

### **Inleiding**

Hierbij onze opmerkingen over de VSP met betrekking tot de fiets en de beleving van de fietser op de verschillende acties die voortkomen uit het VSP voor Hoofddorp en omgeving.

Vanuit het landelijke kantoor kwam de vraag of wij al konden aangeven waaraan de 14,5 miljoen euro aan de verbeterde fietsinfrastructuur voor het stationsgebied zou worden besteed. Zo op het eerste gezicht is dat niet echt duidelijk. Een nadere toelichting is wel gewenst.

Een duidelijk antwoord op de vraag of deze plannen aansluiten op de doelstellingen met de 55% CO<sub>2</sub> reductie in 2030 is niet te vinden.

De nummers verwijzen naar de hoofdstukken in het document van de gemeente met de naam: *Verkeersstructuurplan Hoofddorp Concept ten behoeve van inspraak – 15 september 2022*. Het originele document ernaast leggen en lezen (al of niet online) geeft de context van de opmerkingen weer.

### **2. Ambities en groei tot 2040**

De opdracht vanuit het Collegeakkoord 2022-2026 is de volgende: *Het is belangrijk dat de inwoners zich makkelijk kunnen verplaatsen in onze gemeente. Iedereen moet veilig, snel en comfortabel binnen 20 minuten van en naar school, werk of winkels kunnen gaan.*

Het **snel** geeft aan dat het college nog van mening is dat de openbare weg moet dienen om het verkeer zo snel mogelijk van A naar B te laten rijden. Een leefbare stad gaat niet om snelle voertuigen maar om makkelijk te bereiken bestemmingen met zo weinig mogelijk hinder voor omwonenden.

De 20 minuten geeft de actieradius aan over welke afstanden en snelheden het college in zijn hoofd had. Bij 15, 30 of 50 km/u is dat respectievelijk 5, 10, 17 km.

De afstand Cruquius Aalsmeerderbrug is hemelsbreed 10 km. Van Badhoevedorp naar Nieuw-Vennep is 14 km. Van het SKWA naar het station is 6,5 km. Dit geeft aan met welke beperkingen m.b.t. de mobiliteitskeuze onze ambtenaren deze VSP mochten opstellen.

De mogelijkheid om te kiezen voor een modaliteit met de minste impact voor de portemonnee en het milieu is door de doelstelling van de tijdslimiet teniet gedaan.

Ondanks deze beperking is er toch ruim aandacht voor de actieve modaliteit en zijn er veel beloftes voor de verbetering van de fiets (en wandel) infrastructuur aangegeven. De uitwerkingen zitten in andere projecten.

### **2.5 Stadscentrum Hoofddorp**

- “Een bereikbaar stadscentrum in het hart van de Randstad”

Voor Hoofddorp stadscentrum, ja, voor de Randstad, nee. Voor de andere Haarlemmermeerse woonkernen moeten er meer opties worden ingevuld.

- Een goede bereikbaarheid van parkeervoorzieningen voor “bestemmingsverkeer”. Zeker voor de fiets ten koste van de mogelijkheden voor de auto. Je kan niet beide tevreden stellen.

## 2.6 leefbaarheid en verkeersveiligheid

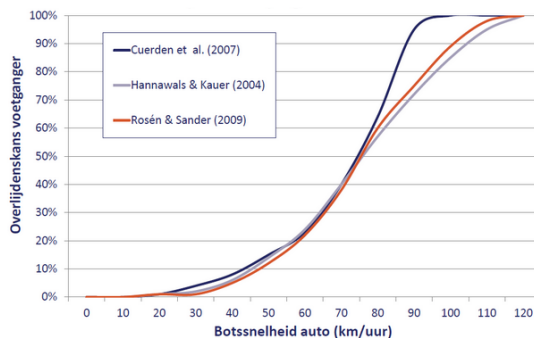
- Leefbaarheid kan je vinden in de 15 minuten stad. Daarbij is het noodzakelijk het “doorgaand” verkeer te weren en het overal beperken van de snelheid naar 30 of 15 km/u. In SPV2030 staan hier de richtlijnen voor.

- Een veilige school omgeving is een verbod op automobiliteit in de straat(en) tijdens het in en uitgaan van de school. Ook de fietsroutes naar en van de school moeten veilig zijn, een rode fietsstrook is geen veilige fietsroute als daar ook auto's, brommers, motoren, bussen en vrachtwagens langs razen.

- Het invoeren van schoolstraten daartoe is zeker gewenst.

- Het toestaan van hogere (>20km/u) snelheden en grotere massa's van andere voertuigen op de fietspaden binnen de bebouwde kom moet voorkomen worden door een snelheidsbeperking of voorzieningen dat deze snelle voertuigen mixen met andere 30 km/u voertuigen op de rijbaan.

- De verkeersveiligheid is ook gebaat bij verbetering van de fietsinfrastructuur met de goede bochtstralen en zichtlijnen.



Afbeelding 3. Het verband tussen kans op dodelijke afloop en botssnelheid bij voetganger-autofrontcontacten, gevonden in enkele recente studies (in: Rosén et al., 2011).

## 2.7 Gezondheid

- In het preventieakkoord staan de doelstellingen voor meer bewegen. Verleiden naar de actieve mobiliteit is goed. Sturen naar de groei van de actieve mobiliteit door de passieve mobiliteit actief terug te dringen is beter.

