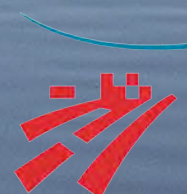


# VISIE RINGDIJK EN RINGVAART HAARLEMMERMEER



gemeente  
Haarlemmermeer

6 april 2017

**Fotografie**

Gemeente Haarlemmermeer  
Kees van der Veer

## Inhoud

<b>1.</b>	<b>Inleiding.....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Inventarisatie en analyse.....</b>	<b>7</b>
<b>3.</b>	<b>Resultaten uit de dorpen .....</b>	<b>11</b>
<b>4.</b>	<b>Ambitie en uitgangspunten.....</b>	<b>15</b>
<b>5.</b>	<b>Visie voor de ringdijk en ringvaart .....</b>	<b>17</b>
<b>6.</b>	<b>Maatregelen ringdijk en ringvaart.....</b>	<b>27</b>
<b>7.</b>	<b>Onderbouwing .....</b>	<b>29</b>
7.1.	Historie.....	29
7.2.	Het landschap van ringdijk en ringvaart.....	30
7.3.	Functies van ringdijk en ringvaart.....	32
7.4.	Verkeer .....	33
7.4.1.	Verkeersanalyse .....	33
7.4.2.	Knippen ringdijk.....	46
7.5.	Overheden betrokken bij ringdijk en ringvaart.....	50
7.6.	Bruggen en oeververbindingen .....	51
7.7.	Bebouwing langs de ringdijk.....	52
7.8.	Beplanting langs de ringdijk.....	53
<b>8.</b>	<b>Dijkentaal en kanaaltermen.....</b>	<b>55</b>
<b>9.</b>	<b>Bijlage (los bijgevoegd).....</b>	<b>57</b>



## *Er zal eens zijn, in de toekomst...*

*Via de Haarlemmertrekvaart varen we de Sugar City marina in. Het ligt hier tegenwoordig vol met oude bietenschepen, je kunt er de toer Holland-in-a-nutshell mee varen, in 60 km over de ringvaart alle contrasten van Nederland ervaren. De boten die niet zijn omgebouwd tot drijvend hotel houden in het najaar de traditionele bietenrace. Wij doen nu de vierdaagse bietentocht.*



*We zwaaien naar de havenmeester. Sinds de samenvoeging heeft de nieuwe gemeente drie jachthavens. Het toezicht op de ringvaart is nu geregeld met meerdere havenmeesters: één samen met Haarlem voor het noorden en westen, één samen met Kaag en Braassem en Aalsmeer voor het zuiden en oosten.*

*We varen naar Nieuwe Brug, tegenwoordig een oase van rust. Met het zonnepontje kun je je af laten zetten aan de overkant en verder door fietsen naar de Zoete Inval, Penningsveer, Haarlemmerliede, Spaarndam en Spaarnwoude.*



*We passeren fort Vijfhuizen, even verderop langs de dijk is het een drukte bij strand Cruquius, in de zomer wordt de dijk hier omgetoverd tot strandboulevard, een groot succes. Zwemmers, surfers, speedboten met waterskiërs, we varen er rustig tussen door.*



*Bij Zwaanshoek kun je je met het Duinpolderpontje over laten zetten naar de Vosse- en Weerlanerpolder en genieten van dit ongerepte stuk Hollands weidevogelgebied. Boerderijen verkopen kaas en bieden bed & breakfast aan. Beinsdorp en Hillegom bieden vele passantenplekken, een haven en heerlijke restaurants, maar we varen verder.*

*Lisserbroek is met Lisse één grote kern geworden. De banden zijn aangehaald en dat is duidelijk te zien aan de nieuwe fietsbrug, die we samen hebben gebouwd. Geen rijen auto's op de dijk als de bruggen voor ons open gaan. In de bollentijd is de ringvaart één van de toegangspoorten naar de Keukenhof. Een speciale tijdelijke brug leidt dan als een groene loper naar de Keukenhof. Kleurrijk Lisse en Lisserbroek. We zwaaien naar de fietsers. Ze zitten in de schaduw met hun voeten in het water.*



*Voorbij Lisserbroek zien we de piekberging stoelen. Af en toe is hier een spektakel te zien, als de piekberging in werking gaat. De grote vijzels halen de kracht uit het binnen stromende water en zetten dit om in elektriciteit. Dankzij de klimaatverandering levert dit genoeg stroom voor de woningen aan de Lisserdijk.*

*Buitenkaag is een parel aan de Kagerplassen, het trotse gemaal, de boulevard met gezellige terrassen, de vele boten en bootjes, de zeilschool. We passeren de fietsboot, de hop-on-hop-off lijndienst van de Hollandse plassen. Welkom in de provincie van Leeghwater. We blijven hier overnachten, we willen de lichtjesticht niet missen. Het is moeilijk kiezen waar we gaan eten, in Huigsloot of op Binnenkaag.*



*De volgende ochtend glijdt de boot over de mistige Ringvaart. Aan stuurboord steken de wieken van de vele windmolens boven de mist uit, horen we de watervogels. Met veel geluk kun je hier een otter treffen. Nadat de Leendert de Boerspolder was terug gegeven aan het water, kwam al gauw de snoek. Ook de otter ontdekte het gebied. Aan de polderzijde ligt een klompenpad door de velden, maar wij varen verder.*

*In Burgerveen drinken we koffie met weergaloos uitzicht. Hier is het beste visrestaurant van de regio, met verse meerval op het menu. Er zijn oplaadpunten voor elektrische boten en voor elektrische fietsen. Ze worden goed gebruikt want het rondje ringvaart is om te varen of fietsen best ver.*

*Verderop passeren we de spottersplaats aan de dijk, een tribune met uitzicht op de startbaan. Hier zijn de contrasten misschien wel het grootst: de modernste luchthaven van Europa aan de ene kant en de verstilde bovenlanden aan de andere kant.*

*De voormalige zandtrechters langs de dijk zijn omgetoverd tot heel bijzondere vergaderlocaties.*

*De Sloterbrug is al niet nieuw meer, maar het is nog steeds een genoeg de brug te zien. Het ontwerp verwijst naar de geschiedenis van de oudste verbinding tussen Amsterdam en Haarlem.*



*Het Badhoevepark is weer ingericht als proefboerderij met boomgaarden, stallen en wat kleinvee. Een attractie voor de bewoners.*

*Het trotse gemaal van Lijnden laat weer een ander stuk historie zien, net als de dijkhuisjes hier die zijn omgetoverd tot hotelkamers, horend bij het gemaal. Hier genieten we nog even van een rustige avond en nacht, maar je kunt er ook voor kiezen uit je dak te gaan in Sugar City.*







Nieuwe Brug

Zwanenburg

Vijfhuizen

Lijnden

Cruquius

Badhoevedorp

Zwaanshoek

Nieuwe Meer

Beinsdorp

Oude Meer

Lisserbroek

Aalsmeerderbrug

Rijsenhout

Burgerveen

Leimuiderbrug

Buitenkraag

Weteringbrug

Huigslot

Vredeburg

# 1. Inleiding

## *Aanleiding*

In april 2014 hebben zeven dorpsraden van de ringdijkdorpen een brief aan het college gestuurd waarin zij aandacht vragen voor een aantal problemen op en rond de ringdijk: gevaarlijke verkeerssituaties, verzakte stoepen, rommel en zwerfvuil, verrommeling van percelen, vervuiling achter de dijk, de verkoop van kades door het Hoogheemraadschap van Rijnland aan particulieren en het ontbreken van participatie.

Het college heeft het signaal van de verontruste dorpen opgepakt. Er is gestart met het maken van een analyse van de ringdijk en ringvaart. Hieruit bleek dat de problematiek niet alleen de gemeentelijke overheid betreft, maar ook diverse externe partijen en andere overheden. Ringdijk en ringvaart vallen wat betreft taken en verantwoordelijkheden onder drie overheden: de gemeente Haarlemmermeer, het Hoogheemraadschap van Rijnland en de Provincie Noord-Holland. Daarnaast bleek dat ringdijk en ringvaart veel kansen en kwaliteiten hebben die onvoldoende worden benut. Daarna is het Plan van Aanpak Ringdijk en Ringvaart opgesteld en op 21 april 2015 door burgemeester en wethouders vastgesteld. In dit plan van aanpak is het proces beschreven dat nodig is om de problemen die de bewoners ervaren en de mogelijke oplossingen goed in beeld te krijgen. Ook is beschreven welke stappen nodig zijn om de kansen en kwaliteiten van ringdijk en ringvaart in beeld te brengen en hoe deze beter kunnen worden benut en tot hun recht kunnen komen.

## *Communicatie en participatie*

Een van de eerste stappen was een rondgang langs alle 19 dorpen aan de ringvaart. Vanaf augustus 2015 tot en met december 2016 zijn in totaal 15 bijeenkomsten geweest. Hiervoor werden de dijkbewoners en bedrijven aan de dijk en de dorpsraad uitgenodigd. De bijeenkomsten werden aangekondigd in de lokale media zodat ook anderen uit het dorp zich konden aanmelden. Bij elke bijeenkomst is contact gezocht met de gemeente aan de overzijde en zijn deze ambtelijk uitgenodigd.



Bewoners hebben tijdens tafelgesprekken hun inbreng kunnen leveren rond de thema's verkeer, leefbaarheid en water, groen en recreatie. Per tafel is een top 3 gemaakt en ook aan het einde van de avond is een algemene top 3 gemaakt. Waar mogelijk zijn resultaten van deze bijeenkomsten meegenomen in de reeds lopende projecten zoals het groot onderhoud van dijktracés. Daarnaast is overleg geweest en samenwerking gezocht met het Hoogheemraadschap van Rijnland en de provincie Noord-Holland.

## *Waarom een visie?*

De visie is een kapstok en geeft een kader voor een breed scala aan maatregelen en activiteiten. Deze hebben als gemeenschappelijk doel de leefbaarheid van ringdijk en ringvaart te verbeteren en de kwaliteiten beter tot hun recht te laten komen.

## *Basis*

Voor deze visie vormen de volgende plannen en documenten een belangrijke basis:

- Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012)
- Deltaplan Bereikbaarheid (2012)
- Evaluatie Verkeersmaatregelen Haarlemmermeer (VIA onderzoek, 2010)
- Inventarisatienota routing vrachtverkeer (2016)





## 2. Inventarisatie en analyse

Uit de analyse en gesprekken met de provincie Noord Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland blijkt dat er diverse zaken spelen rondom de ringdijk en ringvaart. Daarnaast hebben ringdijk en ringvaart veel kansen en kwaliteiten die nu nauwelijks worden benut.

### *Identiteit, historie en herkenbaarheid*

De ringvaart vormt samen met de ringdijk het begin van de Haarlemmermeer als droogmakerij en het eind van het Haarlemmermeer. De ringvaart en ringdijk hebben bijzondere kwaliteiten voor zowel bewoners als recreanten. Kwaliteiten die niet altijd zichtbaar zijn of niet worden benut. Vroeger liepen ringdijk en ringvaart door een open landbouwpolder aan de binnenzijde en hoofdzakelijk veenweidegebied aan de buitenzijde. Deze omgeving is in gebruik en inrichting veranderd. De zone rond de ringdijk is verdicht door bebouwing en bedrijvigheid en functies van het omliggend stedelijk gebied gaan over de grens van de polder heen. Alleen in het zuiden is nog sprake van een open agrarisch landschap.



*Zicht op overkant bij Lisserbroek*

De individuele dijkwoningen verdwijnen meer en meer en worden vervangen door aaneengesloten bouwblokken. Waar vroeger een weids uitzicht op de polder was is dat nu teruggedrongen tot zicht tussen de dijkhuizen en de enkele open stukken tussen de dorpen langs de dijk.

De kleine dijkhuisjes maken plaats voor grote en hoge huizen die niet meer passen bij de kleine schaal en maat van de oorspronkelijke bebouwing. Dit is niet alleen zichtbaar vanaf ringdijk en ringvaart, maar ook aan de polderkant. Omdat de bebouwing en de opgehoogde tuinen vaak diep de polder in steken ontstaan hoge wanden die afbreuk doen aan de beleving vanuit de polder.



*Kleine huisjes worden vervangen door grote en hoge huizen*

Kleine bedrijven zijn uitgegroeid tot grote complexen die geen relatie meer hebben met de ringvaart. Aan de oostkant bij Schiphol is de ringvaart de achterkant geworden van een mainport met loodsen en grootschalige infrastructuur.

De herkenbaarheid van de dijk en het dijkprofiel verdwijnt ook door allerlei andere ingrepen zoals ophogingen, aanvullingen van het dijktalud en aanleg van (zware) infrastructuur.



*De ringvaart is achterkant geworden*

De openbare berm is op veel plaatsen in gebruik genomen door bewoners en bedrijven: parkeren, (boot)opslag, privé tuinen, bloembakken, paaltjes, betonblokken en reclame. Dit levert niet alleen een rommelig beeld op, ook het zicht op de ringvaart vanaf de dijk wordt daardoor verminderd. Het zicht op het water wordt verder belemmerd door bouwwerken op steigers en grote boten die bij meerpalen liggen. De verschillende verkeerskundige maatregelen (diverse soorten chicanes, drempels) zorgen voor een gefragmenteerd beeld van de dijk.



*Openbare berm voor privé doeleinden ingericht*



*Opslag in de berm*



*Bouwwerk op steiger*

Het aantal kruisingen met de ringvaart is toegenomen: bruggen, viaducten, hoogspanningslijnen en aquaducten. De bruggen zijn telkens anders, in schaal en maat, maar ook in vormgeving en architectuur. Langs de ringvaart zijn er wel herkenningpunten, maar de dorpen hebben geen herkenbaar waterfront. Vanaf het water zijn er, naast de gemalen, weinig oriëntatiepunten. Herkenningpunten liggen in de polder, zoals de verkeerstoren van Schiphol en de windturbines. Ook aan de overzijde zijn er, behalve Sugar City, de kerk van Aalsmeer en een aantal molens, weinig herkenningpunten. De meeste dorpen of steden aan de overzijde liggen ook met hun achterkant naar de vaart of zijn pas de laatste jaren tot aan de vaart gegroeid. De ringvaart is nog steeds een 'achterkant' voor Haarlemmermeer en de omgeving.

#### *Veiligheid en leefbaarheid*

De ringdijk is een belangrijk onderdeel in het regionale verkeersnetwerk. Omdat er (regionaal) weinig vervangende wegen zijn, de dijk herkenbaar is en een goede schakel in het netwerk vormt, blijft het een route die te vaak gebruikt wordt als doorgaande route. Bij de oostelijke dorpen (Burgerveen, Rijsenhout en Aalsmeerderbrug) ontbreken goede alternatieven, in de noordelijke dorpen is de verkeersdruk sowieso bijzonder groot door de ligging tussen grote steden. De westelijke dorpen Beinsdorp en Zwaanhoek zuchten onder het doorgaand verkeer. Gecombineerd met de toenemende hoeveelheid recreanten (per auto, fiets of te voet) levert dit problemen op voor zowel de weggebruikers als de bewoners.



In het VIA-onderzoek uit 2010 is al geconstateerd dat intensiteit en snelheid van het autoverkeer te groot zijn. In het kader van het Deltaplan Bereikbaarheid zijn diverse maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren zoals afsluiting, inrijverbod, knippen, drempels, flitspalen, chicanes en fietsstroken. Dit heeft niet altijd geleid tot bevredigende oplossingen. Uit de telgegevens (zie 7.4.1) blijkt dat er nu drie dijkvakken zijn met te hoge intensiteiten voor een erftoegangsweg: in Beinsdorp (tussen Vennepeweg en Hillegommerbrug), in Zwaanhoek (tussen Bennebroekerweg en Meerbrug) en in Zwanenburg (tussen beide bruggen).



Daarnaast zijn er drie dijkvakken waar de verkeersintensiteit niet (veel) verder mag stijgen: de Cruquiisdijk/Bennebroekerdijk tussen N201 en Spaarneweg, in Badhoevedorp en in Aalsmeerderbrug ter hoogte van de Geniedijk. Ook wordt op de gehele ringdijk fors harder gereden dan 30 km/uur. Waar een 50 km/uur regime geldt, houden automobilisten zich over het algemeen goed aan de snelheid. Daarmee wordt het beeld uit het VIA rapport van 2010 bevestigd met huidige metingen en tellingen. De huidige wegcategory, met name de indeling in en inrichting van 30 km gebieden, werkt onvoldoende.

### *Recreatie en toerisme*

De ringdijk is zo aantrekkelijk vanwege de ligging aan en direct naast de ringvaart. Aan de overzijde van de ringvaart zijn de recreatieve verbindingen de laatste jaren enorm toegenomen. Er zijn aan de noord- en westkant veel nieuwe fiets- en wandelroutes langs de ringvaart bij gekomen. De mogelijkheid om aan onze zijde bij de oever te komen, langs de oever te zitten, te lopen, te zwemmen, af of uit te stappen maken de ringdijk tot een zeer aantrekkelijk woonmilieu en een aantrekkelijke recreatieve en toeristische route. Een openbaar toegankelijke oever is hiervoor noodzakelijk. De laatste jaren is er een groei van het aantal particuliere steigers en andere vormen van botenstallingen. Die groei wordt mede veroorzaakt doordat omliggende gemeenten liggend vragen voor het aanleggen van boten en de prijs van het liggend in de jachthavens stijgt. De openbare toegankelijkheid van de oevers is door de vele privé steigers nu al een probleem. Omdat het nu voor iedereen mogelijk is om een deel van de oever en het water te kopen komt de openbare toegankelijkheid van de oevers nog meer onder druk te staan.



*De openbare toegankelijkheid van de oevers staat onder druk*

De ringvaart heeft een regionale en nationale betekenis als (toeristische) scheepvaartroute. De ringvaart vormt de verbinding van de Hollandse plassen, de Bollenstreek en aantrekkelijke historische binnensteden. Zeer veel schepen en bootjes varen door de ringvaart, maar de ringvaart is niet de entree van de polder. Omdat er weinig aanlegmogelijkheden zijn en informatie ontbreekt over de dorpen en andere te bezoeken bezienswaardigheden, blijven ze passanten. Door de verkeersdruk op de dijk is er weinig ruimte voor recreatie en toerisme. Als passerende boten aanleggen staan de passagiers meteen tussen het drukke verkeer. Vissen, fietsen en wandelen langs de dijk is niet overal veilig.

De ringvaart is het toneel van verschillende evenementen die nu bijna ongemerkt passeren. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Ringvaart Regatta en de Strontrace (Workum – Warmond), die beide jaarlijks (bijna) de hele ringvaart gebruiken.



*Ringvaart Regatta*



*Strontrace*



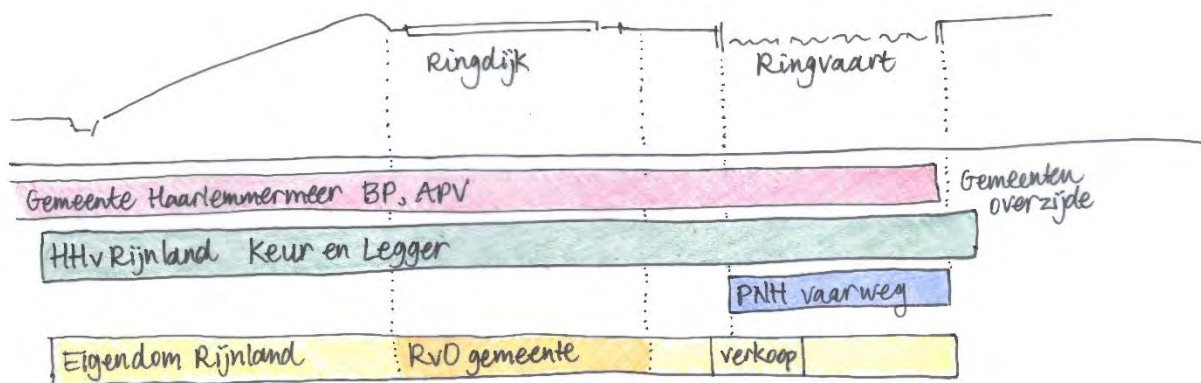
### Samenwerking tussen overheden

Ringdijk en ringvaart vallen wat betreft regelgeving onder drie verantwoordelijke overheden, de gemeente Haarlemmermeer, het Hoogheemraadschap van Rijnland en de Provincie Noord-Holland. Daarnaast zijn ringdijk en de ringvaart eigendom van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De gemeente heeft recht van opstal voor wegdek, trottoir en parkeerplaatsen. In 1996 is er een convenant gesloten tussen de gemeente en het toenmalige waterschap Groot-Haarlemmermeer over het beheer van de ringdijkweg, het dijklichaam en de bermen en oevers. Vanwege beleidsaanpassingen bij Rijnland, o.a. de aanpassing van de legger, is het convenant niet meer up-to-date. Daarnaast spelen diverse kwesties die om nadere afspraken tussen gemeente en Rijnland vragen. Het gaat om het recht van opstal op de oever (in verband met parkeerplaatsen), het eigendom en beheer van de bermen en enkele toewegen die in bezit van Rijnland zijn maar een openbaar karakter hebben.



