

Eindadvies tussenevaluatie Verkeersstructuurplan Badhoevedorp

1. De tussenevaluatie 2025 van het Verkeersstructuurplan (VSP) Badhoevedorp

In 2005 besloten Rijkswaterstaat en de gemeente Haarlemmermeer om de A9 om te leggen. Omdat de A9 werd omgelegd kwam er ruimte voor nieuwe woningbouw. Deze ontwikkelingen waren voor de gemeente Haarlemmermeer aanleiding om in 2008 een Verkeersstructuurplan (VSP) op te stellen.

Wat stond er in het VSP uit 2008?

De kern van het VSP uit 2008 is de kamstructuur voor de auto. De Schipholweg is de rug van de kam en de noord-zuidwegen zijn de tanden van de kam. Doorgaand oost-west verkeer wordt hiermee zoveel mogelijk verminderd. Een andere maatregel om het doorgaande verkeer te weren is een knip op de Zeemanlaan. Dit betekent dat je niet meer kunt doorrijden over de Zeemanlaan. In plaats daarvan komt er een autovrij dorpsplein in het centrum. Daarnaast bevat het VSP van 2008 een centrale fietsroute op de plek van de oude A9 (het Lint).

Het VSP uit 2008 is in 2013 en 2020 aangepast. Eén van de belangrijkste aanpassingen is dat de Kamerlingh Onneslaan niet wordt doorgetrokken naar de Schipholweg en dat er geen linksaf mogelijkheid komt naar de Sloterweg. In 2020 werd dit niet meer noodzakelijk gevonden. Daarnaast zijn de Akerdijk en de Nieuwemeerdijk in 2020 toegevoegd aan het VSP.

Wat houdt de tussenevaluatie uit 2025 in?

De gemeente Haarlemmermeer gaf XTNT in 2024 de opdracht om de tussenevaluatie van het Verkeersstructuurplan 2020 Badhoevedorp uit te voeren. De opdracht voor XTNT was:

- Beoordelen of het VSP uit 2020 nog goed werkt en klaar is voor de toekomst (zichtjaar 2040);
- Bekijken of het VSP bijdraagt aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Badhoevedorp.

XTNT kreeg daarbij de volgende eisen mee:

- Neem de verkeersmetingen uit het verleden en uit 2024 en 2025 mee in het onderzoek;
- Maak berekeningen met het nieuwste verkeersmodel;
- Neem punten die de gemeente al eerder heeft verzameld over onder andere het Openbaar Vervoer en verkeerveiligheid mee;
- Vraag de inwoners van Badhoevedorp naar hun beleving van het verkeer.

Deze tussenevaluatie is daarmee niet alleen een cijfermatige analyse, maar is ook gebaseerd op de beleving van verkeer, verkeersveiligheid en leefbaarheid door de inwoners en gebruikers. Alle stappen uit de tussenevaluatie zijn terug te lezen in het [groeidocument](#).

2. Het VSP voldoet, maar er zijn verbeteringen mogelijk

Wat is het doel van het VSP?

Om te bepalen of het VSP nog goed werkt, kijken we naar het doel van het VSP:

Doel van het Verkeersstructuurplan is om de verkeersstructuur in Badhoevedorp zo in te delen dat de bereikbaarheid op peil blijft nadat de geplande ontwikkelingen zijn gerealiseerd. Concreet betekent dat dat het dorp goed wordt bereikt naar en vanaf de Schipholweg en dat verkeer niet onnodig van oost naar west door het dorp heen rijdt. Naast de auto is ook de fiets een belangrijk vervoermiddel voor de verplaatsing van inwoners binnen Badhoevedorp.

Werkt het VSP nog goed en draagt het bij aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Badhoevedorp?

Uit de tussenevaluatie blijkt dat de verkeersstructuur in Badhoevedorp in het algemeen goed werkt:

- De Schipholweg en de drie noord-zuidverbindingen doen wat is bedoeld: ze verwerken het verkeer en zorgen dat de verschillende buurten van Badhoevedorp bereikbaar zijn.
- Het verkeer door de woonstraten, vooral in oost-westrichting, is afgenomen.
- Met de geplande aanleg van het Lint ontstaat een aaneengeschaalde fiets- en voetgangersverbinding van oost naar west en vice versa.
- De doorrekeningen met het verkeersmodel laten zien dat het VSP in 2040 ook voldoet. De Schipholweg is dan 50 km/uur en de Schuilhoevelaan is dan gerealiseerd. Omdat er in 2040 meer woningen zijn neemt de drukte op de weg iets toe. Maar het algemene beeld verandert niet ten opzichte van de situatie in 2025.

