

## RIJKSWATERSTAAT WEST-NEDERLAND NOORD & GEMEENTE HAARLEMMERLIEDE EN SPAARNWOUDE

### **QUICK SCAN 'LEEFBAARHEID N200'**

*Een verkenning van maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid in de directe omgeving van de N200 in Halfweg.*



Eindrapportage

Werkgroep 'Leefbaarheid N200'

September 2014

De weg is de belevingsader van het landschap.  
Vanaf de weg ervaren we het landschap, de dorpen en steden.

Beleving van het landschap is een belangrijk aspect van de toenemende economische betekenis van de toeristisch-recreatieve sector: de vrijetijdseconomie.

Voor de bezoeker speelt de weginfrastructuur een centrale rol in de beleving van het landschap.

Afhankelijk van de snelheid verschilt de beleving van het landschap.

## Inhoudsopgave

	<b>pagina</b>
SAMENVATTING .....	3
1 Inleiding .....	4
1.1 Aanleiding .....	4
1.2 Opdracht .....	4
1.3 Aanpak/werkwijze.....	4
1.4 Resultaat .....	5
1.5 Deelnemers .....	5
2 Verkenning van het probleem .....	6
2.1 Verkeersintensiteiten .....	6
2.2 Historie .....	6
2.3 Ruimtelijke inrichtingen met effect op N200 .....	7
3 Leefbaarheidsmaatregelen .....	10
3.1 Quick-win maatregelen 2006-2011 .....	10
3.2 Verkenning 2014/2015 .....	10
4 Advies .....	14

## Bijlagen

1. Keuzematrix met wegingsfactor
2. Nadere uitwerking van geselecteerde maatregelen

## SAMENVATTING

De N200 is een belangrijke verbindende schakel tussen A9 en de A10 en tussen Haarlem en Amsterdam. De druk bereiden weg loopt door de dorpskern van Halfweg, waarbij de leefbaarheidsproblematiek ontstaat. Rijkswaterstaat en de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude hebben samen een Quick Scan ter verbetering van de leefbaarheid rondom de N200 opgezet.

Deze 'Quick Scan' is een verkenning van diverse maatregelen die de leefbaarheid kunnen verhogen. Door de werkgroep is een gezamenlijke ambitie geformuleerd van hoe de N200 er in de toekomst uit idealiter uit zou zien.

Het gedeelde ideaalbeeld is een N200 binnen de bebouwde kom die duidelijk onderscheiden is van de omringende autowegen. Het dorps karakter van Halfweg komt sterk naar voren door veel groen, aandacht voor het aanwezige (cultureel) erfgoed en een minder drukke bezetting van de weg.

Maatregelen die bijdragen aan het realiseren van deze ambitie zijn bijvoorbeeld het verbieden van vrachtverkeer in de dorpskern, het plaatsen van bomen zodat het gevoel van een 'dreef' ontstaat en het herinrichten van de Rijnlandse Boezembruggen met oog op de naastgelegen sluizen en gemaal.

### **Wat is leefbaarheid?**

*Leefbaarheid geeft aan in hoeverre een bepaald gebied of een gemeenschap geschikt is om in te wonen en te werken. Hierbij wordt gekeken naar de aantrekkelijkheid van het gebied of de gemeenschap.*

*Elk mens heeft zijn eigen definitie van leefbaarheid. Niet iedereen heeft immers de zelfde woon- en werkwensen. In het algemeen wordt de leefbaarheid door verschillende factoren bepaald. Zo wordt er gekeken naar voorzieningen, zoals scholen of ziekenhuizen, milieu, en sociale kenmerken van het gebied, zoals de demografie. Ondanks dat leefbaarheid een containerbegrip is en dus niet eenduidig is, speelt het een grote rol in de keuzes van veel mensen. Huizenprijzen worden vaker bepaald door de omgeving dan door het huis zelf. De leefbaarheid speelt dus een grotere rol dan het materialisme. Ook in de politiek speelt de leefbaarheid een grote rol. Het gaat niet om de gebouwen, maar om de mensen en de kwaliteit van de omgeving.*

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De spanning tussen leefbaarheid en bereikbaarheid leeft sterk binnen de gemeente en regio. Omdat de N200 een belangrijke verkeersader is zijn er veel belangen voor een vlotte en veilige doorstroming van het verkeersaanbod. Omwonenden in Halfweg hebben echter andere belangen en ervaren overlast van de N200 vanuit fijnstof, geluid en trillingen.



De burgemeester, de heer Heillegers, van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude en directeur Netwerkmanagement mevrouw Scheijven van Rijkswaterstaat West-Nederland noord (RWS-WNN) hebben een bestuurlijke opdracht geformuleerd om deze leefbaarheidsproblematiek nader te verkennen.

Om de opdracht uit te voeren is een ambtelijke werkgroep opgericht. Deze werkgroep heeft in drie sessies een verkenning uitgevoerd naar maatregelen die de leefbaarheid van de N200 kunnen verbeteren. Dit resulteert in het formuleren van een gezamenlijke ambitie voor de toekomst van de N200 en een pakket van leefbaarheidsmaatregelen.

## 1.2 Opdracht

Bij het doorvoeren van maatregelen heeft de afgelopen jaren de nadruk sterk gelegen op de weggebruiker. In de opdracht die deze werkgroep heeft ontvangen wordt sterker gekeken naar de invloed van de N200 op de directe omgeving in het dorp Halfweg. Vaak kunnen kleine tastbare veranderingen een groot verschil in perceptie teweeg brengen.

De werkgroep is gevraagd om voorstellen te doen om de leefbaarheid rondom de N200 te verhogen. Hierbij wordt verzocht om in te zetten op de 'zachte kant' van leefbaarheid, zoals beeldkwaliteit en beleving. Ook kan de 'harde' uitstraling van de N200 veranderen in een vriendelijker uitstraling. Doel is om een gezamenlijke ambitie te formuleren en een selectie van handige combinaties met maatregelen te maken. Financiële middelen zijn tijdens deze verkenning van minder groot belang.

## 1.3 Aanpak/werkwijze

De werkgroep is driemaal bijeen gekomen in een tijdbestek van drie maanden. De bijeenkomsten vonden plaats in het gemeentekantoor van Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

Tijdens de eerste sessie hebben de bestuurlijk opdrachtgevers de opdracht uiteengezet. Vervolgens heeft de werkgroep gebrainstormd over maatregelen die bijdragen aan leefbaarheid. Ook is een eerste stakeholdersanalyse uitgevoerd om zodoende belanghebbenden in beeld te krijgen.



