



Nota van beantwoording

Fietsplan Haarlemmermeer

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk

Gemeente Haarlemmermeer

Postbus 250

2130 AG Hoofddorp

Telefoon 0900 1852

E-mail info@haarlemmermeer.nl

Internet www.haarlemmermeer.nl

Fotografie voorkant

Lumen Photo

april 2024

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
1.1	Verslag inspraakprocedure	5
1.2	Leeswijzer	5
2.	Samenvattende overwegingen inspraak	6
2.1	Fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Station Hoofddorp	6
2.2	Fietspad door de Piratenwijk en de Fruittuinen	8
2.3	Onderhoud	9
2.4	Ontbrekende schakels	10
2.5	Veilige fietsenstalling in het centrum	11
2.6	Overige aanpassingen	11
2.7	Opgelost	14
3.	Inspraak reacties	15

1. Inleiding

De gemeente gaat uit van het stimuleren van de juiste modaliteit bij de juiste reis. De auto als dat nodig is, openbaar vervoer en actieve mobiliteit als het kan. Actieve mobiliteit in de vorm van fietsen en lopen als het kan. Binnen de kernen is fietsen vaak sneller. Daarnaast zorgt lopen en fietsen voor een betere gezondheid, meer sociale interactie en minder geluidsoverlast en luchtvervuiling. In dit plan gaat de aandacht uit naar de fiets.

Gemeente Haarlemmermeer vormt de schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Zuid-Holland. Door de sterke groei van inwoners en werkgelegenheid kent de MRA een aantal grote uitdagingen op het gebied van wonen, werken, recreatie en vervoer. Dit geldt ook voor Haarlemmermeer waar het aantal woningen tot aan 2040 naar verwachting met 20.000+ extra woningen zal toenemen. Naast woningbouw heeft ook de toenemende werkgelegenheid en de groei van voorzieningen en recreatieve functies effect op de mobiliteitsnetwerken in Haarlemmermeer. De intensivering van bedrijvigheid op Schiphol, als centrale economische motor voor de gemeente en regio, leidt samen met de groei van woningbouw tot de toename van pendelstromen van, naar en door Haarlemmermeer. De groei van Haarlemmermeer vraagt om keuzes. Keuzes over het inrichten van het mobiliteitssysteem zodat het mogelijk is om de toekomstige groei op duurzame wijze vorm te geven.

Voor de fiets worden deze keuze vastgelegd in het Fietsplan.

1.1 Verslag inspraakprocedure

Het Concept Fietsplan heeft van maandag 6 februari tot maandag 27 maart 2023 ter inzage gelegen. Iedereen heeft in deze periode kunnen inspreken op het concept plan. In totaal hebben 104 personen, verenigingen en instanties een reactie gegeven op het concept plan. Een kleine twintigtal reacties begint met het uitspreken van steun voor het fietsplan. Men is blij met de aandacht die de gemeente besteedt aan de fiets en herkent zich over het algemeen in de opzet van het plan. Het is uitzonderlijk dat zoveel mensen een positief geluid laten horen op een beleidsvoornemen van de gemeente.

In de tijd dat het fietsplan werd vrijgegeven voor de inspraak waren de Verkeersstructuurplannen (VSP's) voor Nieuw-Vennep en Hoofddorp nog niet vastgesteld. De laatste wijzigingen uit deze plannen waren daarom nog niet meegenomen in het Concept Fietsplan. Dit leidde bij een aantal betrokkenen tot verwarring. Over het algemeen nam men het zekere voor het onzekere en hebben een reactie van vergelijkbare strekking ingediend voor het Concept Fietsplan als zij ook bij de structuurplannen hadden gedaan. Het VSP Nieuw Vennep (7366817) en het VSP Hoofddorp (7563505) zijn inmiddels vastgesteld. Als gevolg van de inspraak is in het VSP Hoofddorp de fietskaart aangepast. Deze aanpassingen nemen we gewijzigd over in de kaart van het Fietsplan. In het Fietsplan wordt de fietsverbinding van de Geniedijk naar de Verzetsheldenwijk overgenomen uit de Visie Stadscentrum Hoofddorp 2040, maar de verbinding naar de Piratenwijk niet. In paragraaf 2.1 gaan we dieper in op het ontbrekende fietspad over de Geniedijk tussen de Nieuweweg en Station Hoofddorp. Dit was het belangrijkste onderwerp waar mensen verwezen naar hun inspraak op het (VSP) Hoofddorp.

In de periode dat het Concept Fietsplan ter inzage lag, zijn eerste concepten van de Visie Stadscentrum Hoofddorp 2040 gepresenteerd. Een flink aantal van de reacties die ingediend zijn op het Concept Fietsplan heeft betrekking op tekeningen die men op die bijeenkomst heeft gezien. Hier stond een nieuw fietspad aangegeven tussen de Geniedijk (en de doorfietsroute die daar komt) en de Fruittuinen. De Visie Stadscentrum Hoofddorp 2040 (8414059) is reeds vastgesteld. In paragraaf 2.2 wordt ingegaan op dit fietspad.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de onderwerpen besproken waar de meeste reacties op zijn binnen gekomen. Deze worden per onderwerp behandeld. Over de verschillende onderwerpen hebben we namelijk niet altijd eensluidende reacties ontvangen. Door deze onderwerpen eruit te lichten kunnen we de nuances en meningen goed tegen elkaar afzetten en op die manier tot een gewogen antwoord komen aan de insprekers en de gemeenteraad. Hoofdstuk 2 sluit af met een overzicht van alle wijzigingen die vanuit de inspraak worden meegenomen in het uiteindelijke fietsplan. In hoofdstuk 3 zijn alle individuele inspraakreactie voorzien van een reactie door het college.

2. Samenvattende overwegingen inspraak

Alle reacties die we tijdens de inspraaktermijn hebben ontvangen, voorzien we van een reactie. Een aantal thema's viel op bij de inspraakreacties, hier gaan we in paragraaf 1 tot en met 5 verder op in, zodat we recht kunnen doen aan de inspraak die is geweest. In paragraaf 6 worden de overige aanpassingen als gevolg van de inspraak kort beschreven.

2.1 Fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Station Hoofddorp

Aanleiding

De gemeente Haarlemmermeer heeft in 2018 de intentieverklaring ondertekend voor een samenhangend netwerk van hoogwaardige fietsroutes in de Metropoolregio. De MRA Doorfietsroutes vormen een netwerk van fietsroutes van hoge kwaliteit die steden, kernen en stadsdelen met elkaar verbinden. Fietsers kunnen gemakkelijk werklocaties, voorzieningen en scholen bereiken. De routes bieden een alternatief voor autoritten op de korte afstand en zijn ook geschikt voor recreatieve doeleinden. Doorfietsroutes zijn routes waar fietsers zo min mogelijk obstakels tegenkomen en veelal in de voorrang via directe routes hun weg vinden. De route vanaf station Haarlem Spaarnwoude via Vijfhuizen naar station Hoofddorp is één van deze routes. Deze volgt in Haarlemmermeer de Geniedijk. De Geniedijk tussen de Nieuweweg en het station Hoofddorp is een logisch vervolg op de bestaande route, maar is nu nog een ontbrekende schakel.

Met het Fietsplan wil de gemeente Haarlemmermeer meer mensen verleiden de fiets te gebruiken. Hier horen uitstekende fietsvoorzieningen en meer directere routes voor de fiets bij. Daarnaast zet de gemeente ook in op het verhogen van het gebruik van het openbaar vervoer. Station Hoofddorp is een zeer belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer. Dit belang zal alleen maar toenemen met de verwachte ontwikkeling van het station met onder andere een metro en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Een goede, snelle en veilige bereikbaarheid van het station voor actieve modaliteiten zoals voetgangers en fietsers is daarbij essentieel.

Wat waren de inspraakreacties over dit fietspad?

De inspraakperiode heeft geleid tot meerdere reacties. Zo geeft men aan het fijn te vinden dat het fietspad op de Geniedijk verlengd wordt tussen de Nieuweweg en Hoofddorp Station. Dat scheelt namelijk omrijden en gevaarlijk/onoverzichtelijk oversteken. Echter wijzen diverse bewoners van Hoofddorp Centrum en Graan voor Visch in hun inspraakreactie op de volgende aandachtspunten:

- Aantasting van privacy en uitzicht van de woningen als gevolg van de komst van het fietspad en overlast van geluid in de tuinen.
- De routes uit de wijk naar het station ervaart men als sociaal onveilig en daar komt met dit fietspad nog een extra route bij.
- Er is te weinig ruimte op de Geniedijk om het fietspad in te passen of niet goed te combineren met de aanwezigheid van voetgangers, honden, ganzen, schapen en koeien.
- Het fietspad over de Geniedijk is niet goed bereikbaar voor nood- en hulpdienst.
- Het cultureel erfgoed Geniedijk wordt aangetast.
- Het bestemmingsplan staat geen fietspad toe.
- Langs Graan voor Visch ligt al een fietspad, asfalteer het fietspad langs Graan voor Visch in plaats van een fietspad op de Geniedijk.
- De aansluiting op de stationszijde is onlogisch.
- Langs de Geniedijk liggen veel kabels waardoor asfalteren niet mogelijk is.
- De voorgestelde route moet op veel plekken voorrang verlenen. Daarentegen als je gebruik maakt van Het Molenpad rijd je bijna de gehele route in de voorrang op één kruising met een



Figuur 1 Voorgestelde route die minder voorrang hoeft te verlenen

verkeerslichtenregeling na. Het voorkomt ook een rare knik bij “Praktijkschool De Linie” (blauwe route). Zie Figuur 1.

Het zou beter zijn het bestaande fietspad parallel aan de Paxlaan te renoveren zodat er één recht fietspad ontstaat van Station Hoofddorp naar de kruising Paxlaan/Kruisweg (nabij Kaj Munk college) waar het goed aansluit op het bestaande fietspad Geniedijk richting Heemstede (rode route).

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

Dit fietspad is ook uitgebreid aan de orde geweest bij het VSP Hoofddorp. Voorgesteld wordt om de besluitvorming van het VSP Hoofddorp te volgen. De inspraakreacties op het Concept Fietsplan zijn over het algemeen een herhaling van de inspraak op het VSP. Echter omdat we niet kunnen verwachten dat iedereen die op het Concept Fietsplan reageert ook de inspraaknotitie van het VSP heeft ontvangen zullen we hieronder toch inhoudelijk op de inspraak ingaan.

Het bedoelde fietspad is onderdeel van de MRA-doorfietsroutes en is daarnaast ook opgenomen in de plannen voor het station. In het fietsplan is deze route opgenomen om de bereikbaarheid van de aangrenzende maar ook verder weg gelegen wijken te verbeteren. Realisatie daarvan is daarom ook voor de gemeente een belangrijk uitgangspunt. Het beoogde fietspad vormt een logisch vervolg op het Dik Trompad aan de andere zijde van de Nieuweweg.

Samen met de gemeente Haarlem, gemeente Velsen, Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland zal de hele route vanaf Santpoort via station Haarlem Spaarnwoude en de Geniedijk totaan station Hoofddorp worden onderzocht. Een plan van aanpak voor dit onderzoek wordt nog opgesteld. In dit onderzoek zal gekeken worden welke maatregelen nodig zijn om te komen tot een fietsroute die voldoet aan de eisen voor een doorfietsroute, knelpunten waar de voorrang nog niet in overeenstemming is met die van een doorfietsroute zijn daar onderdeel van.

Het ontbrekende stuk fietspad in de route moet nog ontworpen worden, maar in eerste instantie lijkt het ruimtelijk mogelijk te zijn om het fietspad door te zetten. Op verschillende delen van de Geniedijk wordt de dijk begraasd, door zowel schapen als koeien. Over de hele lengte tussen de ringdijk in Vijfhuizen en de Nieuweweg in Hoofddorp wordt het vee gecombineerd met een fietspad zonder dat dit leidt tot grote problemen.

In de ontwerpfasen zal mogelijke overlast van het fietspad in de tuinen van de woningen aan de Boekanierslaan aandacht krijgen. Het is niet ongebruikelijk dat (fiets)infrastructuur langs woningen gaat, waarbij vaak kortere afstanden worden

gehanteerd dan nu het geval is. Een dergelijk vrijliggend fietspad ligt bijvoorbeeld achter de straat Waterwolf (Hoofddorp). Bij ontbrekende fietspad ter hoogte van de Piratenwijk in Hoofddorp ligt tussen de het beoogde fietspad op Geniedijk en de tuinen van de woningen nog een brede waterpartij. Bij Waterwolf zijn geen klachten bekend over hinder in de tuinen. Nood- en hulpdiensten maken indien dit nodig is gebruik van fietspaden. Het risicoprofiel voor het beoogde fietspad zal daarin niet afwijken van vrijliggende fietspaden elders of het fietspad langs de Geniedijk verderop.

In het bestemmingsplan is de Geniedijk aangewezen als natuur vanwege de status als NNN-verbinding. Binnen deze bestemming kunnen paden aangebracht worden, mits passend binnen de wezenlijke kenmerken en waarden van de verbinding. In het bestemmingsplan is ook opgenomen dat het doel is om recreatie te bevorderen. In het vervolgproces zullen de technische, juridische en financiële gevolgen van de aanleg van een fietspad verder worden uitgewerkt. Daarbij wordt de directe omgeving betrokken. Op basis van het ontwerp zal vervolgens nog een besluit genomen moeten worden om tot uitvoering over te gaan. Hierbij is bezwaar mogelijk.

Tot welke aanpassing van het fietsplan leidt dit?

Deze inspraakreacties leiden niet tot aanpassing van het Fietsplan. In een volgende fase wordt uitgewerkt hoe die er uit komt te zien met zo min mogelijk overlast voor de omwonenden en passend binnen de ruimtelijke kaders, zoals ook de richtlijnen vanuit de provincie Noord-Holland voor het Unesco-monument.

Wat is de planning van deze maatregel?

Samen met de gemeente Haarlem, gemeente Velsen, Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland zal de hele route vanaf Santpoort via station Haarlem Spaarnwoude en de Geniedijk totaan station Hoofddorp worden onderzocht. Een plan van aanpak voor dit onderzoek wordt nog opgesteld.

In het uitvoeringsprogramma Mobiliteit van 2024 is deze studie opgenomen. Het plan is dus om in 2024 verder te gaan met de studie van dit fietspad.

Het ontbrekende stuk fietspad is onderdeel van het mobiliteitspakket aan maatregelen BO-MIRT. De uitvoering is in overeenstemming met het project Spoorzone.

2.2 Fietspad door de Piratenwijk en de Fruittuinen

Aanleiding

Het fietspad door de Piratenwijk en de Fruittuinen was niet opgenomen in het Concept Fietsplan, maar wel ingetekend op een kaart die gepresenteerd is in C. op 11 maart 2023 over de Visie Stadscentrum Hoofddorp 2040.

Dit fietspad is bedoeld om de aansluiting van de buurt op de doorfietsroute te verbeteren en om de wijk beter te verbinden met de wijken ten zuiden van de Piratenwijk. In het kader van de verdichting in de Spoorzone is hiervoor ook geld aangevraagd bij het Rijk. De gelden voor dit fietspad zijn toegekend.

Deze verbinding is een ontbrekende schakel. Ontbrekende schakels zijn een momentopname en er komen constant ontbrekende schakels bij door bijvoorbeeld gebiedsontwikkelingen of andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Wat waren de inspraakreacties over dit fietspad?

Diverse bewoners van Hoofddorp Centrum en Graan voor Visch wijzen in hun inspraakreactie op de volgende aandachtspunten.

- Op 11 maart 2023 namen bezoekers van de informatiemarkt over de Visie Stadscentrum Hoofddorp kennis van een kaartje dat niemand kende en niet eerder met de bewoners of de Wijkraad was gedeeld. Deze route staat niet in het Concept Fietsplan. Doordat de Visie Stadscentrum nog niet ver genoeg gereed was tijdens het opstellen van het Concept Fietsplan is dit fietspad hierin nog niet meegenomen. Hoe verhoudt zich dit tot elkaar? Het Concept Fietsplan is daardoor incompleet.
- De (brom)fietsers zullen voor overlast zorgen.
- De Geniedijk is Unesco erfgoed. Met het fietsplan worden er twee nieuwe onnodige doorbraken gemaakt.
- Hier zijn veel voetgangers. Vooral snelle fietsers zullen een gevaar vormen voor voetgangers en bewoners.
- De Fruittuinen is een ecologische zone, waarbij vooral voor de kleinere diersoorten een aantrekkelijke plek gemaakt gaat worden. De daardoor gecreëerde aantrekkelijkheid voor de kleine dieren wordt door een fietspad met de daarbij behorende verlichting weer tenietgedaan. De boomgaard wordt in tweeën gesplitst door het fietspad, waardoor het plan om één gebied te maken van het wandelbos en de Fruittuinen teniet wordt gedaan.
- Het fietspad heeft invloed op de waarde van de woning.
- Bij de Nieuweweg, Hoofdweg en langs de Kagertocht liggen al goede verbindingen. Een extra verbinding is niet nodig.

- Het voorgenomen fietspad komt dwars door een prachtige groene strook midden in het plan; deze strook wordt veel gebruikt door wandelaars en mensen die hun hond uitlaten.
- Het fietspad gaat over een woonerf. Dat tast de rust van de bewoners van dat erf aan en is gevaarlijk voor voetgangers en spelende kinderen.
- De onveiligheid in de wijk neemt toe door een extra vluchtroute/verbinding.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

Ontbrekende schakels zoals opgenomen in het (Concept) Fietsplan geven altijd een momentopname weer. Door ruimtelijke ontwikkelingen of gebiedsontwikkelingen zal deze lijst regelmatig moeten worden bijgesteld. Bij het opstellen van het Concept Fietsplan waren de Visie Stadscentrum Hoofddorp 2040 en de aanvraag voor de bereikbaarheidsmaatregelen BO-MIRT nog niet vergenoeg om opgenomen te worden in het Concept Fietsplan. Dit zal vaker voorkomen.

Bij een heroverweging van het fietspad door de Fruittuinen is gebleken dat deze niet doorgezet gaat worden. De bedoelde fietsroute over het verkeersvrije erf aan de Fruittuinen kan voor overlast zorgen bij het uitvoeren van de sociale activiteiten van de bewoners en mogelijk gevaarlijk zijn voor voetgangers. Er bestaat ter hoogte van de Fruittuinen geen alternatief voor de route. Het is daarom ook niet zinvol om de route aan de noordzijde van de woningen door de boomgaard van de Fruittuinen weer op te pakken.

Ook door het parkje in de Piratenwijk zal de aanwezigheid van fietsers tot overlast leiden. De verbinding van de Piratenwijk naar de nieuwe doorfietsroute over de Geniedijk komt daarom te vervallen in het fietsplan.

Voor de herinrichting van het Stadspark en naastgelegen Fruittuinen is zorgvuldig naar de verlichting gekeken in relatie tot (beschermde) fauna. Dit heeft ertoe geleid dat de lichtmasten vleermuisvriendelijk zullen worden uitgevoerd, zodanig dat er geen schadelijke effecten voor deze soortgroep zullen ontstaan. Hiermee wordt geborgd dat de ecologische functies behouden blijven.

Tot welke aanpassing van het fietsplan leidt dit?

In het Fietsplan wordt de fietsverbinding van de Geniedijk naar de Verzetsheldenwijk overgenomen uit de Visie Stadscentrum Hoofddorp 2040, maar de verbinding naar de Piratenwijk niet.

Wat is de planning van deze maatregel?

Niet van toepassing.

2.3 Onderhoud

Aanleiding

De meeste fietsvoorzieningen (paden, stroken en stallingen) zijn in eigendom van de gemeente en daarom is ook het onderhoud een verantwoordelijkheid van de gemeente. De gemeente heeft vastgelegd op welk niveau de openbare ruimte onderhouden moet worden. De beschikbare budgetten in de gemeentelijke begroting zijn hier op afgestemd. Fietspaden worden in de Gemeente Haarlemmermeer onderhouden middels de landelijke systematiek van de CROW, deze is gebaseerd op Globale Visuele Inspecties. De norm waarop we het onderhouden is niveau B. Dus 10% mag niveau C hebben. Dan voldoet het aan de ambitie.

Onderhoud wordt uitgevoerd op basis van onafhankelijke inspecties. Ook is het mogelijk dat we overgaan tot onderhoud of reparatie als gevolg van een Melding Openbare Ruimte Beheer (MOB-melding) die door betrokkenen worden gedaan via onze gemeentelijke website.

Wat waren de inspraakreacties over onderhoud?

- Veel fietspaden zijn slecht onderhouden. Dit heeft prioriteit boven nieuwe voorzieningen; Een goed fietspaden stelsel vraagt om vooruitkijken en plannen, niet wachten achter het MOB systeem;
- Het slechte onderhoud maakt de fietspaden gevaarlijk;
- Reserveer voldoende geld om alles als een biljartlaken te onderhouden;
- Na werkzaamheden worden reparaties vaak uitgevoerd met tegels of steentjes;
- Fietspaden worden stuk gereden door vrachtverkeer waardoor lengtegleuven ontstaan waar je met je voorwiel in vast kan komen te zitten;
- Kan er rond de fietspaden meer gemaaid worden. Lange bermbegroeiing inclusief brandnetels versmallen het fietspad aanzienlijk. Het mag ook de eerste strook van de berm zijn.
- Specifiek benoemde locaties:
 - fietspad van de Burgemeester Pabstlaan in Hoofddorp richting Kaj Munck en tussen Zoetermeerstraat en Kruisweg;
 - Saturnuspad in Hoofddorp als onmiskenbare schakel van Hyde Park naar Hoofddorp Station en Beukenhorst Oost;
 - fietspad langs de Noorderdreef en de Oosterdreef (waar veel wortel opdruk is) opnemen;

- De weg en fietsstroken op de Hoofdweg Westzijde tussen Bennebroekerweg en Noorderdreef;
- De bocht in het Bottelierspad heeft slechte, niet-gesloten bestrating;
- fietspad Rijnlanderweg van Bennebroekerweg tot Geniedijk zijn oncomfortabel;
- Hoofdweg Westzijde tussen Bennebroekerweg en Noorderdreef;
- Kellogpad scheurvorming en gebrekkige hemelwaterafvoer;

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

De gemeente doet onderhoud op basis van globale visuele inspecties. Tijdens deze inspecties wordt beoordeeld of de openbare ruimte voldoet aan het afgesproken onderhoudsniveau. Indien het gewenste niveau niet gehaald wordt kunnen onderhoudswerkzaamheden gepland worden. Daarbij gaat de gemeente zo efficiënt mogelijk om met beschikbare middelen. Wanneer een fietsstrook of -pad op de nominatie staat voor groot onderhoud als gevolg van een nieuwe weg inrichting of andere werkzaamheden zal er vaker gekozen worden voor een tijdelijke oplossing.

Langs de fietspaden in het buitengebied maaien (klepelen) we de voedselrijke bermen tussen het fietspad en de rijweg 2 x per jaar. In dit landelijk gebied is dit voldoende maar we zijn wel afhankelijk van het weer. In dit natte seizoen groeien de grassen en kruiden sneller waardoor dit wat meer over de fietspaden groeit. Een eerste strook langs het fietspad maaien tussen het fietspad en de weg: Omdat de berm erg smal is blijft er dan weinig schraal/berm gras meer over. Frequent maaien is slecht voor de biodiversiteit maar ook het beeld van 'strak gemaaid gras' past niet in het landelijk gebied. En daarbij komt dat er erg veel kilometers berm liggen. Maaien én afvoeren van gras past niet binnen het beschikbare budget.

Via onze website kan iedereen een melding openbare ruimte doen. Deze worden dan door de ambtelijk organisatie opgepakt en uitgezet. Als de melder dat wil, krijgt hij/zij/hen hier een terugmelding van. Het kan zijn dat niet iedere melding ook direct leidt tot gemeentelijk ingrijpen. Na een melding wordt eerst beschouwd of de situatie inderdaad niet aan onze normen voldoet. Ook als we constateren dat het gewenste niveau niet wordt gehaald kan het nog zijn dat werkzaamheden worden uitgesteld uit oogpunt van efficiëntie. Daarbij kunnen ook niet alle werkzaamheden bij alle weerssoorten uitgevoerd worden.

Tot welke aanpassing van het fietsplan leidt dit?

Als gevolg van de inspraak zal er geen aanpassing zijn aan het fietsplan. Een deel van de genoemde knelpunten is reeds verholpen andere zullen meegenomen worden

wanneer er andere werkzaamheden worden uitgevoerd aan de betreffende fietsvoorziening.

2.4 Ontbrekende schakels

Aanleiding

Fietsers en voetgangers zoeken in principe voor utilitaire verplaatsingen naar de kortste weg die mogelijk is en laten zich moeilijk sturen. Ook als er geen goede passagevoorzieningen aanwezig zijn, zullen fietsers en voetgangers trachten op het meest logische punt in de route over te steken. Voor recreatieve verplaatsingen zoeken fietsers en voetgangers veelal naast de kortste weg ook naar de meest aantrekkelijke weg om de barrière te kruisen of naar een passagemogelijkheid die verbinding geeft met de meest aantrekkelijke vervolgroute. Recreatieve verplaatsingen zijn met aantrekkelijke routes en aantrekkelijke passagemogelijkheden beter te sturen dan utilitaire verplaatsingen. Zowel het utilitair als het recreatief langzaam verkeer vraagt om een fijnmazig netwerk van aantrekkelijke paden en wegen, zodat een sterke samenhang tussen verblijfsgebieden mogelijk is.

Wat waren de inspraakreacties over missende fietsverbindingen?

- De Tweeduizend El is een weg waar helemaal geen fietspad is en auto's 60 km/u mogen, en geen straatverlichting is.
- Langs de specifieke autowegen liggen lang niet altijd fietspaden bijvoorbeeld de Spoorlaan tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Daar moeten meer gescheiden fietspaden komen;
- Er is in het plan geen criterium opgenomen voor ontbrekende schakels;
- Bloemendaal zou graag meer aandacht geven aan de regionale oost-west fietsverbindingen, specifiek vanuit de Westflank naar Zuid-Kennemerland (zuidelijk deel van Heemstede, Bennebroek). Hier vormt de Ringvaart een harde barrière. In Haarlemmermeer is bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad aangelegd tussen Floriande en Zwaanshoek, dat eindigt bij de Ringdijk (Hanepoel) waar geen oversteek mogelijk is. Wij missen een realistisch perspectief op Ringvaartverbindingen voor fietsers.
- De Cruquius Boulevard is vanuit verschillende richtingen lastig te bereiken. De fietsroute langs de Boulevard (ter hoogte van Spaarneweg 251) wordt als gevaarlijk ervaren doordat het een smal fietspad betreft. Het fietspad loopt langs de autoweg en stopt al ter hoogte van Spaarneweg 26. Mensen uit Zwaanshoek voelen zich genoodzaakt om via de N201 te rijden.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

In het Concept Fietsplan hebben we opgenomen in te zetten op doorfietsroutes. Doorfietsroutes hebben over het algemeen een regionaal karakter. Samen met Zuid-Kennemerland zetten we in op de F200, F205, F232 en de route Haarlem – Hoofddorp – Aalsmeer via de Kruisweg. Daarnaast hebben we ook reeds aangegeven in de Netwerkstudie dat er nog een aantal missing links zijn in het fietsnetwerk naar de omliggende gemeenten, naar ontwikkellocaties voor wonen en werken, en naar recreatiegebieden. Het netwerk kan volgens de Netwerkstudie onder andere versterkt worden door fietsbruggen bij de ringvaart. In de bij het fietsplan behorende kaart zijn deze ook opgenomen.

Het is goed om expliciet te maken dat we in Haarlemmermeer ook de landelijke richtlijnen van het CROW als uitgangspunt nemen voor ontbrekende schakels. In de komende jaren zetten wij in op het verbeteren van de alternatieve routes voor de Tweeduizend El via de Sloterweg / Schipholweg en via de Sloterweg / Loevesteinse Randweg in Badhoevedorp. Hier worden doorfietsroutes gerealiseerd.

Waar mogelijk leggen wij fietspaden niet direct langs autoverbindingen vanwege geluid, stank en luchtvervuiling. We proberen gebruik te maken van andere routes waar dit kan voldoen aan eisen van (sociale) veiligheid, directheid, comfort en financiën.

De Boulevard is bereikbaar via de Oude Kruisweg en de Bennebroekerdijk. De Spaarneweg tussen de Crommelinbaan en de Spieringweg is niet beschikbaar voor fietsers. Dit maakt de Boulevard slecht bereikbaar voor bewoners en ondernemers van de Spieringweg ten zuiden van de Spaarneweg, de Boseilanden, Zwaanshoek en delen van Floriande.

Tot welke aanpassing van het fietsplan leidt dit?

Onderstaande tabel wordt opgenomen in paragraaf 5.1 Versterken van fietsnetwerk van het fietsplan opgenomen.

Richtwaarden maaswijdte langzaam verkeersnetwerk

Gebied	Gewenste maaswijdte netwerk langzaam verkeer
Binnen bebouwde kom	< 500 meter
Stads-/dorpsrand	< 1.000 meter
Buiten bebouwde kom	< 1.500 meter

Bron CROW: Wegontwerp bibeko en bubeko 2011

Wij voegen de Tweeduizend El in Badhoevedorp en de Spaarneweg in Cruquius toe aan de kaart met ontbrekende schakels.

Wat is de planning van deze maatregel?

Aanpassingen aan de Tweeduizend El en de Spaarneweg zullen worden meegenomen met groot onderhoud of wanneer ruimtelijke ontwikkelingen daar aanleiding toe geven.

2.5 Veilige fietsenstalling in het centrum

Aanleiding

Met de groei van het stadscentrum wordt de openbare ruimte als prettige en groene verblijfs- en ontmoetingsplek steeds belangrijker. De gemeente zet daarom in op de STOMP-gedachte. Waarin de volgorde van prioriteit in het centrum geldt voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer MaaS (Mobility as a Service¹) en privé auto. Een goede en veilige fietsenstalling op de bestemming is in veel gevallen een randvoorwaarde om voor de fiets te kiezen. Niemand wil na een bezoek aan het centrum constateren dat zijn fiets is verdwenen of beschadigd. Onder andere de omgevingsvisie, netwerkstudie, de VSP's en de visie voor het stadscentrum geven daarom het belang van goede stallingsvoorzieningen aan.

Wat waren de inspraakreacties over de fietsenstalling in het centrum?

- Kan er in het fietsenplan een veilige droge plek om de fiets in het centrum te parkeren opgenomen worden? Ik wil graag boodschappen doen op de fiets, maar nu is het steeds de vraag of hij er nog staat ook al staat hij vast met dubbel slot. De camera's die er nu hangen lossen niets op. Het moet voorkomen worden dat de fiets gestolen wordt.
- Graag een voorziening om je fiets te stallen in Hoofddorp (omgeving Burgemeester van Stamplein) zonder dat deze gestolen wordt;
- Zorg voor plekken waar je je fiets kunt opladen. Bijvoorbeeld met betaalde kluisjes;

2.6 Overige aanpassingen

Naast de onderwerpen die in de vorige paragrafen zijn beschreven zijn er ook op andere punten in het document aanpassingen gedaan naar aanleiding van de inspraak. Onderstaand overzicht geeft aan waar deze wijzigingen in de tekst zijn verwerkt.

- Overtuig vastgoedeigenaren ervan dat de bezoekende fietser gelijk gesteld moet worden aan de bezoekende automobilist. De parkeergarage onder het Van Stamplein is ideaal voor de combinatie auto en fiets

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

De Haarlemmermeer is bezig met de voorbereidingen van een bewaakte fietsenstalling. Deze komt in de buurt van het Raadhuisplein en is onderdeel van het project Stadscentrum. Op 1 februari heeft de gemeenteraad ingestemd met de Vervolg integrale aanpak parkeren Stadscentrum Hoofddorp (10244323). Hierin zijn de volgende beslispunten opgenomen:

- a. in te zetten op de bouw van een bewaakte fietsenstalling in het Voorzetgebouw vanaf 2028 en hiervoor de financiële consequenties verder uit te werken en deze later in een kredietaanvraag ter besluitvorming aan de raad voor te leggen;
- b. in te zetten op de realisatie van een tijdelijke, fietsenstalling met camerabewaking, aan de oostzijde op het Burgemeester van Stamplein in 2024 en hiervoor een kredietaanvraag bij de Voorjaarsrapportage 2024 in te dienen;
- c. in te zetten op de plaatsing van extra fietsvoorzieningen aan de nieuwe entree van het winkelcentrum en aan de westzijde van het Burgemeester van Stamplein in 2024 en dit te betrekken bij de integrale afweging bij de Voorjaarsrapportage 2024.

Tot welke aanpassing van het fietsplan leidt dit?

De tekst in paragraaf 6.2 wordt in overeenstemming gebracht met het raadsbesluit en achterliggende stukken.

Wat is de planning van deze maatregel?

Het streven is om in 2028 te starten met de bouw van een bewaakte fietsenstalling in het centrum van Hoofddorp, de tijdelijke fietsenstalling en de stallingen aan de westzijde van het Burgemeester van Stamplein worden in 2024 gerealiseerd.

¹ Mobility as a Service (MaaS): multimodaal reisadvies op maat: MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps.

Waar in de tekst

aanpassing

Na paragraaf 2.1	Toevoegen paragraaf Perspectief Mobiliteit en de Actieagenda Actieve Mobiliteit
In het paarse blok van paragraaf 3.1	Derde bullit te vervangen door: "Fietspaden zullen drukker worden. Het ontwerp van (recreatieve) fietspaden moet dat mogelijk maken."
Tabel paragraaf 4.1: Omschrijving knelpunt veilig mengen	De categorie fietsstrook ontbreekt toevoegen met daarin als knelpunt: fietsstrook van Hoofddorp naar het HVC in Nieuw-Vennep
Tabel paragraaf 4.1 Omschrijving knelpunt veilig mengen; Fietsstroken zijn te smal en/of vergevingsgezinde berm ontbreekt	Toevoegen: <ul style="list-style-type: none"> • De Burgemeester Amersfoordtlaan • Pa Verkuijllaan • Akerdijk • Nieuwemeerdijk
Tabel paragraaf 4.1 Omschrijving knelpunt veilig mengen; Weginrichting nodigt automobilisten uit om hard te rijden	Kerkweg
Tabel paragraaf 4.2 Omschrijving knelpunt fietspaden niet breed genoeg; Fietspad te smal	Toevoegen: <ul style="list-style-type: none"> • fietspad van Nieuw-Vennep (IJweg naar de dijk) in Beinsdorp • fietspad van de Hoofdvaart naar Lissbroek (bij Olmenhorst) • Hoofdvaart van Nieuw-Vennep naar Buitenkaag • Bennebroekerweg, pad langs A4 richting Den Ruygen Hoek (brugrestaurant) • Rijnlanderweg het deel tussen Geniedijk en Polarisavenue te smal voor gecombineerd gebruik met voetgangers • Fietspad langs de Lagedijk
Paragraaf 4.3	<ul style="list-style-type: none"> • Titel aanpassen naar Veilige kruispunten en rotondes. • Na de tweede alinea een nieuwe alinea opnemen met de volgende tekst: Het risico op een ongeval met ernstig letsel neemt toe als de snelheid van het gemotoriseerd verkeer toeneemt. Gelijkvloerse oversteken op 80 km/uur wegen moeten daarom zoveel mogelijk worden voorkomen. Als het niet anders kan, zullen we aanvullende veiligheidsmaatregelen nemen als verkeerslichten en voldoende brede middeneilanden. Daar waar nodig in combinatie met plaatselijke snelheidsverlagingen.
Tabel paragraaf 4.3 Omschrijving knelpunt onoverzichtelijke en onveilige kruispunten; Oversteek of kruispunt is onoverzichtelijk	Toevoegen: <ul style="list-style-type: none"> • oversteekplaats voor fietsers bij tankstation in Halfweg • Rijnlanderweg bij onderdoorgang spoor in Hoofddorp • oversteek IJweg – Gravenbospad in Hoofddorp • geen eenduidigheid éénrichtingsverkeer en tweerichtingsverkeer op de rotonde Vennepweg – Schoolstraat • Taurusavenue tussen Rijnlanderweg en station Hoofddorp door beperkt zicht van en op voertuigen die uit de garages bij de bedrijven komen. • Spieringweg – Duinpad fietspad. Het zicht wordt belemmerd door het transformatorhuisje en bushokje bij de bushalte

Waar in de tekst

aanpassing

	<ul style="list-style-type: none"> • geen eenduidigheid éénrichtingsverkeer en tweerichtingsverkeer op de rotonde Spieringweg – Bennebroekerweg in Zwaanhoek • onoverzichtelijke uitrit van Hanepoelpad richting Hanepoel • Fietsstraat Rietkraag – Hillegommerdijk • Sloterweg / Schipholweg • Schipholweg / Hoofdvaart • Havikstraat / Burgemeester Amersfoordtlaan • Pa Verkuijllaan / Burgemeester Amersfoordtlaan • Pa Verkuijllaan / Schipholweg • Pa Verkuijllaan / Lindberghstraat • Sloterweg / Zeemanlaan / Burgemeester Amersfoordtlaan
Paragraaf 4.5	<p>Toevoegen tabel Omschrijving knelpunt vergevingsgezind ontwerpen toevoegen met daarin als knelpunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Boogstralen Bottelierspad • Paaltjes wegversmallingen Hoofdvaart westzijde ten noorden van de N201 • de berm aan de Liedeweg / Lagedijk.
Kaart doorfietsroutes	G200 toevoegen
Tabel paragraaf 5.3 Omschrijving knelpunt doorstroming bij verkeerslichten	<p>Toevoegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • oversteek Schipholweg bij Lijnden • kruising Hoofdweg / Burgemeester Pabslaan • kruising Oude Bennebroekerweg / IJweg • kruising Rijnlanderweg / N201 • Hanepoelpad en het verkeerslicht richting Bennebroek, de fietsers voor rood licht versperren het doorgaand fietsverkeer richting Cruquius.
Paragraaf 6.3	<p>Opnemen dat de gemeente beleidsregels gaat opstellen voor ontwikkelaars die willen afwijken van eisen over fietsparkeren in het bouwbesluit en in plaats daarvan een gezamenlijke fietsenberging te realiseren. Dit ook opnemen in de maatregelen van hoofdstuk 9.</p>
Paragraaf 6.4	Derde alinea aanpassen. Met de fietsersbond gaan we een nieuwe kaart opstellen.
Tabel paragraaf 7.1 Omschrijving knelpunt onderhoud; Wisselende bestrating	het bedrijventerrein Nieuw-Vennep Zuid
Hoofdstuk 8	<p>Toevoegen dat fietsbeleving vroegtijdig in het planproces meegenomen worden.</p> <p>Na de eerste paragraaf een paragraaf over klimaatadaptatiebeleid opnemen.</p>
Bijlage Afwegingskader SP	Afwegingen scherper formuleren

2.7 Opgelost

Een aantal aandachtspunten die we hebben ontvangen in de periode dat het Concept Fietsplan in de inspraak was hebben we reeds hebben aangepakt.