Uit het belevingsonderzoek en de verkeersanalyse komen wel aandachtspunten, vooral op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid:

- Het verkeer op de noord-zuidverbindingen zorgt voor de nodige problemen, met name op de verbindingen met de Sloterbrug (Burgemeester Amersfoordtlaan en Pa Verkuijllaan). Hier rijdt veel doorgaand verkeer (20%). Ook op de smalle Plesmanlaan - Rijstvogelstraat rijdt relatief veel verkeer, omdat de Schuilhoevelaan nog ontbreekt.
- De oversteekbaarheid van de hoofdwegen voor fietsers en voetgangers is op sommige plekken lastig.
- Het verkeersmodel laat zien dat er meer verkeer gaat rijden over de Robert Kochstraat: 5000 – 8000 auto's per dag in 2040. Hier is de straat niet voor bedoeld: het doel van het VSP was juist om verkeer niet via de oost-weststraten door het dorp te laten rijden. In de Robert Kochstraat zorgt het voor overlast en verkeersonveiligheid.

Welke verbeteringen adviseert XTNT?

Ondanks dat het VSP verkeerskundig gesproken goed werkt en dit in de toekomst blijf doen, ziet XTNT een aantal mogelijke verbeteringen, die zijn gebaseerd op het onderzoek naar de verkeersveiligheid en leefbaarheid én de verkeerskundige analyse:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de noord-zuidverbindingen.
- Veilige oversteekvoorzieningen maken over de noord-zuidverbindingen voor de fiets en de voetganger.
- Verminderen van het verkeer door het dorp in oost-westrichting via de Robert Kochstraat.
- Verminderen van de overlast van het vrachtverkeer.
- Met de VRA samen verbeteringen in het OV onderzoeken.

Daarnaast zijn er maatregelen uit het VSP die nog niet zijn uitgevoerd en daarvoor adviseren we het volgende:

- Een aantrekkelijk en veilig dorpsplein mogelijk maken met een knip op de Zeemanlaan.
- De Schuilhoevelaan op termijn aanleggen.
- Verder onderzoeken hoe de Akerdijk en Nieuwemeerdijk verkeersveiliger en leefbaarder kunnen worden.

3. Mogelijke verbeteringen

Hieronder volgt een toelichting op de verbeteringen die XTNT adviseert. Deze adviezen zijn, waar dat mogelijk was, tot stand gekomen op basis van zowel de verkeersanalyse als het belevingsonderzoek onder inwoners. Deze komen niet altijd met elkaar overeen: volgens de cijfers kan de inrichting van een weg voldoen aan alle veiligheidseisen. Tegelijkertijd kunnen bewoners veel onveiligheid ervaren. We geven de adviezen weer in de volgorde waarin ze het meest bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de noord-zuidverbindingen

Advies: op de hoofdwegen in Badhoevedorp een verlaagde meer passende snelheid afdwingen

De noord-zuidverbindingen (Oleanderlaan, Kamerlingh Onneslaan Sloterweg en Pa Verkuijllaan/Burgemeester Amersfoordtlaan) zijn bedoeld om verkeer snel naar de Schipholweg te leiden. Daarom zijn deze straten (deels) aangelegd als 50 km/uur-wegen. Op die manier zijn ze aantrekkelijker dan de woonstraten. Ook kan de bus zonder al te veel oponthoud gebruik maken van deze wegen. Maar bewoners en gebruikers vinden de wegen onveilig, lastig om over te steken en bewoners ervaren geluidsoverlast. Ook uit de verkeersanalyse zien we dat deze wegen niet overal even veilig zijn.

