



MEMO RAAD

Registratienr.

Aan leden raad
Afkomstig van Burgemeester en wethouders
Datum 15 april 2025
Afschrift aan college, griffie, voorlichting

Betreft Beantwoording technische vragen Absoluut Aalsmeer inzake het Verkeercirculatieplan

Voorafgaand aan de beeldvormende commissie ruimte van 8 april heeft de fractie van Absoluut Aalsmeer de volgende (dikgedrukte) vragen gesteld met betrekking tot het verkeercirculatieplan. De beantwoording treft u onder de vraag aan.

In het voorwoord wordt "veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid" aangehaald. Ook wordt er geschreven dat er grote ontwikkelingen in voorbereiding zijn.

1. Is het college met ons van mening dat er aan grote ontwikkelingen ook nadelen kunnen kleven en de druk op het bestaande wegennet daardoor wordt opgevoerd?

Het college erkent dat grote ontwikkelingen ook nadelen kunnen hebben. Bij elke ontwikkeling wordt daarom een verkeersonderzoek uitgevoerd om een gewogen afweging te maken of een ontwikkeling vanuit het perspectief veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid wenselijk is.

2. Zou de vraag ook moeten zijn, Kunnen we bepaalde ontwikkelingen nog een halt toeroepen?

De ontwikkelingen die in het VCP zijn opgenomen zijn soms hard en soms zacht. Bij harde plancapaciteit kan een ontwikkeling geen halt meer worden toegeroepen. Bij zachte plancapaciteit moet de afweging over wenselijkheid en mogelijkheid nog worden gemaakt en kan zodoende ook nog worden besloten dat ontwikkelingen niet wenselijk zijn.

Pagina 5: Samenvatting

In de samenvatting wordt geschreven dat de wegategorisering een sturingsmiddel is.

3. Is wegategorisering het enige sturingsmiddel, of ziet het college nog andere sturingsmiddelen zoals éénrichtingsverkeer of zelfs blokkades op sommige wegen?

Er zijn uiteraard nog andere sturingsmiddelen. Eenrichtingsverkeer is er daar één van. Een blokkade of knip is een nog verdergaand sturingsmiddel. In het VCP hebben we gekozen om geen éénrichtingsverkeermaatregelen of blokkades te treffen, omdat eenrichtingsverkeer ertoe kan leiden dat de snelheid in de betreffende straat en in omliggende straten omhoog gaat. Weggebruikers hebben het gevoel dat hard rijden makkelijker kan zonder tegenliggers en kunnen het gevoel hebben verloren tijd te moeten inhalen. Een knip zorgt per definitie voor meer verkeer op alternatieve routes. Voldoet de infrastructuur van zo'n alternatieve route onvoldoende, wat in Aalsmeer op een aantal wegen het geval is, dan kan zo'n alternatieve route te maken krijgen met overbelasting (voorbeeld: Hortensialaan-zuid, waar momenteel al meer verkeer rijdt dan voorheen omdat dit verkeer de knip op de Kasteinweg vermijdt). Dergelijke situaties trachten wij zo veel als mogelijk te voorkomen.

In het fietsnetwerk ontbreken er verbindingen tussen de Oosteinderweg en de Aalsmeerderweg. Met de voorgestelde verbinding (het Spoorlijnpad) tussen de Stommeerkade en de Oosteinderweg wordt niet voldaan aan hetgeen een goed

fietsnetwerk garandeert. Overigens heeft de Stommeerkade 2 verbindingen naar de Oosteinderweg, 1 is het Spoorlijnpad en 2 is de Jaap Bolle brug. Noot: de Oosteinderweg is één van de meest gevaarlijke wegen voor fietsers en (o.a. door op het trottoir geparkeerd auto's) ook voor voetgangers.