## 2.8 Klimaatdoelstellingen

- Ook het terugdringen van fijnstof en ultrafijnstof door de mobiliteit zou onderdeel moeten zijn van dit plan. Je bent er niet met het terugdringen van CO<sub>2</sub> door de elektrificatie van voertuigen.

- Meer ruimte voor groen ten koste van het ruimte beslag door (geparkeerde) voertuigen is ook noodzakelijk.

- Een stappenplan om de korte ritten van 2,5 of 5 of 15 km terug te dringen, ten gunste van de actieve mobiliteit, ontbreekt hier.

### 3.1.1 Voorkomen of verminderen van mobiliteit

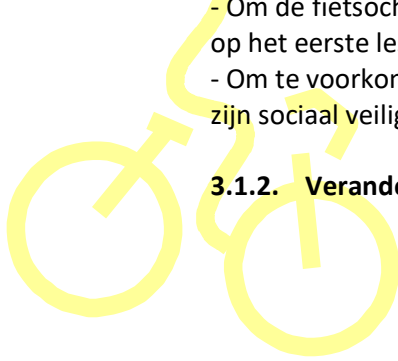
- Dit zou moeten zijn: 'voorkomen of verminderen van passieve mobiliteit'. Thuiswerkers worden wel geacht een ommetje te maken of gaan lopend of fietsend boodschappen doen.

- Het spreiden van de piek drukt de capaciteitsbehoefte van de netwerken. Files in de spits doen dat nu al.

- Om de fietsochtendspits te verlichten zou je scholen kunnen oproepen hun lessen niet allemaal op het eerste lesuur te laten beginnen.

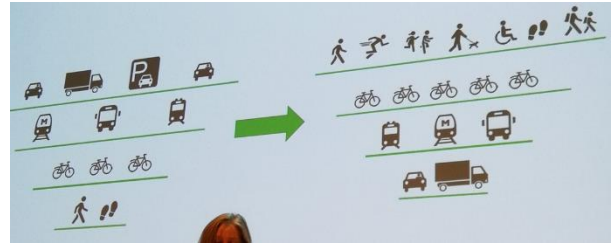
- Om te voorkomen dat iemand in ploegendienst moet kiezen voor een ongewenste modaliteit zijn sociaal veilige fietsroutes een must.

### 3.1.2. Veranderen van modaliteit.



- STO(M)P ja!!!

- Verleiden tot de gewenste modaliteit sluit beter aan op deze titel. Dit door verbetering van deze infrastructuur versus het onaantrekkelijk maken van de ongewenste modaliteit. Als voorbeeld de optimalisering van groentijden bij VRI's door twee keer groen voor voetgangers en fietsen per cyclus en geen parkeertarieven voor het gebruik van de openbare ruimte voor de gewenste modaliteiten, bijv. gratis fietsparkeren in bewaakte, overdekte stallingen.



- Kosten-efficiënt voor wie? Als iemand is aangewezen op de aanschaf van een auto vanwege zijn nachtdienst of sociale veiligheid wat is dan kosten-efficiënt?

### 3.1.3 Verduurzamen van mobiliteit en beter benutten en veiliger maken van infrastructuur.

- *Verduurzamen van mobiliteit*: Is zorgen dat de mobiliteit minder impact heeft voor mens en milieu. Hier dus geluid, ruimtebeslag en uitstoot. Maar ook zorgen dat de gevolgschade (zoals kosten door ongevallen, geluidisolatie, longaandoeningen, overgewicht) worden geminimaliseerd. De geschatte kosten zijn 20 miljard euro per jaar!

- *Beter benutten*: Door spreiding van het gebruik over de 24 uur en over de andere netwerken.

- *Veiliger maken van de infrastructuur*: Hier zal een balans moeten worden gevonden tussen de modaliteiten. Wat veilig is voor de een kan een barrière worden voor de ander (bv. de N201). Waar ligt de grens?

### 3.2. Mobiliteitsaanpak

- Hierin zouden de uitstoot van geluid, fijnstof en ultrafijnstof, eerlijke verdeling en gebruik van de openbare ruimte, gezondheid en veiligheid centraal moeten staan. Dit ligt vast in het klimaat akkoord, preventieakkoord, SPV2030 en Tour de Force.

- Iedereen heeft recht op mobiliteit. De keuze van het voertuig geeft je niet meer recht op het gebruik van de openbare ruimte ten koste van anderen.

- Daar dit een VSP voor Hoofddorp en omgeving is, niet alleen richten op stationsgebied! Station Hoofddorp is een bestemming voor heel Hoofddorp. Alle winkelcentra zijn ook bestemmingen. Daarbuiten zijn er ook het ziekenhuis, scholen, sport-, en recreatie bestemmingen. Alle bestemmingen moeten kunnen worden bereikt van uit huis. Hierdoor zullen alle routes in en om Hoofddorp moeten voldoen aan de eisen om de mobiliteit op een duurzame en toekomst gerichte wijze mogelijk te maken en invulling te geven aan de mobiliteitstransitie.