De ringvaart grenst aan elf omliggende gemeente met eigen beleid en eigen plannen voor de oever. De ringvaart is meer een scheiding dan een vaart midden in een groter gebied. De afstemming van beleid en plannen tussen de gemeenten kan beter.

Voor de handhaving van de verkeersveiligheid (snelheid) is de gemeente afhankelijk van politie en het Openbaar Ministerie. Deze laatste instantie gaat over plaatsen en aflezen van flitspalen (snelheid).



Verantwoordelijkheid van verschillende overheden

### 3. Resultaten uit de dorpen

Een belangrijke basis voor het maken van de visie vormt de rondgang langs alle dorpen aan de ringvaart. Vanaf augustus 2015 tot en met december 2016 zijn 15 bijeenkomsten geweest. In totaal hebben meer dan 500 bewoners deze bijeenkomsten bezocht. De participatie heeft veel informatie opgeleverd. Een totaaloverzicht met de verslagen van alle avonden is in de bijlage opgenomen. Hieronder zijn de belangrijkste zaken per thema samengevat.



#### *Identiteit, historie en herkenbaarheid*

Ondanks klachten over het verkeer wonen mensen graag aan de dijk. Het uitzicht is geweldig en geeft een vakantiegevoel. Op een mooie avond ben je vrij om met je boot even ergens heen te varen. Ook het landelijke karakter van de dijk buiten de dorpen, met verre uitzichten de polder in wordt hogelijk gewaardeerd. De bewoners zijn trots op hun dorp, de sociale samenhang en de bijzondere plekken. Men wil graag informatieborden om deze bijzondere plekken en de historie onder de aandacht te brengen. Ook zou bijzondere bebouwing beter uit moeten komen bijvoorbeeld door het aanlichten van de gemalen.



#### *Veiligheid en leefbaarheid*

Het doorgaand verkeer, zwaar vrachtverkeer en landbouwverkeer zorgen voor overlast en gevoelens van onveiligheid bij de bewoners. Er wordt te hard gereden en onvoldoende gehandhaafd op snelheid. Oplossingen met chicanes en bloembakken worden niet als verbetering gezien. Integendeel, deze maatregelen leveren volgens bewoners juist meer gevaarlijke situaties en agressie op. Automobilisten gaan voor chicanes juist nog extra gas geven. Daarna is het dringen wie het eerste er langs gaat. Fietsers zijn hiervan de dupe. Ook voetgangers op het trottoir zijn niet veilig. Lege parkeerplaatsen worden gebruikt om chicanes te omzeilen. Chicanes zijn slecht zichtbaar in het donker. Er staan te weinig flitspalen en daar waar ze staan werken ze niet altijd. De voorrangregels op de dijk vindt men onduidelijk, omdat dit samenhangt met het snelheidsregime. Het is niet duidelijk wat een zijweg of een uitrit is.



*Chicanes*



*Bloembakken*



*Zwaar vrachtverkeer*

Per dorp verschillen de reacties van bewoners over de parkeersituatie.

- Er zijn te weinig parkeerplaatsen. Inventarisatie van parkeerbehoefte is aan actualisatie toe.
- Bewoners/bedrijven gebruiken openbare parkeerplaatsen als privé parkeerplaats, of tuin,
- Bewoners parkeren in de berm. Bermen gaan hierdoor kapot.

- Bewoners willen geen auto's voor de deur die het zicht op het water blokkeren maar groene berm en bermen die voor recreatie zijn ingericht; onderaan de dijk zijn voldoende mogelijkheden om te parkeren.
- Vrachtwagens parkeren langs de dijk in plaats van op eigen terrein.
- Niet aanwonenden nemen parkeerplaatsen in. Dit zijn bijv. eigenaren van steigers die niet het dorp wonen, werknemers van bedrijven en mensen die aan de overkant van de ringvaart moeten zijn (eilanden Westeinder, station Halfweg/Zwanenburg).
- Bewoners parkeren hun trailers voor langere tijd op een parkeerplaats.

Groepen wielrenners zorgen voor gevaarlijke situaties. Ze rijden hard, je hoort ze niet aankomen en ze fietsen massaal om de chicanes heen, vaak over de stoep. De fietsstroken vindt men soms te smal, te ribbelig of te glad bij slecht weer. Fietsers gaan op de weg rijden. Bij bruggen en pontjes is de route/oversteek voor fietsers en voetgangers niet altijd veilig doordat het autoverkeer hard rijdt.

In veel dorpen zijn klachten over schrootboten, wrakken en wrakkige steigers. Op sommige plekken liggen al jaren 'klusboten'.



Bewoners storen zich aan de verpaupering van de bermen en oevers: rommel en zwerfvuil langs de dijk, vervuiling achter de dijk en verrommeling van percelen. De bermen worden te weinig gemaaid. Dat staat niet alleen onverzorgd maar is ook gevaarlijk op onveilige plekken (zijwegen, uitritten). De openbare (zwem)steigers worden te weinig onderhouden. Woonboten zijn niet aangesloten op het riool. Ze lozen op de ringvaart. Een duidelijk aanspreekpunt voor het melden van klachten en misstanden ontbreekt. De bewoners zijn van mening dat de gemeente niet direct reageert bij het melden van klachten.

### *Recreatie en toerisme*

In veel dorpen wil men meer mogelijkheden om ommetjes te lopen, deels over de dijk langs het water, deels door het 'achterland'. Langs de dijk is niet altijd veilig, het doortrekken van een trottoir of pad zou helpen. Dat geldt ook voor sommige bruggen, waar nu geen aparte voetgangersstrook is maar wel gewenst is omdat aan de overzijde mooie recreatiegebieden of voorzieningen liggen. In Buitenkaag en Rijsenhout viel de term recreatiekade, om langs te wandelen en op bankjes op de dijk of terrasjes te genieten van het water en het uitzicht.

Op sommige plaatsen is het niet veilig om te zwemmen vanwege puin en glas op de bodem van de ringvaart. Bankjes worden niet onderhouden. Buiten de dorpen ontbreekt een wandelpad langs de dijk. Er zijn weinig tot geen aansluitingen voor fietsen en wandelen vanaf de dijk. Er wordt hard gevaren op het water.



*Buiten de dorpen ligt geen voetpad*



Omdat jachthavens en gemeenten rondom Haarlemmermeer liggeld vragen komen er steeds meer bootjes in de ringvaart te liggen. Aanleggen in de ringvaart is gratis.

Aan de noordzijde van de ringvaart zijn de bruggen in het weekend voor scheepvaart zeer beperkt open. Verder ontbreekt een bunkerstation (benzinstation op water) en is de trailerhelling bij de Kaagweg te steil. De helling ligt bovendien in een onoverzichtelijke bocht van de dijk.

De bewoners hebben bij passantenplaatsen last van bootjes die er langdurig liggen en overlast veroorzaken.



*Passantenplaats Vijfhuizen*

#### *Samenwerking tussen overheden*

Voor bewoners is het onduidelijk wat de taken, rollen, verantwoordelijkheden van eigendom, beheer, handhaving en toezicht van de verschillende overheden zijn. Voor een (nieuwe) steiger moet men bij drie overheden een vergunning of ontheffing aanvragen. Ook moet er toestemming zijn van de eigenaar (Hoogheemraadschap van Rijnland). Een ontheffing krijgen van de provincie wil nog niet zeggen dat je ook een omgevingsvergunning van de gemeente krijgt, of andersom.

Bewoners zijn bezorgd over de verkoop van oevers door het Hoogheemraadschap aan niet aanwonenden. Zij zijn bang dat een ander voor hun huis een steiger bouwt, zijn boot aanlegt en zijn auto langdurig parkeert. Zij vinden het vreemd dat de gemeente een omgevingsvergunning voor een steiger aan niet aanwonenden niet kan weigeren.





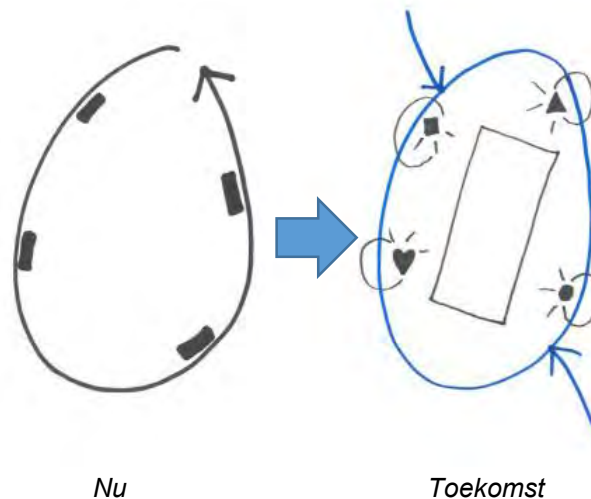
## 4. Ambitie en uitgangspunten

In het Plan van Aanpak Ringvaart en Ringdijk hebben we onze ambitie als volgt verwoord: *'in samenspraak met direct betrokkenen, bewoners en bedrijven, en de verantwoordelijke overheden de kwaliteiten en kansen van de ringdijk en ringvaart beter benutten en zo mogelijk een verbetering of oplossing bewerkstelligen voor de problemen die door de bewoners worden ervaren op het vlak van ruimtelijke kwaliteit, inrichting, gebruik en functioneren.'*

Door de resultaten van de participatie langs alle kernen aan de dijk kunnen we deze ambitie nu nader invullen. Uit de participatie komt naar voren dat de veiligheid en leefbaarheid op de dijk de belangrijkste onderwerpen zijn voor de bewoners van de dijk. Daarnaast zijn bewoners trots op hun stuk dijk, ze hebben oog voor de kwaliteiten zoals de herkenbaarheid van de dijk, de uitzichten op het water, de historische bebouwing, de kansen voor recreatie en toerisme, etc.

Dit leidt tot de volgende ambitie voor ringvaart en ringdijk:

*We willen van de ringdijk en ringvaart een veilige en aantrekkelijke voordeur van de Haarlemmermeerpolder maken. De basis van de ringdijk is een veilig en rustige dijk met heldere en gelijke verkeersoplossingen over de hele dijk, mogelijkheden voor passerende boten om aan te leggen en aan wal te gaan. Diversiteit zit in de ligging, de omgeving aan beide zijden van de vaart, de historie en de bijzondere plekken aan de dijk. Dit zijn niet alleen de bestaande parels, maar ook nieuwe plekken die voor elk dorp karakteristiek zijn.*



Deze ambitie vertalen we in de volgende uitgangspunten:

- Identiteit, historie en herkenbaarheid van ringdijk en ringvaart versterken
- Veiligheid en leefbaarheid op de dijk vergroten
- Benutten van de kansen voor recreatie en toerisme (onze voordeur open zetten)
- Verbeteren van de samenwerking tussen de verschillende overheden





## 5. Visie voor de ringdijk en ringvaart

De visie voor de ringdijk en ringvaart is gebaseerd op de resultaten van de participatie en onze analyse. De ambities en uitgangspunten zijn voor de hele dijk en vaart hetzelfde, de uitwerking per dorp kan anders uitpakken.

- **Identiteit, historie en herkenbaarheid van ringdijk en ringvaart versterken**

Bewoners zijn trots op de bijzondere plekken in hun dorp. Vaak liggen die aan de dijk, maar ze zijn ook elders te vinden. We willen de ringdijk en ringvaart als belangrijk historisch gegeven beter laten uitkomen. Dus meer aandacht voor de parels, de karakteristieke bebouwing, de eigenheid en historische ontwikkeling van de ringdijk en ringvaart. De herkenbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van ringdijk en ringvaart moeten verbeteren.

Wat gaan we daarvoor doen:

1. *het verhaal van de ringvaart laten zien*

Wij willen de historie van de ringdijk en ringvaart betrekken en zichtbaar te maken bij alle projecten en processen die op of aan de dijk plaatsvinden. Als belangrijke eerste stap is een gemeentelijke publicatie in voorbereiding 'Kijk op de vaart', waarin in grote lijnen de ontwikkelingen langs de dijk en vaart geschetst worden. Tijdens het onderzoek naar de historie is ook een kort filmpje gemaakt over de ringvaart, 'Het verhaal van de ringvaart' (2016).



[Het verhaal van de Ringvaart - YouTube](https://www.youtube.com/watch?v=lc0jd1e_aEQ)  
[https://www.youtube.com/watch?v=lc0jd1e\\_aEQ](https://www.youtube.com/watch?v=lc0jd1e_aEQ)

Als vervolg is het belangrijk om alle elementen die met deze historie te maken hebben te inventariseren (industriële bebouwing aan de vaart, zandoverslag, rolpalen, oude bruggen, oude plekken van pontjes, inlaten, gemalen, aquaducten, sluisjes, etc.). Hoe kunnen deze elementen, in hernieuwde vorm, het verhaal van de ringvaart laten zien en de betekenis van plekken en dorpen versterken?

We willen continuïteit en herkenbaarheid van de ringdijk versterken. Dit doen we door karakteristieke bebouwing te koesteren, ontwikkelprincipes (vergelijkbaar met de regels voor het Tudorpark) voor nieuwe bebouwing aan de dijk te formuleren en deze door te vertalen naar bestemmingsplannen, het karakter en de continuïteit van het dijkprofiel te versterken, de voetsloot te behouden of zo mogelijk terug te laten komen en uniformiteit te brengen in de openbare inrichting van de weg, het trottoir en de parkeerplaatsen. Ook de afwisseling tussen lintbebouwing en open landschap willen we zoveel mogelijk behouden. De beleving van de ringvaart vanaf de dijk mag niet verstoord worden door vaste elementen die het zicht ontnemen.



*Voetsloot onder aan de dijk*

Het samengaan van dijk en water is de kracht van de ringdijkzone. Het is belangrijk om deze continuïteit te behouden. Dit kan bijv. door een herkenbare groene inrichting. Hoewel de ruimte aan de zijde van de ringdijk beperkt is, is het de moeite waard te zoeken naar ruimte voor natuur. Dit verhoogt de beleving van ringdijk en ringvaart. Omdat beplanting op de dijk door het waterschap nauwelijks

meer is toegestaan, is het belangrijk de groene kwaliteiten van direct aangrenzende plekken, waar het wel is toegestaan, zoveel mogelijk te benutten en te versterken. Het verhaal van de ringvaart en dijk kan verder zichtbaar gemaakt worden door:

- het plaatsen van informatiepanelen bij historische plekken
- aandacht voor de betekenis en vormgeving van verbindingen (ligging, architectuur van bruggen);
- het herkenbaar maken van de aanhechting met het oude land (locatie van bruggen en pontjes) en de aanhechting met de polderverkaveling (de bajonetten, de draaiing in de weg als je de dijk op komt)
- routes waar ringvaarthistorie beleefd kan worden



Informatieborden bij historische plekken

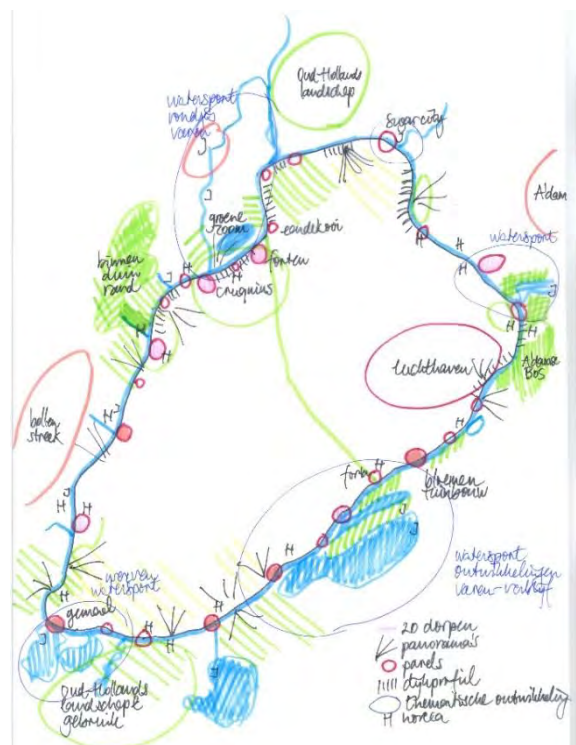
## 2. de parels oppoetsen

Belangrijke parels zijn de gemalen De Leeghwater, De Cruquius en De Lijnden, de vele molens en de forten en damsluizen van de Stelling van Amsterdam. Parels zijn ook de dorpen, de karakteristieke bebouwing, de eendenkooi en de open agrarische gebieden die zichtbaar zijn vanaf de ringdijk.

Parels geven een eigen kleur.

Daarnaast zijn er ook minder opvallende parels. Hier zijn meerdere tijdslagen te zien, ook de tijd van vóór de inpoldering, voor wie er op gewezen wordt. We willen onze parels meer zichtbaar maken door er informatie over te geven, ze een nieuwe functie te geven of in de schijnwerpers te zetten (gemaal De Lijnden).

Verder willen we meer aandacht besteden aan het aanzicht van de kern vanaf het water en het land. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van beplanting en door regie over de uitstraling van gebouwen.



Parels van ringdijk en ringvaart

## 3. bijzondere plekken in de dorpen koesteren en ontwikkelen

De meeste dorpen hebben aan de dijk een open plek, perk, plantsoen of zelfs parkachtige plek. Meestal liggen deze plekken daar waar een weg uit de polder op de dijk komt of waar een verbinding met de overkant is of ooit was. Hier liggen grote kansen om het eigen karakter van de plek beter te benutten. Een mooi voorbeeld waar is het fortterrein in Cruquius. De inrichting tot een park met aandacht voor de historie van de plek wordt door de bewoners gewaardeerd.



