

Hoofddorp, datum 15 november 2018
Betreft: Inspiraakreactie 15 november

Geachte Voorzitter

Op de mobiliteits visie en de FBKlaan oplossing zoals die nu voorliggen zijn nog een aantal opmerkingen te maken.

Allereerst nogmaals de complimenten over de leesbaarheid van deze visie t.o.v. de visie in Deltaplan bereikbaarheid. Door de samenspraak met de gemeente is het fietsgedeelte voorzien van vele verbeteringen.

De antwoorden op onze zienswijze op het concept zijn maar ten dele beantwoord. Gezien de korte spreektijd wordt daar niet op ingegaan.

Voor de complete zienswijze zie de bijlage (pag. 3).

Mobiliteits inspraak

(2.1) **Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen** Een gemiste kans, om de leefbaarheid van de bewoners en gasten van Haarlemmermeer te beschermen, is de mogelijkheid om de luchtkwaliteit sturend te verbeteren.

De subtitel *vrijheid van bewegen* mag niet zijn *vrijheid van vervuilen*.

We waarborgen de huidige vrijheid van bewegen en de huidige vrijheid om een vervoermiddel te kiezen. Wie beweegt in Haarlemmermeer heeft hiervoor de ruimte.

Dit houdt de mogelijkheid open dat eenieder met zijn paard en wagen naar het centrum in Hoofddorp zou moeten kunnen gaan en de gemeente daartoe de openbare ruimte inricht. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Men komt dan in opstand tegen de benodigde parkeerruimte en de zichtbare afvalstoffen. Anderen zullen klagen over de niet zichtbare afvalstoffen (het stinkt).

Zo ook met de huidige fossiele brandstof voertuigen. Onze verwachting is dat de gemeente niet alleen gaat staan toejuichen, maar actief gaat sturen op de meest schone lucht en zich niet laat leiden door commerciële belangen. Dus bv. in Hoofddorp Centrum een verbod op de meest vervuilende voertuigen zoals diesels en brommers.

Het item uit de MIRT Nowa om te komen tot een P&R bij Halfweg om daarmee het autoverkeer vanaf de A9 te verleiden gebruik te maken van de trein(en bus?) naar Amsterdam is niet herkenbaar opgenomen in de investeringslijst.

(2.9) **Faciliteren van schone en stille mobiliteit**

Om de doelstelling om CO2 neutraal in 2050 te faciliteren wordt begonnen met het beperken van de reisafstanden. Er wordt niet gesproken over de uitstoot van stikstof (goed voor de groei van bomen, planten en onkruid) en (ultra) fijnstof. Gezien de rechtelijke uitspraak is een grotere spoed niet alleen voor de regering maar ook voor de lokale bestuurders noodzakelijk. Wij zien hier geen herkenbare actie in de investeringslijst noch een duidelijke meetbare doelstelling.

2.10. Monitoring en indicatoren.

Voor de monitoring van het fietsgebruik bestaat er een App waarmee Fiets kilometers te sparen zijn: Ring-ring.nu . Aan de gebruikerskant een wedstrijdement, goede doelen donatie of korting bij deelnemende winkeliers. Aan de achterzijde een logging van alle gereden routes met dezelfde engine als de Fietstelweek.

7.2. Korte afstanden op de fiets.

In dit hoofdstuk staan veel goede punten. Zoals het middensteunpunt op de 50 km wegen.

Bij Fietsparkeur ontbreekt het kwaliteits aspect voor de buitenruimte of afgesloten binnenruimte.

Wat ook ontbreekt is het beheer van de capaciteit van de fietsparkeervoorzieningen op langparkeerders of weesfietsen.

9.2. Duurzaam veilige inrichting van wegnnet

Er is inmiddels een Duurzaam Veilig 3.0 versie ontwikkeld. De voorgestelde inrichting van de Fanny Blankers-Koenlaan voldoet hier niet aan. <https://duurzaamveiligwegverkeer.nl/>

De fietsers worden niet beschermd door een fysieke afscheiding. Een gelede bus vlak langs een fietsstrook zal geen mensen verleiden daar te gaan fietsen. De auto's en de bussen zullen min of meer de ideale lijn volgen en daarmee op de fietsstrook gaan rijden. In de ochtend spits zal het doorgaand fietsverkeer richting de BO en VO scholen worden gehinderd door het afslaand verkeer naar de parkeerterreinen doordat deze behoren voor te sorteren op de fietsstrook. Het ligt voor de hand dat regelmatig een fiets(ertje) over het hoofd zal worden gezien vanwege de blinde hoek. Andere observaties staan in de bijlage op pagina 9.

Deze problematiek speelt ook in de Meeuwenstraat. Voorstel: laat de fiets leidend zijn in de klankbordgroep. Ga aan de slag op basis van de fietsbewegingen tellingen (door ring-ring?).