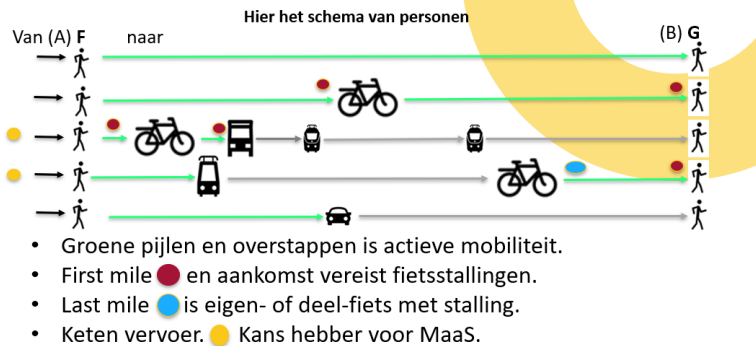
- Autoluw implementeren
- Mobiliteitsmanagement *gedragsmanagement* om pieken te nivelleren.
- Verbeteren netwerken voor voetgangers, fietsers en OV.
- Overstap mogelijkheden creëren/verbeteren naar het OV. P&R voor fiets en automobilist
- Fiets meenemen in het OV.
- Sturen in parkeren.
- Verkeersmanagement: sturen op routekeuze?

#### 3.2.1. Autoluw

- Dit bereik je door het doorgaand autoverkeer te weren en autogebruik/bezit te ontmoedigen. De openbare weg is niet de plaats om zo snel mogelijk (20 minuten?) met de auto van A naar B te gaan. Er is wel sprake van een leefbare stad waarbij je met 15 minuten je bestemming of het OV met actieve mobiliteit moet kunnen bereiken.

- Rond de bestemmingen moeten geen barrières zijn voor de actieve mobiliteit die de reistijd verlengen.
- Ongelijkvloerse kruisingen kunnen een oplossing zijn. Zie hiervoor de Bicycle Oriented Development (BOD) omschrijvingen.
- Doorgaand verkeer voor zowel fiets als auto moet langs, niet via, de bestemmingen worden geleid.
- Het autogebruik ontmoedigen kan door de alternatieven makkelijker bereikbaar te maken.
- Om een bestemming te bereiken zou het pakken van de fiets uit een schuur achterom eenvoudiger moet zijn dan de auto te pakken die voor de voordeur geparkeerd staat.
- Een auto delen met burens of kennissen is ook een vorm van deelauto, die buiten het zicht van de officiële kanalen gaat.
- Gemeenschappelijke auto parkeer voorzieningen aan de rand van de bestemmingen waarbij de toegang niet een actieve mobiliteit route kruist is een oplossing voor het centraal parkeren.
- Eventuele overtollige ruimte op deze centrale parkeergelegenheid inzetbaar (kunnen) maken voor horeca, zonnepanelen, een groen dak of gevelbeplanting.

## Wat is actieve mobiliteit?

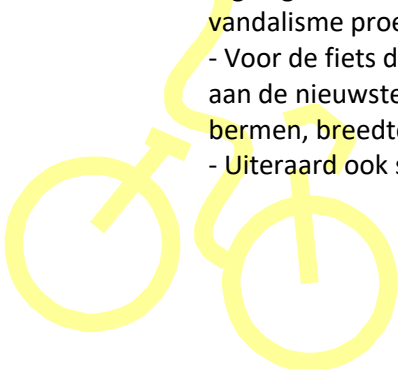


### 3.2.2. Mobiliteitsmanagement.

- Goed om de pieken te ontlasten maar draagt dat ook bij aan het verminderen van de groei van het autoverkeer of de mobiliteitstransitie?

### 3.2.3. Aantrekkelijke netwerken voor wandelaars, fiets en OV.

- Zeker investeren in de netwerken voor de wandelaars, fiets en het OV. Aantrekkelijk maken doet het gebruik groeien. Dus in de ongewenste groei van de passieve mobiliteit, niet investeren.
- P&R, ook voor de fiets. Voor de auto alleen aan de randen bij de invalswegen bij de N of A wegen of de gemeentegrens. Dit voor de mensen die buiten de polder en woonkernen wonen die onvoldoende met het OV verbonden zijn en verder dan 2,5 / 5 / 15 km moeten rijden.
- Geen auto parkeergelegenheid bij tussenliggende HOV haltes zodat voorkomen wordt dat je met de auto vanuit Hoofddorp naar een HOV halte gaat. Rond deze haltes is alleen gereguleerd parkeren.
- Uiteraard wel de goede R-net fietsenstalling plaatsen (deze hebben FietsParkeur!). Voor afgelegen locaties ook goede fietskluizen (bv. die op P30 Schiphol) zodat ook E-bikes diefstal en vandalisme proef staan.
- Voor de fiets dienen er buiten aantrekkelijke netwerken ook goede kwaliteit paden, die voldoen aan de nieuwste CROW richtlijnen en onderzoeken, qua gesloten bestrating, vergevingsgezinde bermen, breedte, snelheidsverschillen, belijning, stoepanden, bochtstralen en zichtlijnen.
- Uiteraard ook sociaal vriendelijk en een lage geluidsbelasting.



### 3.2.4. Sturen in parkeren

- Voor het sturen naar een autoluwe omgeving is betaald parkeren een probaat middel. Minder auto's geeft ruimte voor groen en parkeerruimte voor fietsen, 60 auto's parkeren nemen evenveel plaats in als 600 geparkeerde fietsen. In Leeuwarden worden de inpandige bewaakte stallingen betaald uit de opbrengst van de grote ondergrondse parkeergarage.

