

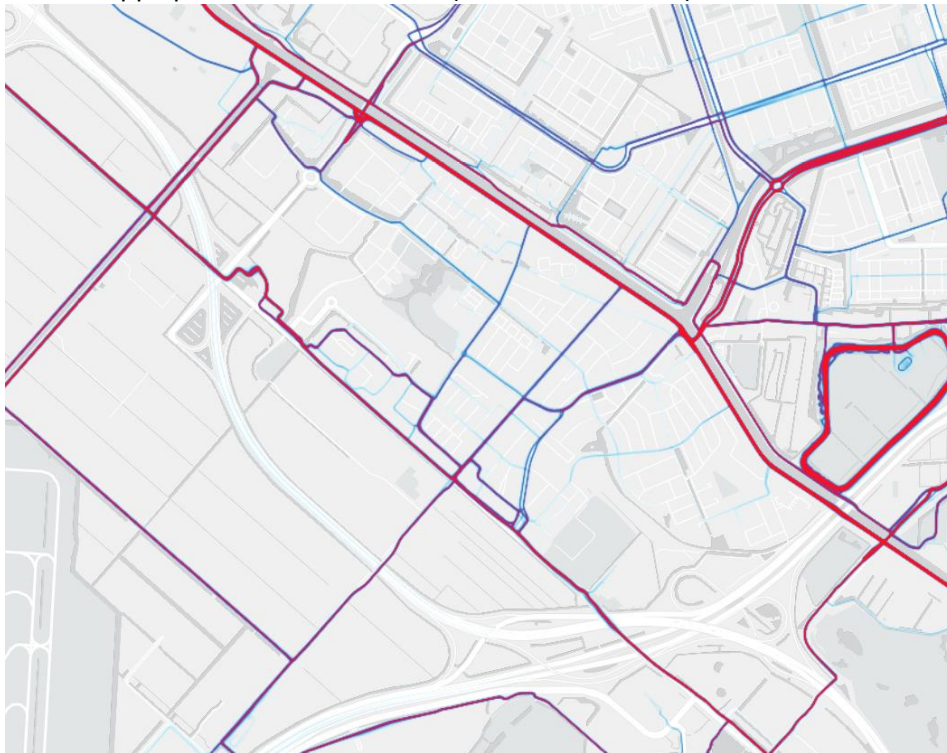
Hoofddorp, 20 juni 2022
Betreft: Verkeersplan Badhoevedorp

Geachte lezer,

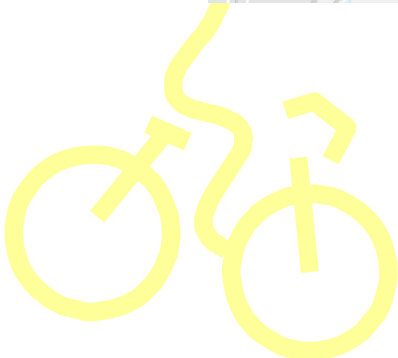
In de plannen rond het verkeer in Badhoevedorp is de fiets nauwelijks aan bod gekomen. Hierbij een aanvulling en tevens een beoordeling van de huidige situatie en de suggesties om te komen tot een verbetering voor de actieve mobiliteit en de fietser in het bijzonder.