De tweede sessie is gestart met een rondleiding langs de N200 om de leden van de projectgroep een duidelijk beeld te geven van de situatie ter plekke. Hierna is de brainstorm uit de eerste sessie vervolgd en zijn de in totaal 35 aangedragen maatregelen beoordeeld op vijf

criteria voor leefbaarheid en haalbaarheid. Deze vijf criteria zijn 'groen', 'beeldkwaliteit', 'verkeersdoorstroming', '(technische) haalbaarheid' en 'financiën'. Ook zijn de stakeholders nader in kaart gebracht.

Tijdens de derde en laatste sessie heeft de projectgroep op basis van voorgaande een gezamenlijk ambitie voor de toekomst van de N200 geformuleerd en zijn er maatregelen geselecteerd. De projectgroep adviseert om deze selectie van maatregelen nader uit te werken.

## 1.4 Resultaat

De werkgroep levert drie eindproducten op:

1. Het eindrapport 'Quick Scan leefbaarheid N200';
2. Maatregel-effecttool ter afweging van leefbaarheidsmaatregelen op, of in de directe omgeving van, de N200;
3. Een werkdocument met de gespreksverslagen van de bijeenkomsten, het aangevraagd beeldmateriaal en de stakeholderanalyse.

De werkgroep heeft een gezamenlijk ambitie opgesteld en schetst 35 mogelijke maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid. Bij deze 35 maatregelen is rekening gehouden met de belangen van de diverse aanwezige stakeholders en het maken van handige combinaties met overige maatregelen. Van de 35 maatregelen heeft de werkgroep de vijf hoogst scorende in meer detail uitgewerkt. Ook zijn uitwerkingen gemaakt van drie maatregelen die zich op korte termijn autonoom voordoen. Het vervolg op deze Quick Scan dient door de besturen en/of regio richting gegeven te worden.

## 1.5 Deelnemers

De werkgroep bestaat uit leden met zeer verschillende achtergronden. Hiervoor is gekozen om het onderwerp 'leefbaarheid' breed aan te kunnen vliegen, maar op individuele onderwerpen ook de mogelijkheid te hebben meer de diepte in te gaan.

De werkgroep 'Leefbaarheid N200' bestaat uit de volgende personen:

1. J. Postma (RWS-WNN, projectleider)
2. T. de Vos (Haarlemmerliede & Spaarnwoude, afdelingshoofd)
3. G. Kalkman (Haarlemmerliede & Spaarnwoude, adviseur)
4. H.J. Jacobs (Provincie Noord-Holland, verkeer en vervoer)
5. J. de Wild (RWS-WNN, gebiedsadviseur)
6. C. de Lange (RWS-WNN, programmering)
7. M. Limmen (RWS-WNN, omgevingsmanagement)
8. J. Vrielink (RWS-WNN, techniek/assetmanagement)
9. K. Tse (RWS-WNN, verkeersmanagement en -veiligheid)
10. D. Dijkzeul (RWS-WNN, ruimtelijke ordening)



De werkgroep heeft het gevoel dat door de huidige aanpak en intensieve samenwerking van deskundigen in zeer korte tijd een resultaat is geboekt dat richting kan geven aan het verbeteren van leefbaarheid van de N200. De werkgroep beschrijft de gedeelde ambitie en mogelijke maatregelen op hoofdlijnen en adviseert een selectie van deze maatregelen voor nadere uitwerking.



## 2 Verkenning van het probleem

Er spelen veel initiatieven en vragen tegelijkertijd, zowel in het plangebied (de dorpskern van Halfweg) als in de directe omgeving. De dynamiek in de omgeving van Halfweg biedt kansen, maar vraagt ook om keuzes om deze daadwerkelijk te verzilveren. In de afgelopen jaren is mede door de economische crisis de financiële ruimte en bereidheid om te investeren bij zowel marktpartijen als overheid afgenomen. Voor alle partijen zijn de risico's gegroeid. De opgave is daarom complex.

### 2.1 Verkeersintensiteiten

Van	Naar	1830 - 1840	1987	2006	2011
Ring A10	Halfweg-oost	136	-	36.300	32.800
Halfweg-oost	Halfweg-west	136	-	38.000	<b>31.500</b>
Halfweg-west	 Rottepolderplein	136	27.000	40.000	<b>39.600</b>
 Rottepolderplein	Haarlem	136	32.000	51.000	49.900



Figuur 1: Geluidscontouren rondom de N200, beperkt tot meting verkeersgeluid

### 2.2 Historie

De geschiedenis van de N200 gaat terug tot in de 17de eeuw. In 1631 werd besloten een vaart te graven tussen Amsterdam en Haarlem, een zogenaamde trekvaart, de eerste in Nederland. Door deze vaarten voeren schepen die werden voortgetrokken door paarden aan over een jaagpad. Het jaagpad langs de Haarlemmertrekvaart was het begin van de huidige Haarlemmerweg thans N200. Rond de 19de eeuw kwam het treinverkeer in opmars en was er ook een spoorverbinding tussen Amsterdam en Haarlem tot stand gekomen. Met de trein konden goederen veel sneller worden vervoerd met als gevolg de vaart in onbruik raakte. De

weg langs de vaart werd begin 20ste eeuw verbeterd en geschikt gemaakt voor het eveneens opkomende gemotoriseerde wegverkeer. Verder kwam er een tramverbinding langs deze weg die tot eind jaren 50 van de 20ste eeuw zou bestaan. Rond 1970 werd de ruimte van de tramlijn gebruikt voor het verbreden van de Haarlemmerweg tot 2x2 rijstroken waarbij een deel autosnelweg werd in het beheer van het Rijk. Een druk bereden weg door Halfweg was het resultaat met gerelateerde leefbaarheidsproblemen.

#### Quick Win maatregelen leefbaarheid N200

In 2006 is in het kader van groot onderhoud door Rijkswaterstaat samen met de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude voor de herinrichting van de N200 een verbeteringsonderzoek van de leefbaarheid uitgevoerd. Met de uitvoering van deze maatregelen is het uiterlijk van de weg door het dorp groener gemaakt, zijn de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid verbeterd en is de geluidsoverlast ingeperkt.

In aanvulling op deze maatregelen hebben de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Rijkswaterstaat afgesproken om in 2010 en 2011 dertien aanvullende leefbaarheidsmaatregelen te realiseren. Deze maatregelen hebben deels betrekking op de oorspronkelijke herinrichting van de N200 naar dreef (wegvak ter hoogte van SugarCity) en zijn deels aanvullend gezamenlijk geïnventariseerde maatregelen. De dertien maatregelen werden gefinancierd worden uit een budget van € 5 miljoen uit het MIRT-project Coentunnel/ Westrandweg/N200. De in 2006 en 2010/2011 genomen leefbaarheidsmaatregelen hebben geen gevolgen gehad voor de capaciteit van de N200 in Halfweg. Deze bleef ongewijzigd.

