busverkeer beter verdelen over de drie bruggen	Het lijnennet is erg geconcentreerd (drie lijnen over Sloterbrug), een groter invloedsgebied is wenselijk. In overleg met de stadsregio en Amsterdam moet onderzocht worden in hoeverre verschuiving van de aanwezige buslijnen mogelijk is. Tevens gaat er op termijn ook een hoogwaardige buslijn rijden tussen Amsterdam zuid en Nieuw Vennip (Zuid Tangent). Hier kan mogelijk op ingehaakt worden. Een voorstel is: lijn 195 via de kern laten rijden, lijn 192 sluit aan op tramlijn 1 in Amsterdam (aansluiting metro - bus) en lijn 145 zou ook een andere route moeten krijgen, namelijk via de Oude Haagseweg. Er dienen meer diagonalen in de lijnvoering gebracht te worden. Een nieuwe halte op de Oude Haagseweg voor lijn 145 kan dichtbij de Nieuwemeerdijk (goede voorzieningen) gelegen geplaatst (plus het aanbrengen van extra fietsenstallingen en extra verlichting) worden, dan is de Zuid Tangent vanuit Badhoevedorp ook goed te bereiken. Een verbinding van Amsterdam centrum naar Schiphol zal in de nabije toekomst (tijdsvenster nog niet te geven) ook over de Oude Haagseweg rijden (ook 's nachts) en heeft een goede aansluiting met de Zuid Tangent.	realisatie extra halte aan Oude Haagseweg inclusief goede fietsvoorzieningen/ verlichting bij wijziging lijnvoering extra haltehaven/ - plaatsen aanleggen In de nieuwe concessie in overleg met de vervoersautoriteit een gewijzigde lijnvoering bepalen, waarbij Lijnden en Badhoevedorp beter bediend worden	De uitrol van het Hoogwaardig Openbaar Vervoernetwerk heeft de lijnvoering van het hele gebied grondig doen wijzigen. Voor de laatste stand van zaken, zie punt 5 in de tekst.
Busroute Badhoevedorp Oost	Badhoevedorp wordt op dit moment matig ontsloten door het openbaar vervoer. Dit heeft met name te maken met het ontbreken van een goede spreiding van de lijnvoering over de kern van Badhoevedorp. Door meer diagonalen in de lijnvoering aan te brengen wordt de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeterd. Door de doortrekking van de busroute van de Loevesteinse Randweg naar de Oude Haagseweg ontstaat een nieuwe snelle verbinding.	nieuwe weg (busbaan) tussen Loevesteinse Randweg en de Oude Haagseweg	In het kader van het HOV-project Westtangent, wordt de busroute vanuit Amsterdam via de Oude Haagseweg gestrekt middels een nieuw busviaduct over de A9. Over dit project wordt u apart een

			kredietvoorstel gedaan (Q4 2019).
Verbeteren opstappunten/ halteplaatsen Zuid Tangent	Op termijn gaat er een hoogwaardige buslijn rijden tussen Amsterdam zuid en Nieuw Vennep (Zuid Tangent). Deze zal over de Oude Haagseweg rijden, waardoor ook Badhoevedorp goed ontsloten wordt	Aanbrengen extra halteplaatsen Zuid Tangent op Oude Haagseweg	Deze maatregelen zijn inmiddels achterhaald door de uitrol van de verschillende HOV-verbindingen. De nieuwe (H)OV-knoop Schiphol Noord geeft, via de buslijnen langs en door Badhoevedorp aansluiting op vrijwel alle verbindingen in dit gebied.

Fiets

Onderwerp	Omschrijving 2008	Maatregelen 2008	
Mogelijke centrale fietsroute	Om het fietsnetwerk in Badhoevedorp te verbeteren (en dan met name in de oost – west richting) wordt een mogelijke centrale fietsroute op dit oude tracé gerealiseerd. Door deze nieuwe fietsroute worden tevens bestaande knelpunten opgelost (kruispunt Sloterweg – Zeemanlaan)	mogelijke realisatie in twee richtingen bereden fietspad over het oude tracé van de A9 aanpassen vormgeving kruispunten, zodat het fietsverkeer veilig over deze aansluitpunten afgewikkeld kan worden	Eén van de ontwikkelingen in Badhoevedorp is de realisatie van het Lint, een recreatieve langzaam verkeersroute die over het oude tracé loopt en de verschillende delen van het dorp verbindt. Het Lint wordt ingericht als shared space
Extra fietsbruggen over de Ringvaart	Door de hoge intensiteit (gemotoriseerd verkeer) ontstaan verkeersonveilige situaties op de Sloterbrug vooral	aanleggen één á twee extra fietsbruggen over de Ringvaart, om de fietser meer	De fietsverbinding over de Sloterbrug