Inventarisatie van het fietsgebruik in Badhoevedorp

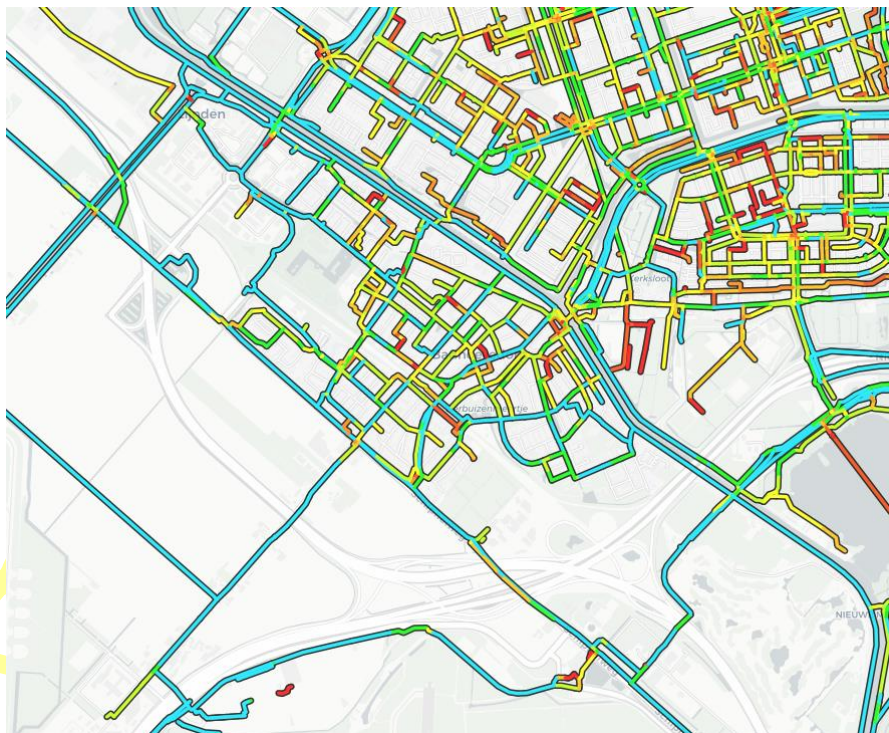
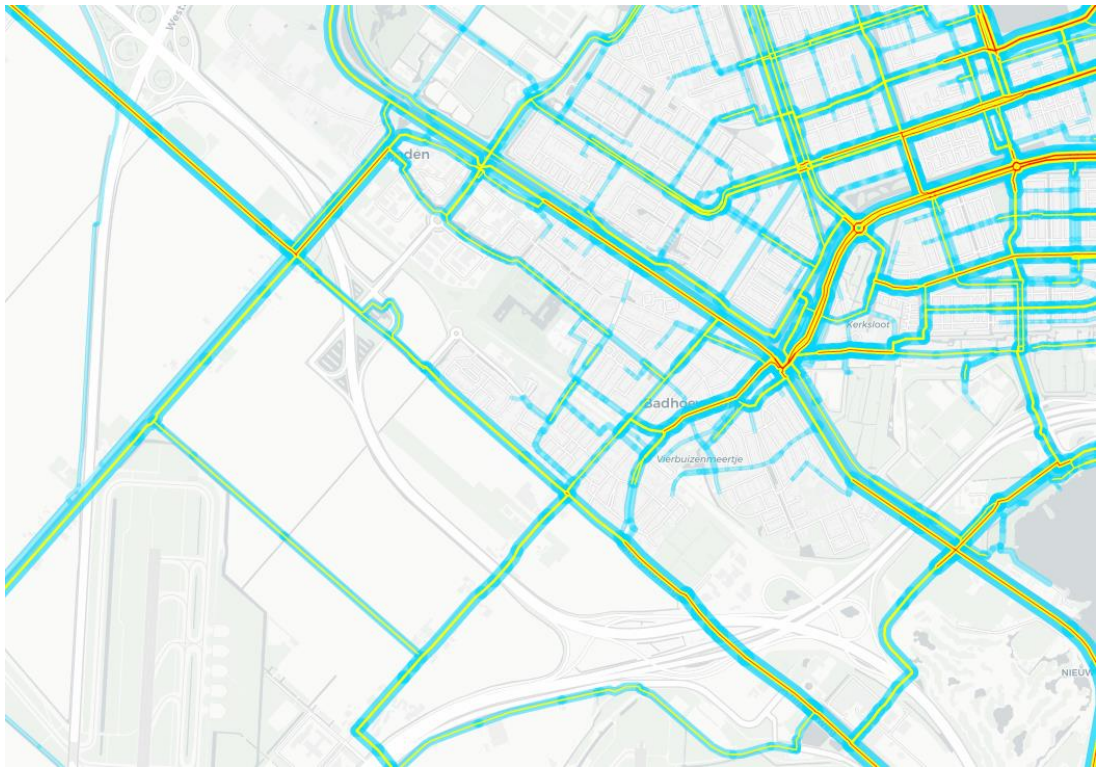
Dit is de Strava heatmap van Badhoevedorp en omgeving over het afgelopen jaar. Deze kaart wordt vastgelegd m.b.v. de GPS gegevens van de, meestal sportieve fietsers, ingeschakelde STRAVA app op de mobiele telefoon. (versie 26 mei 2022)



Kijken we naar de N232 (F232) dan zie je dat de omleidingen door de werkzaamheden rond de Oleanderlaan en het Waternet zijn terug te vinden. Mager, maar ook zichtbaar is de fietsroute naar de Tijdelijke GGD test en prik locatie op het Schiphol terrein.



