



Raadsvoorstel 2017.0011195

Onderwerp Visie ringdijk en ringvaart

Portefeuillehouders Adam Elzakalai, dr. Derk Reneman

Steller Annemarie Lodder

Collegevergadering 4 april 2017

Raadsvergadering

1. Samenvatting

Wat willen we bereiken?

De ringdijk en ringvaart vormen de basis van de Haarlemmermeerpolder. Ambitie is om in samenspraak met direct betrokkenen de kansen en de kwaliteiten van dijk en vaart beter te benutten en tot hun recht te laten komen. De afgelopen twee jaar zijn in alle dorpen langs de ringvaart bijeenkomsten geweest en hebben meer dan vijfhonderd mensen hun inbreng geleverd. Belangrijkste resultaat is dat het vergroten van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de dijk een eerste vereiste is. De wegversmallingen (chicanes) leiden nu niet tot meer veiligheid, integendeel. Met het anders inrichten van de dijk willen we tegelijk ruimte maken voor recreatief gebruik van de dijk, de oever en het water. Het vergroten van de identiteit en herkenbaarheid van de ringdijk en ringvaart draagt bij aan de identiteit van de Haarlemmermeerpolder. Ondanks de problemen die bewoners langs de dijk ervaren, zijn ze trots op de dijk en hun dorp en zien zij ook kansen voor recreatie en toerisme.

Wat gaan we daarvoor doen?

In de visie is de ambitie vertaald in vier uitgangspunten, te weten:

1. het versterken van de identiteit, historie en herkenbaarheid van de ringdijk en ringvaart;
2. het bieden van ruimte voor recreatie en toerisme;
3. het vergroten van de veiligheid en leefbaarheid op de dijk en
4. het verbeteren van de samenwerking tussen de overheden die over de dijk en vaart gaan.

Voor de uitvoering worden deze uitgangspunten vertaald in maatregelen. Voor identiteit en herkenbaarheid zijn de belangrijkste maatregelen het bekend maken van het verhaal van de ringvaart door publiciteit en citymarketing, bijzondere plekken per dorp te gaan maken, de 'duurzame ring' te introduceren en erfgoed langs de ringdijk meer aandacht te geven.

Voor leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn de belangrijkste maatregelen het 'knippen' van de dijk op een aantal plekken met als doel het doorgaande (vracht) verkeer van de dijk te weren. Daarnaast het aanpassen van de wegcategorisering. De chicanes dragen niet bij aan de verkeersveiligheid. Deze gaan we verwijderen, zo spoedig mogelijk langs de hele dijk. De 30km/uur-gebieden langs de dijk worden korter, uitsluitend in de kern van de dorpen, en ingericht als fietsstraat.

Voor recreatie en toerisme willen we het wandelen langs de vaart over een jaagpad mogelijk gaan maken, en vrijkomende loswallen in recht van opstal verwerven om meer ruimte te maken voor recreatie. Op enkele plekken liggen er grote kansen om de prachtige ligging aan

de vaart en open water te benutten, met name bij Buitenkaag, Rijsenhout en het fort bij Aalsmeer.

Om de samenwerking te verbeteren met het Hoogheemraadschap van Rijnland en de provincie, als andere belangrijke verantwoordelijke overheden voor de dijk en de vaart, werken we onder andere aan gezamenlijke, betere informatievoorziening naar burgers over steigers in en oevers van de ringvaart. Voor de vergunningverlening willen we in het kader van de nieuwe Omgevingswet een pilot starten om met één loket te werken. Daarnaast bekijken we of het noodzakelijk is het convenant uit 1996 tussen gemeente en waterschap Groot-Haarlemmermeer destijds te herzien en betere afspraken te maken over eigendom en beheer van diverse onderdelen van de dijk.

Op een bijeenkomst op maandagavond 27 maart 2017 hebben we de besturen van de dorpsraden langs de ringdijk geïnformeerd over de voorstellen, onder voorbehoud van vaststelling van de visie door de raad, de bekostiging van deze maatregelen en goedkeuring door de raad. Dit hebben we gedaan om het participatieproces goed af te ronden.

Wat mag het kosten?

Voor de uitvoering is per thema en maatregelenpakket een bedrag opgenomen voor de kosten van uitvoering. Enkele maatregelen kunnen meeliften bij de verschillende beleidsterreinen (Beheer en Onderhoud, Ruimtelijke Ontwikkeling). Voor de uitvoering van overige maatregelen gaan we een aanvraag indienen van € 4,2 miljoen (exclusief afschrijvingslast en rente) bij de Voorjaarsrapportage 2017 en het Meerjarenperspectief investeringen.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De gemeenteraad is verantwoordelijk voor het vaststellen van de visie ringdijk en ringvaart. Het college is verantwoordelijk voor de uitvoering.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Na bespreking door het college wordt de visie aan de raad voorgelegd. Na vaststelling zal de raad geïnformeerd worden over de voortgang van de uitvoering van de maatregelen.