	<p>voor het langzaam verkeer. Dit komt doordat er te weinig fysieke ruimte is op de brug.</p>	<p>mogelijkheden te geven om in noordelijke richting te fietsen. Bovendien wordt met deze maatregelen het fietsverkeer beter over het netwerk verspreid</p>	<p>wordt verbeterd met de aanleg van de nieuwe brug. De overige aparte fietsbruggen zijn in de participatie van de bewoners komen te vervallen.</p>
<p>Oversteekbaarheid bestaande Schipholweg en noord-zuid routes</p>	<p>De oversteekbaarheid van de bestaande Schipholweg voor het langzame verkeer kan als matig gekenmerkt worden. Afhankelijk van de functies die toebedeeld worden aan de ruimte in de buik van de verlegde Schipholweg dienen de oversteekplaatsen bepaald te worden (locatie, vormgeving). De Sloterweg is een belangrijke fietsas, waar nog geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn. In de nabije toekomst wordt de Sloterweg voorzien van primaire fietsvoorzieningen (fietspaden, -stroken). De weg kent een smal profiel. De inpassing van de fietspaden kan dan betekenen dat er circulatiemaatregelen (bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer noorden) ingesteld moeten worden (rijbaan autoverkeer anders te smal). Verkeerskundig is deze weg onderschikt aan de Burg. Amersfoordtlaan en de Kamerlingh Onneslaan (andere twee belangrijke noord zuid relaties). Op de Burgemeester Amersfoordtlaan is weinig extra ruimte voorhanden om de breedte van de fietspaden te vergroten. Bij een toekomstige reconstructie moet hier wel rekening mee gehouden worden. Ook de Kamerlingh Onneslaan is een belangrijke fietsverbinding die langs de westkant van het centrumgebied loopt. Het is</p>	<p>aanbrengen goede oversteekvoorzieningen langzaam verkeer (locatie en vormgeving nader te bepalen)</p> <p>realisatie fietsvoorzieningen Sloterweg (tussen Schipholweg en Akerdijk)</p> <p>eventueel in combinatie met circulatiemaatregelen</p> <p>reconstructie Burgemeester Amersfoordtlaan, waarbij aparte fietsvoorzieningen worden gerealiseerd (fietspaden of – stroken)</p> <p>realiseren fietsvoorzieningen Kamerlingh Onneslaan</p>	<p>Deze maatregelen zijn deels uitgevoerd en staan deels nog op de nominatie. Overigens heeft het laten vervallen van het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan ook consequenties voor sommige maatregelen. Zo hoeven er geen aparte fietspaden aangelegd te worden.</p> <p>De oversteken van het Lint op de verschillende noord-zuidlanen worden op een zo uniform mogelijke en verkeersveilige manier ontworpen.</p>

	zeer wenselijk om ook hier op termijn goede fietsvoorzieningen te realiseren		
Onderzoek naar route via knooppunt Badhoevedorp	Naast goede oost – west verbindingen binnen de kern van Badhoevedorp zijn goede oost – west verbindingen in relatie tot de omliggende kernen zeer gewenst. Er zal onderzoek verricht moeten worden om de mogelijkheden van een fietsverbinding vanuit Badhoevedorp naar de Oude Haagseweg te bepalen.	haalbaarheidsonderzoek (tevens tracékeuze) naar fietsverbinding naar de Oude Haagseweg	Deze fietsverbinding is in aanleg, in samenhang met het deelproject Schuilhoeve en het HOV-project Westtangent.

Bijlage 3: Schematisch overzicht van de verschillen tussen de Eerste Actualisatie 2013 VSP en de Tweede Actualisatie 2020 VSP