Dit zijn:

- De haaiantanden bij de aansluiting Duinpad naar de Deltaweg opnieuw aangebracht naar aanleiding van de inspraak op het Concept Fietsplan.
- Kruisweg t.h.v. NH-hotel / Hoeksteen / onderdoorgang A4: wisselende bestrating, te veel gevaarlijke kruisigen en verkeerslichten. Dit traject is onderdeel van een regionale doorfietsroute. Het gedeelte tussen Hoofddorp en de A4 is momenteel in uitvoering. Daar wordt een breed fietspad in asfalt aangelegd. Het gedeelte tussen de A4 en de Fokkerweg bij Aalsmeer is momenteel in onderzoek. De verwachting is dat we daar in 2026 de straat herinrichten en daarmee de situatie voor de fietser veel beter maken.
- Tussen de N201 en de meest noordelijke aansluiting van Wickevoort (dus voor heel Wickevoort langs) is een vrijliggend (brom)fietspad aangelegd.
- In de Leidraad openbare ruimte (LIOR) is toegevoegd dat langs vrijliggende fietspaden ook voetpaden dienen te worden gerealiseerd. Dit komt tegemoet aan een aantal klachten over te smalle fietspaden. Ook is aan de LIOR

toegevoegd dat rotondes meer eenduidig worden vorm gegeven door of armen richtingen geschikt te maken voor tweerichtingsverkeer voor fietsers of geen enkele arm.

- De provincie Noord-Holland realiseert bij de renovatie en het groot onderhoud aan de Cruquiusbrug een fietspad in het verlengde van de ringdijk onder de brug door. Dit voorkomt dat fietsers de N201 moeten oversteken. Deze maatregel is goed voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van de fiets (en auto).
- Een verkeerd en gevaarlijk geplaatst voorrangsbord op de T-kruising Liedeweg / Molenweteringpad is verwijderd. De T-kruising Liedeweg / Kerkweg is aangepast. De druppel is inmiddels ingekort aan de kant van de Liedeweg zodat vanuit Penningsveer linksaf naar de Kerkweg beter aan de juiste, rechterkant van de druppel gereden kan worden.

De kruising Rijnlanderweg / Imagination Avenue wordt gebruikt door auto's om af te slaan. Dit is gevaarlijk voor fietsers. Met de ontwikkelaar van het gebied zijn wij in overleg om het kruispunt anders in te richten zodat dit gedrag wordt voorkomen. Tot er hier een bevredigende oplossing is nemen wij het kruispunt niet over in beheer.

3. Inspraak reacties

Inspraakreactie	Samenvatting	Reactie van het college
<p>1. Omdat mijn hele gezin veel fietst, zijn we sowieso al erg blij met het fietsplan. Zelf heb ik een jaar of twee geleden al eens de aandacht van de gemeente geprobeerd te vestigen op de Tweeduiزند El waar ik dagelijks gebruik van maak omdat ik op het Justitieel Complex Schiphol werk. De Tweeduiزند El komt wel voor in het fietsplan, met de omschrijving 'Weginrichting nodigt automobilisten uit om hard te rijden.'</p> <p>De Tweeduiزند El is een weg waar helemaal geen fietspad is en auto's 60 km/u mogen (en inderdaad vaak veel harder rijden), en geen straatverlichting is. Zouden jullie die weg daarom ook toe willen voegen aan: 50 km/uur zonder veilige plek voor de fietser (Misschien van 50 50+ maken?)</p> <p>En de categorie bestaat niet, maar liever ook nog onder: Fietspad ontbreekt Geen straatverlichting</p>	<p>De Tweeduiزند El is een weg waar helemaal geen fietspad is en auto's 60 km/u mogen (en inderdaad vaak veel harder rijden), en geen straatverlichting is. Zouden jullie die weg daarom ook toe willen voegen aan: 50 km/uur zonder veilige plek voor de fietser (Misschien van 50 50+ maken?)</p> <p>En de categorie bestaat niet, maar liever ook nog onder: Fietspad ontbreekt Geen straatverlichting</p>	<p>a. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpunten. In de komende jaren zetten wij in op het verbeteren van de alternatieve routes via de Sloterweg / Schipholweg en via de Sloterweg / Loevesteinse Randweg. Hier worden doorfietsroutes gerealiseerd. Zie ook paragraaf 2.4.</p>
<p>2. Op mijn fiets door de Haarlemmermeer merk ik dat veel fietspaden slecht onderhouden zijn. Alvorens veel geld te steken in nieuw fietsgeluk, zou ik al blij zijn als dat aangepakt zou worden.</p>	<p>Veel fietspaden zijn slecht onderhouden. Dit heeft prioriteit boven nieuwe voorzieningen.</p>	<p>Zie paragraaf 2.3</p>
<p>3. Met de strekking van het Fietsplan ben ik geheel eens. Toch heb ik nog wel wat verbeterpunten: Zie Pag. 20: Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> Het is vaker mogelijk om fietsers veilig te mengen met gemotoriseerd verkeer. Dit vraagt wel om aanpassingen van de wegencategorisering binnen de gemeente. De ontwerpogave voor binnenstedelijke fietsverbindingen verandert, de gemeente houdt hiervoor de landelijke ontwikkelingen in de gaten. <p>3.4 Meer fietsinnovaties, meer diversiteit op het fietspad</p>	<p>a. Oneens met de stelling dat het vaker mogelijk is om de fiets veilig te mengen met autoverkeer, zeker niet buiten de bebouwde kom. De wegen zijn te smal en autoverkeer houdt zich niet aan de maximale snelheid.</p> <p>b. Langs de specifieke autowegen liggen lang niet altijd fietspaden (vb. de Spoorweg van en naar Hoofddorp – Nieuw-Vennep). Daar moeten meer gescheiden fietspaden komen.</p>	<p>a. Landelijk is er een beweging om meer straten in te richten als 30 km/uur gebied. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om vaker gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer te mengen. Hier horen uiteraard wel maatregelen bij om snelheid te verlagen.</p> <p>b. In de bij het fietsplan horende kaart zijn ontbrekende schakels opgenomen. De Spoorlaan hebben wij daar niet opgenomen omdat wij streven naar meer aantrekkelijke routes door Lincolnpark en PARK21. Zie ook paragraaf 2.4</p>

Inspraakreactie

Oneens, dat zou wellicht op bepaalde plaatsen in de bebouwde kom kunnen maar niet erbuiten. De wegen zijn smal en lang binnen Haarlemmermeer en daar moet gemotoriseerd verkeer zich tussen wurmen. Vaak zijn deze wegen aangelegd langs voorheen landbouw gebieden en nu vaak lelijke bedrijfsterreinen en datacenters (in het oosten van Haarlemmermeer). Langs de specifieke autowegen liggen lang niet altijd fietspaden (vb. de Spoorweg van en naar Hoofddorp – Nieuw-Vennep). Daar moeten meer gescheiden fietspaden komen. Autoverkeer houdt zich bovendien vrijwel nooit aan de max. snelheid. Zelfs op de Kruisweg in het winkelgebied razen de auto's vooral s 'avonds in het weekeind met grote snelheid en overdreven veel gas langs (allemaal stresskippen) en in het weekeind wordt nooit gecontroleerd (geen Boa's geen politie geen camera's en video 's zodat men zich gedraagt als ware ze in de jungle dan wel de autojungle).

Ik teken hierbij aan dat in het weekeind s 'nachts en dan met name de zomermaanden, dan ook nog regelmatig op de weg om de Noord (N201) langs de oostelijke rand van Hoofddorp kennelijk racewedstrijden gehouden worden met auto's en motoren. Leuk werk met al die bochten waar je in kunt "hangen" daar, dat wil best wel (dus ik snap het wel).

Het woord groen langs fietspaden en dergelijke (in vorm van bomen en struiken in de openbare ruimte) wordt hier een enkele keer genoemd meestal i.v.m. groen stoplicht. Een paar keer wordt groen i.v.m. een groene openbare fietsruimte genoemd, b.v.:

Van mij mag er nog steeds veel meer nadruk op een groene en mooie fietsomgeving gelegd worden: groen, zowel in de betekenis van nog zichtbare agrarische belevenis van landbouwakkers en mooie boerderijen als in de betekenis van mooie groengordels in de vorm van heggen, struiken en bomen langs recreatieve en niet recreatieve fietspaden en/of fietsstraten (voor de diverse soorten fietsen. Langzaam en snel). Dan wordt meteen de Haarlemmermeer opgeleukt wat betreft groen:

Voorbeelden: Waar ik mij bijvoorbeeld al jaren wild aan erger is langs het Geniepad vlakbij de Aalsmeerderweg. Links fietsen in de richting van Rijsenhout zie je op 100 meter mega lelijke donkergrijze bedrijfsgebouwen (volgens mij een datacenter

Samenvatting

- c. Van mij mag er nog steeds veel meer nadruk op een groene en mooie fietsomgeving gelegd worden: groen, zowel in de betekenis van nog zichtbare agrarische belevenis van landbouwakkers en mooie boerderijen als in de betekenis van mooie groengordels in de vorm van heggen, struiken en bomen langs recreatieve en niet recreatieve fietspaden en/of fietsstraten. Voorbeelden:

- langs het Geniepad vlakbij de Aalsmeerderweg. Links fietsen in de richting van Rijsenhout zie je op 100 meter mega lelijke donkergrijze bedrijfsgebouwen met werkelijk nul groen ter afschemering er omheen.
- Rijnlanderweg en Bennebroekerweg. Alleen bomen en nul hogere struiken om daar de bedrijfsterreinen af te schermen en zo zijn er nog wel meer voorbeelden zolang dit niet is verbeterd blijft ik volhouden dat het alleen leuk is om langs de ringvaart van Rijsenhout Buitenkaag naar Haarlem te fietsen. Langs de andere kant is het ook niet veel wegens de vele bebouwing aan beide zijden

- d. Ook bij de inrichting rondom het station rekening houden met veel meer groen. Ook ter compensatie van het gebrek aan groen in Hyde Park.

Reactie van het college

- c. Binnen het programma Ringdijk en Ringvaart heeft de gemeente speciale aandacht voor de aantrekkelijkheid van deze veel gebruikte fietsroute. Verder zullen we de aantrekkelijkheid meenemen bij herinrichtingen en nieuwe fietsvoorzieningen, onder ander het Polderlintenbeleid is een houvast om meer invulling te geven aan dit thema. Daarnaast zal de eis uit het ons klimaatadaptief beleid voor schaduw op het fietspad worden opgenomen in de paragraaf over de beleving. Het valt buiten de scope van dit fietsplan om specifiek voor de beleving projecten op te starten. De prioriteit ligt bij de onderste lagen van de piramide van fietsgeluk.



- d. In het ontwikkelkader van de spoorzone wordt dit nader uitgewerkt. Daarin wordt waarschijnlijk opgenomen dat groen en water een belangrijke plek krijgen op het stationsplein en zorgen voor de indentiteit van het gebied. .

wegens ontbreken ramen) met werkelijk nul groen ter afschemering er omheen. De hele fietsomgeving is daar enorm achteruit gekacheld!

En het is al jaar in jaar uit onveranderd.

Idem Rijnlanderweg en Bennebroekerweg. Alleen bomen en nul hogere struiken om daar de bedrijfsterreinen af te schermen en zo zijn er nog wel meer voorbeelden zolang dit niet is verbeterd blijft ik volhouden dat het alleen leuk is om langs de ringvaart van Rijsenhout Buitenkaag naar Haarlem te fietsen. Langs de andere kant is het ook niet veel wegens de vele bebouwing aan beide zijden.

Pag. 34: Voor station Hoofddorp zullen de prognoses moeten worden bijgesteld. Het gebied rondom het station inclusief het centrum van Hoofddorp wordt ingericht tot een aantrekkelijk hoogstedelijk woon- en werkmilieu met veel woningen en werkgelegenheid. Doordat deze woningen op loop- en fietsafstand van het centrum en de nieuwe multimodale knoop Hoofddorp gebouwd worden, met directe ov-verbindingen naar populaire werklocaties (Amsterdam, Schiphol), wordt het stationsgebied dan ook primair voor lopen, fietsen en verblijven ontworpen. De focus komt te liggen op aantrekkelijke en groene openbare ruimte en goede verbindingen te voet en per fiets tussen het station, het centrum en omliggende wijken.

Dat mag daar ook wel veel en veel meer, want Hydepark zelf bevat ook nul groen. Komen er dakterrassen? Niets van gehoord. Zijn er bomen gepland tussen de flats en naast de flats? Die staan veel te dicht op elkaar, zodat er geen ruimte voor is. Is dus nog erger dan de Bijlmer. Zijn er vijvers met mooie planten en bankjes gepland? Punt van veiligheid is natuurlijk wel kinderen.

Ik tref 2 referenties aan groen in de openbare ruimte:

Pag. 41 punt 8. Fietsbeleving De top van de fietspiramide wordt bereikt als fietsers een onverwachte ervaring meemaken. Hierbij kan worden gedacht aan aantrekkelijkere groenstructuren langs fietsroutes, e

8.1 Beleving polderlandschap en Ringvaart Haarlemmermeer kent een karakteristiek, open polderlandschap en een veelgebruikte route langs de Ringvaart. De historische polderlinten vormen een netwerk van smalle wegen omgeven door boerderijen en akkers.

Inspraakreactie

Samenvatting

Reactie van het college

Beplanting zoals olifantsgrassen geven het buitengebied een uniek karakter. Dit landschap is in groot contrast met de stedelijke omgeving in omliggende gemeentes, waar de groene ruimte steeds meer onder druk staat. Om de kwaliteit van het polderlandschap en de Ringvaart te waarborgen, zetten we in op het verbeteren en het uitbreiden van het recreatieve fietsnetwerk in het groene polderlandschap en het realiseren van een fietsroute langs de Ringvaart.

- | | | |
|---|--|---|
| <p>4. Ik mis twee fietspaden in Haarlemmermeer Zuid in de analyse:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Het fietspad van Nieuw-Vennep (Ijweg) naar de dijk in Beinsdorp is veel te smal <p>Het deel achter het dorp (Beinsdorp) langs naar de ringvaart is zelfs gevaarlijk om te fietsen. Hier staan auto's op het fietspad waar ze toestemming voor hebben.</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Het fietspad van de Hoofdvaart naar Lisserbroek (Bij Olmenhorst) is ook veel te smal. (Jaarlijks klachten van de dorpsraad Nieuw-Vennep en Lisserbroek en bewoners).➤ Op de Hoofdvaart van Nieuw-Vennep naar Buitenkaag zitten ook diverse gevaarlijke plekken omdat het fietspad te smal is.➤ Hoofdvaart westzijde heeft ook diverse gevaarlijke fietsstroken.➤ Delen fietspad van Nieuw-Vennep naar Hoofddorp (Bennebroekerweg) is niet verlicht (Oost zijde).➤ Ook mis ik de fietsstrook van Hoofddorp naar het HVC in Nieuw-Vennep. In het deel van de Noordelijke randweg tot het HVC zitten diverse knelpunten.➤ Fietsveiligheid bij het HVC is helemaal gevaarlijk.➤ Moet er niet nagedacht worden over een alternatieve fietsroute als de Bennebroekerweg richting de A4 verbreed wordt. Wethouder gaf aan dat die dan te smal wordt voor fietsers onder het spoor door. <p>Waar ook over nagedacht moet worden is:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Er moeten bomen langs de belangrijkste fietsroutes komen (raadsbesluit). Nu is daar geen ruimte voor. Wordt er dus in de toekomst veel te heet om daar te fietsen. | <ul style="list-style-type: none">a. Het fietspad van Nieuw-Vennep (Ijweg naar de dijk in Beinsdorp is veel te smal.b. Het deel achter het dorp (Beinsdorp) langs naar de ringvaart is zelfs gevaarlijk om te fietsen. Hier staan auto's op het fietspad waar ze toestemming voor hebben.c. Het fietspad van de Hoofdvaart naar Lisserbroek (Bij Olmenhorst) is veel te smal.d. Op de Hoofdvaart van Nieuw-Vennep naar Buitenkaag zitten diverse gevaarlijke plekken omdat het fietspad te smal is.e. Hoofdvaart westzijde heeft ook diverse gevaarlijke fietsstroken. | <ul style="list-style-type: none">a. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpunten.b. Wij herkennen dit beeld niet. Er zijn geen auto's die toestemming hebben om op het fietspad te parkeren. Echter volledig in de berm parkeren is toegestaan. Er is één persoon die ontheffing heeft om het fietspad te gebruiken met een auto. Deze heeft geen ontheffing om daar ook te parkeren.c. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpuntend. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpuntene. Onduidelijk is of de zienswijze gaat over fietsstroken in zijn algemeenheid of op de specifieke locatie. In zijn algemeenheid zijn wij van mening dat fietsstroken een prima middel zijn in de weginrichting. Tussen Nieuw Vennep en Abbenes voldoen de fietsstroken aan de richtlijnen ten tijde van moment van aanleg. Nu zouden we fietsstroken veelal breder maken als de ruimte er is. Wanneer hier onderhoud wordt uitgevoerd zal dat meegenomen worden. Tussen Abbenes en Buitenkaag liggen (nog) geen fietsstroken. Deze worden meegenomen bij werk met werk maken. |
|---|--|---|

Inspraakreactie

- Op het bedrijventerrein Nieuw-Vennep Zuid gaan de fietspaden van tegels over in half verharding. Geeft onduidelijkheid aan waar je mag fietsen of lopen.

Samenvatting

- f. Delen fietspad van Nieuw-Vennep naar Hoofddorp (Bennebroekerweg) is niet verlicht (Oost zijde).
- g. Ook mis ik de fietsstrook van Hoofddorp naar het HVC in Nieuw-Vennep. In het deel van de Noordelijke randweg tot het HVC zitten diverse knelpunten. Fietsveiligheid bij het HVC is helemaal gevaarlijk.
- h. Moet er niet nagedacht worden over een alternatieve fietsroute als de Bennebroekerweg richting de A4 verbreed wordt.
- i. Er moeten bomen langs de belangrijkste fietsroutes komen. Nu is daar geen ruimte voor. Wordt er dus in de toekomst veel te heet om daar te fietsen.
- j. Op het bedrijventerrein Nieuw-Vennep Zuid gaan de fietspaden van tegels over in half verharding. Geeft onduidelijkheid aan waar je mag fietsen of lopen.

Reactie van het college

- f. De locatie is niet specifiek genoeg om hier op te kunnen reageren.
- g. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpunten.
- h. De gewenste fietsverbindingen zijn onderdeel van het project Nieuwe Bennebroekerweg.
- i. Bij belangrijke langzaamverkeersverbindingen wordt er bij reconstructie rekening gehouden met het Klimaatadaptatiebeleid. Dit is onder andere het basisveiligheidsniveau van 40% schaduw langs routes. Schaduw hoeft niet alleen te komen van bomen, hoewel dit wel de voorkeur heeft. Er mag ook gekozen worden voor andere maatregelen die zorgen voor schaduw (zoals doeken of gebouwde schaduwvoorzieningen). We nemen een verwijzing naar het klimaatadaptatiebeleid op in hoofdstuk 8 Fietsbeleving.
- j. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpunten.

5. het zou fijn zijn, en de verkeersveiligheid vergroten, als de Gemeente Haarlemmermeer nu eens werk maakt van het racen op circuit Lijnderdijk te Zwanenburg. Tot nu toe hebben klachten van bewoners weinig zoden aan de dijk gezet, op het plaatsen van een smiley na, aan de rand van het dorp, als de coureurs de bebouwde kom verlaten. We hebben het niet over verkeer dat een paar kilometer te hard rijdt, maar over vrachtwagens en tractors, met chauffeurs die al

Er wordt te hard gereden op de Lijnderdijk te Zwanenburg. Dit zorgt voor verkeersonveiligheid.

Dit deel van de ringdijk is in 2021 opnieuw ingericht met bredere fietsstroken. De gereden snelheid komt overeen met de verwachtingen op een weg waar 50 km/uur geldt.

Inspraakreactie

Samenvatting

Reactie van het college

bellend lak hebben aan de maximum snelheid, en over snelheidsduivels, die met name 's avonds en 's nachts de flauwe bocht als een uitdaging zien.

6. Ik mis een heel belangrijk fietspad in uw plannen. Tot op heden is P+R Getsewoud Zuid nog steeds niet goed bereikbaar per fiets. Je moet enorm omrijden om daar te komen. Er ligt al jaren een fietstunnel onder de N 207. Graag fietspad aanleggen vanaf fietspad langs Lisserweg naar P+R Getsewoud Zuid langs tocht en ook doortrekken naar fietspad Lisserbroek-Abbenes. Zo kunnen eindelijk mensen van uit deze woonkernen meer gebruik maken van het OV.

Er ligt al jaren een fietstunnel onder de N207. Graag fietspad aanleggen vanaf fietspad langs Lisserweg naar P+R Getsewoud Zuid langs tocht en ook doortrekken naar fietspad Lisserbroek-Abbenes

Dit fietspad wordt opgepakt met de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek. De fietsroute moet goed afgestemd worden met de auto ontsluiting van Lisserbroek.

7. Ik heb net het concept fietsplan gelezen. Goed dat er aandacht wordt besteed aan fietsers. Als inwonster (en fietster op een gewone fiets) van Halfweg valt mij op dat de fietspaden in Halfweg niet terugkomen in de tabellen. Op een paar kaarten is Halfweg/haarlemmerliede zelfs helemaal niet opgenomen.

De fietspaden langs de n200, het station en het brettenpad zijn druk bezocht. Ze hebben allemaal een aantal zeer gevaarlijke punten, waarbij het wachten is op ongelukken. Mede door de enorme toename van snelle fietsen en fatbikes.

Een paar aandachtspunten die mij dagelijks opvallen in Halfweg

- oversteekplaats voor fietsers bij de bp
- voetgangers en snelle fietsen op brettenpad. Mn bij de opgang tpv teding van Berkhoutweg
- oversteekplaats bij de nieuwe brug. Met heel veel schoolkinderen.
- in- en uitritten bedrijven bij fietspad langs haarlemmerstraatweg.

- a. De fietspaden in Halfweg langs de N200, het station en het brettenpad zijn druk bezocht. Ze hebben allemaal een aantal zeer gevaarlijke punten, waarbij het wachten is op ongelukken. Mede door de enorme toename van snelle fietsen en fatbikes.

Een paar aandachtspunten die mij dagelijks opvallen in Halfweg:

- b. oversteekplaats voor fietsers bij de bp
- c. voetgangers en snelle fietsen op brettenpad. Mn bij de opgang tpv teding van Berkhoutweg
- d. oversteekplaats bij de nieuwe brug. Met heel veel schoolkinderen.
- e. in- en uitritten bedrijven bij fietspad langs haarlemmerstraatweg

- a. De N200 is onderdeel van de doorfietsroute Haarlem – Amsterdam. Op verschillende plaatsen is deze al route al in onze gemeente maar ook door anderen aangepast. In verband met de verkeersveiligheid is er gekozen om speed pedelecs en brommers geen ruimte te geven op het doorfietspad op de Haarlemmerstraatweg. Deze blijven gebruik maken van de rijbaan. De situatie Langs het station in Halfweg is aangekaart bij ProRail, NS en Rijkswaterstaat. De A200/N200 is niet in gemeentelijk beheer, dus ook de kruising bij het station niet. Daardoor zijn wij afhankelijk van de bereidwilligheid van andere partijen om hier aanpassingen te doen.
- b. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpunten. Door werk met werk maken zal dit opgepakt worden.
- c. De Teding van Berkhoutweg heeft geen aansluiting op het Brettenpad, dat overigens in de gemeente Amsterdam ligt.
- d. Het is niet duidelijk welke oversteekplaats bij welke brug bedoeld wordt. Er zijn meerdere fietsbruggen in dat gebied.
- e. De doorfietsroute over de Haarlemmerstraatweg is moeilijk goed in te richten o.a. door de vele uitritten van bedrijven. Met de nieuwe inrichting

Inspraakreactie

Samenvatting

Reactie van het college

- | | | |
|---|---|---|
| <p>8. Na het lezen van het fietsplan zie ik veel ambitie! Dat is mooi. Ik heb enkele opmerkingen:
Zolang de gemeente er voor kiest zelf voorrangsregels te verzinnen blijven er onnodig doden vallen. Het is een nobele gedachte fietsers op een rotonde voorrang te geven maar dat is niet de landelijke beleid. Voor vrachtverkeer en bestuurders van busjes is dit beleid rampzalig omdat ze geen goed zicht hebben op verkeer dat schuin van links kan komen.
Maar ik denk niet dat jullie dit gaan aanpassen. Zo niet, dan zit er fout in jullie systeem. Ik heb al eerder een melding gedaan maar op alle dreven van Nieuw-Vennep heeft fiets voorrang. Je kunt je kind en rondje dreven laten rijden. Waarom hebben fietsers op de Zuiderdreef aansluitend op de Oosterdreef dan geen voorrang? Er ontstaat nu een racebaan voor auto's van de Hoofdweg tot aan de Spoorlaan. En doe er geen drempel in, maar versmal het zo dat je wel gas terug moet nemen als automobilist.
De Dorpsraad is een lobby gestart voor betere bereikbaarheid in het algemeen voor Nieuw-Vennep. Willen jullie die plannen integreren in de fietsplannen? Jullie concluderen dat verkeerslichten een vertragende factor zijn voor fietsers. Schaf ze dan af! De verkeerslichten aan de Oosterdreef mist niemand. Iedereen is blij met een rotonde. Ik heb ook niet de indruk dat de verkeersveiligheid is afgenomen.
Wat de breedte van de fietspaden betreft. Minimaal de helft breder maken. Dit geeft ruimte aan de fietsstromen op verschillende snelheid.
Bochten veel minder scherp maken zodat je er met veel hogere snelheid doorheen kan. Soms lopen fietspaden van de weg af om een betere opstelplaats voor auto's te krijgen zoals op de</p> | <p>a. Fietsers in de voorrang is niet in overeenstemming met het landelijke beleid en daarmee gevaarlijk.</p> <p>b. op alle dreven van Nieuw-Vennep heeft fiets voorrang. Waarom hebben fietsers op de Zuiderdreef aansluitend op de Oosterdreef dan geen voorrang? Er ontstaat nu een racebaan voor auto's van de Hoofdweg tot aan de Spoorlaan.</p> <p>c. Neem het plan van de dorpsraad over voor rotondes.</p> <p>d. Als verkeerslichten vertragend werken schaf ze dan af, zoals op de Oosterdreef.</p> <p>e. Maak fietspaden breder. Dit geeft ruimte aan de fietsstromen op verschillende snelheid.</p> <p>f. Bochten veel minder scherp maken zodat je er met veel hogere snelheid doorheen kan. Op de Vennepweg richting de Ringvaart.</p> | <p>hebben we hier zoveel mogelijk rekening mee proberen te houden. Mede hierom streeft de gemeente ook naar de realisatie van de doorfietsroute ten noorden van het Spoor (de G200). In 2024 worden hier al de nodige maatregelen getroffen. Ook recreatiegebied Spaarnwoude en de Gemeente Amsterdam nemen maatregelen.</p> <p>a. Eenduidigheid op rotondes is belangrijk voor de verkeersveiligheid. Over het algemeen hanteren we de landelijke richtlijnen voor het ontwerp van rotondes. Deze zeggen dat op rotondes binnen de bebouwde kom de fietser in de voorrang is en buiten de bebouwde kom de fietser uit de voorrang wordt gehouden. Maatwerk op locatie kan nodig zijn door de lokale situatie.</p> <p>b. Alle fietsoversteken die de Dreven kruisen zijn - uitgezonderd bij de rotondes - uit de voorrang zoals gebruikelijk bij een 50km/u weg. De fietsoversteek van de Oosterdreef over de Zuiderdreef vormt geen uitzondering.</p> <p>c. Deze suggestie wordt afgewogen in de bredere studie naar bereikbaarheid Centrum Nieuw-Vennep en de doorstroming op de dreven. Dit is een uitwerking van het VSP Nieuw-Vennep.</p> <p>d. Wanneer een verkeerslichtenregeling in onderhoud gaat overwegen wij altijd of de verkeerslichten nog nodig zijn.</p> <p>e. Ons uitgangspunt is dat fietsvoorzieningen voldoen aan de meest recente richtlijnen en eisen. De nieuwe richtlijnen o.a. in onze nieuwe Leidraad openbare ruimte gaan uit van bredere paden dan vroeger. Maatwerk op locatie kan nodig zijn door de lokale situatie.</p> <p>f. Voor doorfietsroutes en (brom-)fietsroutes gaan de richtlijnen uit van grotere bochtstralen dan op</p> |
|---|---|---|

Inspraakreactie

Venneperweg richting de Ringvaart. Die bochten zijn te scherp voor meer dan 30km/uur. Denk als een autocoureur. Het moet veel vloeiender. Als je snelwegen voor fietsers wil tenminste. Anders blijft het net niks. Die snelwegen moeten ook overal voorrang hebben op alle verkeer. Dwars door alles heen. Geen compromissen. Noem het ook fietssnelweg en maak het dubbel zo breed als een fietspad. Het moet een genot zijn om op te rijden. Dit trekt fietsers/forenzen/racefietsers aan die andere, minder aantrekkelijke fietspaden zullen mijden. Tot slot: onderhoud, onderhoud en onderhoud. Reserveer voldoende geld om alles als een biljartlaken te onderhouden.

Samenvatting

- zijn bochten te scherp voor meer dan 30km/uur.
- g. Die snelwegen moeten ook overal voorrang hebben op alle verkeer. Dwars door alles heen. Geen compromissen. Noem het ook fietssnelweg en maak het dubbel zo breed als een fietspad. Het moet een genot zijn om op te rijden. Dit trekt fietsers / forenzen / racefietsers aan die andere, minder aantrekkelijke fietspaden zullen mijden.
 - h. Onderhoud is heel belangrijk.

Reactie van het college

- normale fietspaden. Ook hiervoor hanteren we nieuwe richtlijnen.
- g. Regionaal hanteren wij de term doorfietsroutes. Doorfietsroutes zijn bij voorkeur minimaal 4 meter breed fietspad in rood asfalt. De paden hebben zoveel mogelijk voorrang, met zo min mogelijk conflicten, zoals oversteken en uitritten.
 - h. Zie paragraaf 2.3

9. In punt 4.7 Onderhoud wordt met slechts 2 zinnen voorbij gegaan aan de verregaande staat van achterstallig onderhoud van veel fietspaden (ik kan hierbij alleen over Hoofddorp spreken) Het liniepad vanaf het Kai Munck college is ondanks een historie van 10 jaar meldingen in het MOB systeem nog steeds niet gerenoveerd, waar dat voor het traject tussen het station en het Kai Munck college wel al 10 jaar geleden is gebeurd. Het liniepad zit vol met gaten en scheuren en het is wachten op een moeder met kind, die ten val komt, de gemeente voor de rechter daagt. Dit geldt ook voor de fietspaden langs de Paxlaan. Een voornemen om een algehele inspectie van alle fietspaden in de gemeente uit te voeren en de benodigde reparaties/renovaties uit te voeren zou stap 1 moeten zijn van het hele fietsplan. Dit geldt ook voor alle beschadigingen, die voortdurend bij graafwerkzaamheden voor kabels ontstaan en dan provisorisch worden hersteld. Waar is het toezicht van de gemeente op dergelijke uitbestede werkzaamheden?!
- Tot slot zijn door verzakkingen door bv diezelfde werkzaamheden ook overal grote waterplassen op de fietspaden. Bv rondom het Kai Munck college .

- a. Er is in Hoofddorp veel achterstallig onderhoud, dit is gevaarlijk en de gemeente is hiervoor aansprakelijk. Een voornemen om een algehele inspectie van alle fietspaden in de gemeente uit te voeren en de benodigde reparaties/renovaties uit te voeren zou stap 1 moeten zijn van het hele fietsplan. De volgende locaties vragen om aandacht:
 - 1. Het liniepad vanaf het Kai Munck college
 - 2. Het liniepad zit vol met gaten en scheuren
 - 3. De fietspaden langs de Paxlaan
 - 4. Rondom Kai Munck college (plassen door werkzaamheden)
- b. De beschadigingen die ontstaan door graafwerkzaamheden voor kabels worden provisorisch hersteld. Waar is het toezicht?
- c. Een goed fietspaden stelsel vraagt om vooruitkijken en plannen, niet wachten achter het MOB systeem

- a. Zie paragraaf 2.3
- b. De werkzaamheden die afgelopen jaar zijn uitgevoerd daar wordt nog het een en ander hersteld. Overige meldingen kunt u doorgeven via onze website.
- c. Zie paragraaf 2.3

10. Een rondje Haarlemmermeer op de fiets is op sommige stukken levensgevaarlijk.

Graag bij Lijnden de chicanes verwijderen en eenzelfde inrichting als bij Nieuwemeer.

De gehele ringdijk is ruim 60km lang. Het is niet mogelijk om de gehele ringdijk in één keer aan te

Inspraakreactie

Wij wonen op het stuk van Lijnden waar nog chicanes liggen om het autoverkeer te luwen en fietsers voorrang te geven. (Deze waren ze van plan 2 jaar geleden te verwijderen) echter de automobilisten denken nog even snel door te rijden aan de kant van de rode pijl en als tegemoet komende fietser, die voorrang heeft, in een gevaarlijke situatie terecht komt en dan snel de stoep op moet fietsen.

Tevens bij een lage zon in de ochtend of avond, beland menig automobilist boven op het paaltje en moet worden weggetakeld. Waarom is de dijk 60 km lang niet overal hetzelfde. Bij de Nieuwemeer is het een stuk veiliger geworden. Langzaam verkeer heeft daar voorrang en auto's zijn gast. Dit lijkt me een prachtige oplossing want het is heerlijk fietsen langs het water

11. Mooi plan. Fijn dat er ruimte komt voor de fiets. Ik denk wel dat er voor het bereiken van de doelstellingen, vooral ook een verandering in denken gemaakt moet worden. Veel te gemakkelijk worden de belangen van fietsers aan de kant geschoven voor andere belangen, bv van bedrijven of grote infrastructurele projecten.
- Als je de fietser en wandelaar echt voorop wil zetten, dan vergt dat een andere aanpak. Niet alleen in plannen, maar vooral ook in gedrag.
- (...)
- In de haarlemmermeer komt de fiets er over het algemeen niet zo goed van af.
- Veel slecht onderhouden fietspaden,
 - reparaties die hoogteverschil geven, of gaten opleveren
 - Ik kom regelmatig tegen dat een bedrijf, bv van energie of telecom ergens een nieuw stukje aanlegt naar een meterkast toe oid. De weg wordt dan opgebroken en na aanleg weer dicht gemaakt, vaak met tegels of steentjes. Dat wordt echter heel vaak niet goed gedaan, waardoor hoogteverschil en gaten ontstaan. Voor de fietser heel vervelend.
 - stukgereden fietspaden door vrachtverkeer, waardoor bv lengtegleuven ontstaan waar je met je voorwiel in vast kan komen te zitten. Bv langs de bennebroekerweg, waar nog veel gebouwd gaat worden.

Samenvatting

- a. De belangen voor voetgangers en fietsers worden te gemakkelijk aan de kant geschoven voor andere belangen, bv van bedrijven of grote infrastructurele projecten.
- b. Veel slecht onderhouden fietspaden, met reparaties die hoogteverschil of gaten opleveren. Na werkzaamheden worden reparaties vaak uitgevoerd met tegels of steentjes.
- c. Fietspaden worden stuk gereden door vrachtverkeer waardoor lengtegleuven ontstaan waar je met je voorwiel in vast kan komen te zitten.
- d. Paaltjes op onnodige plaatsen
- e. Gevaarlijke oversteekplaatsen, de fiets krijgt geen voorrang.

Reactie van het college

pakken. Daarom wordt dit in fases gedaan en zoveel mogelijk tegelijkertijd met groot onderhoud en/of het dijkophogingsprogramma van het waterschap. Bij Lijnden is in de Visie Ringdijk en Ringvaart een fietsstraat beoogd bij het gemaal. Omdat dit deel van de Ringdijk in 2016 (het jaar voor vaststelling Visie) al is aangepakt heeft dit deel geen prioriteit. Voor het verwijderen van de chicanes op de Akerdijk en Nieuwemeerdijk was in 2020 een verkeersbesluit genomen. Door grote aantallen bezwaren is uiteindelijk het verkeersbesluit ingetrokken. Hierdoor hebben wij dit deel van de ringdijk nog niet aan kunnen pakken.

- a. Dank voor uw reactie wij nemen dit voor kennisgeving aan.
- b. Zie paragraaf 2.3
- c. Zie paragraaf 2.3
- d. De gemeente Haarlemmermeer is terughouden in het plaatsen van paaltjes in de fietspaden. Een aantal jaar geleden hebben we veel paaltjes verwijderd. Aan de andere kant zien we ook veel vragen uit de wijken om extra paaltjes om overlast tegen te gaan. Per locatie wordt de afweging gemaakt.
- e. Het is niet duidelijk welke oversteekplaatsen worden bedoeld.

Inspraakreactie

- Paaltjes op onnodige plaatsen
 - Gevaarlijke oversteekplaatsen, fiets krijgt geen voorrang
 - Veel te lang wachten bij stoplichten, bv oversteek van hoofdvaart, schipholweg oversteken bij Lijnden. Fiets krijgt geen voorrang
 - Bennebroekerweg van Rijsenhout naar Hoofddorp. Door aanbouw bedrijven en wegen, nu veel te veel stoplichten en onderbrekingen. Fietstunneltjes zijn daar echt nodig om een goede doorstroom te garanderen.
 - Hoofdvaart van Hoofddorp naar Lijnden is op zich prima fietspad, maar te vaak onderbrekingen door werkzaamheden en veel te veel stoplichten
 - Fietsen over de kruisweg van Hoofddorp naar schip en aalsmeer. Hele slechte stukken, te veel gevaarlijke kruisingen en stoplichten. Dat kan echt veel beter.
 - Ik zie graag veel meer fietstunneltjes om grote wegen over te steken
 - Op weg naar Amsterdam is Schiphol altijd een obstakel. Is het niet mogelijk om het fietsverkeer net als trein en bus via een tunnel onder Schiphol door te laten gaan?
 - De geniedijk die onderbroken wordt bij het station Hoofddorp, heel jammer. Dat haalt echt de vaart er uit. Zou verder een prachtige doorgaande fietsroute kunnen zijn.
 - Strooien bij gladheid kan echt veel beter en vooral zo vroeg mogelijk ivm werkverkeer.
 - Ik fiets naar Amsterdam over de schipholweg en steek daar de ringvaart over naar het Amsterdamse bos. Ivm werkzaamheden is er nu veel opgebroken, wat betekent dat ik een omweg moet maken door het bos en dat, om een parkeerplaats te maken voor het werkverkeer, het gewone fiets pad omgeleid is met een absurde bocht er in. Ook hier staat de fietser niet voorop.
- Ik wens jullie oprecht veel succes met het plan. Het ziet er mooi uit, maar dit realiseren is volgens mij niet gemakkelijk.

