

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 Nieuw-Vennep en omgeving.

Een duidelijk antwoord op de vraag of deze plannen aansluiten op de doelstellingen met de 55% CO₂ reductie in 2030 is niet te vinden.

De nummers verwijzen naar de hoofdstukken in het document van de gemeente met de naam: *Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep 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.*

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.

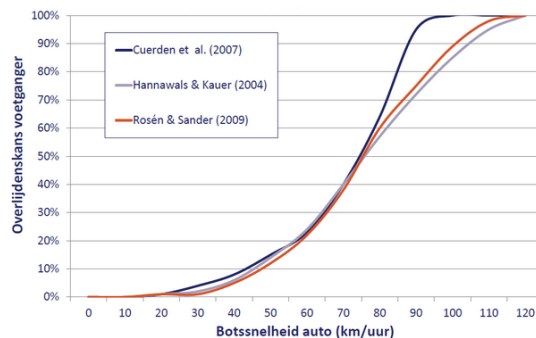
2.4 leefbaarheid en verkeersveiligheid

- 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.



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

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

2.5 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.

2.6 Klimaatdoelstellingen

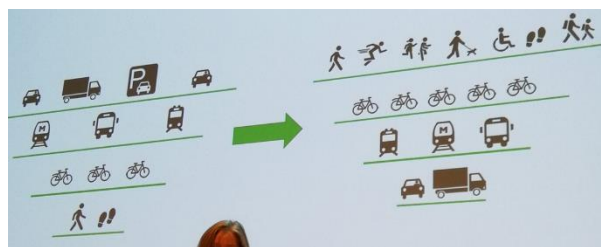
- Ook het terugdringen van fijnstof en ultrafijnstof door de mobiliteit zou onderdeel moeten zijn van dit plan. Je bent er niet met het terugdringen van CO₂ door de elektrificatie van voertuigen.
- Meer ruimte voor groen ten koste van het ruimte beslag door (geparkeerde) voertuigen is ook noodzakelijk.
- 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 ploegdienst 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 en geen parkeertarieven voor het gebruik van de openbare ruimte voor de gewenste modaliteiten.



3.2. Mobiliteitsaanpak

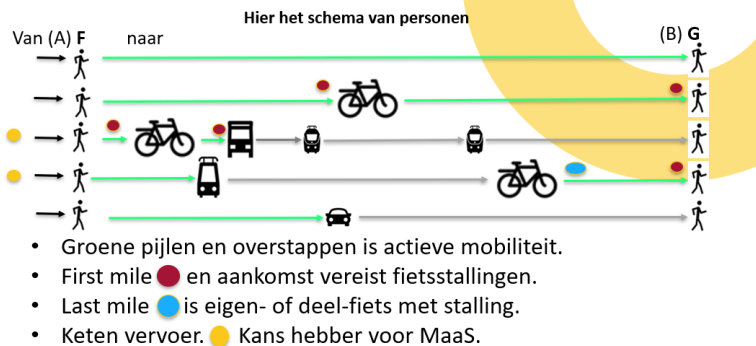
- Hierin zouden de uitstoot van geluid, fijnstof en ultrafijnstof, eerlijke verdeling en gebruik van de openbare ruimte, gezondheid en veiligheid centraal moeten staan. Dit ligt vast in het klimaat akkoord, preventieakkoord, SPV2030, Tour de Force.
- Iedereen heeft recht op mobiliteit. De keuze van het voertuig geeft je niet meer recht op het gebruik van de openbare ruimte ten koste van anderen.
- Daar dit een VSP voor Nieuw-Vennep en omgeving is, niet alleen richten op het station of het centrum gebied! Station Nieuw-Vennep is een bestemming voor heel Zuidelijk Haarlemmermeer. Alle winkelcentra zijn ook bestemmingen. Daarbuiten zijn er ook scholen, sport-, en recreatiebestemmingen. Alle bestemmingen moeten kunnen worden bereikt van uit huis. Hierdoor zullen alle routes in en om Nieuw-Vennep 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 *gedragmanagement* 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 ongewenste groei 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 Nieuw-Vennep naar een HOV halte gaat.
- 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, stoepranden, 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, 30 auto's parkeren nemen evenveel plaats in als 300 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.

- 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.

- 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.

- Wanneer gaan de winkels mee betalen aan de fietsparkeer voorzieningen, goede wandelroutes en subsidie voor de mensen die met het OV komen?



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 19% 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.

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

3.4. Wat betekent dit voor de Nieuw-Venneper.

- 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 knelpunten? Bepaalt de betalende burger de prioriteit?
- Afstemming gewenst om te komen tot een eenduidige kaart.

4.1 Principes mobiliteitsnetwerken

- Vergeet het voetgangersnetwerk niet!

4.1.7. 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, lopen 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.