Wat betekent dit voor de herindeling Haarlemmermeer – Haarlemmerliede en Spaarnwoude? (preventief toezicht/beleidsharmonisatie)

Dit beleid en de uitvoering hebben geen gevolgen voor de herindeling Haarlemmermeer – Haarlemmerliede en Spaarnwoude. De visie en maatregelen hebben namelijk betrekking op de ringdijk Haarlemmermeer en de ringvaart Haarlemmermeer maar niet op het huidige grondgebied van de gemeente Haarlemmerliede / Spaarnwoude. Dit raadsvoorstel valt niet onder het preventief toezicht, omdat de financiële gevolgen worden verwerkt in de Voorjaarsrapportage 2017.

2. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om onder voorbehoud van vaststelling van de visie en financiële dekking door de raad:

1. de ringdijk en ringvaart tot ons gemeentelijk erfgoed te verklaren en te onderzoeken hoe we de ringdijk en ringvaart kunnen voordragen voor provinciaal erfgoed of (inter)nationaal erfgoed;
2. het principeprofiel voor de dijk vast te stellen en de inrichting van de 30km/uur-gebieden, 50km/uur-gebieden en 60km/uur-gebieden uit te voeren, zoals verbeeld in de visie ringdijk en ringvaart;
3. de lopende reconstructie van de Hillegommerdijk in Lisserbroek en de Akerdijk in Lijnden uit te voeren conform de nieuwe wegcategorisering voor de ringdijk;
4. bij de uitvoering van de maatregelen langs de dijk in de diverse dorpen weer voorlichting en participatie te organiseren;
5. de wegcategorisering van de ringdijk aan te passen en de 30km/uur-gebieden korter te maken en te beperken tot de kern van de dorpen, aldaar de dijk als fietsstraat in richten.

Op grond van het voorgaande besluit het college de raad voor te stellen om:

1. de visie ringdijk en ringvaart vast te stellen;
2. de financiële consequenties en de fasering van de uitvoering van de visie te betrekken bij het Meerjarenperspectief investeringen en de integrale afweging van de Voorjaarsrapportage 2017, waarbij de middelen met betrekking tot verkeer en vervoer in het programma Mobiliteit c.q. het Deltaplan Bereikbaarheid verantwoord zullen worden;
3. in het ruimtelijke ordeningsbeleid beperkend beleid te voeren met betrekking tot de vestiging of uitbreiding van bedrijven langs de dijk om de verkeersdruk op de dijk met (vracht)verkeer niet te laten toenemen.

3. Uitwerking

Wat willen we bereiken?

In april 2014 hebben zeven dorpsraden van de ringdijkdorpen een brief aan ons 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.

Wij hebben het signaal van de verontruste dorpsraden opgepakt. In het Plan van Aanpak (2015-0009489) 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."

Met 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. De visie is gebaseerd op de inbreng uit de dorpen, maar ook op een integrale

afweging, overleg met de politie en resultaten van vorige onderzoeken, zoals het onderzoek uit 2010, 'Evaluatie ringdijkbeleid en uitvoeringsprogramma korte termijn' (2010/0021952) (kortweg 'Evaluatie ringdijkbeleid').

Dit leidt tot de volgende ambitie voor ringvaart en ringdijk:

We willen van de ringdijk en ringvaart een aantrekkelijke en veilige voordeur van de Haarlemmermeerpolder maken. De basis van de ringdijk is een veilige en rustige dijk met heldere en gelijke verkeersoplossingen over de hele dijk, mogelijkheden voor passerende boten om aan te leggen en voor passanten om aan wal te gaan. Diversiteit komt tot uiting 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.

De ambitie vertalen we in een aantal uitgangspunten en maatregelen:

- Identiteit, historie en herkenbaarheid van de ringdijk en ringvaart versterken.

Dit vertalen we in de volgende maatregelen:

1. Het verhaal van de ringvaart vertellen.
2. De parels oppoetsen.
3. Bijzondere plekken in de dorpen koesteren en ontwikkelen.
4. Een duurzame ring maken.
5. Ringdijk en ringvaart tot ons erfgoed verklaren.

- Benutten van kansen voor recreatie en toerisme (onze voordeur open zetten).

Dit vertalen we in de maatregelen:

1. Een jaagpad langs het water aanleggen.
2. Ruimte maken voor recreatie langs de oever.
3. De ringdijk en de polder aantrekkelijk maken voor fietsers.
4. De ringdijk en de ringvaart aantrekkelijk maken voor passanten/toeristen.
5. Verbindingen naar de polder realiseren.
6. De ringdijk en ringvaart meer gebruiken voor evenementen.