Dit is op min of meer dezelfde manier geregistreerde fietsbewegingen in de fietstelweken van 2015, 2016 en 2017. Daaronder de snelheden tussen blauw (>19 km/u) en rood als laagste snelheid.



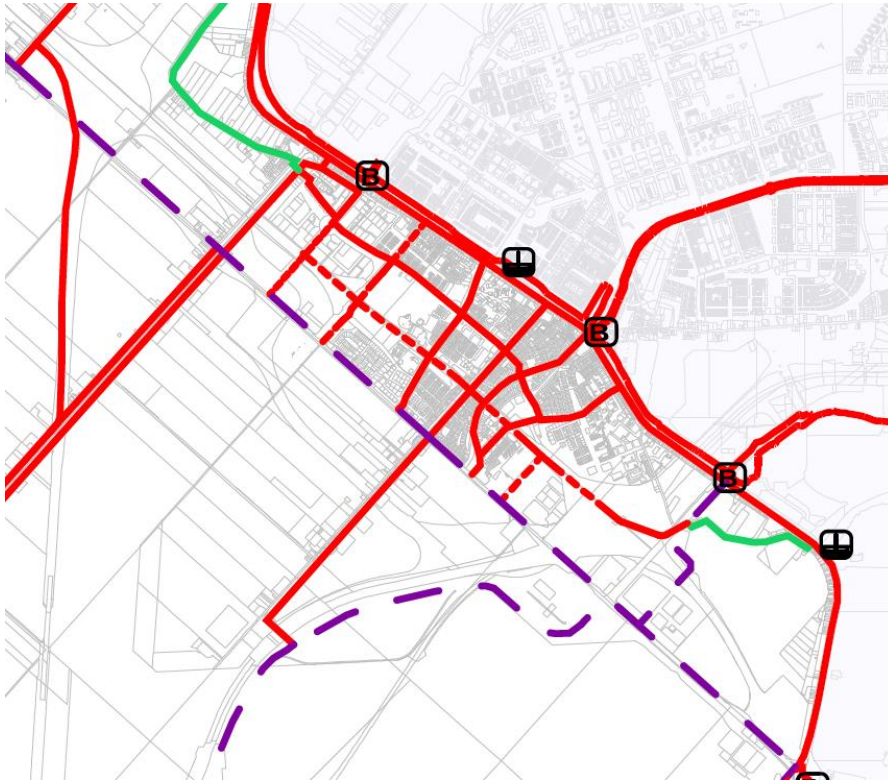
Let op, dit zijn de gemiddelde snelheden dus ook van de eenling die niet goed is geregistreerd zoals bij de afslag van de busbaan van de A9 naar de N232.



In ons onderzoek op onze website over de bereikbaarheid Schiphol voor de fiets staat op pagina 23 tot en 26 aangegeven waar in de fietstelweken de fietsers over de drie Badhoevedorpse fietsbruggen vandaan kwamen en naar toe gingen. Download dit onderzoek van:

<https://haarlemmermeer.fietsersbond.nl/dossiers/bereikbaarheid-schiphol/>

Als referentie de hoofdfietsnet kaart van de gemeente. De theorie en de gemeten praktijk lopen niet helemaal gelijk op.



Het Lint

Het Lint is ruim 3 km lang en 4 meter breed
Shared space en of duurzaam veilig (DV3.0)?

Doel van Het Lint: manier om via actieve mobiliteit onderdelen en wijken te verbinden.

De detail kaart van het Lint is nog niet beschikbaar, zodat onze beoordeling niet mogelijk is.

Shared space

Sociaal contact tussen gebruikers wordt gestimuleerd door zowel verblijven als verplaatsen in de openbare ruimte. De inrichting van de verblijfsruimte stelt de eigen verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemers centraal.

“Verkeerssituaties reguleren op basis van de eigen verantwoordelijkheid van mensen, in plaats van regels en verkeersborden; dat is het uitgangspunt van Shared Space. In de benadering van Shared Space vormt de openbare ruimte het hart van de samenleving; een gebied om in te verblijven, anderen te ontmoeten, activiteiten te ondernemen of te ontspannen.