Daarom adviseren we om op de hoofdwegen een lagere maximumsnelheid toe te staan. Een lagere snelheid bevordert de leefbaarheid en veiligheid en leidt niet of nauwelijks tot een slechtere bereikbaarheid. Een mogelijk gevolg is dat ook het doorgaande verkeer hierdoor minder wordt. Het is belangrijk dat we goed kijken hoe we de wegen zo kunnen inrichten dat vooral de pieksnelheden (veel harder rijden dan de maximaal toegestane snelheid) omlaag gaan. De wegen moeten daarnaast aantrekkelijk blijven om de bestemmingen in Badhoevedorp te bereiken. Alleen de borden met maximaal 50 km per uur vervangen door borden met een maximumsnelheid van 30 km per uur is onvoldoende. En overal drempels neerleggen is niet wenselijk. Dit leidt tot irritatie en de bus heeft daar last van.

We adviseren om de inrichtingsvorm "GOW-30" toe te passen. GOW-30 staat voor een gebiedsontsluitingsweg met een 30 km-regime. Bij deze inrichting verminderen de pieksnelheden, maar blijft de doorstroming van het verkeer goed. Een GOW 30-weg heeft vaak brede rode fietsstroken, middeneilanden die de snelheid remmen én het oversteken voor fietsers makkelijk maken en plateau's in een afwijkende kleur bij gevaarlijke kruisingen en bushaltes. Door de GOW-30 inrichting wordt het oversteken voor voetgangers ook makkelijker en veiliger. Hiermee sluiten we aan uit één van de wensen uit het belevingsonderzoek. Er is geen standaard inrichting voorgeschreven voor GOW 30-wegen. De exacte vorm is maatwerk en afhankelijk van de ruimte die er is.

Het verbeteren van de oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers op de noord-zuidverbindingen

Advies: oversteekvoorzieningen Het Lint over de hoofdwegen aanpassen

Met de geplande aanleg van het Lint ontstaat een doorlopende fiets- en voetgangersverbinding van oost naar west door het dorp. Het Lint verbindt alle fietsroutes door het dorp, waardoor een fijnmazig fietsnetwerk in het dorp ontstaat. Daarmee voldoet de fietsstructuur zoals bedoeld in het VSP. Wel zien we dat de oversteekbaarheid op punten waar het Lint kruist met de hoofdwegen beter kan.

Wij adviseren om – waar dit mogelijk is – brede middeneilanden aan te leggen waar fietsers en voetgangers rustig kunnen wachten. Hierdoor wordt het oversteken prettiger en veiliger. Deze oversteekvoorzieningen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid op de noord-zuidverbindingen. Wij raden het af om fietsers hier voorrang te geven en/of zebrapaden te maken. De noord-zuidverbindingen worden daarmee minder aantrekkelijk, en het is moeilijk om een logische, begrijpelijke en veilige inrichting te ontwerpen.

Verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de noord-zuidverbindingen

Advies: pilot afsluiting van de Sloterbrug tijdens de spitsuren voor autoverkeer

Met name op de route Sloterbrug-Burgemeester Amersfoordtlaan-Pa Verkuijllaan rijdt veel doorgaand verkeer. 20% van het verkeer dat via de Sloterbrug rijdt heeft geen herkomst of bestemming in Badhoevedorp. Een groot deel hiervan gaat richting Schiphol-Noord. In totaal rijden er 10.000-12.000 auto's per dag over de Sloterbrug. Volgens de officiële richtlijnen kunnen de straten en de Sloterbrug de hoeveelheid verkeer die hier rijdt aan. Maar we zien dat, met name op de Burgemeester Amersfoordtlaan, problemen ontstaan met verkeersveiligheid:

- Door de bocht in de weg heb je een slecht overzicht.
- De weg is smal en door de bomen vrij donker.
- Er wordt harder gereden dan de toegestane 50 km/u en het is een straat waar veel wordt overgestoken, onder andere door schoolkinderen.
- Er vinden relatief veel ongevallen plaats (8 ongevallen in drie jaar).
- Veel inwoners ervaren de Burgemeester Amersfoordtlaan en de situatie bij de Sloterbrug als onveilig.

Door de Sloterbrug af te sluiten voor autoverkeer vermindert de hoeveelheid verkeer met 40% (op de Pa Verkuijllaan) tot 80% (op de Burgemeester Amersfoordtlaan). Daarmee verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het dorp sterk. Een ongewenst effect is dat verkeer tussen Badhoevedorp en Amsterdam Nieuw-West de route via Kamerlingh Onneslaan en Robert Kochstraat gaat gebruiken. Hier rijden dan ongeveer 2000 extra auto's.