### **2.3 Ruimtelijke inrichtingen met effect op N200**

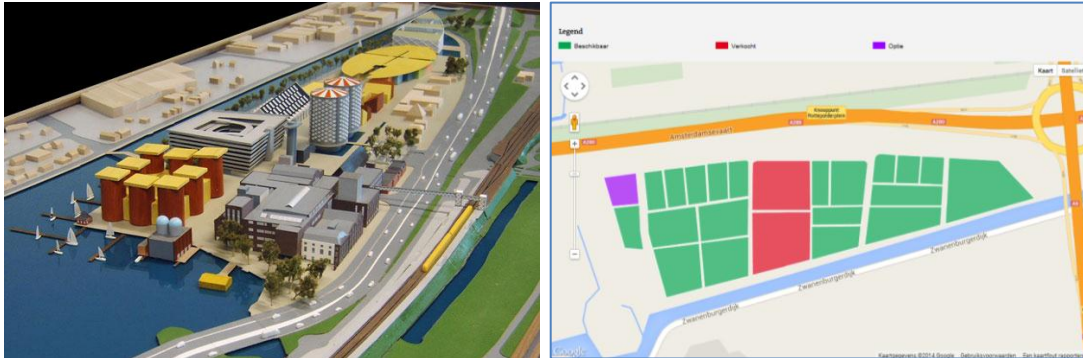
Ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer beïnvloeden elkaar wederzijds. Autonome ontwikkelingen in de regio, zoals de ontwikkeling van SugarCity, lokale woningbouw, maar ook de Amsterdamse haven en ontwikkelingen in Haarlem en de Haarlemmermeer zorgen voor de groei van het verkeer via de N200.

Ruimtelijke ontwikkelingen die het verkeer doen verminderen zijn moeilijk voor te stellen en zouden bestaan uit het vervangen van ruimte-intensieve activiteiten door ruimte-extensieve. Ruimte-intensieve activiteiten zijn bijvoorbeeld de ontwikkeling van SugarCity, met een grote verkeers aantrekkende werking. Mocht dit gebied bijvoorbeeld als park worden ingericht, dan zal minder verkeer worden aangetrokken (verkeers-extensieve ruimtelijke ontwikkeling).

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen aanjager en medefinancier van infrastructuuroplossingen zijn. Nadere beschouwing verdient wellicht de rigoureuze aanpak van het aankopen en slopen van woningen die overlast ondervinden van de N200 en te vervangen door bijvoorbeeld bedrijfsbebouwing die tevens fungeert als afscherming voor de achterliggende woonbestemming. De huidige bewoners zouden zich met een financiële vergoeding elders kunnen huisvesten.



## 1. SugarCity en Polanenpark



Figuur 2: SugarCity, beeld van de maquette

Figuur 3: Polanenpark, kavelkaart 2014

Met de ontwikkeling van SugarCity en het bedrijventerrein Polanenpark (ten westen van het Rottepolderplein) wordt het bedrijvenaanbod groter. Ook de ligging in de nabijheid van Schiphol is gunstig voor ondernemers. Via de A9, A200 en N200 is de gemeente over de weg goed bereikbaar. Met de komst van het station Halfweg-Zwanenburg is de bereikbaarheid via het spoor enorm verbeterd.

## 2. Schiphol

In de dorpskern Halfweg hebben lange tijd slechts sporadisch ontwikkelingen plaatsgevonden, bouw was beperkt mogelijk, dit werd voornamelijk veroorzaakt door strikte wetgeving in relatie tot Schiphol (20ke geluidscontour van de Zwanenburgbaan). Bovendien vormt de hinder van de N200 en Schiphol een belemmering. Het gevolg is verval en achteruitgang van de ruimtelijke kwaliteit. Schiphol is een grote economische motor in de regio, maar veroorzaakt name geluidhinder. Autonome af- of toename van geluidhinder heeft effect op de leefbaarheid.



Figuur 4: Geluidhindercontour binnen de gemeente



## 3 Leefbaarheidsmaatregelen



### 3.1 Quick-win maatregelen 2006-2011

In 2006 is de N200 heringericht om een sterke uitstraling als een 'dreef' te krijgen. Geconstateerd wordt dat de dreefgedachte bijval vindt in de omgeving, maar dat de N200 momenteel niet als dreef niet ervaren wordt. Een selectie van uitgevoerde maatregelen als 'Quick wins' in de periode 2006-2011:

- Plaatsen beschoeiing
- Sturend verkeersmanagement
- Beperking aslast door Halfweg naar 8.5 ton
- Doorstroombaatregelen voor de bus
- Lokale ruimtelijke inrichting Baumanplein

Het afwaarderen van de N200 naar een tweestrooksweg zou volgens een eerdere berekening van Rijkswaterstaat tussen de €10 en €15 miljoen kosten. Rijkswaterstaat ziet echter geen mogelijkheden om de druk bereden N200 af te waarderen. Belangrijke reden hiervoor is de functie als verbindende schakel in het Rijkswegennet. De N200 verbindt niet alleen Haarlem met Amsterdam, maar ook belangrijke verkeersaders als de A9 en de A10.

### 3.2 Verkenning 2014/2015

De werkgroep heeft een verkenning gemaakt van maatregelen die bij kunnen dragen aan het verbeteren van de leefbaarheid rondom de N200. De maatregelen zijn deels afkomstig uit eerdere onderzoeken rondom de N200 en deels uit brainstormsessies. De maatregelen zijn door de werkgroep op basis van consensus gescoord op vijf thema's en variëren van 1 (zeer slecht) tot 10 (uitstekend). De werkgroep heeft gepoogd deze scores zo objectief mogelijk te geven. Alle gegevens scores zijn dan ook plenair in de werkgroep besproken en vastgesteld.

De vijf thema's hebben elk een eigen weging en bestaan uit groen (wegingsfactor 90%), beeldkwaliteit (100%), verkeersdoorstroming (70%), (technische) haalbaarheid (50%) en financiële consequenties (30%). De projectgroep heeft de weging van deze thema's vastgesteld aan de hand van de criteria van de ontvangen opdracht. In deze opdracht is immers verzocht nadruk te leggen op de beleving van omwonenden/weggebruikers en het maken van handige combinaties en in mindere mate op (technische) haalbaarheid en kosten.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> De werkgroep levert de 'tool' waarmee de maatregelen kunnen worden gewogen als los eindproduct bij deze Quick Scan. De tool geeft de gebruiker de mogelijkheid om nieuwe wegingen te geven aan de vijf thema's. Op basis van deze andere wegingen ontstaat een andere selectie van hoogst scorende maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid.