De inrichting van de openbare ruimte moet daarom recht doen aan de verschillende functies en betekenissen die deze ruimte voor mensen vervult. Het streven bij de inrichting van de openbare ruimte is hierbij om te komen tot een balans tussen verkeer, verblijf en alle andere ruimtelijke functies.”

Mensen met slecht zicht kunnen zich niet oriënteren in shared space (zie: Zichtbaar op pad CROW) Extra opleiding is nodig voor blindengeleidehonden, ze zien geen stoeprand.

De vraag is of dit kan overlaten aan spelende kinderen of aan mensen met hersenafwijkingen (al of niet aangeboren)?

Bij verblijven zijn onverwachte bewegingen kenmerkend en kunnen door oogcontact en lage snelheid worden opgevangen.

Bij verplaatsen zijn minder onverwachte bewegingen aan de orde, meer volgens verwachtingspatronen. Oogcontact is niet altijd mogelijk.

Duurzaam veilig

De overheid richt in volgens strakke richtlijnen, daarbij scheiden en faciliteren ze kwetsbare deelnemers, zoals voetgangers en fietsers

De huidige plannen zijn: Het Lint is een voetpad waarop fietsers te gast zijn.

Fietsroutes in Badhoevedorp

Een Googlemap tekening van de fietsroutes in Badhoevedorp die van belang zijn staat op https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1JQxkqRv5DBIIrCGntRAMgdnm24Hud_D&usp=sharing

Mogelijk is deze nog niet compleet.

Deze heeft de volgende layers:

- Scholen, winkelcentra, etc. Dit zijn dus mogelijke fietsbestemmingen.
- Bestaande fietspaden en fietsroutes.
- Toekomstige fietsverbindingen.
- Benodigde fietspaden en verbindingen
- SPV2030 30/50 km/u

Beoordeling fietsroutes

Hoofdvaart Oostzijde:

Het gedeelte binnen de bebouwde kom is onlangs uitgevoerd als 1800 meter lange fietsstraat met 30 km/u. Buiten de bebouwde kom gaat deze verder, voor 300 meter, als 60km/u weg met zwarte fietsstroken naar de N232. Op de overgang ligt een drempel(tje). Waarom is dat verschil?

Anemoonpad route

Vanaf de Hoofdvaart gaat het eerst over een smalle weg en dan een solitair fietspad met haakse bochten aangesloten op de vrijliggende bromfietspaden in het Park Lijnden. Als hoofdfietsroute toch een paar keer uit de voorrang met te krappe onoverzichtelijke bochten.

Na de Brisbanestraat gaat het over in een tegelfietspad met niet ingeleid paaltje en na de Fuchsiastraat een tweerichtings fietspad naar de Anemoonlaan. De Anemoonlaan is een 30km/u weg, open bestrating, zonder fiets infrastructuur die overgaat in de Keizersweg met asfalt. Deze kruist de Kamerlingh Onneslaan uit de voorrang via een uitritconstructie. De Keizersweg gaat door, maar nu met open bestrating en langs geparkeerde auto's. Met een uitritconstructie wordt de Sloterweg gekruist (uit de voorrang) en gaat door naar de Havikstraat en ook hier open bestrating en langspaarkeerhavens. Na nog een kruising, nu met een plateau, door naar de kruising met de Burgemeester Amersfoortlaan. Hier weer een uitrit constructie (uit de voorrang) door naar de Groenezoom.

Deze route heeft niet een verwachte uitstraling en herkenbare uitvoering als hoofdfietsnet route met een ontwerpsnelheid van 30 km/u en gesloten bestrating.

Oleanderlaan

Deze route begint bij een aftakking van de Akerdijk 121. Via een solidair tweerichtingsfietspad kom je bij de Orchideelaan, zonder fiets infrastructuur en open bestrating. Deze sluit aan op de Zonnebloemstraat, asfalt met aan weerszijde parkeren: in parkeerhavens of aan de overzijde in de berm. Hier is geen fietsinfrastructuur. Na de kruising, met plateau, met de Irislaan en Anjersingel gaat de route verder in de Fuchsiastraat. Met parkeerhavens en zonder fiets infrastructuur eindigt deze 30km/u weg op een kruising met een lange bussluis (komt vanaf de Cebulaan) en het tweerichtingsfietspad vanaf de Cebulaan naar het Anemoonpad. De busbaan is uit de voorrang en het Anemoonpad is in de voorrang.