Samenvatting

- Lang wachten bij de verkeerslichten van Hoofdvaart, schipholweg oversteken bij Lijnden.
- Er zijn meer tunneltjes nodig om grote wegen over te steken en met name op de Bennebroekerweg van Rijsenhout naar Hoofddorp. Door de aanbouw van bedrijven en wegen zijn er nu te veel verkeerslichten voor een goede doorstroming.
- Op de Hoofdvaart van Hoofddorp naar Lijnden zijn te vaak onderbrekingen door werkzaamheden en te veel verkeerslichten.
- Op de Kruisweg van Hoofddorp naar Schiphol en Aalsmeer zijn hele slechte stukken, te veel gevaarlijke kruisingen en verkeerslichten.
- Op weg naar Amsterdam is Schiphol altijd een obstakel. Is het niet mogelijk om het fietsverkeer net als trein en bus via een tunnel onder Schiphol door te laten gaan?
- Beter strooien bij gladheid en graag eerder op de dag al.
- Bij wegwerkzaamheden moet de fietser vaak ver omrijden. Dit doet geen recht aan de fietser staat voorop.

Reactie van het college

- Een aantal verkeerslichten aan de Hoofdvaart zijn meegenomen in de pilot Schwung zoals die is beschreven in paragraaf 5.3. De oversteek Schipholweg bij Lijnden voegen wij toe aan de lijst met knelpunten.
- Als gevolg van het project Nieuwe Bennebroekerweg zal een aantal van de bedoelde kruisingen opnieuw bekeken worden. De veiligheid voor de fietser is dan een belangrijk aandachtspunt.
- Dank voor uw reactie wij nemen dit voor kennisgeving aan. Wanneer een verkeerslichtenregeling in onderhoud gaat overwegen wij altijd of de verkeerslichten nog nodig zijn.
- Dit traject is onderdeel van een regionale doorfietsroute. Het gedeelte tussen Hoofddorp en de A4 is momenteel in uitvoering. Daar wordt een breed fietspad in asfalt aangelegd. Het gedeelte tussen de A4 en de Fokkerweg bij Aalsmeer is momenteel in onderzoek. De verwachting is dat we daar in 2026 de straat herinrichten en daarmee de situatie voor de fietser veel beter maken.
- In de bij het fietsplan horende kaart zijn ontbrekende schakels opgenomen. De door u bedoelde tunnel is daar onderdeel van.
- Wij strooien tussen 1 november en 1 april wegen en fietspaden als we gladheid verwachten. Wij strooien zoveel mogelijk voordat het glad wordt, meestal 4 uur voor de verwachte gladheid.
- Zoals opgenomen in paragraaf 7.3 hanteren wij de brochure Minder Hinder voor fietsers en voetgangers.

Inspiraakreactie

12. Ik vind het merkwaardig, dat in uw fietsplan de aanleg van een gescheiden fietspad tussen Wickevoort en de Kruisweg (met aanpassing van het kruispunt) in het geheel niet genoemd wordt. Destijds is ook de fietsverbinding tussen Wickevoort en Vijfhuizen als een knelpunt aangeduid in een rapport van een ingenieursbureau.
Plan Wickevoort is nu voor meer dan 50% voltooid, in Cruquius zijn geen scholen en geen winkels voor dagelijkse boodschappen. Alle schoolgaande kinderen en mensen uit Wickevoort, die met de fiets boodschappen doen, zullen de niet al te brede weg Spieringweg gebruiken om naar Vijfhuizen, Heemstede of Hoofddorp te gaan.
13. Waarom is er geen specifieke aandacht voor de veranderingen die Hyde Park vragen? Het is een groot autoluw gebied dat vraagt om extra goede fietsvoorzieningen. Bijvoorbeeld de ontsluiting naar het fietspad richting Aalsmeer en v.v. Haarlem.
14. Wellicht kunnen jullie ook elektrische deelfietsen met een vaste oplaadplek introduceren, ter bevordering van het gemak. Zie bijvoorbeeld Vaimoo. De vaste locaties zouden dan idealiter bij (bus/trein)stations, (winkel)pleinen en sportterreinen geplaatst zijn. Het verschil met NS-fietsen is daarbij dat je de fiets op een andere locatie kan inleveren (zolang er nog plek is). Die plekken kan je vaak ook kort op je ritje reserveren. Op deze manier gaan de fietsen niet door de stad zwerven, en kan je wel gemakkelijk overstappen/verplaatsen.
Zeker nu de deelscooters weer verdwenen zijn, zijn veel mensen op zoek naar een goed alternatief.
15. Ik (...) wil graag enkele onveilige routes en situaties in Halfweg-Zwanenburg uitlichten met betrekking tot fietsplanning:
1) Geen veilige en gedistingeerde fietspaden van NS-station Halfweg-Zwanenburg naar dé Zwanenburgerdijk via SugarCity Ring en Bietenbrug: fietsers en motorrijders moeten samen met de voetgangers langs de Suikerstad en de Bietenbrug een looproute nemen. Het is niet veilig voor beide partijen. SugarCity heeft hier ook rekening mee gehouden in hun toekomstige planning.
2) Geen veilige en gedistingeerde fietspad vanaf de kruising Kruiswaal/Domineeslaan t/m kruising

Samenvatting

Graag de aanleg van een gescheiden fietspad tussen Wickevoort en de Kruisweg (met aanpassing van het kruispunt) opnemen.

Graag specifieke aandacht voor de ontsluiting van Hyde Park. Een groot autoluw gebied vraagt om extra goed fietsvoorzieningen. Sluit goed aan op het fietspad richting Aalsmeer en Haarlem.

Graag elektrische deelfietsen met een vaste oplaadplek die je ook kunt inleveren op andere plaatsen dan waar je die geleend hebt

- Er is een onveilige situatie door het ontbreken van fietspaden van NS-station Halfweg-Zwanenburg naar dé Zwanenburgerdijk via SugarCity Ring en Bietenbrug
- Er is een onveilige situatie door het ontbreken van fietspaden van kruising Kruiswaal / Domineeslaan t/m kruising Domineeslaan / Zwanenburgerdijk

Reactie van het college

Tussen de N210 en de meest noordelijke aansluiting van Wickevoort (dus voor heel Wickevoort langs) wordt een vrijliggend (brom)fietspad aangelegd.

Langs de Kagertocht is al een belangrijke fietsroute. Met de komst van Hyde Park wordt deze omgevormd tot fietsstraat. Deze fietsstraat krijgt een goede aansluiting op de genoemde doorfietsroute.

Wij zijn voorstander van dergelijke systemen. Een marktpartij die iets dergelijks aanbiedt zullen we ondersteunen bij zijn komst in Haarlemmermeer.

- Zie het antwoord bij opmerking 7a
- De gemeente heeft de ambitie om de Domineeslaan af te waarden naar 30km/u. Hiervoor moet de gehele weg van gevel tot gevel opnieuw ingericht worden. We zullen dit

Inspraakreactie

Domineeslaan/Zwanenburgerdijk: dit deel van de Domineeslaan bevat in vergelijking met het weggedeelte van de Domineeslaan 73 t/m 113 helemaal geen fietspad en er is parkeergelegenheid in de plaats langs de weg. Het is erg gevaarlijk, omdat er eerst al een auto-incident was vanwege de abnormaal nauwe ligging van de parkeerplaats bij de afslag naar de Kastanjelaan van/naar de Domineeslaan. Daar ook veel dodehoeken vanwege geparkeerde auto en daarom helemaal niet overzichtelijk is + auto rijden helaas wel hard >50 km/uur). Te resumeren, het is wel gevaarlijk daar om te fietsen.

3) Geen fietspad op Zwanenburg-brug over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder: er zijn helemaal geen fietspad daar, fietsers nemen soms voetpad omdat er een smalle weg is en geen fietspadmarkering op de brug, daarom rijden automobilisten onzorgvuldig hard > 50 km/u helemaal tot aan het einde van de Dennenlaan.

4) Geen fietspad op Dennenlaan: Dennenlaan is een pas gerenoveerde hoofdstraat en heeft helemaal geen fietspad. Daardoor herhaalt zich de situatie met de Zwanenburgbrug - fietsers voelen zich onveilig als ze over de Dennenlaan rijden en sommige kwetsbare groepen (voornamelijk kinderen) fietsen op het voetpad in plaats van op de hoofdweg.

5) Kruising Mientekade en Osdorperweg: zeer onveilig! Het is redelijk om daar een spiegel te plaatsen voor zowel automobilisten als fietsers, want er zijn slechts dodehoeken voor beide partijen.

6) Geen gemeentelijke fietsstalling nabij de hoogbouw, namelijk IJtochtkade in Zwanenburg, Acacialaan, Friedalaaan in Zwanenburg: daar is geen ruimte om fietsen te plaatsen.

7) Rommelige en vernielde fietsenstalling bij het NS-station Halfweg-Zwanenburg.

Samenvatting

c. Er is een onveilige situatie door het ontbreken van fietspad op Zwanenburgbrug over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder: fietsers nemen soms voetpad omdat er een smalle weg is en geen fietspadmarkering op de brug, automobilisten rijden hard > 50 km/u.

d. Er ontbreekt een fietspad op de Dennenlaan. Fietsers voelen zich onveilig en fietsen op het voetpad.

e. Graag een spiegel op de kruising Mientekade en Osdorperweg.

f. Er ontbreekt een gemeentelijke fietsenstalling bij de hoogbouw aan de IJtochtkade in Zwanenburg, Acacialaan en Friedalaaan in Zwanenburg

g. De fietsenstalling bij NS-station Halfweg-Zwanenburg is rommelig en vernield.

Reactie van het college

meenemen tegelijkertijd met het geplande onderhoud.

c. De burg is inderdaad smal voor alle verkeersstromen tegelijk, daarom wordt het verkeer met lichten geregeld.

d. De Dennenlaan is enkele jaren gelden heringericht als een 30 km/uur gebied, volgens de richtlijnen die daarvoor gelden. Ook de gemeten snelheden zijn in overeenstemming met wat je mag verwachten in een 30 km/uur zone. In een 30 km/uur zone kunnen fietsen veilig mengen met het autoverkeer.

e. De gemeente plaatst geen spiegels op kruispunten. Deze spiegels vertekenen de situatie waardoor het moeilijk is om een inschatting te kunnen maken. De spiegel veroorzaakt daarom schijnveiligheid.

f. De gemeente heeft geen beleid om fietsenstallingen bij woningen te plaatsen. In eerste instantie is dit de verantwoordelijkheid van de eigenaar.

g. De officiële fietsenstalling bij station Halfweg-Zwanenburg staat over het algemeen leeg. De meeste mensen zetten hun fiets bij de kleinere stalling van de bus, omdat je hiervoor niet hoeft om te fietsen. Daardoor staan er vaak meer fietsen dan er plek is. Hiervoor zijn wij in gesprek met Prorail, NS en Rijkswaterstaat om te kijken hoe we de bestaande stalling beter bereikbaar kunnen maken en aan de Zwanenburgzijde extra stallingsplekken kunnen toevoegen.

Inspraakreactie

16. Allereerst complimenten over het fietsplan. Ben benieuwd naar de uitwerking. Zelf fiets ik dagelijks over het fietspad van de Burgemeester Pabstlaan in Hoofddorp en onlangs is daar 1 deel verbeterd maar op het stuk richting Kaj Munck zie je al weer stenen los zitten. Kan dat ook niet meegenomen worden in de verbeteringen. Ik heb niet zo'n zin namelijk om een lekker band te rijden zoals ik vorig jaar op de N 196 had.

17. Kan er in het fietsenplan opgenomen worden een veilige droge plek om de fiets in het centrum te parkeren. Ik wil graag boodschappen doen op de fiets nu is het steeds de vraag of hij er nog staat ook al staat hij vast met dubbel slot. De camera's die er nu hangen lost niets op het moet voorkomen worden dat de fiets gestolen wordt.

18. Graag reageer ik op het fietsplan. Ik zou graag het volgende onder de aandacht brengen.
- Elektrische fietsen komen zo hard aanrijden, dat ze bij oversteekpunten of rotondes lastig zijn om op tijd te zien of in te schatten. Zij hebben voorrang en gaan daar ook vanuit, waardoor er niet goed gekeken wordt of ze het ook krijgen. Mijn ervaring is dat ik regelmatig situaties zie waar het netaan goed gaat. Zeker op punten waar je op een fietspad en weg moet letten. (bijvoorbeeld bij de fontein-rontonde in Hoofddorp centrum en bijvoorbeeld waar men de Annie Romeinstraat uit rijdt en de Maria Tesselschadelaan op wil)
 - Mijn ervaring is dat 30 km zones niet helpen. Evenals drempels. Terwijl de situatie bij het Leenderbos prettig is. Je kunt daar als auto door de bochten niet te hard. En fietsers kunnen veilig rijden op een losstaand fietspad. Ik begrijp dat daar niet overal de ruimte voor is. Maar hier zou ik mijn kind met een geruster hart laten fietsen dan op bijvoorbeeld de IJweg of Hoofdweg. Men houdt zich nu eenmaal niet aan de snelheid en ik zie inhaalacties waar je het benauwd van krijgt.
 - Ik zou ook aandacht willen vragen voor verkeerslichten. Sommige verkeerslichten duren heel lang voor zij groen geven. Voorbeelden zijn Hoofdweg/Noorderdreef, Hoofdweg/Burgemeester Pabstlaan en Oude Bennebroekerweg/IJweg. Maar ook over de van Heuven Goedhardlaan is het een lange wachttijd.

Samenvatting

Graag losse stenen vastleggen op het fietspad van de Burgemeester Pabstlaan in Hoofddorp richting Kaj Munck.

Graag een droge en veilige plek om de fiets te stallen in het centrum.

- a. Fietsers in de voorrang is gevaarlijk omdat ze lastig op tijd te zien zijn zeker als de automobilist op zowel het fietspad als de weg moet letten.
- b. Bochten hebben de voorkeur boven drempels om de snelheid te remmen.
- c. Ik heb de voorkeur voor vrijliggende fietspaden dat is veiliger voor de fietser.
- d. Bij verschillende verkeerslichten is de wachttijd te lang. Zeker op routes naar (middelbare) scholen zou een goede doorstroming prettig zijn voor fietser en automobilist. Voorbeelden zijn: Hoofdweg / Noorderdreef, Hoofdweg / Burgemeester Pabstlaan en Oude Bennebroekerweg / IJweg
- e. Kinderen zouden meer moeten fietsen. Geef subsidie voor dergelijk onderwijs.

Reactie van het college

Dit heeft waarschijnlijk te maken met droogte. Dergelijke situaties kunnen worden gemeld via MOB systeem. Zie ook paragraaf 2.3.

Zie paragraaf 2.5

- a. Bij het naderen van een kruispunt of rotonde is een bestuurder verplicht om zijn snelheid zó aanpassen, dat voorrang verleent kan worden wanneer dat nodig is. Het is dus aan de automobilist om zijn gedrag aan te passen aan de situatie.
- b. Uw mening nemen wij voor kennisgeving aan.
- c. Uw mening nemen wij voor kennisgeving aan.
- d. De kruising Hoofdweg / Noorderdreef is onderdeel van het onderzoek Centrum Nieuw-Vennep dat nu loopt. De kruising Hoofdweg / Burgemeester Pabstlaan is onderdeel van pilot Schwung zoals die is beschreven in paragraaf 5.3. Wij voegen de kruising Oude Bennebroekerweg / IJweg toe aan de lijst met knelpunten.
- e. Alle scholen in Haarlemmermeer kunnen via Verkeer & Meer van de Vervoerregio Amsterdam kosteloos gebruik maken van verschillende lesprogramma's, waaronder lesprogramma's die stimuleren om meer te voet en te fiets naar school te gaan. Het gaat wel uit van de eigenbereidheid van scholen om deze lesprogramma's af te nemen.

Inspraakreactie

Zeker op routes naar (middelbare) scholen, zou een goede doorstroming prettig zijn voor zowel fietser als automobilist.

- Qua educatie, zou ik het wenselijk vinden als er meer met kinderen door de Haarlemmermeer gefietst zou worden.

Bijvoorbeeld vanaf groep 7. Scholen zouden hier bijvoorbeeld een subsidie voor kunnen aanvragen om een uitje en hulp te kunnen bekostigen (niet een hele klas met 1 docent). En scholen zouden een tweedehands fiets voor school moeten kunnen aanvragen, zodat leerlingen deze als leenfiets voor deze activiteit kunnen gebruiken. Het zou goed zijn voor de leerkracht om meer van de omgeving van de school te kennen, voor de gezondheid (mits het vaker dan 1x is) en voor de binding met de buurt.

- Als laatste zou ik meer handhaving wensen. Zo heb ik meerdere meldingen gemaakt voor een verkeerssituatie bij een school. Ook de directeur. Maar er komt geen oplossing en zelden handhaving. Als handhaving komt, delen zij ook alleen maar waarschuwingen uit.

En bijvoorbeeld dat veel auto's gebruik maken van de traktorbrug omdat ze niet om willen rijden, wat het verkeer ophoudt op de Hoofdweg. Waar juist gekozen is om het lange stil staan bij dat verkeerslicht op te lossen.

Samenvatting

- f. Scholen zouden een leenfiets kunnen uitlenen voor leerlingen.
- g. Graag meer handhaving rondom scholen. Als handhaving komt delen ze alleen maar waarschuwingen uit.
- h. Handhaaf op auto's die gebruik maken van de traktorbrug.

Reactie van het college

- f. Er zijn verschillende initiatieven om (goedkoop) fietsen ter beschikking te stellen aan kinderen en anderen die dat nodig hebben. Zo is er het ANWB Kinderfietsenplan en verkoopt de Meerwinkel tegen aantrekkelijke prijzen opgeknapte fietsen.
- g. Onze handhavers zijn al regelmatig aanwezig bij scholen, dit heeft voor ons prioriteit. Helaas zijn er veel scholen met gelijke begintijden waardoor zij niet overal tegelijk kunnen zijn. Er wordt gewaarschuwd en bekeurd afhankelijk van de situatie.
- h. Het tegengaan van sluipverkeer heeft de aandacht van Handhaving en Toezicht. Waar mogelijk handhaven wij ook, er zijn meerdere plekken waar dit voor komt. Hierbij geven we prioriteit aan verkeersveiligheid, op de genoemde kruising zijn verkeerslichten aanwezig hierdoor komt de veiligheid minder in het geding. .

19. Jullie plan bekeken en wat worden er veel factoren goed bekeken en meegewogen. Fijn!
Een suggestie voor uitbreiding en verbinding middels een nieuw stukje fietspad dat veel op zou leveren, zou ik van mijn kant graag doen.
Een fietspad parallel aan de Spoorlaan van station Hoofddorp naar de kruising de bennebroekerweg zou een fijne verbinding geven met Rijsenhout, de nieuwe wijk en de Meerkerk.
Indirect geeft dit ook een kortere en veilige route naar Floriande, Tudorpark en park 21, maar ook een aansluiting op de fietsroutes die aangelegd zijn als ik het niet mis heb.

Graag een extra fietspad parallel aan de Spoorlaan van station Hoofddorp naar de kruising de Bennebroekerweg voor de verbinding met Rijsenhout, de nieuwe wijk en de Meerkerk. En indirect ook een kortere en veilige route naar Floriande, Tudorpark en park 21.

Er is een onderzoek gestart naar een nieuw fietspad vanaf de Meerkerk tot het station en het centrum van Hoofddorp. Hierbij worden meerdere varianten onderzocht en afgewogen. Een route parallel aan de Spoorlaan is hierbij een variant.

20. Met belangstelling het fietspad Haarlemmermeer gelezen.
Wat ik echter mis in de genoemde knelpunten is de fietssituatie langs de Kruisweg tussen het Hyatt Place Amsterdam AirPort hotel en de MacDonalds. Rijdende richting Aalsmeer moet de fietser gebruik maken van een zéér smalle strook op de rijbaan terwijl

Graag langs de Kruisweg aan de (kijkend in de richting Aalsmeer) rechterkant van de parallelweg het fietspad aan te leggen
Verplaats het stoplicht bij MacDonalds naar de overzijde van de parallelweg en trek het fietspad

Momenteel wordt dit gedeelte van de ventweg – Kruisweg aangepast. Hierbij wordt, zoals u voorstelt een voldoende breed tweerichtings fietspad aangelegd aan de zijde van de Provinciale weg.

Inspraakreactie

rijdende richting Hoofddorp de fietser gebruik dient te maken van een apart fietspad. Helaas ontbreekt een duidelijke aanduiding bij het Hyatt Place waardoor fietsers richting Aalsmeer het smalle fietspad oprijden en daardoor een gevaarlijke situatie creëren voor de fietsers richting Hoofddorp. Gebruiken de fietsers richting Aalsmeer wel de juiste route moeten ze ter hoogte van MacDonald ineens een rare zwaai naar links maken om voor de smalle oversteek te komen bij het stoplicht.

Ik heb mij altijd afgevraagd waarom het niet mogelijk is aan de (kijkend in de richting Aalsmeer) rechterkant van de parallelweg het fietspad aan te leggen. Het fietspad aan de andere kant kan dan vervallen. Auto's kunnen zonder hinder vanaf bedrijven en zijstraten hun weg vervolgen en passagiers van de bussen stappen niet direct op het fietspad bij het uitstappen.

Verplaats het stoplicht bij MacDonalds naar de overzijde van de parallelweg en trek het fietspad door aan de rechterzijde van de parallelweg onder het viaduct door en zo verder steeds aan de zelfde zijde door tot aan het tunneltje bij de Aalsmeerderbrug. Wat dan uiteraard nodig is voor de veiligheid is een fatsoenlijke afscheiding tussen de Autobahnvignet op de Kruisweg en de parallelen Kruisweg. In ieder geval meer dan het verroeste ijzerdraadje dat nu, nog wel, op paaltje getimmerd zit.

Het zal wel bij mijn idee blijven maar toch hoop ik dat u de situatie bij het Hyatt Place nog even goed wil bekijken en er in ieder geval voor zorgt dat er een duidelijke aanduiding komt waar de plaats van de fietser richting Aalsmeer is.

Samenvatting

door aan de rechterzijde van de parallelweg onder het viaduct door en zo verder steeds aan de zelfde zijde door tot aan het tunneltje bij de Aalsmeerderbrug.

Graag een betere afscheiding tussen de hoofdrijbaan van de Kruisweg en de parallel weg.

Reactie van het college

- | | | |
|---|--|---|
| 21. Ik heb het fietsplan globaal doorgenomen. Het is een erg ambtelijk stuk, moeilijk leesbaar voor burgers en weinig concreet. Ik adviseer de schrijvers om eens op de fiets een rondje Haarlemmermeer te doen. Bijvoorbeeld het stuk IJweg van de kruisweg richting de Spottersplaats. Daar kun je niet recht fietsen zonder schade aan je rug of je fiets. Mijn reactie op het fietsplan is: knap eerst bestaande fietspaden op, voordat je nieuwe aanlegt. Het onderhoud voor de bestaande paden is niet op peil; als je nieuwe aanlegt, zal dat alleen maar slechter (en onveiliger) worden. | <ul style="list-style-type: none">a. Graag eerst beter onderhoud voordat nieuwe fietspaden worden aangelegd. Onderhoud is niet alleen comfort het is ook veiligheid.b. Graag een bewaakte fietsenstalling in het centrum van Hoofddorp. | <ul style="list-style-type: none">a. Zie paragraaf 2.3b. Zie paragraaf 2.5 |
|---|--|---|

Inspraakreactie

Samenvatting

Reactie van het college

Goed onderhoud wordt afgedaan als 'comfort', maar is zeker ook een vereiste voor veiligheid.

Ik zie graag een bewaakte fietsenstalling terugkomen in het centrum (Hoofddorp).

22. Ik heb met belangstelling het concept fietsplan gelezen en ben blij met de ideeën. Met name op het gebied van veiligheid zijn nog goede stappen te zetten. Als suggestie zou ik daar ook het volgende voor willen meegeven. Niet alleen is er een steeds grotere verscheidenheid aan fietsen die gebruik maken van soms vrij smalle fietspaden. Er wordt ook veel op gewandeld en hardgelopen omdat er vaak geen aparte wandelstrook of stoep is waarop dat kan. Voorbeeld daarvan is het fietspad langs de IJweg. Dat zorgt voor gedoe en risico's. Wellicht dat dit bij het uitwerken van een verbetering meegenomen kan worden?
Verder: top!

Graag naast fietspaden ook wandelstroken voor voetgangers en hardlopers, die maken nu gebruik van het fietspad.

Wij herkennen dit probleem. In paragraaf 4.2 hebben we daarom al de volgende tekst opgenomen: "In de gemeente worden ook op veel plaatsen voetgangers en fietsers gecombineerd (met name op polderlinten). Dit vraagt om extra breedte of het splitsen van de voorzieningen." Wij hebben dit ook al vertaald naar de Leidraad openbare ruimte (LIOR). Aan deze LIOR worden ontwerpen getoetst bij nieuwe situaties en bij beheer en onderhoud.

23. Ik heb de moeite genomen om het hele fietsplan door te lezen. Prachtig wat die plannen zijn en natuurlijk begrijpelijk dat het meeste rond Hoofddorp en Nieuw Vennep is want daar wonen de meeste mensen. Zelf woon ik met veel plezier in Abbenes en hiervoor in Lisserbroek. Ik maak als wandelaar met de hond veel gebruik van de fietspaden rond Abbenes en Lisserbroek. Wat mij op valt is dat er misschien rond deze fietspaden wat meer gemaaid kan worden. Ik begrijp dat dit minder gebeurt vanwege de biodiversiteit maar dit versmalt de fietspaden aanzienlijk, en uitwijken de brandnetels in doe je ook niet voor je plezier, dus misschien in aanloop naar het verbreden van de fietspaden de bermen ernaast kort houden, dat hoeft maar aan beide zijden een strook van 50 cm te zijn, dat geeft voornamelijk in de zomer en het vroege najaar in het zuiden van de Haarlemmermeer iets meer "lucht".

Kan er rond de fietspaden meer gemaaid worden. Lange bermbegroeiing inclusief brandnetels versmallen het fietspad aanzienlijk. Het mag ook de eerste strook van de berm zijn.

Langs de fietspaden in het buitengebied maaien (klepelen) we de voedselrijke bermen tussen het fietspad en de rijweg 2 x per jaar. In dit landelijk gebied is dit voldoende maar we zijn wel afhankelijk van het weer. In dit natte seizoen groeien de grassen en kruiden sneller waardoor dit wat meer over de fietspaden groeit. Een eerste strook langs het fietspad maaien tussen het fietspad en de weg: Omdat de berm erg smal is blijft er dan weinig schraal/berm gras meer over. Frequent maaien is slecht voor de biodiversiteit maar ook het beeld van 'strak gemaaid gras' past niet in het landelijk gebied. En daarbij komt dat er erg veel kilometers berm liggen. Maaien én afvoeren van gras past niet binnen het beschikbare budget.

24. Ik heb het fietsplan doorgenomen. Fijn om te zien dat de gemeente aandacht heeft voor de fietser. Bij de plekken die onveilig voelen mis ik de Nieuwe Molenaarslaan. Op zich een mooie brede weg met een middenberm. Maar de fietsers en voetgangers hebben voorrang als ze oversteken en dat

Graag de Nieuwe Molenaarslaan toevoegen aan de plekken waar fietsers zich onveilig voelen. Vooral voor scholieren is het hier onveilig omdat auto's te hard rijden en niet stoppen.

Langs de Nieuwe Molenaarslaan liggen gescheiden fietspaden waar fietsers gescheiden van het overig verkeer rijden. Door de middenberm hoeft maar één rijrichting per keer overgestoken te worden. Uit onze

Inspraakreactie

gaat regelmatig mis. De automobilisten rijden regelmatig te hard en stoppen niet. Doordat deze weg door veel scholieren gebruikt wordt ontstaan er vaak situaties waarbij het maar net goed gaat. Wij wonen langs deze weg en ik ken veel mensen die deze weg echt niet veilig vinden en doodsangsten staan als hun kind deze weg alleen over moet steken. Onze zoon is hier ook aangereden enkele maanden geleden en hij heeft een enorme smak gemaakt met flink letsel.

Samenvatting

Reactie van het college

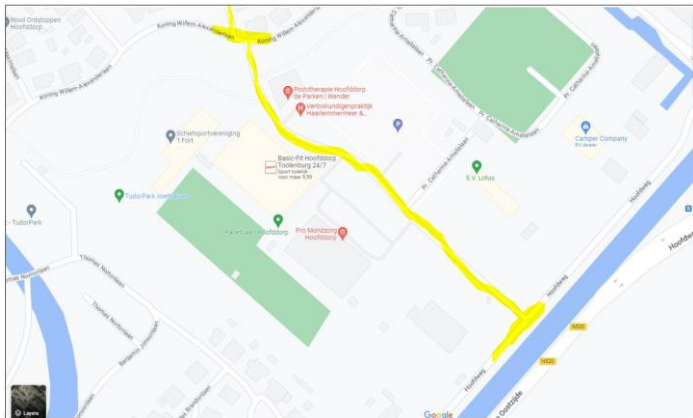
cijfers blijkt niet dat er op de Nieuwe Molenaarslaan hard word gereden.

- | | | |
|--|--|---|
| <p>25. Graag wijs ik u er op dat één heen-en-weer fietspad langs een weg eigenlijk niet past in het verkeersreglement. Je komt namelijk vroeg of laat in de knel bij kruisingen waar geen verkeerslichten staan en het daardoor onoverzichtelijk wordt.</p> | <p>Een tweerichtingen fietspad past niet binnen de wetgeving en kruispunten worden onoverzichtelijk.</p> | <p>Ons uitgangspunt is dat fietsvoorzieningen voldoen aan de meest recente landelijke richtlijnen en eisen. Hierin zijn tweerichtingsfietspaden opgenomen. Zeker op plekken waar maar aan één zijde voorzieningen zijn kunnen tweerichtingsfietspaden de verkeersveiligheid vergroten omdat het voorkomt dat fietsers de weg moeten oversteken.</p> |
| <p>26. Wat goed dat de gemeente aan de slag gegaan met het fietsplan en fijn om te lezen dat er veel initiatieven genomen worden om concreet het fietsen binnen de gemeente te stimuleren, veiliger en prettiger te maken. Wat mij opviel, is dat er in de lijst met gevaarlijke kruispunten bijgaand gebied in Hoofddorp niet is meegenomen. In geel heb ik het stuk gemarkeerd wat met name gevaarlijk is voor fietsers.</p> <p>Zeker vanuit het oogpunt om veilige schoolomgevingen en schoolroutes te creëren valt er met de bouw van de Nassaschool in dit gebied het nodige te verbeteren. Maar ook zonder deze school is het een gebied waar veel kinderen en jongeren doorheen moeten, maar waar geen veilige fietspaden of routes zijn en de kruispunten onoverzichtelijk. Er rijden nu relatief veel autos over de geel gemarkeerde weg van en naar Tudor park en de faciliteiten op de kaart. Fietsers voor Basic-Fit, BSO happykids, Kinderopvang Happykids, sportvereniging Lotus en de toekomstige school moeten zich hier tussen manouvreren. Er zijn ook al meerdere ongelukken gebeurd, vooral op het punt waar auto's de wijk uitrijden naar de hoofdvaart toe. Doordat de auto omhoog rijdt en er struiken aan weerszijde van de weg staan, is er geen goed zicht op het fietspad wat langs de hoofdvaart loopt. Daar rijden veel</p> | <p>a. De Hoofdweg in Tudorpark tussen de Hoofdweg westzijde en de Koning Willem Alexanderlaan is een gevaarlijke (school)route.</p> <p>b. De aansluiting van Tudorpark op de Hoofdweg westzijde is onoverzichtelijk en gevaarlijk.</p> | <p>a. De Hoofdweg is ingericht als een 30 km/uur gebied, volgens de richtlijnen die daarvoor gelden. Ook de gemeten snelheden zijn in overeenstemming met wat je mag verwachten in een 30 km/uur zone. In een 30 km/uur zone kunnen fietsen veilig mengen met het autoverkeer.</p> <p>b. Het eerste deel van de Hoofdweg is nog niet ingericht dit zal in een later stadium gebeuren. Daarnaast zou de Hoofdweg westzijde, tussen de aansluiting met Nassaupark en de MariaTesselschadelaan ook nog aangepakt worden waardoor zowel de Hoofdweg westzijde als de Hoofdweg in Nassaupark 30 km/u worden.</p> |

Inspraakreactie

electrische fietsen met hoge vaart over, die lastig (tijdig) opgemerkt kunnen worden. Doordat dit geel gemarkeerde gebied als een onveilige omgeving wordt gezien, laten we onze dochters niet zelf in dit gebied fietsen.

We hopen dat de taskforce ook dit gebied goed onder de loep wil nemen en ook hier een veilige omgeving kan creëren voor (jonge) fietsers.



Samenvatting

Reactie van het college

27. Ben voorstander van betere en meerdere goede fietspaden dus dit is een goed plan.

Alleen als je bijvoorbeeld ergens in Hoofddorp wat wil gaan eten of drinken of winkelen is dit bijna onmogelijk dit te doen zonder dat je fiets gestolen wordt. Dus goede voorzieningen om je fiets veilig te stallen moet hier ook bij opgenomen worden. Wij hebben al ervaring dat we wat gingen eten en dat we naar huis terug konden lopen.

Graag een voorziening om je fiets te stallen in Hoofddorp zonder dat deze gestolen wordt.

Zie paragraaf 2.5.

28. Bij deze punten ontbreekt het punt op de IJweg bij de oversteekplek bij het fietspad tussen IJweg 1235 en IJweg 1237. Dit is een erg druk oversteekpunt en zo mogelijk het meest onoverzichtelijke oversteekpunt van de hele IJweg. Elke dag zijn er meerdere (bijna) botsingen tussen fietsen, brommers en auto's. Door deze inrichting wordt ook het voetpad langs de IJweg, ondanks de daar geplaatste hekken, meer gebruikt als fietspad dan de fietsstroken op de IJweg.

- a. De oversteek van het fietspad tussen de IJweg 1235 en IJweg 1237 is onoverzichtelijk en gevaarlijk. Door deze inrichting gebruiken fietsers het voetpad in plaats van de fietsstroken op de weg.

- a. Er zijn op dit punt geen objecten die de zichtbaarheid ernstig belemmeren en de fietsers dienen voorrang te verlenen bij het oversteken. De snelheid van het autoverkeer is laag en het attentieniveau hoog door de aanwezigheid van een drempel op de kruising. Dit is overeenkomstig landelijke aanbevelingen. In de periode 2014 – 2022 zijn er geen geregistreerde ongevallen. Op het voetpad verderop staan

Inspraakreactie

“Oversteek of kruispunt is onoverzichtelijk

• Paxlaan (t.h.v. scholen en Tango) • Rotonde Beursplein •
Rijnlanderweg bij onderdoorgang spoor • Holmscholenpad -
Clausholmpad/Skagerrakpad • Holmscholenpad - Clausholmpad/
Rosenholmpad • IJweg oversteekplaatsen in Nieuw-Vennep • IJweg
– Gravenbospad • IJweg – Mastbos • Vennepeweg – Schoolstraat
(rotonde) • Nieuwemeerdijk – Burgemeester Amersfoordtlaan •
Vijfhuizerbrug, beperkt zicht door brugwachtershuisje”

Samenvatting

Graag de volgende punten toevoegen als
onoverzichtelijke oversteek of kruispunt:

- b. Paxlaan (t.h.v. scholen en Tango)
- c. Rotonde Beursplein
- d. Rijnlanderweg bij onderdoorgang spoor
- e. Holmscholenpad – Clausholmpad /
Skagerrakpad
- f. Holmscholenpad - Clausholmpad/
Rosenholmpad
- g. IJweg oversteekplaatsen in Nieuw-Vennep
- h. IJweg – Gravenbospad
- i. IJweg – Mastbos
- j. Vennepeweg – Schoolstraat (rotonde)
- k. Nieuwemeerdijk – Burgemeester
Amersfoordtlaan
- l. Vijfhuizerbrug, beperkt zicht door
brugwachtershuisje

Reactie van het college

- hekjes waardoor fietsers naar de rijbaan worden
gedwongen.
- b. Voor de omgeving van de scholen is vorig jaar in
overleg met de scholen en de wijkvereniging
onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid. De
conclusies en de vervolg aanpak zijn apart
gecommuniceerd.
 - c. Aan de Beurspleinrotonde zijn in de afgelopen
jaren een aantal maatregelen uitgevoerd om de
verkeersveiligheid te vergroten. Recente
gegevens over het aantal ongevallen in de
gemeente laten zien dat de maatregelen effectief
zijn geweest.
 - d. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpunten.
 - e. Wij zien hier geen probleem doordat er een
voorrangsregeling is.
 - f. Wij zien hier geen probleem doordat er een
voorrangsregeling is.
 - g. Deze maakt al onderdeel uit van de
knelpuntenlijst zoals die is opgenomen in het
Concept Fietsplan.
 - h. Op dit punt zijn al veel aanpassingen gedaan.
Desondanks blijft het een onveilige oversteek.
We voegen deze toe aan de knelpuntenlijst.
 - i. Dit is een gelijkwaardige kruising die is ingericht
volgens de richtlijnen.
 - j. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpunten.
 - k. Dit kruispunt is met verkeerslichten geregeld.
 - l. Deze situatie is niet optimaal, gelukkig zijn er
sinds 2014 geen geregistreerde ongevallen. Met
de Gemeente Haarlem, Provincie Noord-Holland
en de Vervoerregio Amsterdam gaan we de
doorfietsroute Velsen – Haarlem – Vijfhuizen –
Hoofddorp – Aalsmeer uitwerken.

Inspraakreactie

29. Wij wonen aan de x. Hier loopt momenteel geen weg, geen fietspad en geen openbare verkeersroute. Er staat een boerderij tegenover ons huis. Het gekke is dat er wel een fietsroute ingetekend van de bestaande Lissersweg, rechtdoor langs ons huis naar de Hillegommerdijk, terwijl daar gewoon huizen staan en geen weg is. Aan de Hillegommerdijk is ook geen plaats voor een fietspad en er is geen brug. Dat lijkt mij een vergissing. Ik vermoed dat de fietsroute langs de route van de toekomstige HOV-lijn moet worden ingetekend (zo is dat althans gecommuniceerd). Kunt u de kaart in dat geval aanpassen?

30. Een belangrijke fietsroute van Toolenburg naar het centrum is via de Martin Luther Kingstraat door het fietstunneltje onder de Paxlaan door en dan langs de Paxlaan naar de Hoofdweg westzijde. Dit stuk fietspad is echter eenrichtingsverkeer, maar wordt door vrijwel iedereen in twee richtingen gebruikt. Het zou prettig zijn om dit stuk fietspad zo in te richten dat fietsen in twee richtingen toegestaan is en de veiligheid van het fietstunneltje maximaal benut kan worden.
In Toolenburg zijn voldoende fietspaden. In de praktijk zie je echter dat de fietsers de rijrichting massaal negeren en tegen het verkeer in fietsen. Dit leidt regelmatig tot ongelukken, omdat de fietser vanuit een richting komt die de automobilist niet verwacht. Ik zie regelmatig dat het "bijna" mis gaat op de rotonde Frankenburgsingel - Altenburg. Ook op de kruising Lemenburg - Frankenburg fiets men meestal aan de kant van de huizen tegen het fietsverkeer in richting de busbaan.
Het zou voor de fietser en automobilist een stuk duidelijker zijn als op deze plaatsen expliciet wordt aangegeven wat de rijrichting voor de fietser is door middel van bijvoorbeeld witte pijlen op het fietspad, zoals bijvoorbeeld ook in het centrum wordt gebruikt.