Wij wensen de raadsleden, tijdens deze drukke verkiezingsperiode, veel wijsheid toe met hun besluiten.



BIJLAGE

Zienswijze Mobiliteits beleid

De verwijzingen hierin zijn naar de inspraakversie van het mobiliteits beleid



Hoofddorp, 22 mei 2018

Betreft: Mobiliteits visie Haarlemmermeer

Inleiding

De concept Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018) is een in korte hoofdstukken puntsgewijs verhaal dat veel beter leest dan het oude Deltaplan bereikbaarheid.

Een visie zou de volgende vragen kunnen beantwoorden:

- Wat willen we bereiken en wanneer?
- Wat zijn onze kernwaarden?

De subtitel is vrijheid van bewegen. Deze subtitel hoort te zijn:

In onze duurzame gemeente bewegen met de juiste mobiliteit.

Ergens sluit de ene mobiliteit die van een ander uit. Te veel ruimte beslag en uitstoot van de auto's creëert een omgeving waar het niet prettige vertoeven is.

Op welke basis worden de grenzen in deze visie gesteld?

Vanuit de visie van de Fietzersbond zijn we gaan kijken naar de visie van Haarlemmermeer voor de fietsers.

Wat verwachten wij en waarop wordt deze visie beoordeeld?

1. Volgens tour de force (ook onderdeel van de VNG) zou in 2027 een groei van 20% van de ritten per fiets afgelegd moeten worden.
2. Het aantal verkeersdoden liefst naar nul en het aantal gewonden omlaag.
3. Fietsroutes geschikt voor 8 tot 80 jaar.
4. Luchtkwaliteit zo optimaal mogelijk.
5. Fietsinfrastructuur minstens voldoen aan de CROW richtlijnen.

Kijken we naar de wereld waarin we leven dan weten we het volgende:

1. Klimaat akkoorden van Parijs.
2. Afscheid van de fossiele brandstoffen.
3. Fijnstof bedreigingen.
4. Smart mobility geeft kansen, maar is niet voor iedereen bereikbaar.
5. Groei Schiphol met passagiers, vluchten, werkgelegenheid, vracht en uitstoot.
6. Groei woningen en werkgelegenheid.
7. Haarlemmermeer is rechtlijnig opgebouwd, maar soms willen we diagonaal bewegen.
8. Fietsen is goed voor je gezondheid en kan van invloed zijn op kwaliteit van leven bij voorbeeld op het voorkomen van allerlei ziektes als depressie, diabetes, kanker, hart- en vaat ziekten en obesitas.

Conclusie

De nieuwe mobiliteitsvisie van de gemeente Haarlemmermeer is voor de Fietzersbond beter dan het Deltaplan mobiliteit, maar nog geen reden om te juichen.

De noodzaak om te zorgen voor een duurzame en leefbare gemeente door het maximale te doen tegen het veroorzaken van uitstoot en fijnstof door mobiliteit komt in deze visie niet naar boven. (Die wordt mede veroorzaakt door het vliegen en daar gaat deze visie niet over). Het gaat om de lichamelijke gezondheid van de inwoners van Haarlemmermeer ten gevolge van en door de eigen mobiliteit. Maatregelen zodat de modal-split verschuift naar de actieve mobiliteit en OV ontbreekt.

Op de tekening van het toekomstig hoofdfietsnet staan een aantal goede verbeteringen en mogelijkheden.

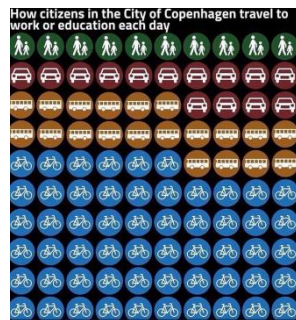
We zijn nieuwsgierig wanneer er welke acties voor de fietsinfrastructuur zullen zijn afgerond op basis van deze visie.

Opmerkingen

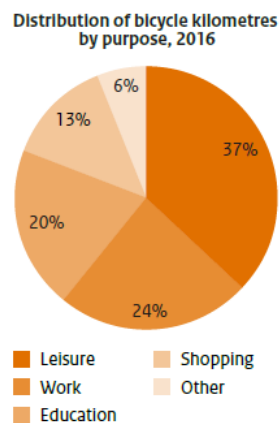
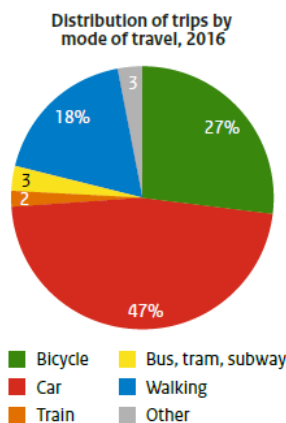
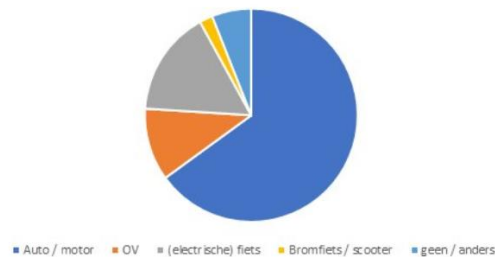
De fietskaart op pagina 27 van de mobiliteitsvisie bevat veel verbeteringen t.o.v. de kaart uit het Deltaplan bereikbaarheid. De huidige kaart komt veel beter overeen met het huidige fietsgebruik (volgens de fietstelweek gegevens).