Het college geeft aan dat er onderzocht gaat worden of er meerdere verbindingen mogelijk zijn. Afhankelijk van de opdracht die het college meegeeft aan het onderzoeksbureau, want door de opdracht is er al te sturen, wachten we het onderzoek af. Wel zullen de uitgangspunten van het regionaal fietsnetwerk een belangrijke rol gaan spelen. De doorgaande fietsroute langs de N196 vorm wel de rode (fiets) draad in ons netwerk, mede ingegeven door de Vervoerregio. Des te wranger is het dan te constateren dat zowel in Uithoorn (ter hoogte van het kruispunt bij de vm brandweerkazerne een blokkade) en richting Hoofddorp (zeer slecht begaanbaar fietspad langs de N196) alle effort in onze gemeente tenietdoet.

4. Gaat het college bij de buurgemeenten aandringen op een betere doorgaande fietsroute tussen Hilversum en Haarlem?

Het college is vaak in overleg met buurgemeenten en de Vervoerregio Amsterdam over verkeer en mobiliteit. Het verbeteren van doorgaande fietsroutes staat hier geregeld op de agenda.

5. Wanneer komen er fietspaden in Greenpark ter hoogte van Pols Potten en metaalverwerkingsbedrijf van der Meulen?

Het college heeft in het VCP, dankzij oplettendheid van bewoners en ondernemers, het knelpunt van het ontbreken van een fietsoversteek vastgesteld. In de lijst met maatregelen staat ook opgenomen dat er een oplossing moet komen voor dit knelpunt. De planning is daarvan nog niet bekend.

Het argument over het niet haalbaar zijn van het verbod op vrachtwagens wordt iets te simpel afgedaan als "Niet Haalbaar".

Natuurlijk is er begrip voor de vrachtautobewegingen die op de lintwegen plaatsvindt, maar voor het dorp zou er een goede oplossing moeten worden gevonden voor het te zware vrachtverkeer dat voor allerlei problemen zorgt in het dorp.

Gevels van de woonhuizen in de Dorpsstraat en de Weteringstraat scheuren en sommige woningen verzakken éézijdig. Bewoners vinden tot nu toe geen gehoor bij de officiële instanties en worden zo opgezaagd met torenhoge kosten. Vooral de bevoorrading van de grootgrutters als Albert Heijn, de Lidl en Vomar en de winkels in de Zijdstraat (via de kwetsbare Gedempte sloot) zorgen voor veel schade aan de woningen in het beschermde dorpsgezicht. Vanuit onze fractie is al meermalen verzocht om te onderzoeken of er een hubfunctie voor vrachtauto's zou kunnen worden georganiseerd op Greenpark of het FloraHolland terrein. Daar kunnen de goederen worden overgezet op kleinere (elektrische) auto's die de winkels kunnen bevoorraden. Overigens geldt dit ook voor de situatie aan de Ophelialaan met Jumbo. Ook daar rijden de vrachtauto's door de Primulastraat, met alle gevolgen van dien.

6. Kan het college aangeven wanneer het onderzoek naar een hubfunctie voor vrachtauto's wordt afgerond?

Een hubfunctie voor vrachtwagens in Aalsmeer zou een regionale functie hebben. Met buurgemeenten worden de kansen voor een dergelijke functie informeel besproken. In het project beperken vrachtverkeer, waar we met dit VCP budget voor aanvragen, kan deze

specifieke maatregel afgewogen worden met andere beperkende maatregelen. Het is te vroeg om daar nu een planning voor te geven.

Pagina 6. Inleiding

De periode waarin de inwoners een reactie hebben kunnen geven is nogal aan de korte kant (14 mei tot 14 juni 2024) en twee bewoners avonden in mei en september. Volgens eigen waarneming is dat op de participatieladder "gemiddeld".

7. Komen er nog meer momenten waarop de inwoners hun mening kunnen geven?

De maatregelen uit het VCP worden in projecten en verkeersbesluiten verder uitgewerkt. In projecten vindt over de precieze uitvoering vaak nog participatie plaats. Bij verkeersbesluiten is er nog sprake van een zienswijzeprocedure of bezwaarmogelijkheid. Dit is officieel geen participatie, maar geeft bewoners wel nog mogelijkheid tot rechtsbescherming.

Pagina 8 Huidige situatie

De foto op het hoofdstuk 'Huidige situatie' is de rotonde in de Haarlemmermeer.