Daar begint de Oleanderlaan en deze heeft aan weerszijde een eenrichtingsfietspad met, helaas, open bestrating. Er is gebruik gemaakt van vergevingsgezinde stoepranden. Hier is de 30km/u zone niet meer actief en is er gesloten bestrating voor de auto's. De overgang naar de fietsinfrastructuur op de Oleanderlaan en de Fuchsiastraat is niet aangegeven. Alleen bij de

zijstraten is er een mogelijkheid om naar het fietspad aan de andere kant over te steken. Bij de oversteken zijn geen vluchtheuvels of snelheid remmende voorzieningen op de rijbaan aanwezig. Onduidelijk is of de fietsenbergingen van de woningen alleen via de zijstraten bereikbaar zijn. Bij de Lupinesingel is een brug waarbij de fietspaden wel doorlopen, maar de voetgangers het maar moeten uitzoeken.

Vanaf hier is het nog ongeveer 500 meter tot de R-NET bushalte langs de N232. Hierover is nog geen duidelijk, omdat de weg voor de auto's en bouwverkeer wel is aangelegd, maar de fietsinfrastructuur nog niet. Een van de antwoorden was: "dan rijden ze maar om".

Kamerlingh Onneslaan

Vanaf de 30km/u Akerdijk naar een 50km/u weg met asfalt en rode fietsstroken. Op deze weg zijn langspaarkeervakken. Bij de Zeemanlaan komt er een ander wegprofiel. Hier ligt aan de oostzijde een tweerichtings fietspad. Wel even lastig om er te komen. Dit profiel blijft zo tot de vroegere afrit naar de A9, de Robert Kochstraat. Na de kruising vervalt het profiel met het vrijliggend fietspad en gaat de laan verder zonder fietsinfrastructuur. Met een bocht gaat de laan over in de Keplerstraat. In de bocht is via een slalom de doorsteek naar de F232 te bereiken. De Keplerstraat heeft om en om geschilderde parkeervakken op het wegdek en komt uit op de Sloterweg. De Robert Kochstraat heeft gedeeltelijk een vrijliggend betegeld tweerichtingsfietspad.

Sloterweg

Op de grens van de Akerdijk en de Nieuwemeerdijk begint de Sloterweg als 50km/u weg met op de weg geschilderde parkeervakken. Pas na de kruising met de Badhoevelaan en Stevinstraat krijgt de Sloterweg aan beide kanten een rode fietsstrook. Na de, met een door VRI geregelde kruising met de Zeemanlaan en Burgemeester Amersfoordtlaan, gaat de weg door zonder fietsinfrastructuur. Na de kruising met de Sperwerstraat en de Leibnizstraat wordt de Sloterweg een 30 km/u zone met rode open bestrating tot de Keplerstraat. Daar bevindt zich een merkwaardige uitritconstructie, waarbij de fiets uit de voorrang is. Daar wordt de Sloterweg weer 50 km/u zonder fietsinfrastructuur. Na de kruising met de N232 blijkt er links van de weg een tweerichtings fietspad te liggen zonder aanduiding hoe je daar moet komen. Ervaren fietsers weten daar wel raad mee.

Burgemeester Amersfoordtlaan (BAL)

De plannen van de Sloterbrug zijn aangehouden. De doelstellingen minder autoverkeer op de brug, maar wel de doorstroming verbeteren zijn tegenstrijdig.

Vanaf de Sloterbrug een stukje Nieuwe Meerdijk, via een fietsonvriendelijke VRI, aan beide zijden een fietspad. Aan de Ringvaartzijde een smal eenrichtingsfietspad, aan de overkant een twee richtingsfietspad variërend van 8 tot 10 tegels in breedte. De westelijke richting stopt bij de oversteek over de BAL. De 50 km/u weg draait vanaf de dijk in een vloeiende beweging naar het zuiden.