Het thema is "Vrijheid van bewegen". Dit mag echter niet leiden tot extra overlast voor bewoners van Haarlemmermeer, zoals geluidsoverlast, uitstoot CO₂ en NOx en fijnstof.

Om dit te bereiken zou er sturing moeten komen om te kiezen voor een juiste mobiliteit. Dit om ongebreidelde groei te voorkomen. De huidige mobiliteit in onze gemeente kan vergeleken worden met die van andere gemeentes en landelijk volgens het KIM. Hier als voorbeeld Kopenhagen.



Modal split woonwerkverkeer Haarlemmermeesters (2016)



Netherlands Institute for Transport Policy Analysis | Cycling Facts

De fiets staat voor Kopenhagen op 56%, voor Haarlemmermeer op 16% en voor Nederland op 27%.

Wil je als gemeentebestuur de modal split van Kopenhagen bereiken of op het Nederlandse gemiddelde komen dan ligt er een grote uitdaging. Al in het amendement m.b.t. de modal shift op het Deltaplan bereikbaarheid is door de raad hierop aangedrongen.

Pas in paragraaf 8.2 wordt melding gemaakt van de DIOR. De Duurzame Inrichting Openbare Ruimte, nadat deze is aangepast, zou voor alle mobiliteits vormen een leidraad moeten zijn.

Een verwijzing naar en overheveling van de kennis van de MIRT Nowa (Toekomst A9 waarbij verkeer van de Zuidas naar Alkmaar via de Haarlemmermeer gaat) ontbreekt.

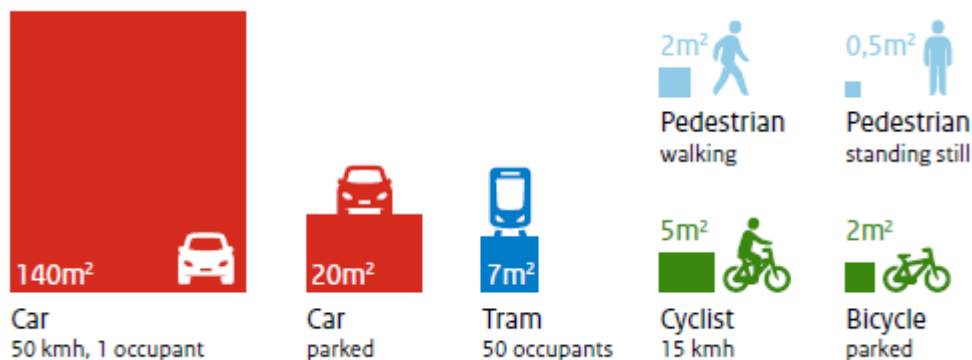
Een belangrijke eis voor het gebruik van mobiliteit is dat je op de bestemming je voertuig kan parkeren, zodat je te voet kan verder gaan. Voor de auto is daar een heel hoofdstuk inclusief staand beleid voor opgenomen. Voor fiets parkeren is in deze visie niets opgenomen. Wel wordt gehoopt dat men meer met de E-bike gaat bewegen (er is geen stimulering aangegeven), maar de benodigde hoogwaardige stalling ontbreekt. Het ontbreken van goede en veilige stallingen is een reden om te kiezen voor geen of andere mobiliteit. In de bijlage voor de fiets daarover meer.

Er wordt gesproken over de voortrekkersrol in de vervoerregio. Een blik op de modal-split geeft, in onze gemeente, voor de fiets een plaats in de achterhoede aan.

Opmerkingen over de kernpunten

Paragraaf 2.1: de vrijheid van de reiziger om een vervoermiddel te kiezen. Hierover de volgende opmerkingen:

- Een grote groep mensen is niet in staat om uit alle vervoermiddelen te kunnen kiezen zoals kinderen, scholieren, gehandicapten, armlastigen.
- De rol van de overheid om mensen te verleiden/sturen/dwingen om voor de juiste afstand het voertuig te kiezen met de minste hinder voor de medemens en/of met de minste milieu schade en/of stimuleren van gezond bewegen wordt hier niet aangegeven en ingevuld.
- Het zorgdragen voor een eerlijke verdeling van de openbare ruimte per persoon is ook een uitdaging.



Paragraaf 2.2: het nieuwe bewegen. Er wordt geen aandacht besteed aan de fiets. Hier voorbeelden voor de fiets: vaker groen voor fietsers (ook als het niet regent), FLO (springlab.nl), ongelijkvloerse kruisingen, etc.