Park bij fortterrein Cruquius



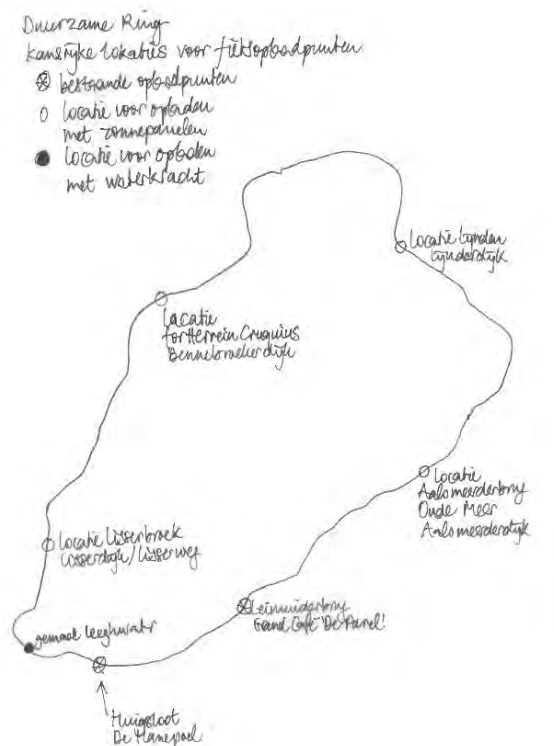
Kansen om meer van deze karaktervolle plekken te maken zijn er bij:

- Badhoevedorp: het Badhoevepark
- Buitenkaag: plek rond het gemaal en parkje aan Hoofdweg-oostzijde (eigendom gemeente en Rijnland)
- Nieuwe Meer: fortterrein
- Weteringbrug: door het vrijkomen van gronden van de voetbal is ruimte om hier parkeerplaatsen aan te leggen, zodat ze deels op de dijk verwijderd kunnen worden en de dijk aantrekkelijker wordt voor berm- en oeverrecreatie.
- Lisserbroek: hoek Lisserweg / Hillegommerdijk (eigendom gemeente)
- Cruquius Bennebroekerdijk: ter hoogte van het fort herinrichten met voetpad en fietspad, aantrekkelijker van het fortterrein naar het water; leefdijk
- Oude Meer: herinrichten plek rond 2 loswallen bij de keerlus
- Rijsenhout: wandelboulevard ter hoogte van het centrum

#### 4. een duurzame ring maken

De ringdijk en ringvaart bieden unieke kansen voor duurzaamheid, bijvoorbeeld door:




- hergebruik van erfgoed, bijzondere bebouwing langs de dijk
- stimuleren van elektrisch vervoer door een ring van oplaadpunten voor elektrische fietsen en elektrische boten (op zonne-energie)
- stimuleren van gebruik van duurzame energie, een ring van duurzame energie, de energie die vrijkomt langs de dijk (inlaat gemaal Leeghwaart, piekberging, warmte koude winning bij gemaal Lijnden), zonnepanelen op de AWZI bij Zwaanshoek
- ring voor meer biodiversiteit, in de vorm van baggertubes voor meer natuur en diervriendelijke oevers (biodiversiteit) zoals in de ringvaart bij de Oosteinderpoel is toegepast



#### 5. ringdijk en ringvaart tot ons erfgoed verklaren

In promotie en citymarketing kunnen we de dijk en vaart als cultureel erfgoed uitdragen. Wanneer meer passanten aanleggen of fietsers de dijk verkennen kan dit een economische impuls zijn voor voorzieningen in de dorpen langs de vaart. Onze dijk en vaart staan in cultuurhistorisch opzicht op gelijke voet met andere ringdijken en -vaarten in Noord-Holland zoals die van de Schermer, de Beemster en de Purmer. Vandaar dat bij de herziening van de provinciale Leidraad 'Landschap en cultuurhistorie' de ringdijk en ringvaart van de Haarlemmermeer worden opgenomen als provinciale structuurdrager.

- █ 30 km weg
- █ 50 km weg met fiets stroken
- █ 60 km weg
- █ 80 km weg

-  *gewenste nieuwe camera?*
-  *bestaande camera met gedeeltelijke afsluiting*
-  *mogelijke locatie knip*



*voorbeelden*



*50 km met brede fietsstroken*



*30 km fietsstraat*

Verkeer toekomstige situatie

- **Veiligheid en leefbaarheid op de dijk vergroten**

We willen dat de ringdijk een aantrekkelijk en leefbaar verblijfsgebied wordt in plaats van een doorgaande weg. Dit betekent dat de intensiteit en de snelheid van het auto- en vrachtwagenverkeer moeten worden verlaagd. Het doorgaand verkeer moet van de dijk geweerd waardoor er meer ruimte komt voor recreatief gebruik en de leefbaarheid wordt vergroot.

Wat gaan we daarvoor doen:

1. *Het doorgaand (vracht)verkeer van de ringdijk weren*

Een drastische, maar effectieve maatregel is het fysiek afsluiten (knippen) van de dijk voor doorgaand (vracht)verkeer. Deze maatregel sluit aan bij de Structuurvisie Haarlemmermeer. Voor de ringdijk is in de Structuurvisie een ringenstructuur voorzien, waarbij de buitenring (de ringdijk) alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk is en het doorgaande verkeer via een binnenring wordt afgewikkeld.



*Knip voor autoverkeer*

Deze binnenring ligt er al gedeeltelijk, zoals de Schipholweg, Weteringweg en de Driemerenweg/N205. De aanleg van de Driemerenweg heeft geleid tot een verlaging van de intensiteit van het autoverkeer op de dijk bij Vijfhuizen en Cruquius-noord. Knippen ligt echter wel gevoelig bij bewoners en bedrijven,

omdat het negatieve effecten op de bereikbaarheid kan hebben. Daarom moet er veel aandacht aan participatie besteed worden. Knippen kunnen worden aangebracht daar waar bestemmingsverkeer via een alternatieve route de mogelijkheid heeft de dijk te bereiken. Locaties waar de effecten op bereikbaarheid het kleinst zijn en de effecten op leefbaarheid groot zijn komen logischerwijs als eerste in aanmerking. Het aanbrengen van knippen voor autoverkeer en vrachtverkeer heeft ook effect op de snelheid omdat de afstand waarover men hard kan rijden (veel) minder lang wordt.

Wij gaan onderzoek doen naar de mogelijkheden voor spitsafsluiting op weggedeelten die last hebben van sluipverkeer.

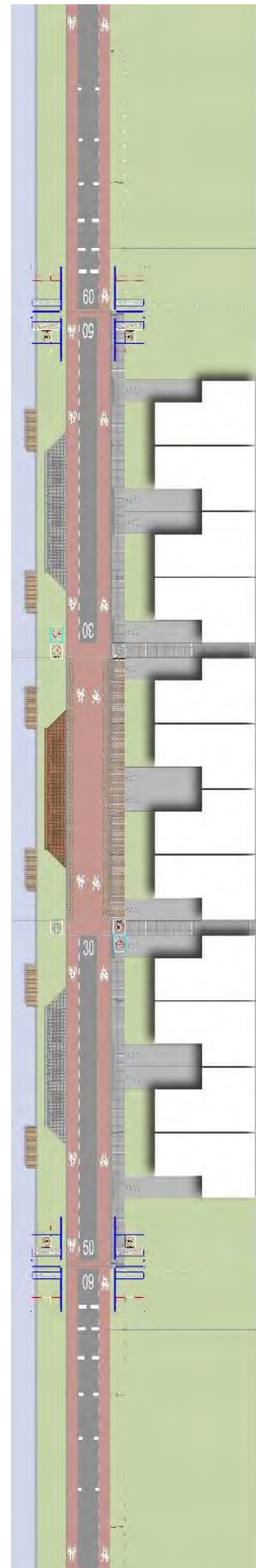
Wij gaan in gesprek met bedrijven die overlast veroorzaken over aanpassing van de routing of verplaatsingsmogelijkheden naar een bedrijventerrein. In zeer specifieke gevallen onderzoeken we de mogelijkheden voor een achteruitgang. Ook gaan wij in gesprek met de Land- en Tuinbouworganisatie (LTO) vanwege regelmatige klachten over landbouwverkeer.

2. *De verkeersveiligheid vergroten*

Inrichting van en handhaving in de 30km zones op de dijk, blijkt onvoldoende te werken. De toepassing van chicanes leidt niet tot een groter gevoel van veiligheid en verlaging van de snelheid van het autoverkeer. Daarom willen we de wegcategorisering aanpassen: binnen de bebouwde kom max. 50 km/uur met betere handhaving, en max. 30 km/uur in het centrum van een dorp alleen voor korte stukken.

Chicanes willen we (op termijn) verwijderen en, waar dit geen trillingen veroorzaakt bij (niet onderheide) huizen, vervangen door drempels.

De inrichting van de weg willen we zodanig aanpassen dat het logisch wordt om de snelheid aan te passen. De overgang van 60 km/uur naar 50 km/uur en van 50 km/uur naar 30 km/uur moet duidelijk zichtbaar en merkbaar zijn voor de automobilist. De entrees van dorpen willen we verbijzonderen om





automobilisten er op te wijzen dat ze een dorp binnen rijden. Visueel versmallen van de dijk helpt voor vermindering van de snelheid. Fietsstroken dragen hier aan bij (eventueel extra verbreed in 30 km gebied), maar ook beplanting kan hier een rol bij spelen.

De voorrangsituatie op de dijk wordt duidelijker en gevaarlijke kruisingen en aansluitingen worden verbeterd. Daarnaast gaan we afspraken maken met Rijnland over het maaibeheer van de ringdijk in verband met de verkeersveiligheid en met het Openbaar Ministerie over handhaving van de snelheid (50 km per uur). Ook gaan wij praten met de overkoepelende wielrenbond over de problemen met groepen racefietsers.

### 3. *Parkeren onderaan de dijk mogelijk maken*

Daar waar dit mogelijk is willen we nieuwe parkeerplaatsen onder aan de dijk maken en parkeerplaatsen op de dijk verwijderen. Verder willen we het parkeren voor vrachtwagens op de dijk verbieden. Dit doen we door mee te liften met ontwikkelingen en lopende projecten, zoals de ontwikkelingen in Rijsenhout (Ruimtelijk – en Economische Visie) en in Weteringbrug (vrijkomende voetbalvelden). Dit geldt ook voor het project 'Revitalisering de Weeren' in Zwanenburg, waar het parkeren van vrachtwagens op de dijk een probleem vormt.



*Parkeerplaatsen onder aan de dijk*

### 4. *Meer voorzieningen maken voor voetgangers en fietsers*

In enkele dorpen worden ontbrekende trottoirs aangebracht binnen de bebouwde kom. Op sommige delen buiten de bebouwde kom wordt nu al veel langs de dijk gelopen, bijvoorbeeld om een bushalte te bereiken. Hier willen we een jaagpad aanleggen langs de oever van de dijk.

Bij lopende ontwikkelingen en projecten in de dorpen liften we mee door paden te laten aansluiten op de dijk. Op sommige plaatsen zijn meer oeververbindingen wenselijk. Dit willen we nader onderzoeken (pontje of fietsbrug bij Nieuwe Brug en bij fort bij Aalsmeer)



### 5. *Ruimte maken voor leefbaarheid en recreatief gebruik*

Per dorp willen we een plek inrichten die ruimte biedt voor ontmoeting en verblijf langs de vaart en de dijk. Deze plekken dragen bij aan de eigenheid en herkenbaarheid van de dorpen. Waar de ringdijk afgesloten wordt voor doorgaand verkeer, en waar parkeerplaatsen worden verplaatst naar plekken onderaan de dijk, ontstaat ruimte voor recreatief gebruik. Ook loswallen die niet meer bedrijfsmatig gebruikt worden bieden ruimte voor recreatie. Hier willen we recht van opstal verwerven van Rijnland.



*Loswal*

### 6. *Tegengaan verpaupering*

Langs de oever van de ringvaart liggen vele steigers. Uitbreiding met nieuwe steigers is geregeld in het nieuwe bestemmingsplan Ringvaart (2017). Er zijn echter ook wrakkige steigers en boten. In de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) 2017 hebben wij hiervoor regels opgenomen. Ook andere overheden zijn bij handhaving betrokken. Wij gaan hierover in overleg met de provincie Noord Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Samen willen wij een plan van aanpak opstellen waarin staat hoe en wanneer een en ander wordt opgepakt.

De dijk is eigendom van Rijnland. Rijnland maait de bermen voor zover nodig voor de instandhouding van de waterkering. Vanuit verkeersveiligheid en netheid is op sommige delen een extra maaibeurt

noodzakelijk. Hierover willen we betere afspraken gaan maken met Rijnland. Aandachtspunt is het afval wat in de bermen terecht komt. Voor een maaibeurt is het noodzakelijk afval te verwijderen, omdat dit (soms) door het maaien kapot gaat en gevaarlijke onderdelen oplevert (met name scherpe kanten van blikjes).

#### 7. *Ontwikkelingen die een verkeer aantrekkende werking hebben wren.*

Als er nieuwe bebouwing langs de dijk komt, heeft dit een negatief effect op de leefbaarheid en veiligheid. Immers nieuwe bebouwing trekt nieuw (vracht)verkeer aan. In het ruimtelijk beleid willen we geen nieuwe bedrijven aan de dijk toestaan en ook geen uitbreiding van bestaande bedrijven. We willen bedrijven juist stimuleren zich te vestigen op bestaande bedrijfsterreinen aan goede, regionale ontsluiting. Ook de bouw van nieuwe woningen trekt nieuw verkeer aan. Wanneer deze woningen gebouwd worden ter vervanging van een bedrijf op de dijk gaat de situatie er wel op vooruit, omdat vrachtverkeer verdwijnt. Bedrijven die de recreatieve functie van de dijk en vaart versterken, zoals horeca en watersportbedrijven, willen we wel een kans geven. Verkeersaantrekking is ook dan een punt van aandacht.

#### • **Benutten van de kansen voor recreatie en toerisme (onze voordeur open zetten)**

We willen dat de ringvaart een aantrekkelijk verblijfsgebied wordt in plaats van alleen een doorvaartkanaal. De ringvaart heeft twee oevers en ligt te midden van prachtige landschappen, dorpen en steden. Bij de bruggen gebruiken bewoners beide zijden van de ringvaart. Op andere plekken kan de bereikbaarheid verbeteren. Passanten over water moeten meer mogelijkheden krijgen om aan te leggen bij aantrekkelijke plekken en voorzieningen in de Haarlemmermeerse dijkdorpen. Het is tijd om onze voordeur open te zetten. Niet alleen voor onze eigen bewoners maar ook voor toeristen.

Wat gaan we daarvoor doen:

##### 1. *een jaagpad langs het water aanleggen*

We gaan het recreatieve karakter van de dijk en vaart versterken door een jaagpad langs de oever van de hele ringvaart aan te leggen. Hierdoor wordt het mogelijk om veilig langs de dijk te lopen, van het water te genieten, aantrekkelijke gebieden aan de overzijde van de vaart te bereiken en ommetjes te maken vanuit de dorpen.



*Jaagpad*

##### 2. *ruimte maken voor recreatie langs de oever*

Waar de ringdijk afgesloten wordt voor doorgaand verkeer en waar parkeerplaatsen worden verplaatst, ontstaat ruimte voor recreatief gebruik. Loswallen die niet meer bedrijfsmatig gebruikt worden bieden kansen voor recreatie. Wij willen meer openbare zwemsteigers in de dorpen en bankjes op bijzondere plekken aanleggen.



Per dorp willen we een plek inrichten voor activiteiten aan de dijk (zie ook thema identiteit). Bij openbare steigers/oevers aandacht voor puin en glas op de waterbodem (overleg met Rijnland).

##### 3. *de ringdijk en de polder aantrekkelijk maken voor fietsers*

De kwaliteit van de inrichting van de dijk moet zodanig zijn dat het een herkenbaar –laag tempo- gebied betreft met een recreatieve en toeristische uitstraling (groen). De fietsknooppunten moeten goed aansluiten op de ringdijk en de fietsroutes naar polder en de overkant (bijv. ronde van Haarlem, Groene AS, rondjes met pontjes Nieuwe Meer, Kaag en Braassem, Cruquius, Aalsmeer Westeinder).

Verder willen wij meer oplaadpunten aanleggen voor elektrische fietsen en ontbrekende bebording bij routes aanvullen.

#### 4. *de ringdijk en ringvaart aantrekkelijk maken voor passanten/toeristen*

Wij willen dat meer passanten en toeristen onze mooie polder bezoeken. Dit vraagt om herkenbare en aantrekkelijke dorpen en toegankelijke oevers. Vanaf de ringdijk en ringvaart moeten onze toeristische parels goed te bereiken zijn (routes, informatieborden). Wij willen meer openbare aanlegplaatsen voor passanten realiseren. Het liefst bij de parels, in de dorpen in de buurt van voorzieningen. Dit kunnen commerciële functies zijn (winkels, horeca) of culturele voorzieningen (musea, forten, gemalen, etc.). Dit kan op plekken waar dit landschappelijk verantwoord is en het uitzicht van bewoners niet wordt belemmerd. Bij voorkeur aan het eind van de wegen waar geen woningen staan of bij oude loswallen die niet meer in gebruik zijn (bijv. tijdelijke afmeerplaats voor grotere boten (fietscharters)).



*Boodschappensteiger*

Wij willen aansluiten bij de initiatieven voor waterrecreatie en watertoerisme van ondernemers in Haarlemmermeer en gemeenten om ons heen en aansluiten op het sloepen netwerk. Verder willen we de openingstijden (weekend) van de noordelijk gelegen bruggen verruimen. Bij vervanging van oude bruggen of de bouw van nieuwe bruggen moet aandacht zijn voor een minimale hoogte waarbij sloepjes kunnen passeren zonder dat de brug open moet. Meer wachtplakken voor boten die alleen door kunnen varen als de brug open is, zijn ook van belang.

#### 5. *Verbindingen naar de polder realiseren*

Rondom de dorpen willen we zorgen voor een samenhangend netwerk van wandel- en fietspaden. Dit is niet alleen belangrijk voor de bewoners van de ringdijkdorpen maar ook voor de passanten en toeristen. Deze bezoekers willen we ook onze ander parels in de polder laten ontdekken. Dit kan bijvoorbeeld door transferia tussen land en water en arrangementen dijk & polder.

#### 6. *De ringvaart en ringdijk meer gebruiken voor evenementen*

Veel dorpen organiseren al evenementen op het water en de dijk (bijv. feestweek). Deze dragen bij aan de sociale cohesie en de identiteit van de dorpen. Wij willen ook gastvrijheid bieden aan de diverse evenementen die de ringvaart nu passeren (Ringvaart regatta, Strontrace, Turtrace, zeilwedstrijden). Wij willen (samen met de gemeenten aan de andere kant van de ringvaart) nieuwe evenementen stimuleren bijvoorbeeld triatlon, swim the ring, rondje ringvaart.

- **Verbeteren van de samenwerking tussen de verschillende overheden**

Enkele jaren geleden is Rijnland begonnen met de verkoop van delen van de oever en dijkpercelen. Met name de verkoop van oever percelen zorgt voor onrust onder dijkbewoners. Om een wildgroei aan steigers te voorkomen hebben we in december 2015 een voorbereidingsbesluit genomen en in januari 2017 het bestemmingsplan Ringvaart vastgesteld. Ook zijn de regels in de APV aangepast om handhaving van wrakkige boten en steigers beter mogelijk te maken.

Bij bewoners heerst vaak onduidelijkheid over de taken en verantwoordelijkheden van de drie overheden die betrokken zijn bij de ringdijk en ringvaart. Samen met provincie Noord-Holland en Hoogheemraadschap van Rijnland maken we daarom een Vraag- en antwoord lijst (website) om de informatievoorziening naar burgers te verhelderen. Daarnaast starten we een pilot in het kader van de



nieuwe Omgevingswet om te komen tot één loket voor vergunningverlening voor steigers en aanmeervoorzieningen in de ringvaart.

Met Rijnland willen we afspraken maken over de breedte van recht van opstal op de oever (in verband met de ruimte voor parkeerplaatsen), het eigendom en beheer van de bermen, en enkele toewegen die in bezit van Rijnland zijn maar een openbaar karakter hebben. Wellicht is herziening van het convenant uit 1996 nodig. In dit convenant is opgenomen dat gemeente en waterschap regelmatig overleggen en samen een planning opstellen van de reconstructie van de dijkvakken. Op dit moment is de planning tot 2018 duidelijk. Rijnland schat in dat ophoging voor alle dijkvakken, behalve de drie waar nu aan gewerkt wordt, pas na 2018 weer nodig is.

De provincie Noord-Holland heeft in 2016 nieuw beleid voor waterrecreatie vastgesteld (Water als Economische Drager, WED). Noord-Holland wil een vitale waterprovincie zijn en kansen benutten. Gebruikers, ondernemers en overheden moeten met elkaar komen tot slimme, aantrekkelijke en duurzame mogelijkheden voor waterrecreatie. Vervoer van personen over water en WED zijn belangrijke thema's. Wij hebben inbreng geleverd in dit proces. De ringvaart is opgenomen als verder te ontwikkelen aantrekkelijke vaarroute, met voldoende overstapmogelijkheden op het land. De provincie studeert verder op een drietal 'aquapunctuur' punten die de ringvaart raken. Als eerste betreft het aquapunt Leimuiderbrug (op dit moment een knelpunt voor de pleziervaart) inclusief de ontwikkeling van de Drechtdoorsteek (nieuw kanaal tussen de Westeinderplassen en de Drecht). Ten tweede het bevaarbaar maken van de historische trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem (knelpunt Halfweg en aansluiting op ringvaart). Daarnaast wil de provincie Noord-Holland aansluiten bij het initiatief van Zuid-Holland om de trekvaart tussen Haarlem en Leiden door te trekken en nieuwe verbindingen met de ringvaart te realiseren.