Het belevingsonderzoek laat zien dat 80% een volledige afsluiting van de Sloterbrug niet wenselijk vindt. Ook zijn ondernemers bezorgd over de bereikbaarheid van de winkels in Badhoevedorp. Maar tegelijk is het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid een sterke wens van de inwoners. Wij adviseren daarom een pilot afsluiting van de Sloterbrug *tijdens de spitsuren voor het autoverkeer*. De brug wordt niet afgesloten voor fietsers, voetgangers, bussen en nood- en hulpdiensten. We kiezen voor een spitsafsluiting omdat het aandeel doorgaand verkeer dan het hoogst is en het verkeer sluiproutes zoekt. Door de brug alleen in de spits af te sluiten blijven de winkels de rest van de dag goed bereikbaar. Inwoners willen wel graag een oplossing voor de problemen, maar tegelijkertijd ook overal snel met de auto kunnen komen. Die twee gaan lastig samen. Met dit advies stellen wij de verkeersveiligheid en leefbaarheid voorop.

Een andere mogelijkheid om doorgaand verkeer te verminderen is om de busbaan op de Oude Haagse weg open te stellen. Dit leidt tot 10-20% minder verkeer op de Burgemeester Amersfoordtlaan en Pa Verkuijllaan. De Oude Haagseweg is een provinciale weg en het openstellen van deze weg leidt mogelijk tot ongewenste effecten voor het OV en Amsterdam. De maatregel kan alleen in overleg met de Vervoerregio Amsterdam, de Provincie en de gemeente Amsterdam worden genomen en is dus mogelijk iets voor de lange termijn.

Vermindering van het verkeer in de Robert Kochstraat

Advies: Kamerlingh Onneslaan doortrekken naar de Schipholweg om verkeersdruk op de Robert Kochstraat te verminderen

De Robert Kochstraat is een drukke weg. Met de verwachte toename van het verkeer wordt de straat nog drukker en komt de leefbaarheid van deze woonstraat verder onder druk. Momenteel (tellingen 2024 en 2025) rijden er 4000-5000 auto's per dag. In de toekomst neemt dit toe tot 5000-8000 auto's per dag (verkeersmodel prognose 2040). Alhoewel de huidige GOW-30 inrichting van de weg dit aantal auto's feitelijk aan kan, laat het belevingsonderzoek iets anders zien. Inwoners ervaren hier veel verkeersonveiligheid en overlast.

Het advies is daarom om alsnog de Kamerlingh Onneslaan door te trekken naar de Schipholweg. Hierdoor neemt het oost-west verkeer op de Robert Kochstraat flink af en wordt de leefbaarheid op deze straat verbeterd. Het opheffen van het linksaf verbod naar de Sloterweg (vanaf de Schipholweg) helpt veel minder om dit probleem op te lossen. Want het verkeer op de Robert Kochstraat is vooral verkeer van en

naar het westelijk deel van het dorp. Voor dit verkeer is de route via Sloterweg om en blijft het verkeer toch de Robert Kochstraat gebruiken. Er is op de Schipholweg bovendien te weinig ruimte om een opstelstrook voor linksaf te maken.

Als we de Kamerlingh Onneslaan doortrekken rijdt er ook meer verkeer op de Kamerlingh Onneslaan. Er zijn daar dan aanvullende maatregelen nodig voor met name het fietsverkeer. Denk aan het doortrekken van fietssuggestiestroken op het gedeelte tussen de Robert Kochstraat en Schipholweg en meer aandacht voor de oversteekvoorzieningen.

Tijdens de herinrichting van de Robert Kochstraat reed er veel verkeer door de Anjersingel. Het doortrekken van de Keizersweg kan helpen om de Anjersingel te ontlasten. Dit zorgt voor een afname van 2500 auto's per dag op de Robert Kochstraat, maar een toename van 4000 auto's per dag op het Anemoonpad en de Sleutelbloemstraat. Oftewel, er ontstaan nieuwe leefbaarheidsproblemen. Daarom adviseren wij om de Keizersweg niet door te trekken.