Elke voorgestelde maatregel krijgt op deze manier een individuele totaalscore. Op basis van deze totaalscores worden de maatregelen gerangschikt. De onderstaande tabel geeft de uiteindelijke rangschikking van maatregelen weer en bevat een korte omschrijving van de voorgestelde maatregelen. De weergegeven rangschikking komt voort uit de op de vorige pagina besproken weging van de vijf thema's en de individuele scores van een maatregel op deze thema's.

**Door de werkgroep voorgestelde maatregelen ter verbetering van leefbaarheid rondom de N200 te Halfweg**

Rangnummer	Omschrijving van de maatregel
1*	Stel een vrachtautoverbod in om stank en trillingen in de bebouwde kom te verminderen.
2*	Breng het gevoel van een 'groen hart' in het straatbeeld binnen de bebouwde kom. Werk met bakken met bloemen, vlinderbomen of jacaranda-bomen (die in de lente paars bloeien).
3*	Plaats groen (bomen of bloembakken met planten) in de middenberm en in de buitenbermen, om de scheiding tussen beide rijrichtingen en de scheiding tussen weg en omliggende huizen te accentueren.
4*	Leg meer nadruk op de beide entrees van Halfweg, bijvoorbeeld door hier 'poorten' van te maken. Zorg voor een groen wegbeeld nadat het verkeer door deze poorten is gereden, door de weg de inrichting van een dreef te geven met groen in de middenberm.
5*	Plaats een mooie vorm van verlichting in de middenberm waardoor het idee van een 'laan' ontstaat. Gebruik hiervoor 'lantaarn'-verlichting of juist een vorm van verlichting die aansluit bij de uitstraling van het toekomstige SugarCity.
6	Verbeter de leefbaarheid zoals deze wordt ervaren door de bewoners richt op deze zintuigen (visuele verbeteringen met groen/kunst, geluidsreductie door fluisterasfalt of geluidsschermen en geureductie door minder verkeer/ minder vrachtverkeer).
7	De inrichting van de weg in Halfweg beter accentueren zodat er een grotere overgang bestaat tussen de A200 (buiten bebouwde kom) en de N200 (binnen de bebouwde kom). Dit accentueren kan plaatsvinden door te werken met andere kleuren of het plaatsen van 'dorpse' lichtmasten.
8	Stel de 'Groene Golf', die het verkeer ineens door Halfweg heen geleidt, optimaal in voor minder optrekend verkeer in de dorpskern.
9	Maak de parallelwegen aan de N200 binnen Halfweg autovrij. Stel een autoverbod in na de realisatie van het snelfietspad zodat de omliggende huizen niet langer meerdere lagen van auto's voor hun deur hebben staan.
10	Ontwerp de nieuwe Rijnlandse Boezembruggen met oog op het de uitstraling van het sluisencomplex. Laat de sluisen duidelijk zien in het ontwerp van de brug of bouw de brug in dezelfde stijl als de sluisen.
11	Beperk de toegang tot SugarCity voor het publiek tot slechts de westelijke aansluiting. Op deze manier wordt het verkeer gekanaliseerd en rijdt het niet allemaal door (tot in) Halfweg zelf. Hiermee wordt een rustiger verkeersbeeld beoogd.
12	Laat de nieuwe Rijnlandse Boezembruggen ontwerpen met oog op de dorps uitstraling van Halfweg. Dit karakter komt terug in de brug én de brug biedt een beter vergezicht op SugarCity, het sluisencomplex en het gemaal.
13	Zet verlichting in om de cultuur van Halfweg te benadrukken, zoals de suikerfabriek, het sluisencomplex, het gemaal en overige karakteristieke gebouwen.
14	Verminder de verkeersdruk in Halfweg door navigatiesystemen het verkeer om de dorpskern heen te laten leiden.
15	Zorg voor minder geparkeerde auto's op de parallelwegen om minder auto's in het straatbeeld te hebben. Hiervoor kan betaald parkeren of een parkeerverbod worden ingesteld.
16	Houd bij het verbeteren van leefbaarheid rekening met de omgeving van de weg en zorg voor een goede ordening en duiding van de weg, het omliggende groen, het spoor en water.
17	Verbeter het zicht op het gebied rondom het Dr. Baumannplein. Richt weg en brug in de toekomst in met focus op de historische waarde van dit plein en omliggende architectuur. Zorg dat het gevoel van een 'plein' wordt benadrukt.
18	Zorg voor een vriendelijke uitstraling (dorpse verlichting en straatmeubilair) op de A200/N200 van het Zwetviaduct tot en met het einde van de bebouwde kom aan de oostzijde van Halfweg.
19	Leg extra busstroken aan voor meer doorstroming van de busaan buiten de bebouwde kom (en niet daarbinnen).