De provincie heeft de maximaal toegestane ligtijd (3 x 24 uur) bij de drie provinciale passantenligplaatsen in 2016 vastgesteld. We willen verdere afspraken maken met de provincie en Rijnland over de coördinatie van vergunningverlening en handhaving.

Binnen de gemeentelijke organisatie is een goede inbedding van ringdijk en ringdijk met centrale coördinatie noodzakelijk. Met de samenvoeging met Haarlemmerliede en Spaarnwoude krijgt de nieuwe gemeente jachthavens en meer vaarwater binnen de grenzen. De gemeenten aan de zuidzijde van Haarlemmermeer, zoals Kaag en Braassem en Aalsmeer, zijn overleg gestart om te verkennen of het nuttig is gezamenlijk beheer van het water, door bv een havenmeester, te gaan uitwerken. Haarlemmermeer gaat aansluiten bij deze verkenning.



## 6. Maatregelen ringdijk en ringvaart

Om onze ambities ook daadwerkelijk waar te maken is actie nodig. Daarom stellen wij een aantal maatregelen voor. Deze zijn gebaseerd op de inbreng uit de dorpen, een integrale afweging (verkeer, RO, recreatie, veiligheid), overleg met de politie, maar ook op de resultaten van vorige onderzoeken, zoals het VIA-onderzoek uit 2010 en het beleid voor de Vrachtwagenrouting.

De maatregelen die worden voorgesteld moeten per dorp nog verder besproken en uitgewerkt worden. Ook dan komt er weer participatie om de hoek kijken. De maatregelen zijn nu wel benoemd en geraamd omdat het van groot belang is om op tijd de middelen aan te vragen bij de gemeenteraad. Alleen als de middelen worden toegekend kunnen er de komende jaren maatregelen worden uitgevoerd.

In 2015 en 2016 is al een aantal zaken gerealiseerd of opgepakt:

### **Identiteit, historie en herkenbaarheid**

- Badhoevedorp: Bijdrage programma van eisen vervanging Slotterbrug, cultuurhistorie;
- film 'Het verhaal van de ringvaart' première juni 2016 voor dorpsraden;
- Principeprofiel voor ringdijk ontwikkelen aan de hand van reconstructies die nu plaats vinden (IB);

### **Veiligheid en leefbaarheid**

- Aalsmeerderbrug / Oude Meer: Start handhaving wrakkige boten;
- Buitenkaag: Participatiebudget voor ideevorming recreatieboulevard;
- Cruquius: VOR Cruquiusdijk te Cruquius, toevoeging voetpad naar fietsbrug over de ringvaart;
- Nieuwe Brug: Bemiddeling bij bestuur dorpshuis;
- Rijsenhout: Verwijderen drempels Aalsmeerderweg (dekking Deltaplan, effect op Leimuiderdijk);
- Vijfhuizen: Wrakkige bootjes handhaven bij Vijfhuizen door en met PNH;
- Weteringbrug: Opknappen schelpenpad langs provinciale weg aansluitend op de dijk;

### **Recreatie en toerisme**

- Schipholdijk: start herinrichting tussen Oude Meer en Bosrandbrug. Binnen het project HOV Schiphol wordt de weg op de dijk door de provincie ingericht als fietspad;
- Ringvaart: Bestemmingsplan Ringvaart op 26 jan. 2017 vastgesteld en APV op 12 jan. 2017;
- Aalsmeerderbrug: ontwerp voor fietsonderdoorgang (project Knooppunt Schiphol-Zuid);
- bijdrage gemeente aan provinciaal beleid waterrecreatie;

### **Samenwerking tussen de verschillende overheden**

- Buitenkaag: Kernplan Kaag en Buitenkaag, samen met gemeente Kaag en Braassem;
- overleg met Rijnland over verkoop oeverpercelen, uitstel, verbeteren informatievoorziening;
- instellen max. ligtijd 3 x 24 uur bij passantenplaatsen door provincie per 1 april 2016;
- Overleg met de provincie over handhaving boten bij passantenplaatsen;

In 2017 en 2018 willen we beginnen bij het thema **Veiligheid en leefbaarheid** met:

- het (zo mogelijk) aanpassen aan de nieuwe wegcategorisering van de reconstructieplannen voor de Huigsloterdijk, Akerdijk en Lijnderdijk;
- het voorbereiden, participeren en uitvoeren van de voorgestelde afsluitingen voor (vracht) autoverkeer in de dorpen (Zwanenburg, Burgerveen, Weteringbrug, Cruquius (Bennebroekerdijk));
- het voorbereiden, participeren en uitvoeren van de herziening van de wegcategorisering in diezelfde dorpen als waar de knippen worden uitgevoerd, chicanes verwijderen en fietsstraten aanleggen zonder algehele reconstructie van het dijkvak;
- onderzoek en mogelijk uitvoering van vrachtwagenverbod op de Vijfhuizerdijk in Nieuwe Brug;
- in overleg met de gemeente Kaag en Braassem te kijken naar de locatie voor de vervanging van de veerstoep;



In 2019 en 2020 willen we de volgende zaken oppakken:

- het voorbereiden, participeren en uitvoeren van de voorgestelde afsluitingen voor (vracht) autoverkeer in de dorpen (Lijnden/Badhoevedorp, Rijsenhout);
- het voorbereiden, participeren en uitvoeren van de herziening van de wegcategorysering in de overige dorpen, chicanes verwijderen en fietsstraten aanleggen zonder algehele reconstructie van het dijkvak;
- onderzoek en mogelijk uitvoeren van spitsafsluiting in Nieuwe Meer;
- voorrangssituatie op de dijk verduidelijken;

### **Identiteit, historie en herkenbaarheid**

Voor dit thema staan in de komende vier jaar de volgende zaken op de rol:

- uitbrengen van de publicatie 'Kijk op de vaart';
- de inventarisatie van het erfgoed langs de dijk en de vaart;
- het opstellen van ontwikkelprincipes voor (nieuwe) bebouwing langs de dijk;
- een begin te maken met de duurzame ring door het plaatsen van laadpalen op zonne-energie voor elektrische fietsen op 4 plekken langs de dijk (dekking vanuit het programma Duurzaamheid);
- bestaande voetsloten van de dijk bestemmen in bestemmingsplannen die nu worden voorbereid;
- bij alle ontwikkelingen die langs de dijk plaats vinden de karakteristiek van de dijk en vaart behouden en versterken;

### **Recreatie en toerisme**

Voor dit thema staan in de komende vier jaar de volgende zaken op de rol:

- in een aantal dorpen te starten met het (voorbereiden van het) opknappen van bijzondere plekken (onder andere in Buitenkaag, Lisserbroek);
- in twee dorpen (Burgerveen, Lijnden) te starten met de aanleg van een jaagpad langs het water buiten de bebouwde kom en dit later uit te breiden met Nieuwe Brug en Weteringbrug;

### **Samenwerking tussen de verschillende overheden**

Voor dit thema staan in de komende vier jaar de volgende zaken op de rol:

- we vervolgen ons overleg met Rijnland en gaan betere afspraken maken over beheer en onderhoud en het convenant uit 1996 tussen het voormalige Waterschap en de gemeente zo nodig herzien;
- we maken verdere afspraken met de provincie en Rijnland over de coördinatie van vergunningverlening (pilot Omgevingswet) en handhaving;



## 7. Onderbouwing

### 7.1. Historie

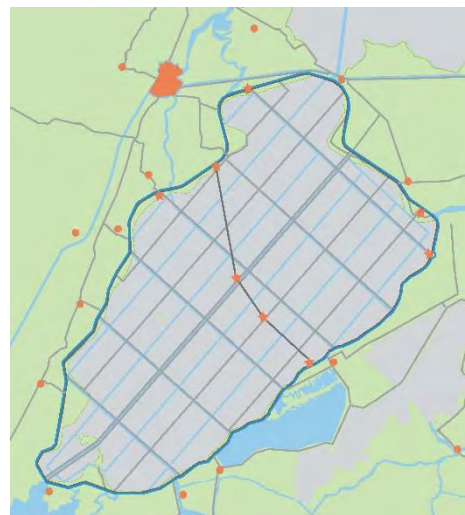
Ringvaart en ringdijk vormen samen het begin van de Haarlemmermeerpolder en het eind van het Haarlemmeer. Zonder ringvaart en -dijk zou er geen Haarlemmermeerpolder zijn. In 1840 ging bij Hillegom de eerste spade in de grond voor het graven van de ringvaart en het opwerpen van de ringdijk. Men volgde zoveel mogelijk de bestaande oeverlijnen. Om te voorkomen dat de ringvaart te veel bochten kreeg werden delen van het 'oude' land afgesneden. In 1845 was de hele ringvaart gegraven. Vanaf 1848 kon stoomgemaal 'De Leeghwater' beginnen met het droogmalen. Een jaar later kreeg dit gemaal hulp van de gemalen 'De Cruquius' en 'De Lijnden'. Voor de verdediging van Amsterdam werden tussen 1843 en 1848 langs de ringvaart forten gebouwd: het Fort aan het Schiphol, Fort aan de Liede, Fort bij Heemstede en bij de Nieuwe Meer. Een aantal werd later opgenomen in de Stelling van Amsterdam. In 1851 viel de polder aan de randen droog en vestigden zich de eerste pioniers langs de dijk, vooral bij de overgangen naar het oude land. In 1852 was de droogmaking gereed en kon de nieuwe grond worden ontgonnen.

De pioniers vestigden zich bij voorkeur bij een brug of pontje. Deze eerste vestigingen groeiden later uit tot een snoer van kernen met lintbebouwing langs de gehele ringvaart. Later ontstonden uitbreidingsbuurten achter de dijk. Tot begin jaren '70 woonden er meer mensen in de kernen langs de ringvaart dan in het centrum van de polder. Dijk en vaart vormden de verbinding tussen omliggende steden en de polder. Het was de plek waar stedelingen de polder in kwamen en beroepen tot bloei kwamen die ontstonden uit de handel met de stad. De bereikbaarheid van omliggende steden en dorpen had grote invloed op de ontwikkeling langs de ringvaart. De zuidkant bleef door de tussenliggende plassen en meren relatief open terwijl de noord-, oost- en westkant steeds meer bebouwd raakten. Aan de noordkant was de druk groot en ging de ontwikkeling snel, aan de westkant ging het langzamer. Uiteindelijk heeft dit gezorgd voor verschillen in identiteit die nu nog langs de ringvaart te herkennen zijn: stedelijke dynamiek in het noorden en oosten, landelijk wonen in het zuiden en naar buiten georiënteerde dubbeldorpen in het westen.

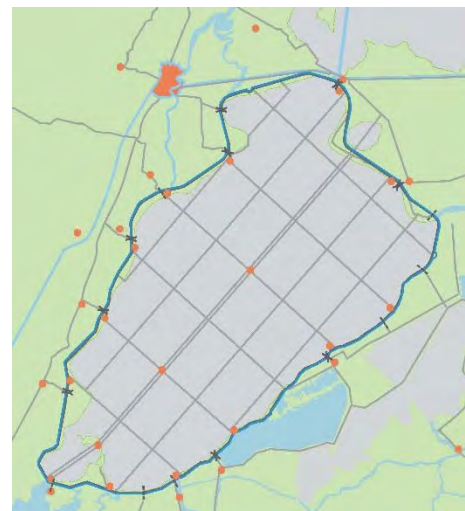
De dorpen aan de ringvaart hebben van oudsher een sterke verbondenheid met het water. Reizen ging eerst met de trekschuit, later per stoomboot. Het handige van de ringdijk was dat die ononderbroken was en niet te veel bochten maakte, waardoor het jagen van de trekschepen efficiënter was. Het transport van agrarische producten (bijv. suikerbieten) ging lange tijd over water. Veel beroepen en bedrijven langs ringvaart hebben van oudsher een sterke band met het water. Met de groei van Hoofddorp en Nieuw-Vennep is het centrum



Ca. 1845



Verkaveling en forten



Verbindingen met het oude land

meer de polder in geschoven. Ook door de opkomst van het vervoer over de weg is de bedrijvigheid op de dijk minder watergebonden dan vroeger. De band met het water wordt daarentegen weer sterker door de groeiende recreatieve betekenis van water, waterwegen en waterrecreatie

## 7.2. Het landschap van ringdijk en ringvaart

De ringvaart is onlosmakelijk verbonden met de ringdijk. De ringvaart en –dijk zijn een belangrijk onderdeel van het raamwerk van de polder. De vorm van het oorspronkelijke meer is in het beloop van de vaart en de dijk te herkennen en vormt een mooi contrast met de rechte lijnige verkavelingsstructuur van de polder. De doorgaande lijn vormt een markant landschappelijk element van 60 km lengte.

Bij het graven van de ringvaart volgde men zoveel mogelijk de bestaande oeverlijnen. Bij Vijfhuizen, Lisserbroek, de Huigsloterpolder, Nieuwe Meer en Lijnden werden delen van het oude veengebied afgesneden. Dit oud land is door het grillige patroon nog steeds in het landschap te herkennen.



*Het oude land is nog steeds te herkennen*

De ringvaart vormt de verbinding met omliggende meren en plassen zoals het Spaarne, de Buitenliede, het voormalige IJ bij Halfweg en het Nieuwe Meer. Op enkele plaatsen gaat de ringvaart over in nog bestaande veenmeren, zoals de Westeinderplassen en de Kagerplassen.

Ringvaart en ringdijk liggen op de grens tussen het oude land en de droogmakerij. De ringdijk is niet zomaar een weg, het is een rondlopende weg over een waterkerende dijk, een uniek gegeven in Haarlemmermeer. De ringdijk houdt de laaggelegen polder droog. In de dwarsrichting is het asymmetrische profiel kenmerkend voor de ringdijkzone: het bovenland aan de buitenzijde, het water met strakke oevers, de weg, het lange talud aan de binnenzijde en de voetsloot onderaan de dijk. Het hoogteverschil tussen polder en ringdijk is 4 tot 5 meter. Alleen waar restanten van het oude land binnen de ringvaart liggen is het hoogteverschil kleiner en het talud aan de binnenkant flauwer.



Dijk en vaart slingeren zich samen door het omringende landschap. Door het slingeren is de blik vanaf de dijk dan weer op het oude land gericht, dan weer op het dorp aan de dijk of de polder zelf. In lengterichting is de afwisseling tussen lintbebouwing en open landschap zeer kenmerkend. Rijdend over de dijk is de ringvaart steeds prominent aanwezig. Doordat de dijk een buitenbocht vormt, wordt de blik vrijwel steeds naar het water en het oude land getrokken. Dit wordt nog





versterkt door de lintbebouwing van de dorpen aan de polderzijde, die met de voorzijde eveneens op het oude land is georiënteerd.

De ringdijk en ringvaart kennen veel bijzondere plekken. De meer stedelijke functies en sferen in het noorden, de landelijke en oud/Hollandse sferen in het zuiden.

Belangrijke parels zijn de gemalen die de polder hebben drooggemalen: De Leeghwater, De Cruquius en De Lijnden. Andere parels zijn de vele molens en de dorpen, de bebouwing, de eendenkooi en de open agrarische gebieden die zichtbaar zijn vanaf de ringdijk. Parels geven een eigen kleur aan de dorpen.



Langs en in de ringvaart liggen belangrijke onderdelen van de Stelling van Amsterdam zoals fort Vijfhuizen, fort bij Aalsmeer en fort aan de Liede. De ringdijk tussen fort Vijfhuizen en fort De Liede maakt deel uit van de hoofdverdedigingslijn. In de ringvaart bij Vijfhuizen en Zwanenburg liggen damsluizen. Nog ouder zijn de voorlopers van de Stelling van Amsterdam namelijk de restanten van de posten van Krayenhoff zoals het fortterrein bij Cruquius (het voormalig fort bij Heemstede), het fortterrein bij Nieuwe Meer en de bochtige loop van de ringvaart op de plek van het voormalige fort aan het Schiphol



*Damsluis bij Vijfhuizen*

Naast de vele parels langs ringdijk en ringvaart zijn er ook minder opvallende parels. Hier zijn meerdere tijdslagen te zien voor wie er op gewezen wordt. Elke plek en elk dorp kent zijn eigen geschiedenis en heeft daardoor een eigen karakter. Op de ringvaart, aan de buitenzijde van de polder eindigden de wegen die ooit een verbinding vormden naar landerijen en dorpen die ten prooi vielen aan de waterwolf. De namen van deze dorpen vinden we terug in de namen van nieuwe dorpen, wegen en waterlopen van de polder. Aan de binnenzijde van de polder liggen stukken land en veldwegen van het omliggende gebied, die gespaard bleven. Samen vormt dit de herinnering aan de tijd van vóór de inpoldering.



### 7.3. Functies van ringdijk en ringvaart

Het gebruik van ringdijk en ringvaart is divers: wonen, werken, rijden, fietsen, varen, wandelen, zwemmen, vissen en andere vormen van recreëren.

De ringvaart van de Haarlemmermeer is onderdeel van het boezemstelsel van Rijnland, het stelsel van hoofdwatertgangen, van belang voor de aan- en afvoer van oppervlaktewater. De ringvaart is ongeveer 40 m. breed en ligt op 0,60 m onder NAP. Het maaiveld van de polder bevindt zich op zo'n 3 tot 5,5 meter onder NAP. Door de gemalen De Lijnden, Koning Willem I, Bolstra en De Leeghwater wordt het overtollige water binnen de polderboezem naar de ringvaart gepompt.

Langs de 60 km lange ringdijk liggen 19 dorpen, variërend in grootte van een tiental bewoners (Huigsloot, Vredeburg) tot bijna tien duizend bewoners (Badhoevedorp). De dorpen aan de ringdijk kennen een bloeiend verenigingsleven, een hechte sociale structuur en grote betrokkenheid bij de eigen omgeving, het eigen dorp. Veel dorpen hebben een 'dubbeldorp' aan de overzijde van de ringvaart zoals Zwanenburg, Buitenkaag en Lisserbroek. Langs de ringdijk zijn honderden bedrijven gevestigd waaronder diverse horeca ondernemingen.

De ringdijk is een belangrijk onderdeel in het regionale verkeersnetwerk. Omdat er (regionaal) weinig alternatieve wegen zijn is het een route die druk gebruikt wordt. De ringdijk heeft een belangrijke functie in het regionale fietsnetwerk.

Het water van de ringvaart heeft een functie voor de scheepvaart, voor de waterhuishouding en een woonfunctie. Binnen de gemeentegrens van Haarlemmermeer liggen 75 woonboten. Voor zowel de toer- of recreatievaart als de beroepsvaart vormt de ringvaart een schakel in een aantal verbindingen. De belangrijkste routes voor de beroeps- en recreatievaart zijn de verbinding van de ringvaart met het IJ (via de Kostverlorenvaart en Het Nieuwe Meer), de verbinding met het Noordzeekanaal (via het Zijkanaal C en het Spaarne) en de verbinding met het Hollands Plassengebied. De ringvaart is een belangrijk onderdeel van de staande mast route. De betekenis van de ringvaart voor de beroepsvaart betreft niet alleen de doorvaart; er zijn ook overslagpunten langs de oever zoals loswallen voor zandschepen en graanoverslag. Zoals de A4 voor het autoverkeer de slagader van de polder is, zo is de ringvaart de waterslagader tussen Amsterdam, Haarlem, de Hollandse Plassen en het Groene Hart. Dagelijks passeren vele boten de ringvaart, met name recreatievaart. Waterrecreatie zit in de lift.



Op enkele plaatsen aan de ringvaart is de watersport ontwikkeld zoals in Buitenkaag en Rijsenhout. Op meer plaatsen liggen kansen de ligging aan het water te benutten zoals bij Vijfhuizen, Zwanenburg, Badhoevedorp en Nieuwe Meer. Gemeenten om ons heen ontwikkelen beleid op het gebied van waterrecreatie en watertoerisme (Aalsmeer, Amsterdam, Haarlem, Kaag en Braasem). Bij ondernemers in Haarlemmermeer leven er wensen de watersport op de ringvaart en ringdijk te ontwikkelen.