Samenvatting

Er staat een fietsroute ingetekend van de bestaande Lissersweg, rechtdoor langs naar de Hillegommerdijk, terwijl daar gewoon huizen staan en geen weg is. Aan de Hillegommerdijk is ook geen plaats voor een fietspad en er is geen brug. Dat lijkt mij een vergissing. Ik vermoed dat de fietsroute langs de route van de toekomstige HOV-lijn moet worden ingetekend. Kunt u de kaart in dat geval aanpassen?

- a. De belangrijke fietsroute van Toolenburg naar het centrum via de Martin Luther Kingstraat door het fietstunneltje onder de Paxlaan door en dan langs de Paxlaan naar de Hoofdweg westzijde graag inrichten voor tweerichtingenverkeer, zo kan het fietstunneltje maximaal benut worden.
- b. In Toolenburg wordt veel de rijrichting genegeerd. Het zou voor fietser en automobilist een stuk duidelijker zijn als de rijrichting voor fietsers door pijlen op het fietspad wordt aangegeven. Met name op de rotonde Frankenburgsingel – Altenburg en de kruising Lemenburg – Frankenburg.

Reactie van het college

Deze route is indicatief ingetekend binnen de planvorming van de gebiedsontwikkeling Lissersbroek wordt een goede locatie voor deze route gezocht.

- a. Deze opmerking kunnen we niet plaatsen. Het tunneltje en de aansluitende fietspaden zijn reeds ingericht voor tweerichtingen verkeer.
- b. Daar waar het fietspad op de rotonde in twee richtingen gebruikt wordt, zetten wij pijlen op het wegdek om te accentueren dat de automobilist fietsers in twee richtingen kan verwachten. Daar waar fietsers de rotonde in een richting dienen te gebruiken doen we dat niet om juist verwarring te voorkomen.
In onze Leidraad openbare ruimte hebben wij richtlijnen opgenomen om verwarring bij nieuwe rotondes tegen te gaan en bij herinrichten op te lossen. "Rondom rotondes kunnen 1- of 2-richtingen fietspaden worden toegepast. Maar i.v.m. de duidelijkheid dient per rotonde gekozen te worden voor of volledig in 1 rijrichting of volledig in 2 rijrichtingen uitvoeren. Dit om verwarring voor het kruisende gemotoriseerd verkeer te voorkomen. Bij fietspaden in 2 rijrichtingen het wegdek voorzien van zowel asmarkering als rijrichtingspijlen op de oversteeklocaties ter attentie van de aanwezigheid van 2 rijrichtingen."

Inspraakreactie	Samenvatting	Reactie van het college
31. Graag zou ik zien dat er komend vanaf het duinpad naar de Deltaweg, ook weer haaiantanden gemaakt worden. Die lijken nu na een reparatie aan het wegdek verdwenen. Zoals het nu is, is het alleen vanaf deze van de in totaal 14 bruggen dat je voorrang hebt, en dat is heel onlogisch.	Graag bij de aansluiting Duinpad naar de Deltaweg weer haaiantanden aanbrengen. Die lijken na een reparatie te zijn verdwenen.	Dank voor uw opmerking, wij hebben dit inmiddels hersteld. Een dergelijke melding kunt u altijd melden via onze website, dan worden dergelijke werkzaamheden snel opgepakt.
32. Via de website van Gemeente Haarlemmermeer heb ik het fietsplan ingezien. Allereerst dank voor het zorgvuldig samenstellen van dit plan. Graag wil ik de volgende adviezen geven op onderstaande onderwerpen:	Graag opnemen in paragraaf 4.2 Fietspaden breed genoeg:	
4.2 Fietspaden breed genoeg		
- Bennebroekerweg, pad langs A4 richting Den Ruygen Hoek (brugrestaurant): Te smal, weinig verlichting. Route essentieel voor medewerkers en toeristen (ook beter aanduiden voor 7.2 Rustvoorzieningen en fietsservicepunten?).	a. Bennebroekerweg, pad langs A4 richting Den Ruygen Hoek (brugrestaurant): Te smal, weinig verlichting. (ook beter aanduiden voor 7.2 Rustvoorzieningen en fietsservicepunten?).	a. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpunten.
- Rijnlanderweg (verschillende locaties): Staat al vermeld, als aanvulling het stuk tussen Geniedijk en Polarisavenue mist een voetpad waardoor voetgangers (bijv. kantoorpersoneel tijdens pauzes) het fietspad blokkeren.	b. Rijnlanderweg het deel tussen Geniedijk en Polarisavenue mist een voetpad.	b. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpunten.
4.3 Overzichtelijke kruispunten en rotondes	Graag opnemen in paragraaf 4.3 Overzichtelijke kruispunten en rotondes:	
- Hoofdweg Westzijde-Bennebroekerweg: Weginrichting is aantal jaren geleden aangepast met oog op voordeel voor de fietser, echter veel (sluip)verkeer vanuit "Tudorpark" wat de Hoofdweg op wil draaien en fietsers over het hoofd ziet. Dit kruispunt zou volgens de aanpassing het verkeer moeten omleiden via de Nieuwe Bennebroekerweg d.m.v. bebording, 30km-zones en het verbod bij de brug Hoofdvaart, echter weinig resultaat en een onveiliger gevoel dan voorheen (stoplichten).	c. Hoofdweg Westzijde-Bennebroekerweg.	c. Het zicht op dit punt is voldoende en past bij de geldende maximum snelheid en de voorrangsregeling. Zie ook het antwoord bij reactie 18a.
- Taurusavenue tussen Rijnlanderweg en station: Onoverzichtelijke kruispunten.	d. Taurusavenue tussen Rijnlanderweg en station.	d. Wij voegen de korte afstand tussen de uitrit van de bedrijven en het fietspad toe aan de lijst met knelpunten
5.3 Doorstroming bij verkeerslichten	Graag opnemen in paragraaf 5.3 Doorstroming bij verkeerslichten:	
- Van Heuven Goedhartlaan, buitenring fietspad tussen Spoorlaan en Polarisavenue/Kruisweg: Geen detectielussen.	e. Van Heuven Goedhartlaan, buitenring fietspad tussen Spoorlaan en Polarisavenue/Kruisweg.	e. Voor een aantal kruispunten van deze route loopt nu een pilot met de Schwung app.
	f. Kruisweg t.h.v. Rijkersdijk.	f. Deze kruising wordt momenteel onderzocht om hier een doorfietsroute van te maken. Op doorfietsroutes ondervinden fietsers zo min mogelijk vertraging.
	Graag opnemen in paragraaf 7.1 Kwaliteit van fietspaden:	
	g. Kruisweg t.h.v. NH-hotel / Hoeksteen / onderdoorgang A4: Linkerhelft van fietspad betegeld, Rechterhelft betonplaat, bij	g. Hier wordt een doorfietsroute gerealiseerd, waarmee dit probleem wordt opgelost.

Inspraakreactie

- Kruisweg t.h.v. Rijkersdijk: Uitgeschakelde/defecte detectielussen en lange wachttijd omdat autoverkeer vanaf Rijkersdijk al ver vooraf voorrang krijgt.

7.1 Kwaliteit van fietspaden

- Kruisweg t.h.v. NH-hotel/Hoeksteen/onderdoorgang A4: Linkerhelft van fietspad betegeld, Rechterhelft betonplaat, bij zijwaartse verplaatsingen kan een fietser ten val komen.

5.1 Versterken van fietsnetwerk / 6.2 Makkelijk en veilig stallen in centrum en bij voorzieningen / 6.4 Goede bewegwijzering
Als laatste mist één van de grootste werkgevers (en toeristische trekpleister) van de Haarlemmermeer, Schiphol, een bevorderende rol voor fietsers:

- Slechte bewegwijzering (mist een routekaart)
- Slechte staat fietspaden (Handelskade)
- Onveilig gevoel (afslaand verkeer tegelijk groen, te weinig remmende maatregelen (taxi's en verhuurbedrijven)
- Fietspaden die spontaan eindigen, soms tegen een hek aan (Handelskade t.h.v. Westelijke Randweg en Energiestraat, en nabij Aankomstpassage)
- Te weinig stallingen of te ver/onveilig vanaf werkplekken en terminal vandaan

33. Ondergetekende, maakt hierbij bezwaar tegen de voorgenomen plannen om een fietspad aan te leggen dwars door het plan Hoofddorp-zuid.
Argumenten:
- Er komt een extra verbinding dwars door de Liniedijk; dat betekent een extra onderbreking van die dijk en het betekent een extra mogelijkheid om uit de wijk te ontsnappen.
- Er is bij de Nieuweweg al een goede verbinding met vrijliggende fietspaden.
- Er zijn bij de Hoofdweg en langs de Kagertocht ook goede fietspaden; een extra verbinding is niet nodig.
- Het voorgenomen fietspad komt dwars door een prachtige groene strook midden in het plan; deze strook wordt veel gebruikt door wandelaars en hondenuitlaters.

Samenvatting

zijwaartse verplaatsingen kan een fietser ten val komen.

- h. Er mist aandacht voor één van de grootste werkgevers (en toeristische trekpleister) van de Haarlemmermeer, Schiphol, een bevorderende rol voor fietsers:
- Slechte bewegwijzering (mist een routekaart)
 - Slechte staat fietspaden (Handelskade)
 - Onveilig gevoel (afslaand verkeer tegelijk groen, te weinig remmende maatregelen (taxi's en verhuurbedrijven)
 - Fietspaden die spontaan eindigen, soms tegen een hek aan (Handelskade t.h.v. Westelijke Randweg en Energiestraat, en nabij Aankomstpassage)
 - Te weinig stallingen of te ver/onveilig vanaf werkplekken en terminal vandaan

Reactie van het college

- h. Op deze plekken is Schiphol de wegbeheerder. Zij zijn dan ook verantwoordelijk voor de problemen die u constateert. Wij zullen deze knelpunten aan hen doorgeven.

Bezwaar tegen de voorgenomen plannen om een fietspad aan te leggen dwars door het plan Hoofddorp-zuid.

- Een extra verbinding door de Liniedijk is een onderbreking van de dijk en geeft een extra mogelijkheid om uit de wijk te ontsnappen.
- Er zijn voldoende alternatieven
- Het fietspad komt door een groenstrook die veel wordt gebruikt door voetgangers.
- (Brom)fietsers zullen overlast veroorzaken.
- Het fietspad gaat over een pleintje tussen de woningen door, dit is ongewenst.

Zie paragraaf 2.2.

Inspraakreactie

Samenvatting

Reactie van het college

- De (brom)fietzers zullen daarvoor zeker overlast veroorzaken.
- Ook voor de omwonenden zal dit beslist onprettig zijn.
- Het fietspad gaat ook nog over een woonerf. Dat tast de rust van de bewoners van dat erf zeker aan en is alleen al om die reden ongewenst.
Conclusie:
De aanleg van dit fietspad is zeker niet noodzakelijk, vormt een aantasting van het rustige karakter van de wijk en zal zeker overlast veroorzaken.

34. Ik teken hierbij bezwaar aan tegen het voornemen om een fietspad aan te leggen in het voetgangersgebied, tussen de Fruittuinen en de Piratenweg in Hoofddorp ter hoogte van de nrs 49 -67 en 69-87. Waarom? Omdat het voetgangersgebied bestraat is met klinkers en aan beide zijden ter hoogte van de nrs. 49- 67 en 69-87 is afgeschermd met 4 betonnen obstakels en de stoepen van de beide genoemde straten doorgetrokken zijn! Het komt zeer regelmatig voor dat de bezorgers (van eten) op scooters en fietsers dat negeren en daardoor voor de voetgangers en spelende kinderen een gevaar is. Met het plan voor een fietspad in het voetgangersgebied legitimeert u het overtreden van een verkeersregel.
De betrokken fietser dan wel scooterrijder wordt dan bekeurd, kosten € 60,-.

Bezwaar tegen het voornemen om een fietspad aan te leggen in het voetgangersgebied, tussen de Fruittuinen en de Piratenweg in Hoofddorp ter hoogte van de nrs 49 -67 en 69-87. Dit is gevaarlijk voor voetgangers en spelende kinderen.

Zie paragraaf 2.2

35. Wij wonen aan de aalsmeerderdijk in aalsmeerderbrug. Bijna overal op de dijk is het wegdek voorzien van een rode fietsstrook, alleen bij ons, vanaf de boeingavenue tot de aalsmeerderbrug helaas nog niet. Dit levert regelmatig gevaarlijke situaties op, doordat er veel auto's op de weg staan, die de doorgang belemmeren. Heb je dan ook nog tegemoetkomend verkeer, is de situatie helemaal onveilig! Met name voor aanwonende kinderen die de route nemen op weg naar hun school in Aalsmeer. Ook voor ons volwassenen is de situatie onveilig. Wij vragen u daarom om de fietsstrook door te trekken tot de aalsmeerderbrug, om zo de verkeerssituatie voor iedereen veiliger te maken.

Graag de rode fietsstrook op de dijk doortrekken over de Aalsmeerderdijk tot de Aalsmeerderburg.

Deze locatie is onderdeel van het beleid Ringdijk en Ringvaart en zal met onderhoud meegenomen worden.

36. Mij kwam heel toevallig ter ore, dat er plannen bestaan voor een nieuwe fietsroute door de Piratenwijk en de Fruittuinen vanaf

Bezwaar tegen een nieuwe fietsroute door de Piratenwijk en de Fruittuinen vanaf Graan voor

Zie paragraaf 2.2

Inspraakreactie

Graan voor Visch , door middel van een nog te graven doorgang door de geniedijk , en een nieuw te bouwen brug over de Kagertocht .

Ik wil ten sterkste protesteren tegen dit plan ;

1e zijn er al genoeg fietsroutes van Graan voor Visch naar het centrum,

2e is het daardoor weggegooid geld om dit plan te verwezenlijken , geld , dat uiteindelijk door de gemeenschap opgebracht moet worden.

3e is het hofje in de Fruittuinen 49 t/m 87 altijd bedoeld geweest als wandelgebied , en speelgebied voor kleinkinderen van verschillende oma's en opa's , en daarbij lijkt het me wel heel fijn als we ons huis uitkomen , dat we niet door fietsers , dan wel , wat nog erger is , door bromfietsers worden overreden.

4e brengt het onze veiligheid ernstig in gevaar , omdat er weer een extra vluchtroute komt voor mogelijke inbrekers

Door de waardevermindering die hierdoor ontstaat voor mijn huis , zal ik een van de WOZ-bemiddelaars vragen namens mij een vermindering van de WOZ waarde te bewerkstelligen .

Samenvatting

Visch, door middel van een nog te graven doorgang door de geniedijk , en een nieuw te bouwen brug over de Kagertocht .

- Een extra verbinding door de Liniedijk is een onderbreking van de dijk en geeft een extra mogelijkheid om uit de wijk te ontsnappen.
- Er zijn voldoende alternatieven
- Het fietspad gaat over een pleintje tussen de woningen door, dit is ongewenst.

Reactie van het college

37. Rijwielpad Fruittuinen

Het is inderdaad een heel slecht idee voor een doorgang van ons wijkje !!

Dus pertinent oneens

Bezwaar tegen een rijwielpad door de Fruittuinen

Zie paragraaf 2.2

38. Bij deze maak ik bezwaar tegen het plan dat door de Hoofddorpse wijken De Fruittuinen voert. Het betreft het fietspad, komend vanaf de tennisbaan, dwars door het verkeersvrije “hofje” van de Fruittuinen 49-87, om vervolgens via het Piratenpad naar de Boekenierlaan en naar de Geniedijk te gaan.

Het aanleggen van het deel van een fietspad voor fietsers en brommers in De Fruittuinen thv 49-87, een “hofje”, zal de veiligheid van het woongebied ernstig in gevaar brengen. Kinderen spelen er, er wordt gerecreëerd en bovendien is de opzet en structuur van het in 2002 ontwikkelde hofje hier niet voor bedoeld en is het in aanleg niet meer zoals het in het ontwikkelingsplan was.

Dat dit ook de waarde van de huizen aanzienlijk zal verminderen is ook onmiskenbaar.

Bezwaar tegen het fietspad, komend vanaf de tennisbaan, dwars door het verkeersvrije “hofje” van de Fruittuinen 49-87, om vervolgens via het Piratenpad naar de Boekenierlaan en naar de Geniedijk te gaan.

- Er zijn voldoende alternatieven
- Het fietspad gaat over een pleintje tussen de woningen door, dat gebruikt wordt voor sociale activiteiten. Dit levert gevaar op.
- De waarde van de woningen zal dalen.

Zie paragraaf 2.2

Inspraakreactie

Samenvatting

Reactie van het college

M.a.w. het is een onzalig plan, dat onnodig gevaar en overlast teweeg brengt, terwijl er een fietsroute loopt over de verkeersluwe bestaande weg die hooguit 150 meter “omrijden” geeft en die op alle fronten geschikt is als onderdeel van de fietsroute. En dan hebben we het nog niet over de kosten die het met zich meebrengt om het “hofje” om te bouwen.

Inmiddels is er grote consternatie ontstaan over de plannen, waar niet voldoende inspraak van de betrokkenen is geweest. De betrokken bewoners, waaronder ondergetekende, zullen alles in het werk stellen om dit plan gewijzigd te krijgen.

39. Recent presenteerde de gemeente Haarlemmermeer haar plannen voor het centrum. Nieuw raadhuis, bebouwing van het 'Apriscoterrein', een 'centrumgebouw', een 'voorzet' gebouw en nog meer plannen.

Onderdeel van deze plannen betreft onder andere de bereikbaarheid voor het langzame verkeer. Uw college heeft een concept fietsplan opgesteld waarin verbeteringen en voorzieningen van het huidige fietsnetwerk worden voorgesteld. Uitgangspunt hierbij is met name het comfort, de snelheid maar vooral de veiligheid.

Tot mijn (en meerdere buurtbewoners) verbazing werd op de informatiemarkt een tekening getoond waarin een fietspad wordt voorgesteld over het plein Fruittuinen nummers 49 - 87. Aan dit plein worden 20 woningen ontsloten. Het plein is vanaf de oplevering ingericht als voetgangersgebied. Aan weerszijden van het plein wordt fiets- en brommer verkeer fysiek geweerd door de aanwezigheid van betonnen poefs en verhoogde trottoirbanden.

Geen van deze woningen beschikken over een voortuin. De woningen worden dus direct ontsloten vanaf het plein. Alle bewoners (voornamelijk senioren) waarderen bijzonder deze verkeervrije- en luwe woonomgeving. Er is sprake van sociale cohesie van ons als bewoners, iets wat door de gemeente ook wordt gepromoot. Terloopse gesprekjes tussen bewoners, een jaarlijkse BBQ, schoonhouden van het plein, alle bomen in de kersverlichting, koffie momenten, zorg voor elkaar, het zijn

Bezwaar tegen het fietspad dwars door het verkeersvrije “hofje” van de Fruittuinen 49-87 het fietspad is onnodig en levert gevaar op voor voetgangers en aanwonende. Er zijn voldoende alternatieven.

Zie paragraaf 2.2

allemaal voorbeelden van een harmonieuze woon- en leefomgeving.

Op tekening lijkt ons plein ineens een groenzone waar zonder veel problemen een fietspad kan worden geprojecteerd. Niets is minder waar! Het enige groen betreft 8 straatbomen in een straatprofiel van 14 meter (van deur tot deur). Zijn uw plannenmakers wel op de hoogte van de feitelijke situatie vraag ik mij af?

In diverse (genotuleerde) bijeenkomsten tussen gemeente en belanghebbende bewoners over de inrichting van het stadspark is nadrukkelijk gesproken over het padenbeloop. Ook over welke functie de diverse paden moeten krijgen (is het een voetpad of fietspad ?) Het pad vanaf de Van der Wiligenlaan richting kinderboerderij is nadrukkelijk als voetpad aangemerkt. Ook de aansluitende paden (o.a. het pad over het water richting de (weg) Fruituin is als voetpad (dus géén fietspad) in het definitief ontwerp vastgelegd.

Het huidige netwerk aan fietsverbindingen biedt, in noord-zuid richting, voldoende mogelijkheden en is fijnmazig genoeg om snel, veilig, en comfortabel je (fiets)weg te vinden. Het aanleggen van een fietspad over “ons” plein doet afbreuk aan uw eigen uitgangspunt n.l. een veilige route te creëren. Het gaat daarbij namelijk niet alleen om de fietsgebruiker zelf maar ook om de omgeving waarin gefietst wordt. Op een profiel van 14 meter heeft de aanleg van een 2-zijdig fietspad zeer aanzienlijke consequenties qua veiligheid en impact op onze woon- en leefomgeving. Om bovenstaande reden maak ik nadrukkelijk bezwaar tegen dit plan en aanleg van een fietspad over ons plein.

40. Bij deze tekenen wij bezwaar aan tegen het nieuwe fietsplan voor hoofddorp 2023. In het bijzonder tekenen wij bezwaar aan tegen het fietspad vanuit Graan voor Visch die een dijkdoorsnede gaat maken richting de Boekenierlaan en -pad. Dit fietspad komt pal achter onze achtertuin te lopen. Dit fietspad is niet alleen onnodig. Mensen fietsen linksom of rechtsom zo de wijk in via de Boekenierlaan, Piratenweg of het fietspad vanaf het station. Maar daarnaast zorgt het ook voor onveiligheid. Via dit pad is het gemakkelijk voor inbrekers de wijk in- en uit te komen. Niet verstandig dus! Bovendien vermindert dit

Bezwaar tegen het fietspad, komend vanaf Graan voor Visch die vervolgens door de Geniedijk om vervolgens via het Piratenpad naar de Boekenierlaan en naar de Geniedijk te gaan. Het fietspad is onnodig en zorgt voor onveiligheid.

Zie paragraaf 2.2

Inspraakreactie

ons gevoel van veiligheid en rust enorm. Als alleenstaande moeder van drie kinderen maak ik mij ernstige zorgen om dit plan. Op deze manier kan iedereen mijn achtertuin in komen. U heeft geen recht hier zomaar een fietspad aan te leggen. Ik vertrouw erop dat u vanuit het perspectief van de direct betrokken bewoners dit plan herziert. Dit perspectief is niet meegenomen in uw plannen.

41. Hierbij teken ik bezwaar aan tegen het plan om dwars door de Piratenwijk en het pleintje van de Fruittuinen 49-87 een fietspad aan te leggen. Deze optionele fietsroute zal dwars door de Piratenwijk en de het pleintje van de Fruittuinen 49-87 worden aangelegd. Zie de bijgevoegde afbeelding voor meer informatie. De huizen in de Fruittuinen zijn ontworpen voor senioren. Het grootste deel van de bewoners zijn ook senioren. Een fietspad op ons pleintje aanleggen, waar de huizen dicht op elkaar zijn gebouwd, is niet bevorderlijk voor de rust en veiligheid. Het fietspad zal niet alleen gebruikt worden door fietsers, maar ook door snorfietzers, brommers en e-bikes. Aangezien de huizen geen tuin hebben wordt het pleintje vaak gebruikt voor sociale activiteiten, zoals buurt- en familiefeesten. Kinderen en kleinkinderen spelen ook vaak op dit pleintje. Als er een fietspad wordt aangelegd zal er een stuk sociale controle verdwijnen. Deze nieuwe fietsroute is geheel overbodig aangezien men veilig en zonder omweg kan fietsen via de reeds bestaande fietsroutes op de Nieuweweg, Wandelbos en de Van Heuven Goedhartlaan. Een nieuw fietspad op de Geniedijk Noord heeft ook geen meerwaarde aangezien er al een fietspad aanwezig is op de Graan Voor Visch (de weg tussen Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuweweg). Er is ook veel meer ruimte voor een fietspad op de Graan voor Visch en straatverlichting is reeds aanwezig. Deze nieuwe fietsroute kost enorm veel geld en heeft helemaal geen meerwaarde. De woonkwaliteit van de Piratenwijk en de Fruittuinen zal er ook fors op achteruit gaan. Daarom ben ik van mening dat dit plan niet in stand kan blijven. Uw verder berichtgeving wacht ik af.

Samenvatting

- a. Bezwaar tegen het fietspad dwars door het verkeersvrije “hofje” van de Fruittuinen 49-87. Het fietspad verstoort de rust op het plein dat wordt gebruikt voor sociale activiteiten van bewoners. De route is overbodig.
- b. Een nieuw fietspad op de Geniedijk Noord heeft geen meerwaarde. En op de huidige locatie is meer ruimte en al straatverlichting aanwezig.

Reactie van het college

Zie paragraaf 2.2



- | | | |
|--|--|--------------------------|
| <p>42. Fietspad door de Fruittuin
Hierbij teken ik protest aan tegen een fietspad dwars door ons hofje!
Ik zou zeggen dat er zoals nu ook omheen gefietst kan worden!!!
Dit gebied is niet geschikt om keihard doorheen te fietsen, laat staan dat scooters hier doorheen komen, zodra je je huis uit komt wordt je omver gereden! Dit hofje is te smal hiervoor.</p> | <p>Bezwaar tegen het fietspad dwars door het verkeersvrije “hofje” van de Fruittuinen 49-87.
Het hofje is te smal voor snelle fietsen en brommers.</p> | <p>Zie paragraaf 2.2</p> |
| <p>43. Wij zijn op de hoogte gebracht dat er een idee is bij de gemeente om vanuit de geniedijk via het Piratenpad en de Fruittuinen een fietsroute te maken. Via deze weg wil ik daarover bezwaar maken, het Piratenpad is een plek waar veel ouderen, mensen met kinderen en hondenbezitters een loopje maken door de wijk. Er is te weinig ruimte voor een fietspad, dit gaat enorm gevaarlijke situaties met zich meebrengen. Ook het hofje van de Fruittuinen is hiervoor totaal niet geschikt. De mensen die daar wonen zitten regelmatig buiten en dit gaat ongetwijfeld problemen opleveren.</p> | <p>Bezwaar tegen het fietspad dwars door het verkeersvrije “hofje” van de Fruittuinen 49-87.
Het plein dat wordt gebruikt voor sociale activiteiten van bewoners. De route is overbodig.
Het hofje is te smal voor snelle fietsen en brommers.</p> | <p>Zie paragraaf 2.2</p> |
| <p>44. Bij deze maak ik ernstig bezwaar tegen het Fietsplan Hoofddorp en met name het voornemen van de Gemeente Haarlemmermeer om het voetpad te veranderen in een fietspad dat loopt van de Fruittuinen, dwars door de wijk De Fruittuinen, Boekanierpad via een brug naar de wijk Graan voor Visch.</p> | <p>Bezwaar tegen het fietspad dwars door het verkeersvrije “hofje” van de Fruittuinen 49-87.</p> | <p>Zie paragraaf 2.2</p> |
| <p>45. Per omgaande wil ik bezwaar maken tegen het fietspad in de Fruittuinen:
- de kosten van de aanleg van een onnodige verbinding</p> | <p>a. Bezwaar tegen het fietspad in de Fruittuinen:
- de kosten van de aanleg
- het fietspad is onnodige</p> | <p>Zie paragraaf 2.2</p> |

Inspraakreactie

- de onveiligheid neemt toe door een extra vluchtroute/verbinding via Graan voor Visch
 - de woningen aan het pleintje/hofje van de Fruittuinen bestaan uit een dichte bebouwing waarbij bewoners geen tuin hebben en veelvuldig gebruik maken van het plein/hofje. Er wordt buiten op het plein gegeten, een glaasje wijn gedronken, een boek gelezen, etc. Dit was ook de opzet van het plan.
 - geluidsoverlast van fietsers en brommers
 - genieten van de Fruittuinen doe je wandelend en niet op de fiets!
 Dit plan is niet gecommuniceerd met de bewoners, het heeft invloed op de waarde van de woning. Ik ben zelf niet heel mobiel en kan moeilijk lopen, een fietspad tussen mij en de burens geeft mij geen veilig gevoel als ik met mijn rollator over ons plein loop.

Samenvatting

- de onveiligheid neemt toe door een extra vluchtroute/verbinding
 - de bewoners gebruiken het plein voor sociale activiteiten.
 - geluidsoverlast van fietsers en brommers
 - Dit plan is niet gecommuniceerd met de bewoners, het heeft invloed op de waarde van de woning.

Reactie van het college

46. Gemeente Amstelveen:
 Op de via internetlink zichtbare) kaartbeelden: laat zien waar fietsverbindingen de gemeentegrens overgaan: bijvoorbeeld ten zuiden van de A9 bij Schiphol oost richting Amstelveen maar (en daar mist zelfs een stuk in de kaart op H'meers grondgebied) de MRA fietsroute (Uithoorn-) Aalsmeer-Schiphol Zuid;
 Haarlemmermeer ontwikkelt veel woningbouw, probeer te bewerkstelligen dat woningen zó gebouwd worden (en voorzieningen) dat de (e-)fiets het eerst is wat je tegenkomt als je je woning/voorziening wil verlaten. En de auto niet als eerste tegenkomen. In woningen kan je mogelijk ook afdwingen dat er goede stallingsvoorzieningen worden afgedwongen, ook voor e-fietsen (of dat er mogelijk zelfs e-fietsen in de aankoopprijs inbegrepen zijn).
 Voorzie in de kansen van een last mile(s) e-fiets op bedrijventerreinen die (te) ver weg van hoogfrequent OV liggen; Ten slotte: wordt in het stuk de potentie van de e-fiets volledig uitgenut? M.i. zijn veel kortere autoverplaatsingen vervangbaar met een (e-)fiets. In Amstelveen ben ik voornemens hiertoe een promotie-actie onder inwoners in te gaan zetten: via Breikers inwoners 2 weken lang gratis een e-fiets beschikbaar stellen waarmee ze dan in ieder geval hun woon-werkverkeer gaan doen als ze dat nu per auto doen. Uiteraard niet met een té korte woon/werkafstand.

- a. Laat zien dat de fietsverbindingen de gemeente grens over gaan.
 b. Neem bij de woningbouw mee dat de fiets de meest logische keuze is.
 c. Dwing goede stallingsvoorzieningen af bij woningbouw.

- a. Ons fietsplan past binnen regionale afspraken, waarin grensoverschrijdingen zijn vastgelegd. In dit fietsplan willen we niet over onze grenzen heen regeren.
 b. Het college heeft in juni 2021 de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 vastgesteld. In de Netwerkstudie wordt de volle breedte van het mobiliteitsspectrum betrokken. In deze studie wordt het STOMP-principe gehanteerd als leidraad. STOMP staat voor de volgorde van denken in Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS, Privé auto. Dit werken we per gebiedsontwikkeling ook uit in een Mobiliteitsprogramma van eisen waar de fiets ook een belangrijke rol heeft. Dit is voor ons de juiste plek om dergelijk beleid vast te leggen.
 c. Regels omtrent fietsenstallen bij woningen zijn opgenomen in het bouwbesluit. Voor het overige is de Haarlemmermeer van mening dat fietsparkeereisen de realisatie van bebouwing nadelig beïnvloed. Wij hebben daarom geen fietsparkeernormen.
 Voor ontwikkelingen die willen afwijken van het bouwbesluit en een gezamenlijke fietsenberging

Inspraakreactie

Samenvatting

Reactie van het college

- d. Voorzie in de last mile voor bedrijventerreinen die te ver van HOV liggen.
- e. Probeer de potentie van de fiets maximaal uit te nutten.

willen aanbieden zullen we toetsen op kwaliteit, bruikbaarheid en comfort van de voorziening en de routing in het gebouw. Hiervoor zullen we een beleidsregel opstellen. Wij passen dit aan in paragraaf 6.3 en in hoofdstuk 9.

- d. Fietsvoorzieningen naar bedrijventerrein, voor zover die er nu niet zijn, zijn opgenomen als ontbrekende schakel. Daarnaast faciliteert de gemeente Haarlemmermeer het aanbieden van deelvervoer door commerciële partijen. Vanuit de ketenbenadering kunnen deze een belangrijke bijdrage leveren aan de lokale bereikbaarheid.
- e. De gemeente Haarlemmermeer gaat uit van keuzevrijheid. Daarbij sturen we erop dat alle alternatieven op orde zijn. Om de vrijheid van bewegen en de keuzevrijheid gelijkwaardig en rechtvaardig te krijgen, zetten we voornamelijk in op het verbeteren van fietsinfrastructuur en fietsveiligheid. Op die manier trekken we de bereikbaarheid en gemak per fiets naar hetzelfde niveau als dat de auto dat nu heeft in Haarlemmermeer. Daarmee vergroten wij de aantrekkingskracht van de fiets als vervoermiddel binnen de vervoerskeuze.

47. Ondergetekende: maakt hierbij bezwaar tegen uw voorgenomen plannen om een fietspad aan te leggen dwars door de Piratenwijk en door het pleintje van De Fruittuinen 49-87. Zie plattegrond. Er ontstaat een extra uitgang uit de wijk waardoor de veiligheid wordt verminderd doordat er een extra ontsnappingsmogelijkheid is voor kwaadwillenden.
- De huizen in de Fruittuinen zijn ontworpen voor senioren en merendeels bewoond door senioren. Door de dichte bebouwing (20 aan het pleintje) en het feit dat de woningen geen tuin hebben wordt er intensief gebruik gemaakt van het/pleintje voor activiteiten zoals buurt- en familiefeesten het buiten eten, een glaasje wijn met elkaar drinken of een boek lezen. Verder spelen

- a. Bezwaar tegen het fietspad in de Fruittuinen:
 - het fietspad is onnodig
 - de onveiligheid neemt toe door een extra vluchtroute/verbinding
 - de bewoners gebruiken het plein voor sociale activiteiten.
 - geluidsoverlast van fietsers en brommers
- b. Een nieuw fietspad op de Geniedijk Noord heeft geen meerwaarde. En op de huidige locatie is meer ruimte en al straatverlichting aanwezig. Het nieuwe fietspad brengt hoge kosten met zich mee. De Geniedijk is Unesco werelderfgoed.

- a. Zie paragraaf 2.2
- b. Zie paragraaf 2.1

hier zeer regelmatig kinderen en kleinkinderen veilig op het pleintje.

Het geplande fietspad zal niet alleen worden gebruikt door fietsers, maar ook door snorfietsen, brommers en e-bikes. Ik ben doof en moet er niet aan denken dat ik een e-bike met grote snelheid over het hoofd zie met alle gevolgen van dien.

Verder is de nieuwe fietsroute compleet overbodig omdat er al 4 fietsroutes vanaf het station naar het centrum zijn. Door gebruik te maken van deze nieuwe fietsroute wordt er geen meter minder gereden.

Er ligt al een fietsroute aan de zuidkant van deze dijk die prima verlicht en veilig is. Waarom er dan nog een maken aan de noordkant is mij een raadsel. Tel daarbij op dat er twee bruggen moeten komen, de dijk doorgraven moet worden en kosten gemaakt moeten worden voor fietspad, verlichting, etc. Kosten die bewoners van Haarlemmermeer gezamenlijk moeten opbrengen voor deze onnodige fietsverbinding. Tel daarbij ook nog eens de kosten op voor het nieuwe raadhuis!

Verder staat de liniedijk op de werelderfgoedlijst van de Unesco. De aanleg van dit fietspad is zeker niet noodzakelijk, vormt een aantasting van het rustige karakter van de wijk aan en zal zeker overlast veroorzaken.

De Fruittuinen bezoeken doe je wandelend! Ik zie uw bericht tegemoet!

48. Hierbij maak ik bezwaar tegen het plan van de Gemeente Haarlemmermeer om een fietspad aan te leggen aan de noordkant van de Geniedijk met een verbinding dwars door de Piratenwijk en over ons plein van De Fruittuinen 49-87.

Mijn argumenten:

1. Deze nieuwe fietsroute kost enorm veel geld en is geheel overbodig omdat men veilig en zonder omweg kan fietsen via de reeds bestaande fietsroutes op de Nieuweweg, Wandelbos en de Van Heuven Goedhartlaan.
2. Een nieuw fietspad op de Geniedijk voegt ook niets toe omdat er al een fietspad aanwezig is.
3. Door deze nieuwe fietsroute aan te leggen zal, buiten de hoge kosten, de woonkwaliteit van de Piratenwijk en De Fruittuinen flink

- a. Bezwaar tegen het fietspad in de Fruittuinen:
- a. Zie paragraaf 2.2
 - de hoge kosten
 - het fietspad is onnodig
 - bewoners gebruiken het pleintje voor sociale activiteiten
 - het fietspad creëert onrust, geluidsoverlast en onveiligheid
 - de onveiligheid neemt toe door een extra vluchtroute/verbinding
- b. Een nieuw fietspad op de Geniedijk heeft geen meerwaarde.
- b. Zie paragraaf 2.1

Inspraakreactie

aangetast worden. De WOZ-waarde van onze huizen zal daardoor ook veel lager worden.

4. Er wonen veel senioren in De Fruittuinen. Een fietspad op ons pleintje aanleggen, waar de huizen dicht op elkaar staan, creëert tevens onrust, geluidsoverlast en onveiligheid. Het fietspad zal namelijk niet alleen gebruikt worden door fietsers, maar ook door snorfietzers, brommers en e-bikes.

Ik, als bijna 96-jarige, slechtziend en slecht lopend, zal met mijn rollator de straat niet meer op durven omdat ik door fietsers, bromfietsers, etc. kan worden overreden. Ik praat ook voor andere senioren die door deze onveilige situatie de deur niet meer uit durven.

5. Ook wordt er door de aanleg van dit fietspad een extra vluchtroute gecreëerd voor inbrekers, wat ook de veiligheid niet ten goede komt. Onze buurt is nu al inbraakgevoelig.

6 Ons plein is aangelegd voor wandelgebied. Ook wordt het gebruikt als speelgebied voor de kleinkinderen van de bewoners en voor onze sociale activiteiten omdat we geen tuin hebben. Dit is goed voor de sociale controle in de buurt en dat geeft mij een veilig gevoel.

Ik ben van mening dat dit zinloze plan niet door moet gaan.

49. U als gemeente Haarlemmer hebt een fiets plan gemaakt waarbij er een fietspad aan de noordkant van de Geniedijk wordt gemaakt met een verbinding dwars door de Piratenwijk en over ons plein van de Fruittuinen. Een onzinnig plan, omdat er al veel fietsverbindingen zijn van het station naar het centrum. Redenen waarom dit plan onder meer niet door moet gaan en ik bezwaar maak zijn:
- De kosten van de aanleg van een onnodige verbinding (opening graven in historische dijk, 2 bruggen en aanleg pad.
- De onveiligheid neemt toe door een extra vluchtroute/verbinding via Graan voor Visch.
- De woningen aan het pleintje/hofje van de Fruittuinen bestaan uit een dichte bebouwing waarbij bewoners geen tuin hebben en veelvuldig gebruik maken van het plein/hof.
- Er wordt buiten op het plein gegeten, glaasje gedronken, een boek gelezen etc.