Onderwerp	Maatregel 2013	Stand van zaken 2020
Sloterbrug	de oplossing van de problematiek rond de Sloterbrug wordt niet meer gezocht in het versimpelen van de VRI, zodat de Akerdijk éénrichting verkeer moet worden. Nu wordt ingezet op een nieuwe fiets/voetbrug langs de bestaande brug	een volledig nieuwe brug met ruimte voor alle verkeer is in voorbereiding
Knip in Schipholweg	in de Schipholweg komt ter hoogte van de aansluiting van de A9 een busafrit vanaf de A9 en een onderdoorgang in de weg, die op termijn slechts voor (H)OV en fiets toegankelijk is. Dit laatste komt in plaats van de zachte autoknip in de vorm van een "hoge hoed" om doorgaand verkeer te weren (Bestuursovereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp 2005). Hiertoe is een wijziging van de Bestuursovereenkomst afgesloten (2009)	de onderdoorgang in de Schipholweg ter hoogte van de T106 en A9 is in gebruik. Het instellen van een autoknip ter plaatse, zodat de onderdoorgang nog slechts voor (HOV)bus en voetgangers en fietsers toegankelijk is, is getemporiseerd, omdat de provincie als voorwaarde voor de knip een omgelegde Schipholdriehoek heeft gesteld. Deze weg zou een functie krijgen als ontsluiting van de ontwikkeling van de Schipholdriehoek (het gebied tussen A4, A5 en A9)
Onderdoorgang in de A9 voor de Parallele Sloterweg	in de werkzaamheden van de omlegging A9 wordt een voorbereiding getroffen om later op eenvoudige wijze in het verlengde van de Pa Verkuijllaan over een extra onderdoorgang in de A9 te kunnen beschikken	de voorbereiding voor een extra onderdoorgang is door Rijkswaterstaat uit het Tracébesluit Omlegging A9 (2013) geschrapt. Hiervoor wordt verwezen naar Badhoevedorp Zuid.
Knip Lijnderdijk	de knip in de Lijnderdijk valt niet meer onder het VSP, maar komt aan bod in het bestemmingsplan Lijnden	het besluit over deze knip is inmiddels ondergebracht in het Ringdijkbeleid
Knip Tweeduizend El	de knip in de Tweeduizend El komt te vervallen. Deze weg krijgt juist in de toekomst een belangrijker functie: als omgelegde N232	de Tweeduizend El heeft een belangrijke functie als fietsverbinding en als route voor landbouwverkeer. Om deze reden wordt nu meer gedacht aan een aparte ligging voor de te zijner tijd om te leggen N232. Dit speelt pas

		wanneer de Schipholdriehoek (A4, A5, A9) ontwikkeld gaat worden. Over dit onderwerp zijn de besprekingen met de provincie Noord-Holland gaande (zie ook punt de Haak)
Bypass Raasdorperweg	de bypass voor de Raasdorperweg voor de ontsluiting van (nieuwe) bedrijven aan de zuidzijde van Lijnden, valt niet meer onder het VSP, maar komt aan bod in het bestemmingsplan Lijnden	als gevolg van de vermindering van het aantal bedrijven in Lijnden en de weerstand vanuit de bewoners, vervalt de noodzaak van een extra ontsluiting voor bedrijven in Lijnden
Fiets/voetgangersbrug over de Ringvaart	in de toenmalige Begeleidingsgroep is de wens aangegeven om een extra fiets/voetbrug over de Ringvaart niet in het verlengde van de Kamerlingh Onneslaan te leggen, maar aan de Nieuwemeerdijk ter hoogte van het Amsterdamse Bos. Daarmee verbetert de bereikbaarheid van het Amsterdamse Bos voor Badhoevedorpers (conform advies Rekenkamercommissie)	de fiets/voetgangersbrug naar het Amsterdamse Bos is komen te vervallen, omdat de brug een extra obstakel zou vormen in de scheepvaartroute aan de oostzijde van de polder. Er vaart wel een pontje tussen de Nieuwemeerdijk en het Amsterdamse Bos.
Fietsveiligheid Burgemeester Amersfoordtlaan	in plaats van extra fietsstroken langs de Burgemeester Amersfoordtlaan, wordt ingezet op een parallelle fietsroute door de wijk, vanwege de beperkte ruimte op de weg	de parallelle fietsroute door woonstraten aan de oostzijde van de Burgemeester Amersfoordtlaan wordt in 2020 gerealiseerd. Daarnaast wordt een parallelle route aan de westzijde van de weg onderzocht
Fietsverbinding wandelbos Quatrebras	een extra noord-zuid fietsverbinding (niet voor brommers) van de Ringdijk, langs het Wandelbos en door Quatrebras, een kruising met de Schipholweg ter hoogte van de Amsterdamse Laan naar De Veldpost. In het VSP liep deze route langs de verlegde T106	deze verbinding is inmiddels aangelegd in het park Quatrebras. De (brom)fietsroute langs de T106 wordt eveneens aangelegd
Groenstrook Spaarnwoudertocht	een recreatieve fiets/wandelroute langs de Spaarnwoudertocht. Het tracé moet nog worden bepaald, maar sluit aan op de oversteken van de Schipholweg	De onteigeningsprocedure voor de strook aan de westzijde (van aansluiting A9 tot aan de Sloterweg) loopt. Voor de oostelijke kant is een wijzigingsbevoegdheid