20	SugarCity voor winkelend publiek toegankelijk maken door middel van een pendelverbinding (bus) vanaf de zuidzijde van SugarCity (Zwanenburg).
21	Realiseer de geplande fietssnelweg op de plaats van de huidige parallelwegen. Zo worden de parallelwegen autovrij en vindt er slechts fietsverkeer plaats.
22	Gebruik de oostelijke toegang tot SugarCity (ingang tegenover NSstation) slechts bij uitzondering en realiseer een nieuwe grote toegang aan de westzijde om zo minder verkeer Halfweg te laten betreden.
23	Gebruik een andere kleur asfalt binnen de bebouwde kom om een duidelijker verschil tussen dorpskern en A200 weer te geven. Bijvoorbeeld door een groene kleurstof in het asfalt te mengen.
24	De verkeerslichten bij NSstation, Oranje-Nassastraat en Osdorperweg verwijderen. Hiervoor in de plaats worden rotondes geplaatst.
25	Op de locaties waar nu kruisend verkeer is (bij de verkeerslichten), deze situaties aanpassen met ongelijkvloerse kruisingen (brug of onderdoorgang). Dit helpt verder bij het scheiden van snel- en langzaam rijdend verkeer.
26	Verwijder op omringende wegen verwijzingen naar Haarlem/Amsterdam via de N200 door Halfweg. Verwijs doorgaand verkeer over de snelweg en probeer alleen bestemmingsverkeer en verkeer voor SugarCity door Halfweg te geleiden.
27	Het wegwerken van het gedeelte van de weg dat zich binnen de bebouwde kom bevindt. Dit kan door middel van het verdiepen, ondertunnelen of overkappen van de weg, of het verleggen van de weg naar het noorden, zodat deze parallel aan het spoor komt te liggen.
28	Verhoog de nieuwe Rijnlandse Boezembruggen om zo waterrecreatie onder en rondom deze bruggen mogelijk te maken.
29	Stel een digitaal route-informatiepaneel in bij het Rottepolderplein met vertraginginformatie over het traject tot aan Amsterdam over de A200/N200. Bied alternatieve routes aan.
30	Geef weggebruikers feedback bij het in- en uitgaan van de bebouwde kom. Deze feedback vergroot het onderscheid tussen de A200 buiten de bebouwde kom en de N200 binnen de bebouwde kom. Deze feedback kan bijvoorbeeld bestaan uit 'Welkom in Halfweg, graag rustig rijden' en 'Namens de bewoners bedankt voor uw rijgedrag'.
31	Zet de nieuw te realiseren busbaan meervoudig in, door de baan in de spits als busbaan te gebruiken en de rest van de dag als gewone rijstrook.
32	Breng de snelheid voor verkeer vanaf west en oost geleidelijk aan terug wanneer men aankomt bij de dorpskern. Bijvoorbeeld door de snelheid vanaf 500 meter buiten de bebouwde kom te verlagen naar 70 kilometer per uur om een rustiger overgang tussen autoweg en de N200 te krijgen.
33	Realiseer een parkeerplaats/transferrium aan de zuidzijde van de N200 aan de Haarlemse zijde van het Rottepolderplein. Bied vervoltransport aan naar Halfweg met een pendelbus of over de ringvaart.
34	Accentueer het verschil tussen doorgaande route en bestemmingsroute door de doorgaande lijn zichtbaar maken, bijvoorbeeld met verlichting/op- en afritten naar onderliggend netwerk/dorp.
35	Bij de aanleg van het snelfietspad aan de oostzijde van Halfweg moet gekeken worden naar combinaties bij de ventwegen. Hier zijn wellicht combinaties te maken met de werkzaamheden aan de waterleidingen.

\* de werkgroep heeft de 5 hoogst scorende maatregelen nader uitgewerkt. Hiernaast heeft de werkgroep drie maatregelen uitgewerkt die op korte termijn tot uitvoering zullen komen (autonome maatregelen). Deze uitwerkingen zijn te vinden als bijlage achterin deze Quick Scan.

De mogelijkheden en haalbaarheid van de voorgestelde maatregelen kunnen het beste verder worden uitgewerkt met een aanpak volgens *Gebiedsgericht Benutten (GGB)*<sup>2</sup>. Aangezien deze maatregelen mogelijk invloed hebben op de verkeerskundige functie van de N200 en het functioneren van het totale netwerk zijn er mogelijk overige beleidswijzigingen nodig. Alsdit aan de orde is, dan dient de uitwerking in samenwerking met betrokken overheden en brancheorganisaties te worden uitgevoerd.

<sup>2</sup> *Gebiedsgericht Benutten (GGB)* is een werkwijze waarmee wegbeheerders en andere belanghebbende partijen samenwerken om oplossingen te zoeken voor verkeersproblemen in een regionaal netwerk.

De werkgroep adviseert om de uitgewerkte maatregelen als klanteisen aan te dragen wanneer de combinatie met een lopend project gevonden wordt, of als basis te gebruiken voor zelfstandig op te starten projecten.



## 4 Advies

De keuzeprocessen rondom wegen vragen steeds vaker om een integrale afweging en zijn niet meer los te zien van andere ruimtelijke ontwikkelingen. Een belangrijke succesfactor voor doorwerking van voorgestelde maatregelen of nog te definiëren maatregelen op snelweg en omgeving is goed contact tussen verschillende overheden en maatschappelijke organisaties essentieel. In bestuurlijke en professionele netwerken kunnen ambities worden gekoppeld en komen kansen naar voren om uitvoeringstrajecten op elkaar af te stemmen. Gezamenlijke ambitie, leefbaarheid combineren met huidige projecten en het opstarten van nieuwe projecten. De projectgroep adviseert bestuurlijk een selectie van maatregelen te maken, deze nader uit te werken en vervolgens uit te voeren. De uitwerkingen uit de bijlage van deze Quick Scan kunnen ingezet worden als klanteisen bij lopende projecten zoals de renovatie van het sluizencomplex Halfweg. Ook zijn er maatregelen die zelfstandig kunnen worden uitgevoerd om de leefbaarheid rondom de N200 te verbeteren.

### Constateringen:

Na drie bijeenkomsten merkt de werkgroep op dat er reële kansen zijn om de leefbaarheid rondom de N200 voor zowel bewoner als weggebruiker te verbeteren. Diverse door de projectgroep voorgestelde maatregelen richten zich op de (visuele) beleving van het dorp Halfweg. Rode draad door de maatregelen heen is het sterker onderscheiden tussen het gebied binnen (N200) en buiten de bebouwde kom (A200). De beleving van de omgeving van de N200 kan worden verbeterd door het inpassen van groen en door het dorpse karakter van Halfweg sterker naar voren te brengen. Het resultaat hiervan zou een verbetering van de zintuiglijke beleving van omwonenden, bijvoorbeeld op het vlak van zicht (verkeersintensiteit), gehoor (lawaai), geur (stankoverlast) en gevoel (trillingen) zijn.

### Ambitie:

Op basis van voorgaande heeft de werkgroep een gedeelde ambitie benoemd. In de toekomst wordt de N200 gezien als een weg met een sterk dorpse uitstraling. Deze uitstraling kenmerkt zich door het benadrukken van de overgang van A200 in N200, een weginrichting als dreef met veel bomen, planten en groen en een sterke nadruk op de aanwezige architectuur/cultuur in Halfweg. De N200 wordt zoveel mogelijk ontzien van overlast gevend verkeer zoals vrachtwagens. Deze worden via de omliggende snelwegen geleid om meer rust langs de N200 te scheppen. Gedeelde doelen zijn het verbeteren van de leefomgeving rondom de weg voor omwonenden en het veranderen van de beleving van de weg door de weggebruiker (van 'onderbreking in de autoweg' naar 'rijden in een dorp').

### Quick-scan als startpunt:

Deze Quick Scan moet worden gezien als startpunt om de leefbaarheid te verbeteren. De lijst van 35 maatregelen zijn niet alomvattend, maar geven een beeld van mogelijkheden. De maatregelen die in het oog springen zijn nader uitgewerkt. De werkgroep adviseert deze maatregelen uit te werken en uit te voeren. Deze kansrijke maatregelen zijn essentieel voor de betrokkenen gemeenten, provincie en Hoogheemraadschap. Ook zijn diverse maatregelen door werk-met-werk kansen snel en eenvoudig te realiseren.