Samenvatting

Bezwaar tegen het fietspad in de Fruittuinen:

- de hoge kosten
- het fietspad is onnodig
- bewoners gebruiken het pleintje voor sociale activiteiten
- de onveiligheid neemt toe door een extra vluchtroute/verbinding

Reactie van het college

Zie paragraaf 2.2

Inspiraakreactie

Samenvatting

Reactie van het college

Dit was ook de opzet van het plan.

-Geluidoverlast van de fietsers en brommers.

-Genieten van de Fruittuinen doe je wandelend en niet op de fiets!!

50. Als fervent gebruiker van de fiets, heb ik met bovengemiddelde interesse heb ik uw concept fietsplan voor de Haarlemmermeer gelezen.
48 pagina's interessante ideeën en plannen met betrekking tot het fietsklimaat in de Haarlemmermeer. Heldere weergave van de knelpunten en speerpunten om de gemeente fietsvriendelijker te maken.
Echter ik mis een belangrijk element in het plan.
Op geen enkele plek in het plan wordt gesproken over de sportieve fietsers. Voor het gemak beperk ik mijzelf nu even tot wielrenners omdat mountainbikers zich typisch iets minder mengen met het normale verkeer omdat daar speciale trails voor bestaan.
Maar wielrenners (waaronder ikzelf) zijn denk ik een wezenlijk onderdeel van de fietsers in de Haarlemmermeer.
Ik begrijp dat er op de meeste plaatsen vanuit kan worden gegaan dat wielrenners zich aanpassen aan de overige gebruikers van de fietspaden en wegen.
De Ringvaart is echter een uitzondering. Dit is een weg die (extreem) veel gebruikt wordt door wielrenners, niet alleen uit Haarlemmermeer maar ook uit Haarlem, Amsterdam, Leiden, en het groene Hart. Voor velen is de Ringvaart 1 van de weinige (of de enige) route waar nog op een veilige manier sportief (lees; 35-40km/h) gefietst kan worden. Wat mij betreft dus onmogelijk om dit niet mee te nemen in de visie.
Uit eigen ervaring kan ik zeggen dat er regelmatig onveilige situaties ontstaan (en ik kan u op het hart drukken dat niet alle wielrenners rood licht negeren, asociaal zijn, en de 'baas' op de weg willen zijn, al is er natuurlijk wel een beperkte groep die zich zo gedraagt)
Ook zijn er diverse ongevallen ontstaan op de Ringvaart waar wielrenners bij betrokken zijn. Een aantal van mijn persoonlijke trainingsvrienden zijn hierbij betrokken geweest.
Wellicht kunt u ervoor zorgen dat deze groep niet genegeerd wordt in het fietsplan. Onder kopje 8.1 geeft u aan dat de Ringvaart nog

Ik mis aandacht in het fietsplan voor de sportieve fietser. De ringvaart wordt veel gebruikt door wielrenners. Met het drukker worden van de ringvaart zal het aantal ongevallen toenemen.

Het fietsplan is bedoeld voor alle soorten fietsen. Waarbij we juist prioriteit geven aan de verkeersveiligheid. Het feit dat het drukker op de weg en het fietspad is mede één van de aanleidingen het fietsplan op te stellen.

Inspraakreactie

aantrekkelijker, en dus nog drukker zal worden. Met het steeds drukker worden op de Ringvaart met e-Bikes, scooters, auto's en recreatieve fietsers op mooie zomerdagen, zie ik een groot risico op een stijging van het aantal ongevallen.

51. Ondergetekende: maakt hierbij bezwaar tegen uw voorgenomen plannen om een fietspad aan te leggen dwars door de Piratenwijk en door het pleintje van De Fruittuinen 49-87. Zie plattegrond "Fietsplan Piratenwijk" als bijlage bij dit bericht.
- Er ontstaat een extra uitgang uit de wijk waardoor de veiligheid sterk wordt verminderd doordat er een extra ontsnappingsmogelijkheid is voor kwaadwillende. De huizen in de Piratenwijk die aan het huidige looppad liggen worden bewoond door merendeels senioren. Omdat een fietspad, in plaats van een rustig looppad zonder extra uitgang richting de wijk Graan voor Visch, vele malen drukker zal worden gebruikt, zal het woonplezier sterk afnemen.
- Het geplande fietspad zal niet alleen worden gebruikt door fietsers, maar ook door snorfietsen, brommers en e- bikes. Dit draagt bij aan extra geluid ten opzichte van de huidige situatie. Verder ben ik van mening dat deze nieuwe fietsroute compleet overbodig is omdat er al 4 fietsroutes vanaf het station naar het centrum zijn. Door gebruik te maken van deze nieuwe fietsroute wordt er geen meter minder gereden.
- Er ligt al een fietsroute aan de zuid - en noordkant van De Piratenwijk / Liniedijk die prima verlicht en veilig is. Waarom er dan nog een maken die dwars door wijk loopt is mij een compleet raadsel. Tel daarbij op dat er twee bruggen moeten komen, de dijk doorgraven moet worden en kosten gemaakt moeten worden voor fietspad, verlichting, etc. Kosten die bewoners van Haarlemmermeer gezamenlijk moeten opbrengen voor deze onnodige fietsverbinding. Tel daarbij ook nog eens de kosten op voor het nieuwe raadhuis! Verder geef ik u nog mee dat de liniedijk op de werelderfgoedlijst staat van de Unesco.
- De aanleg van dit fietspad is niet noodzakelijk, vormt een aantasting van het rustige karakter van de wijk aan en zal zeker overlast veroorzaken.

Samenvatting

- a. Bezwaar tegen het fietspad in de Fruittuinen:
- de hoge kosten
 - het fietspad is onnodig
 - bewoners gebruiken het pleintje voor sociale activiteiten
 - de onveiligheid neemt toe door een extra vluchtroute/verbinding
 - het fietspad zal wordt ook gebruikt door snorfietsen, brommers en e- bikes met extra geluid
- b. Een nieuw fietspad op de Geniedijk Noord heeft geen meerwaarde. En op de huidige locatie is meer ruimte en al straatverlichting aanwezig. Het nieuwe fietspad brengt hoge kosten met zich mee.

Reactie van het college

- a. Zie paragraaf 2.2
- b. Zie paragraaf 2.1

Inspraakreactie

Samenvatting

Reactie van het college

Het doorkruisen van de Piratenwijk en het bezoeken van De Fruittuinen doe je wandelend!

52. Mij kwam ter ore, dat er plannen bestaan om een nieuwe fiets route aan te leggen onder andere door ons hofje Fruittuinen 49 / 87. Ik protesteer hier ten stelligste tegen. Er zijn al genoeg fiets routes van Graan voor Visch naar het centrum. Het straatje, hofje kenmerkt zich als een veilige , rustige plek, waar regelmatig gebruik van gemaakt voor een wandelingetje . Het is een doorloop straatje , een wandelstraatje. Het ligt immers naast het wandelpark en de kinderboerderij, waar ter ontspanning en recreatie veel gebruik van wordt gemaakt door gezinnen, lunch wandelaars, honden uitlaters en anderen om in het centrum een frisse neus te halen. Een fietspad met scooters, brommers en dergelijke, verstoort de recreatieve ontspannings mogelijkheden van dit gebied. Natuurlijk is het ook voor ons niet fijn en al helemaal niet veilig, om vlak voor je deur, gelijk op een fietspad te moeten stappen.

Bezwaar tegen het fietspad in de Fruittuinen 49 / Zie paragraaf 2.2 87:
- het fietspad is onnodig
- de route zorgt voor onveiligheid voor wandelaars en aanwonende
- het fietspad zal wordt ook gebruikt door snorfietsen, brommers en e- bikes met extra geluid

53. Wij zijn vandaag op de hoogte gebracht dat er een idee is bij de gemeente om vanuit de geniedijk via het Piratenpad en de Fruittuinen een fietsroute te maken. Via deze weg wil ik daarop bezwaar maken, het Piratenpad is een plek waar veel ouderen, mensen met kinderen en hondenbezitters een loopje maken door de wijk. Er is te weinig ruimte voor een fietspad, dit gaat enorm gevaarlijke situaties met zich meebrengen. Ook het hofje van de Fruittuinen is hiervoor totaal niet geschikt.

Bezwaar tegen het fietspad in de Fruittuinen 49 / Zie paragraaf 2.2 87: de route zorgt voor onveiligheid voor wandelaars en aanwonende

54. Hierbij teken ik bezwaar aan tegen de aanleg van een nieuw fietspad dwars door Piratenwijk en de fruittuinen. Een derde fietspad (fietspad langs nieuwe weg en fietspad planetenpad) dezelfde richting op is geld verspilling en verstoring van de rust van een wandel- en speelgebied door een bestaande woonwijk heen. Waar kunnen kinderen nog ongestoord spelen? Waar kunnen ouderen nog ongestoord wandelen alleen of met hun huisdier. Laat de Piratenweg en de fruittuinen met rust.

Bezwaar tegen het fietspad in de Fruittuinen 49 / Zie paragraaf 2.2 87:
- het fietspad is onnodig
- de route zorgt voor onveiligheid voor wandelaars en aanwonende
- de bewoners gebruiken het plein voor sociale activiteiten
- het fietspad zal wordt ook gebruikt door snorfietsen, brommers en e- bikes met extra geluid

Inspraakreactie



Samenvatting

Reactie van het college

55. Middels dit schrijven wil ik ernstig bezwaar aantekenen tegen de voorgenomen aanleg van een fietspad over de Geniedijk noordzijde ter hoogte van Graan voor Visch (tussen de Nieuwe Weg en de Van Heuven Goedhartlaan). Ik woon inmiddels 16 jaar in de Piratenwijk. Ik begrijp dat gezien alle veranderingen in Hoofddorp Centrum (woningbouw, mobiliteit etc.) er zaken moeten worden veranderd c.q. aangepast. Daarom heb ik alle begrip voor het Verkeerscirculatieplan en het Fietsplan. Omgekeerd vraag ik ook begrip voor mijn situatie. Het

- a. Bezwaar tegen de voorgenomen aanleg van een fietspad over de Geniedijk noordzijde ter hoogte van Graan voor Visch (tussen de Nieuwe Weg en de Van Heuven Goedhartlaan). Het geplande fietspad Geniedijk Noordzijde loopt op 25 meter afstand van mijn tuin. Het fietspad tast mijn privacy en woongenot aan.

- a. Zie paragraaf 2.1

Inspraakreactie

geplande fietspad Geniedijk Noordzijde loopt letterlijk op 25 meter afstand van mijn tuin. Met de door u in genoemde plannen geschetste toename van mobiliteit (fietsers, scooters, electr.step. etc) is het volledig gedaan met mijn privacy en wordt de mate van woongenot ernstig negatief beïnvloedt.

Aangezien bij het doorgaan van dit plan de locatie waar mijn huis staat in aantrekkelijkheid achteruit gaat, zal dit ook gevolgen hebben voor de waarde van mijn huis (bevestigd door makelaar). Voor deze waardedaling moet ik dan derden (gemeente) aansprakelijk houden.

Daarnaast heb ik grote zorg over de veiligheid. En dan met name in combinatie met het voorgenomen fietspad dat de Geniedijk doorsnijdt en de Piratenwijk en de Fruittuinen doorkruist van Graan voor Visch tot in het Centrum. Dit Fietspad staat weliswaar niet in het Fietsplan, maar staat wel ingetekend op een kaart die ik heb ingezien op de Informatiemarkt in C. op 11 maart jl.

Op deze wijze wordt de wijk ontsloten, met alle gevolgen indien mensen minder goede bedoelingen hebben. Check hiervoor de Politie.

Genoemd plan raakt niet alleen mij, maar vele bewoners die pal aan de Geniedijk wonen en gezien de combinatie met het andere fietspad, ook vele bewoners van de Piratenwijk en de Fruittuinen, Ik heb het Verkeerscirculatieplan en het Fietsplan met veel interesse gelezen en meen de problematiek redelijk te begrijpen. Wat ik echter niet begrijp is waarom genoemd fietspad over de Geniedijk moet worden aangelegd, terwijl 50 meter verderop, parallel reeds een fietspad ligt (Graan voor Visch).

Ik snap dat dit aangepast moet worden (verbeterd en verbreed). maar dat lijkt mij ook uit kosten oogpunt een veel beter alternatief. Tenslotte nog een laatste vraag : wat is de correlatie tussen het Verkeerscirculatieplan en het Fietsplan? Het is geen verbijzondering aangezien er diverse verschillen zijn. Wat is de verhouding dan wel?

Samenvatting

De waarde van mijn woning daalt. Hiervoor zal ik de gemeente aansprakelijk houden. Verbeter de bestaande route langs Graan voor Visch, dat is ook goedkoper.

- b. Bezwaar tegen het fietspad in de Fruittuinen: - de onveiligheid neemt toe door een extra vluchtroute/verbinding
- c. wat is de correlatie tussen het Verkeerscirculatieplan en het Fietsplan?

Reactie van het college

- b. Zie paragraaf 2.2
- c. Zie paragraaf 1.1

56. Tijdens de presentatie in C. op zaterdag 11 maart werd bijgaand plan gepresenteerd.
Uit bijgaand overzicht blijkt dat er een 3^e fietsroute vanaf de Geniedijk is ingetekend. Namelijk van de Geniedijk door bestaande

- a. Bezwaar tegen een fietspad vanaf de Geniedijk door bestaande hofjes en vervolgens naar de Boslaan.

Zie paragraaf 2.2

Inspiraakreactie

hofjes en vervolgens naar de Boslaan (beginnend over het bruggetje bij De Fruittuinen 90) naar het fietspad ter hoogte van Boslaan.

Zoals u aangeeft in uw fietsplan nemen fietsers maar ook voetgangers in de Haarlemmermeer een belangrijke plek in als het gaat om duurzame vervoerswijze.

Gezien het hoge gebruik door voetgangers van bovengenoemde route zijn wij **tegen** een fietspad. Vooral de snelle fietsers vormen een gevaar als het een gelegaliseerd fietspad gaat worden. Een incidentele fietser die rustig fietst met aandacht voor de voetganger is heel iets anders dan een e-bike in de hoogste stand of een padelec fiets.

Momenteel is dit al nadrukkelijk een wandelpad dat veel gebruikt wordt door:

- Kinderen, vanaf een jaar of 6, die al (voet)ballend van en naar het speelveld komen en daar het bruggetje en een stukje Boslaan over moeten.
- Ouders met kleine kinderen en kinderwagens die naar de kinderboerderij gaan.
- Oudere uit de wijk die met hun rollator naar het centrum willen voor hun dagelijkse boodschappen.
- Vanuit het kantorencomplex hier in de Fruittuinen maar ook vanuit het centrum wordt er onder de middag veel gebruik gemaakt van het wandelpad van en naar het centrum over de Boslaan.
- Hondenbezitters die hun honden daar uitlaten in het losloopgebied. (Gevaarlijk voor de fietsers.) Dat gebied is overigens als enige als losloopgebied aangewezen in het nieuwe plan.
- Vanaf het Station naar het Centrum wordt veelvuldig gebruik gemaakt door voetgangers die van of naar hun werk gaan in of rondom het Centrum.

Het is voor voetgangers, die ook onderweg van A naar B zijn, niet plezierig om bijvoorbeeld gebruik te maken van de gemaakte (sinus) paden. Immers ze willen wel een relaxte wandeling maar het is geen ommetje. Zo ook voor de in de 1^e drie punten opgenomen gebruikers van het wandelpad.

Samenvatting

- Hier zijn veel voetgangers. Vooral snelle fietsers zullen een gevaar vormen voor voetgangers en bewoners.
- De Fruittuinen is een ecologische zone, waarbij vooral voor de kleinere diersoorten een aantrekkelijke plek gemaakt gaat worden. De daardoor gecreëerde aantrekkelijkheid voor de kleine dieren wordt door een fietspad met de daarbij behorende verlichting weer teniet gedaan.
- Het fietspad zal het Stadspark doorsnijden zodat het plan om één gebied te maken van het wandelbos en de Fruittuinen teniet wordt gedaan.

Reactie van het college

Inspraakreactie

De Fruittuinen is een ecologische zone, waarbij vooral voor de kleinere diersoorten een aantrekkelijke plek gemaakt gaat worden in de Fruittuinen met lage wallen en een sinus gemaaid gebied. De daardoor gecreëerde aantrekkelijkheid voor de kleine dieren wordt door een fietspad met de daarbij behorende verlichting weer teniet gedaan.

Daarbij is de vraag wat de meerwaarde van deze ingetekende route is. Fietzers kunnen nu vanaf de zuidzijde Geniedijk via de Nieuwe weg **of** het Saturnus-pad de Boslaan richting Centrum bereiken met brede bruggen en ruime fietspaden. Dit zijn al 2 mogelijkheden. Deze 3^e mogelijkheid zou, bij het aanleggen van een fietspad, het Stadspark doorsnijden zodat het plan om één gebied te maken van het wandelbos en de Fruittuinen teniet wordt gedaan. Deze mogelijk nieuwe fietsroute geeft geen directere toegang tot het Stadscentrum dan de andere 2 hierboven genoemde routes. Verder zou het bruggetje verbreed moeten worden en het pad tussen de twee torentjes. Waarbij het de vraag is of de ruimte tussen de torentjes breed genoeg is.

Om vanaf de Geniedijk op de fiets naar de Boslaan te komen dient eerst de Piratenweg over gestoken te worden (auto's maar vooral ook andere fietsers die vanaf het station komen) vervolgens een stoep met voetgangers van en naar de Nieuwe weg, door een hofje weer een stoep over dan een straat met verkeer en weer een stoep om tussen de torentjes van de Fruittuinen over het bruggetje te gaan. Dit is géén veilige situatie voor de fietser, vooral niet als ze haast hebben, het schemerig is of donker. Immers voetgangers voeren geen verlichting en zijn in het donker of schemer slecht te zien.

Al met al een gevaarlijke situatie waarbij het groen rondom het centrum onnodig belast zou worden.

Ook voor de bewoners van het hofje is het bijzonder onaangenaam en gevaarlijk als hun voordeur aansluit op een fietspad.

Samenvatting

Reactie van het college

- | | | |
|---|---|---|
| <p>57. Als ik het Concept “Fietsplan Haarlemmermeer” bekijk liggen er mooie doelen voor de boeg.
Maar als ik dan dicht bij huis kijk, maak ik me toch weer een beetje zorgen; In Nieuwe Meer staat de plannen in de steigers om de Oude Haagsebrug te vervangen onderdeel van deze brug is de</p> | <p>a. In Nieuwe Meer zijn plannen om de Oude Haagsebrug te vervangen als onderdeel van deze brug is de doorfietsroute Amsterdam Zuid as – Schiphol – Hoofddorp, zoals in alle informatie is terug te lezen. Het fietspad op</p> | <p>a. Als onderdeel van het project Vervangen Oude Haagsebrug wordt het fietspad wordt verbreed naar 4 meter. Daarmee wordt voldaan aan de richtlijnen van een doorfietsroute (4,6m wordt</p> |
|---|---|---|

Inspiraakreactie

HOOFD / SNEL fietsroute Amsterdam Zuid as – Schiphol – Hoofddorp, zoals in alle informatie is terug te lezen. Deze route wordt steeds meer gebruikt en met het nieuwe Fietspad door de Knoop A9 / A4 ook vanuit en naar Badhoevedorp.

Maar helaas lijkt het er weer op dat het project Fietsplan Haarlemmermeer en Vervanging Oude Haagsebrug, niet op elkaar zijn afgestemd of tenminste andere prioriteiten hebben. Het fietspad op de nieuwe Oude Haagsebrug wordt smaller dan het CROW adviseert, er is nl. gekozen voor de oude min. Breedte van 4 meter terwijl de actuele adviezen van CROW op een min. breedte van 4.60m staat, dit ivm de toenemende aantallen en snelheden van zgn. E.bike bak-/ transsportfietsen. U zult het toch met mij eens zijn dat deze verbinding met toenemende mate gebruikt gaat worden door laatst genoemde fietsen, mede door de milieu zone grens voor bromfietsen aan Amsterdamse zijde.

En tijdens de langdurige afsluiting van deze HOOFD / SNELfiets verbinding lijkt er GEEN alternatief geregeld anders dan een omleiding van 5 km. ☹️

Ik ben benieuwd of de beschreven doelstellingen in het Fietsplan terug te zien zijn in het project vervangen Oude Haagsebrug, uiteraard geldt dit ook voor het aansluitende fietspad.

Ik denk verder dat fietsverbindingen voor de kernen en buitengebieden van toenemend belang worden omdat er van de (H)OV verbindingen steeds minder overblijft en haltes niet meer lopend bereikbaar zijn. ☹️

Het verbaast mij dan ook dat als je het plan doorleest “Hoofddorp” (33x) en “Nieuw-Vennep” (20x) wel erg veel genoemd worden en sommige kernen zelden tot niet of begrijp ik de doelstellingen van het Fietsplan niet goed ? (“Badhoevedorp” (2x) en “Nieuwemeer” (3x) en dan alleen nog maar in Nieuwemeerdijk ???)

58. Goed dat u zich sterk maakt voor een fietsenplan. Echter ons kwam ter ore dat er ook sprake is van een NIEUW c.q nog aan te leggen fietspad. Route: Tennisbaan -dwars door ons verkeersvrije “hofje” van de Fruittuinen 49-87, en via het zgn piratenpad naar de Boekenierlaan resp via een nieuw aan te leggen brug naar de Geniedijk.

Samenvatting

- de nieuwe Oude Haagsebrug wordt smaller dan het CROW adviseert, er is nl. gekozen voor de oude min. breedte van 4 meter terwijl de actuele adviezen van CROW op een min. breedte van 4.60m staat. Graag de nieuwe breedtes verwerken in het project.
- b. Tijdens de langdurige afsluiting van deze doorfietsroute lijkt er geen alternatief geregeld te worden en is de omleiding van 5 km.
- c. Ik denk verder dat fietsverbindingen voor de kernen en buitengebieden van toenemend belang worden omdat er van de (H)OV verbindingen steeds minder overblijft en haltes niet meer lopend bereikbaar zijn.

Reactie van het college

alleen toegepast bij zeer intensief gebruik dat is hier niet aan de orde.)

- b. Recent is door de opdrachtgevende partijen van het project Vervangen Oude Haagsebrug besloten tegemoet te komen aan de ingebrachte wensen vanuit de omgeving. Er zal tijdens de uitvoering een tijdelijke pontonbrug worden aangelegd. In verband met de doorvaart voor de tijdens het vaarseizoen is de pontonbrug alleen maandag tot en met vrijdag overdag beschikbaar.
- c. De fiets is een belangrijk vervoermiddel voor het voor- en natransport voor het openbaar vervoer. In de ketenreis zien we een volwaardig alternatief voor de autoverplaatsing over langere afstand.

- Bezwaar tegen een nieuwe fietsroute van de Tennisbaan door het hofje van de Fruittuinen 49-87 naar de Geniedijk met een nieuwe brug. Deze route geeft
- overlast van fietsers, brommers en scooters,
 - onveiligheid voor spelende kinderen,
 - faciliteert een vluchtroute voor inbrekers.

Zie paragraaf 2.2

Inspraakreactie

Deze route heeft en zal veel onrust en verzet opleveren van de direkt betrokken bewoners langs/bij deze route.

Een fietspad betekent niet alleen fietsers maar ook brommers en scooters. En wat te denken van de aanslag op onze veiligheid c.q spelende kinderen en het faciliteren van een vluchtroute voor inbrekers.

59. Inleiding

Sinds 1975 woont X in de Piratenwijk en sinds 2017 in een patiowoning aan De Fruittuinen in Hoofddorp. Deze woningen zijn in 2001 gebouwd. Omdat de woningen alleen over een kleine patio beschikken, vervult *het pleintje* aan de voorzijde van de 20 patiowoningen een centrale functie. Hier zit nadrukkelijk een stedenbouwkundige visie achter. *Het pleintje* zorgt voor veiligheid, sociale samenhang en controle. Het is uitsluitend voetgangersgebied. *Het pleintje* is feitelijk het kloppend hart van de kleine leefgemeenschap. Kinderen spelen hier, het is een ontmoetingsplek en bewoners zitten zodra het weer het toelaat voor hun huis. Een fijne route voor wandelaars. Een fantastisch concept. Juist hierom besloot X nadat zij weduwe werd, in 2017 van de Piratenweg naar De Fruittuinen te verhuizen.



Het pleintje.

Koude douche

Samenvatting

- a. Op 11 maart 2023 namen bezoekers van de informatiemarkt over de Visie Stadscentrum Hoofddorp kennis van een kaartje dat niemand kende en niet eerder met de bewoners of de Wijkraad was gedeeld. Deze route staat niet in het Fietsplan. Doordat de Visie Stadscentrum nog niet ver genoeg gereed was tijdens het opstellen van het Fietsplan is dit fietspad hierin nog niet meegenomen. Hoe verhoudt zich dit tot elkaar? Het fietsplan is daardoor incompleet.
- b. Op de gepresenteerde kaart staat een 'Mogelijke nieuwe fietsroute' via een brug dwars door de Piratenwijk en De Fruittuinen geprojecteerd. En nog erger: dwars over het pleintje Fruittuinen 49-87. Deze fietsroute wordt de veiligheid, de sociale samenhang en controle en het fijne wandelgebied teniet gedaan. Het fietspad is onnodig.
- c. Een visie hoe fietsers zich verhouden tot voetgangers ontbreekt in het fietsplan.
- d. Er is in het plan geen criterium opgenomen voor ontbrekende schakels.
- e. De geniedijk is Unesco erfgoed. Met het fietsplan worden er twee nieuwe onnodige aansluitingen door gemaakt.

Reactie van het college

- a. Zie paragraaf 2.2
- b. Zie paragraaf 2.2
- c. Zie antwoord bij 46b
- d. Deze suggestie nemen wij over, zie ook paragraaf 2.4.
- e. Zie paragraaf 2.2

Op 11 maart 2023 namen enkele bezoekers van de informatiemarkt over de Visie Stadscentrum Hoofddorp kennis van onderstaand kaartje.

Een kaartje dat niemand kende en niet eerder met de bewoners of de Wijkraad was gedeeld. Hierop staat een 'Mogelijke nieuwe fietsroute' via een brug dwars door de Piratenwijk en De Fruittuinen geprojecteerd. En nog erger: dwars over *het pleintje*.

De eerste vragen die op ons op kwam waren:

Wie verzint dit?

En: Is de bedenker überhaupt wel eens op locatie geweest?

Met deze nieuwe fietsroute wordt de veiligheid, de sociale samenhang en controle en het fijne wandelgebied in één klap teniet gedaan. Het kan niet waar zijn.

Uit navraag bij Y (Senior Beleidsadviseur Verkeer en Vervoer, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid) blijkt dat dit fietspad een zogenaamde *ontbrekende schakel* zou zijn die in het Fietsplan thuis hoort. Doordat de Visie Stadscentrum nog niet ver genoeg gereed was tijdens het opstellen van het Fietsplan is dit fietspad hierin nog niet meegenomen.

Blijkbaar heeft u een Fietsplan opgesteld maar worden er in ander verband ook nog fietspaden bedacht. Hoe verhoudt zich dit tot elkaar? Het Fietsplan zou toch de basis moeten zijn voor nieuw aan te leggen fietspaden?

Onvolledig en incompleet Fietsplan

Uw concept Fietsplan is niet volledig en actueel. De basis voor het netwerk van nieuw aan te leggen fietspaden zou in het Fietsplan moeten staan. Dat blijkt niet het geval. Ook in ten minste een andere visie worden fietspaden gecreëerd, die niet in het Fietsplan verwerkt zijn. Hiermee ontstaat een wirwar aan fietspaden. Hoe weet de ene beleidsmaker nog waar de andere beleidsmaker mee bezig is?

Geen rekening gehouden met voetgangers

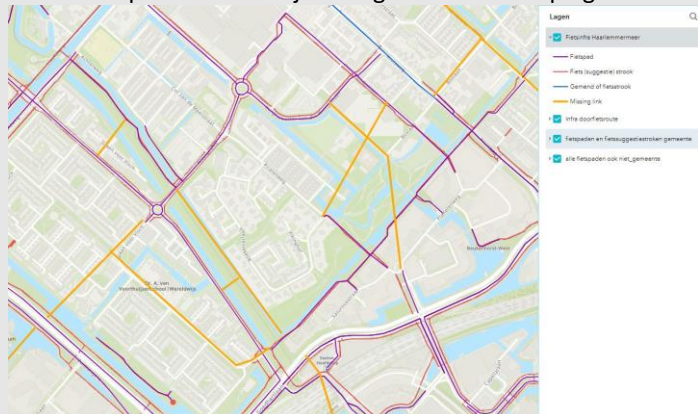
Centraal in uw Fietsplan staat de Piramide voor fietsgeluk, waarbij veiligheid, snelheid en gemak de basis vormen voor uw plan.

Uiteraard onderschrijven wij het belang van het stimuleren van actieve mobiliteit in de vormen van fietsen. Wij realiseren ons ook dat om fietsen te stimuleren de voorzieningen wel op orde moeten zijn, zeker nu het aantal inwoners en woningen groeit. De onderste

bouwsteen uit de Piramide voor fietsgeluk is Veiligheid. Fietspaden moeten onder meer breed genoeg worden voor de grote diversiteit aan gebruikers van het fietspad. Hoe breed dat dan concreet is, laat u in het midden. Ook moet sprake zijn 'veilig mengen'. In uw visie wordt voor het veilig mengen uitsluitend gekeken naar de relatie auto's en fietsers. Het onderdeel fietsers versus voetgangers ontbreekt. Ten onrechte.

Geen criteria voor de 'ontbrekende schakels'

In het Fietsplan kunnen wij een digitale kaart raadplegen.



De gele onderdelen geven de *ontbrekende schakels* aan. Wat de criteria zijn geweest om tot de aanwijzing van deze *ontbrekende schakels* te komen, is niet benoemd. Dit moet juist heel duidelijk zijn. Zo is er een nieuwe overgang over het water ter hoogte van de Geniedijk – Piratenwijk beoogd en een route langs de Geniedijk, terwijl evenwijdig hieraan op 50 meter afstand al een belangrijke fietsroute loopt.

Wat is de meerwaarde van deze - kostbare - ontsluiting?

Ook is het gissen waar de *ontbrekende schakel* tussen de twee appartementsgebouwen in De Fruittuinen vandaan komt. Waarom wordt deze niet toegelicht?

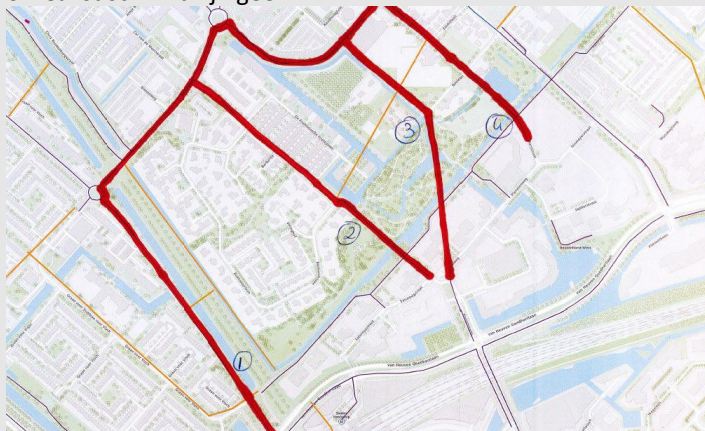


De 'ontbrekende schakel' tussen 2 appartementencomplexen in De Fruittuinen

Van 4 naar 7 routes naar het centrum

Welgeteld zijn er al 4 fietsroutes binnen een straal van 700 meter naar het centrum. Zie hieronder in rood aangegeven.

Met de nieuwe plannen in het Fietsplan zelf en de nog te verwerken route door de Piratenwijk over *het pleintje* zijn er 7 fietsroutes en 2 bruggen naar het centrum. Onnodig en onrealistisch. Dit zijn geen



ontbrekende schakels.



Geniedijk UNESCO Werelderfgoed

Dwars door Haarlemmermeer ligt het grootste monument van de polder, de Geniedijk. De dijk maakt deel uit van de Stelling van Amsterdam. Sinds 1996 is de stelling toegevoegd aan de Werelderfgoedlijst van UNESCO. En sinds 2005 is de stelling Nationaal Landschap. Met de Ringdijk en Hoofdvaart is de Geniedijk het meest opvallende landschappelijk onderdeel in de Haarlemmermeerpolder.

Nu staan er 2 onnodige ontsluitingen door de Geniedijk ingetekend. De status van werelderfgoed verplicht om zorgvuldig over iedere nieuwe ontwikkeling na te denken. Iedere verandering staat in dienst van het werelderfgoed; het moet gericht zijn op behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van de kernkwaliteiten van het gebied. Het moet de plek nog betekenisvoller maken. Die zorgvuldige afweging heeft niet plaatsgevonden.

60. Concrete maatregelen

Op de website

<https://www2.haarlemmermeergemeente.nl/haarlemmermeer-van-morgen/fietsplan-haarlemmermeer>

Lees ik het volgende: *“In dat fietsplan staat welke verbeteringen en voorzieningen in het fietsnetwerk van Haarlemmermeer komen.”*

Vervolgens lees ik wat dit voor het Fietsplan betekent:

- Zorgdragen voor een mobiliteitsnetwerk
- Opnieuw kijken naar de bestaande infrastructuur
- Verbeteren van de verkeersveiligheid

a. In het fietsplan is niet opgenomen welke concrete maatregelen genomen worden.

a. De concrete maatregelen zullen op basis van het fietsplan jaarlijks worden geprogrammeerd in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Enkele concrete maatregelen uit het fietsplan zijn daar nu reeds in opgenomen, zoals de realisatie van het ontbrekende fietspad PARK21 – Lincolnpark – centrum/station Hoofddorp en de realisatie van de doorfietsroute langs de Kruisweg richting de A4.

Inspraakreactie

- Enz.

Het is allemaal hoog over, ambtelijk en abstract gepraat!
Pas in hoofdstuk 4 wordt het iets concreter als concrete locaties genoemd worden waar bv. fietsstroken nu te smal zijn.
Maar wederom staat er niet in welke verbeteringen en voorzieningen er gaan KOMEN.
Het gaat alleen maar over onderzoeken, inventariseren, nader bestuderen

Doorstroming verkeerslichten

In 5.3 wordt gesproken over Schwung, een softwareprogramma. Serieus gemeente?
Dus om een snelle doorstroming als fietser te krijgen MOET je een app installeren op je telefoon en dat ding ook continu bij je hebben? Steeds meer mensen gaan inzien dat ze door overheden en andere partijen continu gevolgd worden in hun beweging, aankopen enz. door hun smartphone.
Steeds meer mensen willen dat niet en zetten dat ding uit of nemen hem niet mee.
Kom svp met een oplossing die NIET afhankelijk is van de smartphone!

Doorfietsroute

Ik heb op het kaartje gekeken (link op website, niet in fietsplan). Bij de selectie infra doorfietsroute zijn een paar zwarte streepjes getekend, sommige ook op locaties waar doorfietsen erg onmogelijk is! Wat vooral opvalt is dat er niet een doorlopende doorfiets- of snelfietsroute is. Waarom niet inzetten op een soort fietssnelweg waar fietsers met geen tot weinig onderbreking (geen kruispunt, verkeerslicht enz.) van bv. Hoofddorp naar Amsterdam Zuid kunnen komen. Net als bij autosnelwegen kun je dan als fietser via normale fietspaden 'aanhaken' op die snelweg.

Samenvatting

- b. Laat de voorrang voor de fietser bij verkeerslichten niet afhangen van een app. Kom met een ander soort oplossing.
- c. Op het kaartje op de website zijn de doorfietsroutes niet duidelijk terug te vinden. Kies voor een soort fietssnelweg waar fietsers met geen tot weinig onderbreking (geen kruispunt, verkeerslicht enz.) van bv. Hoofddorp naar Amsterdam Zuid kunnen komen. Net als bij autosnelwegen kun je dan als fietser via normale fietspaden 'aanhaken' op die snelweg.

Reactie van het college

- b. Er zijn meerdere mogelijkheden om de prioriteit van fietsers te regelen. Soms blijft het nodig om verkeerslichten toe te passen. In 2024 zullen we in het kader van verkeersmanagement kijken naar de prioriteiten per verkeersdeelnemer op verschillende soorten wegen in de gemeente. De gemeenteraad heeft hiertoe besloten bij het vaststellen van het VSP Nieuw-Vennep. Bij een aantal concrete verkeerslichten zijn fietser in het nadeel ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer omdat het gemotoriseerd verkeer zich vroegtijdig aanmeldt bij het verkeerslicht door lussen in het wegdek of informatie die de auto doorgeeft., hierdoor kunnen de (slimme) verkeerslichten rekening houden met verkeer dat eraan komt. Bij fietsers is dit vaak niet mogelijk. De Schwungapp kan deze achterstand oplossen.
- c. Jammer dat u het kaartje niet heeft kunnen vinden, maar hetgeen u beschrijft is ook wat wij voor ogen hebben met de doorfietsroutes.

61. Middels dit schrijven wil ik u kenbaar maken over de grote twijfels die ik heb over de nut en de noodzaak van het fietsplan door en langs de Piraten wijk.
De keuze voor een fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk langs de tuinen van de Piratenwijk ervaar ik als zeer ongewenst. Wij hebben in 2002 als bewoners hier met succes actie tegen gevoerd. Dat heeft ons veel plezier en vrijheid opgeleverd. Tot

Tegen het fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk ter hoogte van de Piratenwijk. Dit fietspad beperkt ons plezier en onze vrijheid. Het fietspad zorgt voor een gevaarlijke kruising met de Nieuweweg en bij het station. Er lopen veel kabels en leidingen. Het is niet efficiënt om hier een fietspad aan te leggen. Het fietspad is

Zie paragraaf 2.2

Inspiraakreactie

mijn verbazing wilt u nu weer hetzelfde en is het oude plan weer uit de kast gehaald en een beetje opgepoetst.

Dit fietspad wordt gevaarlijk bij de kruising van de Nieuwe weg en bij het station op beide kruisingen zal dit tot ongelukken leiden want de snelheid waarmee de huidige fietsers zich verplaatsen zal de komende jaren alleen maar toenemen.

Op het gedeelte waar jullie het pad plannen lopen allerlei infrastructurele leidingen, om de drie jaar gaat er weer nieuwe leidingen de grond in. Uit efficiency overwegingen, is het goedkoper om dit deel van de dijk in zijn originele staat te laten dan er een duur verharde deklaag aan te leggen.

Waarom parallel aan het fietspad langs de Graan voor Visch weg een extra fietspad aan te leggen. De argumenten die in 2002 golden zijn nog steeds van toepassing

Bij het nieuwe fietsplan van de gemeente ons cultureel erf goed de Geniedijk vernielt en komen er bruggen over het voor en achterkanaal Deze water barrières zijn de "Slotgracht" (voor en achterkanaal langs de Geniedijk) die de wijk aan de zuid kant beschermt ten ongewenste bezoekers. Het voelt alsof de stadspoort opengezet wordt.