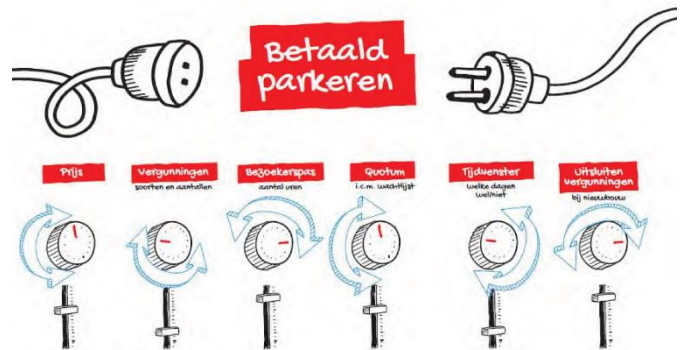
- Goede fietsparkeer mogelijkheden faciliteert het fietsen en geeft een minder rommelige openbare ruimte en daar wordt iedereen blij van.

- Een goed voorbeeld is de fietsparkeervoorziening bij het SKWA.

- Voor de auto heeft het ministerie een studie laten uitvoeren "sturen in parkeren" als ondersteuning bij de keuzes: <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/18/sturen-in-parkeren>

- Het is dweilen met de kraan open als de winkels subsidie geven aan de autobezitters (parkeergeld over nemen). Dit wordt dus ook opgebracht door de mensen die niet met de auto (bv. fiets wandelen of OV) komen. Bovendien vloeit dit geld niet terug naar de lokale gemeenschap.

- Zolang deze winkels de automodaliteit steunen dan graag ook laten mee betalen aan de fietsparkeer voorzieningen, goede wandelroutes en subsidie voor de mensen die met het OV komen. Hiermee wordt de actieve mobiliteit dan niet gediscrimineerd.



### 3.2.5. Verkeersmanagement:

- De tekst is geschreven vanuit het autoraam. Waar blijft hier STOMP?

### 3.3 effect aanpak mobiliteit

- Hoopvolle doelstelling voor de modal split. maar hoe?

- Hier ontbreekt de voetganger!

- Wat is het doel van de mobiliteitstransitie. Is dat niet de autogroei in de huidige capaciteit opvangen of laten krimpen? De automodaliteit blijft groeien met 14% ondanks de acties door de fiets en het OV te stimuleren. Zijn de acties dan niet te vrijblijvend en moet er voortvarender worden gestuurd?

- De winst door het thuiswerken en spits mijden is niet toe te wijzen aan dit VSP.

- *Rond het station*

Hier wel iets meer voetganger in de tekst, maar niet in de grafieken. Hier komt BOD (Bicycle Oriented development) met de 15 min reistijd inzichten niet ter sprake.

- *Verleiden tot het gebruik van de fiets* d.m.v. Ring-Ring.eu, al of niet in MRA of VRA verband.

### 3.4. Wat betekend dit voor de Hoofddorper.

- Dit zijn mooie beloftes, maar hoe is dit te meten en hoe wordt dit ervaren door de betreffende doelgroepen.

### 3.5. Knelpunten.

- Waar is de lijst met de 400 punten? Bepaalt de betalende burger de prioriteit?

### 4.1 Principes mobiliteitsnetwerken

#### 4.1.3. Vergeet de voetganger niet!

- 4.1.5. Afstemming gewenst om te komen tot een eenduidige kaart.
- 4.1.6. Klinkt heel goed en is broodnodig. Voor de basisscholen invoering van de schoolstraat.
- 4.1.7. Moeten we zeker ook in Badhoevedorp gaan toepassen.
- 4.1.9. IJweg is de GOW voor diverse huizenblokken. Moeilijk om hier sluipverkeer van bestemmingsverkeer te onderscheiden.

### 4.3. Stap op de fiets.

Voor Nederland geldt dat 6,5 miljoen mensen geen rijbewijs hebben en 2,1 miljoen huishoudens geen auto hebben. Willen de 6,5 miljoen mensen deel nemen aan de mobiliteit, dan zijn ze aangewezen op anderen of de fiets al of niet in combinatie met het OV. Daarbuiten is het ook een alternatief voor de automobilist om een keuze te maken voor een gezonde, goedkope en milieu vriendelijke manier van bewegen voor de korte afstanden.

- Met trap ondersteuning zijn ook grotere afstanden, niet beperkt tot de 15 km, mogelijk.

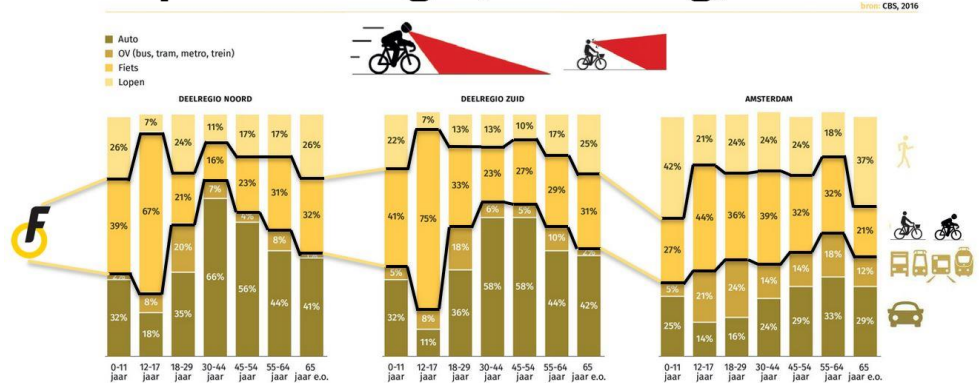
Dit is wel leeftijd afhankelijk zoals in bijgaand overzicht aan de VRA is te zien. Voor in 2030, 2040 of 2050 kan de

inrichting van de routes gebonden zijn aan de leeftijden. (Regio zuid van de VRA zijn de gemeentes ten zuiden van het Noordzee kanaal).