- Veiligheid en leefbaarheid op de dijk vergroten.

Dit vertalen we in de volgende maatregelen:

1. Het doorgaand (vracht) verkeer van de dijk weren.
2. De verkeersveiligheid vergroten.
3. Parkeren onderaan de dijk mogelijk maken.
4. Meer voorzieningen maken voor voetgangers en fietsers.
5. Ruimte maken voor leefbaarheid en recreatief gebruik.
6. Tegengaan verpaupering.
7. Ontwikkelingen die een verkeer aantrekkende werking hebben weren.

- Verbeteren van de samenwerking tussen de verschillende overheden.

Dit vertalen we in de volgende maatregelen:

1. Heldere afspraken maken met het Hoogheemraadschap van Rijnland op diverse terreinen.
2. De samenwerking met de Provincie Noord-Holland verder uitbouwen.

Wat gaan we daarvoor doen?

De ambitie en uitgangspunten worden vertaald in beleidsvoornemens en concrete maatregelen. Deze zijn opgenomen in de visie ringdijk en ringvaart. Bij de uitvoering wordt

onderscheid gemaakt in korte termijn en langere termijn. Het grootste bedrag is nodig voor het verder uitwerken, participeren en uitvoeren van de verkeerskundige maatregelen. Echter deze mogen nooit los gezien worden van het specifieke karakter en de betekenis van de dijk als geheel voor de Haarlemmermeer.

Participatie per dorp is nodig wanneer de maatregelen verder uitgewerkt worden. Bewoners kunnen meepraten over de exacte locatie van de maatregelen (afsluiting voor autoverkeer/knip, het 30km/uur-gebied, etc.). Het type maatregelen zoals bijvoorbeeld fietsstroken of afsluiting voor (vracht)autoverkeer (knip) staat niet ter discussie. De verkeersveiligheid is gebaat bij meer uniformiteit en herkenbaarheid van verkeersmaatregelen en niet bij een diversiteit aan oplossingen per dorp. Dit wordt ook door de politie bevestigd. Diversiteit en herkenbaarheid van de dorpen wordt versterkt door de bijzondere plekken, herkenbare bebouwing, parels etc. langs de dijk.

Een bijzonderheid van de ringdijk is dat het in de eerste plaats een waterkering is. Het op hoogte houden van de dijk is een verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap. Het Hoogheemraadschap van Rijnland (HHR) maakt, op basis van inspectie buiten van de dijkvakken, met de gemeente een meerjarenplanning voor de ophoging van de dijk. Elk jaar wordt circa 3 km dijkvak opgehoogd. In 20 jaar komt in principe de hele dijk aan de orde. Op dit moment staat nu voor 2017 op de rol de Hillegommerdijk in Lisserbroek en een gedeelte van de Akerdijk in Lijnden. In 2018 staat de Lijnderdijk te Lijnden op de rol. Voor de vernieuwing van het wegdek, waar de gemeente voor verantwoordelijk is, zijn middelen aangevraagd in de Vernieuwing Openbare Ruimte (VOR 2017). Ná 2018 is nu nog niets bekend. De planning van HHR laat zien dat de geprognostiseerde ophoging van andere dijkvakken in ieder geval na 2018 zal zijn.

Reconstructie van dijkvakken, dus een volledige herinrichting, heeft uit kostenoverweging en het efficiënt inzetten van middelen alleen zin op het moment dat ophoging van de dijk aan de orde is. De maatregelen voor verkeersveiligheid kunnen echter geen 20 jaar wachten, de tijd die gemoeid is met de reconstructie van de hele 60 km. De maatregelen voor het vergroten van de verkeersveiligheid worden sneller uitgevoerd door aanpassing van de deklaag van het asfalt.

Ringdijk en ringvaart zijn samen de basis van de polder. Zonder dijk en vaart geen polder. De bewoners kennen de verhalen en geschiedenis van hun eigen dorp. Vanuit de gemeente moet de aandacht voor het geheel komen. Te lang is de vaart onze achterkant geweest. Er liggen grote kansen om deze 'gouden rand' meer ruimte en betekenis te geven. Voorstellen voor identiteit en herkenbaarheid, recreatie en toerisme willen we niet laten wachten tot de verkeersveiligheid overal is verbeterd. Sterker nog: bij alle inrichtingsmaatregelen, ontwerpen en projecten die raken aan de dijk of de vaart willen we de kansen die er zijn voor het versterken van de identiteit en het maken van meer ruimte voor recreatie ten volle benutten.

In de volgende alinea's werken we de uitgangspunten en maatregelen, zoals genoemd op de vorige bladzijden, verder uit.