De brug en het nieuwe aan te leggen fietspad komt precies op het stukje gemeente grond/bos dat grenst aan de zijkant van mijn huis Het voelt als of de achterdeur constant open zal staan en iedereen naar binnen kan. Ik woon hier al 30 jaar en heb in die 30 jaar de plantsoendienst van de gemeente 2x in dat stukje grond gezien. Samen met de buurman wiens huis ook aan dit plantsoen/bos grenst onderhouden we dit stukje bos ieder op zijn eigen manier In dit stukje bos staan 12 grote bomen van minsten 50 jaar oud. Dit wordt vervangen door een stuk asfalt van het fietspad.

Hoezo vindt de gemeente, dat wij niet moeten meewerken aan het stoppen de klimaatverandering.

Dankzij dit bos heb ik een grote diversiteit aan dieren en vogels die daar leven en mijn tuin in komen zoals konijnen, egels salamanders en vele soorten vogels zoals Spechten, Uilen Vlaamse gaaien en vele andere soorten maar geen honden die wel over het voetpad langs de Boekanierlaan lopen. Elke ochtend geniet ik van de vogels die daar leven. Vaak zit in een van de bomen een Buizerd die daar

Samenvatting

onnodig. Het asfalt komt in plaats van groen dit is niet in lijn met de aanpak van klimaatadaptatie.

De noord-zuidverbindingen in het plan tasten de Geniedijk (Unesco erfgoed) aan. En doen de natuurlijke barrière aan de zuidkant van de wijk teniet. Deze barrière beschermt de wijk tegen ongewenste bezoekers.

Reactie van het college

uitrust. In de steeds verdere verstedelijking van het centrum zijn dit soort kleine groene plekken de longen van het centrum
 Als ik naar de plannen kijk dan mis ik de urgentie, nut en noodzaak van het fietspad op de noordzijde van de Geniedijk en de brug over het achterkanaal om een fietspad dwars door de Piratenwijk. Deze snijdt de wijk door het midden van Noord naar Zuid.
 Het winkel centrum ligt ten noord/westen van de wijk daar loopt een fietspad langs de Nieuweweg naar toe en het fietspad ten noorden van de wijk. Het station ligt ten oosten van de wijk dat is goed bereikbaar via het fietspad langs de van Heuven Goedhartweg en het fietspad langs Graan voor Visch ten noorden en ten zuiden is niets waar mensen naar zich naar toe zouden willen verplaatsen.
 Door de nieuwe brug en het fietspad voel ik me bedreigd in de mijn rust, veiligheid en vrijheid. Het zal ten kosten gaan van de rust, het unieke karakter en de schoonheid van de wijk.
 Meer bezoekers in de wijk zal leiden tot meer lawaai, vervuiling en zwerfafval. Dit is een inbreuk op de schoonheid, rust en de unieke sfeer van deze wijk.

- | | | |
|---|---|---|
| <p>62. Bij deze willen wij als bewoners van X ons bezwaar maken tegen het fietsplan dat is gepresenteerd door de Gemeente Haarlemmermeer.
 Er zijn meerdere redenen die wij hebben om het niet eens te zijn met dit plan, maar naarmate de tijd vordert, blijkt dat er steeds meer fietspaden worden toegevoegd die niet in het oorspronkelijke plan thuishoren, zoals onder andere nu het fietspad die dwars door de Fruittuinen loopt. Bovendien is het uitwerken van dit plan niet altijd transparant geweest, waardoor er verwarring en onrust ontstaat.
 Als bewoners van deze rustige wijk hebben wij altijd kunnen genieten van privacy, veilig- en overzichtelijkheid. Dit fijne gevoel wordt nu geriskeerd door het idee een fietspad te creëren op de Geniedijk. Wat wij niet begrijpen is waarom dit überhaupt een optie is geworden aangezien er al fietspaden bestaan parallel aan de Geniedijk? In hoeverre wordt het fietsen bevordert door nog een pad of twee aan te maken door gebieden die nu een voordeel</p> | <p>a. Bezwaar tegen het fietspad door het pleintje van de Fruittuinen. Deze route staat niet in het Fietsplan. Doordat de Visie Stadscentrum nog niet ver genoeg gereed was tijdens het opstellen van het Fietsplan is dit fietspad hierin nog niet meegenomen. Hoe verhoudt zich dit tot elkaar? Het fietsplan is daardoor incompleet.
 b. Bezwaar tegen het fietspad over de Geniedijk. Dit fietspad is onnodig. Het tast onze privacy en veiligheid aan. En de waarde van onze woningen daalt.</p> | <p>a. Zie paragraaf 2.2
 b. Zie paragraaf 2.1</p> |
|---|---|---|

Inspraakreactie

bieden voor de bewoners en ook als pluspunten worden gezien om zich in de Piratenwijk/Fruittuinen te vestigen?

We willen allemaal een groener Haarlemmermeer en zijn absoluut niet tegen gezondere keuzes, maar deze zouden niet ten koste van onze buurt moeten worden gemaakt. Hoe zal het zijn om zomers in de tuin te liggen als er 50 fietsers op een middag langsfietsen en even naar links kijken? Hoe gaan de kinderen spelen en tekenen op de stoep bij de Fruittuinen als ze op bezoek zijn bij Opa en Oma op het moment dat er opeens een fietspad dwars door de voortuin loopt?

Wat wordt de verkoopwaarde van de huizen die nu opeens uitkijken op een fietspad in plaats van een dijk waar dieren op lagen te grazen?

Is hier goed over nagedacht of willen we alleen bewijzen dat we groeien, moderniseren en beter gaan nadenken over het milieu??

We wonen sinds 1994 in de Piratenwijk en voelen voor de eerste keer, oprecht dat er keuzes en plannen worden gemaakt zonder dat er rekening wordt gehouden met de bewoners en dat is erg jammer.

Samenvatting

Reactie van het college

63.	<p>3.1 Te veel focus op recreatieve netwerken. De netwerken dienen geschikt en gericht te zijn voor alle fietsverkeer inclusief regionaal woonwerk verkeer.</p> <p>3.3 Veilig mengen met gemotoriseerd verkeer is een utopie. Massaverschil blijft. Inzetten op de fietsstraat?</p> <p>3.4 Solarfietspad als innovatie is een schijnvertoning. Voegt niets toe. Er zijn veel betere manieren om dit geld te besteden. Fietspaden moeten diversiteit ondersteunen in formaat en snelheid. Inzet op elektrisch en elektrisch ondersteund vervoer? Innovaties door bijvoorbeeld in te spelen op bezetting en optimale doorstroming bij VRIs. Dynamische bewegwijzering door bijvoorbeeld speedpedelecs toe te staan op fietspaden wanneer er te veel autoverkeer wordt waargenomen.</p> <p>4. Geen paarse vlakken(?) Per item zou moeten worden samengevat wat dit betekent voor het fietsplan</p> <p>6.2 Genoemde aantallen fietsparkeerplaatsen voor stadscentrum zijn veel te laag</p>	<p>a. Alle fietsnetwerken dienen geschikt zijn voor al het fietsverkeer, inclusief regionaal woonwerk verkeer. Niet alleen recreatief verkeer.</p> <p>b. Veilig mengen kan alleen bij fietsstraten.</p> <p>c. Ten aanzien van innovatie zou de focus moeten liggen op elektrisch en elektrisch ondersteund vervoer en doorstroming bij VRI's. Is het ook mogelijk om met dynamische bewegwijzering toe te passen om speed pedelecs toe te staan op fietspaden wanneer er te veel autoverkeer wordt waargenomen?</p> <p>d. Het genoemde aantal fietsparkeerplaatsen voor het stadscentrum is veel te laag. Er is niet voorzien in fietspakeervoorzieningen bij</p>	<p>a. Deze suggestie nemen wij over. Wij zullen de samenvattende tekst in deze paragraaf aanpassen door de derde bullit te vervangen door: "Fietspaden zullen drukker worden. Het ontwerp van (recreatieve) fietspaden moet dat mogelijk maken."</p> <p>b. Zie het antwoord bij 3a.</p> <p>c. Door een pilot te doen met Schwung zetten wij juist innovatie in om de doorstroming van fietsers bij VRI's te verbeteren.</p> <p>d. Inmiddels zijn er betere telgegevens beschikbaar. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad op 1 februari het Vervolg integrale aanpak parkeren</p>
-----	--	---	--

Inspraakreactie

Er is niet voorzien in fietsparkeervoorzieningen bij de nieuwe hoofdingang van het winkelcentrum

Wie is bij de verantwoordelijk hier voor de fietsvoorzieningen bij winkelcentra? Hoe is de financiering geregeld? Blijkbaar betalen ondernemers mee voor autoparkeren. Waarom niet voor fietsparkeren?

Op de informatiemarkt over de Visie Stadscentrum Hoofddorp is een kaart gepresenteerd met een mogelijke nieuwe fietsroute dwars door de Piratenwijk en de Fruittuinen. Het pad is bedacht op een populair wandelpad – het Boekenierpad – en loopt vanaf Graan voor Visch dwars door de Geniedijk naar de achterzijde van de Tennisbaan. Een route waar naar mijn opinie niemand om gevraagd heeft en ook werkelijk niemand naar uitkijkt. Zeker het einde van de route aan de achterzijde van de tennisbanen is niet bepaald een populaire bestemming. Beter richt de gemeente zich op alternatieve en meer efficiënte routes vanaf het Station richting het centrum. Dit plan is een verspilling van schaarse middelen.

64. Met de nodige verbazing kennisgenomen van het voornemen om een fietspad aan te leggen van Graan voor Visch via een doorgang door de Geniedijk, een brug over de Kagertocht, door de Piratenwijk en de Fruittuinen.

Ik wil hierbij protesteren tegen dit voornemen en hoop van harte dat het nooit wordt uitgevoerd.

- 1) Er zijn al ruim voldoende fietsroutes van en naar het centrum. Links en rechts van dit voorgenomen fietspad lopen al twee fietsroutes parallel aan elkaar op net 400 meter van elkaar. Spendeer de financiële middelen van onze gemeente ajb om deze paden te verbeteren. Vooral het Saturnuspad kan wel een opfrisbeurt gebruiken. Dit pad is ook een onmiskenbare schakel van Hyde Park naar station en bedrijventerrein.
- 2) Wie verzint het om de Geniedijk (= UNESCO erfgoed) te doorkruisen en de natuur te verstoren? Het voegt geen waarde toe en zorgt alleen voor een extra belasting van de Piratenwijk. Daarnaast doorkruist het een groenstrook binnen voornoemde wijk. Door hier een fietspad aan te leggen wordt de natuur hier wreed verstoord. Het gaat immers niet om alleen fietsers, maar ook brommers, scooters en andere

Samenvatting

de nieuwe hoofdingang van het winkelcentrum.

- e. Waarom betalen ondernemers niet voor fietsparkeren?
- f. Zet in op alternatieve en meer efficiënte routes vanaf het station richting naar het centrum.

Reactie van het college

Stadscentrum Hoofddorp vastgesteld. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.5. Wij zullen paragraaf 6.2 in overeenstemming brengen met het raadsbesluit en achterliggende stukken.

- e. Zie de beantwoording bij reactie 46c.
- f. Voor de route door de Piratenwijk zie paragraaf 2.2. Binnen het project spoorzone worden de routes naar het station meegenomen in de gebiedsontwikkeling.

- a. Bezwaar tegen een aan te leggen fietspad van Graan voor Visch via een doorgang door de Geniedijk, een brug over de Kagertocht, door de Piratenwijk en de Fruittuinen.

- Het fietspad is niet nodig er zijn voldoende alternatieven.
- Het pad tast de natuur en erfgoed van de Geniedijk aan
- Het pad zorgt voor een waardevermindering van de woningen
- Het pad gaat over het pleintje dat bewoners gebruiken voor sociale activiteiten.

- b. Gebruik de gemeentelijke middelen om bestaande paden te verbeteren. Denk vooral aan het Saturnuspad.

- a. Zie paragraaf 2.2

- b. Zie paragraaf 2.3

Inspraakreactie

(electrisch aangedreven) vervoersmiddelen. Los daarvan zijn de beide stroken water aan weerszijden van de Geniedijk een broedplaats voor gevogelte en wordt dit wreed verstoord door een pad en een brug over de Kagertocht.

- 3) Het aanleggen van het pad zorgt voor een waardevermindering van mijn woning en daar zit ik niet op te wachten. Het zorgt daarmee voor een aanzienlijk lagere WOZ-waarde en heeft daarmee een indirect effect voor de inkomsten van de gemeente.
- 4) Naast het doorkruisen van een groenstrook wordt het pad door de Fruittuinen getrokken en dus voor de deur van de woningen aan deze locatie. Daar spelen kinderen en wonen mensen die slecht(er) ter been zijn. Ergo: de (persoonlijke) veiligheid van de bewoners komt in geding. Los van het bieden van een extra ontsnappingsroute voor mensen met verkeerde intenties.

Samenvatting

Reactie van het college

65. Wat fijn om te lezen dat jullie zo bezig zijn om het fietsen aantrekkelijker te maken en de mensen op de fiets te krijgen. Top gedaan.

Wat mij persoonlijk betreft zijn er de volgende dingen te verbeteren en ook deels terug te vinden in het plan.

- over aantrekkelijk gesproken: geef fietsers veel meer voorrang bij stoplichten en maak het hiermee vooral binnen de bebouwde kom onaantrekkelijk om de auto te nemen.

- de veilige stalling van fietsen beter te maken. Een idee wat ik al eerder heb geopperd. Maak het in het centrum mogelijk om op verschillende plaatsen de accu van je elektrische fiets veilig te stellen. Maak bijvoorbeeld betaalde kluisjes waarin je de accu kunt opbergen. Het stelen van elektrische fietsen wordt daarmee onaantrekkelijk en je hoeft tijdens het boodschappen doen niet te zeulen met je accu. Ik zet namelijk mijn fiets niet meer neer op het van Stamplein met de kans dat hij gestolen wordt.

- maak het parkeren nog duurder en financieer hiermee veilige fietsstallingen.

- over de veiligheid van fietsers. De meeste jongeren fietsen met 1 hand aan het stuur en met 1 hand aan de telefoon. Ze zwabberen vervolgens over het hele fietspad heen met alle gevolgen van dien.

a. Geef fietsers veel meer voorrang bij stoplichten en maak het hiermee vooral binnen de bebouwde kom onaantrekkelijk om de auto te nemen.

b. Zorg voor meer veilige stallingen met name in de omgeving van het Van Stamplein.

c. Zorg voor plekken waar je je fiets kunt opladen. Bijvoorbeeld met betaalde kluisjes.

d. Maak het autoparkeren duurder en financieer hier fietsenstallingen mee.

a. Zie antwoord 46b. In de Netwerkstudie hebben we ook opgenomen dat we streven naar een robuuste randstructuur voor de weg. Dit betekent dat wij het autoverkeer verleiden om de routes langs de rand van de bebouwde kom te gebruiken zodat er in de kernen meer ruimte over blijft voor voetgangers en fietsers. Voor Nieuw-Vennep en Hoofddorp hebben we dit verder uitgewerkt in de verkeersstructuurplannen.

b. Zie paragraaf 2.5

c. Langs de ringvaart zijn op verschillende plaatsen oplaad voorzieningen gerealiseerd door de gemeente. Bij de stalling in het centrum zal de mogelijkheid om te laden een aandachtspunt zijn. Verder zien we dat (horeca)ondernemers op een aantal plaatsen voorzieningen aanbieden. Dit lijkt voor nu voldoende.

d. De gemeente Haarlemmermeer kiest ervoor om een goed bereikbare gemeente te zijn voor alle

Inspraakreactie

Er moet daar strenger tegen opgetreden worden want dat voorkomt veel ongelukken.

- comfort op de fietspaden. Laat deze wat netter en strakker aanleggen en onderhouden. Heel veel fietspaden zijn hobbelig en bobbelig. Je raakt hierdoor sneller de macht over het stuur kwijt met alle gevolgen van dien.

Samenvatting

e. Treedt strenger op tegen onveilig fietsgedrag.

f. Onderhoudt de fietspaden beter. Het slechte onderhoud maakt de fietspaden gevaarlijk.

Reactie van het college

vervoersmodaliteiten. Dit betekent dat ook de auto welkom is en een plek krijgt. De gemeenteraad maakt apart geld vrij voor goede fietsenstallingen in Hoofddorp. Zie verder paragraaf 2.5.

e. Wij kiezen ervoor om veilig weggedrag te stimuleren, door een goede weginrichting maar ook door in te zetten op educatie en communicatie. Daarbij hebben wij rekenschap van het feit dat zowel politie als handhaving kampen met toenemende taken en afnemend personeel.

f. Zie paragraaf 2.3

66. Mij is ter ore gekomen dat in de plannen van het vernieuwde stadspark een derde fietsroute is gepland namelijk van de Geniedijk door bestaande hofjes en vervolgens naar De Boslaan (beginnend over het bruggetje bij De fruittuinen 90) naar het fietspad ter hoogte van Boslaan (...).
Om meer redenen vind ik dit een heel slecht plan.
Ik ben al bijna 23 jaar bewoner van De Fruittuinen en vanaf dag 1 hebben wij op vele manieren actie gevoerd om dit historisch stukje Hoofddorp groen te houden. Na jaren van dure plannen en veel participatie waarbij veel belangen zijn afgewogen is er gekozen voor het ontwikkelen van het stadsplan wat er nu ligt.
Inmiddels groeit het centrum van Hoofddorp uit zijn voegen en wordt er nog volop gebouwd. Nog kostbaarder en hard nodig zijn dus kleine oases van groen: plekken waar nog wat rust te vinden is. De Fruittuinen zijn zo'n kostbaar plekje en moet dat juist voor toekomstige bewoners van het centrum ook blijven.
Mevrouw X heeft uitstekend op een rijtje gezet waarom een fietspad in De Fruittuinen onwenselijk is, haar argumenten onderschrijf ik volledig en ga ik niet hier opnieuw opsommen. Ben altijd bereid om in gesprek te gaan over deze argumenten. Als kleine aanvulling wellicht nog mijn opmerking dat een fietspad niet meer is wat het vroeger was: een pad voor de gewone fiets.

Tegen de nieuwe fietsroute van de Geniedijk over het pleintje bij de Fruittuinen. Met de groei van het centrum zijn dergelijke groene plekken van belang en moeten behouden blijven. Fietspaden worden ook gebruikt door elektrische fietsen, racefietsen, scooters enz. Dit is een extra reden tegen het fietspad.

Zie paragraaf 2.1 en 2.2

Inspraakreactie

En als veel fietsers nu al niet thuis horen in De Fruittuinen dan is opkomst van alle vormen van elektrische fietsen, racefietsen, scooters enz. Dit is een extra reden om geen fietspad door de Fruittuinen toe te staan.

67. Sinds 10 jaar woon ik met veel plezier in deze rustig groene wijk van Hoofddorp. Deze rust dreigt ernstig verstoord te worden door de plannen om een fietspad te realiseren dwars door de wijk. In mijn visie is dit totaal onnodig, er bestaat een prima verbinding langs de Graan Voor Visch vanaf het station en de wijk Graan voor Visch met het centrum. Mocht deze niet voldoen aan moderne veiligheidseisen zou het een betere en goedkopere optie zijn om het bestaande fiets pad veiliger, breder en moderner te maken.

Verarming natuur

De Geniedijk is tenslotte door Unesco op de wereld erfgoed lijst gezet. Ook is de Geniedijk een belangrijke vleermuis vliegrouete. (zie ecologisch onderzoek Altenburg & Wymenga in opdracht van de gemeente). Vleermuizen hebben last van de verlichting die ongetwijfeld voor de veiligheid langs de fietspaden komt. In deze wijk hebben veel vogels waaronder ook diverse uilen hun nesten. Deze kostbare fauna zou ook ernstig verstoord worden door het extra verkeer, verlichting en geluidsoverlast van een fietspad dwars door de wijk. Volgens de plannen zou het stukje natuur langs het Boekenierpad ook opgeofferd worden. Een verdere verarming van de natuur in dit gebeid.

Onveiligheid, verstoring en onrust in de wijk

Het geplande fietspad met een meer directe verbinding met het station en Zuid Hoofddorp bied veel meer mogelijkheden voor hang jongeren en een extra escape route voor kwaad willende personen. Er is totaal geen rekening gehouden met de vele ouderen die in deze wijk hun woningen hebben en bewust voor deze rustige, veilige wijk gekozen hebben. De belangen van voetgangers word hiermee ook niet in acht genomen. Het geplande fietspad loop zover ik begrepen hebt over het pleintje van de Fruittuinen en langs het *enige overgebleven* honden losloop gebied! Over onveiligheid gesproken! De bewoners krijgen fietsers

Samenvatting

Tegen een nieuwe fietsroute dwars door de wijk van de Fruittuinen. Dit verstoort de rust in de wijk. Er bestaan voldoende alternatieven die eventueel opgeknapt kunnen worden. De Geniedijk is Unesco werelderfgoed en een belangrijke vleermuisroute. De route door de wijk brengt hangjongeren en een vluchtroute. Er is onvoldoende aandacht voor voetgangers. De route loopt langs een los loopgebied voor honden.

Reactie van het college

Zie paragraaf 2.1 en 2.2

vlak voor hun voordeur en de los lopende honden zijn ook allerm minst veilig! Van veiligheid voor de fietsers in deze situatie is ook geen sprake.

Verzoek

Als inwoner van deze wijk verzoek ik het college om deze bezwaren serieus mee te nemen in de overweging om dit dure, onpraktische en verontrustende plan te herzien.

68. **Reactie Dorpsraad Nieuw-Vennep op: Concept Fietsplan Haarlemmermeer**

Algemeen.

In het VSP staan vele stukken die ook betrekking hebben op het Fietsplan. In de online presentatie werd gezegd dat de VSP raakvlakken met het Fietsplan nog opgenomen zouden moeten worden. Wij zien gaarne een nieuwe versie van het Fietsplan tegemoet met daarin verwerkt de VSP raakvlakken. Vooralsnog hebben wij een aantal VSP stukken in onze reactie wel alvast benoemd.

Uw tekst 4.1 Knelpuntenkaarten

Onze reactie: gaarne zouden we bij onoverzichtelijk onveilig gevoel, de oversteek bij het kruispunt Eugenie Previnaireweg–Westerdreef willen toevoegen

Uw tekst 4.2: Fietspaden breed genoeg. In uw overzicht wordt de IJweg algemeen benoemd met diverse locaties.

Onze reactie; Wij vinden de tekst in uw overzicht bij de IJweg (diverse locaties) te vaag. Gaarne toevoegen: Op de IJweg (tussen Bennebroekerweg en Lissersweg) is er op het fietspad sprake van een gevaarlijke vermenging van fietsers en voetgangers (voetpad ontbreekt geheel).

Uw tekst 6.2. Makkelijk en veilig stallen in centrum en bij voorzieningen.

Onze reactie: Wij missen een visie over de fietsparkeerproblemen in ons dorpscentrum zoals de Vennepstraat en verder rond de Symfonie. Wij bevelen dan ook aan om voor het centrum van Nieuw-Vennep een inventarisatiekaart te maken zoals in *Figuur 10: Benodigde extra fietsparkeerplaatsen per locatie in centrum op basis van toevoegen functies. Tevens moet er rekening gehouden*

a. In het VSP staan vele stukken die ook betrekking hebben op het Concept Fietsplan. In de online presentatie werd gezegd dat de VSP raakvlakken met het Concept Fietsplan nog opgenomen zouden moeten worden. Wij zien gaarne een nieuwe versie van het Concept Fietsplan tegemoet met daarin verwerkt de VSP raakvlakken. Vooralsnog hebben wij een aantal VSP stukken in onze reactie wel alvast benoemd.

- *De Operaweg wordt een belangrijkere fietsroute, enerzijds door de ontwikkeling van Pionier-Bols en anderzijds omdat er een nieuwe fietsroute komt in het verlengde van de Operaweg onder de N207 door naar de woningbouwontwikkeling in Lissersbroek. Langs de Operaweg wordt een vrijliggend tweerichtingenfietspad gerealiseerd.*
- *Fietsstructuur Nieuw-Vennep West*
De structuur van het fietsnetwerk in Nieuw-Vennep West dient aan te sluiten op het bestaande fietsnetwerk om ook in deze gebiedsontwikkeling conform het principe STOMP fietsen een aantrekkelijker en logische keuze te laten zijn.

a. Zie paragraaf 1.1

Inspraakreactie

worden met de huidige diversiteit aan fietsvervoermiddelen. Nu is de parkeerdruk in de Venneperstraat al zo groot dat sommige winkels amper te bereiken zijn en oprijlanen voor rolstoelen en blindengeleidestroken geblokkeerd worden.

In figuur 11 Overzicht fietsroutes in Haarlemmermeer

Uw tekst: 7.1. Kwaliteit van fietspaden

Onze reactie. In figuur 11, *Overzicht fietsroutes in Haarlemmermeer*, zien we dat de donkerbruine lijn o.a. langs de Operaweg, Lucas Bolsstraat, Noorderdreef en via de Oosterdreef naar het treinstation gaat. Wij zouden het fietspad langs de Noorderdreef ook op de lijst van Tabel 6: *Locaties knelpunten onderhoud* willen zien. Losliggende tegels zijn orde van de dag op het fietspad van de Noorderdreef. Het Gebiedsteam Zuid heeft er in 2022 nog een extra team opgezet om de ergste plekken op te lappen. Het fietspad van de Oosterdreef moet ook nader bekeken worden, er is veel wortelopdruk en in 2022 zijn er tijdelijke reparaties met stenen en stukken asfalt uitgevoerd.

Uw tekst; blz. 34

Een belangrijk deel van de ontbrekende schakels zal worden gerealiseerd binnen de gebiedsontwikkelingen, bijvoorbeeld in de gebiedsontwikkeling van het station en centrum of Lisserbroek. Op dit moment zijn belangrijke fietsverbindingen in ontwikkeling die juist deze gebiedsontwikkelingen met elkaar moeten verbinden:

- *de route van PARK21, via Lincolnpark, Graan voor Visch Zuid naar het station;*
- *de doorfietsroute van Lisse via Lisserbroek naar Schiphol (deel Lisserbroek – Nieuw-Vennep);*

Onze reactie:

In het VSP wordt in detail genoemd;

De Operaweg wordt een belangrijkere fietsroute, enerzijds door de ontwikkeling van Pionier-Bols en anderzijds omdat er een nieuwe fietsroute komt in het verlengde van de Operaweg onder de N207 door naar de woningbouwontwikkeling in Lisserbroek. Langs de Operaweg wordt een vrijliggend tweerichtingenfietspad gerealiseerd.

Wij adviseren de tekst uit het VSP over te nemen en nu ook meer in detail, **waar** (welke kant van de weg naast busbaan o.id. dit

Samenvatting

- *Station Nieuw-Vennep wordt beter bereikbaar voor Nieuw-Vennepers en anderen buiten Nieuw-Vennep doordat fietsers meer ruimte krijgen op de Venneperweg. De P+R blijft prima bereikbaar voor autoverkeer via de Spoorlaan en de dreven.*
- b. Bij onoverzichtelijk onveilig gevoel, de oversteek bij het kruispunt Eugenie Previnaireweg–Westerdreef graag toevoegen.
- c. De tekst in uw overzicht bij de IJweg (diverse locaties) is te vaag. Gaarne toevoegen: Op de IJweg (tussen Bennebroekerweg en Lisserweg) is er op het fietspad sprake van een gevaarlijke vermenging van fietsers en voetgangers (voetpad ontbreekt geheel).
- d. Wij missen een visie over de fietsparkeerproblemen in ons dorpscentrum zoals de Venneperstraat en verder rond de Symfonie. Wij bevelen dan ook aan om voor het centrum van Nieuw-Vennep een inventarisatiekaart. De parkeerdruk is in de Venneperstraat al zo groot dat sommige winkels amper te bereiken zijn en oprijlanen voor rolstoelen en blindengeleidestroken geblokkeerd worden.
- e. Bij locaties knelpunten onderhoud graag het fietspad langs de Noorderdreef en de Oosterdreef (waar veel wortel opdruk is) opnemen.
- f. Het Concept Fietsplan heeft verschillende routes door ons dorp om vanuit Beinsdorp richting Burgerveen te fietsen. Er is dus kennelijk een verschil tussen een fietsroute en een doorfietsroute. Beide routes voldoen

Reactie van het college

- b. De kruising Eugenie Previnaireweg / Westerdreef is vormgegeven volgens de richtlijnen. De Westerdreef is in twee keer over te steken door het aanwezige middeneiland. Er is geen reden om dit kruispunt op te nemen bij de knelpunten.
- c. Het door u genoemde traject is één van de locaties die wij bedoelen met verschillende locaties.
- d. In het VSP Nieuw-Vennep is geconstateerd dat de bereikbaarheid van Centrum Nieuw-Vennep aandacht behoeft. Met een vertegenwoordiging van belanghebbenden wordt een onderzoek naar maatregelen nu uitgevoerd.
- e. Zie paragraaf 2.3
- f. Net als dat we bij auto verkeer onderscheid maken naar wegen (van snelweg tot woonerf) maken we ook in fietspaden dergelijke onderscheid om tegemoet te komen aan de wensen van de gebruikers.

Inspraakreactie

fietspad dan zou moeten komen). Men heeft dus kennelijk wel een idee hoe of wat maar blijft vaag in detail.

Uw tekst 5.4. Aansluiten op nieuwe woonwijken

Onze reactie; graag zien wij onderstaande tekst uit het VSP overgenomen worden in het Fietsplan.

Uw tekst in VSP: Fietsstructuur Nieuw-Vennep West

De structuur van het fietsnetwerk in Nieuw-Vennep West dient aan te sluiten op het bestaande fietsnetwerk om ook in deze gebiedsontwikkeling conform het principe STOMP fietsen een aantrekkelijker en logische keuze te laten zijn.

Uw tekst en figuren

Figuur 9: Overzicht doorfietsroutes Haarlemmermeer (bron:

Adaptieve Agenda van de Netwerkstudie Mobiliteit Haarlemmermeer 2040)

Figuur 11: Overzicht fietsroutes in Haarlemmermeer

Onze reactie

In het Fietsplan komen we tot onze verbazing verschillende routes door ons dorp tegen om vanuit Beinsdorp richting Burgerveen te fietsen. Er is dus kennelijk een verschil tussen een fietsroute en een doorfietsroute.

In beide gevallen moeten de fietspaden dan voldoen aan de criteria die men in het Fietsplan stelt. Beide routes voldoen in onze ogen daar niet aan. We zouden graag zien dat er uitgelegd wordt wat het verschil is en welke keuze men gaat maken over welke route aangepast gaat worden of dat beide aangepast gaan worden aan gestelde criteria.

Uw teksten; In het Fietsplan wordt veel over de bereikbaarheid van het station Hoofddorp gesproken.

Onze reactie; Het is bekend dat het station Nieuw-Vennep niet alleen voor Vennepers maar ook voor mensen woonachtig ten zuiden van Nieuw-Vennep een steeds belangrijker rol vervult. Wij zouden dan graag onderstaande tekst van het VSP opgenomen willen zien.

Station Nieuw-Vennep wordt beter bereikbaar voor Nieuw-Vennepers en anderen buiten Nieuw-Vennep doordat fietsers meer ruimte krijgen op de Vennepeweg. De P+R blijft prima bereikbaar voor autoverkeer via de Spoorlaan en de dreven.

Samenvatting

niet aan de eisen die het Concept Fietsplan stelt. Wat is het verschil en welke keuze men gaat maken over welke route aangepast gaat worden of dat beide aangepast gaan worden aan gestelde criteria.

Reactie van het college

Doorfietsroutes zijn routes waar fietsers zo min mogelijk obstakels tegen komen en veelal in de voorrang via directe routes hun weg vinden. In het voorstel hebben we opgenomen dat onze prioriteit ligt bij het aanpassen van de doorfietsroutes.

Inspiraakreactie

In het *gebiedsprogramma op de kaart* kunnen we het onderstaande lezen.

Er is kennelijk geld beschikbaar, dus zouden we ook in het Fietsplan e.e.a. opgenomen willen zien. Zo wordt de samenhang van allerlei plannen overzichtelijker en ook concreet ingevuld.

Samenvatting

Reactie van het college

<p>69. Hierbij maak ik bezwaar tegen een mogelijk nieuw fietspad zoals door u beoogd. Na vele jaren vergaderen is eindelijk besloten het stadspark te realiseren. Wandel- en fietspaden zijn ingetekend en wachten is het op realisering van het door de raad goedgekeurde plan. U heeft zoals alle andere insprekers voldoende de gelegenheid gehad uw idee in te brengen. Het wandelpad door de fruittuinen dient gehandhaafd te worden als wezenlijk onderdeel van het plan. Ook in verkeerstechnisch opzicht is uw idee erg complex. In uw route komt u vanuit het wandelpad over de dan te verbouwen brug op een trottoir en de straat de fruittuinen om dan te belanden in een hofje voor u weer over moet steken over 2 trottoirs en de piratenweg. Dit geheel lijkt mij weinig wenselijk. Niet aan beginnen dus.</p> <p>Overigens lijkt mij een nieuw fietspad aan deze zijde van de Liniedijk onnodig omdat er een prachtig fietspad langs weg A ligt. Ook de gevolgde procedure behoeft verduidelijking.</p>	<p>Het voorgenomen fietspad over de straat de Fruittuinen strookt niet met de plannen van het stadspark. Daarbij is het fietspad overbodig.</p>	<p>Zie paragraaf 2.2</p>
<p>70. Als inwoner van Zwaanshoek zou ik de volgende punten willen aandragen voor het fietsplan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gevaarlijke oversteek bij de kruising Spieringweg – Duinpad fietspad. Het zicht van fietsers komend vanuit richting Hoofddorp - Floriande die de Spieringweg willen oversteken wordt zwaar belemmerd door het transformatorhuisje en bushokje bij de bushalte van Connexxion lijn 401 bij de Begraafplaats. 2. Gevaarlijke rotonde Spieringweg – Bennebroekerweg in Zwaanshoek. Vooral voor fietsers die vanaf de Bennebroekerweg vanuit het dorp op de rotonde halfom fietsen naar het fietspad langs de Bennebroekerweg richting Floriande (over het viaduct N205) levert regelmatig gevaarlijke situaties op van auto's afslaan naar de Bennebroekerweg richting Hoofddorp en daarbij geen voorrang geven aan fietsverkeer. Ondanks de 30km/u zone is 	<ol style="list-style-type: none"> a. Graag toevoegen als gevaarlijke oversteek: de kruising Spieringweg – Duinpad fietspad. Het zicht van fietsers komend vanuit richting Hoofddorp - Floriande die de Spieringweg willen oversteken wordt belemmerd door het transformatorhuisje en bushokje bij de bushalte. b. Graag toevoegen als gevaarlijke rotonde Spieringweg – Bennebroekerweg in Zwaanshoek. Vooral voor fietsers vanaf de Bennebroekerweg vanuit het dorp naar het fietspad langs de Bennebroekerweg richting Floriande (over het viaduct N205) levert gevaarlijke situaties met auto's die afslaan 	<ol style="list-style-type: none"> a. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpunten. b. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpunten.

Inspraakreactie

het door het vele verkeer ronduit onveilig voor fietsen (en snorfietsen of brommers).

3. Onoverzichtelijke uitrit van Hanepoelpad richting Hanepoel. Fietsers die vanaf de Bennebroekerdijk naar beneden rijden over het smalle fietspad hebben weinig zicht op verkeer komend vanuit de zuiderlijke richting. Omdat het fietspad moeilijk te zien is vanaf de Hanepoel houdt verkeer geen, of beperkt rekening met de afslaande fietsers. Door langs de Hanepoel geparkeerde auto's wordt het overzicht verder beperkt. Doordat het Hanepoelpad een belangrijke fietsverbinding vormt tussen Bennebroek en Hoofddorp Floriande zijn er dagelijks grote hoeveelheden scholieren en recreanten aantal fietsers die dit punt passeren. Een oplossing zou kunnen liggen in het duidelijk markeren van de kruising Hanepoelpad – Hanepoel, bijvoorbeeld met verkeersborden die wijzen op overstekend fiets- en bromverkeer, en stopstreep of haaiantanden op het wegdek.
4. Hanepoelpad richting Bennebroekerdijk
De recht doorlopende fietsstrook voor fietsverkeer rijdend over de Bennebroekerdijk richting Cruquius die het Hanepoelpad kruist levert soms gevaarlijke situaties op door de hoge snelheid van wielrenners of elektrische fietsers die vanaf het Hanepoelpad niet goed te zien zijn – zeker in donkere maanden van het jaar. De ligging van de fietsstrook bij het verkeerslicht tussen het Hanepoelpad en het verkeerslicht richting Bennebroek is ook onduidelijke markering een probleem als fietsers voor een rood licht vaak het doorgaand fietsverkeer richting Cruquius versperren.
Als er vanaf het Hanepoelpad veel wachtende fietsers wachten voor het fietsverkeerslicht naar Bennebroek verspert dit soms de fietsstrook voor fietsverkeer rijdend over de Bennebroekerdijk richting Cruquius. Op zich is dat al gevaarlijk door het kruisend verkeer. Bijkomend probleem is dat de sensor van het “slimme” verkeerslicht richting Cruquius fietsende verkeersdeelnemers waarneemt waardoor de wachtcyclus voor groen wordt gestopt, en wachtende fietsers nog een cyclus moeten wachten.
Het verkeerslicht voor fietsers die over de brug naar

Samenvatting

naar de Bennebroekerweg richting Hoofddorp.

- c. Graag toevoegen onoverzichtelijke uitrit van Hanepoelpad richting Hanepoel.
Fietsers die vanaf de Bennebroekerdijk naar beneden rijden hebben weinig zicht op verkeer komend vanuit de zuiderlijke richting. Omdat het fietspad moeilijk te zien is vanaf de Hanepoel houdt verkeer te weinig rekening met de afslaande fietsers. Door langs de Hanepoel geparkeerde auto's wordt het overzicht verder beperkt. Graag de kruising Hanepoelpad – Hanepoel, duidelijk markeren bijvoorbeeld met verkeersborden die wijzen op overstekend fiets- en bromverkeer, en stopstreep of haaiantanden op het wegdek.
- d. Graag de volgende situatie opnemen in het Concept Fietsplan: de recht doorlopende fietsstrook voor fietsverkeer over de Bennebroekerdijk richting Cruquius bij de kruising met het Hanepoelpad. De hoge snelheid van wielrenners of elektrische fietsers die vanaf het Hanepoelpad zijn niet goed te zien.
- e. De ligging van de fietsstrook bij het verkeerslicht tussen het Hanepoelpad en het verkeerslicht richting Bennebroek, de fietsers voor rood licht versperren het doorgaand fietsverkeer richting Cruquius.
- f. De sensor van het “slimme” verkeerslicht richting Cruquius neemt fietsende verkeersdeelnemers waar waardoor de wachtcyclus voor groen wordt gestopt, en

Reactie van het college

- c. Wij voegen deze toe aan de lijst met knelpunten.
- d. Hier komt een nieuwe inrichting waar de verkeersveiligheid een aandachtspunt is. Groen is een aandachtspunt zie hiervoor ook paragraaf 2.3
- e. De ruimte is hier er beperkt. Hierdoor blokkeren wachtende fietsers snel de beschikbare ruimte. Dit zien we op meer plaatsen. Fietsers uit het Hanepoelpad kunnen ook wachten voor het moment dat de doorgaande langs de Bennebroekerdijk. Dit gebeurt gelukkig al regelmatig. We nemen dit punt op in de knelpuntenlijst als aandachtspunt bij werk met werk maken.
- f. Dit is niet mogelijk wanneer de wachtende fietser de detectielus bezet houdt.