Paragraaf 2.4: Bestaande knelpunten. Na een beoordeling de tekortkomingen in de fietsinfrastructuur oplossen. De beoordeling moet worden gedaan aan de hand van de CROW richtlijnen op basis van de beoogde inrichting (30km/u of 20km/u). Letten op o.a. de zichtlijnen en boogstralen bij kruispunten en bochten, rekening houden met de intensiteit en snelheidsverschillen van snorfietsen, brommers, wielrenners, ouderen, scholieren, kinderen, etc. voor de breedte van het fietspad.

Paragraaf 2.5: barrière werking: Goed punt, toepassen meer ongelijkvloerse kruisingen zoals tunnels en bruggen bij de rijk en provincie wegen, Ringvaart, spoorlijnen, etc.

Paragraaf 2.6: veilig bewegen: Standaard snelheid naar 30 km/u, buiten de bebouwde kom naar 50 km/u. Inrichten naar CROW richtlijnen of beter. 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom voorzien van vluchtheuvels 2,5m breed om het oversteken te vergemakkelijken.

Paragraaf 2.8: betrouwbare reistijden: hoe dan?

Pagina 13: faciliteren ketenmobiliteit: Eens. De fiets moet altijd een onderdeel van de keten kunnen zijn via een zo'n kort mogelijke route. De bereikbaarheid van het Spaarnegasthuis met een korte route vanaf de Waddenweg is bijvoorbeeld onvoldoende. Schijnbaar is hier sprake van verschillende wegbeheerders.

Graag ook inzoomen op het lokale keten vervoer, zodat ook gebieden met lage inwonersaantallen (bv Ringdijk) hier op kunnen aansluiten.

Pagina 19: Goederenvervoer: Conflict punten tussen vrachtvervoer en fietsers op hoofdfietsroutes vragen extra aandacht. Langs de F200 ligt het overslagpunt van Post.NL en de outlet op Sugar City. Talloze bestelbusjes en grote vrachtwagens kruisen dan de F200 met kans dat de fietser daar over het hoofd wordt gezien. Het SLP met fietspaden langs de lokale wegen heeft te maken met zeer grote vrachtwagens al of niet met buitenlandse chauffeurs. De invoering van eenrichtingsverkeer in Schiphol Rijk, om het truck parkeren te faciliteren, geeft een onprettig gevoel om daarlangs te fietsen. De inzet van Logistieke omslag punten (LOP) om het grote vrachtvervoer uit de drukte te houden staat in de visie niet aangegeven.

Pagina 28: Voetgangers: Frequentie gebruikers van de fietspaden zijn ook de hardlopers en de honden uitlaters. Vanwege de gebrekkige kwaliteit of de afwezigheid van voetpaden, ook langs hoofdfietspaden, moeten de hardlopers

gebruik maken van de fietspaden. Hierbij ontstaan snelheidsverschillen waarbij niet duidelijk is wie nu moet uitwijken of inhouden of het fietspad.

Bij het uitlaten van de honden is vanwege de opruimverplichting verlichting een goede zaak. Als dan ook nog een voetpad ontbreekt wordt er gekozen voor het fietspad. Voetpaden langs uitlaatroutes/fietspaden zijn dan een echte vereiste.

Olifantenpaadjes bewijzen het bestaan van de vaak (of zinloze) ongewenste omleidingen.

Pagina 30: verkeersveiligheid: In deze tabel ontbreekt het Beursplein. Wat ontbreekt er nog meer? Onduidelijk is hier welke weggebruiker wordt getroffen. Fiets, voetganger, e-bike, bus, auto, brommer, snorfiets en of dit een eenzijdig ongeval was.

Duurzaam veilig inrichten van de infrastructuur is vooral gericht op het autoverkeer. Dit in de hoop dat de automobilist zich aan de maximale snelheid zal houden. De verouderde fietsinfrastructuur zou ook aangepast moeten worden op het meerdere gebruik door de modal shift en de toegenomen snelheidsverschillen tussen fietsers, snorfietsen, brommers, e-bikes, speed-pedeles en wielrenners. Daarbij zal ook de oudere fietsgebruiker zich in alle gevallen veilig moeten voelen, zodat er ook door hen gefietst blijft worden.

De Fietsersbond maakt zich sterk om op alle wegen binnen de bebouwde kom de 30 km/u standaard te krijgen.

Mochten er toch nog 50 km/u wegen over blijven, dan dienen deze goed te zijn ingericht met voldoende veilige oversteek mogelijkheden d.m.v. vluchtheuvels. Overigens als er toch te veel motorvoertuigen op de 30 km/u wegen rijden, moet daar ook fiets infrastructuur zijn.