Routing van het vrachtverkeer

Advies: Kamerlingh Onneslaan doortrekken naar de Schipholweg

Vrachtverkeer bestaat voor een groot deel uit bestemmingsverkeer: bevoorrading, bezorgdiensten, maar ook de vuilnisauto en verhuiswagens. Daarnaast is er ook doorgaand vrachtverkeer. De exacte percentages van doorgaand vrachtverkeer zijn niet bekend. Vrachtverkeer geeft, zeker in de niet en slecht gefundeerde oude buurten, veel trillingsoverlast.

Het vrachtverkeer maakt, net als het autoverkeer, gebruik van de route Oleanderlaan-Robert Kochstraat. Het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan zorgt ervoor dat er minder vrachtverkeer door de Robert Kochstraat rijdt. Het heeft geen invloed op het doorgaand vrachtverkeer via de Sloterbrug, de Sloterweg en de Pa Verkuijllaan. Dat neemt alleen af als we maatregelen op de Sloterbrug nemen. Een vrachtwagenverbod raden wij niet aan. Zo'n verbod geldt dan ook voor vrachtwagens die de winkels in Badhoevedorp bevoorraden, en dat wil je juist niet tegenhouden. Daarnaast is dit verbod moeilijk te handhaven. Aanvullend onderzoek zou moeten aangeven of een gewichtsbepijking voor bepaalde straten zinvol is. Maar ook dan zijn er vraagtekens over de handhaafbaarheid.

Ringdijk

Advies: verder uitwerken en testen van de knip Akerdijk en fietsstraat Nieuwemeerdijk

Bij de actualisatie van het VSP 2020 zijn de Akerdijk en Nieuwemeerdijk toegevoegd.

In de visie Ringdijk en Ringvaart is voorgesteld maatregelen te nemen om het (doorgaand) verkeer op deze wegen tegen te gaan. Deze visie Ringdijk is daarom meegenomen in de tussenevaluatie van het VSP.

De beide wegen zijn niet druk, met uitzondering van de twee wegdelen die aansluiten op het kruispunt bij de Sloterbrug. Maar omdat het smalle rechte wegen zijn wordt er hard gereden en levert het verkeer overlast op. In drie jaar tijd waren er op de dijk 13 ongevallen.

Een knip op de Akerdijk bij de onderdoorgang S106 zorgt voor een aanzienlijke vermindering van verkeer omdat het verkeer dan zijn weg zoekt via de Schipholweg. Maar de knip op de Akerdijk zorgt alleen lokaal voor een vermindering van het doorgaand verkeer en heeft weinig effect op het verkeer op de Nieuwemeerdijk (verder naar het oosten). Daarom is er voor de Nieuwemeerdijk ook een maatregel nodig. Het invoeren van eenrichtingverkeer en ombouwen tot fietsstraat van het westelijk deel van de Nieuwemeerdijk is een mogelijkheid. Het gevaar is dan wel dat verkeer uitwijkt naar parallelle wegen zoals de Pelikaanstraat of de Badhoevelaan.

We bevelen aan om de voorgestelde maatregelen op de Akerdijk (knip) en Nieuwemeerdijk (fietsstraat) verder uit te werken en te testen. Het effect moet zich richten op een vermindering van doorgaand verkeer zoals bedacht in de visie Ringdijk en Ringvaart, zonder extra druk te leggen op bijvoorbeeld de Pelikaanstraat. Tenslotte: als gekozen wordt voor het afsluiten van de Sloterbrug in de spits heeft dit ook een groot effect op de hoeveelheid verkeer op de Ringdijk: daarvan blijft dan nog maar 20-30% over. In absolute aantallen is het effect het grootst in de omgeving van de Sloterbrug.

Openbaar Vervoer

Advies: de problemen met de OV-bereikbaarheid van Badhoevedorp blijvend onder de aandacht brengen van de Vervoerregio Amsterdam en vervoerders

In het VSP 2020 is nog uitgegaan van buslijnen die in oost-westrichting door het dorp rijden. Momenteel rijden er alleen maar bussen over de noord-zuidverbindingen Oleanderlaan en Pa Verkuijllaan en over de Schipholweg. Daardoor liggen zowel het centrale deel van het dorp als de oostelijke buurten te ver van een bushalte. Dat is vooral problematisch voor Zorgcentrum De Meerwende en De Schuilhoeve, waar de bus vaak de enige reisoptie is. Ook wordt een frequente verbinding met het centrum van Amsterdam gemist.