Identiteit, historie en herkenbaarheid van de ringdijk en ringvaart versterken

1. Het verhaal van de ringvaart laten zien

Wij willen de historie van de ringdijk en ringvaart betrekken en zichtbaar maken bij alle projecten en processen die op of aan de dijk plaatsvinden. Als belangrijke eerste stap is een 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). Als vervolg is het nodig alle elementen die met deze historie te maken hebben te inventariseren (zoals industriële bebouwing aan de vaart, zandoverslag, rolpalen, oude bruggen, oude plekken van pontjes, inlaten, gemalen, aquaducten, sluisjes). 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 voor nieuwe bebouwing (vergelijkbaar met de regels die voor Tudorpark zijn opgesteld) aan de dijk te formuleren, het karakter en de continuïteit van het dijkprofiel te versterken, de voetsloot te behouden of zo mogelijk terug te laten komen, uniformiteit te brengen in de openbare inrichting van de weg, trottoir en 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.

In bestemmingsplannen willen we individuele woningen opnemen, geen bouwstroken of bouwblokken, ook voor bestaande woningen. We nemen de rooilijn op en laten de grens van de bebouwing naast het huis terugspringen. De bestaande voetsloot bestemmen we als water. Dit alles om de karakteristieken van de dijk en de bebouwing langs de dijk te behouden.

Het samen op gaan van dijk en water is de kracht van de ringdijkzone. Het is belangrijk om deze continuïteit te behouden. Dit kan bijvoorbeeld 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 HHR 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.

2. De parels oppoetsen

Belangrijke parels zijn de gemalen, de forten en damsluizen van de Stelling van Amsterdam. Parels zijn ook de dorpen, de bebouwing, 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 tijdlagen te zien, ook de tijd van vóór de inpoldering ('oud land'), 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 waar mogelijk het aanbrengen van beplanting en door regie over de uitstraling van gebouwen in beeldkwaliteitsplannen.

3. Bijzondere plekken in de dorpen koesteren en ontwikkelen

De meeste dorpen hebben aan de dijk een open plek, perk, plantsoen of zelfs parkje. 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 kansen om het eigen karakter van de plek beter te laten uitkomen. Een mooi voorbeeld is het fortterrein in Cruquius. De inrichting tot een parkje met aandacht voor de historie van de plek wordt door de bewoners gewaardeerd. Kansen om meer van deze karaktervolle plekken te maken zijn er bijvoorbeeld bij het Badhoevedpark in Badhoevedorp, Buitenkaag: plek rond het gemaal en parkje aan

Hoofdweg, Lisserbroek: hoek Lisserweg / Hillegommerdijk (eigendom gemeente). Het fort bij Nieuwe Meer is ook een kans.

4. Een duurzame ring maken

De ringdijk en ringvaart bieden unieke kansen voor duurzaamheid. Het hergebruik van erfgoed en bijzondere bebouwing langs de dijk is een vorm van duurzaamheid. Ook liggen er kansen voor het stimuleren van elektrisch vervoer door een ring van oplaadpunten voor elektrische fietsen te maken. Op enkele plaatsen hebben horecaondernemers langs de dijk oplaadpunten voor fietsen. We maken de ring verder compleet met vier extra punten op plekken waar langs de dijk publieke ruimte is.

Langs de dijk komt energie vrij uit waterkracht zoals bij gemaal Leeghwater in Buitenkaag. Onderzoek van HHR heeft aangetoond dat het niet voldoende is om woningen van elektriciteit te voorzien. We gebruiken het onderzoek van de Arizona State University naar het gemaal bij Buitenkaag om de mogelijkheid te onderzoeken de vrijkomende energie uit waterkracht te benutten, bijvoorbeeld voor het opladen van elektrische fietsen. Dit kan een icoon worden voor duurzame energie. HHR onderzoekt de mogelijkheden voor warmte koude winning bij gemaal Lijnden, zonnepanelen op de waterzuivering bij Zwaanshoek. Bij de Bovenlanden Aalsmeer zijn baggertubes toegepast als bescherming tegen oeverafslag en voor meer biodiversiteit. Dit principe kunnen we nader onderzoeken voor enkele locaties langs onze zijde van de ringvaart.

5. Ringdijk en ringvaart tot ons erfgoed verklaren

In promotie en citymarketing kunnen we de dijk en vaart uitdragen. Wanneer meer passanten aanleggen of fietsers de dijk verkennen kan dit een economische impuls zijn voor voorzieningen in de dorpen langs de vaart.

Recreatie en toerisme: benutten van kansen

Dit uitgangspunt is uitgewerkt in een zestal maatregelen.

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 buiten de bebouwde kom 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, een deel langs de dijk en een deel door het dorp.

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 ruimte voor activiteiten aan de dijk inrichten (zie ook thema identiteit).