Pagina 31: educatie

Zoals op de voorkant van deze nota blijkt is het gebruik van een fietsstraat niet voor iedereen duidelijk. Ook hier is educatie nodig. Educatie in het veilig gebruiken van E-bikes (maar ook scootmobielen en driewielers) door ouderen moet tot minder ongevallen leiden.

In de bijlage nog een aantal gecombineerde opmerkingen gericht op de fiets, OV en auto.

Bijlage

Fiets

Paragraaf 2.2: Deelfietsen (OV-fiets, prijs per dag) is goed voor de last mile problematiek, maar dan ook bij de R-net haltes. Vanuit school en bedrijven inzetten op Swapfietsen (lease per maand) t.b.v. de last mile overbrugging. Dit is goed voor het terugdringen eigen fietsbezit. Beide kunnen het weesfietsen probleem verminderen.

Haarlemmermeer moet voorkomen dat er strooifietsen (prijs per rit) worden uitgezet, dat bemoeilijkt het handhaven en weesfietsenbeleid.

Paragraaf 2.3: Ruimte toekomstige uitbreiding: reserveren/verkrijgen ruimtes om fietspaden te verbreden en voor ongelijkvloerse kruisingen.

Fietsnetwerk: Zowel binnen als buiten de bebouwde kom alle paden breed genoeg (CROW richtlijnen of beter). Dit als alternatief voor wegvallen OV.

Paragraaf 2.4: bestaande knelpunten

Alle bestaande fietspaden, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, controleren en corrigeren op theoretische knelpunten aan de hand van de CROW richtlijnen. Dit als alternatief voor wegvallen OV. Dit op basis van de beoogde inrichting (30 km/u of 20 km/u) zoals, zichtlijnen en boogstralen bij kruispunten en bochten, rekening houden met de intensiteit en snelheidsverschillen tussen snorfietsen, brommers, wielrenners, ouderen, scholieren, kinderen, driewielers, speed pedeles, e bikes, scootmobielen, bakfietsen, cargobikes, etc. voor de breedte van het fietspad. Ook rekening houden met hardloop activiteiten bij gebrek aan fatsoenlijke hardloop infrastructuur.

Paragraaf 4.2: Optimale doorstroming. Dit is voor fietsen het niet hoeven stoppen. Voor fietsers zijn hier ook gegevens van (o.a. Fietstelweek en Ring-Ring informatie). Het veilig blijven bewegen voor de ouderen vereist zo min mogelijk stoppen om op en af te stappen te voorkomen. Het plaatje van de fietsstraat op de voorpagina geeft duidelijk aan dat fietsers zich ook op een fietsstraat weggedrukt voelen, informatie over het gebruik van een fietsstraat moet nog gegeven worden. Een betere foto is vereist.

Paragraaf 7.0: fietsparkeren. Alle fietsparkeer voorzieningen dienen voorzien te zijn van Fietsparkeer. Buiten de bewaakte stallingen dienen er fiets parkeersystemen met Fietsparkeer voor de buitenruimte te zijn. In Hoofddorp centrum en op Schiphol is een bewaakte stalling nodig. Stallingen dienen te zijn ingericht voor zowel de standaard fietsen als voor de specials (brede banden, cargobikes, bakfietsen, driewielers, snorfietsen, brommers, speed-pedeles,

e-bikes, kinderzitjes, kratten, etc.) Ruimte voor de specials gaat niet ten koste van de normale stallingen. (Op stations ongeveer 80% standaard en 20% specials. In winkelcentra 60%? om 40%?). Let op de ouder wordende mens, deze kunnen het fiets voorwiel vaak niet voldoende optillen.

Fietsendiefstal aanpak. Kans op fietsendiefstal is een oorzaak van het niet gaan fietsen, instructie t.b.v. het goed fietsparkeren en op slot zetten.

Goede, veilige fietsparkeersystemen voorkomen dat er gebruik wordt gemaakt van fietsen met een lagere kwaliteit fietsonderhoud. Deze fietsen zijn soms slechter voor de verkeersveiligheid.

Mocht er op buitenplaatsen gebruik worden gemaakt van aanleunrekjes dan zijn daar ook regels voor (een fiets per rekje, minimaal 90 cm uit elkaar, achterste paal minimaal 140 cm van de muur, 2 meter uitrijruimte). Hierbij dan ook de dwarsbalk leveren voor betere fietsdiefstal preventie.

Om de capaciteit van de stallingen te borgen sterk inzetten op handhaving en weesfietsenbeleid. Bij winkelcentra max 24 uur. Bij bushaltes maximaal 7 dagen, bij last mile start punten maximaal de duur van (school) vakanties.

Faciliteren van fiets inleverpunten bij OV knooppunten en scholen. Dit om ervoor te zorgen dat de fietser de keuze heeft om een overbodige "last mile" fiets of weer meeneemt naar huis of eenvoudig kan doneren aan een recycle instantie.