		opgenomen in het bestemmingsplan.
Aansluiting van het Lint op regionale fietsverbinding	de fietsroute vanaf het Lint wordt verbonden met het nieuwe fietspad langs de golfbaan bij Nieuwemeerdijk via de vrijkomende ruimte onder de A4 en een nieuwe onderdoorgang in de lus van de knoop A4/A9	deze fietsverbinding is in de ontwerpfase. De onderdoorgang in de A4 en de fietstunnel in het klaverblad A4/A9 zijn aangelegd. In de voorbereidingen van de aanleg van een nieuwe brug in de Oude Haagseweg over de Ringvaart ten behoeve van de HOV-verbinding Westtangent (buiten het kader van het VSP Badhoevedorp) wordt rekening gehouden met de aansluiting van deze verbinding met de route langs de golfbaan over de brug naar Amsterdam Sloten en naar Schiphol
HOV A9	in het groene Lint is geen plaats voor een hoogwaardige, gestrekte busroute. De nieuwe HOV A9 gaat via de Schipholweg. Het HOV A9 heeft voorlopig één (halte Badhoevedorp Oost) en vanaf 2020 twee haltes in Badhoevedorp (halte Badhoevedorp West)	het HOV A9 (lijn 356) rijdt inmiddels over de Schipholweg langs Badhoevedorp. De halte Badhoevedorp Oost is in gebruik; de halte Badhoevedorp West zal medio 2020 in gebruik genomen worden
Halte Oude Haagseweg/Koekoekslaan	vanwege de komst van HOV A9 is er geen aanleiding meer voor extra haltevoorzieningen op de Oude Haagseweg	deze halte komt te vervallen met de komst van het HOV Westtangent
HOV-knooppunt Schiphol Noord	aan de Hugo de Grootstraat op Schiphol Noord komt een regionaal (H)OV overstapstation	dit knooppunt is gerealiseerd en is herkenbaar aan de opvallende hangar, die over het busstation is geplaatst

Bijlage 4: Samenvatting reacties op de concept Verkeerskaart 2019

Onderstaande is een samenvatting van reacties van belanghebbenden op de concept verkeerskaart 2019, die door gemeente is gepresenteerd aan de Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp, Businessclub Badhoevedorp en op een openbare informatiemiddag en -avond op 2 en 25 november 2019.

Onderstaande nummers corresponderen met de nummers op de concept verkeerskaart.

(1) Aanleg kruising Businesspark Lijnden

Veel mensen vragen zich af waarom het vervangen van de rotonde bij Businesspark Lijnden door kruispunt noodzakelijk is. Een rotonde (de bestaande situatie) leidt vaak toch tot de beste doorstroming?

Reactie gemeente:

Als het verkeersaanbod uit alle vier de straten gelijk is dan is een rotonde meestal de beste oplossing. In deze situatie geldt echter dat het aanbod van de S106 (verkeer uit Amsterdam en verkeer vanaf de A9) vele malen groter is dan het verkeersaanbod vanaf het Businesspark. Hierdoor wordt een goede doorstroming in de toekomst beperkt door de rotonde. Als de verkeersintensiteiten in de toekomst verder toenemen zal de rotonde bij het handhaven van de huidige situatie, leiden tot meer oponthoud. Een kruispunt met Verkeersregelinstallatie (VRI) is nodig. Deze kan worden gekoppeld aan de VRI voor Lijndenhof en de VRI voor de A9, die nu al geplaatst zijn maar nog niet in werking zijn. Zo kan er bijvoorbeeld een groene golf worden gemaakt, iets dat met een rotonde niet mogelijk is.

(2) Afwaarderen Schipholweg (N232) naar 50 km/uur

Veel mensen zijn voorstander van het afwaarderen (verlaging van de snelheid) naar 50 km/uur. Omdat het de veiligheid zal vergroten en het mogelijk maakt om de Schipholweg op meer plaatsen met de fiets en de auto over te kunnen steken. Men is wel bezorgd over de doorstroming: nu al staat het autoverkeer vaak volledig vast tijdens de spits. Dat zal nog drukker worden. Er zijn suggesties gedaan om de doorstroming van de Schipholweg te vergroten, bijvoorbeeld door aparte rijbanen te creëren voor doorgaand verkeer en door vergroting van de capaciteit van de kruising met de S106.

Reactie gemeente:

Hier geldt ook dat het drukker wordt doordat er steeds meer auto's rijden. Dit leidt nu al tot files, met name in de spits. De afwaardering zal hier geen invloed op hebben omdat die nauwelijks leidt tot een lagere capaciteit voor auto's. De stoplichten op de kruisingen met de S106 en de Oleanderlaan, Sloterweg, Pa Verkuijllaan en in de toekomst de Schuilhoevelaan zijn de meest beperkende factor. Als gevolg van de aanleg van het snelfietspad zullen deze stoplichten opnieuw moeten worden ingeregeld.