De fietspaden gaan na de bocht zo snel mogelijk over naar smalle fiets(suggestie?)stroken. Richting de Sloterbrug gaat het fietspad direct na de bushalte over in het fietspad. De bus halteert op de fietsstrook. Ook richting het centrum halteert de bus (195) op de fietsstrook. De kruising met de Spechtstraat (30 km/u) heeft geen uitrit constructie. Op de fietsstroken staat hier wel het fiets symbool. Bij de Oranje Nassau school bevindt zich een verhoogde VRI voetgangers oversteek. Bij de bushaltes vlak na de Havikstraat halteren de bussen op de fietsstrook. Bij de splitsing naar de Pa Verkuijllaan lopen in alle richtingen de rode stroken door. Richting Pa Verkuijllaan blijft de weg 50 km/u zonder drempel constructie. De rode stroken op de afslag naar de Pa Verkuijllaan veranderen daar van status naar fietsuggestiestroken. De Reigerstraat is wel een 30 km/u, maar heeft geen uitrit constructie. De BAL loopt door tot de Sloterweg. De kruising is geregeld met een VRI. Enkele hekjes op het voetpad moeten verhinderen dat de fietsers langs de wachtende auto's

op de smalle fietsstrook een snellere weg nemen. De fietsstroken lopen door over de kruising met de Sloterweg door op de Zeemanlaan tot aan de Kamerlingh Onneslaan.

Pa Verkuijllaan

Deze weg begint op een plaats waar heel vroeger een pleintje is geweest aan de BAL. Zoals aangegeven heeft deze weg slechts fietssuggestiestroken. Ook hier is op deze weg een buslijn actief (192) en halteert op de weg/fietsuggestiestrook. Na de kerk krijgt deze weg een brede tussenberm, maar de rode fietssuggestiestrook blijft smal. Hoe vaak de snelheid voor de auto's beneden de 50 km/u blijft is de vraag. Na de kruising met de Eksterlaan/ Papegaaistraat is de weg verboden voor fietsers. Bij de Lindberghstraat ligt nu een tweerichtingsfietspad, oostelijk van de weg, waar je als fietser zonder kanalisatie strepen moet zien te komen. Daarmee voorkom je wel dat je de VRI regeling op de F232 moet gebruiken om richting het OV knooppunt Noord te rijden. Aan de westzijde is ook een fiets doorsteekje gerealiseerd dat te bereiken is via een smalle 30 km/u weg met veel geparkeerde auto's. Bebording of dit doorsteekje een tweerichtingspad is ontbreekt. Het heeft gesloten zwarte bestrating.

Rijstvogelstraat route

De Rijstvogelstraat begint bij de Nieuwemeerdijk en is een 50km/u weg zonder fietsinfrastructuur met open bestrating. Met voorrangskruisingen is de voorrang geregeld, waarbij de zijstraten soms een uitrit constructie hebben. Parkeren op de rijbaan is toegestaan. Na het Generaal Snijdersplantsoen versmalt de weg en wordt het een 30 km/u weg. Daarbij vervallen de voorrangsregelingen.

De smalle Rijstvogelstraat gaat bij de scholen over in de Plesmanlaan waar op de straat mag worden geparkeerd. De Plesmanlaan komt uit op de Lindberghstraat, waarbij zonder voorrangsregeling met wat ongestructureerd gekronkel je kan uitkomen op het eerder genoemde twee richtingsfietspad naar de F232 bij de Pa Verkuijllaan. In juni 2019 was er nog een oversteek mogelijkheid over de vluchtheuvel van de Lindberghstraat aanwezig.

Veiligheid beschouwingen

In DuurzaamVeilig 3.0 gaat men uit van gescheiden verkeersstromen. Een solitair of vrijliggend fietspad geeft meer bescherming dan een fietsstrook of een fietssuggestiestrook. Anders gezegd fysiek afgeschermd geeft meer bescherming dan witte of rode verf. Als doorsteekjes zijn er een aantal solitaire fietspaden in Badhoevedorp. Slechts een beperkt aanbod van vrijliggende fietspaden is beschikbaar. Hier een opsomming (mogelijk niet compleet)

- Een deel langs de Robert Koch straat en een deel langs de Kamerling Onneslaan.
- Bij de onderdoorgang van de S106 op de Akerdijk.
- Het fietspad langs de N232, de F232.
- Een klein stukje oostelijk langs de Pa-Verkuijllaan nabij de F232.
- Een klein stukje westelijk langs de Pa-Verkuijllaan nabij de F232.
- Einsteinlaan nabij de Snelliuslaan.