Bewegwijzering: gekleurde routes door de kernen (zoals in de gemeente Houten), tussen de kernen de rode ANWB richting borden.

Alle fietsroutes, ook tussen de kernen, beeldkwaliteit A++. Dit ter vervanging van het weggevalen OV.

Regionale doorfietsroutes ondersteunen en inbrengen bij de VRA en MRA. (<https://bit.ly/FBHRDR>)

Toekomstig hoofdfietsnet: Veel verbeteringen t.o.v. de kaart in Deltaplan bereikbaarheid.

- Verbinding vanuit Pad om de Noord naar Schiphol Centrum ontbreekt.
- Verbinding naar Leiden ontbreekt.

De P&R Nieuw-Vennep is niet te bereiken met de fiets vanuit de Bollenstreek. Wel een mooi fietstunneltje zonder fietspad bij de N207.

OV

Het OV, met zijn specifieke eigenschappen, moet een alternatief zijn voor de auto (bezit). Snelheid en parkeer stress zijn belangrijke issues voor hen. Te lang wachten op een overstap naar een andere bus of trein is een negatief issue. Voor de mensen die geen auto tot hun beschikking hebben (bewust of niet over de mogelijkheid beschikken) staat het OV bovenaan de lijst voor de langere afstanden.

De fiets kan een belangrijke schakel zijn in het voor- en natransport.

Kijken we naar de lijst van knooppunten, bestemmingen en woonplaatsen vallen ontbrekende schakels op. Zoals van Nieuw-Vennep naar het SKWA of Hoofddorp centrum of van Badhoevedorp naar Halfweg. Het ontsluiten van Sugar City vanuit het zuiden staat nog niet aangegeven.

Vanuit de MIRT NOWA is aangegeven dat er een nieuwe ring rond Amsterdam komt die aan de west kant van Amsterdam door Haarlemmermeer loopt. De ring wordt gevormd door de A4, A5 en de A9. Het doel is om langs deze wegen P&R's aan te leggen, zodat de auto's buiten de ring van Amsterdam (of eigenlijk de Metropool) blijven. Dit zijn dan ook ideale plaatsen om het voor- en na transport met de fiets te accommoderen. Enige initiatieven vanuit onze gemeente (of VRA) zou dan hier op zijn plaats zijn.

De bestaande P&R bij Nieuw-Vennep is niet voor fietsen vanaf de bollenstreek bereikbaar.

Een goede verleiding tot het gebruik van OV voorkomt auto parkeerplaatsen op de bestemming. Daarmee worden maatschappelijke kosten, openbare ruimte, uitstoot en fijnstof uitgespaard.

Kijk niet alleen naar binnen Haarlemmermeer, maar ook naar de randgemeenten rond Haarlemmermeer. Bv. naar een OV knooppunt bij de Keukenhof en in de Bollenstreek die aansluiten op de dubbeldorpen aan de westzijde van Haarlemmermeer. Zo kan ook gekeken worden naar het knooppunt in Schalkwijk, Sassenheim en Spaarnwoude, zodat een beter regionaal systeem mogelijk is tussen Haarlem, Leiden, Schiphol en Amsterdam. Het is mooi als je vanuit Haarlemmermeer daarop kan meeliften.

Voor de Keukenhof en Schiphol zou een goed P&R bij de N207 ten zuiden van Nieuw-Vennep (met een eigen busbaan naar de kust via de Keukenhof) de drukte op de parkeerterreinen bij Schiphol kunnen opvangen en het totale vastlopen van het verkeer, in de westflank van Haarlemmermeer, over de te kleine bruggen over de Ringvaart en de Ringdijk

kunnen oplossen. Vanaf de P&R dan de bus naar Schiphol over de busbaan etc.. Het zijn andere concessies dan in de VRA, maar toch!

Het issue dat, de OV bus nu het fiets verkeer op de route door de Schipholtunnel 2 keer moet kruisen, wordt hier niet genoemd. Of er plannen zijn dit op te lossen staat niet aangegeven.

De bereikbaarheid van de OV haltes en de faciliteiten zoals goede fietsparkeer voorzieningen buiten de knooppunten worden hier niet benoemd.

Auto

Haarlemmermeer kent een hoog autobezit. In gemeentes met meer dan 100.000 inwoners bijna het hoogst volgens het CBS. Onderzoek per postcode is niet beschikbaar. Dit zou antwoord kunnen geven of de voorzieningen en de mogelijkheden om deze te bereiken te ver uit elkaar liggen. Dit is van belang om de mobiliteit beter is te begeleiden of de noodzaak te beïnvloeden (bv. scholen en winkels dicht bij bewoners). Wat is de visie van Haarlemmermeer hierop en zijn er plannen voor zoals aanpassen parkeernorm bij nieuwbouw?

De zinsnede: En vanwege het parkeergemak en de lage tarieven komen de bezoekers graag naar onze winkelcentra.