(3) Maatregelen Ringdijk West (Akerdijk)

Veel bewoners geven aan dat er vaak veel te hard wordt gereden op de Akerdijk en dat dit in combinatie met de huidige chicanes (wegversmallingen) leidt tot gevaarlijke situaties voor onder andere de fietsers.

Reactie gemeente:

Deze maatregel komt voort uit het eerder vastgestelde 'Ringdijkbeleid' dat nader wordt toegelicht op <https://haarlemmermeergemeente.nl/ringdijk-en-ringvaart> .

De chicanes op de Akerdijk en het eerste stukje van de Nieuwemeerdijk zullen verdwijnen. Deze zorgen voor een onveilige situatie en overlast. Door het verwijderen van de chicanes moet de maximumsnelheid omhoog van 30 km/uur naar 50 km/uur. Het minder optrekken en afremmen zorgt voor een rustiger verkeersbeeld. Dit is ook voor fietsers veiliger.

(4) Aanleg Oleanderlaan

In veel reacties is geuit dat de aanleg van deze nieuwe weg, de Oleanderlaan, een goede maatregel is om de nieuwe woningen van Quatrebras goed te kunnen ontsluiten naar de Schipholweg. Voornamelijk bewoners van de Bloemenbuurt melden dat deze weg snel moet worden aangelegd. Deze bewoners vrezen voor (tijdelijke) overlast, doordat het drukker zal worden tot de Oleanderlaan geopend wordt. Met name de bewoners van de Fuchsiastraat en Anjersingel zien hun straten drukker worden, omdat die nu respectievelijk doodlopend en beperkt doorgaand zijn.

Reactie gemeente:

De gemeente zet in op een zo spoedig mogelijke realisatie van de Oleanderlaan. De verwachting is dat die straat pas eind 2021 kan worden aangesloten op de Schipholweg. Eerst moet het plan voor de Oleanderlaan klaar zijn. Het eerste stuk van de Robert Kochstraat vanaf de Oleanderlaan wordt al aangelegd. Hierdoor zal het in de Fuchsiastraat inderdaad drukker worden met auto's. Het is al in 2008 (VSP) vastgelegd en besloten dat de Oleanderlaan zou worden aangesloten op de Fuchsiastraat. De bewoners van de Bloemenbuurt zullen in de toekomst ook gebruik kunnen maken van de Oleanderlaan waardoor zij sneller van en naar de A9 kunnen rijden.

(5) Parkeerverbod Keizersweg

Er zijn veel reacties geuit dat het parkeerverbod aan de Keizersweg snel moet worden ingevoerd. Het verhoogt de veiligheid en vergroot de doorstroming. Het wegprofiel is nu te smal voor het verkeersaanbod.

Reactie gemeente:

Deze maatregel is nodig om een veiliger en betere doorstroming te kunnen garanderen. De vrije breedte van de weg wordt hierdoor vergroot waardoor auto's elkaar kunnen passeren. De maatregel wordt zo spoedig mogelijk ingevoerd.

(6) Fietspad Einsteinlaan

Over het algemeen zijn de reacties positief op het voorstel om van het stuk Einsteinlaan tussen Snelliuslaan en Paulihof een fietspad te maken en de auto's vanaf de parkeerplaats bij het Dorpshuis direct via de Snelliuslaan naar de Keizersweg te leiden. Bewoners van onder andere de Edisonstraat

stellen dat er de laatste jaren te veel autoverkeer door de straat rijdt en dat de straat daar niet op is berekend.

Reactie gemeente:

We denken dat deze maatregel zal leiden tot minder overlast van autoverkeer in woonstraten die niet geschikt zijn voor doorgaand verkeer (Paulihof, Edisonstraat, et cetera). Bovendien wordt het in combinatie met maatregel 5) en A) aanleg shared space Lint, veiliger om met de fiets naar het voorzieningsgebied te komen. De Einsteinlaan zal vermoedelijk in de loop van 2020 of 2021 al tijdens de bouwwerkzaamheden van de Rietveldschool in eerste instantie als proef worden afgesloten.

(7) Knip in de Zeemanlaan en verlaging van de snelheid naar 30 km/uur

Er zijn veel mensen die een uitgesproken mening hebben geuit over de knip in de Zeemanlaan en de verlaging van de snelheid naar 30 km/uur. De voorstanders zien met de knip de mogelijkheden toenemen voor een beter centrum met een plein. De tegenstanders zien vooral bezwaren in de verminderde bereikbaarheid van het centrum en de beperking om in het dorp van oost naar west (en vice versa) te kunnen rijden. Hoe kom je straks als automobilist van bijvoorbeeld de Robert Kochstraat naar de Pa Verkuijllaan?