Langs de ringvaart ligt een aantal openbare passantenplaatsen en –steigers. Ook is er een trailerhelling aan het einde van de Kaagweg bij Huigsloot. Het water wordt recreatief gebruikt: zwemmen, vissen, aan de oever zitten. In de ringvaart bevinden zich veel steigers. Dit zijn zowel particuliere steigers voor boten en horecavestigingen aan de dijk, als openbare steigers om te zwemmen en te vissen.



Er zijn diverse pontjes over de ringvaart die de dorpen in Haarlemmermeer met de overkant verbinden zoals bij Buitenkaag, Rijsenhout en Cruquius. Verder liggen er langs de oevers in Rijsenhout particuliere pontjes naar de eilandjes in de Westeinderplassen en de bovenlanden in Aalsmeer.

De ringvaart heeft ook betekenis voor de natuur. In het voedselrijke, licht brakke water leven de beschermde soorten rivierdonderpad, meerval en mogelijk rivierprik. Boven de ringvaart jagen de beschermde vleermuissoorten meervleermuis, watervleermuis, gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger.

## 7.4. Verkeer

### 7.4.1. Verkeersanalyse

Het wegcategoryeringsplan is een beleidskader bij de (her)inrichting en het beheren van wegen. Deze herinrichting kan plaatsvinden bij planmatig onderhoud, bij nieuwe infrastructuurprojecten en bij gebiedsontwikkeling. Sinds de vaststelling van het wegcategoryeringsplan 2004 is een groot aantal wegen volgens de landelijke aanpak “Duurzaam Veilig” ingericht. Dit betekent dat de weginrichting duidelijk is en dus ‘voor zichzelf spreekt’ en er toe oproept het juiste rijgedrag te vertonen. Ofwel: de inrichting moet overeenkomen met de functie. Volgens de basisgedachte van duurzaam veilig hebben wegen een duidelijk te onderscheiden functie binnen het wegennet: stromen, uitwisselen en verblijven. In de praktijk blijkt dat de verkeersveiligheid op wegen met een van deze functies (stromen of uitwisselen) goed is omdat er sprake is van een duidelijke functieafbakening waarop het wegontwerp en het gebruik goed aansluiten.

Aan de hand van de verschillende functies binnen het wegennet zijn er drie categorieën te onderhouden:

- Stroomwegen, waar verkeer niet uitwisselt op wegvak of knooppuntniveau en niet met langzaam verkeer conflicteert. Het over lange afstand afwikkelen van grote verkeersstromen met hoge snelheid. Dit zijn Rijkswegen en (grotere) Provinciale wegen;
- gebiedsontsluitingswegen, waar verkeer niet uitwisselt op wegvakniveau maar wel op kruispuntniveau. Het afwikkelen van lokaal verkeer, vaak richting een stroomweg. Langzaam verkeer heeft een eigen voorziening (zoals vrij liggende fietspaden)
- Erftoegangswegen, waar verkeer uitwisselt op zowel wegvak als kruispuntniveau. Het verzamelen van verkeer in woongebieden met een verblijfsfunctie. Fietsers op de rijbaan.
- Binnen de Haarlemmermeer hebben we een eigen categorie toegevoegd: de GOW30, ofwel een gebiedsontsluitingsweg waar een 30 km/uur regime geldt. Deze categorie is bedoeld als tussenvorm waarbij we terughoudend zijn met het aanleggen van drempels en andere verkeer remmende maatregelen, zodat de stroomfunctie niet al te veel wordt belemmerd. Dit is een suboptimale oplossing en het streven is dan ook om waar mogelijk de keuze te maken tussen een erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg.



 30 km weg

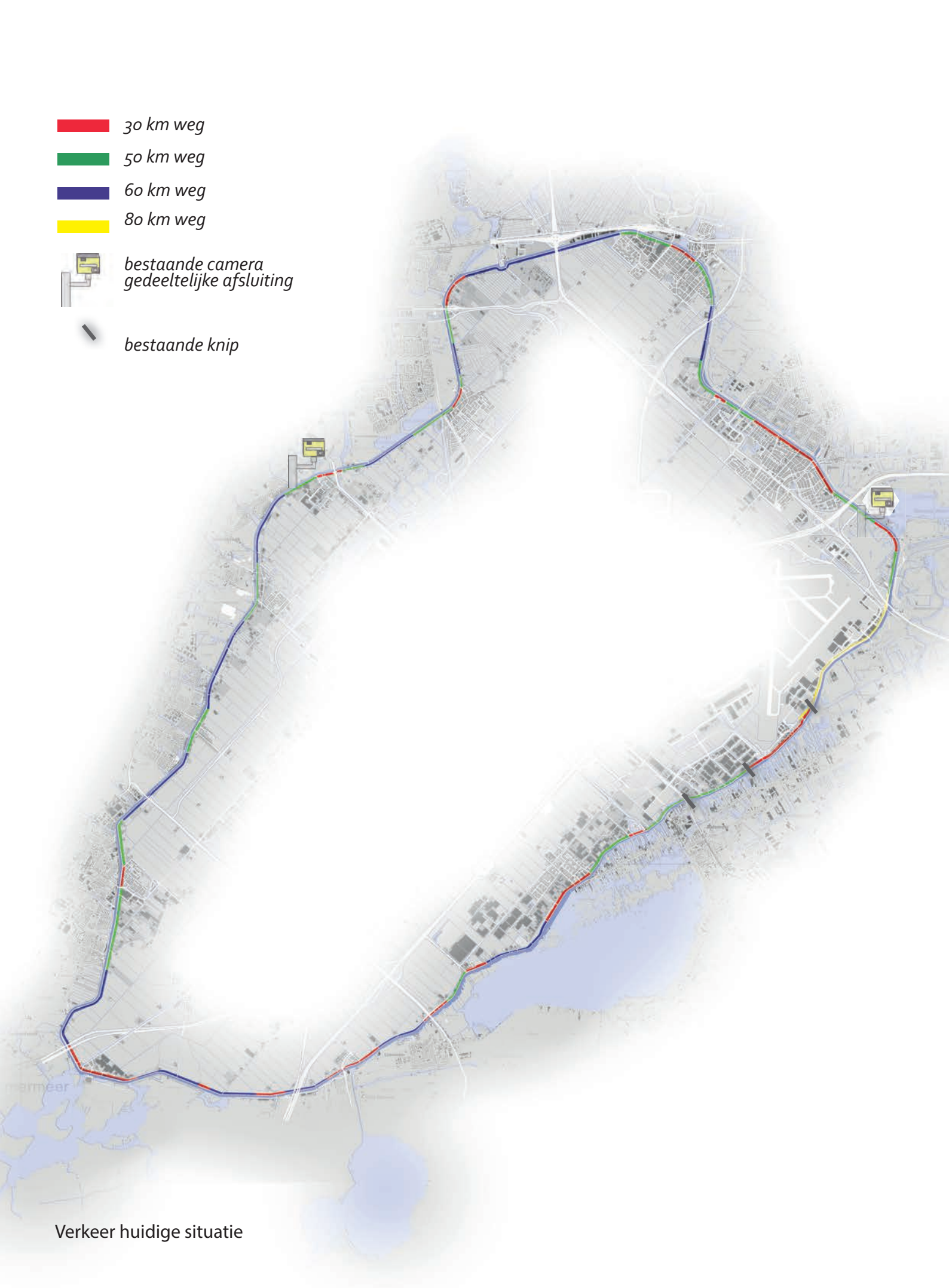
 50 km weg

 60 km weg

 80 km weg

 *bestaande camera  
gedeeltelijke afsluiting*

 *bestaande knip*



Verkeer huidige situatie

De ringdijk is volgens het vingerende wegcategoryeringsplan een erftoegangsweg, met een maximum snelheid van 60 km/uur buiten de kom en 30 km/uur binnen de kom. Er is voor deze categorie gekozen omdat de woningen en bedrijven direct via de weg worden ontsloten.

Voor een duurzaam veilige inrichting zijn snelheidsremmende maatregelen nodig. Omdat veel (oude) woningen niet onderheid zijn, is op veel plaatsen binnen de kom het niet mogelijk drempels aan te leggen. Daarom is vooral gekozen voor versmallingen en/of chicanes.

In 2010 heeft adviesbureau VIA een kwantitatief en kwalitatief onderzoek uitgevoerd naar de zowel de objectieve veiligheid als de subjectieve veiligheid op de ringdijk (Evaluatie Verkeersmaatregelen Haarlemmermeer (2010)). Alle bewoners van de ringdijk en alle bedrijven zijn aangeschreven, de respons was hoog. De conclusie uit dit rapport is als volgt samen te vatten:

- Ruim 70% ervaart de verkeerssituatie op de ringdijk als onveilig. De meest aangegeven redenen van de ervaren onveiligheid zijn de hoge snelheid van het autoverkeer, de onduidelijke voorrangssituatie op de dijk en de aangebrachte wegversmallingen;
- De ervaring is dat de versmallingen hebben geleid tot meer onveiligheid (agressie, fietser in de verdringing, eenzijdige ongevallen). Het weghalen van chicanes en/of versmallingen wordt in vrijwel alle kernen genoemd;
- Bewoners zijn daarentegen relatief positief over flitspalen, inhaalverboden, fietsstroken en in mindere mate drempels. Het afsluiten voor doorgaand (vracht)verkeer wordt in circa de helft van de kernen genoemd;
- Door de combinatie van breed wegbeeld (slechts bebouwing aan één zijde), asfaltverharding en beperkte snelheidsremmers is de huidige inrichting onvoldoende om de 30-km-zone geloofwaardig te maken;
- De werkelijke snelheid van het verkeer is veelvuldig hoger dan de maximum snelheid, vooral voor de 30 km-zones en in mindere mate voor de 60-km zones. In delen met een maximumsnelheid van 50 km/h houdt men zich over het algemeen redelijk aan de maximum snelheid.

### Verkeersveiligheid

Tussen 1 januari 2013 t/m 31 december 2015 zijn de volgende ongevallen geregistreerd:

<b>Totaal aantal ongevallen</b>	<b>240</b>
Uitsluitend materiële schade	138
Ongevallen met letsel	101
Ongeval met dodelijke afloop	1
Brom-/snorfietsers betrokken	31
Fietsers/wielrenners betrokken	55
Fiets in relatie tot chicanes/versmallingen	13

Hierbij moet opgemerkt worden dat de registratiegraad bij ongevallen laag is (vooral bij 'lichte' ongevallen zal vaak de politie niet ingelicht worden). Het werkelijke aantal ligt daarom naar alle waarschijnlijkheid hoger.

Het blijkt dat veel ongevallen met letsel met fietsers zijn, racefietsers wel te verstaan. Zij fietsen in grote groepen en na de voorste fietsers is er minder zicht op obstakels. Ook zijn er in de dorpen veel klachten over het gedrag van de groepen racefietsers. Idee om de sportkoepel van wielclubs te benaderen.

### Knelpunten

Volgens de richtlijnen van het CROW mogen er, om een goede leefbaarheid te garanderen, niet meer dan 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal over een erftoegangsweg rijden. Vanwege het karakter van de ringdijk houden we de laagste waarde aan als bovengrens.

Naast een acceptabele hoeveelheid verkeer is het uiteraard de bedoeling dat automobilisten zich aan de maximum snelheid houden. Om dit inzichtelijk te maken wordt de zogenaamde V85 gebruikt. Deze waarde laat zien onder welke snelheid 85% van het autoverkeer blijft.

Op de ringdijk worden op verschillende locaties mechanische verkeerstellingen uitgevoerd, waarbij telslangen behalve het aantal voertuigen ook de V85 wordt geregistreerd. Onderstaande tabel is een samenvatting van deze tellingen.

Kern	Periode telling	Komgrens	Mvt/werkdag (mvt = motorvoertuigen)	Toegestane snelheid	Gemeten V85
Lisserbroek	Najaar 2015	Binnen	2.486	50 km/uur	50,4 km/uur
Beinsdorp	Najaar 2014	Binnen	8.233	50 km/uur	45,3 km/uur
Zwaanshoek	Najaar 2015	Binnen	6.894	50 km/uur	45,8 km/uur
Cruquius zuid	Najaar 2015	Binnen	3.922	50 km/uur	49,2 km/uur
Cruquius noord	Najaar 2015	Binnen	2.996	50 km/uur	49,5 km/uur
Nieuwebrug	Najaar 2015	Buiten	2.306	60 km/uur	63,7 km/uur
Zwanenburg	Voorjaar 2015	Binnen	5.831	50 km/uur	42,8 km/uur
Badhoevedorp	Voorjaar 2015	Binnen	4.257	30 km/uur	48,3 km/uur
Lijnden	Najaar 2014	Buiten	3.834	60 km/uur	70,4 km/uur
Nieuwemeer	Voorjaar 2015	Binnen	1.028	30 km/uur	53,2 km/uur
Aalsmeerderbrug zuid	Voorjaar 2015	Buiten	4.717	50 km/uur	57,6 km/uur
Rijsenhout	Voorjaar 2015	Binnen	2.606	30 km/uur	44,1 km/uur
Burgerveen	Najaar 2015	Binnen	1.723	50 km/uur	58,7 km/uur
Leimuiderbrug	Voorjaar 2015	Buiten	1.837	60 km/uur	61,7 km/uur
Weteringbrug	Voorjaar 2015	Buiten	870	30 km/uur	45,8 km/uur

Uit de telgegevens blijkt dat er drie te drukke stukken ringdijk zijn: in Beinsdorp (tussen Venneperweg en Hillegommerbrug), in Zwaanshoek (tussen Bennebroekerweg en Meerbrug) en in Zwanenburg (tussen beide bruggen). Daarnaast zijn er vier stukken waar de verkeersintensiteit niet (veel) verder mag stijgen: Cruquius ten zuiden van de N201, Badhoevedorp, Lijnden en in Aalsmeerderbrug ter hoogte van de Geniedijk.

Wat betreft de V85 kan worden vastgesteld dat op de gehele ringdijk fors harder wordt gereden dan 30 km/uur. Waar een 50 km/uur regime geldt, houden automobilisten zich over het algemeen goed aan de snelheid. Daarmee ontstaat een zelfde soort beeld dat in het VIA rapport van 2010 werd beschreven.



## Verkeer remmende maatregelen

### • *Instellen 30km-zone*

Met een 30km-zone wordt de verblijfsfunctie van een weg benadrukt. In een situatie met veel erfaansluitingen en langzaam verkeer (op de rijbaan) is het wenselijk om de snelheid van het verkeer te beperken. Dit is goed voor de verkeersveiligheid. In de praktijk blijkt dat het moeilijk is om een 30km-zone op een juiste wijze in te richten. Dit is ook duidelijk terug te zien op de ringdijk. Door de combinatie van breed wegbeeld (slechts bebouwing aan één zijde), asfaltverharding en beperkte snelheidsremmers is het voor weggebruikers niet herkenbaar, logisch en begrijpelijk. Op de ringdijk wordt dit bemoeilijkt doordat drempels en plateaus vaak niet toegepast kunnen worden. De huidige inrichting en maatregelen zijn onvoldoende om de 30km-zone geloofwaardig te maken. Binnen de 30km-zones worden in principe gelijkwaardige kruispunten toegepast. Dit komt echter vaak niet overeen met de natuurlijke voorrang van het verkeer op de dijk. Ook is het verschil tussen een zijweg of een uitrit in de inrichting lang niet altijd duidelijk. Daarom worden de gelijkwaardige kruispunten veel als onveilig ervaren. Niet iedereen geeft voorrang als dat moet en het zicht op het overige verkeer is vaak slecht.

Voordelen	Nadelen
Lage snelheid zorgt voor verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers.	Verkeer- of snelheidsremmende maatregelen kunnen leiden tot verminderde doorstroming.
Goede inrichting van de 30km-zone zorgt voor meer gebruik van de routes van hoger niveau.	Ingrijpende maatregelen noodzakelijk om te komen tot een geloofwaardige 30km-zone. Wanneer dit niet lukt zal de politie een negatief advies geven en niet handhaven.
Minder overlast, doordat er minder verkeer rijdt.	De genomen snelheidsremmende maatregelen op de ringdijk zijn onvoldoende effectief en leiden tot onveilig gevoel.
	Toepassing van gelijkwaardige kruispunten is op de dijk niet altijd logisch en herkenbaar.

### • *Instellen 50km-zone*

Met het instellen van een 50 km-zone binnen de kom wordt in feite de oude situatie hersteld: de ringdijk als gebiedsontsluitingsweg. Uit de metingen uit 2015 en het VIA onderzoek uit 2010 blijkt dat in 50km-zones het verkeer zich over algemeen goed aan de snelheid houdt. Net als in 30 km-zones ligt de V85 rond de 50 km/uur, maar dan zonder potentieel onveilige maatregelen. Dit maakt de inrichting eenvoudiger, overzichtelijker en goedkoper. Voor de fiets moeten aparte voorzieningen worden getroffen in de vorm van rode fietsstroken. Het probleem met deze maatregel is dat de erven direct op de ringdijk ontsluiten, wat een inrichting als gebiedsontsluitingsweg volgens de richtlijnen van duurzaam veilig moeilijk maakt. Ook accepteren we hiermee dat de gereden snelheid rond de 50 km/uur blijft liggen. Hoewel in een 50km-zone mag worden gehandhaafd door de politie, blijkt dit in praktijk slechts sporadisch te gebeuren, zonder blijvende effecten op de snelheid.

Voordelen	Nadelen
Eenvoudige, overzichtelijke en goedkope inrichting.	Snelheidsbeheersing.
Uit metingen blijkt dat de V85 zowel in 30km-zones als in 50km-zones rond de 50 km/uur ligt. Het instellen van 50km/uur is daarmee een	Acceptatie dat er rond de 50 km/uur wordt gereden.

legalisatie van de huidige situatie, zonder onveilige maatregelen.	
Mogelijkheid tot handhaving	Alleen effectief bij intensieve handhaving. Lokaal effect flitspalen.

- **Instellen GOW-30**

Binnen de Haarlemmermeer hebben we een eigen categorie toegevoegd: de GOW30, ofwel een gebiedsontsluitingsweg waar een 30 km/uur regime geldt. Deze categorie is bedoeld als tussenvorm voor wegen waar eigenlijk een 30km/uur regime gewenst is, maar waar dit qua inrichting lastig te realiseren is. Dit is een suboptimale oplossing en het streven is dan ook om waar mogelijk de keuze te maken tussen een erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg. Een GOW-30 is grofweg hetzelfde als een gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regime waar je 30 km/uur mag, met enkele snelheidsremmende maatregelen, maar minder dan op een erftoegangsweg met 30 km/uur. De voor- en nadelen zijn dan ook grotendeels gelijk.

Voordelen	Nadelen
Eenvoudige, overzichtelijke en goedkope inrichting.	Snelheidsbeheersing.
In een 30-zone zonder maatregelen zullen automobilisten harder rijden dan 30 km/uur, maar vaak ook langzamer dan 50 km/uur.	Acceptatie dat er harder dan 30 km/uur wordt gereden.
	Politie zal vanwege de inrichting een negatief advies geven en niet handhaven.

- **Instellen 60km-zone**

60km-zones zijn de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Gezien de beperkte ruimte op de dijk en het doel om zoveel mogelijk alleen bestemmingsverkeer te laten rijden past de 60km-zone goed bij de situatie op de dijk. Aandachtspunt is wel dat het moeilijk is om de snelheid van het verkeer te beheersen, vooral zonder toepassing van drempels of plateaus. Toepassing van drempels of plateaus is buiten de bebouwde kom, waar geen woningen staan beter mogelijk dan binnen de bebouwde kom. Ook binnen de 60km-zones worden op een aantal locaties gelijkwaardige kruispunten toegepast. Net als in 30km-zones komt dit echter vaak niet overeen met de natuurlijke voorrang van het verkeer op de dijk. Daarom worden de gelijkwaardige kruispunten veel als onveilig ervaren.

Voordelen	Nadelen
Snelheidsbeperking is goed voor de verkeersveiligheid.	Snelheidsbeheersing.
Met de rode streken wordt de positie van de fietser versterkt.	(Ervaren) verkeersonveiligheid langzaam verkeer bij hoge verkeersintensiteiten en hoge snelheden.