In het oude gedeelte van Badhoevedorp zijn de straten smal, terwijl er ook ruimte is opgeëist voor het parkeren van de eigen auto. Deze straten zijn bijna allemaal ingericht als 30 km wegen met vaak open bestrating. Deze zijn niet echt geschikt als doorgaande fietsroutes. Zeker niet daar er door het langsparkeren fietsers tegen een openslaande deur kunnen rijden (gedeurd). De als gebiedsontsluitingswegen te boek staande wegen hebben vaak fiets(suggestie)stroken. Deze wegen zijn ingericht als 50 km/u wegen. Uit onderzoek in Amsterdam is gebleken dat deze wegen het minst veilig zijn voor fietsen. Zie <https://doi.org/10.18757/ejtir.2021.21.3.5283> .

De veiligheid voor de fietser op deze wegen (als noodzaak volgens SPV2030) kan worden verhoogd door de toegestane snelheid op deze wegen te verlagen naar 30 km/u.

Tour de Force en SPV2030

Het doel van Tour de Force is het laten groeien van het fietsgebruik met 20%. Het doel van Strategisch plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) is het terug dringen van de verkeersslachtoffers. Het veiliger en aantrekkelijk maken van de fietsroutes is daar een gevolg van.

Subjectieve observaties zijn: “laten de ouders hun kinderen (zelfstandig) fietsen over deze routes”, “durven ouderen daar overheen te fietsen”, “stappen fietsers af om lopend over te steken”, “kan ik voldoende snelheid behouden om mij evenwicht te behouden”, “is het aangenaam fietsen op dat wegdek”

Objectieve observaties zijn: “kan je de weg in delen oversteken”, “zijn er grote snelheidsverschillen op deze route”, “zijn er goede zichtlijnen”, “zijn er (te) krappe bochten”, “is de fietsroute fysiek afgeschermd van het overige verkeer”. “is er open of gesloten bestrating”. Ongelukken door onachtzaamheid van de gebruiker hebben minder ernstige gevolgen, of kunnen voorkomen worden, als de snelheid van beide gebruikers beneden de 30 km/u is. Dit is het gevolg van de kortere afgelegde afstand tijdens de schrikseconde en de remweg.

Fietsinfrastructuur Badhoevedorp verbeteringen

Om de fietsinfrastructuur van Badhoevedorp beter aan de doelstellingen van Tour de Force en SPV2030 te laten voldoen de volgende voorstellen.

Oleanderlaan: fietspaden aan beide zijden van de weg voorzien van gesloten bestrating.

Oversteken bij kruisingen voorzien van vluchtheuvels van voldoende breedte. Snelheid handhaven op 50 km/u.

Robert Kochstraat: Over de hele lengte beide zijden voorzien van een vrijliggend fietspad met gesloten bestrating en oversteken o.a. bij de OV halte, voorzien van vluchtheuvels van voldoende breedte. Snelheid handhaven op 50 km/u.

Kamerling Onneslaan: Hele laan 30 km/u maken. Met uitzondering van het deel tussen de Robert Kochstraat en de Zeemanlaan. Dit deel handhaven op 50 km/u vanwege het vrijliggend fietspad en dit fietspad voorzien van gesloten bestrating.

Zeemanlaan: Wegens het ontbreken van een vrijliggend fietspad deze weg naar 30/km uur omzetten.

Winkelcentrum logistiek: naar het winkelcentrum van N232, via Oleanderlaan, Robert Kochstraat, Kameling Onneslaan naar de Zeemanlaan.

Akerdijk/Nieuwe Meerdijk: handhaven op 30 km/u wegens het ontbreken van vrijliggende fietspaden.

Schipholweg: 50 km/u (project F232 voor het fietspad)

Burgemeester van Amersfoortlaan: afwaarderen naar 30 km/u vanwege het ontbreken van en technisch niet haalbare, vrijliggende fietspaden en vluchtheuvels.

Pa Verkuijllaan: Wegens het ontbreken van vrijliggende fietspaden naar 30 km/u afwaarderen, behalve het stuk tussen de N232 en de kruising met de Lindberghstraat vanwege de aanwezigheid van de vrijliggende fietspaden. Deze paden moeten wel voorzien worden van gesloten bestrating.