De werkgroep adviseert om deze kansen te benutten. Halfweg kan groener, rustiger, schoner en mooier worden. Aan leefbaarheid kan en moet gewerkt worden!



**Bijlage**

**1 Uitwerkingen voorgestelde maatregelen**

# 1 Selectie van maatregelen

Deze bijlage bevat acht uitwerkingen van maatregelen. De eerste drie uitwerkingen zijn van autonome ontwikkelingen en geven aan hoe activiteiten die in de nabije toekomst (<5 jaar) worden uitgevoerd kunnen bijdragen aan de leefbaarheid rondom de N200.

De overige vijf uitwerkingen zijn gemaakt van de hoogst scorende maatregelen op de criteria 'groen', 'beeldkwaliteit', 'verkeersdoorstroming', '(technische) haalbaarheid' en 'financiën'. Deze vijf maatregelen betreffen op zichzelf staande projecten die kunnen worden uitgevoerd om de leefbaarheid te verbeteren.

## **Autonome ontwikkelingen:**

1. Aanleg snelfietspad Haarlem-Amsterdam
2. Aanleg extra busstrook A200 westzijde Halfweg
3. Vervanging Rijnlandse Boezembruggen

## **Hoogst scorende maatregelen:**

1. Verbod op vrachtverkeer N200
2. Breng 'groen hart'-gevoel terug in het straatbeeld
3. Plaats groen en bomen tussen de weg en aangrenzende huizen
4. Entrees Halfweg aangeven met poorten
5. Benadruk middenberm tussen rijstroken

## Maatregel: Aanleg snelfietspad Haarlem-Amsterdam (autonome maatregel)

### Omschrijving

De snelfietsroute start in het centrum van Haarlem en eindigt bij station Sloterdijk in Amsterdam. De totale lengte van het snelfietspad is 15 kilometer. De route loopt door zowel stedelijk als landelijk gebied en zal parallel gaan lopen aan de A200/N200 (zuidzijde) doorkruist de dorpskern van Halfweg.

In verband met de werkzaamheden aan de Tweede Coentunnel heeft de aanleg van dit snelfietspad enige vertraging opgelopen. De oorspronkelijke planning ging van uit van 2013, maar de realisatie zal in 2014 of 2015 plaatsvinden. De realisatie van de route wordt gedaan in samenwerking met de Stadsregio Amsterdam.

### Effect

De snelfietsroute draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het stedelijk gebied tussen Amsterdam en Haarlem. De route zal naar verwachting bijdragen aan de reductie van de dagelijkse filedruk in de regio en verbindt vele woon-werklocaties, waaronder SugarCity en de Amerikahaven. De leefbaarheid rondom de N200 zal kunnen worden verbeterd doordat het aandeel van fietsers (die weinig overlast geven) toe zal nemen ten koste van gemotoriseerd verkeer. Bovendien biedt het de bewoners de mogelijkheid om gemakkelijk en snel per fiets de omringende steden te bezoeken.

### Omgeving

Bewoners en dorpsraad Halfweg-Zwanenburg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, gemeente Haarlem, gemeente Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, Fietsersbond, SugarCity, kabel- en leidingbeheerders, De Tuinen van West.

### Gecombineerde uitvoering

- maatregel #3 'inrichting weg'
- maatregel #11 'leg meer nadruk op de beide entrees van Halfweg'
- maatregel #14 'parkeerverbod parallelwegen N200'
- maatregel #17 'verbeter zintuiglijke ervaring N200'
- maatregel #23 'plaats groen in binnen- en buitenbermen binnen de kom'
- maatregel #28 'maak de parallelwegen N200 binnen Halfweg autovrij'
- maatregel #29 'combineer aanleg snelfietspad met de ventwegen aan de oostzijde van Halfweg (combinaties kabels & leidingen)'
- maatregel #31 'realiseer de fietssnelweg op de plaats van de huidige parallelwegen'

### Beeldmateriaal



## Maatregel: Aanleg extra busstrook A200 westzijde Halfweg (autonome maatregel)

### Omschrijving

Sinds de plaatsing van een verkeersregelinstallatie aan de westzijde van Halfweg ter hoogte van Sugar City in december 2012, wordt het autoverkeer vanuit Haarlem in de richting Amsterdam gebufferd buiten het dorp. Daarna kan het verkeer in een groene golf door Halfweg rijden, waardoor er zo weinig mogelijk auto's tot stilstand komen binnen de bebouwde kom. Met name in de ochtendspits ontstaan hierdoor files vóór het kruispunt met Sugar City.

Om de doorstroming van buslijn 80 te bevorderen, is het noodzakelijk dat er een busstrook wordt aangelegd in de richting Amsterdam, zodat de bus dan de file ongehinderd kan passeren.

### Effect

De exploitatiekosten van het busvervoer kunnen omlaag, omdat de rijtijden in de spits korter worden. Daarnaast wordt de concurrentiepositie van de bus verbeterd, omdat de reistijden voor de passagiers lager worden.

### Omgeving

Provincie, RWS, gemeente, omwonenden

### Gecombineerde uitvoering

- maatregel #3 'inrichting weg'
- maatregel #13 'zorg voor vriendelijke uitstraling'
- maatregel #17 'verbeter de leefbaarheid'

### Beeldmateriaal





## Maatregel: Vervanging Rijnlandse Boezembruggen (autonome maatregel)

### Omschrijving

De Rijnlandse Boezembruggen voldoen niet meer aan huidige eisen. In 2013 is er al een noodconstructie aangebracht middels een versteviging van de constructie. De noodzaak om onderhoud te plegen, of te vervangen biedt mogelijkheden om ook verbeteringen te realiseren vanuit het oogpunt van leefbaarheid.

De nieuwe brug dient de voldoen aan de huidige wet- en regelgeving en in te passen binnen het traject en zijn omgeving. Speciaal noemen we de mogelijkheid om een gecombineerd beeld te creëren met het oude sluiscomplex dat naast de brug ligt. Dit kan het totaalbeeld van oud-industrieel gebied versterken. De verwachting is dat deze nieuwe brug binnen vijf jaar geplaatst zal worden. Verder raadt de werkgroep aan om te onderzoeken of een verhoging van de doorvaarthoogte van de brug kan leiden tot meer recreatiemogelijkheden.