Inspraakreactie

Bennebroek willen rijden is “slim”. Dat houdt in dat fietsers die bij het aftellen van de lichtjes iets te kort wachten en vlak voor groen licht al bewegen ervoor zorgen dat het licht rood blijft, en een hele cyclus moet worden gewacht. Dat is niet slim. Het zou daarom beter zijn om de sensor bijvoorbeeld 2 seconden voor groen uit te schakelen.

Als er geen autoverkeer is moeten fietsers vanaf het Hanepoelpad richting Bennebroek toch een hele cyclus wachten op groen licht. Dat is al helemaal niet fijn als het regent...

5. Versmallingen voor verkeer op de Bennebroekerdijk langs de Ringvaart.

Fietsers worden regelmatig genoodzaakt om over het trottoir te rijden (in noordelijke richting Cruquius) of in de berm te stoppen (in zuidelijke richting Beinsdorp) omdat autoverkeer geen ruimte geeft om gebruik te maken van de fietsstrook bij de versmallingen. De versmallingen leiden daardoor regelmatig tot ongevallen. De staat van het wegdek voor fietsers in zuidelijke richting draagt – zeker voor wielrenners met hoge snelheid en smalle banden – bij tot risicovolle passage.

6. Bereikbaarheid Cruquius boulevard per fiets vanuit Zwaanshoek (en Floriande)

Op dit moment is Cruquius boulevard vanuit Zwaanshoek lastig te bereiken. De route via de Bennebroekerdijk heeft een smalle fietsstrook en is erg druk met auto- en vrachtverkeer, en voelt daardoor niet veilig. Alternatieve route is via het fietspad langs de Spieringweg tot aan de parallelweg N201, en dan via Cruquius terug rijden naar de boulevard.

Voor fietsers vanuit Zwaanshoek zou aanleg van deze missing link een prachtige route opleveren die landelijk gebied doorkruist.

Bereikbaarheid Cruquius boulevard per fiets vanuit Hoofddorp (en Floriande)

Voor fietsers vanuit Hoofddorp en Floriande zou aanleg van de missing link een mooie route opleveren die landelijk gebied doorkruist.

Samenvatting

wachtende fietsers nog een cyclus moeten wachten.

- g. Het verkeerslicht voor fietsers die over de brug naar Bennebroek willen rijden is “slim”. Dat houdt in dat fietsers die bij het aftellen van de lichtjes iets te kort wachten en vlak voor groen licht al bewegen ervoor zorgen dat het licht rood blijft, en een hele cyclus moet worden gewacht. Het zou daarom beter zijn om de sensor bijvoorbeeld 2 seconden voor groen uit te schakelen.

- h. Door de versmallingen voor verkeer op de Bennebroekerdijk langs de Ringvaart worden fietsers genoodzaakt om over het trottoir te rijden (in noordelijke richting Cruquius) of in de berm te stoppen (in zuidelijke richting Beinsdorp) omdat autoverkeer geen ruimte geeft om gebruik te maken van de fietsstrook bij de versmallingen. De versmallingen leiden daardoor regelmatig tot ongevallen.

- i. De Cruquius boulevard is vanuit Zwaanshoek lastig te bereiken. De route via de Bennebroekerdijk heeft een smalle fietsstrook en is erg druk met auto- en vrachtverkeer, en voelt daardoor niet veilig. Alternatieve route is via het fietspad langs de Spieringweg tot aan de parallelweg N201, en dan via Cruquius terug rijden naar de boulevard. Graag opnemen als missing link. Voor fietsers vanuit Hoofddorp en Floriande zou aanleg van de missing link een mooie route opleveren die landelijk gebied doorkruist.

Reactie van het college

- g. Allereerst het is gevaarlijk om door rood te rijden. Het kan namelijk dat de wachttijd voorspeller op de laatste lichtjes blijft hangen, bijvoorbeeld om nood- en hulpdiensten voorrang te verlenen. Wanneer installaties opnieuw worden ingesteld zullen we kijken of we de overlast voor fietsers die zich aan de regels houden kunnen beperken. U kunt dit zelf ook doen door te zorgen dat de detectielus bezet blijft, bijvoorbeeld door naast iemand te gaan staan.

- h. Het is de ambitie vanuit de Visie Ringdijk en Ringvaart om de chicanes hier te verwijderen. Echter zijn de verkeersintensiteiten hier te hoog waardoor we ze niet veilig kunnen weghalen. Op de korte termijn verwachten we niet dat de intensiteiten hier zullen dalen.

- i. Deze ontbrekende schakel nemen wij op, zie paragraaf 2.4.

Inspraakreactie

71. Met stijgende verbazing volgen we de ontwikkelingen rondom het fietsplan.

U heeft vorig jaar reeds een verzoek gedaan tot het geven van een reactie op het toenmalige fietsplan met de belofte om een antwoord vanuit uw kant uiterlijk in januari te geven.

We hebben begrepen dat er dermate veel reacties zijn binnengekomen dat we nu nog steeds geen terugkoppeling op onze reactie hebben mogen ontvangen.

Inmiddels heeft u nogmaals gevraagd om een reactie te geven op het fietsplan waarbij het voor ons een zoekplaatje op het internet is geweest welke wijzigingen er inmiddels op het originele concept zijn doorgevoerd.

Tevens hebben we achteraf vernomen dat er een inloopsessie is geweest op 11 maart waarbij weer verdere wijzigingen zijn aangebracht ten opzichte van de versie die nu op het internet staat.

U zult begrijpen dat deze gebrek aan transparantie het voor ons niet gemakkelijk maakt om te begrijpen op welk concept we nu eigenlijk een reactie moeten/kunnen geven.

Daarom beginnen we eerst met een herhaling van onze reactie van November 2022, gevolgd door een reactie op de aanpassingen van het concept voor zover het bij ons bekend is.

Onze reactie van November 2022

Communicatie

Alhoewel het Verkeersstructuurplan Hoofddorp op de website van de gemeente Haarlemmermeer staat is de informatievoorziening naar de belanghebbenden sterk ontoereikend. We hebben geen brief als belanghebbende van dit plan van u mogen ontvangen waardoor we potentieel de periode van inzage hadden kunnen missen en daarmee niet in staat waren om te reageren.

Overbodige investering

- Er ligt al een fietspad langs de weg van Graan voor Visch. Vanuit natuur-, veiligheids- en kostenoverwegingen is het veel beter om de kwaliteit van dit fietspad te verbeteren en te

Samenvatting

- a. U vraagt nu voor de tweede keer een reactie op het Concept Fietsplan. En op 11 maart is er een inloopsessie geweest met aanpassingen. Dit is verwarrend. Wij herhalen onze reactie op het VSP Hoofddorp.
- b. Een fietspad op de Geniedijk tast het groen en de erfgoedstatus aan. Het fietspad is onnodig.
- c. Tegen een fietspad dwars door de Piratenwijk. Dit vernietigt de bestaande groenvoorzieningen en creëert op meerdere plekken gevaarlijke situaties aangezien er zowel een extra kruising ontstaat ter hoogte van de Boekanierlaan als bij de Piratenweg en loopt er een fietspad dwars tussen de huizen in de fruittuinen. Dit is volledig in strijd met Veilig bewegen uit de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Het veiligheidsgevoel neemt af omdat er een extra vluchtroute ontstaat voor mensen die kwaad in de zin hebben. Dit is in strijd met het beperken van overlast uit de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer.

Reactie van het college

- a. Zie paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**
- b. Zie paragraaf 2.1
- c. Zie paragraaf 2.2

verbreden zodat het prima kan functioneren als hoofdfietsroute.

Behoud van spaarzame bestaande groenvoorzieningen

- De geniedijk staat op de lijst van Unesco Werelderfgoed met bestemming openbaar groen

Verslechtering van veiligheidsbeleving

- De centrumzijde van de geniedijk (de zijde van de Piratenwijk) is volledig aan het zicht onttrokken waardoor het een aantrekkelijke plek is voor hangjongeren of andere groepen om ongestoord criminele activiteiten uit te voeren met als gevolg een zeer lage veiligheidsbeleving voor fietsers en bewoners
- Als ook op dit gedeelte van de dijk fietspad (dat zelfs gaat functioneren als hoofdfietsroute) wordt gecombineerd met loslopende schapen bestaat er een reëel grotere kans op ongelukken die overigens volledig buiten het zicht plaatsvinden.

Verslechtering van woonbeleving

- Er gaat een groot deel van de privacy in de tuinen van de bewoners van de Piratenwijk verloren
- Zowel overdag, 's avonds als 's nachts geluidsoverlast door gemotoriseerd verkeer
- Er liggen al veel kabels in de grond en er worden nog regelmatig nieuwe kabels gelegd aan de centrumzijde (de zijde van de Piratenwijk) waardoor asfalteren geen optie is en daarmee extra 'rol-geluid' door stoeptegels is te verwachten
- Om het fietspad ook 's avonds en 's nachts veilig te laten zijn, dient deze volledig en goed verlicht te worden. Aangezien de huizen en tuinen zeer dicht bij de dijk staan heeft dit grote gevolgen voor de huidige woonbeleving.

Met name de verslechtering van de woon- en veiligheidsbeleving hebben duidelijke gevolgen voor de waarde van het huis en we zullen in dat geval de gemeente Haarlemmermeer aansprakelijk stellen voor deze waardevermindering.

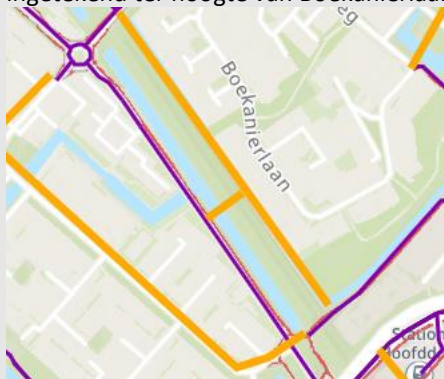
[Aanvullende reactie naar aanleiding van aanpassingen Concept Fietsplan Haarlemmermeer \(Januari 2023\)](#)

Inspraakreactie

Samenvatting

Reactie van het college

Helaas staat het fietspad nog steeds ingetekend op de noordkant van de Geniedijk en is er nu zelfs een doorvoer door de dijk ingetekend ter hoogte van Boekanierlaan 15.



Aanvullend op onze argumenten in de reactie van November willen wij hierbij nogmaals benadrukken dat deze extra wijziging volledig haaks staat op het behoud van spaarzame bestaande groenvoorzieningen. De Geniedijk, het grootste monument van de polder, staat immers op de lijst van Unesco Werelderfgoed met bestemming openbaar groen. Daarnaast geeft deze verbindingsweg al duidelijk aan dat het ten zeerste overbodig is om 2 fietspaden parallel te hebben lopen en deze ook nog eens kunstmatig met elkaar te verbinden door een Unesco monument verder te beschadigen.

[Aanvullende reactie naar aanleiding van informatiemarkt van 11 Maart 2023](#)

Tot onze grote verbazing is er nu nog een extra fietspad ingetekend in het fietsenplan. Deze is helaas nergens online terug te vinden. Dit fietspad gaat dus zelfs nog een stap verder door niet alleen de Geniedijk verder te beschadigen, maar tevens een fietspad dwars door de Piratenwijk aan te leggen.



Zoals wij in het bijgevoegde plaatje zien is de doorvoer door de Geniedijk verplaatst en betekent dit een rechtstreekse route vanuit Graan voor Visch dwars door de Piratenwijk!

Deze extra wijziging zou gebaseerd zijn op een missing link in het fietsplan.

Wij vragen ons serieus af wat hieraan ten grondslag ligt en of degene die dit heeft bedacht de situatie lokaal kent.

Door een fietspad dwars door de Piratenwijk aan te leggen:

- gaat u nog verder met het vernietigen van bestaande groenvoorzieningen
- creëert u op meerdere plekken gevaarlijke situaties aangezien er zowel een extra kruising ontstaat ter hoogte van de Boekanierlaan als bij de Piratenweg en loopt er een fietspad dwars tussen de huizen in de fruittuinen. Dit is volledig in strijd met uw Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (punt 6: *Veilig bewegen: Aan mobiliteit zit een keerzijde. Jaarlijks vallen veel slachtoffers in het verkeer. Wij streven naar een afname van het aantal verkeersslachtoffers.*)

Inspraakreactie

- wordt het veiligheidsgevoel in de Piratenwijk sterk ondermijnd aangezien er een extra vluchtroute ontstaat voor mensen die kwaad in de zin hebben. Dit is in strijd met uw Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (punt 5: *Mobiliteit met oog voor de leefomgeving: Mobiliteit is nodig maar kan ook zorgen voor overlast. Dat willen wij zoveel mogelijk beperken.*)

De plannen, zoals die nu voorliggen, tonen een gebrek aan inzicht in de actuele situatie: met deze nieuwe fietsroute worden de veiligheid, de sociale samenhang en controle en het fijne wandelgebied in één klap teniet gedaan. Daarom vragen wij u expliciet om van de fietsroute door de Geniedijk, de Piratenwijk en De Fruittuinen af te zien en bestaande fietsroutes verder te verbeteren, wat in alle opzichten beter is voor de toekomst van onze wijk en gemeente.

Samenvatting

Reactie van het college

72. In het bijzonder wil ik ingaan op het voorstel van de Gemeente om een fietspad te creëren in het oude Hoofddorpse Bos/wijkpark, dwars door de bestaande bebouwing van de Fruittuinen en de bestaande bebouwing van de Piratenwijk.

Te oordelen naar de tekening, heeft iemand een lineaal genomen en een rechte lijn getrokken van de tennisbanen, overal dwars doorheen richting de Geniedijk, waarvoor dan weer een bruggetje moet worden geconstrueerd.

Een draak van een oplossing!! Waar ik het dan ook niet mee eens ben.

Op zich is het promoten van de fiets een leuk idee. Maar de “fiets” van anno nu heeft niets meer te maken met de fiets van vroeger. Snelheden van meer dan 30 km per u zijn eerder regel dan uitzondering. En dan de scooters... we ervaren nu al veel overlast van de overal achtergelaten scooters.... En dan dwars over een woonerf rijden met een snelheid die hoger is dan van de auto..... Onze twee wijken zijn bij uitstek wijken waar ouderen nog enigszins rustig kunnen wonen en lopen (weliswaar op de rijbaan omdat de stoepen te ongelijk zijn, maar al). Kinderen kunnen op de woonerven spelen.

Tegen een fietspad door de bestaande bebouwing van de Fruittuinen en de Piratenwijk.

- Fietzers en scooters rijden te hard en geven overlast en zijn gevaarlijk voor ouderen.
- De routes uit mijn wijk naar het station zijn sociaal onveilig en daar komt nog een extra route bij.
- Het is slecht voor de beesten op de Geniedijk die makkelijker toegankelijk zijn.
- De extra bewoners die naar Hoofddorp komen door de ontwikkelingen horen niet door onze wijk heen te gaan.

Zie paragraaf 2.2

Inspraakreactie

Het veiligheidsaspect zou ook mee moeten spelen bij de lineaal oplossing. Ik kan overdag nog door het oude bos naar het station fietsen, maar mag niet over de bouwplaats fietsen richting station, dus moet over het fietspad achter de Piratenwijk, via een donker tunneltje naar het Station. Of over het fietspad langs de A weg. Beide oplossingen zijn onveilig om 's avonds in het donker alleen over te fietsen. Dan fiets ik maar om, langs de Kruisweg, maar ook die route wordt steeds gevaarlijker en onaangener om als vrouw alleen te kiezen als het donker is.

Om dan *nog* een extra - onoverzichtelijke - doorgang te creëren aan de nog stillere “achterkant” van de Geniedijk is helemaal uit den boze. En slecht voor de schapen en koeien die op de dijk lopen. Die beesten worden nu al gepest door opgeschoten jeugd. Laat staan als je er nog makkelijker bij kunt.....

Door de enorme toename van bewoners in de nieuwe wijken HydePark, Nottinghill etc. en straks het doortrekken van de Noord Zuidlijn naar Hoofddorp, komt er veel verkeer vanaf het Station richting Centrum. Dit hoort NIET door een sinds 1976 bestaande wijk te gaan, maar langs nieuwe, goed verlichte en brede fietspaden.

Ik woon in de Piratenwijk in Hoofddorp, een wijk die nog groen kent, en woonerven/hofjes, met een rondweg waardoor als je er niets te zoeken hebt je er ook niet hoeft te komen. In de bouwrijf van de Gemeente is het natuurgebied de Fruittuinen ook al bijna in zijn geheel opgeofferd aan woningbouw. Gelukkig wel met woonerven, maar toch. En dan dat nu ook nog opofferen voor een zinloos fietspad? Trek de rechte lijn langs de Kruisweg of de A weg, maar NIET door een bestaande, rustige, groene wijk.

Samenvatting

Reactie van het college

- | | | |
|--|--|---|
| 73. Wat men van plan is met fietspaden door Fruittuinen en Piratenwijk is alleen al uit oogpunt van veiligheid verwerpelijk. Er zijn voldoende mogelijkheden om per fiets het centrum en het stationsgebied te bereiken.
Het is een achter een bureau uitgedacht plan wat los staat van de werkelijkheid. Het is dus weggegooid geld dat beter besteed kan worden aan dringender zaken. | <ul style="list-style-type: none">a. Tegen een nieuw fietspad door de Fruittuinen en de Piratenwijk.<ul style="list-style-type: none">- Het fietspad is onnodig- Het fietspad zorgt voor onveiligheidb. Tegen het fietspad noord van de geniedijk. Het is onnodig. | <ul style="list-style-type: none">a. Zie paragraaf 2.2b. Zie paragraaf 2.1 |
|--|--|---|

Inspraakreactie

Hetzelfde geldt voor een fietspad noord van de geniedijk. Ook daar ligt al een uitstekend alternatief op 50 meter afstand langs Graan voor Vis.

Samenvatting

Reactie van het college

74. Zienswijze Wijkraad Hoofddorp Centrum op Concept Fietsplan Haarlemmermeer januari 2023

De Wijkraad Hoofddorp Centrum (WHC) onderschrijft het belang van het fietsnetwerk en infrastructuur binnen de bestuurlijke uitdagingen van een sterk groeiende gemeente en de maatschappelijke veranderingen van de mobiliteit.

De WHC gaat ervanuit dat de burgerparticipatie plaats zal vinden zodra er infrastructurele aanpassingen klaargemaakt worden voor besluit.

De WHC beperkt zich in haar reactie tot haar eigen gebied tussen Hoofdweg, Kruisweg, van Heuven Goedhartlaan en de Geniedijk. De WHC ziet in haar gebied een exponentiële toename van het aantal bewoners en de daaraan gekoppelde wenselijke mobiliteit. De verwachting is dat de meerderheid zich zal verplaatsen op een elektrisch aangedreven (bak)fiets met snelheden die 2 tot 3 maal hoger zullen zijn dan nu, ofwel 400% meer fietsers met 250% meer snelheid. Een inventarisatie van de huidige fietspaden toont al snel dat de huidige infrastructuur niet geschikt is voor die belasting. Het mengen van voetgangers en fietsers op hetzelfde pad kan dan niet meer, gelijkwaardige kruisingen van fietspaden onderling wordt risicovol, kruisingen fietsers met voetgangers zal minimaal gaan leiden tot irritatie aan beide zijde.

In het gebied van de WHC zijn een aantal zogenaamde "Ontbrekende Schakels" die zichtbaar gemaakt worden in Arcgis* of gepresenteerd zijn op zaterdag 11 maart in gebouw C.

De WHC is niet overtuigd van het nut en noodzaak van deze nieuwe fietspaden en is vanuit de wijkbewoners overstelpt met argumenten waarom deze onwenselijk zijn:

Fietspad Planetenweg – Boslaan en Fietspad Piratenweg – (Boslaan) Prins Hendriklaan. Deze fietspaden doorkruisen het Stadspark dat als enige rust en groenvoorziening zal gaan dienen voor de duizenden flatbewoners Hydepark en Stationskwartier. Twee extra 30KM snelwegen met fietsers is daar absoluut ongewenst.

- a. Er komen veel extra bewoners in het centrum van Hoofddorp. Deze zullen zich vaak verplaatsen met elektrische (bak)fietsen. De huidige fietspaden zijn niet geschikt voor deze belasting.
- b. Op de kaart die hoort bij het Concept Fietsplan zijn ontbrekende schakels opgenomen. Van deze schakels zijn we niet overtuigd van het nut. Het gaat dan om Fietspad Planetenweg – Boslaan en Fietspad Piratenweg – (Boslaan) Prins Hendriklaan.
- c. Een substantiële verbetering van de fietspaden Saturnusstraat – Piratenweg en Marsstraat – Prins Hendriklaan noodzakelijk is voor de beoogde toekomstige bewoners. Deze dienen een directe verbinding te geven tot het winkelcentrum, gemeentehuis en het C. en rekening te houden met het feit dat deze route voor de dagelijkse boodschappen door duizenden mensen gebruikt gaat worden met bijvoorbeeld een bakfiets 30KM/u. Beide wegen gaan ook door het Stadspark en moeten dusdanig afgeschermd zijn dat de rust en veiligheid in het Stadspark gewaarborgd blijft.
- d. T.a.v. een fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Saturnuspad hebben wij grote moeite met de menging van snelfietsverkeer, voetgangers, schapen en koeien. De route is daarom ongeschikt als invulling van de ontbrekende schakel. Het fietspad wordt te druk voor al dit verkeer in beide richtingen over hetzelfde pad en we adviseren daarom het verkeer op een veilige manier te

- a. Het feit dat het drukker op de weg en het fietspad is mede één van de aanleidingen het Fietsplan op te stellen. Bij de trends in hoofdstuk 5 worden deze ontwikkelingen genoemd.
- b. De ontbrekende schakel fietspad Planetenweg – Boslaan is opgenomen om aan te geven dat in de ontwikkeling Spoorzone aandacht is voor goede directe routes naar het centrum. Deze zullen aansluiten op bestaande paden. Verder zie paragraaf 2.2
- c. Zie antwoord bij b.
- d. Zie paragraaf 2.1

Inspraakreactie

De WHC stelt zich op het standpunt dat een substantiële verbetering van de fietspaden Saturnusstraat – Piratenweg en Marsstraat – Prins Hendriklaan noodzakelijk is voor de beoogde bewoners aantallen. Deze substantiële verbeteringen dienen een directe verbinding te geven tot het winkelcentrum, gemeentehuis en het C. en rekening te houden met het feit dat deze route voor de dagelijkse boodschappen door duizenden mensen gebruikt gaat worden met bijvoorbeeld een bakfiets 30KM/u. Beide wegen gaan ook door het Stadspark en moeten dusdanig afgeschermd zijn dat de rust en veiligheid in het Stadspark gewaarborgd blijft. Fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Saturnuspad.

De WHC heeft grote moeite met de menging van snelfietsverkeer, voetgangers, schapen en koeien.

prima als recreatie wandeltocht maar onbruikbaar als invulling voor “Ontbrekende Schakels”. De WHC is dan ook zeer benieuwd hoe al dit verkeer in beide richtingen over hetzelfde pad op een veilige manier gescheiden gaat worden en adviseert dan ook om deze oplossing eerst te introduceren in het bestaande traject Hoofdweg – Nieuweweg en te toetsen op succes, voordat het cultureel erfgoed Geniedijk nog meer geweld wordt aangedaan. Voor het traject Geniedijk – Boslaan door de Piratenwijk en De Fruittuinen, handhaaft de WHC haar op 16 maart 2023 ingediende zienswijze en ondersteunt de door mevrouw X namens meerdere bewoners ingediende zienswijze.

De binnen het VSP benoemde STOMP ambitie heeft grote consequenties voor de mobiliteit binnen het Centrum dat samen met Visie Stadscentrum Hoofddorp 2040 hoge eisen gaat stellen aan fiets en voetpaden binnen onze wijk. Het spanningsveld snel(bak)fiets verkeer en voetgangers die in het Amsterdamse kan leiden tot een snelheidsbeperkingen van 20KM/u. wat volgens de WHC geen oplossing zal zijn gezien de effectiviteit van handhaving en de cultuur op de fiets.

De WHC pleit dan ook voor een goede scheiding tussen voetgangers en fietsers, voorrangsborden bij gelijkwaardige fietspadkruisingen, zebrapaden waar voetgangers en fietsers elkaar

Samenvatting

scheiden. Introduceer deze oplossing eerst op in het bestaande traject Hoofdweg – Nieuweweg en toets op succes. Dit zou eerst moeten voordat het cultureel erfgoed Geniedijk nog meer geweld wordt aangedaan.

- e. Tegen het fietspad door de Fruittuinen.
- f. Zorg voor een goede scheiding tussen voetgangers en fietsers, voorrangsbordering waar fietspaden elkaar kruisen en zebrapaden waar voetgangers en fietsers elkaar kruisen.

- g. Overtuig vastgoedeigenaren ervan dat de bezoekende fietser gelijk gesteld moet worden aan de bezoekende automobilist. De parkeergarage onder het Van Stamplein is ideaal voor de combinatie auto en fiets. De ingang vanaf de Hoofdweg wordt dan voor auto's met als uitgang voor de rotonde Nieuweweg.

De twee in en uitgangen dicht gelegen tegen het Stamplein zijn dan voor de fietsers met twee blokken in de garage een naast ingang Foodcourt AH en een blok bij de ingang Dirk, de 3^e bestaande tweewielerstalling ingang Jumbo blijft gehandhaafd.

Reactie van het college

- e. Zie paragraaf 2.2
- f. Voor de inrichting van fietspaden en voetpaden hanteren de DIOR² en de landelijke richtlijnen. In de nieuwe LIOR nemen we op dat waar solitaire fietspaden zijn, er ook een voetpad dient te zijn. Het is in Nederland niet gebruikelijk om langzaam verkeer onderling met voorrangsborderingen te regelen.
- g. Zie paragraaf 2.5

² DIOR: Beleidsregel van de gemeente “Duurzaam Inrichting Openbare Ruimte”. Deze zal dit jaar worden vervangen door de LIOR. Leidraad Inrichting Openbare Ruimte.

Inspraakreactie

kruisen. Dit in het kader van 400% meer fietsers met 250% meer snelheid.

En waar stallen we al die fietsen van de klanten voor het winkelcentrum, de supermarkten en Horeca in ons centrum?

Het is te verwachten dat ook het bezoek aan het Centrum gelijke tred houdt met de bevolkingsgroei dus ook hier potentieel 400% groei, echter de vastgoed eigenaren hebben alleen een voorziening voor het stallen van auto's het is dus zaak dat de gemeente vanuit het VSP en het Fietsplan de vastgoed eigenaren er van overtuigd, dat bezoekers met de fiets voor wat betreft de parkeervoorzieningen gelijkgesteld zullen moeten worden aan automobilisten omdat deze omzet anders mogelijk gemist zal worden. De parkeergarage onder het Stamplein is ideaal voor de combinatie auto en fiets. De ingang vanaf de Hoofdweg wordt dan voor auto's met als uitgang voor de rotonde Nieuweweg.

De twee in en uitgangen dicht gelegen tegen het Stamplein zijn dan voor de fietsers met twee blokken in de garage een naast ingang Foodcourt AH en een blok bij de ingang Dirk, de 3^e bestaande tweewielerstalling ingang Jumbo blijft gehandhaafd.

75. Allereerst wil u complimenten maken voor het concept voor het Fietsplan Haarlemmermeer. Ons gezin beweegt veel met de fiets door de gemeente, zowel voor woon-werkverkeer als ook voor ontspanning. Ik vind het daarom belangrijk dat dit plan er ligt. Het plan heeft een heldere opbouw, beschrijft goed de uitgangspunten en gaat daarnaast ook concreet in op verbeterpunten. Het zou heel mooi zijn als deze verbeterpunten de komende jaren daadwerkelijk worden gerealiseerd.
- Na het lezen van het concept fietsplan heb ik de volgende verbeter suggesties.

Veiligheid

'Veiligheid' wordt terecht als belangrijkste uitgangspunt gebruikt in dit fietsplan, waarbij dit aspect als onderste laag van de piramide van Maslov wordt weergegeven. Zowel paragraaf 3.2 en hoofdstuk 4 gaan dieper op dit thema in. Paragraaf 3 laat een stijging van het aantal verkeersongevallen met fietsers zien, ook in de Haarlemmermeer. Deze paragraaf gaat echter niet in op de oorzaak

Samenvatting

- a. Het aantal fietsongevallen stijgt, maar in de nota is niet de oorzaak en de situaties opgenomen. Breng deze in beeld of ga deze bijhouden.
- b. Het onderwerp sport op de fiets komt te weinig terug in het Concept Fietsplan. Concreet noem de vernieuwde mountainbike-route langs de N205, aan de noordwestzijde van Hoofddorp. Laat deze route ook aan sluiten op de bestaande mountainbike-routes in Noordwijkerhout en Spaarnwoude Park Oosterbroek door het

Reactie van het college

- a. Wij zien dat het aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn is toenemen in de gemeente. Door de beperkte landelijke registratie is het helaas vaak niet te achterhalen wat de exacte oorzaak of aanleiding is geweest. Het is voor de gemeente niet mogelijk om dit bij te houden, omdat registratie van ongevallen via politie en verzekeraars verloopt en wij dus afhankelijk zijn van hun kwaliteit van registratie.
- b. Wij zijn in overleg met terreinbeheerders zoals het recreatieschap Spaarnwoude en Staatsbosbeheer. We zoeken naar mogelijkheden voor het uitbreiden van het MTB netwerk. Het idee om de routes te koppelen zullen we doorgeven aan het recreatieschap Spaarnwoude.

Inspraakreactie

en verkeerssituaties van de vele fietsongevallen, alhoewel ik denk dat dat zeer nuttig zou zijn. Als we weten op welke punten deze ongevallen gebeuren en wat de oorzaken zijn van deze ongevallen, dan kunnen we ook gericht deze knelpunten op het gebied van fietsveiligheid oplossen. Mogelijk ontbreekt op dit moment de juiste statistiek voor een dergelijke analyse. Als dat het geval is, dan stel ik voor om vanaf nu bij te gaan houden wat de oorzaken, situaties en locaties zijn van fietsongevallen in de Haarlemmermeer.

Sport

Steeds meer inwoners van de Haarlemmermeer sporten op de fiets, bijvoorbeeld op de racefiets of op de mountainbike. Alhoewel het rapport 'Veilig bewegen' als kernpunt in Mobiliteitsvisie noemt, vind ik dit aspect te beperkt terugkomen in het fietsplan.

De Haarlemmermeer mag trots zijn om binnenkort een prachtige, vernieuwde mountainbike-route te hebben langs de N205, aan de noordwestzijde van Hoofddorp. Deze route zal op 23 april geopend worden door de wethouder en is mede tot stand gekomen door de inspanningen van vele vrijwilligers van de mountainbike-vereniging De Noordbikers. Het zou mooi zijn om deze route ook in dit plan te noemen en als gemeente steun uit te spreken voor deze route. De wens is om deze route ook aan te gaan sluiten op de bestaande mountainbike-routes in Noordwijkerhout en Spaarnwoude Park Oosterbroek. Ook hier zou de gemeente een mooie en belangrijke rol in kunnen spelen bij het aanleggen van onverharde en speelse fietsstroomkjes.

Daarnaast gebruiken ook steeds meer Haarlemmermeerderacefiets om te sporten. Deze racefietsers gebruiken voor een groot deel hetzelfde fietsnetwerk als recreatieve fietsers. Racefietsers maken graag gebruik van de Ringvaartdijk, maar ook naar routes naar het Groene Hart, de Bollenstreek en de pont bij Buitenhuisen. Het zou goed zijn als het fietsplan ook goede veilige routes zonder al te veel verkeerslichten voor racefietsers zou opnemen, bijvoorbeeld vanuit de grotere kernen naar bijvoorbeeld Amstelveen, Aalsmeer, Leimuiden, Buitenkaag en Hillegom.

Kruispunten voor fietsers bij >80 km/u wegen voorkomen

Samenvatting

aanleggen van onverharde en speelse fietsstroomkjes.

- c. Neem in het Concept Fietsplan ook goede veilige routes zonder al te veel verkeerslichten voor racefietsers op, bijvoorbeeld vanuit de grotere kernen naar bijvoorbeeld Amstelveen, Aalsmeer, Leimuiden, Buitenkaag en Hillegom.
- d. Neem in het Concept Fietsplan op dat de gemeente Haarlemmermeer geen kruispunten meer wil waar fietsers een 80 km/u weg over kunnen steken. De volgende moeten dan worden opgelost:
 - 1. Vervang de Kruising N205 – Vijfhuizerweg door van een tunnel of fietsbrug.
 - 2. Kruising N201 – IJweg. De oversteek voor fietsers op de IJweg kan worden voorkomen door vanaf de IJweg een verlicht fietspad aan te leggen naar de fietstunnel bij R-net halte Overbos Noord.
 - 3. Kruising N201 – Spieringweg. Deze oversteek zou kunnen worden voorkomen door de aanleg van een tunnel of fietsbrug.
 - 4. Kruising N201 – Bennebroekerdijk / Cruquiusdijk.
 - 5. Kruising N201 – Rijnlanderweg. Vervang deze door een tunnel of fietsbrug.

Reactie van het college

- c. In het Concept Fietsplan zijn doorfietsroutes opgenomen. Deze zijn ook geschikt voor racefietsers.
- d. Wij zullen als uitgangspunt opnemen dat gelijkvloerse oversteken op 80 km/uur wegen moeten worden voorkomen. Echter blijft iedere locatie om maatwerk vragen, zeker als de ruimte beperkt is.
 - 1. Het gevoel van verkeersonveiligheid op deze locatie voor fietsers is ons bekend en we hebben dit kruispunt ook regelmatig onder de aandacht gebracht van de provincie Noord-Holland. Een tunnel of een brug lijkt hier moeilijk inpasbaar.
 - 2. Wij denken dat het creëren van deze mogelijkheid niet zal leiden tot daadwerkelijk gebruik omdat de omfietsroute hiermee 530m wordt ipv 65m als er rechtstreeks overgestoken wordt. Het risico bestaat dat fietsers dan met de auto mee rijdt en dit is onveiliger dan de oversteek te faciliteren.
 - 3. Deze tunnel staat reeds op de wensenlijst van de gemeente. Realisatie gaat waarschijnlijk in combinatie met de gebiedsontwikkeling in Cruquius/Zwaanshoek nodig is voor 2030.
 - 4. De aanpassing van deze kruising wordt meegenomen door de provincie bij het groot onderhoud aan de Cruquiusbrug. Meer informatie vind u via de website van de provincie.
 - 5. Wij nemen dit op bij de lijst met knelpunten.

Inspiraakreactie

In paragraaf 4.3 wordt terecht gesteld dat vele kruispunten en rotondes kunnen worden verbeterd. In deze paragraaf mis ik een heldere visie voor oversteekplaatsen bij wegen waarbij auto's 80 km/u of harder rijden. Ik zie deze oversteekplaatsen namelijk als zeer gevaarlijk en potentiële locaties voor dodelijke fietsongevallen. Mijn voorstel is om in het fietsplan de heldere visie op te nemen om in de gemeente Haarlemmermeer geen kruispunten meer te hebben waar fietsers een 80 km/u weg over kunnen steken. Gelukkig hebben we in onze gemeente nauwelijks zulke plekken. Zelf ken ik de volgende gevaarlijke oversteekplaatsen die volgens mij ook allemaal opgelost kunnen en moeten worden:

- Kruising N205 – Vijfhuizerweg. Deze oversteek zou kunnen worden voorkomen door de aanleg van een tunnel of fietsbrug. Deze tunnel of brug zou dan ook ingepast kunnen worden in een veilige doorgaande route van Vijfhuizen naar Zwanenburg. Ook rijders van de mountainbike-route kunnen dan gebruikmaken van deze tunnel of brug.
- Kruising N201 – IJweg. De oversteek voor fietsers op de IJweg zou kunnen worden voorkomen door vanaf de IJweg een verlicht fietspad aan te leggen naar de fietstunnel bij R-net halte Overbos Noord.
- Kruising N201 – Spieringweg. Deze oversteek zou kunnen worden voorkomen door de aanleg van een tunnel of fietsbrug. Ook rijders van de mountainbike-route kunnen dan gebruikmaken van deze tunnel of brug.
- Kruising N201 – Bennebroekerdijk/Cruquiusdijk. Hier is al een oplossing gepland middels een onderdoorgang onder de brug over de Ringvaart.
- Kruising N201 – Rijnlanderweg. Deze oversteek zou kunnen worden voorkomen door de aanleg van een tunnel of fietsbrug.

Overige knelpunten Veiligheid

Aan de knelpuntenlijst zoals genoemd in Hoofdstuk 4 zou ik graag de volgende zaken toevoegen:

Samenvatting

- e. Voeg toe in paragraaf 4.2: Bottelierspad. De bochtstraal in dit fietspad is te klein. Daarnaast vormen de gaten tussen de tegels een gevaar in deze bocht.
- f. Voeg toe in paragraaf 4.2: Fietspad Hanepoel – Bennebroekerdijk. Dit fietspad is smal en kruist onoverzichtelijk het fietspad op de Ringdijk.
- g. Voeg toe in paragraaf 4.2: Fietsstraat Rietkraag – Hillegommerdijk. Dit pad geeft een lastige kruising met fietsers op de Ringdijk.
- h. Voeg toe in paragraaf 4.3: Gevoel van onveiligheid bij route door Haarlemmermeersebos van Vijfhuizen naar tunnel onder Kruisweg bij IJtocht.
- i. Voeg bij de doorfietsroutes de route van Vijfhuizen naar Hoofddorp-West door het Haarlemmermeerse Bos toe.
- j. Voeg bij de doorfietsroutes de route van Vijfhuizen naar Zwanenburg toe. Verlichting ontbreekt voor een deel. Daarnaast mist er een veilige oversteek voor de N205 bij de Vijfhuizerweg.
- k. De doorfietsroute tussen Hoofddorp en Aalsmeer kent bij de Vuursteen, de Hoeksteen en de Rijkersdijk enkele onhandige en tijdrovende oversteekplaatsen.
- l. De doorfietsroute tussen Boesinghliede en Amstelveen kent veel onhandige en tijdrovende oversteekplaatsen, bijvoorbeeld bij de IJweg, de Hoofdweg, de Pa Verkuijllaan, het Corendon-hotel, en bij busknooppunt Schiphol Noord.
- m. Het schelpenpad tussen IJtocht en N205 tussen de Vijfhuizerweg en het Haarlemmermeerse Bos is onderdeel van de

Reactie van het college

- e. Wij nemen dit op bij de lijst met knelpunten in paragraaf 4.5.
- f. Zie de antwoorden bij reactie 70.
- g. Wij nemen dit op bij de lijst met knelpunten.
- h. De route door het Haarlemmermeerse bos is een aantrekkelijke route op veel momenten van de dag. Voor momenten dat deze onveilig voelt zijn er alternatieven beschikbaar.
- i. Door de locatie en het gebruik is het niet gewenst het niveau van het fietspad aan te passen. Dit zou de functie van het park aantasten.
- j. De ringdijk is reeds opgenomen als doorfietsroute. Wij denken dat deze locatie beter is. Voor de oversteek van de Vijfhuizerweg over de N205 zie het antwoord bij d1.
- k. Opwaardering van deze route is nog nodig. Binnen het project Kruiswegcorridor hebben deze kruispunten aandacht. Delen van dit project worden al opgepakt. Andere delen volgen in de komende jaren.
- l. Samen met de provincie onderzoeken wij de haalbaarheid van een doorfietsroute langs de Schipholweg. De hiergenoemde punten zullen daarin meegenomen worden.
- m. Goede routes voor alle fietsers heeft bij ons de blijvende aandacht.