8. Was er geen foto beschikbaar van een rotonde in Aalsmeer?

Uiteraard zijn er foto's van rotondes in Aalsmeer beschikbaar. Omdat dit echter een belangrijke route is om Aalsmeer binnen te komen, leek ons deze foto geschikt.

Pagina 12. Coalitieafspraken 2023-2026

Daarin aangegeven dat de verkeersveiligheid op de Burg. Kasteleinweg moet worden verbeterd en dat de weginrichting bij de Knip moet worden veranderd.

Ook de verbreding van de N231 heeft prioriteit.

Noot: deze verbreding zal deze periode niet tot stand gaan komen, de Provincie vindt dat niet noodzakelijk. (m.a.w. de benodigde middelen ontbreken)

9. Gaat het college in overleg met de Vervoersregio en de provincie om de verbreding van de Legmeerdijk N231, alsnog mogelijk te maken. Het is essentieel voor de ontwikkeling van Kudelstaart. Immers: geen wegen, geen woningen.

Ja, wij zijn hier al over in overleg met de Provincie en de Vervoerregio. Ook zal dit verder aan de orde komen in de Zuidlobstudie van de Provincie Noord-Holland, waarin wij als gemeente participeren en onze belangen inbrengen. Bij het aankomende groot onderhoud aan de weg worden al wel maatregelen meegenomen om de doorstroming in de avondspits te verbeteren.

Pagina 15 : Groei auto's en autobezit.

In dit stukje wordt de relatie gelegd tussen autobezit en de groei van de bevolking. Een logische conclusie is dan dat er bij het uitbreiden van de woningen in Aalsmeer/Kudelstaart het aantal auto's zal toenemen. Het aantal wegen blijft zoals het nu is.

10. Is het college ook van mening dat er een grens is aan het aantal woningen dat wij in Aalsmeer/Kudelstaart nog kunnen bouwen, gezien het feit dat er geen nieuwe wegen meer kunnen worden aangelegd?

Uiteraard zit er een grens aan het aantal woningen dat nog kan worden gebouwd in Aalsmeer/Kudelstaart. Deze grens wordt niet alleen bepaald door de drukte op de wegen, maar ook op basis van de benodigde voorzieningen voor het aantal inwoners. Het college is van mening dat op dit moment deze grens nog niet bereikt is.

Pagina 20. Huidige netwerken

2.5.1. Voetgangersnetwerk

Hier wordt aangegeven dat Aalsmeer geen officieel voetgangersnetwerk heeft.

11. Waarom niet, er liggen veel voet en wandelpaden in onze gemeente die eenvoudig aan elkaar zijn te verbinden.

Het uitgangspunt is dat de voetganger overal moet kunnen komen.

2.5.2. Fietsnetwerk

Bij de samenvatting is daar al het een en ander over gezegd. De fietspaden zijn bijna allemaal goed te noemen. Er zijn nog wel een paar aandachtspunten. Zo is het fietspad langs de Kudelstaartseweg (vanaf de Zwarteweg tot aan het Dorpshuis) slecht tot zeer slecht te noemen. Voornamelijk door de bouwwerkzaamheden op de hoek Kudelstaartseweg/Bachlaan en de woningbouw bij de Fortsluis is het gehele fiets en voetpad toe aan herschikking door een echte stratenmaker. De rest van het fietspad richting het Dorpshuis is iets beter, maar verdient zeker het predicaat 'GOED' niet.

Ook zou de oversteek aan het begin van de Bachlaan zo moeten worden aangepast dat de fietsers altijd voorrang hebben. De automobilisten die nu met een behoorlijke vaart vanaf de Bachlaan naar het centrum van Aalsmeer vliegen maken het voor voetgangers en wielrijders uiterst gevaarlijk. (het principe 'ik heb voorrang en zal het dan ook nemen' doet opgeld.) De aanvliegsnelheid van de automobilisten is, ondanks de kleine hobbel in de weg, nog steeds te hoog.

12. Is het college het met ons eens dat de Kudelstaartseweg de doorgaande weg is tussen Kudelstaart en het centrum van Aalsmeer?