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. De aanleg van fietsstroken langs de hele dijk is de eerste stap om de recreatieve uitstraling te verbeteren. De fietsknooppunten moeten goed aansluiten op de ringdijk en de fietsroutes naar polder en de overkant (zoals de ronde van Haarlem, Groene AS, rondjes met pontjes Nieuwe Meer).

Daar waar nodig willen we bebording van de routeaanduiding aanvullen. Ook het toevoegen van oplaadpunten voor elektrische fietsen maakt de ringdijk aantrekkelijker voor fietsers.

4. De ringdijk en de 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. Bij de parels, in de dorpen in de buurt van voorzieningen. Dit kunnen commerciële functies zijn (winkels, horeca) of culturele voorzieningen (zoals musea, forten, gemalen). 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 (bijvoorbeeld een tijdelijke afmeerplaats voor grotere boten, zoals fietscharters). Wij willen aansluiten bij de initiatieven voor waterrecreatie en watertoerisme van ondernemers in Haarlemmermeer en gemeenten om ons heen. Verder willen we de weekend openingstijden van de noordelijk gelegen bruggen verruimen, zodat ze gelijk getrokken worden met de openingstijden van de andere bruggen. Dit is meegenomen in de kostenraming vanaf 2019. Bij vervanging van oude bruggen of de bouw van nieuwe bruggen moet er aandacht zijn voor de minimale hoogte waarbij sloepjes kunnen passeren zonder dat de brug open moet. Meer wachtplekken 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 andere parels in de polder laten ontdekken.

6. De ringdijk en ringvaart meer gebruiken voor evenementen

Veel dorpen organiseren al evenementen op het water en de dijk (bijvoorbeeld een feestweek). Deze dragen bij aan de sociale cohesie en de identiteit van de dorpen. Wij willen ook ruimte 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 een triatlon, en een rondje ringvaart.

Veiligheid en leefbaarheid op de dijk vergroten

Dit uitgangspunt is uitgewerkt in een zevental maatregelen.

1. Het doorgaand (vracht)autoverkeer van de dijk weren

Om het doorgaande (vracht)autoverkeer zoveel mogelijk van de dijk te halen, worden meerdere 'knippen' (afsluitingen voor (vracht)autoverkeer) gemaakt. Het gaat om een zevental plekken. Criterium is dat er alternatieven aanwezig moeten zijn voor de bereikbaarheid.

Het doorgaande vrachtverkeer is een terugkerend thema vanwege de onveiligheid. Bedrijven die niet aan de dijk gevestigd zijn gaan we vragen om hun routing aan te passen en de dijk zoveel mogelijk te mijden. In het verleden heeft dit bij de Meerlanden tot positieve gevolgen voor de Aalsmeerderdijk geleid.

2. De verkeersveiligheid vergroten

Op dit moment zijn de 30km/uur-gebieden lange stukken binnen de bebouwde kom. De inrichting van de 30km/uur-gebieden met wegversmallingen (chicanes) vergroot niet de verkeersveiligheid, integendeel, mede doordat de intensiteit van de auto's op sommige tijdstippen laag is. Automobilisten gaan dan slalommen tussen de chicanes, wat gevaar oplevert voor fietsers en voetgangers. Daarom willen we de wegcategorisering binnen de bebouwde kom aanpassen.

Voorstel is om de 30km/uur-gebieden binnen de dorpskernen in te korten tot alleen die delen waar de meeste activiteit is van voetgangers die oversteken naar de overkant (bijvoorbeeld bij horeca, een horecasteiger, een fietsbrug of pontje). De delen die 30km/uur blijven worden ingericht als fietsstraat, dat wil zeggen volledig rood asfalt. De delen die van 30km/uur naar 50km/uur gaan, worden ingericht met fietsstroken, als die nu nog niet aanwezig zijn.

In de meeste dorpen langs de dijk willen we dit de komende vier jaar uitvoeren. In de dorpen waar de intensiteit van het autoverkeer nog te hoog is of andere ontwikkelingen spelen, zoals Beinsdorp en Zwaanshoek, volgen de aanpassingen later. In Oude Meer en Aalsmeerderbrug noord is al een afsluiting en zijn fietsstroken aanwezig. In Lisserbroek (Hillegommerdijk) en Lijnden (Akerdijk) liften we mee met de geplande reconstructie (VOR 2017). Afgezien van deze dijkvakken is op dit moment nog geen duidelijkheid over de verdere planning van de gezamenlijke ophoging en reconstructie door HHR en de gemeente. Het vergroten van de verkeersveiligheid door het aanbrengen van afsluitingen en het verwijderen van chicanes kan echter niet wachten op de cyclus die 20 jaar duurt voor de volledige reconstructie van de 60 kilometer lange dijk. Het uitvoeren van verkeersmaatregelen gaan we aanpakken in een 'lichte' vorm, niet als totale reconstructie maar slechts het aanpassen van de bovenste laag asfalt in wat nu de 30km/uur-gebieden zijn.