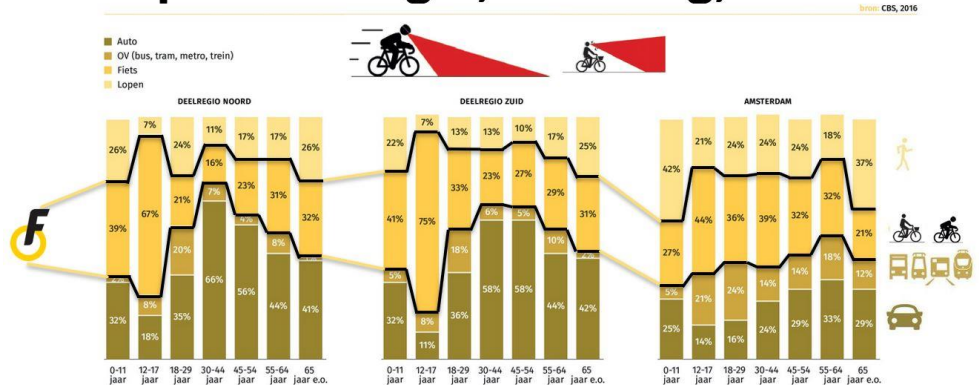
- Met trap ondersteuning zijn ook grotere afstanden, niet beperkt tot de 15 km, mogelijk.
- Dit is wel leeftijd afhankelijk zoals in bijgaand overzicht aan de VRA is te zien. Voor in 2030, 2040 of 2050 kan de inrichting van de routes gebonden zijn aan de leeftijden.

(Regio zuid van de VRA zijn de gemeentes ten zuiden van het Noordzee kanaal).

- Inrichten van de fietsinfrastructuur voor zowel 8 als 80 jarigen, 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 de extra beweging voor betere leerprestaties en een betere gezondheid. Tevens ontwikkelen ze een betere sociale vaardigheid, dan als ze op de achterbank van een auto 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=10SckknIJqhQfFJUKiQN2SCpPbeflZaza&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).
- Opmerkelijk is dat op de kaart op pagina 26 en 30 de nieuwe fietsinfrastructuur langs de N207, onder de 380kv leiding, niet op deze kaart is aangegeven. Dit pad is als onderdeel in het HOV project als hoofdnetfiets aangegeven.

4.4. Openbaar vervoer

In het HOV project, van de Provincie, Noordwijk Lissersbroek Schiphol wordt speciaal voor de HOV lijn een aansluiting gemaakt vanaf de P&R in Nieuw-Vennep met een nieuwe busbaan. Deze loopt parallel aan de N207 vanaf de P&R langs de IJweg naar de HOV brug in Lissersbroek. Deze ontbreekt op de kaart. Er staat wel een ontsluitende buslijn aangegeven. Een nadere toelichting ontbreekt.

5.2. Pakket Voetganger

- Bij basisscholen 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/voetganger 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 Nieuw-Vennep krapjes en voornamelijk gericht op dure projecten. Er is slechts weinig van de inbreng vanuit de Fietzersbond 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.

- Bij het NTF zijn ook de landelijke opbrengsten inzichtelijk gemaakt. Zie bijgaande figuur.

- Bij basisscholen 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..

- 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 rekken met FietsParkeur.

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

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

- Het plaatje op pagina 35 is getekend vanuit het auto perspectief en geeft een verkeerde indruk.

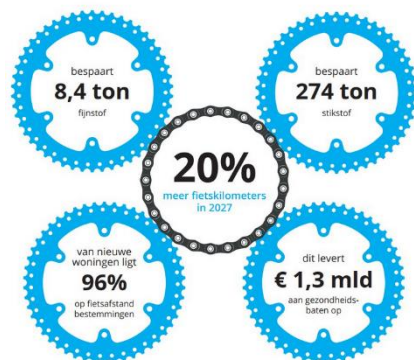
- Voor een overzicht met de 20 punten voor Nieuw-Vennep samen met de ruim 60 punten voor Hoofddorp met betrekking tot de plannen voor de fiets of fietsinfrastructuur verwijzen we u naar de layer "aandachtspunten bij VSP 2022" in bijgaande GMAP:

<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 30 aanpassingen zoals voorgesteld staan in de concept VSP Nieuw-Vennep 2022 en de fietstelweek resultaten (waar hebben de meeste geregistreerde fietsers gefietst?).

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

5.3.a. Niet alleen de directe omgeving maar ook de fietsroutes naar de schoolomgeving moeten veilig zijn ingericht.



5.3.b. Kinderen moeten het fietsen leren van hun ouders of spelenderwijs met vriendjes of vriendinnetjes, zodat ze zelfvertrouwen hebben om te fietsen. Veilige pleintjes waar kinderen kunnen oefenen zijn noodzakelijk.

- 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 uitleg van 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.

5.3.c. De keten mobiliteit met fiets/OV is succesvol, als iedereen met 15 minuten 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 plaatsing van de fietsparkeervoorziening (voorzien van FietsParkeur) 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.