Reactie gemeente:

Deze maatregel (geen doorgaande route voor auto's) is al sinds 2008 een van de pijlers van de nieuwe verkeersstructuur in het dorp. De Zeemanlaan was samen met de Robert Kochstraat de belangrijkste ontsluiting naar de A9. De Schipholweg heeft deze functie inmiddels overgenomen sinds de omlegging van de A9 is gerealiseerd. Dit zien we terug aan de verkeersstellingen op de Robert Kochstraat. Hier rijden inmiddels veel minder auto's. Het nieuwe centrum is van twee kanten bereikbaar. Er worden voldoende parkeerplaatsen aan beide zijden aangelegd. Als automobilisten toch het centrum oost-west willen passeren dan kan dat via de Schipholweg of een van de andere bestaande oost-west wegen. Als gemeente stimuleren we het gebruik van het nieuwe fietsnetwerk, zoals het Lint.

(8) Verlegging Robert Kochstraat en verlaging van snelheid naar 30 km/uur

Er zijn geen tot weinig reacties binnengekomen op de maatregel van het verleggen van de Robert Kochstraat en de verlaging van de snelheid naar 30 km/uur. De meeste bewoners zijn voorstander van verlaging van de snelheid naar 30 km/uur op deze en andere niet doorgaande wegen.

Reactie gemeente:

De Robert Kochstraat zal in de toekomst door de knip in de Zeemanlaan geen doorgaande functie meer krijgen. Deze en andere oost-west straten zullen zoveel als mogelijk als 30 km straten worden ingericht.

(9) en (10) geen aanpassingen aansluiting Schipholweg met Kamerlingh Onneslaan en de Sloterweg

Meerdere bewoners vragen zich af waarom de aansluitingen op de Schipholweg niet worden uitgevoerd. Het gaat hier over de Kamerlingh Onneslaan die niet wordt doorgetrokken en dat er geen linksaf mogelijkheid komt naar de Sloterweg. De maatregelen vormden namelijk enkele belangrijke maatregelen uit het VSP 2008 en de Eerste Actualisatie VSP 2013.

Reactie gemeente:

Het voorkomen van oost-west verkeer door het dorp was al in het VSP 2008 als uitgangspunt opgenomen. De belangrijkste oost-west verbinding kwam op de Schipholweg te liggen. Automobilisten “prikken” via de daarvoor aangewezen noord-zuidlanen het dorp in.

Inmiddels is de A9 omgelegd en is de aansluiting Badhoevedorp op de A9 verlegd van de Robert Kochstraat naar de Schipholweg. Het verkeer blijkt nu al veel meer gebruik te maken van de Schipholweg dan van de Robert Kochstraat: het verkeer gedraagt zich al veel meer zoals bedoeld in het VSP 2008. Deze structuur zal verder vormkrijgen door toekomstige maatregelen (o.a. knip Zeemanlaan, aanleg Oleanderlaan, aanleg Schuilhoevelaan). Naar huidige inzichten zijn de aanpassingen aan de Kamerlingh Onneslaan en de Sloterweg hier niet voor nodig.

(11) Aanpassing rijrichting Adelaarstraat

De in de concept Verkeerkaart 2019 voorgestelde aanpassing van de rijrichting van de Adelaarstraat (knip ter hoogte van de Rietvinkstraat) heeft tot veel reacties geleid. Uit vrijwel alle reacties blijkt dat inwoners het een slecht idee vinden:

- 1) De Adelaarstraat is een belangrijke oost-west verbinding in het dorp die samen met de Sperwerstraat zorgt voor een goede doorstroming van het verkeer en de ontsluiting van de woonwijk. De knip zou de doorstroming verslechteren.
- 2) De voorgestelde route door de Rietvinkstraat is ongeschikt vanwege het smalle profiel van deze straat.
- 3) De winkels aan de Pa Verkuijllaan worden slechter bereikbaar en vrezen voor hun voortbestaan.

Reactie gemeente:

Uit de reacties blijkt dat de meeste bewoners van de Adelaarstraat en de Rietvinkstraat het voorstel te rigoureuus vinden. Daarom wordt overwogen om de maatregel iets op te schuiven ter hoogte van de Pa Verkuijllaan. Het éénrichtingverkeer in het oostelijk deel van de Adelaarstraat wordt omgedraaid. De Adelaarstraat als doorgaande route van centrum naar de nieuwe wijk Schuilhoeve wordt zo ontmoedigd.