3. Parkeren onderaan de dijk mogelijk maken

Dit doen we door mee te liften met ontwikkelingen en lopende projecten, zoals de ontwikkelingen in Rijsenhout (Ruimtelijk Economische Visie) en in Weteringbrug (de vrijkomende voetbalvelden). Maar ook bijvoorbeeld het project 'Revitalisering de Weeren' in Zwanenburg, waar het parkeren van vrachtwagens op de dijk een probleem vormt.

4. Meer voorzieningen voor voetgangers en fietsers

In enkele dorpen worden ontbrekende trottoirs aangebracht binnen de bebouwde kom. In sommige delen buiten de bebouwde kom wordt langs de dijk veel 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 plaatsten zijn meer oeververbindingen wenselijk, deze willen we nader onderzoeken (Nieuwe Brug, fort bij Aalsmeer).

5. Ruimte voor leefbaarheid en recreatief gebruik

Om ruimte te bieden voor ontmoeting in de dorpen, verblijf langs de vaart en dijk, willen we per dorp een plek waar voldoende (openbare) ruimte is inrichten als verblijfsplek. Deze plekken moeten bijdragen aan de eigenheid en herkenbaarheid van de dorpen langs de vaart. Kansen zijn er ook in de dorpskernen waar een afsluiting wordt voorgesteld, zoals in Rijsenhout en Zwanenburg.

Langs de ringdijk liggen 20 loswallen. De meeste zijn nu in gebruik bij bedrijven, een enkele niet. In Weteringbrug is een loswal ingericht met bankjes en gras. Dit is een prachtige plek om te genieten van het water. De loswallen zijn eigendom van HHR en verhuurd aan bedrijven. Bij loswallen die vrij komen en niet meer bedrijfsmatig gebruikt worden, willen we recht van opstal verwerven van HHR.

6. Tegengaan verpaupering

Langs de oever van de ringvaart liggen vele steigers. Uitbreiding met nieuwe steigers is geregeld in het nieuwe bestemmingsplan ringvaart (Raadsvoorstel 2016/0067605). Er zijn echter ook wrakkige steigers en boten. In de Algemene Plaatselijke Verordening 2017 (APV 2017) hebben wij hiervoor regels opgenomen (Raadsvoorstel 2016/0070266). Ook andere overheden zijn bij handhaving betrokken. Wij gaan hierover in overleg met de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap van HHR. Samen willen wij een plan van aanpak opstellen waarin staat hoe en wanneer dit wordt opgepakt.

De dijk is eigendom van HHR. HHR 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 maken met HHR. Aandachtspunt is het afval dat 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

We willen (in principe) geen nieuwe bebouwing langs de dijk, omdat dit een negatief effect heeft op de leefbaarheid en veiligheid. Immers nieuwe bebouwing trekt nieuw (vracht)verkeer aan. We willen 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 met 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. Verkeer aantrekking is ook dan een punt van aandacht.

Verbeteren van samenwerking

Als laatste uitgangspunt is het van belang de samenwerking met de twee andere overheden die over de dijk en de vaart gaan te verbeteren.

Enkele jaren geleden is HHR begonnen met de verkoop van delen van de oever en dijkpercelen. Met name de verkoop van oeverpercelen 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 (Raadsvoorstel 2016/0067605) met als doel de bijzondere kwaliteit van de ringvaart zoveel mogelijk te behouden en te benutten. Ook zijn de regels in de APV 2017 (Raadsvoorstel 2016/0070266) aangepast om optreden tegen 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 stellen we een Vraag- en antwoord lijst op om de informatievoorziening naar burgers te verhelderen. Daarnaast starten we een pilot in het kader van de nieuwe Omgevingswet voor één loket voor vergunningverlening voor steigers en aanmeervoorzieningen in de ringvaart.

In 1996 is een convenant gesloten tussen het toenmalige Waterschap en de gemeente over de overdracht van beheer van de weg op de dijk. Er spelen diverse kwesties die nadere afspraken tussen gemeente en HHR vragen en wellicht een herziening van het convenant.

Het gaat om de breedte van de zone van recht van opstal op de oever (in verband met de ruimte voor parkeerplaatsen), het eigendom en beheer van de bermen, en enkele opritten die in bezit zijn van HHR maar een openbaar karakter hebben. In het convenant is ook 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. HHR 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 om verder te ontwikkelen als aantrekkelijke vaarroute, met voldoende overstapmogelijkheden op het land. De provincie studeert verder op een drietal 'aquapunctuur' punten die de ringvaart raken. Dit zijn ontwikkelingen waar in meer of mindere mate infrastructuur bij betrokken is. Als eerste betreft dit het aquapunt Leimuiderbrug (op dit moment een knelpunt voor de pleziervaart) inclusief de ontwikkeling van de Drechtdoorsteek (nieuw kanaal tussen de Westeinder 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. Bij de vaststelling van dit beleid zijn middelen opgenomen, ruim

€ 9 miljoen voor de hele provincie. Er moet altijd sprake zijn van cofinanciering.