Voor fietsverkeer zijn we het eens dat de Kudelstaartseweg de hoofdroute is voor fietsverkeer tussen Aalsmeer en Kudelstaart. Het is de bedoeling deze fietsroute te verbeteren als de dijkverzwaring gereed is. Voor autoverkeer is de Kudelstaartseweg één van de gebiedsontsluitingswegen die Aalsmeer en Kudelstaart met elkaar verbinden. De Kudelstaartseweg is voor autoverkeer niet bedoeld als 'doorgaande weg', maar wel als ontsluitingsweg voor lokaal verkeer en daarmee bedoelen we ook verkeer tussen Kudelstaart en Aalsmeer-centrum. Onze voorkeur gaat ernaar uit dat het autoverkeer de routes over de Hoofdweg en de Mijnsherenweg verkiest boven de Kudelstaartseweg. We zijn ons ervan bewust dat daarvoor ook het vergroten van de capaciteit van de N231-zuid nodig is.

13. Zo ja, is het dan niet logisch dat de Bachlaan de stopweg word, daar waar hij aansluit op de Kudelstaartseweg?

Bij het omdraaien van de voorrang zou het autoverkeer gestimuleerd worden om over de Kudelstaartseweg door het centrum van Kudelstaart te rijden. Met de huidige inrichting

stimuleren we dat het verkeer gebruik maakt van de N231. Het nadeel is dat fietsers tussen Kudelstaart en Aalsmeer-centrum dan wel de Bachlaan moeten oversteken.

De Bachlaan is geen wijkontsluitingsweg, maar een doorgaande weg om de automobilisten uit het 'achterland' (Nieuwveen, Nieuwkoop, Ter Aar, Leimuiden) te faciliteren. Deze vervolgen hun weg tot ver buiten de grenzen van Aalsmeer (Schiphol en Hoofddorp) en is in Aalsmeer slechts een doorgaande weggebruiker. Op de kruising N231/Bachlaan komen de auto's Aalsmeer binnen en gaan via de Hornmeer/Bachlaan, via de Stommeerweg en centrum naar de N196.

Dit alles omdat men in de ochtendspits niet in de file op de Legmeerdijk/N231 wil staan. Extra reden om aan te dringen op verbreding van de Legmeerdijk/N231/NoordZuid route.

14. Is het college ook van mening dat de omlegging van de N201 mede was bedoeld om de beide gemeentehelften weer aanéén te smeden en om het doorgaande verkeer uit Aalsmeer (centrum) te weren?

Dit waren inderdaad doelstellingen van het project omlegging N201.

15. Is het college van ook mening dat de Burg. Hoffscholteweg een essentieel onderdeel is van de goede afwikkeling van het verkeer binnen Aalsmeer?

De Burgemeester Hoffscholteweg is een belangrijk onderdeel voor de ontsluiting van Aalsmeer-centrum voor verkeer uit het noorden en voor verkeer van/naar de N201. Voor verkeer vanuit het westen of zuiden is de Noordvork/Burgemeester Hoffscholteweg minder essentieel.

16. Waarom is het voltooiën van deze aansluiting (Noordvork) nog steeds niet geëffectueerd?

Het project heeft een tijd stilgestaan i.v.m. onderhandelingen. Inmiddels is de schuur die op het tracé stond gesloopt en zijn de voorbereidingen begonnen. Het tracé moet eerst worden voorbelast, voordat de weg kan worden aangelegd. Naar verwachting kan de nieuwe weg medio 2026 worden opengesteld.

17. Is het college ook de mening toegedaan dat het doorgaande verkeer in Aalsmeer moet worden geweerd?

Het college is van mening dat doorgaand verkeer zo veel mogelijk via de omgelegde N201 zou moeten rijden. Het volledig weren van doorgaand verkeer is onwenselijk, omdat er maar een paar oversteken over de ringvaart zijn, die allemaal bereikbaar moeten zijn in geval van storingen of onderhoud aan één van de bruggen of de tunnel. Daarbij komt dat het hinderen van doorgaand verkeer ook veel gevolgen heeft voor lokaal verkeer. Voor de inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart én voor de mensen die in Aalsmeer werken (de zogenoemde inkomende en uitgaande pendel) is ook een toereikend netwerk van ontsluitingswegen nodig. De hoeveelheid doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming in Aalsmeer of Kudelstaart heeft) is beperkt en minder dan vaak gedacht wordt.