- Inrichten van de fietsinfrastructuur voor zowel 8 als 80 zorgt dat iedereen veilig kan bewegen.

- Verdeling van de financiën tussen de modaliteiten zou dus ook evenredig moeten zijn.

## Modal split per leeftijdsklasse per deelregio, werkdag, 2016



### Fietsen naar de (basis)school:

- Dit is belangrijk voor de broodnodige ervaring die de kinderen moeten hebben als ze naar het voortgezet onderwijs gaan. Bovendien zorgt het voor betere leerprestaties en een betere gezondheid. Tevens ontwikkelen ze een betere sociale vaardigheid dan als ze op de achterbank van en naar huis worden getransporteerd.

- Niet alleen de schoolomgeving moet veilig zijn ingericht (bv. een schoolstraat), ook de fietsroutes daar naartoe dienen veilig te zijn.

- Ook de routes naar de **middelbare scholen moeten veilig** zijn, zodat deze leerlingen niet leren dat een slechte infrastructuur ook goed is. Ze over een hindernisbaan laten rijden en verwachten dat ze zich vlak bij school aan de regeltjes (net geleerd via een educatie programma) moeten houden, gaat niet werken.

### Fietsparkeergelegenheid

- Slechte, overvolle of geen stallingen zijn een drempel om niet te gaan fietsen. Zorgen voor goede fietsparkeergelegenheid die voldoen aan het fietsparkeer keurmerk (FietsParkeur) geeft de burger zelfvertrouwen. Daarbij moet de burger altijd zelf zorgen voor een afzonderlijk ART



goedgekeurd slot (twee sterren minimaal) waarmee het voorwiel en het frame aan de vaste wereld vastgezet kan worden.

- Een insteek ketting lijkt veilig, maar is het niet. Zeker nu er lopers zijn waarmee, ook de nieuwe, sloten snel geopend kunnen worden.

### **Opwaarderen en aanvullen fietsnetwerk**

- Zeker doen. De Fietsersbond staat open voor overleg.

### **Nieuwe schakels.**

- De fietsersbond heeft al veel informatie klaar staan in de volgende GMAP:

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=10SckknJqhQfJUKiQN2SCpPbeflZaza&usp=sharing>

- Op de Layer "Toekomstige uitbreidingen" met de namen die beginnen met HLMRQ. De items die beginnen met HLMRO zijn uit de omgevingsvisie. De andere layers geven de doorfietsroutes aan of de te verbeteren punten. De layers kan je selecteren door deze aan te vinken in de linker kolom.

- De kaarten op pagina's 26, 29, 31 en 33 roepen nog veel vragen op. Zeker vanwege de vele schematische aanduidingen.

- De kaart op pagina 27 lijkt niet correct, maar geeft wel een leuk beeld. Er zit een fout in de legenda. E-fietsen mogen geen 35 km/u.

### **5.2. Pakket Voetganger**

- Bij basis scholen geen kiss en go faciliteiten. Dat trekt auto's aan. Wel schoolstraten (bij in en uitgaan van de school is de toegangsstraat verboden voor al het autoverkeer. Bewoners mogen nog wel vertrekken. Bij aankomst van de bewoners moeten deze wachten tot de straat weer is vrijgegeven).

- **Looproutes vanuit de wijken** (doorsteekjes) met een kortste weg naar de hoofdwandelroutes. Sociaal veilig door goede verlichting en geen enge bosjes. Geen obstakels zoals paaltjes en treden. Denk aan de rolstoelen, kinderwagens, scootmobielen, etc.. Vraag BGH voor meer informatie.

- **Hoofdwandelroutes** goed verlicht, ruim en een vrije berm en met goede zichtlijnen op kruisend verkeer.

- **Langs alle hoofdfietsnet routes komen voetpaden** ontbreekt hier.

**MPvE** Waar is deze te zien, zodat gekeken kan worden hoe de fiets erin is opgenomen?

- In de omschrijving is uitgegaan van het autobezit als standaard. Er zijn ook mensen die geen auto willen of hoeven te hebben. Meedoen aan de maatschappij moet voor iedereen mogelijk zijn.

- Waarom wordt dit opstellen overgelaten aan de projectontwikkelaar. De gemeente hoort in het zadel te zitten. In het kader van de omgevingswet zou dit nog anders kunnen uitpakken.

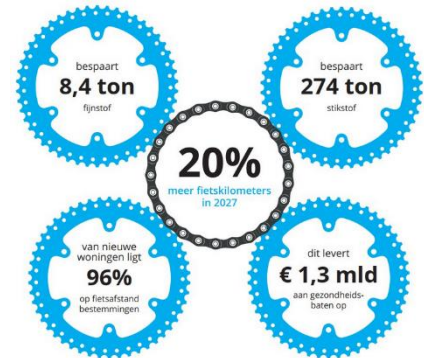
- In Lisserbroek is al onduidelijkheid, omdat de provincie al heeft bepaald hoe de fietspaden en de busbaan gaan lopen.

n.b. een project ontwikkelaar kan, door het ontbreken van de kennis hierover, geen rekening houden met de doorgaande fietsroutes die reeds aanwezig zijn of die door deze plannen gefaciliteerd kunnen worden. Voorbeeld: Hydepark en de fietsroute vanaf de Piratenwijk naar het station. Vijf jaar afsluiten en daarna onvoldoende ruimte om een goede verbinding te kunnen aanleggen.