De gemeente Haarlemmermeer is onderdeel van de OV-concessie Amstelland-Meerlanden.

Vervoersbedrijf Connexxion heeft de huidige concessie gewonnen en deze loopt nog t/m 2032. Tot die tijd is het erg lastig om grote wijzigingen door te voeren. Wel kan de gemeente elk jaar wensen neerleggen bij de Vervoerregio Amsterdam. Naar aanleiding van de tussenevaluatie worden de volgende wensen voorgelegd:

- Één of meer buslijnen laten stoppen bij de halte Koekoekslaan. Door de aanleg van een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding onder het knooppunt A4/A9 is dit een aantrekkelijke halte voor Schuilhoeve/Badhoevedorp-Oost met een rechtstreekse snelle verbinding naar Amsterdam.
- De wens om snellere en frequentere verbindingen met Amsterdam centrum te hebben.
- De wens om met kleinere bussen te gaan rijden om trillingsoverlast tegen te gaan.
- De wens om de gebieden die nu buiten het invloedsgebied van de haltes liggen te bedienen door een aangepaste lijnvoering.
- De wens om via een verbindende buurtbuslijn (cirkellijn) de zorglocaties en minder goed bediende gebieden te kunnen aansluiten op de HOV-haltes.
- Gezamenlijk blijven bewaken dat de bediening van Badhoevedorp blijft verzekerd in de varianten van de studie naar de verbinding tussen Amsterdam en Schiphol/Haarlemmermeer.

4. Plannen uit het VSP die nog niet zijn uitgevoerd

Naast de verbeteringen is een aantal plannen uit het VSP nog niet uitgevoerd. In deze paragraaf bespreken we het nut en de noodzaak van het alsnog uitvoeren van deze plannen.

Knip Zeemanlaan

Advies: met een pilot uittesten wat de effecten van een herinrichting als dorpsplein zijn

De Zeemanlaan is een oost-westverbinding. In het VSP van 2008 is voorgesteld om deze te knippen voor autoverkeer. Dat had twee doelen: het oost-westverkeer verminderen en het creëren van een aantrekkelijk autovrij dorpsplein. In het VSP 2020 is na een vragenlijst in het dorp voorgesteld om ook het busverkeer van de Zeemanlaan af te halen, omdat dit niet past bij een aantrekkelijk dorpsplein.

Momenteel rijden er 4000-5000 auto's per dag door de Zeemanlaan en de verwachting is dat dit zo blijft. De Zeemanlaan wordt in 2026 heringericht als 30 km/uur-weg. Maar ondanks de herinrichting blijft veel verkeer de weg dan gebruiken: het is voor veel automobilisten nou eenmaal de kortste route. De herinrichting van het dorpsplein en vooral de knip op de Zeemanlaan zorgen ervoor dat het doorgaande oost-west verkeer hier verdwijnt. Daarmee draagt de herinrichting tot dorpsplein bij aan de doelstelling van het VSP om het verkeer niet onnodig van oost naar west door het dorp te laten rijden. Maar het zorgt vooral voor een veilige en leefbare straat. Dit is een belangrijke wens uit het belevingsonderzoek.

Uit het belevingsonderzoek blijkt dat 1/3^e voorstander is van de knip en veel waarde hecht aan een aantrekkelijk dorpsplein. 2/3^e hecht meer waarde aan korte en snelle routes voor de auto en is daarom geen voorstander van de knip. Er zijn ook zorgen dat het verkeer zich verplaatst en omliggende straten veel drukker worden.

Wij adviseren om te starten met een pilot-afsluiting van 3 maanden. Hierdoor kan goed gemonitord worden waar het verkeer zich naartoe verplaatst en op welke omliggende straten er eventueel problemen ontstaan. Deze periode is lang genoeg om aanvullende maatregelen te nemen als er onverwachte problemen ontstaan. Denk aan snelheidsremmers of circulatiemaatregelen, bijvoorbeeld op de Keizersweg. We adviseren om alleen het middendeel van de Zeemanlaan fysiek af te sluiten om het verkeer te weren, zodat de beide parkeerterreinen bereikbaar zijn. Bij de pilot adviseren we om ook te zorgen voor een tijdelijke invulling als dorpsplein/verblijfsplek en het organiseren van evenementen op het plein. Hierdoor kunnen inwoners ook ervaren hoe het toekomstig dorpsplein eruit komt te zien. Vooraf moet duidelijk zijn wanneer de pilot geslaagd is en wanneer niet.