18. Is het college bereid om, door middel van een proefperiode, het inkomende verkeer te weren en de Bachlaan in de spitsuren af te sluiten voor inkomend verkeer?

Nee, dit zal negatieve effecten hebben op het verkeer in andere straten in Aalsmeer en dit zal ook de bereikbaarheid van Aalsmeerse werklocaties en voorzieningen ernstig belemmeren.

19. Is het college bereid o, als proef, de Burg. Kasteleinweg , in de spitsuren eenzijdig af te sluiten voor doorgaand verkeer?

Nee, dit zal negatieve effecten hebben op het verkeer in andere straten in Aalsmeer en dit zal ook de bereikbaarheid van Aalsmeerse werklocaties en voorzieningen ernstig belemmeren.

De Burg. Kasteleinweg zou als lokale ontsluitingsweg moeten dienen. Dat is tot op heden nog steeds niet gelukt. Het verkeer wurmt zich in allerlei bochten om maar binnen Aalsmeer een weg te vinden. De aangrenzende woonwijken en straten worden overbelast door (te snel) rijdend autoverkeer en de verkeersveiligheid staat onder druk.

Er zullen draconische maatregelen moeten worden genomen om de automobilisten te dwingen om de N201 te nemen naar Hoofddorp en Schiphol.

Eénrichtingsverkeer tussen op de Stommeerweg (tussen Zwarteweg en 1^e JC Mensinglaan) in de spitsuren zou een oplossing kunnen bieden.

20. Is het college bereid om een proef met éénrichtingsverkeer te doen?

Nee, het college ziet in de verkeersmodellen en uit praktijkonderzoek dat het grootse deel van het verkeer een bestemming of herkomst in Aalsmeer heeft. De omlegging van de N201 heeft ervoor gezorgd dat het doorgaande verkeer voor het grootste deel uit het dorp is geweerd. Daarnaast zal eenrichtingsverkeer leiden tot meer omrijbewegingen en hogere snelheden tot gevolg hebben. Dit is ongewenst in woongebieden.

Vrachtverkeer uit Leimuiden.

In Leimuiden wordt het industriegebied Drechthoek II ontwikkeld. Daarin wordt, naar alle waarschijnlijkheid, de verandering opgenomen om het vrachtverkeer vanaf de weg Leimuiden/Alphen ad Rijn, door het nieuw te ontwikkelen plangebied geleid en niet via de Burg. Pabstweg, zoals dat nu gaat. Dat zou kunnen betekenen dat de vrachtauto's die FloraHolland gerelateerd zijn, moeilijker via de Herenweg/Ambachtsheerweg/Hoofdweg kunnen rijden.

21. Is het college op de hoogte van deze verandering binnen de gemeente Kaag en Braassem? En zou dat kunnen betekenen dat het vrachtverkeer in de richting van het Westland via de N201 zal moeten worden geleid?

Het college is op de hoogte van deze ontwikkeling. Verkeer dat gerelateerd is aan FloraHolland zien we graag via de rijkswegen en de N201 rijden en de opgeleverde ongestoorde logistieke verbinding. De N201 is de verbinding om vanaf Greenpark en FloraHolland op de A4, A9 en A2 te komen. De gewenste route tussen Leimuiden en FloraHolland is dan ook N207-A4-N201. Tussen Alphen aan den Rijn en FloraHolland kan men kiezen tussen de voorgaande route en de gehele N231 (via Nieuwkoop).

Pag. 29 Opheffen knip

Bij het opheffen van de problemen rondom de knip gaat de voorkeur van de gemeente uit naar een variant waarbij het verkeer gedeeltelijk met de bus meerijdt. De vervoerregio en de provincie zien eerder oplossingen op het gebied van gedragsbeïnvloeding.

22. bent u het eens met de stelling dat gedragsbeïnvloeding inmiddels bewezen geen oplossing biedt?