(12) Knip in Rijstvogelstraat

Veel mensen zien het voordeel van deze knip. Het gebied rond het Vierbuizenmeertje wordt nog groener. De belevingswaarde neemt toe. De bewoners van de Burgemeester Amersfoordtlaan zien wel een nadeel: hun laan wordt hierdoor nog iets drukker.

Reactie gemeente:

De Amersfoordtlaan zal inderdaad wat drukker worden, deze straat blijft een van de belangrijkste ontsluitingswegen van Badhoevedorp. De knip in de Rijstvogelstraat kan alleen worden uitgevoerd

als eerst de nieuwe Schuilhoevelaan is aangelegd. Deze nieuwe structuur past in het uitgangspunt van het VSP: de ontsluiting van het dorp gaat via de 5 lanen naar de Schipholweg. De Rijstvogelstraat is niet aangewezen als ontsluitende laan.

(13) Verbreding Sloterbrug

Veel mensen zijn kritisch op het verbreden van de Sloterbrug en vrezen een toename van het (sluip)verkeer. Andere mensen zijn voorstander omdat de verbreding naar verwachting de wachttijden bij de brug zal inkorten.

Reactie gemeente:

Deze maatregel valt buiten de reikwijdte van deze Tweede Actualisatie van het VSP. De verbreding van de Sloterbrug kent een eigen bestuurlijk besluitvormingstraject. Binnen het project Sloterbrug worden de verkeerskundige effecten ingeschat. Zie meer op:

<https://haarlemmermeergemeente.nl/badhoevedorp/sloterbrug>

(14) Aanleg Schuilhoevelaan

De meeste mensen zijn positief over de aanleg van de aanleg van de Schuilhoevelaan. Deze maatregel is nodig is om de nieuwe woningen van Schuilhoeve goed te kunnen ontsluiten, en om de bestaande wijk in Badhoevedorp oost beter te ontsluiten.

Reactie gemeente:

De Schuilhoevelaan wordt de belangrijkste ontsluitingsweg van de nieuwe wijk Schuilhoeve. De aangrenzende woonwijk zal ook gebruik gaan maken van deze weg om naar de Schiphol te kunnen rijden. Deze weg maakt de knip in de Rijstvogelstraat (12) mogelijk.

Diverse fietsmaatregelen

Op meerdere plaatsen willen we de fietsroutes verbeteren.

A) Aanleg shared space Lint (oude A9)

B) Aanleg snelfietspad Schipholweg (noordzijde)

C) Nieuw fietspad Lijnden

D) Veilige fietsroute Verbinding Sloterburg en Schipholweg (nog in de onderzoek)

Op alle onderdelen van de versterking van de fietsinfrastructuur zijn positieve reacties ontvangen. Met name op het 'shared space' karakter van het Lint zijn eerder in 2017 en 2018 wel enkele kritische reacties geuit. Deze maatregel is eerder al in de besluitvorming van het Lint in Quatrebras bepaald en dit inrichtingsprincipe zal worden doorgezet in de andere deelgebieden waar het Lint wordt aangelegd. We zien dat het doorgaande fietspad aan de Schipholweg wordt gebruikt als doorgaande route, dit zal toenemen als deze als snel fietspad wordt ingericht. Het Lint zal als recreatieve route worden ingericht en gebruikt.

Overige reacties

Hoe wordt de bus bereikbaarheid gegarandeerd?

Bewoners maken zich zorgen over de bus bereikbaarheid van het hart van het dorp (inclusief verzorgingstehuis Meerlanden) ten gevolge van maatregel 7) Knip in de Zeemanlaan en verlaging naar 30 km/uur.

Reactie gemeente:

De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van het Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp (DSO) van het centrum gevraagd om te onderzoeken of de bussen, net als het autoverkeer, van het nieuwe plein kunnen worden geweerd. Connexxion onderzoekt momenteel de mogelijkheden van toekomstige routes. Daarbij is het uitgangspunt dat zij voldoen aan het door de Vervoerregio Amsterdam (VRA) opgestelde Programma van eisen voor bereikbaarheid van het OV in Badhoevedorp.

Het kruispunt Schipholweg/Sloterweg is heel onveilig

Het kruispunt Schipholweg/Sloterweg wordt vaak als onveilig ervaren. De gemeente is in overleg met de provincie (de wegbeheerder van de Schipholweg) om niet alleen de snelheid terug te brengen van 80 naar 50 km/uur, maar ook de vormgeving van onder andere deze kruising te verbeteren. Hierdoor zal het kruispunt veiliger worden. De provincie is voornemens het fietspad langs de weg op te waarderen naar een “doorfietsroute” of snel fietspad. Dit heeft directe consequenties voor het ontwerp van de kruising.