### 5.3 Pakket fiets

Het NTF is vastgesteld. Daaruit is afgeleid het RTF (Regionaal Toekomstbeeld Fiets). De inhoud is voor Hoofddorp krapjes en voornamelijk gericht op dure projecten. Er is slechts weinig van de inbreng vanuit de Fietsersbond meegekomen. (We hadden een uur de tijd in een online vergadering om onze ideeën te spuiten). De input van de gemeente is verder gefilterd door de VRA en de provincie. De NTF was opgestart vanuit Tour de Force om kapitaal te verwerven van de toen nog te vormen regering/en het budget. Ja, het is wel op de agenda gekomen en de financiën zijn ook gekomen. Het rijk heeft aangegeven dat 14,5 miljoen ter beschikking wordt gesteld aan het project stationsgebied Hoofddorp. Dit ten behoeve van de verbeterde bereikbaarheid voor de fietser door een autoluwe omgeving voor de nieuwbouw van woningen aldaar. Nadere specificatie ontbreekt.



- Bij het NTF zijn ook de landelijke opbrengsten inzichtelijk gemaakt. Zie bijgaande figuur.
- Bij basis scholen geen kiss en go faciliteiten. Dat trekt auto's aan. Wel schoolstraten(bij in en uitgaan van de school is de toegangsstraat verboden voor al het autoverkeer).
- Doorsteekjes met een kortste weg, eventueel samen met de wandelroutes, naar de fietsroutes buiten de woonblokken. Sociaal veilig door goede verlichting en geen enge bosjes, een ruime en een vergevingsgezinde berm met goede zichtlijnen op kruisend verkeer. Geen obstakels zoals rekken, paaltjes en treden. Denk ook hier aan de rolstoelen, kinderwagens, scootmobielen, etc..
- Kinderen moeten het fietsen leren van hun ouders of spelenderwijs met vriendjes of vriendinnetjes, zodat ze zelfvertrouwen hebben om te fietsen.
- Lesprogramma's op scholen, ondersteund door kennisclubs, moeten de verkeersregels onder de aandacht brengen.
- Voor nieuwkomers in de Nederlandse samenleving zijn er de fietslessen al of niet met de verkeersregels.
- Acties om te zorgen dat iedereen, dus ook kinderen, een fiets ter beschikking hebben lijken hier nog niet te zijn geregeld. Dit alles om mobiliteitsarmoede te voorkomen en iedereen zelfstandig aan de maatschappij te kunnen laten meedoen.
- De keten mobiliteit met fiets/OV is succesvol, als iedereen met een kwartier reizen (fiets pakken, fietsen, parkeerplek vinden, stallen, lopen naar de halte of perron) in het OV kan stappen. Een en ander staat beschreven in BOD. Een omleiding of een verkeerslicht dat veel vertraging geeft is geen succesfactor.
- De afstand tussen de stalling in Hoofddorp en perron is eigenlijk met 250 meter te groot. Een directe opgang vanuit de stalling naar de perrons zou een verbetering zijn.
- De plaatsing van de fietsparkeervoorziening bij de R-net haltes moet dusdanig ruim zijn dat er ook 2 meter ruimte is achter de geparkeerde fiets, zodat een langskomende fietser niet je achterlicht eraf rijdt.
- Het plaatje op pagina 36 is getekend vanuit het auto perspectief en geeft een verkeerde indruk.
- Voor een overzicht met de ruim 60 aandachtspunten met betrekking tot de plannen voor de fiets of fietsinfrastructuur verwijzen we u naar de layer "aandachtspunten bij VSP 2022". In bijgaande GMAP:  
<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1PCIRah57PI5gWfam2YzdmjsuZ91c3W4&usp=sharing>
- De andere layers geven de OV infrastructuur, het huidige hoofdfietsnet, de fietsinfrastructuur waarvan de fietser mogelijk hinder van heeft, de ruim 40 aanpassingen zoals voorgesteld staan in de concept VSP 2022 en de fietstelweek resultaten (waar hebben de geregistreerde fietsers gefietst?).

Door het aanklikken van de layers (in de linker kolom) worden deze punten of routes zichtbaar in de GMAP.

#### **5.4. Pakket openbaar vervoer**

**5.4.a.** Het concentreren van het OV op het zelfde niveau geeft nog meer voetgangers/overstappers bewegingen in de onderdoorgang over het doorgaande fietspad naar STP, SLP, Liniedijk, Rijsenhout en de kantoorcomplexen ten oosten van de spoorlijn. Overleg is dringend gewenst.

- De aanleg van een busbaan langs de Nieuwe Weg naar de VHG doorsnijdt maar liefst drie fietsroutes, van de woonwijken aan de westzijde van de Hoofdvaart, naar het station. Een rondje door de bussen om het Shell benzine station heen en je kan ook op de hoger gelegen busbaan komen. Welke oplossingen staan hier op het netvlies?