- **Rode fietsstreken buiten de bebouwde kom**

Aansluitend op de 60km-zones zijn op de ringdijk rode fietsstreken of rode fietssuggestiestreken toegepast. Dit sluit goed aan op de principes van de 60km-zone en past hier goed binnen de aanpak duurzaam veilig. Door de fietsstreken ontstaat een smallere rijstrook voor het autoverkeer, wat een snelheidsremmende werking heeft. Uit de inventarisatie blijkt dat de rode fietsstreken over het algemeen positief worden ervaren. Aandachtspunt is dat weggebruikers meestal het juridische verschil tussen fietssuggestiestreken en fietsstreken niet kennen:

- Fietsstrook: strook afgescheiden door doorgetrokken of onderbroken markering met een fietssymbool. Hier mogen voertuigen ook niet geparkeerd worden;

- Fietssuggestiestrook: strook afgescheiden door een onderbroken markering zonder fietssymbool. Hier mogen voertuigen wel parkeren.

Voordelen	Nadelen
Versterking positie van de fietser.	Juridisch onderscheid fietsstrook en fietssuggestiestrook is voor veel weggebruikers niet duidelijk.
Vermindering van snelheid autoverkeer.	

- **Rode fietsstroken binnen de bebouwde kom**

Ook binnen de bebouwde kom worden in de praktijk rode fietsstroken toegepast op zowel 50km-wegen als in 30km-zones. Volgens de principes van duurzaam veilig worden bij voorkeur geen (rode) fietsstroken binnen de kom toegepast:

- Bij 50km-wegen horen in principe vrij liggende fietspaden;
- Binnen een 30km-zone horen in principe geen speciale fietsvoorzieningen, omdat er uitdrukkelijk sprake is van menging van verschillende vervoerswijzen. Vaak worden wel rode fietsstroken toegepast, zoals op de ringdijk. De redenen hiervoor zijn de beperkte beschikbare ruimte (vooral bij 50km-wegen) en het versterken van de positie van de fietser (zowel op 50km-wegen als in 30kmzones). Vanwege deze aspecten worden de fietsstroken op de ringdijk over het algemeen ook positief beoordeeld, mits deze ruim genoeg zijn opgezet.

Voordelen	Nadelen
Versterking positie van de fietser.	Juridisch onderscheid fietsstrook en fietssuggestiestrook is voor veel mensen niet duidelijk.
Vermindering van snelheid autoverkeer.	Onduidelijk onderscheidt tussen 30km-zone en 50km-weg.
	Past in principe niet bij eigenschappen van 30km-zone volgens Duurzaam Veilig.

- **Chicanes**

De toepassing van wegversmallingen, met name in de vorm van chicanes zijn veel op de ringdijk toegepast. Door de chicanes wordt een grote rechtstand van een wegvak onderbroken. Bovendien moet het verkeer een slingerende beweging maken wat de snelheid verder vermindert. Bewoners van de ringdijk ervaren de chicanes echter als erg onveilige maatregelen. De belangrijkste redenen hiervan zijn:

- Hogere snelheid vóór de chicane om eerder te zijn dan het verkeer vanaf de andere kant;
- Door de zijdelingse bewegingen van het autoverkeer komt het fietsverkeer in de knel, met name op de delen waar het autoverkeer op de fietsstrook moet rijden;
- Op de ringdijk wordt sporadisch de voorrang met borden aangegeven. Dit geldt juridisch gezien ook voor het fietsverkeer. De fietsstrook loopt echter door achter de druppel langs, waardoor het voor weggebruikers onduidelijk is wie nu voorrang moet krijgen;
- De afstand tussen de druppels van een chicane is groot. Hierdoor is de snelheidsremmende werking beperkt en is bovendien de afstand en snelheid van de tegenligger moeilijk in te schatten;
- 's Nachts zijn niet alle chicanes goed zichtbaar. Dit komt mede doordat de koplampen van een tegenligger om een druppel heen schijnen, waardoor de chicane zelf niet goed zichtbaar is.

Verder blijkt uit de inventarisatie dat op de ringdijk veel verschillende uitvoeringsvormen zijn gerealiseerd. Dit kan in de vorm van betonnen bloembakken, druppels, verspringend parkeren en markering. Ook de ondersteunende bebording wijken op de verschillende plekken van elkaar af. Hierdoor ontstaat onduidelijkheid voor de weggebruiker en onnodige borden.



Voordelen	Nadelen
Rechtstand wordt onderbroken.	Positie van de fietser komt in de knel.
Bij voldoende verkeer enige snelheidsremmende werking.	Snelheidsremmende werking beperkt, vooral bij lage verkeersintensiteiten.
Vorrang nemen door tegenligger.	Vorrang nemen door tegenligger.
	Door lengte is afstand en snelheid tegenligger slecht in te schatten.
	Vorrangssituatie van de fietser onduidelijk.
	Zichtbaarheid chicanes.
	In de fietsstroken ontstaat ophoping van afval en is het moeilijk om zout te strooien.
	Bij filevorming wordt de doorgang in de chicane geblokkeerd.
	Kosten door kapotgereden paaltjes.

- **Wegversmalling**

Een wegversmalling bestaat uit een versmalling van de rijbaan op één punt. Dit kan eenzijdig of tweezijdig zijn. De effecten van een wegversmalling zijn goed te vergelijken met een chicane. Hierbij moet opgemerkt worden dat de snelheidsremmende werking vooral afhankelijk is van de hoeveelheid verkeer. Zonder tegenligger kan men met dezelfde snelheid doorrijden. Voordeel is dat de lengte beduidend korter is dan een chicane, waardoor weggebruikers beter kunnen anticiperen op het overige verkeer. Voor de specifieke wegversmallingen in de Bennebroekerdijk in Zwaanshoek geldt dat de voorrangregel niet overeenkomt met de natuurlijke voorrang. De auto die 'vrij rechtdoor' kan rijden moet voorrang verlenen aan de tegenligger die van zijn rijlijn moet afwijken.

Voordelen	Nadelen
Rechtstand wordt onderbroken.	Positie van de fietser komt in de knel.
Snelheidsremmende werking.	Afhankelijk van de uitvoering kan de positie van de fietser in de knel komen.
	Vorrang nemen door tegenligger.

- **Drempel**

Het toepassen van een drempel is een oorspronkelijke maatregel om de snelheid van het verkeer in te perken. Afhankelijk van de uitvoering is de snelheidsremmende werking goed tot zeer goed. Ook fietsers kunnen gewoon over de drempel rijden, zodat geen bijzondere voorzieningen nodig zijn om de positie van het fietsverkeer te waarborgen. Nadeel is dat een drempel zorgt dat het autoverkeer een verticale beweging maakt. Afhankelijk van de uitvoering kan dit oncomfortabel zijn voor inzittenden. Vanwege de trillingen door de drempel is het waterschap erg terughoudend met het toepassen hiervan. Dit in verband met mogelijke verzwakking van de dijk door de trillingen. Ook kunnen scheuren in huizen ontstaan bij woningen of gebouwen die niet (goed) onderheid zijn. De hulpdiensten kunnen benadeeld worden door de drempels.

Voordelen	Nadelen
Snelheidsremmende werking.	Trillingen.
	(Ervaren) verkeersonveiligheid langzaam verkeer
	Oncomfortabel.
	Veel drempels achter elkaar lastig voor hulpdiensten.

- **Plateau**

Een plateau is een drempel over een grotere afstand, meestal ter hoogte van een kruispunt. Het hele kruispuntvlak is als het ware omhoog gebracht. Over het algemeen is een plateau vergelijkbaar met een drempel, maar vanwege de lengte comfortabeler om overheen te rijden. Doordat het plateau ter hoogte van een kruispunt is wordt bovendien de aanwezigheid van het kruispunt benadrukt en wordt de snelheid juist ter hoogte van dit mogelijk conflictpunt omlaag gebracht.

Voordelen	Nadelen
Snelheidsremmende werking.	Trillingen.
	(Ervaren) verkeersonveiligheid langzaam verkeer
	Oncomfortabel, maar minder dan een drempel.
	Veel drempels achter elkaar lastig voor hulpdiensten.

- **Versmalling op kruispunt**

Een andere kruispunt toepassing is een versmalling op het kruispunt. Met deze versmalling wordt de rechtstand onderbroken en wordt het verkeer gedwongen om van de rechte lijn af te wijken. Met deze versmalling op het kruispunt krijgt het kruispunt extra attentiewaarde. Een versmalling zorgt dus voor vermindering van de snelheid en een betere opvallendheid van het kruispunt. Aandachtspunt is dat met de versmalling het kruispuntvlak kleiner wordt. Hierdoor is er minder manoeuvreerruimte aanwezig, vooral in combinatie met vrachtverkeer. Dit kan tot problemen leiden, vooral als er slecht zicht is of als er voor en na het kruispunt ook weinig ruimte is.

Voordelen	Nadelen
Snelheidsremmende werking.	Voorrang nemen door tegenligger. Afhankelijk van de uitvoering kan de positie van de fietser in de knel komen.
Attentiewaarde voor kruispunt.	Minder manoeuvreerruimte.

- **Flitskast/handhaving**

Met flitskast en mobiele handhaving worden weggebruikers gecontroleerd op hun snelheid. Daarnaast hebben flitspalen een preventieve werking, omdat mensen hun snelheid aanpassen op het moment dat ze een flitskast zien staan. Het plaatsen van flitskasten op zich past niet binnen de principes van duurzaam veilig. Voor een inherent veilige weg moet de vormgeving van de weg zo zijn dat het gewenste gedrag als vanzelf wordt verkregen. Met eventuele handhaving kan daarnaast de notoire overtreders worden aangepakt. Met het plaatsen van flitskasten wordt een inherent veilige vormgeving niet bereikt, mede omdat deze slechts plaatselijk effect hebben. Op de ringdijk zijn op verschillende plaatsen flitskasten geplaatst. Door veel bewoners wordt deze vorm van handhaving positief gewaardeerd. Vooral omdat hiermee de snelheid van het verkeer met behoorlijke zekerheid wordt beheerst. Nadeel is dat de flitskasten niet in de 30km-zones worden geplaatst. Met mobiele handhaving kan er (onopvallend) gecontroleerd worden op verschillende locaties. Hiermee kan de handhaving ingezet worden op locaties waar dat nodig of wenselijk is. Nadeel is dat mobiele handhaving geen directe werking heeft, maar pas achteraf. Ook zal men na verloop van tijd weer harder gaan rijden, wanneer er lang geen controles plaats vinden. Aandachtspunt is dat het Openbaar Ministerie erg terughoudend is met snelheidscontroles in 30km-zones.

Voordelen	Nadelen
Goede snelheidsbeheersing t.h.v. flitskasten.	Plaatselijke werking van flitskast.
	Flitspaal functioneert niet in 30km-zones.
	Tijdelijke werking van handhaving.

- **Inhaalverbod**

Op diverse plekken op de ringdijk is een inhaalverbod ingesteld. Meestal is dit met een uitzondering op het landbouwverkeer. Uit de enquête blijkt dat de meeste mensen dit een goede maatregel vinden. Hiermee worden veel gevaarlijke inhaalmanoeuvres voorkomen. Ook zorgt een inhaalverbod ervoor dat het verkeer vaak met lagere snelheden rijdt, wanneer ze achter een voorligger moeten blijven. Ondanks de inhaalverboden is het aantal ongevallen en slachtoffers bij inhalen niet (duidelijk) verminderd. Ook wordt door de mensen aangegeven dat het inhaalverbod wordt overtreden en dat handhaving hierop moeilijk is. Verder wordt ook het ongeduldige verkeersgedrag (zoals bumperklevens) door achterliggers als onprettig ervaren.

Voordelen	Nadelen
Voorkomen van (gevaarlijke) inhaalmanoeuvres.	Inhaalverbod soms onduidelijk of onlogisch.
Lagere snelheden.	Inhaalverbod leidt tot ongeduldig verkeersgedrag of overtredingen.

- **Afsluiting of knip**

Een ingrijpende maatregel is het afsluiten van een weg of weggedeelte. Dit kan bijvoorbeeld alleen voor het gemotoriseerd verkeer, zodat langzaam verkeer wel door kan rijden. Een afsluiting is bijvoorbeeld in de Aalsmeerderdijk gerealiseerd. Ook diverse bewoners van andere delen van de ringdijk hebben deze oplossingsrichting aangedragen. Een volledige afsluiting voor het gemotoriseerd verkeer is een ingrijpende maatregel op structuurniveau. Een afsluiting in de ringdijk heeft tot gevolg dat er alleen nog bestemmingsverkeer op (dat deel van) de dijk komt. Dit zorgt voor minder verkeer en dus minder overlast voor omwonenden. Wel zijn er een aantal kanttekeningen. Door de afsluiting worden de wegen in de omgeving extra belast. Niet alleen doordat het doorgaande verkeer hier gaat rijden, maar ook omdat het bestemmingsverkeer via een andere route bij de dijk moet komen. Deze wegen moeten daarom wel geschikt zijn om dit extra verkeer te verwerken. Verder zal ook het bestemmingsverkeer moeten omrijden, wat leidt tot extra reistijd en verslechterde bereikbaarheid.

Voordelen	Nadelen
Verbetering verkeersveiligheid op wegvak met afsluiting.	Belasting van wegen in de omgeving, met nadelen voor verkeersveiligheid en overlast.
Geen doorgaand verkeer.	Omrijdafstanden.

- **Eenrichtingsverkeer**

Door diverse bewoners van de ringdijk is geopperd om maatregelen op structuurniveau te nemen. Het instellen van eenrichtingsverkeer is hier een voorbeeld van. Met eenrichtingsverkeer mag men maar in één richting door de straat rijden. Dit betekent dat het verkeer in de andere richting via de omliggende wegen zal moeten rijden. Dit heeft tot effect dat verkeer zonder bestemming niet langer via de ringdijk rijdt. Maar dit betekent ook dat omliggende wegen of straten extra verkeer krijgen, wat hier ook voor meer overlast en verkeersonveiligheid kan zorgen. In de straat met eenrichtingsverkeer ontstaat een rustiger verkeersbeeld. Mogelijk gevolg is dat hierdoor en door de beschikbare ruimte de snelheid van het verkeer omhoog gaat. Ook is het eenrichtingsverkeer gevoelig voor overtreding door mensen die tegen de richting in gaan rijden. Bij het instellen van eenrichtingsverkeer is daarom een herprofilering met een smallere rijbaan wenselijk.



Voordelen	Nadelen
Minder ruimte in de breedte nodig.	Belasting van wegen in de omgeving.
Vermindering doorgaand verkeer.	Hogere snelheden.
	Gevoelig voor overtredingen.

- Inrijverbod vrachtverkeer**

Vrachtverkeer kan door de omvang, massa en geluid zorgen voor overlast bij omwonenden. Om deze overlast te verminderen kan een inrijverbod voor vrachtverkeer worden ingesteld. Dit is bijvoorbeeld gedaan op de Nieuwemeerdijk. Een inrijverbod voor vrachtverkeer kan voor veel verbetering zorgen om het doorgaande vrachtverkeer te weren. Het lokale vrachtverkeer zal wel altijd op zijn bestemming moeten kunnen komen. Wanneer er sprake is van weinig doorgaand vrachtverkeer heeft deze maatregel weinig zin. Daarnaast is het erg gevoelig voor overtredingen, wanneer hier niet op gehandhaafd wordt.

Voordelen	Nadelen
Minder overlast door vrachtverkeer.	Belasting van wegen in de omgeving.
	Gevoelig voor overtredingen.

- Streetprint**

Streetprint is het aanbrengen van een bovenlaag op het asfalt van bijvoorbeeld een klinkerprofiel. Dit brengt de snelheid naar beneden, maar geeft ook trillingen en geluidsoverlast. Daarnaast zijn de onderhoudskosten dubbel zo hoog als bij normaal asfalt. Vanwege de nadelen is streetprint vooral geschikt bij lage verkeersintensiteiten.

Voordelen	Nadelen
Lagere snelheid.	Overlast van geluid en trillingen.
	Hoge onderhoudskosten.

### Effectieve maatregelen

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de mogelijkheden om verschillende maatregelen toe te passen op de ringdijk, het te verwachten effect en het draagvlak onder bewoners.

Maatregel	Mogelijk?	Effect?	Draagvlak?
Instellen 30-zone (binnen kom)	Moeilijk haalbaar	Weinig kansrijk	Deels draagvlak
Instellen GOW-50 (binnen kom)	Suboptimaal	Kansrijk	Deels draagvlak
Instellen GOW-30 (binnen kom)	Haalbaar	Deels kansrijk	Deels draagvlak
Instellen 60-zone (buiten kom)	Haalbaar	Deels kansrijk	Deels draagvlak
Fietsstroken binnen de kom	Haalbaar	Kansrijk	Veel draagvlak
Chicanes	Haalbaar	Weinig kansrijk	Weinig draagvlak
Versmallingen	Haalbaar	Weinig kansrijk	Weinig draagvlak
Drempel (binnen kom)	Moeilijk haalbaar	Kansrijk	Deels draagvlak
Plateau (binnen kom)	Moeilijk haalbaar	Kansrijk	Deels draagvlak
Versmalling op kruispunt	Haalbaar	Deels kansrijk	Weinig draagvlak
Flitskast/handhaving	Moeilijk haalbaar	Weinig kansrijk	Veel draagvlak
Inhaalverbod	Haalbaar	Deels kansrijk	Veel draagvlak
Afsluiting	Haalbaar	Kansrijk	Deels draagvlak
Eenrichtingsverkeer	Haalbaar	Deels kansrijk	Deels draagvlak
Inrijverbod vrachtverkeer	Haalbaar	Deels kansrijk	Veel draagvlak
Streetprint	Moeilijk haalbaar	Kansrijk	Weinig draagvlak

Vanwege het karakter van de ringdijk zijn er maar een gering aantal verkeer remmende maatregelen mogelijk binnen de kom: vooral chicanes en versmallingen. Dit zijn juist de maatregelen die bewoners als onveilig ervaren. Daarnaast is de effectiviteit van deze maatregelen niet ideaal. Het inrichten van de ringdijk als een erftoegangsweg met een 30 km/uur regime blijft daardoor zeer moeilijk. Ook zijn (brede) fietsstroken, iets wat veel bewoners willen, moeilijk verenigbaar met de richtlijnen voor een erftoegangsweg.

Het inrichten als een gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regime maakt de inrichting een stuk eenvoudiger. De gemeten snelheid ligt zowel in de 30-zones als de 50-zones rond de 50 km/uur, waardoor dit een legalisatie is van een feitelijke situatie, zonder potentieel onveilige maatregelen. Ook kunnen de flitspalen in de bestaande 50 km/uur zones blijven staan. Nadeel van deze maatregel is dat omdat alle erven direct via de ringdijk ontsloten worden, een duurzaam veilige inrichting onmogelijk is.

Als tussenvorm kan een gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur regime gekozen worden. Dit heeft grotendeels de inrichting van een 50 km/uur regime, maar de maximumsnelheid is lager. In tegenstelling tot een erftoegangsweg wordt afgezien van (veel) verkeer remmende maatregelen. De ervaring is dat er door het gebrek aan snelheidsremmers harder dan 30 km/uur wordt gereden, maar vaak ook minder hard dan 50 km/uur. Dit is een goed compromis. Het nadeel van deze maatregel is dat handhaving niet mogelijk is.

Een andere mogelijkheid is een gebiedsontsluitingsweg met een 50 km/uur regime, maar met een adviessnelheid van 30 km/uur (zoals in Zwaanshoek). Van de adviessnelheid gaat enige remming uit waardoor het karakter veel op een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur lijkt. Omdat een adviessnelheid geen wettelijke snelheid is, blijft handhaving mogelijk.

Maatregelen die kansrijk zijn en op draagvlak kunnen rekenen zijn fietsstroken, inhaalverboden, gedeeltelijk instellen eenrichtingsverkeer en afsluitingen voor (vracht)verkeer. Deze maatregelen kunnen waar mogelijk gecombineerd worden met zowel een GOW30 als een GOW50.