De bereikbaarheid van het centrum (en het dorp) is ook gebaat bij een goede OV-ontsluiting. Of daarvoor busverkeer over de Zeemanlaan nodig is, is nog niet duidelijk, maar de mogelijkheid moet wel openblijven.

Schuilhoevelaan verbetert leefbaarheid Rijstvogelstraat

Advies: Schuilhoevelaan aanleggen zodra de woningbouw wordt ontwikkeld

In het VSP is de aanleg van de Schuilhoevelaan opgenomen, gekoppeld aan de ontwikkeling van de woningbouw. De aanleg van deze vijfde noord-zuidverbinding zorgt niet voor grote verschuivingen van het verkeer. Wel worden daarmee de Plesmanlaan en Rijstvogelstraat minder druk en kan de voorziene knip daar zorgen voor een beter en veiliger klimaat. Omdat de Rijstvogelstraat niet erg druk is (2000 auto's per dag) is het snel realiseren van de Schuilhoevelaan nuttig, maar niet noodzakelijk. We adviseren wel om aandacht te schenken aan de oversteekbaarheid van de Rijstvogelstraat bij het Lint zolang de Schuilhoevelaan en de knip nog niet zijn gerealiseerd.

Overige bevindingen

Tijdens de tussenevaluatie in 2024/2025 zijn er ook veel zaken opgehaald die officieel niet vallen binnen het VSP maar meer gaan over beheers – en beleidsmatige keuzes die de gemeente moet maken. Denk aan (gedrags-)maatregelen om bijvoorbeeld fietsen op de stoep tegen te gaan, het verbeteren van straatverlichting of het aanpakken van slecht onderhouden stoepen. In bijlage 1 hebben we een overzicht van deze bevindingen opgenomen, die we ter kennisgeving meesturen.

Bijlage 1: bevindingen uit de tussenevaluatie die buiten de scope van het VSP vallen

- **Verbeterde verlichting**
Onder inwoners is er behoefte om de straatverlichting langs fietspaden en oversteekplaatsen te verbeteren om de zichtbaarheid en veiligheid van fietsers en voetgangers te vergroten, vooral tijdens donkere wintermaanden.
- **Aanpak rondom scholen**
Tijdens haal- en brengmomenten bij het basisonderwijs ontstaan vaak gevaarlijke situaties, doordat auto's dubbel parkeren of op stoepen staan. Hierdoor vinden sommige ouders het ook onveilig om kinderen naar school te laten fietsen.
- **Staat van de stoep**
Op meerdere plekken is de stoep slecht onderhouden. Stoeptegels zijn verzakt en er zijn niet op alle plekken goede hellingen om met bijvoorbeeld een rolstoel of rollator de stoep op en af te komen. De gemeente Haarlemmermeer heeft tijdens de toegankelijkheidswandeling hier meer over opgehaald. Het verslag kun je [hier](#) teruglezen.
- **Beter handhaven ongewenst gedrag**
Men ervaart veel ongewenst verkeersgedrag in het dorp, zoals tegen de richting in rijden, te hard rijden en door rood rijden. Ook wordt er op sommige plekken door fatbikes, scooters en fietsers op de stoep gereden. Inwoners vinden het wenselijk dat hier beter op gehandhaafd wordt. Daarvoor is blijvend overleg met handhaving en politie nodig.
- **Haaientanden aanpassen bij Sloterweg richting Schipholweg**
Op de Sloterweg, richting de Schipholweg, zijn haaientanden aangebracht om verkeer uit de Keplerstraat voorrang te geven. Deze haaientanden komen na de drempel en vallen daardoor later op. Op de straat zijn slechts vier haaientanden gemarkeerd, dat is vreemd omdat zo niet de volledige rijstrook wordt voorzien van haaientanden.