Doordat er steeds meer woningen worden gebouwd in het centrum moet er worden gezorgd voor een beter leefklimaat. Het faciliteren van parkeren buiten de woonkernen, bv. bij Schiphol Logistics Park, en met de fiets of pendel vervoer of via R-net 340 de mensen naar het centrum Hoofddorp brengen.

Waarom draaien de inwoners van Haarlemmermeer op voor de ontstane kosten en de uitstoot van de ander?

De verwachte groei van automobilititeit te kunnen accommoderen. Hier ontbreekt: om te buigen zodat er meer ruimte en een beter leefklimaat komt voor de bewoners van Haarlemmermeer.

Autogroei opvangen loopt tegen de grenzen aan ten koste van anderen en hoge kosten!

In het Duinpolderweg verhaal staat dat bij het vastlopen van het verkeer op de A4 /A44/A9/A5 het onderliggende wegennet in Haarlemmermeer dat kan opvangen. Dit geeft extra belasting op het Haarlemmermeerse leefklimaat zeker naar en op de Ringdijk bij de Dubbeldorpen. Wat is hier de visie op?

Paragraaf 2.6: veilig bewegen: Standaard snelheid naar 30 km/u, buiten de bebouwde kom naar 50 km/u. inrichten naar CROW richtlijnen of beter. 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom voorzien van vluchtheuvels 2,5m breed.

Paragraaf 2.9: Schone mobiliteit: We hebben natuurlijk al de fiets. Geheel elektrische auto's (op groene stroom) geven geen uitstoot maar wel fijnstof. Er staat niet dat er gewerkt (subsidie?) gaat worden aan een elektrische auto voor alle inwoners van de Haarlemmermeer. Ook niet dat er eisen aan de maximale uitstoot gaat worden gesteld (milieu zones?). Het verschuiven naar fiets en OV gebruik en het introduceren van LOP (logistiek overslag punt) naar elektrisch vervoer, zijn goede maatregelen, maar staan niet aangegeven.

Door targeting van de modal-shift wordt het geheel niet meer vrijblijvend.

Paragraaf 4.2: Doorstroming kan men ook verbeteren door het terugdringen van het aanbod. Dit door het aanbieden van alternatieven (Fietsen, OV, of omrijden, spits mijden of ???). De overblijvende gebruikers hebben hier dan voordeel van.

Paragraaf 4.4: Deelauto's in ketenverplaatsingen zou kunnen als er geen alternatief is om bij de eindbestemming te komen. Het verzorgen van deze alternatieven door flexvervoer of taxi vanaf een knooppunt geeft meer een oplossing. Niet in gebruik zijnde deelauto's nemen op het uitgifte punt ook parkeerruimte in. Die ruimte moet er dan net maar zijn.

Het reserveren van een deelauto is geen gemakkelijke opgave (vgl. regiorijder).

Een deelfiets, welke ook weer terug gebracht moet worden, is bij voldoende capaciteit en behapbare afstand wel een goed alternatief voor onvoldoende OV.

Toekomstig autonetwerk: Ook deze kaart is nauwelijks te beoordelen in dicht bevolkte gebieden. Wat ontbreekt op deze kaart is de piekwaterberging in combinatie met de beoogde verbinding A44 en Lisse. Deze weg zal noordelijker moeten aansluiten op de Hoofdweg Westzijde (en een uitdaging vormen voor het fietsverkeer richting Leiden).

Wel duidelijk is hier te zien de aansluiting van de Noordelijke Randweg in Nieuw-Vennep op de A4. Dit zou de uitbreiding van de Bennebroekerweg in het kader van de Duinpolderweg wel eens overbodig kunnen maken. Wel is dan buiten een ongelijkvloerse kruising met het fietspad langs de busbaan een brug over de spoorlijnen nodig.

De nieuwe verbinding A5 - N205 biedt ook kansen om de huidige N201, van Bornholm naar Heemstede, naar 50 km/u te zetten, zodat de brommers van het fietspad langs de N201, bij Overbos af kunnen.

Parkeren: zie hier het onderzoek. <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/elf-waarheden-over-parkeren,-mobiliteit-en-retail>

Subsidie op auto parkeren (1^e uur gratis) is concurrentie vervalsing t.o.v. fiets, OV en voetganger. Laat ze het geld maar op de OV chipkaart storten, gewoon korting geven, of storten in een stichting voor betere fietsparkeervoorzieningen.

Reactie Fanny Blankers-Koenlaan

Weg-categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)		Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie		
				Basisstructuur (fiets <750/etm)	Hoofd fietsnetwerk (fiets 500-2.500/etm)	Snelle fietsroute (fiets > 2.000/etm)
Erf-toegangsweg	stapvoets of 30		< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
			2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
			> 4.000	fietsstrook of fietspad		
Gebieds-ontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	niet relevant	fietspad		
	70	2x2 rijstroken				
				fiets-/bromfietspad		

Tabel 1: Keuzeschema fietsvoorzieningen binnen de bebouwde kom. Bron: Ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW Fietsberaad, 2016)

Na het bekijken van het ontwerp komen wij tot de conclusie dat het er niet veiliger op wordt voor de fietser van 8 tot 80 jaar.