Een drastische, maar effectieve maatregel is het fysiek afsluiten van de dijk, daar waar bestemmingsverkeer via een alternatieve route de mogelijkheid heeft de dijk te bereiken. Zo wordt doorgaand verkeer geweerd. Deze maatregel sluit goed aan bij de structuurvisie, waarin historische polderwegen worden ontlast door parallelwegen. Voor de ringdijk is in de structuurvisie een ringenstructuur voorzien, waarbij de buitenring (de ringdijk) alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk is en het doorgaande verkeer via de buitenring wordt afgewikkeld. Deze buitenring ligt er al gedeeltelijk (zoals de Schipholweg, Weteringweg of de N205) wat kansen biedt voor knippen. Knippen ligt echter wel gevoelig bij bewoners, participatie is dan ook zeer belangrijk. Waar we knippen ontstaat een verblijfsgebied met een zeer lage verkeersintensiteit. De lage verkeersintensiteit in combinatie met de hoofd fietsroute maakt een inrichting als fietsstraat wenselijk.

### **Advies politie**

Volgens de politie was het ooit het plan om de gehele dijk uniform in te richten, maar gingen de dorpsraden hiertegen ageren bij de gemeente, waarna stukje bij beetje de uniforme inrichting is verdwenen. Er is getracht om stukjes maatwerk te leveren waardoor de dijk is verrommeld. De insteek is nu hoe hinderlijker je het maakt, hoe eerder men een andere weg kiest en het beter en veiliger wordt voor de dijkbewoners. De politie is van mening dat je nooit af kunt dwingen dat er een bepaalde snelheid gereden wordt.

Het instellen van een 30 km/uur regime kan alleen worden bewerkstelligd door zoveel mogelijk hinderlijke maatregelen te nemen, zodat harder rijden ontmoedigd wordt. Op de ringdijk is dit moeilijk. Een 50 km/uur regime is beter te handhaven voor de politie. Het liefst in combinatie met een aantal knippen, zodat de stukken waar hard gereden kan worden korter worden. Bovendien blijft zo alleen bestemmingsverkeer over, waardoor hardrijders vooral de bewoners zelf zijn, voor zover dit al niet het geval is. Bredere fietsstroken ziet de politie als een effectieve maatregel om binnen de kom de weg

visueel smaller te maken en de snelheid naar beneden te brengen. Verder heeft de politie de voorkeur de dijk in de voorrang te brengen en met haaiantanden aan te geven. Dit kan normaal gesproken bij een 50 km/uur regime, maar op de ringdijk ook bij een 30 km/uur regime omdat het een hoofdfietsroute is.

De politie is voorstander van een uniforme oplossing voor de gehele dijk met goede communicatie met bewoners op het moment dat zaken ingevoerd worden. Bij het kiezen voor een optie moet de politieleiding instemmen en moeten er in het driehoeksoverleg afspraken over handhaving met de burgemeester vastgelegd worden.

## Conclusie

Alles overziend stellen wij in het nieuwe ringdijkbeleid de volgende inrichting voor de ringdijk binnen de bebouwde kom voor:

- Aanpassing wegcategorisering: binnen de kom als gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur, met een adviessnelheid van 30 km/uur. Ondanks de aangepaste categorie houden we wel vast aan een wenswaarde van niet meer dan maximaal 5.000 mvt/etmaal;
- Aanleg van zo breed mogelijke fietsstroken (fietsstraten) om autoverkeer te remmen en de positie van de fietser te waarborgen;
- Waar mogelijk aanbrengen van fysieke knippen voor autoverkeer. Voor de specifieke locaties, zie de inventarisatie 'knippen ringdijk' in de bijlage;
- Op plekken waar de verkeersintensiteit, al dan niet door knippen, lager is dan 2.000 motorvoertuigen per etmaal kan de weg ingericht worden als fietsstraat. Hierbij hoort een categorie als erftoegangsweg met een 30 km/uur regime. Dit doen wij alleen op plekken met een uitgesproken 'dorps' karakter met bijbehorend verblijfsklimaat;
- We leggen de ringdijk als hoofdfietsroute volledig in de voorrang. Dit is consistent en verkeersveilig, omdat de huidige voorrangssituatie als onduidelijk en onoverzichtelijk ervaren wordt.

De aanpassing van de wegcategorisering binnen de bebouwde kom brengt de volgende inrichting met zich mee:

<b>GOW 50 met adviessnelheid 30</b>	<b>Fietsstraat (ETW 30)</b>
Wettelijke snelheid van 50 km/uur	Wettelijke snelheid van 30 km/uur
Ringdijk in de voorrang (tenzij doorgaande route dit onlogisch maakt)	Ringdijk in de voorrang (tenzij doorgaande route dit onlogisch maakt)
Fietsstroken	Rood asfalt
Optische plateaus	Optische plateaus
Komgrens markeren	Komgrens markeren
Vierkante borden 'advies 30'	'30' in het asfalt
Mogelijkheid tot handhaving	

Op de kaart in hoofdstuk 5 is in rood aangegeven waar we een inrichting als ETW 30/fietsstraat voorzien. Dit zijn centrumlocaties waar reeds een lage verkeersintensiteit (<2.000 mvt/etmaal) is, of waar we dit door het knippen van de ringdijk realiseren.

Op drie locaties is inrichting als fietsstraat vanuit de leefbaarheid gewenst maar is de verkeersintensiteit nog te hoog. In Zwaanshoek en Beinsdorp is dit pas aan de orde wanneer er een nieuwe oost-west verbinding bestaat om het doorgaande verkeer af te wikkelen. Voor het fort bij Rijsenhout zou afwaarderen wenselijk zijn om de recreatieve functie te versterken en te zorgen voor een veilige oversteek. Om hier de verkeersintensiteit te laten doen dalen is een snelle alternatieve route tussen Rijsenhout en Aalsmeer nodig, in combinatie met een sterk remmende maatregel op de dijk bij het fort, zoals een doseerlicht. Voorlopig is dit echter nog niet aan de orde.

De centrumlocaties in Badhoevedorp zijn hier bewust niet in meegenomen, omdat in verband met de omlegging A9 een verkeersstructuurplan wordt opgesteld.

Het grotendeels inrichten als GOW lijkt haaks te staan op het doel van het ringdijkbeleid, namelijk het vergroten van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de dijk. Echter, de ringdijk is een atypische weg waar geen voor de hand liggende categorie voor bestaat. Ondanks de huidige categorisering is de ringdijk geen pure erftoegangsweg, omdat de dijk ook een ontsluitende rol vervult en een gedeelte doorgaand verkeer bedient. Een 30 km/uur regime is daarom niet altijd geloofwaardig. Daarnaast is een inrichting als ETW 30 zeer problematisch. Uit de analyse komt naar voren dat een inrichting als GOW met fietsstroken en een adviessnelheid van 30 km/uur kansrijker is dan een inrichting als ETW met chicanes.

Om te komen tot een consistente, geloofwaardige en effectieve inrichting willen we daarom onderscheid gaan maken tussen echte centrumgebieden met een verblijfsklimaat en de meer op ontsluiting gerichte perifere delen van de ringdijk.

#### 7.4.2. Knippen ringdijk

In veel kernen aan de ringvaart wordt het doorgaand (vracht)verkeer als probleem genoemd. Een drastische, maar effectieve maatregel is het fysiek afsluiten van de dijk, daar waar bestemmingsverkeer via een alternatieve route de mogelijkheid heeft de dijk te bereiken. Knippen ligt gevoelig bij bewoners en bedrijven omdat die effecten heeft op de bereikbaarheid. Daarom is het belangrijk om veel aandacht te besteden aan participatie. Hieronder is een aantal kansrijke locaties beschreven. De exacte locatie wordt in samenspraak met de bewoners en ondernemers bepaald.

##### **Kansrijke locaties**

###### *Leimuiderbrug*

Een van de meest voor de hand liggende plekken voor een knip is de Leimuiderdijk onder de Leimuiderbrug/N207. Deze locatie ligt voor de hand omdat de dijk aan beide kanten van de N207 ontsloten wordt via de Weteringweg, waardoor bewoners aan de dijk met de auto nauwelijks hoeven om te rijden. Vanwege een hoogtebeperking onder de brug bestaat er al een 'knip' voor vracht- en landbouwverkeer. Door de onderdoorgang alleen nog geschikt te maken voor fietsverkeer kan ook het autoverkeer worden geweerd.

Hoewel de verkeersintensiteit laag is (700 mvt/werkdag aan de zuidkant, 1.800 mvt/werkdag aan de noordkant) klagen bewoners over de hoge snelheid van het verkeer. Omdat de telpunten net buiten de kom liggen (aan noord- en zuidkant) kunnen we dit niet bevestigen.

Het effect van deze knip zal zijn dat de intensiteit in het dorp zal dalen (tot 0 bij de brug, maar ook elders omdat het doorgaand verkeer ontmoedigd wordt). De Weteringweg neemt de functie voor het doorgaand verkeer over, wat gezien het karakter van de weg (gebiedsontsluitingsweg met 60 km/uur) ook de bedoeling is. Het fietsverkeer blijft vanzelfsprekend gebruik maken van de dijk.

###### *Weteringbrug*

Het dorp Weteringbrug is goed ontsloten via de Lisserweg en Weteringweg. Een knip op de Huigsloterdijk ter hoogte van de Weteringbrug doet weinig afbreuk aan de bereikbaarheid van de kern, terwijl de verkeersintensiteit binnen de kom sterk daalt en het doorgaande verkeer geweerd wordt. De verkeersintensiteit is met 900 mvt/werkdag relatief laag, maar met deze maatregel zou de hoeveelheid verkeer tussen Lisserweg en Weteringweg dalen tot vrijwel nihil. Verderop de dijk zal door een afname van doorgaand verkeer de intensiteit ook wat dalen. Dit verkeer slaat om naar de Weteringweg, die als gebiedsontsluitingsweg dit beter kan bedienen.



### *Cruquius tussen dorp en Plaza*

In het onderzoek naar de realisatie van een grote bouwmarkt op Cruquius Plaza is naar voren gekomen dat dit onacceptabele effecten heeft op de ringdijk. De hoeveelheid verkeer komende vanaf de N201, die al groot is, zal zeer sterk toenemen waardoor de wenswaarde van 5.000 mvt/werkdag wordt overschreden. Ook richting Zwaanshoek, een van de meest overbelaste stukken ringdijk, neemt de intensiteit toe. Als maatregel is naar voren gekomen om Plaza voor het autoverkeer af te scheiden van het dorp door een knip aan te brengen waar nu eenrichtingsverkeer bestaat. Vanwege het eenrichtingsverkeer zijn de negatieve effecten op de bereikbaarheid maar in één richting. Omdat dit een belangrijke omleidingsroute blijft en vanwege uitruktijden ook voor hulpdiensten toegankelijk moet blijven, kan hier geen sprake zijn van een fysieke afsluiting. Het zo afstellen van de bestaande camera zodat ook tegemoetkomend verkeer wordt geregistreerd is een goedkope en voor de hand liggende oplossing.

De verkeersintensiteit ter hoogte van het dorp is met net geen 4.000 mvt/werkdag relatief hoog, dit is op enkele honderden voertuigen bestemmingsverkeer volledig toe te schrijven aan doorgaand verkeer naar Cruquius Plaza. Met de knip zou bijna al dit verkeer verdwijnen. De relatie tussen het dorp en Plaza voor autoverkeer wordt wel verstoord: verkeer moet via de route Oude Kruisweg – Spieringweg – Spaarneweg omrijden, een flinke omrijbeweging. Ook bedrijven aan de ringdijk die nu nog via de dijk vanaf de N201 komen rijden moeten via de Spaarneweg omrijden. Het gaat echter maar om één richting, vanwege het in de huidige situatie al bestaande eenrichtingsverkeer.

### *Zwanenburg, tegenover het gemaal*

De verkeersintensiteit op de ringdijk in Zwanenburg is het hoogst nabij de brug naar de Oranje Nassauweg in Halfweg. Bij het onderhoud aan de N200 zal er nog meer (vracht)verkeer de dijk gebruiken, waardoor de overlast nog verder toeneemt. Als mitigerende maatregel is met Rijkswaterstraat afgesproken een tijdelijke knip aan te brengen tussen Kerkhoflaan en Lindenlaan. Bij positieve ervaringen van omwonenden kan de knip definitief worden.

Het verkeersmodel voorspelt sterke effecten bij deze maatregel. De dijk tegenover het gemaal/Sugar City wordt vrijwel autoluw. De fietsoversteek naar Sugar City en station wordt daarmee veiliger, de relatie tussen Zwanenburg en het water wordt versterkt.

Doorgaand verkeer wijkt uit naar de N200-Weerenbrug. Bestemmingsverkeer in het dorp wordt verdeeld over verschillende eenrichting 'rondjes' achter de ringdijk waardoor de toename op individuele wegen klein is. Wel moet de Wilhelminalaan tussen Lindenlaan en Eikenlaan (net geen 100 meter) tweerichtingsverkeer worden om een dergelijk rondje te kunnen maken.

Ondanks het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied kunnen bewoners uit de wijk achter de ringdijk moeite hebben met extra verkeer door hun straat en bedrijven aan de ringdijk moeilijker bereikbaar worden. Participatie is daarom belangrijk.

### *Rijsenhout, centrum*

Om het centrum van Rijsenhout een sterkere relatie met de ringvaart te geven, kan een het gedeelte tussen Verremeer en Kleine Poellaan uit de doorgaande route worden geknipt. De dijk blijft bereikbaar via de Bennebroekerweg. De onderstaande 'kamstructuur' zorgt er voor dat het gebied vanaf de A4 goed bereikbaar blijft, terwijl doorgaand verkeer op de dijk ontmoedigd wordt.

In het centrum loopt de verkeersintensiteit op de ringdijk terug tot <500 mvt/werkdag, enkel bestemmingsverkeer. Het doorgaande verkeer slaat om naar de Aalsmeerderweg, maar de verkeersintensiteit blijft ruimschoots onder de wenswaarde van 5.000 mvt/werkdag die wij voor erftoegangswegen hebben.

### *Vijfhuizerdijk in Nieuwe Brug*

In Nieuwe Brug bestaat doorgaand (vracht)verkeer richting de Weerenbrug in Zwanenburg. Dit verkeer kan ook afgewikkeld worden via de Schipholweg-A9, zij het met een iets langere reistijd voor bewoners die nabij de knip wonen.

Vrachtverkeer van en naar bedrijventerrein de Liede wordt afgesloten van de dijk, omdat het bedrijventerrein een eigen aansluiting op de Schipholweg heeft via de Spaarnwouderweg.

Een beperkende factor is het bedrijf van der Stoel, wat buiten de knip ligt en na knippen uitsluitend via de ringdijk wordt ontsloten. Daarom is een verplaatsing van het bedrijf, of een eigen ontsluiting naar de Spaarnwouderweg, een voorwaarde voor de knip, tenzij met een (duur) systeem met ontheffingen gewerkt wordt.

#### *Gemaal bij Lijnden*

De verkeersintensiteit is hier met bijna 4.000 mvt/etmaal een van de hoogste van de ringdijk. Het vermoeden bestaat dat hier veel doorgaand verkeer zit tussen Halfweg/Zwanenburg en de A9. Een knip ten hoogte van het gemaal is een logische omdat het dorp via de Hoofdwegen bereikbaar blijft vanaf het hoofdwegennet, terwijl doorgaand verkeer ontmoedigd wordt. Ook biedt de locatie met cultuurhistorie aan het water de potentie tot een prettig verblijfsgebied. Nadeel van deze knip is de grote omrijbeweging tussen beide kanten van de Hoofdvaart. Voor de hulpdiensten is een 'harde' knip daarom niet bespreekbaar. Een knip door middel van een sluis of een camera ligt daarom meer voor de hand. Daarnaast is weerstand bij bewoners en ondernemers te verwachten, hoewel bij een inloopavond eind 2016 de reacties voorzichtig positief waren.

#### **Locaties geschikt voor een knip voor vrachtverkeer**

In april 2016 is de inventarisatie routing vrachtverkeer verschenen. Dit stuk was een eerste aanzet om tot een logische Van belang is om vrachtverkeer zo veel mogelijk te weren van de ringdijk. Daarom wordt aanbevolen daar waar nodig en haalbaar geslotenverklaringen toe te passen. Desgewenst kunnen aan deze geslotenverklaringen nadere bepalingen (bijv. alleen bestemmingsverkeer, lengte- en/of breedtebeperkingen, gewicht en/of aslastbeperkingen) worden toegevoegd. Bij elke nadere bepaling geldt echter dat handhaving nodig is en tegelijkertijd lastig is. Daarom geven wij hier niet de voorkeur aan. Om (doorgaand) vrachtverkeer absoluut te weren, is in plaats van een geslotenverklaring een fysieke belemmering in breedte en/of hoogte de aangewezen manier. Om vast te stellen waar een knip voor vrachtverkeer effectief is, moeten we eerst meten waar precies op de ringdijk de grootste concentraties vrachtverkeer zitten. In 2015 is op verschillende plekken op de ringdijk geteld. Onderstaand overzicht laat zien waar het meeste vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar opgeteld) te vinden is, en wat het aandeel vracht is in verhouding tot het overige verkeer.

<b>Wegvak</b>	<b>aantal vrachtwagens</b>	<b>% vracht</b>
Zwaanshoek - Beinsdorp	160	3,0%
Zwaanshoek	264	3,8%
Zwaanshoek - Cruquius	80	2,2%
Cruquius (zuid van N201)	147	3,7%
Cruquius (noord van N201)	68	2,3%
Nieuwe Brug	82	3,6%
Zwanenburg (bij Dennenlaan)	358	6,1%
Badhoevedorp (bij Sloterbrug)	137	3,2%
Badhoevedorp - Lijnden	66	2,5%
Aalsmeerderbrug (noord van N196)	35	3,4%
Aalsmeerderbrug (zuid van N196)	120	2,5%
Burgerveen	56	3,1%
Weteringbrug	35	4,0%
Lisserbroek - Beinsdorp	33	1,5%

De grootste concentraties vrachtverkeer te vinden in Zwaanshoek (zowel het dorp als richting Beinsdorp) en Zwanenburg. Ook Cruquius (zuidelijk van de N201), Badhoevedorp en Aalsmeerderbrug (zuidelijk van N196) kennen een behoorlijke hoeveelheid vrachtverkeer.

Volgens de milieutypering van de geluidkaart 2011 is op de ringdijk gemiddeld 4,5% vrachtverkeer te vinden. Voor een buurtontsluitingsweg, een weg van lagere orde die de ringdijk in de huidige vorm niet is, ligt dit percentage met 3,5% wat lager. Als aandeel van al het verkeer scoort alleen Zwanenburg boven de norm. Daarnaast zijn er een aantal wegvakken die meer dan 3,5% vrachtverkeer hebben. Omdat voor vrachtverboden vooral de totale hoeveelheid vracht van belang is, zullen we ons hier op richten. De onder paragraaf 3 genoemde knippen nemen zowel het autoverkeer als het vrachtverkeer weg, waardoor voor Zwanenburg en Cruquius reeds in een oplossing is voorzien. Dan blijven Zwaanshoek, Badhoevedorp en Aalsmeerderbrug (zuidelijk van N196) over als locaties die voor een hoogtebeperking in aanmerking komen.

#### *Zwaanshoek*

Het probleem met Zwaanshoek is dat er op dit moment geen geschikte alternatieve route bestaat tussen beide kanten van de ringvaart. (Een variant van) de Duinpolderweg kan dit probleem structureel oplossen, door een nieuwe oost-westverbinding te leggen. Tot die tijd kan er mogelijk een alternatieve maatregelen bedacht worden om de hoeveelheid vracht te beperken. Omdat een hoogtebeperking niet mogelijk is vanwege de aanrijtijden van de hulpdiensten, moet naar andere maatregelen gekeken worden. In het kader van de 'flankerende maatregelen' rond Zwaanshoek zal dit nader uitgewerkt worden. De focus ligt vooral op het onaantrekkelijk afstellen van de VRI bij de brug, of het invoeren van een spitsverbod in Zwaanshoek in combinatie met ontheffingen. Een vrachtverbod op de brug is een relatief simpele maatregel, hoewel de vraag is wat zonder handhaving het daadwerkelijke effect is.