Waarom wordt de Robert Kochstraat 30 km/per uur en de Kamerlingh Onneslaan niet?

De Robert Kochstraat is een oost-west verbinding door het dorp en daarmee in principe 30 km/uur. De Kamerlingh Onneslaan is een van de vijf noord-zuidlanen die het dorp “inprikket” vanaf de Schipholweg. In principe zijn die wegen 50 km/uur, in ieder geval tot het punt dat de snelheid eventueel verlaagd kan worden.

Eerst dient de besluitvorming (tweede actualisatie VSP) over het niet-doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan en het niet aanpassen van de kruising Schipholweg/Sloterweg plaats te vinden, daarna kan onderzocht worden of de Kamerlingh Onneslaan (deels) afgewaardeerd kan worden naar 30 km/uur.

Uit tellingen blijkt dat er minder verkeer door het dorp rijdt (oost-west) dan verwacht. Waar zijn die tellingen gehouden?

De omlegging van de A9 heeft als positief effect op de autobewegingen in Badhoevedorp dat er minder verkeer door het dorp rijdt, zeker het oost-west verkeer. Dit blijkt uit verkeerstellingen op de Robert Kochstraat. Dit was aanleiding om de eerder voorgestelde maatregelen opnieuw te bekijken. Het verkeer is ook met een verkeersmodel berekend. Daarin wordt van alles meegenomen om de toekomstige verkeersbewegingen te berekenen (snelheden, bewoners, werknemers, economie). Er is

niet op andere wegen geteld zoals op de Robert Kochstraat. Deze straat is echter een goede vertegenwoordiger/graadmeter voor een rondje door het dorp richting de Kamerlingh Onneslaan en vervolgens Burgemeester Amersfoordtlaan etc.

Waarom rijdt het verkeer van Quatrebras door de Bloemenbuurt en niet via Lijnden?

Om verkeer dwars door het dorp van oost naar west te verminderen komt er geen directe aansluiting van de Bloemenbuurt/Lentezijde op de S106 via Lijnden. De Schipholweg wordt in plaats van de Robert Kochstraat en Zeemanlaan de verzamelweg voor het dorp. Voor de bus en fietsers komt er wel een aansluiting op de S106.

Vanaf eind 2021 sluit de Oleanderlaan aan op de Schipholweg. De Bloemenbuurt en Lentezijde zijn tot die tijd bereikbaar via de bestaande route (Anjersingel, Anemoonlaan, Keizersweg en de Kamerlingh Onneslaan). Als de Oleanderlaan klaar is kan het verkeer twee kanten op: via de bestaande route en via de Oleanderlaan. Alle wegen in het gebied zijn of worden op termijn 30 km/uur wegen, behalve het eerste deel van de Oleanderlaan (vanaf de Schipholweg) en de Kamerlingh Onneslaan.



Hoe hard mag je eigenlijk rijden op de route van en naar Quatrebras?

In de straten van de wijk rond de Fuchsiastreet is de maximumsnelheid 30 km/uur. Op de Oleanderlaan is de snelheid 50 km/uur.

Hoe kunnen de kinderen veilig fietsen in de Bloemenbuurt? Er wordt hard gereden.

De kinderen mogen ook via het Franse Plein naar school fietsen. Er dient dan wel rekening gehouden te worden met de voetgangers. Als vanzelfsprekend dient het verkeer zich aan de verkeersregels en maximumsnelheid te houden. Het wegprofiel wordt over het algemeen zo ontworpen dat niet hard

kan worden gereden. Van oost naar west in het dorp kan straks goed op de fiets via het Lint: route die aangelegd wordt op de plek van de oude A9.

Komt er een verkeersdrempel bij het kruispunt Oleanderlaan/Fuchsiastraat?

Er komt hier een verhoogd kruispunt. Dit duurt nog enige tijd, omdat er nog veel bouwverkeer rijdt op deze route. We denken nu dat het verhoogde kruispunt op deze plek in het derde of vierde kwartaal van 2020 gemaakt kan worden.

Waarom kan de Oleanderlaan niet eerder op de Schipholweg worden aangesloten?

Het eerste stuk Oleanderlaan vanaf de Schipholweg zal gebruikt moeten worden door het bouwverkeer voor Quatrebras deelplan B. Daarnaast wordt de Robert Kochstraat nog verlegd en de kruising tussen de Oleanderlaan en de Schipholweg wordt nog aangepast. Het is daarom niet mogelijk de Oleanderlaan eerder dan eind 2021 te laten aansluiten op de Schipholweg.