5.3.d.1. Van waar naar waar?

5.3.d.2. Van waar naar waar?

5.3.d.3. Beinshoek of Beinsdorp? In Beinsdorp een uitdaging om dat de route nu via woonerven loopt. (is 15 km/u).

5.3.e. Vennepeweg naar 30 km/u. Het is onduidelijk van waar naar waar nu de 30km/u gaat gelden. Meer opmerkingen over de 30 km/u bij hoofdstuk 'Randstructuur'.

5.3.f. Waarschijnlijk is de bedoeling om dit vrijliggend tweerichtingen fietspad niet alleen langs de Operaweg aan te leggen, maar ook langs de Componistenweg en de Getsewoudweg, door de N207tunnel door, langs de Nieuwkerkertocht.

5.3.g.1. IJweg wordt ook fietsstraat.

5.3.i. Vrijliggend fietspad langs N207 en nieuwe busbaan ontbreekt. (onderdeel HOV Noordwijk-Schiphol.)

5.4. Pakket openbaar vervoer

5.4.a. Is een project van de provincie Noord-Holland. Volgens de tekst gaat deze lijn lopen via Nieuw-Vennep west. Volgens het project sluit deze aan op de P&R Getsewoud. Hebben we het hier over fasering? Wie krijgt gelijk? Hieraan is gekoppeld 5.3.i.

5.4.c. Station is alleen vanuit het westen bereikbaar vanaf Oosterdreef en de Spoorlaan via de Vennepeweg. Vanuit het oosten vanaf de Rijnlanderweg en verder.

5.4.d. Zie reactie bij VSP Hoofddorp.

5.5 Pakket bereikbaarheid auto Centrum Nieuw-Vennep

5.5.a. Het voornemen om de kruispunten op de Hoofdweg-oostzijde te versimpelen is een goede zaak. Indien de wens, om de Hoofdweg-oostzijde ook te vrijwaren van doorgaand auto verkeer, is het verbeteren van de doorstroming voor de auto tegengesteld.

- De fietsers op de Venneperweg kunnen uitgaan van de belofte in punt 5.3.d.3. dat zij voorrang hebben op het auto verkeer op de Hoofdweg.

- Doorgaande fietsers op de Hoofdweg op de west en oostzijde hebben ook de voorrangsverwachting bij de diverse kruisingen.

5.5.b. Verbeterde zichtlijnen voor de fietsers op de Venneperweg richting het station voor het verkeer uit de parkeergarage van de Symfonie is een noodzakelijke eis.

5.5.c. Laden en lossen op deze toekomstige fietsstraat moet inderdaad goed gefaciliteerd worden (of voorkomen).

5.5.d. Het terugdringen van het doorgaand verkeer door de 30 km/u en het verkeer naar het centrum geeft inderdaad meer ruimte voor de actieve mobiliteit en beleving bij de Symfonie. Dan moet natuurlijk ook de plint van de Symfonie aantrekkelijker worden gemaakt, zodat er inderdaad ook meer beleving kan zijn. Wij denken graag mee vanuit het oogpunt van de fietsers.

De randstructuur

- De dreven worden slechts ontsloten door:

- De Hoofdvaart Oostzijde (wordt 30 km/u) naar de N207,
- De Hoofdvaart Oostzijde (wordt 30 km/u?) naar de Nieuwe Bennebroekerweg
- Het verlengde van de Noorderdreef en Zuiderdreef (beide 50 km/u), via de Spoorlaan, naar de N207 of de Nieuwe Bennebroekerweg
- De Noordelijke Randweg, via de Lucas Bolsstraat (wordt 30 km/u?) en de Venneperweg (wordt 30 km/u) naar de Operaweg.
- De Venneperweg(daar 50 km/u?) heeft aan de oostkant ook een aansluiting naar de Spoorlaan.

- De toegeschreven snelle functie van de dreven met 50 km/u tussen de woonwijken naar de randstructuur, komt het kruisen met de actieve mobiliteit niet ten goede

- Voor de veiligheid van het oversteken en de leefbaarheid is het afwaarderen van de 50 km/u dreven ten westen van de Hoofdvaart naar 30 km/u zeker aan te bevelen.

- Ook de Lucas Bolsstraat en de nieuwe Helsinkilaan kunnen naar de 30 km/u om het oversteken veiliger te maken.

- 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. CO₂, 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.

- 30 km/u is ook nog goed voor je portemonnee en je accu.

- Eventuele vrijliggende fietspaden handhaven en voorzien van bord G13. Hierdoor kunnen de kwetsbare weggebruikers, zoals kinderen en bejaarden, daar veilig fietsen. Snorfietsen en speed pedelecs kunnen naar de 30 km/u rijbaan.

- OV vertragen door 30 km/u? Zie de discussie over LARGAS (LAngzaam Rijden GAat Sneller).

Hoofddorp 27 oktober 2022 2020



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

2131 RJ Hoofddorp