### Effect

Door de renovatie van de bruggen te koppelen aan het leefbaarheidsplan, kunnen andere maatregelen 'meeliften'. De maatregelen die hieronder genoemd staan dragen bij aan de leefbaarheid en andere genoemde aspecten uit het leefbaarheidsplan. Bovendien kan een nieuwe brug die nadruk legt op de direct omgeving (suikerfabriek, sluisencomplex en gemaal) de beeldkwaliteit van de N200 sterk verbeteren.

### Omgeving

Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, gemeente Amsterdam (sluizen), transport en logistiek Nederland, recreatievaart, Hoogheemraadschap Rijnland, bewoners Halfweg-Zwanenburg.

### Gecombineerde uitvoering

- maatregel #3 'inrichting weg'
- maatregel #4 'dorpse uitstraling bij nieuwe Rijnlands Boezembruggen'
- maatregel #7 'verhogen onderdoorvaarthoogte ivm recreatievaart'
- maatregel #8 'wegwerken weg binnen bebouwde kom'
- maatregel #12 'extra busstrook voor meer doorstroming'
- maatregel #13 'zorg voor vriendelijke uitstraling'
- maatregel #15 'stel vrachtwagenverbod in'
- maatregel #16 'zet verlichting in om cultuur te benadrukken'
- maatregel #17 'verbeter leefbaarheid'
- maatregel #18 'ontwerp nieuwe bruggen met oog op uitstraling sluisencomplex'
- maatregel #21 'goede ordening en duiding van de weg, groen, spoor en water'
- maatregel #30 'verbeter het zicht op Dr. Baumannplein'

### Beeldmateriaal





## Maatregel: Verbod op vrachtverkeer N200 (#15)

### Omschrijving

Het instellen van een verbod op vrachtverkeer over de N200 door Halfweg. Vrachtverkeer vanaf de ring van Amsterdam kan geleid worden over de nieuw gerealiseerde Westrandweg A5 en de A9, A4 en A10. Het doel van deze maatregel is het verminderen van overlast wat betreft geluid, geur/fijnstof en trillingen in Halfweg.

Uitzonderingen kunnen worden gemaakt voor direct belanghebbenden zoals goederentoevoer rondom Sugar City, openbaar vervoer en lokale ondernemers. De projectgroep onderkent het risico dat vrachtverkeer het onderliggende wegennet als sluijproute zal trachten te gebruiken.

### Effect

De projectgroep heeft de verwachting dat de beleving van de N200 door de omwonenden sterk zal verbeteren wanneer er een verbod op vrachtverkeer wordt ingesteld. Zwaar vrachtverkeer maakt veel geluid, stoot veel uitlaatgassen uit en zorgt voor een hoge mate van trillingen. Daarnaast werken grote vrachtwagens voor de voordeuren tot een ontsierd straatbeeld. De leefbaarheid rondom de N200 zal naar verwachting verbeteren op het gebied van gezondheid, groen en beeldkwaliteit.

### Omgeving

Bewoners Halfweg-Zwanenburg, Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Haarlem, transport en logistiek Nederland, lokale ondernemers, SugarCity, Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport, Bedrijventerrein Polanenpark, dorpsraad Halfweg-Zwanenburg, leveranciers van navigatieapparatuur.

### Gecombineerde uitvoering

- maatregel #5 'kanaliseren bestemmingsverkeer SugarCity'
- maatregel #10 'realiseer toegang SugarCity aan westzijde'
- maatregel #14 'verminder aantal voertuigen in het straatbeeld'
- maatregel #17 'richt op zintuiglijke verbeteringen rondom de N200 voor de bewoners'
- maatregel #20 'verwijder op omringende wegen verwijzingen naar Haarlem/Amsterdam via Halfweg'
- maatregel #32 'verminder de verkeersdruk door navigatiesystemen het verkeer om de dorpskern heen te laten leiden'
- maatregel #33 'plaats een route-informatiepaneel bij het Rottepolderplein met vertraginginformatie over de N200 en geleid verkeer over A9'

### Beeldmateriaal



## Maatregel: Breng 'groen hart'-gevoel terug in het straatbeeld (maatregel #19)

### Omschrijving

Breng het gevoel van een 'groen hart' in het straatbeeld binnen de bebouwde kom van Halfweg. Werk met bakken met bloemen, vlinderbomen of jacaranda-bomen (die in de lente paars bloeien).

Aanvullend op het plaatsen van beplanting om het 'groene hart'-gevoel aan te brengen kan aanvullend worden gewerkt met klassiek ogende verlichting in de binnen- en buitenbermen en wordt het aanwezige cultureel erfgoed met spotlights sterker naar voren gebracht.

### Effect

Door deze groene uitstraling in het straatbeeld te brengen, wordt de scheiding tussen de autoweg A200 en dorpsweg N200 versterkt weergegeven. De verkeersdeelnemer krijgt het gevoel door een dorp te rijden in plaats van een onderdeel van de autoweg waar zachter moet worden gereden. Tegelijkertijd verbetert het straatbeeld van de N200 zodat de beeldkwaliteit voor de bewoners van Halfweg stijgt.

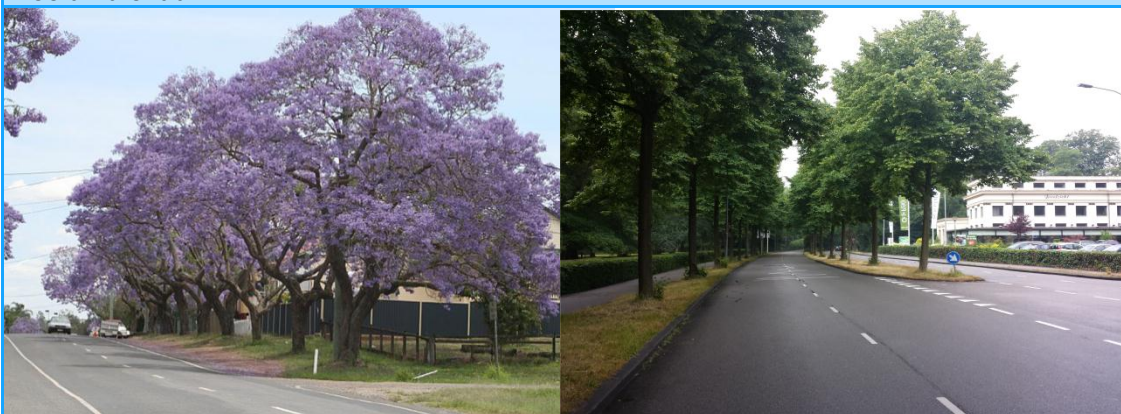
### Omgeving

Bewoners en dorpsraad Halfweg-Zwanenburg, gemeente Halfweg-Zwanenburg, natuurorganisaties, SugarCity.