Rijstvogelstraat route: De hele route ontbeert fietsinfrastructuur en daarom de hele route afwaarderen naar 30 km/u.

Keplerstraat: De geforceerde afbuiging van af de Sloterweg via de Keplerstraat naar de Kamerling Onneslaan heeft geen fietsinfrastructuur en daarom afwaarderen naar een 30 km/u weg.

Sloterweg: Deze oude dorpsweg heeft over een grote lengte geen ruimte voor vrijliggende fietspaden of vluchtheuvels, maar is wel de ontsluiting voor de fietsers naar Schiphol die over de Sloterbrug gaan. Daarom deze weg afwaarderen naar 30 km/u. Deze weg autoluw proberen te maken. Mogelijk kan de VRI dan zelfs vervallen.

Als het stukje tussen de N232 en de Keplerstraat voorzien wordt van een tweerichtingsfietspad, dat aansluit op de oversteek over de N232, kan op dit stuk de 50 km/u gehandhaafd blijven.

Badhoevelaan: Deze weg vormt een ideale verbinding tussen de Sloterbrug en de Sloterweg. Wel is deze 30 km/u maar slecht bestraat. Een fietsstraat, met een rode gesloten middenstrook, zou fietsers kunnen verleiden niet meer via de Burgemeester Amersfoortlaan te rijden.

Het Lint: door het Lint aan te wijzen als centrale verbinding voor de mensen dient Het Lint ook deze functie te krijgen zodat alle wijken, maar ook het winkelcentrum, de Sporthoeve en Dorpshuis een zo kort mogelijke kwalitatieve verbinding krijgen (BOD Bicycle Oriented Development). Enkele verbindingen zijn globaal reeds ingetekend. In principe zou al het kruisende auto verkeer (dus op de Oleanderlaan, de Kamerling Onneslaan, de Sloterweg, Pa Verkuijllaan en Plesmanlaan) uit de voorrang moeten zijn op Het Lint. Gegevens hierover ontbreken.

Cateringweg: Een nieuwe doorsteek naar Cateringweg vanaf F232 nabij afrit A9 naar de N232. Hierdoor worden de bedrijven langs de Catering weg veel beter bereikbaar vanuit Amstelveen. (BOD)

Openstaande vragen:

1. Fietspaden naar nieuwe R-nethalte langs Oleanderlaan (BOD Bicycle Oriented Development)
2. Kaart van het Lint?
3. Hoe zijn de wijken, OV, scholen en het winkelcentrum verbonden met het Lint? (BOD)
4. Wat zijn de routes van de cargobikes vanuit het Lijnderhof?
5. Wat is de status van de ontwerpen van de kruispunten langs de F232/N232 en over de N232 inclusief die van de Hoofdvaart. (Dit is een project van de provincie)
6. F232 verloop bij S106
7. Nieuw fietspad langs S106 naar F232
8. Verbindingen Schiphol Amsterdam (BOD)
9. Doorfietsroute (snelfietsroute) Amsterdam Schiphol via Sloterbrug en Oude Haagse weg.
10. Sloterbrug (BOD)
11. Locatie, veiligheid en kwaliteit fietsparkeervoorzieningen
12. Kansen en bedreigingen op de fietsinfrastructuur rond de Noord-Zuidlijn Metro (NZL)
13. Kansen en bedreigingen op de fietsinfrastructuur t.g.v. P&R naar Amsterdam (via Metro , HOV of Tram) vanwege autoluw Amsterdam?
14. Toeristen van Schiphol naar Amsterdam op de fiets of E-bikes of e-scooters of speed-pedelecs via het centrum van Badhoevedorp of niet?
15. Opvangen LEV (logistiek) in Badhoevedorp?
16. Fietsdata
17. Voetgangers/fietsbrug over Hoofdvaart bij gemaal Lynden (Wittebrug) hoogte verschil wegwerken (BOD)
18. Aansluiting Raasdorperweg (Lijnden) op recreatiegebied Park Zwanenburg
19. Beter bereikbaarheid OV Knooppunt Noord vanuit Badhoevedorp via de VRI en fietsparkeervoorziening op een betere plaats vanuit Badhoevedorp gezien.
20. Effecten Amsterdam autoluw op parkeerdruk en fietsparkeervoorzieningen (als last mile) rond R-Net/OV haltes
21. Etc.