Het ontwerp is niet toekomstbestendig en gaat voorbij aan de duurzaam veilige inrichting 3.0.

<https://duurzaamveiligewegverkeer.nl/> Het ontwerp doet geen recht aan de doorgaande fietser op de FBK laan.

1. De fietsers worden niet beschermd door een fysieke afscheiding. Een gelede bus vlak langs een fietsstrook zal geen mensen verleiden daar te gaan fietsen.
2. Fiets je richting Toolenburg, dan zal een afslaannde auto of vrachtauto moeten voorsorteren door op de fietsstrook rijden. Om daar te komen zullen, zeker in de ochtendspits als de men naar school gaat, de fietsers verdrongen worden waarbij zij in de dode hoek van de auto's terecht komen. Denk daarbij ook aan de snelle fietsers en brommers, die van deze strook gebruik horen te gaan maken.
3. Op de huidige vrijwillige fietspaden is het relatief veilig, daar de brommers/snorfietsen worden geweerd. Door het vervallen van de fietspaden en de toepassing van de fietsstroken kunnen de brommers zich te vrij over de weg begeven met hun hoge massa en snelheid, kiezend tussen de fietsstrook en de weg.
4. Ook het toepassen van langsparkeren langs de fietsstrook zonder schampstrook zorgt voor potentieel gevaar voor de fietsers om "gedeurd" te worden. Fietsers zullen dus zelf een schampstrook respecteren door in het midden van de fietsstrook te gaan rijden.
5. Automobilisten zullen de fietsstroken niet respecteren tussen de vluchtheuvels (ze volgen graag de ideale lijn en zullen daarbij ook gedeeltelijk over de fietsstrook gaan rijden). De aanhangers van de gelede bussen zullen plaatselijk ook over de fietsstroken gaan rijden.
6. Kom je vanaf Overbos en je wilt met de fiets naar de winkels kan je nu kiezen uit 4 "straten". Of deze straten alle 4 in twee richtingen te bereiden zijn voor de fiets blijkt niet uit de tekening. Het bereiken van deze straten vanaf de fietsstrook aan de noordzijde kan niet via een veilige middenberm. Geldt ook voor het fietsverkeer dat vanaf de straten aan de zuidzijde komt en naar de Deltaweg gaat.
7. Als de fietser bij het oversteken gebruik maakt van de Zebra's kom je uit op een onlogische plaats (een parkeer terrein) om naar de winkels te gaan. Binnen 5 meter van een bocht of Zebra horen geen auto's geparkeerd te staan. Als daar een busje wordt geparkeerd hebben de fietsers geen zicht op wachtende voetgangers die gaan oversteken. Ook het autoverkeer heeft geen goed zicht op de overstekende voetgangers.

8. De bochtstralen voor de fiets bij de afslagen en oversteken voldoen niet aan de minimum bochtstralen van de CROW richtlijnen. (Hoofdfietspad afwikkelsnelheid 30km/u)
9. Op de rotonde zijn de stopblokken **op** het fietspad aangegeven in plaats van er buiten.
10. De doorgaande fietsers op het hoofdfietspad op de FBK laan bij de Baron de Coubertinlaan zijn uit de voorrang gehaald.
11. De groenstroken (haag?) op de buitenrand van de rotonde ontnemt de automobilisten het zicht op het aanwezige fietspad.
12. De groenvoorziening op de vluchtheuvels kan ook het zicht op het verkeer belemmeren, zowel voor fietsers als voetgangers. (Scootmobielen)
13. De fietsparkeervoorzieningen bij de bushalte zijn niet of onduidelijk weergegeven. Het is handig om de 2 meter lange fiets in de stalling te kunnen zetten zonder daarbij het fietsverkeer op het fietspad te hinderen. We gaan er vanuit dat dit de standaard fietsparkeervoorziening wordt (met Fietsparkeur) van de firma VDL. Om te voorkomen dat de scholieren van het VO deze stalling gaan gebruiken graag aansturen op verbeterde kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen bij de VO school.
14. Voor de Lastmile oplossing zou ook hier een deelfiets invulling aanwezig moeten zijn.
15. Is de rotonde niet te klein/overdreven voor de gelede bussen?
16. Voor het terugdringen van het sluipverkeer via de FBK laan naar de Molenaarslaan (zeker in de ochtendspits) zijn geen maatregelen getroffen. Zolang de filevorming op de Deltaweg via de Nieuwe Bennebroekerweg (NBW) naar de A4 niet is opgelost, zal de automobilist toch kiezen voor de FBK laan, zodat hij de files rond een aantal rotondes vermijdt.