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

Binnen de gemeentelijke organisatie is een goede organisatorische inbedding van ringdijk en ringvaart met centrale coördinatie noodzakelijk. Met de samenvoeging met Haarlemmerliede en Spaarnwoude krijgt de nieuwe gemeente jachthavens en meer vaarwater binnen de grenzen. Gemeente Kaag en Braassem en gemeente Aalsmeer zijn overleg gestart om te verkennen of het nuttig is gezamenlijk beheer van het water, door bijvoorbeeld een havenmeester, uit te werken. Wij sluiten aan bij deze verkenning.

Wat gaan we doen tot en met 2020?

De fysieke maatregelen die worden voorgesteld in de visie gaan we per dorp nog verder bespreken en uitwerken. Ook dan komt weer participatie om de hoek kijken. De maatregelen zijn nu wel benoemd en geraamd omdat van groot belang is om op tijd middelen beschikbaar te krijgen bij de gemeenteraad.

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

- het aanpassen aan de nieuwe wegcategorysering van de reconstructieplannen voor de Huigsloterdijk, Akerdijk en Lijnderdijk,
- het voorbereiden, organiseren van participatie en uitvoeren van de voorgestelde afsluitingen voor (vracht)autoverkeer in de dorpen (Zwanenburg, Burgerveen, Weteringbrug, Cruquius Bennebroekerdijk),

- het voorbereiden, organiseren van participatie 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 en de mogelijke gevolgen aan onze zijde.

In 2019 en 2020 willen we de volgende zaken oppakken:

- het voorbereiden, organiseren van participatie en uitvoeren van de voorgestelde afsluitingen voor (vracht) autoverkeer in de dorpen (Lijnden en Badhoevedorp, Rijsenhout),
- het voorbereiden, organiseren van participatie en uitvoeren van de herziening van de wegcategorisering 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.

Thema identiteit en betekenis

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 vier plekken langs de dijk (dekking vanuit het programma Duurzaamheid), de mogelijkheden voor energiewinning uit waterkracht voor het opladen van elektrische fietsen bij gemaal Buitenkaag nader te onderzoeken,
- bestaande voetsloten van de dijk bestemmen in bestemmingsplannen,
- bij alle ontwikkelingen die langs de dijk plaats vinden de karakteristiek van de dijk en vaart behouden en versterken.

Thema 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, Lissersbroek),
- 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.

Thema samenwerking

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

- we vervolgen ons overleg met HHR 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 HHR over de coördinatie van vergunningverlening (pilot Omgevingswet) en handhaving.

Wat mag het kosten?

Voor de uitvoering is een lijst van maatregelen opgesteld. De maatregelen zijn gebaseerd op de inbreng uit de dorpen, een integrale professionele afweging (verkeer, ruimtelijke ordening, recreatie, veiligheid), overleg met de politie, maar ook op de resultaten van vorige onderzoeken, zoals de 'Evaluatie Ringdijkbeleid' uit 2010.

Thema	Totaal;	waarvan investeringen;	waarvan budget;
1. Thema Leefbaarheid en Veiligheid	2.960	2.871	88
2. Thema Identiteit historie en betekenis:	560	300	260
3. Thema Recreatie en Toerisme:	405	50	355
4. Thema Samenwerking:	250	0	250
Totaal generaal	4.175	3.221	953

Tabel 1 Overzicht aanvraag middelen ringdijk en ringvaart per thema

Enkele uitvoeringsmaatregelen worden al opgevangen binnen lopende programma's. Dit geldt onder andere voor het verwijderen van de obstakels op de dijk en de aanleg van drempels op de Cruquiusdijk Vijfhuizen, dekking uit het Deltaplan bereikbaarheid onderdeel fietsveiligheid Ringdijk. Ook de gemeentelijke publicatie 'Kijk op de vaart' wordt opgevangen in het onderzoeksprogramma 2014 – 2018. Het begin maken met de duurzame ring met de fiets oplaadpunten wordt bekostigd uit het programma duurzaamheid, beleidsdoel 'Haarlemmermeer Duurzaam, 2015 – 2018'

Voor de uitvoering van de overblijvende maatregelen is per thema en maatregelenpakket een globaal bedrag opgenomen in de tabel 1 overzicht aanvraag middelen. De totale kosten zijn afgerond € 4,2 miljoen (tot en met 2020). Deze bestaan uit exploitatiekosten van € 953.000 en investeringen van € 3.2 miljoen. De te activeren nieuwe investeringen gaan gepaard met kapitaalslasten waarbij afgeschreven wordt in een periode van 20 jaar en rekening gehouden wordt met een rentepercentage van 3%. Deze kapitaalslasten betreffen € 656.000.