**5.4.d.** ABDIJ tunnel capaciteit (minimale afstand 250 meter, 2 richtingen, Europese richtlijn) aanpassen, staat dit niet op de verlanglijst?

**5.4.e.** Het voorgestelde nieuwe knooppunt Zuidwest ligt op de kop van de Kaagbaan. Dit is een bijzonder onaantrekkelijk punt vanwege de uitstoot van ultrafijnstof en geluidsoverlast van vliegtuigen.

- De bereikbaarheid van dat knooppunt voor de fietsers zal nader bekeken moeten worden.

- Of OV reizigers, die naar bestemmingen aan de andere kant van Schiphol moeten zijn, het een aantrekkelijke oplossing vinden, om twee keer te moeten overstappen op en van de cirkellijn, zal bekeken kunnen worden.

**5.4.g.** Of de auto's naar de beoogde P&R vanaf de A4 of de N196 hier de hoofdfietsnetroute moeten kruisen kan nog niet beoordeeld worden.

#### **5.5 Pakket station en centrum**

**5.5.a.** Graag, bij de ambitie voor de toegang tot de treinen, een directe, korte looproute vanuit de fietsenstalling naar de perrons opnemen.

**5.5.b.** De fietsroutes naar de wijken in heel Hoofddorp en omgeving dienen, vanuit de fietsenstalling onder de perrons, goed bereikbaar te zijn zonder gelijkvloerse kruisingen met OV en voetgangersstromen.

**5.5.c.** De VHG wordt voor een deel autovrij. Echter bij de impressie foto staat autoluw.

- Hoe is echter de bereikbaarheid van de lus op het Mercuriusplein vanuit de wijken Pax en Graan voor Visch om OV reizigers (slecht ter been of met koffers) op te pikken met een taxi of ander auto vervoer?

**5.5.f.** Bij herinrichten van het centrum de vrijliggende fietspaden behouden, maar wel voorzien van vergevingsgezinde stoepranden.

**5.5.g.** B. van der Willigenlaan als GOW30, maar wel de vrijliggende fietspaden behouden vanwege de schoolroutes.

- De parkeergarage aan de Draverslaan alleen toegankelijk laten maken vanaf de Pabstlaan zodat er geen kruisend verkeer (behalve bevoorrading winkels) meer over de hoofdfietsnetpad gaat.

- De Primark parkeergarage alleen bestemmen voor de bewoners/personeel van het centrum. Bij de nieuwbouw bij de voormalige Deining kunnen dan de inpandige auto parkeervoorziening vervallen (goedkoper bouwen resp. meer woningen mogelijk).

**5.5.j.** Fietsparkeervoorzieningen. Ja graag!. Bij winkels voor dagelijkse boodschappen (A.H, Jumbo, Dirk, Lidl, etc.) ruime fietsparkeerplaatsen, zodat ter plekke de fietstassen kunnen worden geladen. Alle fietsparkeerplaatsen voorzien van FietsParkeur merken.

-Ook voldoende ruimte aanwezig laten zijn om met een 2<sup>e</sup> slot de fietsen goed op slot te zetten. (Voorwiel, Frame Vast).

- Inderdaad ook ruimte voor de buitenmodel fietsen (en brommers).

**5.5.k.** Het vertragen van al het verkeer naar 30 km/u is goed voor de verkeersveiligheid en het beperken van het geluid en uitstoot van o.a. CO<sub>2</sub>, stikstof, en ultrafijnstof. Hierdoor wordt het oversteken naar de scholen, lopend of met de fiets, zeker op plaatsen met minder goede zichtlijnen voor iedereen veiliger.

- Eventuele vrijliggende fietspaden handhaven en voorzien van bord G13, waardoor snorfietsen en speed pedelecs veilig naar de rijbaan kunnen. Hierdoor kunnen onze kwetsbare mensen, zoals kinderen en bejaarden, daar veilig fietsen.

- Alleen de van Heuven Goedhartlaan 50 km/u houden. De rest naar 30 km/u. Dat geeft duidelijkheid, ook voor de fietsers en e-bikes.

**5.5.l.** Ook de route Hoofdweg - B. van Stamplein - Willigenlaan - Kruisweg moet vertraagd zijn.

**5.5.m.** OV vertragen door 30 km/u? Zie de discussie over LARGAS (LAngzaam Rijden GAat Sneller). Is ook nog goed voor je portemonnee en je accu.

- De genoemde HOV baan kruist 3 fietsroutes naar het station. Ongelijkvloerse kruisingen?

**5.5.n.** Een rotonde op de kruising van Willigenlaan met Kruisweg geeft onduidelijkheid met het tweerichtingenpad via de Kruisweg ventweg en het tweerichtingenpad langs de Wilhelminalaan.

- Een rotonde op een kruising met 2 30km/u wegen in een school zone lijkt een beetje overdone.

**5.5.o.** Extra hindernissen voor de 50km/u auto's op de Kruisweg Oost, waar de fietsers last van hebben, wordt niet op prijs gesteld.

- Voorstel om de 30 km/u op de Kruisweg te laten ingaan bij het Gemaalhof (het begin van de fietsstraat). Volgens de plannen zou bij de Planetenweg al een VRI komen, waarbij het doorgaand fietsverkeer op de Kruisweg/fietsstraat geen hinder van zou hebben.