De knip in Cruquius, ten zuiden van de N201, neemt een deel van het doorgaand verkeer op de ringdijk in Zwaanshoek weg, waardoor deze knip ook al een (mild) dempend effect op de verkeersintensiteit heeft.

#### *Badhoevedorp*

We gaan een nadere studie doen naar een afsluiting op de Akerdijk/Nieuwemeerdijk.

#### *Aalsmeerderbrug*

Ondanks het vrachtverbod tussen N196 en Aarbergerweg laten tellingen zien dat er nog steeds een behoorlijke hoeveelheid vrachtverkeer van de dijk gebruik maakt. Een fysieke afsluiting in de vorm van een hoogtebeperking zou het vrachtverkeer definitief weren. Een hoogtebeperking kan negatieve gevolgen hebben voor bestemmingsverkeer, vuil ophalen of hulpdiensten. De brandweer zal niet instemmen met een fysieke afsluiting. Een hoogtebeperking is daarom niet mogelijk.

Wel zal door de afslagverboden op de N196 vanuit Aalsmeer richting Pudongweg en Fokkerweg de intensiteit op de ringdijk dalen. Dit betreft doorgaand verkeer dat de dijk gebruikt om via de N196-Fokkerweg naar Schiphol/N201/A9 te rijden. Ook de hoeveelheid vracht zal hiermee dalen.

#### *Nieuwe Brug*

Zoals onder 3.4 besproken, zien we in afwachting van verplaatsing van het bedrijf van der Stoel graag een vrachtknip ter hoogte van het viaduct van de Schipholweg. Dit maakt vrachtverkeer over de dijk in Nieuwe Brug onmogelijk en zorgt er voor dat dit verkeer uitwijkt naar de Spaarnwouderweg die hier beter geschikt voor is.

## Samenvatting

De knippen scoren als volgt:

Knip	Effecten verkeer	Effecten ruimtelijk	Harde/zachte knip*	Keerlus**	€
Leimuiderbrug	Effectief	Neutraal	Hard	Niet nodig	
Rijsenhout	Zeer effectief	Zeer kansrijk	Hard	Niet nodig	
Weteringbrug	Effectief	Neutraal	Hard	Nodig	
Cruquius	Zeer effectief	Zeer effectief	Zacht	Niet nodig	
Lijnden	Zeer effectief	Zeer effectief	Zacht	Niet nodig	
Zwanenburg	Zeer effectief	Zeer effectief	Hard	Niet nodig	
Nieuwe Brug	Effectief	Neutraal	Zacht	Niet nodig	

\*Bij een harde knip wordt het fysiek onmogelijk gemaakt voor autoverkeer. Soms is dit vanwege de hulpdiensten niet mogelijk en is een sluis, inzinkpaaltje of camera nodig, met hogere kosten.

\*\*Alleen bij Weteringbrug is een (kleine) keerlus nodig, wat tot iets hogere kosten zal leiden.

## 7.5. Overheden betrokken bij ringdijk en ringvaart

Ringdijk en ringvaart vallen wat betreft regelgeving onder drie verantwoordelijke overheden, de gemeente Haarlemmermeer, het Hoogheemraadschap van Rijnland en de Provincie Noord-Holland. De gemeentegrens van Haarlemmermeer ligt in het algemeen tot aan de oever aan de overzijde. Alleen bij Amsterdam ligt de grens in het midden van de ringvaart.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is als waterbeheerder verantwoordelijk voor kwantiteit en de kwaliteit van het water in de ringvaart. De regels zijn vastgelegd in de keur en de legger. Daarnaast zijn ringdijk en de ringvaart eigendom van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Dit betekent dat voor het aanbrengen van veranderingen in de waterkering en van steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen niet alleen de keur van Rijnland geldt, maar ook toestemming nodig is van Rijnland als eigenaar van het water of de grond. Sinds een aantal jaren verkoopt Rijnland oever-, dijk-, en waterpercelen, die zij niet meer nodig heeft voor het uitvoeren van haar taak, aan particulieren.

De dijk is een regionale waterkering in bezit bij de waterbeheerder, het hoogheemraadschap van Rijnland. De ringdijkweg was tot 1993 ook in beheer van Rijnland tot een landelijke wet bepaalde dat het de primaire taak van gemeenten is om wegen te beheren. Zo verkreeg de gemeente Haarlemmermeer het recht van opstal voor de verharding op de dijk (het asfalt van de weg, de trottoirs en de parkeerplaatsen). In 1996 werd een convenant gesloten tussen waterschap en gemeente om onderhoud van het asfalt en het op hoogte houden van de kruin telkens tegelijk uit te voeren en regelmatig over het onderhoud van de weg en de kruinhoogte van de dijk te overleggen. Op die manier blijven de kosten en het ongemak vanwege openbrekingen beperkt. De hoogteligging, of misschien eerder de verzakking van de kruin van de dijk, bepaalt dus waar en wanneer een dijkvak gereconstrueerd wordt. Om te bepalen of ophoging nodig is houdt Rijnland regelmatig een visuele inspectie van de dijk. Rijnland draagt bij aan de noodzakelijke ophoging, de gemeente betaalt het vernieuwen van het asfalt, aanleg of reconstructie van trottoirs en aanleg van parkeerplaatsen. In principe komt elk jaar 3 km waterkering in aanmerking voor reconstructie. Zo duurt het 20 jaar voordat de hele dijk vernieuwd is.

Bermen zijn eigendom van Rijnland en niet van de gemeente, dus ook geen onderdeel gemeentelijke beheeropgave. Voor het behoud van de waterkering maait Rijnland twee keer per jaar de berm. Naast beheer en onderhoud van de weg gaan wij wel over de kwaliteit van de bebouwing, bruggen, oeververbindingen, inrichting van onze eigen grond (parkjes vlak naast de dijk),



Omdat Rijnland toch wat meer grip op de waterkerende hoogte wil blijven houden, heeft men waar mogelijk een zgn. kanteldijkje aangelegd. Dat is een kleine verhoging van een grastalud aan de binnenzijde van de ringdijkweg. Dit wordt alleen buiten de bebouwde kom toegepast. Binnen de bebouwde kom liggen immers trottoirs. Dit kanteldijkje wordt door Rijnland onderhouden. Soms ligt dit dijkje bij een zijweg. Vanuit oogpunt van verkeersveiligheid zou er eigenlijk vaker dan twee maal per jaar gemaaid worden.

De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het vaarwegbeheer. Dit betekent dat voor het aanbrengen van steigers, meerpalen en andere aanmeervoorzieningen uit nautisch oogpunt ook een ontheffing van de provincie nodig is. De beschoeiing van de dijk valt onder beheer van de provincie. Er is overleg gaande om dit over te dragen aan Rijnland.

Verder is de provincie verantwoordelijk voor het beheer van provinciale wegen die op de ringdijk liggen en voor de Stelling van Amsterdam. De provincie heeft toeristisch beleid, recreatiebeleid en beleid op het gebied van natuur en landschap waarin ringvaart en ringdijk een rol spelen. De provincie is verantwoordelijk voor de aanleg van passantenplaatsen.

De ringvaart grenst aan elf omliggende gemeente met elk eigen beleid. Hierdoor is de ringvaart meer een scheiding dan een vaart midden in een groter gebied.

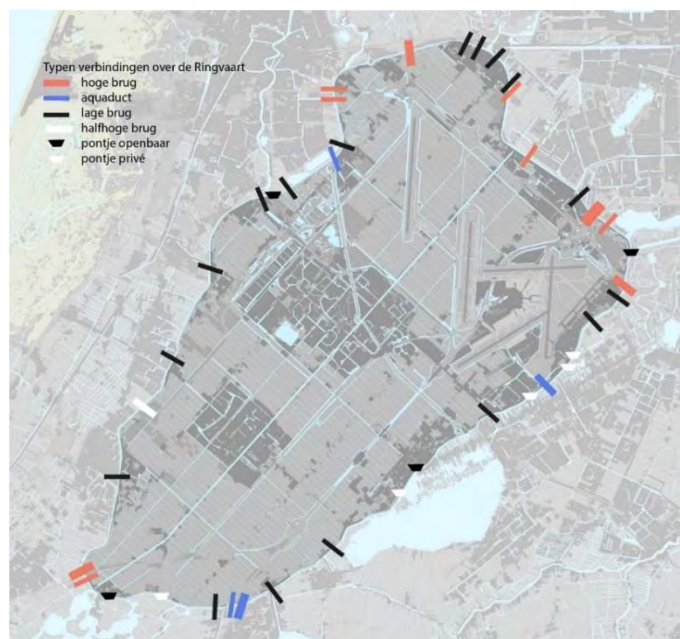
Binnen de gemeente zijn er veel clusters en teams die zich bezighouden met de ringdijk en ringvaart zoals het beheer en het onderhoud van de weg, vergunningverlening, ruimtelijke ordening, woonbotenbeleid, handhaving en toezicht, bediening en openingstijden van bruggen.

## 7.6. Bruggen en oeververbindingen

Er zijn diverse oeververbindingen over ringvaart: bruggen, pontjes en aquaducten. In totaal zijn er 26 bruggen over de ringvaart:

- 11 ophaalbruggen (3x provinciaal, 8x lokaal)
- 8 basculebruggen (2x lokaal, 3x provinciaal, 2x rijksweg, 1x spoor)
- 2 draaibruggen (2x lokaal)
- 5 vaste bruggen (2x provinciaal, 3x rijksweg)

Geen enkele brug is gelijk van vorm en detaillering, sommige bruggen zijn wel 'familie' van elkaar.



## 7.7. Bebouwing langs de ringdijk

Enkele ideeën om kwaliteit langs de ringdijk te behouden en versterken.

- versterk het contrast tussen bebouwde en onbebouwde delen van de ringdijk om vergezichten te behouden.
- geen nieuwe bebouwing/uitbreiding aan de dijk om de verkeersoverlast niet verder te vergroten,
- in de bestemmingsplannen de individuele woningen opnemen, geen bouwstroken of bouwblokken;
- in de bestemmingsplannen rooilijn opnemen en de grens van de bebouwing naast het huis laten terugspringen, zodat de individuele woningen uitkomen,
- meer herkenningpunten langs de dijk, waterfronten
- behoud en herstel karakteristieke panden, herbestemming,
- formuleer 10 gouden regels voor nieuwe bebouwing, (zoals de regels voor Tudorpark)

Herbestemming karakteristieke panden: Aan de bebouwing langs de ringvaart en ringdijk is de historie en de ontwikkeling van de polder en de vaarweg goed afleesbaar. Er zijn nog vele karakteristieke panden aanwezig, maar ook elementen in de openbare ruimte. Een goede inventarisatie is niet voor handen. Wel zijn er diverse voorbeelden van herbestemming van oude panden, zowel goede als minder geslaagde.

Goede voorbeelden van herbestemming oude panden: Voormalige bollenschuur verbouwd tot woning Lisserdijk (links), voormalige silo met bijbehorende hevel, verbouwd tot architectenbureau (rechts)



Kansen voor herbestemming en nieuw gebruik, bijvoorbeeld de diverse karakteristieke oude schuren langs de dijk



Bijzondere objecten vertellen veel over de historie van dijk en vaart: Waterinlaat voor de eendenkooi Vijfhuizerdijk (links), baken bij Weteringbrug als herinnering aan schepen op het voormalige meer (rechts)





Voormalige brug in de ringdijk bij fort Aalsmeer (inspiratie voor wegversmalling als verkeer remmende maatregel); zandoverslag kans op hergebruik?



## 7.8. Beplanting langs de ringdijk

Zoals de schoolplaat laat zien stonden er vroeger populieren langs de ringdijk. Het verloop van de dijk was daardoor van verre zichtbaar. Dit is nu nog enigszins te ervaren bij de Leimuiderdijk, waar onderlangs de Weteringweg een zelfde verloop heeft als de dijk.



Vanaf de jaren 90 zijn alle populieren van de dijk verdwenen. Dit heeft te maken met de veiligheid van de dijk. Omwaaien van dergelijke grote bomen zou gaten kunnen achterlaten in het dijklichaam. Om die reden mag er geen enkele grote boom meer nieuw op de dijk en het dijktalud geplant worden. In de Keur 2015 van Rijnland zijn slechts 9 soorten struiken / kleine bomen toegestaan, te weten:

- Cornus mas* – gele kornoelje;
- Magnolia x loebneri* 'Merrill' – magnolia variëteit;
- Malus baccata* 'Street parade' – sierappel variëteit;
- Malus* 'Evereste' – sierappel variëteit,
- Malus* 'Rudolph' – sierappelvariëteit,
- Sorbus* soorten – lijsterbessen en meelbessen;
- Cercis siliquastrum* – judasboom;
- Craetagus* – meidoorn en
- Amelanchier lamarckii* – krentenboom.

Wanneer bestaande beplanting langs de dijk zou verdwijnen heeft dit grote gevolgen voor diverse bijzondere plekken langs de dijk. Enkele voorbeelden:



Beeld voor en na de kap van beeldbepalende bomen

De ringdijk rond de Watergraafsmeer mocht van Waternet uiteindelijk wel beplant blijven. Wij gaan in gesprek met Rijnland over de mogelijkheden van beplanting langs de dijk.

Zeven jaar gesteggel op de Ringdijk

# Bomen versus veiligheid

Uiteindelijk zijn drie bomen, een stronk en een struik gekapt om de Ringdijk veilig te maken. Daar gingen wel zeven lange jaren aan vooraf.

**N** is de dijkdoorbraak, in Wiers in 2003 zat de schop er goed in het waterschap. Aan de dijk en de hoge Amstel. Goed en Vocht werden uitra geconcludeerd. De 27 vaste bomen, waarvan er een verticaal op de Ringdijk in Amsterdam-Centrum, doorboren de dijk. De dijk was normaal zwakke plekken in de dijk. Alas, de dijk was niet zo sterk. Bovendien voerde de dijk, telkens protest aan om schadelijk hun eigen onderzoekers in Waternet, stadstoe en om worden meten, van de dijk. De dijk was niet zo sterk. De dijk was niet zo sterk. De dijk was niet zo sterk.

"Bomen zijn niet alleen een risico voor een dijk, maar ook een belangrijke onderdeel van de woonomgeving. De dijk is niet zo sterk, dus daar moet je voorzichtig mee omgaan." De bomen, zoals de dijk, zijn niet zo sterk. De dijk is niet zo sterk, dus daar moet je voorzichtig mee omgaan.

Waternet, stadstoe en om worden meten, van de dijk. De dijk was niet zo sterk. De dijk was niet zo sterk. De dijk was niet zo sterk.



## 8. Dijktaal en kanaaltermen

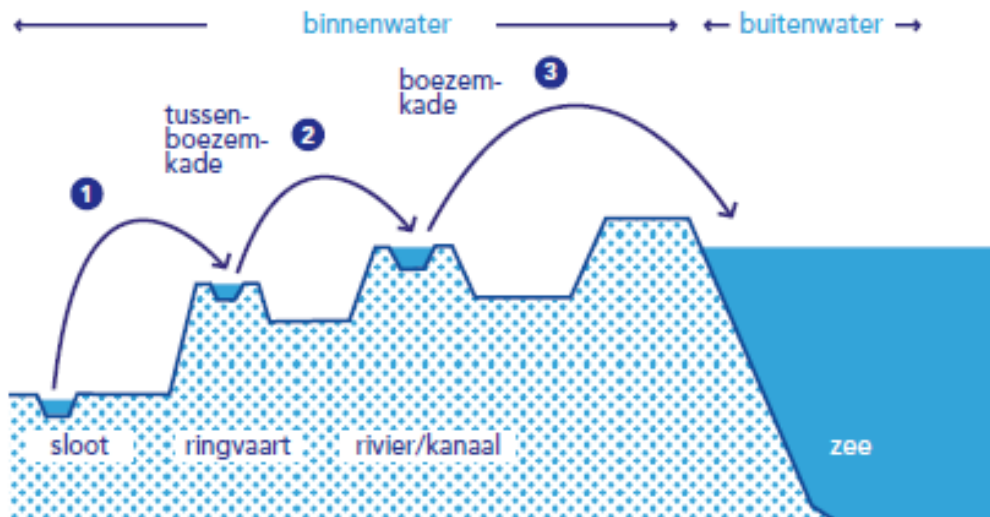
### De taal van de dijk



NAP - Normaal Amsterdams Peil  
MBP - Maatgevend BoezemPeil

GWS - grondwaterstand  
PP - PolderPeilen

### VAN DE POLDER NAAR DE ZEE



- 1 van de sloot naar de ringvaart
- 2 van de ringvaart naar rivier of kanaal
- 3 van rivier of kanaal naar zee

### Hoogheemraadschap of waterschap

Een waterschap is een overheidsorganisatie, net zoals de Rijksoverheid, de provincies en de gemeenten. Een waterschap zorgt voor het waterbeheer in een bepaald gebied. Het bestuur van een waterschap bestaat uit een dijkgraaf, een algemeen bestuur (de Verenigde Vergadering) en een dagelijks bestuur.

### **Keur**

Dit is een juridisch document waarin is vastgelegd wat zonder vergunning niet is toegestaan in, op en rond water, dijken, gemalen enz. De keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland is het laatst herzien in 2015.

### **Legger**

Dit is een door het waterschap vastgesteld document waarin voor alle wateren in het gebied wordt aangegeven hoe breed en diep ze moeten zijn en voor alle waterkeringen hoe hoog en hoe breed. Ook staat er in wie waar voor welk onderhoud verantwoordelijk is. Er zijn drie soorten leggers, voor de ringdijk geldt de legger Regionale keringen.

### **Nautisch beheer en Vaarwegbeheer**

Vaarwegbeheer is het in stand houden van de scheepvaartweg voor de scheepvaart door baggeren, vrij houden van obstakels, onderhoud van oevers en kunstwerken, waaronder sluizen. De wettelijke basis wordt gevormd door de Waterwet. Nauw verbonden met het vaarwegbeheer is het nautisch beheer. De nautische bevoegdheid is geregeld in de Scheepvaartverkeerswet. Deze wet is van toepassing op *alle* Nederlandse wateren die openstaan voor het openbaar scheepvaartverkeer met vaartuigen van welke aard en omvang dan ook.

### **Remmingwerk**

Een remmingwerk, remming of geleidewerk biedt bruggen en sluizen bescherming tegen naderende schepen. Schepen worden afgeremd als ze een brug of sluis naderen of dreigen aan te varen. Daarnaast wordt een remmingwerk gebruikt om een schip de gelegenheid te bieden aan te leggen om te wachten voor een gesloten brug of sluis.

### **Veerstoep**

Dit is een rand of landhoofd waar een veerpont op aanlandt. Hier meert een veerpont aan om personen of voertuigen van en aan boord te laten gaan. Een stoep voor voertuigen loopt vaak geleidelijk af in het water zodat de klep van de pont er bij verschillende waterhoogtes op neergelaten kan worden.

### **Jaagpad**

Een jaagpad of trekpad (ook trekweg) is een pad langs een kanaal of rivier dat werd gebruikt om schepen vooruit te trekken. Dit voorttrekken werd jagen genoemd en geschiedde bij ongunstige wind en tegenstroom. Gewoonlijk werd gejaagd door een paard met begeleider (het jagertje), maar soms ook met menskracht

### **Zinker**

Een zinker is een leiding die een watergang ondergronds kruist. Deze leiding heeft men dan laten afzinken op of in de waterbodem. Het kan daarbij gaan om een kabel of buisleiding en deze hoeft niet altijd in een afzonderlijke mantelbuis te liggen.

### **Recht van opstal**

Het recht van opstal (ook wel opstalrecht genoemd) is een (zakelijk) recht om in, op of boven een onroerende zaak van een andere persoon gebouwen, werken of beplantingen (de zogenoemde opstallen) in eigendom te hebben.

### **Erfpacht**

Erfpacht is een recht om een aan een ander toebehorend stuk grond te gebruiken. De erfpachter heeft tijdens de duur van de erfpacht dezelfde rechten als de eigenaar, maar mag niets doen dat de waarde zou verminderen. Voor het gebruik van de grond betaalt de erfpachter de eigenaar een canon en is fiscaal aftrekbaar.

## 9. Bijlage (los bijgevoegd)

Totaaloverzicht bewonersbijeenkomsten ringdijk en ringvaart