Recapitulatie financieel overzicht;

	Investeringskosten	Exploitatiekosten	Totaal
Totaal	3.220.850	953.000	4.173.850

Tabel 2 Recapitulatie financieel overzicht

We streven er naar subsidies aan te vragen onder andere bij de Vervoerregio Amsterdam voor verkeersveiligheid en bij de provincie Noord-Holland voor waterrecreatie. Wanneer deze subsidies toegekend worden kunnen de uiteindelijke aan te vragen bedragen lager uitvallen.

Om de samenhang tussen de brede ambitie en de diverse maatregelen te behouden, wordt voorgesteld om een projectleider ringdijk en ringvaart aan te stellen. Dekking hiervoor wordt gevonden binnen de begroting.

Wij stellen de raad voor om de dekking van de extra lasten te betrekken bij de integrale afweging van de Voorjaarsrapportage 2017 en het Meerjarenperspectief investeringen. De uitvoering van dit voorstel kan pas starten nadat de raad de Voorjaarsrapportage, inclusief extra lasten die betrekking op deze nota, heeft vastgesteld en Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het raadsbesluit tot vaststelling heeft goedgekeurd.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De gemeenteraad is verantwoordelijk voor het vaststellen van de visie. Het college is verantwoordelijk voor de uitvoering.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

De raad wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van de visie.

Overige relevante informatie

Overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland

Op 22 maart 2017 is de visie ambtelijk gepresenteerd aan het Hoogheemraadschap van Rijnland. Naast de lopende samenwerking, over informatievoorziening naar burgers en de te starten pilot vergunningverlening steigers in het kader van de Omgevingswet, is er nog een aantal andere onderwerpen toegevoegd aan de gezamenlijke agenda. Het gaat om het aanpassen van het convenant uit 1996, het maaibeeld en zwerfvuil van de bermen van de ringdijk, eigendom en beheer van diverse toewegen die naar de dijk leiden en bomen en beplanting op de dijk. Op verzoek van HHR is toegevoegd de eigendomssituatie van het parkje bij gemaal Leeghwater (Buitenkaag) en het parkje ten westen van gemaal Lijnden. HHR wil het eigendom hiervan aan de gemeente overdragen vanwege het huidige publieke karakter en gebruik. De agenda zal worden uitgewerkt en mogelijk leiden tot nieuwe (ambtelijke en/of bestuurlijke) afspraken.

Communicatie en participatie

Ruim 500 bewoners hebben vanaf augustus 2015 tot december 2016 deel genomen aan een bijeenkomst in hun eigen dorp. In alle dorpen langs de ringvaart zijn bijeenkomsten georganiseerd. De belangstelling was op alle avonden groot. Tijdens de gesprekken hebben de bewoners inbreng kunnen leveren op de thema's verkeer, leefbaarheid, groen, water en recreatie. Waar mogelijk zijn resultaten van de bijeenkomsten direct meegenomen in de al lopende projecten, zoals het groot onderhoud van de Cruquiusdijk in Cruquius. Het college bespreekt na besluitvorming door het college de nota in het wekelijkse persuur en er gaat berichtgeving over uit via InforMeer en via de social media (Facebook en Twitter).

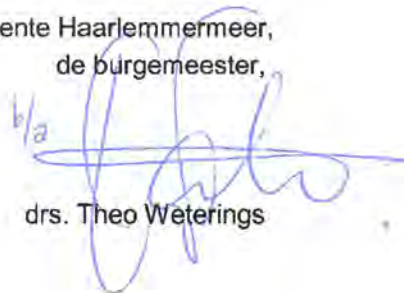
Op 27 maart waren alle dorpsraden langs de ringdijk uitgenodigd voor een presentatie van de visie ringdijk en ringvaart en de maatregelen. Van de vijftien dorpsraden waren er negen aanwezig. Op basis van de presentatie waren de aanwezige dorpsraden positief over het gepresenteerde. De dorpsraden die niet aanwezig konden zijn, informeren we met een brief en een filmpje met de presentatie gemaakt op de bijeenkomst van 27 maart. Inwoners die aanwezig zijn geweest op de avonden over de ringdijk en ringvaart krijgen een brief met informatie over de besluitvorming en het vervolgproces.

4. Ondertekening

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,



drs. Carel Brugman



drs. Theo Weterings

Bijlage(n):

- Visie ringdijk en ringvaart
- Totaaloverzicht bewonersbijeenkomsten dorpen ringdijk en ringvaart