- Een duidelijke drempel bij het Planetenpad zodat de snelheid al laag is bij de Boslaan.

- De kruising met twee 30 km/u wegen inrichten met een VRI lijkt onnodig.

- De Kruisweg optisch versmallen dan kunnen vanaf het Gemaalhof de e-bikes en speed-pedelecs gewoon mengen met de auto's.

**5.5.p.** Graan voor Visch zuid en Lincolnpark heeft ook een goede directe fietsontsluiting via de Spoorlaan omgeving naar het station en Centrum nodig.

## **5.6 Pakket Nieuwe Bennebroekerweg**

**5.6.a.** De ongelijkvloerse kruisingen Spoorlaan, Rijnlanderweg en Airbornavenue zouden in het kader van eerst bewegen en dan pas bouwen (ook voor de fiets) direct een verbetering geven van de fietsveiligheid. Graag deze eerst aanleggen.

**5.6.c.** De aanleg van de Toolenburger weg geeft een extra barrière voor de actieve mobiliteit op de diverse toegangen tot de Toolenburgerplas. Tevens zal deze weg in ieder geval de hoofdfietsnet route moeten kruisen op de Bennebroekerweg. Afhankelijk van de uitvoering zal ook de kruising met de hoofdfietsnetroute naar Nieuw-Vennep, bij WC Toolenburg en de busbanen, getroffen worden.

**5.6.d.** De ongelijkvloerse kruisingen naar Park21, bij voorkeur fietstunnels, zijn ook nodig om de bushaltes van de nieuwe HOV lijn te ontsluiten. Dit was/is nog niet opgenomen in het project Nieuwe Bennebroekerweg.

## **5.7. Pakket N201/N196**

Voor de aangekondigde studie graag ook de participatie groep, die al reeds betrokken was bij het onderzoek van een aantal jaar geleden, uitnodigen.

**5.7.a.** De kruisingen met de N201 en de Hoofdweg vormen door/ondanks de VRI oversteken voor de fietsers zeker een hindernis. Zeker omdat deze VRI oversteken niet gekoppeld zijn voor de fiets.

- De aard van de fietsverbindingen op de N520 (Hoofdvaart Oostzijde), zijnde de overgang van fietsstroken naar een vrijliggend bromfietspad, is tegengesteld aan die van de Hoofdvaart Westzijde, waar een twee richtingen fietspad overgaat naar een weg met fietssuggestie stroken.

Onder de N201 zijn er aan beide kanten een vrijliggend twee richtingenfietspad. De Hoofdvaart oversteken met de fiets (onderdeel van de Hoofd fietsnetroute pad om de Noord) gaat via een te smalle brug met paaltjes en drukknoppen. Dit alles moet dus meegenomen worden in het voorgestelde eenrichtingscircuit.

- Worden de fietsroutes naar Lijnden/Badhoevedorp hier aantrekkelijker door?

**5.7.b.** Om het gecombineerde kruispunt (N201, VHG en kruisweg bij de brandweerkazerne) te vereenvoudigen t.b.v. de benodigde extra capaciteit door de knip bij het station, is een van de oplossingen om de huidige fiets/voetgangers oversteek over de Kruisweg (parallel aan de VHG) te vervangen door een fietstunnel. Op zich een mooi idee. Echter er is daar te weinig ruimte om te voldoen aan de ruimte voor de benodigde zichtlijnen en de bochtstralen vanuit de (oranje)tunnel onder de VHG naar deze nieuwe tunnel. Zeker voor het huidige snelle fietsverkeer. Deze (oranje)tunnel is onderdeel van de doorrijroute/ hoofd fietsnetroute Heemstede – Aalsmeer langs de Kruisweg. Een andere oplossing lijkt meer voor de hand te liggen.

- Neemt niet weg dat een veilige ongelijkvloerse kruising met de Kruisweg vanuit Houtwijkerveld naar Bornholm (WC en basisscholen) gewenst is, als het verkeer op de Kruisweg aldaar nog drukker wordt.

**5.7.c.** De planeetbaan is de inrit naar het voormalige hotel en een ander bedrijfsgebouw langs het spoor. Daar is ook een gelijkvloerse kruising voor de actieve mobiliteit, met verkeerslichten, over de VHG voor de bedrijfspanden en naar het fietspad langs de VHG (vanaf het station, onder het spoor door naar de kantoren van Beukenhorst Oost).

- Afkoppelen lijkt dus niet zo handig, misschien verplaatsen wel?

- Wat is hier de invloed van de knip bij het station op dit stuk VHG laan.

**5.7.d.** De drie voorgestelde fietstunnels onder de N201 door zullen zeker helpen om de aantrekkelijkheid en veiligheid van de fietsroutes naar Vijfhuizen, Haarlemmermeersebos en Schiphol/Aalsmeer te verbeteren.

- Door de knip bij het station is het waarschijnlijk dat de druk op de route N201-Adrianaroute-IJweg naar het Leenderbos ook groter gaat worden, waardoor de aantrekkelijkheid van de IJweg als fietsroute slechter wordt door het onveilig gevoel bij de fietsers op deze smalle weg met fietssuggestiestroken.

Hoofddorp 27 oktober 2022 2020



Fietsersbond afdeling Haarlemmermeer  
J.T.M. van der Ploeg  
Schweitzerstraat 112  
2131 RJ Hoofddorp