### Gecombineerde uitvoering

- maatregel #3 'inrichting N200 beter accentueren zodat een groter verschil tussen A200 en N200 ontstaat'
- maatregel #9 'feedback geven aan weggebruiker bij binnenkomen en verlaten halfweg'
- maatregel #11 'plaatsen van entrees/poorten bij de grenzen van Halfweg'
- maatregel #16 'inzet van verlichting om cultuur te benadrukken'
- maatregel #17 'richt op zintuiglijke verbeteringen rondom de N200 voor de bewoners'
- maatregel #21 'zorg voor een duidelijk ordening tussen weg, groen, spoor en water'
- maatregel #23 'plaats groen in binnen- en buitenberm om de weg sterker te scheiden van de omringende huizen'
- maatregel #26 'gebruik een andere kleur asfalt binnen de bebouwde kom om het verschil tussen A200 en N200 te benadrukken'
- maatregel #27 'plaats een mooie vorm van verlichting waardoor het idee van een laan/dreef ontstaat'
- maatregel #30 'verbeter het zicht op het gebied rondom het Dr. Baumannplein'

### Beeldmateriaal



## Maatregel: Plaats groen en bomen tussen weg en aangrenzende huizen (maatregel #23)

### Omschrijving

Het creëren van een groenstrook tussen de huizen en de weg om het zicht op de weg voor de omwonenden te beperken, ter bevordering van de leefbaarheid. Daarnaast hebben groenstroken, of groene wanden het visuele effect dat een rijbaan smaller lijkt dan deze in werkelijkheid is; automobilisten zullen hierdoor geneigd zijn minder snel te rijden.

Voorbeelden van deze groenstroken zijn bijvoorbeeld een heg van klimplanten (eventueel gecombineerd met kunst (zie foto's), een rij bomen en/of een groenstrook van hoog gras en wilde bloemen. Het is in deze wel belangrijk dat de weg overzichtelijk blijft en dat het groen goed onderhouden wordt.

### Effect

Snelheidsvermindering & groenbeleving voor omwonenden en automobilisten.

### Omgeving

Stakeholders die betrokken kunnen/moeten bij het idee of kunnen bijdragen omwonenden, onderhouds(groen)aannemers.

### Gecombineerde uitvoering

- maatregel #17 'verbeteren leefbaarheid zoals deze wordt ervaren door bewoners en richt op zintuigen'
- maatregel #19 'breng gevoel van een groen hart in straatbeeld'
- maatregel #27 'mooie vorm verlichting waardoor idee van laan ontstaat'

### Beeldmateriaal





## Maatregel: Entrees Halfweg aangeven met poorten (maatregel #11)

### Omschrijving

De stadspoorten worden gebouwd op de plek waar de weggebruiker Halfweg in- of uitrijdt. Hiermee wordt aangegeven dat je de bebouwde kom inrijdt en zal mensen stimuleren om vaart te minderen. De poort gaat over beide wegrichtingen heen. Hoe de stadspoorten eruit komen te zien laten we over aan een kunstenaar. Een suggestie is om het thema 'suiker' erin te verwerken. De uitstraling van de poort moet bijdragen aan het idee van de automobilist dat deze een dorpskern betreedt.

Zie ook beeldmateriaal waar de poorten op geïnspireerd kunnen worden.

### Effect

Poorten hebben een verkeerskundige werking en dragen positief bij aan het rijgedrag van weggebruikers. Daarbij dragen poorten ook bij aan de uitstraling van het gebied Halfweg en dragen ze bij aan een duidelijk fysiek onderscheid tussen de autoweg A200 en de dorpsweg N200.

### Omgeving

Omwonenden, inwoners van halfweg (het wordt een belangrijk dorpsgezicht, zij kunnen wellicht helpen bij het kiezen van een ontwerp), vergunningverleners, onderhoudspartijen

### Gecombineerde uitvoering

- maatregel #17 'verbeteren leefbaarheid zoals deze wordt ervaren door bewoners en richt op zintuigen'
- maatregel #19 'breng gevoel van een groen hart in straatbeeld'
- maatregel #23 'plaats groen in midden- en buitenberm om scheiding rijrichtingen en omringende huizen te accentueren'

### Beeldmateriaal



## Maatregel: Benadruk middenberm tussen rijstroken (maatregel #27)

### Omschrijving

De 2x2 rijstroken van de N200 worden in de huidige situatie over het algemeen gescheiden door vangrails. De vangrails is een functionele veiligheidsmaatregel maar wordt niet als een fraai element in de buitenruimte gezien. Gebruik van een groene middenberm is gewenst en geeft een fraai beeld dat zeker zo veilig is als een vangrails.

Een groene middenberm biedt, afhankelijk van de breedte van de berm, mogelijkheden gras, bloemen tot aan bomen aan te planten. Door eenduidige plaatsing, gebruik van vegetatie ontstaat een rustig straatbeeld dat ook structurerend werkt ook naar kunstwerken als de brug. Dit kan het totaalbeeld van het dorp versterken.

Verder is het van belang de beheeraspecten mee te wegen in het inrichtings/- ontwerpplan

### Effect

Door de gehele middenberm te Halfweg als groenzone in te richten in het leefbaarheidsplan, kunnen andere maatregelen wellicht 'mee te liften'. De maatregelen die hieronder genoemd staan dragen bij aan de leefbaarheid en andere genoemde aspecten uit het leefbaarheidsplan.

### Omgeving

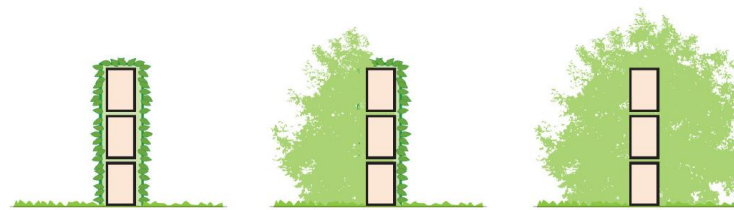
RWS, provincie, gemeente, transportsector, omwonenden

### Gecombineerde uitvoering

- maatregel #3 'inrichting weg'
- maatregel #4 'dorpse uitstraling bij nieuwe Rijnlands Boezembruggen'
- maatregel #8 'wegwerken weg binnen bebouwde kom'
- maatregel #13 'zorg voor vriendelijke uitstraling'
- maatregel #17 'verbeter leefbaarheid'
- maatregel #21 'goede ordening en duiding van de weg, groen, spoor en water'.

### Beeldmateriaal





Type peluisscherem begraoid

Type peluisscherem eenzijdig ingepaast

Type peluisscherem tweezijdig ingepaast