Het college denkt dat gedragsbeïnvloeding wel effect kan hebben, maar voor de gestelde problematiek rond de knip zal er ook een fysieke maatregel nodig zijn. Welke maatregel dat zal zijn, onderzoeken we. Daar betrekken we de Provincie en de Vervoerregio bij.

23. Is het college bereid om (geluids)maatregelen voor aangrenzende wijken toe te passen als de knip er uit gaat?

Wanneer we richting een oplossing voor de knip werken, worden er onderzoeken uitgevoerd naar de geluidsnormen en of maatregelen nodig zijn om binnen de normen te blijven.

Pag. 31

Het besluit voor GOW50 of GOW30 op de Kudelstaartseweg wordt na participatie over de weginrichting genomen. Mocht er voor GOW30 gekozen worden, dan kan dit een lichte verschuiving van verkeer van de Westeinderoute naar de Kasteleinweg veroorzaken.

24. Wanneer vindt die participatie plaats?

Op dit moment wordt een project voorbereid om de dijk en de riolering te verbeteren. Na dit project wordt de Kudelstaartseweg heringericht en zal er geparticipeerd kunnen worden.

Pag 36^e 37. Vrachtverkeer

'... we kunnen we niet voorkomen dat er vrachtwagens door het dorp rijden, maar we kunnen wel sturen op gedrag om alleen het noodzakelijke bestemmingsverkeer in de wijken te laten komen'.

25. Met klem vragen we opnieuw te onderzoeken of er logistieke hubs ingericht kunnen worden buiten het dorpscentrum om het zware vrachtverkeer te weren. Inclusief een opdracht richting De Meerlanden om qua gedrag rekening te houden met het kwetsbare dorpscentrum.

Een hubfunctie voor vrachtwagens in Aalsmeer zou een regionale functie hebben. Met buurgemeenten worden de kansen voor een dergelijke functie informeel besproken. In het project beperken vrachtverkeer, waar we met dit VCP budget voor aanvragen, kan deze specifieke maatregel afgewogen worden met andere beperkende maatregelen en besproken worden met ondernemers.

Pag. 40 Maatregelen.

26. Is er bij de capaciteitsvergroting N231-zuid overleg geweest met de direct aanwonenden? Door verbreding van de weg en de aanleg van een extra strook op de Bachlaan neem de geluidsoverlast evenredig toe.

Er zijn maatregelen voorgesteld om de capaciteit van de N231 op relatief eenvoudige wijze te vergroten gelijktijdig met het groot onderhoud. Tussen de Vervoerregio, Provincie en Aalsmeer is een intentieovereenkomst getekend om deze maatregelen verder uit te werken en te onderzoeken en er zijn principeafspraken gemaakt over de kostenverdeling. De Provincie werkt deze maatregelen nu uit. Daarbij moeten ook de nodige onderzoeken worden gedaan, onder andere naar de inpassing van de maatregelen en de consequenties daarvan voor het verkeer, voor de geluidsbelasting en voor het milieu. In dat traject is ook nog ruimte voor participatie. Er is inmiddels een eerste gesprek geweest met een van de omwonenden en daarbij is ook een toelichting gegeven op het proces en de nog uit te voeren onderzoeken. De capaciteitsvergroting N231 is een project van de Provincie. Verder

overleg met belanghebbenden verloopt via het projectteam van de Provincie, waarbij medewerkers van Aalsmeer en Vervoerregio ook aangesloten blijven.

27. Is de gemeente bereid om beschermende maatregelen te nemen?

De gemeente is geen uitvoerder van dit project. Het college is daarom niet de partij om deze vraag te kunnen beantwoorden. We zullen bij de Provincie aandringen rekening te houden met de direct aanwonenden. Uiteraard zoeken de betrokken partijen gezamenlijk naar een inpassing die ook voor de omwonenden acceptabel is.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,
de secretaris, de burgemeester,

drs. Sj. Vellenga

mr. G.E. Oude Kotte

Dit document is elektronisch ondertekend. Zie de elektronische handtekening(en) rechtsboven op pagina 1.