Inspraakreactie

- Paragraaf 4.2: Bottelierspad. De bochtstraal in dit fietspad is te klein. Daarnaast vormen de gaten tussen de tegels een gevaar in deze bocht.
- Paragraaf 4.2: Fietspad Hanepoel – Bennebroekerdijk. Dit fietspad is smal en kruist onoverzichtelijk het fietspad op de Ringdijk.
- Paragraaf 4.2: Fietsstraat Rietkraag – Hoillegommerdijk. Dit pad geeft een lastige kruising met fietsers op de Ringdijk.
- Paragraaf 4.3: Gevoel van onveiligheid bij route door Haarlemmermeersebos van Vijfhuizen naar tunnel onder Kruisweg bij IJtocht.

Overige knelpunten Snelheid

Aan de knelpuntenlijst zoals genoemd in Hoofdstuk 5 zou ik graag de volgende zaken toevoegen:

- Paragraaf 5.1: Op het overzicht van de doorfietsroutes ontbreekt de route van Vijfhuizen naar Hoofddorp-West door het Haarlemmermeerse Bos. Deze route wordt veelvuldig gebruikt door middelbare scholieren en ook door woon-werkverkeer bijvoorbeeld voor de ziekehuizen.
- Paragraaf 5.1: Op het overzicht van de doorfietsroutes ontbreekt de route van Vijfhuizen naar Zwanenburg. Een groot deel van dit traject heeft fietspaden, maar verlichting ontbreekt voor een deel. Daarnaast mist er een veilige oversteek voor de N205 bij de Vijfhuizerweg.
- Paragraaf 5.3: De doorfietsroute tussen Hoofddorp en Aalsmeer kent bij de Vuursteen, de Hoeksteen en de Rijkersdijk enkele onhandige en tijdrovende oversteekplaatsen.
- Paragraaf 5.3: De doorfietsroute tussen Boesinghliede en Amstelveen kent veel onhandige en tijdrovende oversteekplaatsen, bijvoorbeeld bij de IJweg, de Hoofdweg, de Pa Verkuijllaan, het Corendon-hotel, en bij busknooppunt Schiphol Noord.

Overige knelpunten Comfort

Samenvatting

- mountainbike-route. Als dit fietspad wordt verhard, dan is het wenselijk dat er een schelpenpad voor de mountainbikers overblijft.
- n. De weg en fietsstroken op de Hoofdweg Westzijde tussen Bennebroekerweg en Noorderdreef zijn in slechte staat voor fietsers.
 - o. Het fietspad Kruisweg tussen Beechavenue en Rijkersdijk is in slechte staat.
 - p. De bocht in het Bottelierspad heeft slechte, niet-gesloten bestrating.
 - q. De tegelbestrating en losse tegels op fietspad Rijnlanderweg van Bennebroekerweg tot Geniedijk zijn oncomfortabel.
 - r. Paragraaf 7.1: Het Lange Pad deel langs de IJtocht tussen de Venneperweg en Hillegommerdijk is deels bestraat met gravel.

Reactie van het college

- n. Zie paragraaf 2.3
- o. Zie de beantwoording onder k.
- p. Zie paragraaf 2.3
- q. Zie paragraaf 2.3
- r. Dit pad is niet in beheer bij de gemeente

Inspraakreactie

Samenvatting

Reactie van het college

Aan de knelpuntenlijst zoals genoemd in Hoofdstuk 7 zou ik graag de volgende zaken toevoegen:

- Paragraaf 7.1: Het schelpenpad tussen IJtocht en N205 tussen de Vijfhuizerweg en het Haarlemmermeerse Bos is momenteel ook onderdeel van de mountainbike-route. Als dit fietspad wordt verhard, dan is het wenselijk dat er een schelpenpad voor de mountainbikers overblijft.
- Paragraaf 7.1: De weg en fietsstroken op de Hoofdweg Westzijde tussen Bennebroekerweg en Noorderdreef zijn in slechte staat voor fietsers.
- Paragraaf 7.1: Het fietspad Kruisweg tussen Beechavenue en Rijkersdreef is in slechte staat.
- Paragraaf 7.1: Bocht in het Bottelierspad heeft slechte, niet-gesloten bestrating.
- Paragraaf 7.1: De tegelbestrating en losse tegels op fietspad Rijnlanderweg van Bennebroekerweg tot Geniedijk zijn oncomfortabel.

Paragraaf 7.1: Het Lange Pad deel langs de IJtocht tussen de Venneperweg en Hillegommerdijk is deels bestraat met gravel.

76. Er ligt een plan om een nieuw fietspad te maken. Dit fietspad gaat vanaf de tennisbaan dwars door het verkeersvrije hofje van de Fruittuinen 49-87. Door het verkeersvrije piratenpad naar de Boekanierlaan tussen twee huizen door naar een nieuw aan te leggen brug naar de Geniedijk. Het is een aanslag op het woongenot, de veiligheid van spelende kinderen, wandelaars en tevens een vluchtroute voor inbrekers. Bij deze wil ik met klem bezwaar maken tegen een fietsplan dwars door deze wijk!!

Tegen een nieuw fietspad vanaf de tennisbaan naar de Geniedijk door de Fruittuinen is een aantasting van het woongenot, de veiligheid van spelende kinderen, wandelaars en een nieuwe vluchtroute voor inbrekers.

Zie paragraaf 2.2

77. Ik ben blij dat mijn gemeente met het fietsplan aandacht geeft aan de fietsers in de Haarlemmermeer. Daarmee meer fietsplezier, meer fietsers en minder auto's, waardoor alle verkeersdeelnemers profijt hebben. Meer fietsplezier krijgen we van goede fietspaden, maar ook als we meer groene stoplichten hebben. Dat lijkt wellicht niet mogelijk maar is dat inmiddels wel m.b.v. Schwung. En wordt al in verschillende gemeenten toegepast.

Graag meer groen door de toepassing van Schwung

In paragraaf 7.3 is Schwung opgenomen als een technische ontwikkeling die we zullen onderzoeken. Ondertussen is er al een pilot met deze app. We zullen de tekst hierop aanpassen.

Inspiraakreactie

Zie meer over de app Schwung: <https://www.schwung.nu/>

Samenvatting

Reactie van het college

- | | | |
|---|--|---|
| <p>78. Ik word langzamerhand moe van de belachelijke plannen om een fietspad aan te leggen over de noordzijde van de Geniedijk.</p> <p>1. Geldverspilling. Parallel ten zuiden van de Geniedijk loopt al een brede fietspad langs de Graan voor Visch met allerlei aansluitingen.</p> <p>2. Geluidsoverlast. Vooral in de zomermaanden worden we al regelmatig opgeschrikt door luid opgevoerde bromfietsen die over het fietspad naast Graan voor Visch raasden. Soms ook tot laat in de avond en middernacht toe. Stel maar voor als dezelfde geluidsbron straks direct achter onze achtertuin vandaan komt.</p> <p>3. Het plateau op de Geniedijk waar het fietspad eventueel zou komen ligt enkele meters boven onze achtertuin hetgeen betekent dat fietsers en bromfietzers letterlijk in onze achtertuin neer kunnen kijken zonder dat we daar iets tegen kunnen doen. Schutting plaatsen van 5 m hoog mag ook niet.</p> <p>Ik wil bij genoemde 3 punten maar houden. Mijn dag is al behoorlijk verpest alleen al bij die gedachten.</p> | <p>Tegen een fietspad over de Geniedijk ter hoogte van de piratenwijk. Het fietspad is onnodig, zorgt voor geluidsoverlast en tast de privacy aan.</p> | <p>Zie paragraaf 2.2</p> |
| <p>79. Hierbij wil ik bezwaar maken tegen de voorgenomen aanleg van een fietspad over de Geniedijk noordzijde ter hoogte van Graan voor Visch (tussen de Nieuwe Weg en de Van Heuven Goedhartlaan).</p> <p>Onze achtertuin is 10 meter diep en slechts een sloot verwijderd van de dijk. De aanleg van een fietspad daar is gevoelsmatig en bijna letterlijk een fietspad door onze achtertuin.</p> <p>Omdat de geniedijk hoger ligt dan onze tuin kunnen wij ons niet daartegen beschermen waardoor dit een ernstige inbreuk zal zijn op ons gevoel van privacy en veiligheid. Eventuele fietsers kunnen zo in onze tuin en in onze huiskamer kijken.</p> <p>De slaapkamers in ons huis grenzen ook aan die zijde en een toename van verkeer, in welke vorm dan ook, zal onze rust dan ook verder verstoren. Wij leven met geluid veroorzaakt door Schiphol en de omliggende wegen, wat alleen maar zal toenemen doordat het aantal bewoners rondom het station aanzienlijk zal toenemen de komende jaren.</p> <p>Er moet dan ook een gedegen verkeers- en fietsplan komen, maar hopelijk met minimale overlast voor de huidige bewoners. En dat kan, want er zijn ook andere mogelijkheden. Zo ligt er al een</p> | <p>a. Tegen een fietspad over de Geniedijk ter hoogte van de piratenwijk.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het fietspad tast de privacy en onze rust aan. - De waarde van de huizen met uitzicht op dit geplande fietspad zal afnemen. - De Geniedijk zal moeten worden aangepast, dat is Unesco erfgoed. - Hulpdiensten kunnen het gebied lastig bereiken bij ongevallen aan deze zijde van/op de dijk. - Het fietspad is onnodig. <p>b. Tegen een fietspad haaks op de Geniedijk naar de fruittuinen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De buurt wordt onveilig door een extra vluchtroute. - De route gaat over een pleintje dat de bewoners gebruiken voor sociale activiteiten. - Het fietspad is onnodig. | <p>a. Zie paragraaf 2.1</p> <p>b. Zie paragraaf 2.2</p> |

Inspraakreactie

fietspad langs Graan voor Visch dat verbeterd zou kunnen worden. Deze optie zou bovendien financieel veel gunstiger uitpakken, iets waar ook wel op gelet mag worden gezien de enorme kosten die er toch al gemaakt moeten worden voor alle (ook zeer goede) plannen die er liggen.

Dan nog wat andere redenen om geen fietspad hier aan te leggen:

- De waarde van de huizen met uitzicht op dit geplande fietspad zal afnemen, voor wie zullen deze kosten zijn?
- De Geniedijk zal moeten worden aangepast, is Unesco hiervan op de hoogte en mee akkoord?
- Bij een tekening die ons onder ogen kwam op de informatiemarkt bij C. zagen wij bovendien een versie waarbij het fietspad ook nog haaks door dijk zou komen, ook hiervan vraag ik mij af hoe Unesco hierin staat en ik zal dat ook aan hen gaan vragen. Te meer omdat er voor de toekomstige Noord-Zuid lijn ook al een dergelijke doorsnede even verder op zal moet komen.
- Hulpdiensten kunnen het gebied lastig bereiken bij ongevallen aan deze zijde van/op de dijk.

Hieronder mijn verdere bezwaren mbt het fietspad dat wij op een tekening hebben gezien bij punt C. dat loopt over de dijk, dan via een brug over de Kagertocht naar de Boekanierlaan en verder door de Fruituinen. Door deze actie zal de buurt niet alleen onveiliger voelen, maar ook daadwerkelijk worden doordat er een vluchtroute wordt gecreëerd om de wijk uit te kunnen vanaf deze zijde. Nu is de Piratenwijk slechts op 1 manier te bereiken en te verlaten. Als bewoner van X zullen wij extra risico lopen, daar we naast deze vluchtroute wonen.

Bewoners van de Fruituinen zullen zich daarnaast ernstig in hun woongenot en veiligheid aangetast voelen daar dit deel van het fietspad letterlijk door hun voortuin zal gaan, waar zij koffiedrinken, (klein) kinderen buiten spelen, BBQ-en etc.

Ook hier geldt dat een kleine groep bewoners niet onevenredig veel overlast zou moeten opvangen voor een grote groep anderen, met name omdat er alternatieven zijn die minstens zo goed, minder kostbaar en minder belastend zijn voor de huidige bewoners.

Samenvatting

- c. Voor de toename van het verkeer als gevolg van de extra bewoners is een gedegen plan nodig dat zorgt voor minimale overlast voor huidige bewoners.

Reactie van het college

- c. De gemeente Haarlemmermeer groeit. Dit zorgt voor grotere druk op de openbare ruimte onder andere door meer verkeer. Maatregelen om deze groei het hoofd te bieden werken wij onder andere uit in dit Concept Fietsplan, maar ook in het VSP voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Daarnaast zal ook bij de visie voor het centrum en de gebiedsontwikkeling van de Spoorzone hier aandacht voor zijn. Deze plannen hebben een verschillend detailniveau en zijn daarom aanvullend op elkaar.

Inspiraakreactie

80. Middels deze weg wil ik reageren op de plannen voor een nieuwe fietspad aan het noord zijde van de Geniedijk ter hoogte van de Piratenwijk Hoofddorp.
- Vanuit de gemeente zijn er veel mooie plannen om Hoofddorp klaar te maken voor de toekomst, alleen zie ik de nut niet in van een nieuwe fietspad aan het noord zijde van de Geniedijk als er al een fietspad aan het zuidkant van de dijk is (Graan voor Visch). Voor de bewoners van de Piratenwijk zal dat groot impact hebben op hun privacy. Inkijkers vanaf het dijk en ook geluidsoverlast van gemotoriseerde verkeer zoals brommers zal onrust brengen voor de bewoners die aan de dijk wonen. De veiligheid van toekomstige gebruikers van dit fietspad is ook in het geding. Als er iets gebeurt (ongeluk of ervaren van overlast) kunnen wij als bewoners niets doen. Er ligt immers een sloot tussen. Vanaf de openbare weg is er ook geen zicht op. Uitkijk op het fietspad heeft bij verkoop van de woning mogelijk een lagere verkoopwaarde tot gevolg.

Samenvatting

- Tegen een fietspad over de Geniedijk ter hoogte van de piratenwijk.
- Het fietspad tast de privacy en onze rust aan.
 - De waarde van de huizen met uitzicht op dit geplande fietspad zal afnemen.
 - Hulpdiensten kunnen het gebied lastig bereiken bij ongevallen aan deze zijde van/op de dijk.
 - Het fietspad is onnodig.

Reactie van het college

Zie paragraaf 2.1

81. Twee zogeheten "missing links" in uw fietsplan hebben ingrijpende gevolgen voor de leefbaarheid en de veiligheid van de bewoners van De Fruittuinen. De eerste "missing link" betreft de voorgestelde aanleg van een fietspad tussen de Piratenweg en het fietspad Boslaan dwars door de prunusboomgaarden bij de twee appartementsgebouwen naast het Hoofddorpse bos (de V.v.E-blokken 4 en 5). En de tweede "missing link" betreft de aanleg van een fietspad dwars door de Liniedijk bij Graan voor Visch door de Piratenwijk via een woonerf in De Fruittuinen en de oude ftuitboomgaard naar het fietspad Boslaan. Deze beide geprojecteerde fietspaden komen op een kleine honderd meter afstand van elkaar uit op het fietspad Boslaan.
- Deze twee "missing links" tasten de veiligheid en leefbaarheid van de buurt aan, terwijl ze geen enkel doel dienen. Althans: het doel is niet duidelijk want er wordt niet uitgelegd waarvoor deze twee extra verbindingen nodig zouden zijn. De bestaande fietspadencapaciteit is ruim voldoende, ook na het gereedkomen van Hyde Park. Beide aandachtspunten worden hierna toegelicht. Veiligheid en leefbaarheid in de Fruittuinen aangetast
- De twee prunusboomgaarden tegen de rand van het Hoofddorpse Bos zijn een belangrijke trekpleister voor recreatie. Niet alleen

- a. Tegen een fietspad over de Geniedijk ter hoogte van de piratenwijk.
- Het fietspad is onnodig.
- b. Tegen een fietspad haaks op de Geniedijk naar de fruittuinen.
- De recreatieve functie van de Fruittuinen wordt aangetast.
 - De hondenuitlaatfunctie verdwijnt.
 - De route gaat over een pleintje dat de bewoners gebruiken voor sociale activiteiten.
 - Het fietspad is onnodig.

a. Zie paragraaf 2.1

b. Zie paragraaf 2.2

gedurende de bloeitijd van deze prunusboomgaarden (kom gauw kijken, want ze bloeien nu!), maar ook in de zomer. Wanneer bij mooi weer veel mensen op de bankjes en op het gras neerstrijken om te genieten van de fraaie en rustige omgeving. Het tweede fietspad dwars door een woonerf betekent het einde van dit woonerf in de Fruittuinen en legt een grote druk op de oude bongerd tussen de Fruittuinen en het fietspad Boslaan. De speelruimte voor de (klein-) kinderen op het woonerf verdwijnt en de wandel- en hondenuitlaatfunctie van de bongerd verdwijnen eveneens. Bestaand fietspadennet heeft overcapaciteit Een dergelijke prijs is alleen gerechtvaardigd als daartegenover andere belangen staan die zwaarder wegen. Wat die belangen zijn, wordt echter volstrekt niet duidelijk. Voor de ontsluiting tussen de nieuwe wijk Hyde Park en het centrum zijn de nieuw geprojecteerde fietspaden in elk geval volstrekt overbodig, gelet op het bestaande fietspadennet tussen het stationsgebied en Hyde Park enerzijds en het centrum anderzijds. Dit bestaande net kent namelijk een enorme overcapaciteit en kan het te verwachten extra fietsverkeer tussen Hyde Park en het centrum gemakkelijk aan. Het stationsgebied en Hyde Park tussen Graan voor Visch en de Kruisweg worden door het Satumuspad/planetenpad gescheiden van het Hoofddorpse Bos. Via dit fietspad kun je binnen tien minuten op vier manieren naar het centrum fietsen (beginnend vanaf het station):

1. ten eerste via het fietspad in Graan voor Visch naar de Nieuweweg;
- 2- ten tweede via het Piratenpad door het Hoofddorpse Bos en daarna verder rechtdoor naar de Nieuweweg;
- 3- ten derde via de Boslaan naar het gebouw C en restaurant De Beren aan het Raadhuisplein;
4. ten vierde via het fietspad tussen de kinderboerderij en restaurant l'Hirondelle via de Prins Hendriklaan langs de bibliotheek naar de ingang van het winkelcentrum bij boekhandel Stevens.

Conclusie

De twee "missing links" dienen geen enkel doel en tasten de veiligheid en leefbaarheid van de Fruittuinen aan. Niet aan beginnen dus.

Inspiraakreactie

82. Ik vind dat het aanleggen van een fietspad op de geniedijk met bruggen aan beide kanten van de geniedijk en verstorende factor is op de **rust en de biodiversiteit van het gebied**. Op dat stukje natuur wonen vogeltjes en andere kleine wilde dieren zoals egeltjes. Door het aanleggen van een fietspad, worden deze dieren weggejaagd. De veiligheid en rust van de bewoners worden ook aangetast door het aanleggen van bruggen die de piratenwijk in het hart openzetten.

83. Middels deze weg wil ik reageren op de plannen voor de aanleg van een nieuwe fietspad aan het Noord zijde van de Geniedijk ter hoogte van de Piratenwijk Hoofddorp. Afgelopen drie jaar wonen we heerlijk in een rustige Piratenwijk, waar we veel privacy in onze tuin hebben. Dat was de grootste reden om hier een huis te kopen. Privacy en rust. Helaas hebben we afgelopen jaar oktober de plannen van de Gemeente tegengekomen om een nieuwe fietspad aan het Noord zijde van de Geniedijk aan te leggen. Tot onze enorme verbazing was niemand van de bewoners hier over geïnformeerd. We zien veel verbeteringen in alle plannen dat Gemeente voor het centrum heeft staan en met meeste zijn we blij, alleen kunnen we niet begrijpen wat de criteria zijn geweest om nog een fietspad te creëren aan het Noord zijde van de Geniedijk terwijl er al een aan het Zuidkant van de Dijk is (Graan voor Visch). We maken ons grote zorgen over ons privacy en overlast van niet allen fietsers maar geluidoverlast van gemotoriseerde verkeer zoals brommers en inkijkers. Ook belangrijk is de veiligheid van toekomstige gebruikers van dit fietspad. In geval van een ongeluk of ervaren van overlast kunnen wij als bewoners niets doen gezien de sloot. Op 11 maart 2023 zijn we op een informatiemarkt geweest en weer verbaast over nieuwe “Mogelijke fietsroute” die tot nu toe nergens anders vermeld stond behalve een brochure op tafel bij de Gemeente. Dat breng veel onrust in de wijk. Op dit moment bestaan er zo veel verschillende projecten / plannen waar de nieuwe fiets route wel of niet vermeld wordt dat wij als bewoners het impact op ons leef omgeving moeilijk kunnen inschatten.

Samenvatting

Tegen het aanleggen van een fietspad op de Geniedijk met bruggen aan beide kanten.

- Het is verstorend voor de rust en de biodiversiteit in het gebied.
- De veiligheid en de rust van de bewoners wordt aangetast.

Reactie van het college

Zie paragraaf 2.1 en 2.2

- a. Tegen een fietspad over de Geniedijk ter hoogte van de piratenwijk.
 - Het fietspad tast de privacy en onze rust aan.
 - Hulpdiensten kunnen het gebied lastig bereiken bij ongevallen aan deze zijde van/op de dijk.
- b. Tegen een fietspad haaks op de Geniedijk naar de fruittuinen.
 - De buurt wordt onveiliger door een extra vluchtroute.
 - De route gaat over een pleintje dat de bewoners gebruiken voor sociale activiteiten.
- c. Wij waren niet op de hoogte van deze fietspaden. Dit zorgt voor verwarring in de buurt.

a. Zie paragraaf 2.1

b. Zie paragraaf 2.2

c. Zie paragraaf 2.2

Inspraakreactie

Ik hoop dat u de fietsroute door de Geniedijk, de Piratenwijk en De Fruittuinen nog af kunt zien.

84. Het bestuur van Stichting Dorpsraad Abbenes heeft kennis genomen van de Concept Fietsplan Haarlemmermeer. We willen vooropstellen dat we het fietsplan op onderdelen toejuichen en zien de verbeteringen. Over één gedeelte van het plan bij Abbenes zijn we het echter niet eens. Daarom willen we de mogelijkheid aangrijpen om een zienswijze in te dienen om zodoende bezwaar te maken tegen plannen langs de Nieuwkerkertocht waaronder het Fietsplan. De zienswijze van dorpsraad Abbenes zal slechts tegen dat deel van het Concept Fietsplan gericht zijn dat het meest zuidelijk langs de Nieuwkerkertocht loopt naar de Lisserdijk, aangezien wij de bewoners van Abbenes vertegenwoordigen die in dit gebied leven en werken.

Ten eerste

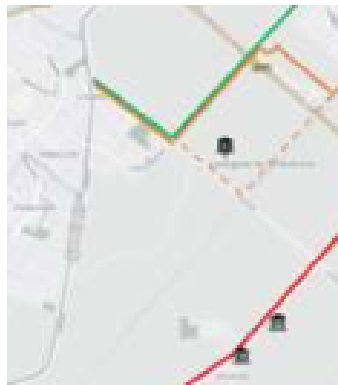
De bewoners van Abbenes hebben aangegeven vóór het behoud van het agrarisch landschap rondom Abbenes te zijn. Dit is vastgelegd in een Dorpsvisie waarvan wij de beknopte samenvatting hierbij mee zenden.

De aanleg van het fietspad vanaf de Lissersweg naar de Lisserdijk heeft geen functie voor woon-werkverkeer.

Blijkbaar is dit tracé als recreatief fietspad bedoeld.

Het landschap in de zuidpunt van de Haarlemmermeer is nog een van de weinige oorspronkelijke agrarische gronden van Haarlemmermeer. Het is een stuk erfgoed waarop we zuinig moeten zijn.

De Nieuwkerkertocht loopt geheel van noord naar zuid door de Haarlemmermeer. Deze tocht is mede bepalend voor het historische agrarisch landschap van de Haarlemmermeer. Er wordt in bijna in iedere visie die door de gemeente Haarlemmermeer



Samenvatting

- a. Bezwaar tegen plannen langs het meest zuidelijk deel de Nieuwkerkertocht naar de Lisserdijk. De bewoners van Abbenes zijn vóór het behoud van het agrarisch landschap rondom Abbenes te zijn. De aanleg van het fietspad vanaf de Lissersweg naar de Lisserdijk heeft geen functie voor woon-werkverkeer. De oorspronkelijke archaische functie moet in stand worden gehouden.
- Dat is erfgoed.
 - Er is een afdoende alternatief langs de Hoofdvaart.
 - Diverse bedrijven verdienen hun geld op dit stuk van de polder. Zij vrezen voor hun voortbestaan met deze plannen.
- b. Graag een informatiebord om bij te dragen aan het historisch besef bij het Pieter Boekelpad van Abbenes naar Lissersbroek, waar men uitkomt op het idyllische Turfspoor, met een keuzemogelijkheid voor de Ringdijk, Lisse of Nieuw Vennep.

Reactie van het college

- a. Uw reactie nemen wij voor kennisgeving aan. De Nieuwkerkertocht is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Lissersbroek. Binnen dat project worden de verschillende belangen afgewogen.
- b. Wij hebben deze suggestie meegegeven aan de betreffende afdeling.

Inspraakreactie

wordt opgesteld verwezen naar dit erfgoed en dat het in stand moet worden gehouden. Hieronder enkele voorbeelden.

1. **Erfgoedvisie van Haarlemmermeer:** *we moeten het erfgoed van Haarlemmermeer in stand houden, beschermen, omarmen en beleven.*

2. **Visie Polderlinten:** *De Haarlemmermeerpolder is een polder in transitie. Wie vandaag de polder bezoekt ziet hoe snel deze transitie zich voltrekt en hoe hiermee haar oorspronkelijke kernkwaliteiten (ringvaart, orthogonale basisstructuur, weidsheid en verre zichten) onder druk staan of binnenkort onder druk komen te staan. Het ruimtelijk raamwerk waarmee de polder na de drooglegging is ingericht en de groenstructuren die daarbij zijn aangelegd blijken te fragiel om de grote ontwikkelingen die nu plaats vinden te kunnen accommoderen. **Dit heeft geleid tot een aanzienlijke fragmentatie en verlies aan identiteit.***

En: we houden in een vroeg stadium rekening met de belangen van de inwoners, het is hun leef- en werkgebied. Zij geven er betekenis aan.

3. **Gebiedsprogramma Haarlemmermeer-Zuidoost:** *Dit stukje Haarlemmermeer is nog nagenoeg authentiek. De weidsheid en prachtige zichtlijnen zorgen iedere dag voor een vakantiegevoel. Op dit stukje erfgoed moeten we zuinig zijn.*

Alle planologische veranderingen rondom de Nieuwkerkertocht, die een drager is van het landschap, zijn **onomkeerbare** aantastingen van het erfgoed en de oorspronkelijke basisstructuur van de Haarlemmermeer! Het geplande zuidelijke deel van het fietsplan, te weten vanaf de Lisserweg tot aan de Lisserdijk, is dit ook.

En het is niet nodig, er zijn alternatieven. Langs de Hoofdvaart, hét centrale polderlint van de Haarlemmermeer met er langs de bomenrij, de groenstructuur van de oorsprong van de Haarlemmermeer, loopt een fietspad dat ook uitkijkt over het weidse agrarische landschap. Van Abbenes loopt een fietspad naar Lisserbroek (het Pieter Boekelpad), waar men uitkomt op het idyllische Turfspoor waar het ook prima fietsen is, met een keuzemogelijkheid voor de Ringdijk, Lisse of Nieuw Vennep, en dat ook een onderdeel is van het erfgoed van Haarlemmermeer (hier

Samenvatting

Reactie van het college

Inspraakreactie

een informatiebord zou aan het historisch besef bijdragen). Wij vragen u te luisteren naar de wensen van de bevolking en niet onnodig geld uit te geven aan een fietspad dat een inbreuk is op het landschap en niets toevoegt, omdat er al veel fietsmogelijkheden zijn in deze omgeving.

Ten tweede

Langs de Nieuwerkerkertocht zijn bij Abbenes tien agrarische bedrijven gevestigd. Deze bedrijven hebben jarenlang de vruchtbare landbouwgrond bewerkt en beheerd, voedsel geproduceerd en zijn bezig met innovatie en duurzaamheid –o.a. zonnepanelen op daken- en hebben zich de laatste jaren ontwikkeld tot moderne ondernemers. Nu komt er tot hun schrik steeds weer een nieuwe visie of plan bij langs de Nieuwerkerkertocht, waar zij voor hun bedrijfsvoering ook gebruik van maken. Zij vrezen allen voor hun voortbestaan met de planologische ideeën rondom de Nieuwerkerktocht waardoor zij teveel grond zullen kwijt raken of hun land wordt doorsneden, waardoor is een bedrijf niet meer levensvatbaar. En dan gaat het niet om één, maar om meerdere bedrijven. Wat blijft er dan nog over van het oorspronkelijke agrarisch landschap?

Terwijl in het Gebiedsprogramma Haarlemmermeer Zuid-Oost het volgende staat:

*Wij faciliteren de agrarische sector bij de transitieopgaven die agrariërs nodig hebben, zoals schaalvergroting, verbreding, beëindiging, specialisatie of verplaatsing, door het bieden van planologische duidelijkheid en (stimuleren van) investeringen in ruimte. Daarbij gaan wij met de agrarisch ondernemers op zoek naar kansen voor de agrarische sector, in balans met de maatschappelijke vraag en de druk op de ruimte door behoefte aan wonen, recreatie, energie, mobiliteit en werken. **Ook zoeken we onze rol om hen daarin te ondersteunen zodat zij hun rol als beheerder van het agrarisch landschap kunnen voortzetten.***

Ook om deze tweede reden vragen wij u het fietsplan niet uit te voeren voor het tracé vanaf de Lissersweg tot aan de Lisserdijk. Laat dit stukje erfgoed a.u.b. ongerept en in originele staat.

Samenvatting

Reactie van het college

85. Er ligt een plan om een nieuw fietspad te maken.

Tegen een fietspad door het hofje van de Fruittuinen.

Zie paragraaf 2.2

Inspraakreactie

Dit fietspad gaat vanaf de tennisbaan dwars door het verkeersvrije hofje van de Fruittuinen 49-87 en verder door het verkeersvrije Boekanierpad naar de Boekanierlaan, tussen twee huizen door naar een nieuw aan te leggen brug met doorgang door de Geniedijk.

Het is een aanslag op het woongenot, de veiligheid van spelende kinderen, wandelaars en tevens een vluchtroute voor inbrekers.

Er liggen al twee fietspaden; een op 250 meter oostelijk en een op 250 meter ten westen van de in het plan opgenomen route.

Bij deze wil ik met klem bezwaar maken tegen een fietsplan dwars door deze wijk!!

Samenvatting

- De buurt wordt onveilig door een extra vluchtroute.
- De route gaat over een pleintje dat de bewoners gebruiken voor sociale activiteiten.
- Het fietspad is onnodig.

Reactie van het college

- | | | |
|---|---|--------------------------|
| <p>86. Hierbij deel ik mede dat ik ook bezwaar maak voor de plannen voor een fietspad dwars door de WOONwijken en wandelbos. Ik hou het kort omdat mijn mening aansluit bij de bewoording zoals mijn medebuurtgenoten al hebben uitgesproken en of gemaild. Het wordt al spannend genoeg wat er gaat gebeuren als het wandelbos en speel en Hang /ontspanplek gaat worden. En ik wil mede zegen dat er veel vogels ondermeer Uilen en Reigers broeden in het wandelbos. Misschien wel belangrijk om mee te nemen. Ik hoop dat u/jullie deze zaak zeer serieus nemen. Iedere verandering is niet altijd een verbetering.</p> | <p>Bezwaar tegen een fietspad dwars door de woonwijk en het wandelbos. Zie de bezwaren van andere bewoners en er zijn veel vogels die broeden in het wandelbos.</p> | <p>Zie paragraaf 2.2</p> |
| <p>87. Hierbij dienen X en Y bewoners bezwaar in tegen het fietsplan Haarlemmermeer, waarbij de plannen zijn de aanleg van een fietspad op de geniedijk aan de zijde van de piratenwijk en de aanleg van een fietspad vanaf de geniedijk door de fruittuinen. Wat betreft het fietspad op de geniedijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er ligt reeds een fietspad aan de andere zijde van de geniedijk bij graan voor Visch. - er ontstaat een levensgevaarlijke situatie als fietsers op dat punt midden op de nieuweweg moeten gaan oversteken ipv de veilige oversteekplaats die er nu is bij de rotonde graan voor Visch. - Een fietspad op de prachtige geniedijk neemt ons uitzicht weg. - Een fietspad op de geniedijk veroorzaakt veel extra geluidsoverlast, en is een extra vluchtroute uit de wijk voor eventuele inbrekers. | <p>Tegen een fietspad over de Geniedijk ter hoogte van de piratenwijk.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er ontstaat een gevaarlijke situatie op de plek waar de fietsers de Nieuweweg moeten oversteken. - Het fietspad tast de privacy en onze rust aan. - De waarde van de huizen met uitzicht op dit geplande fietspad zal afnemen. - Het fietspad is onnodig. - Er ontstaat een extra vluchtroute voor inbrekers. <p>Tegen een fietspad door het hofje van de Fruittuinen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De buurt wordt onveilig door een extra vluchtroute. | <p>Zie paragraaf 2.1</p> |

Inspraakreactie

- De waarde van onze woning zal dalen wanneer het fietspad wordt aangelegd, het ontnemt een prachtig uitzicht en zal geluidsoverlast veroorzaken.

Wat betreft een fietspad vanaf de Geniedijk dwars door de fruittuinen:

-er ligt reeds een fietspad van de nieuwe weg naar het centrum en een fietspad vanaf de Boekanierlaan richting de Kruisweg en station.

- dit fietspad zal de rust die in de wijk heerst volledig wegnemen, mensen in de fruittuinen zitten graag buiten voor hun patio bungalows en er spelen vaak kinderen, daar hoort geen fietspad tussendoor.

- het is wederom een extra vluchtmogelijkheid voor inbrekers.

Samenvatting

- De route gaat over een pleintje dat de bewoners gebruiken voor sociale activiteiten.
- Het fietspad is onnodig.

Reactie van het college

88. Wij, de bewoners van X, zijn nog steeds hoogst ongelukkig met het plan om een fietspad aan te leggen aan de noordkant van de Geniedijk, althans tegenover de zogenaamde Piratenwijk om redenen zoals reeds genoemd in onze vorige reacties.

Tegen een fietspad langs de Geniedijk ter hoogte van de Piratenwijk. Voor redenen zie onze inspraak op het VSP Hoofddorp.

Zie paragraaf 2.1

89. In uw fietsplan staan nieuwe missing links om Graan voor Visch en het station aan te sluiten op het Centrum. Onder andere door een fietspad dwars door de Piratenwijk en de Geniedijk aan te leggen. Voor mij ontbreekt de motivatie en noodzaak. Ook de verbinding Station – Centrum is ruimschoots voldoende, ook met de aanleg van het Hydepark in het vooruitschiet. Er zijn op dit moment 4 snelle doorfietsroutes tussen deze 3 locaties en daar gaat, volgens mij, dit onderdeel van uw plan geen verbetering in aanbrengen. Wat u wel in de hand werkt, dat er straks elektrische fietsen met hoge snelheid door onze woonwijk racen, waar voorheen spelende (klein-) kinderen en oudere bewoners konden verblijven. Ik teken hier dus bezwaar tegenaan. Ik hoop niet dat u zo naïef bent om te denken, dat dat niet zal gebeuren door er een verkeersbord te plaatsen. Bespaar u deze onnodige kosten en zorg voor een leefbaar klimaat voor jong en oud.

Tegen een fietspad langs de Geniedijk ter hoogte van de Piratenwijk.

Zie paragraaf 2.1

- Het fietspad is onnodig
- Er gaan elektrische fietsen met hoge snelheid door onze woonwijk racen.

90. In uw fietsplan staan nieuwe missing links om Graan voor Visch en het station aan te sluiten op het Centrum. Onder andere door een fietspad dwars door de Piratenwijk en de Geniedijk aan te leggen.

Tegen een fietspad langs de Geniedijk ter hoogte van de Piratenwijk.

Zie paragraaf 2.1

- Het fietspad is onnodig

Inspraakreactie

Voor mij ontbreekt de motivatie en noodzaak.

Ook de verbinding Station – Centrum is ruimschoots voldoende, ook met de aanleg van het Hydepark in het vooruitschiet.

Er zijn op dit moment 4 snelle doorfietsroutes tussen deze 3 locaties en daar gaat, volgens mij, dit onderdeel van uw plan geen verbetering in aanbrengen.

Wat u wel in de hand werkt, dat er straks elektrische fietsen met hoge snelheid door onze woonwijk racen, waar voorheen spelende (klein-) kinderen en oudere bewoners konden verblijven.

Ik teken hier dus bezwaar tegenaan.

Ik hoop niet dat u zo naïef bent om te denken, dat dat niet zal gebeuren door er een verkeersbord te plaatsen.

Bespaar u deze onnodige kosten en zorg voor een leefbaar klimaat voor jong en oud.

Samenvatting

- Er gaan elektrische fietsen met hoge snelheid door onze woonwijk racen.

Reactie van het college

- | | | |
|--|--|-------------------|
| 91. In uw fietsplan staan nieuwe missing links om Graan voor Visch en het station aan te sluiten op het Centrum. Onder andere door een fietspad dwars door de Piratenwijk en de Geniedijk aan te leggen. Voor mij ontbreekt de motivatie en noodzaak. Ook de verbinding Station – Centrum is ruimschoots voldoende, ook met de aanleg van het Hydepark in het vooruitschiet. Er zijn op dit moment 4 snelle doorfietsroutes tussen deze 3 locaties en daar gaat, volgens mij, dit onderdeel van uw plan geen verbetering in aanbrengen. Wat u wel in de hand werkt, dat er straks elektrische fietsen met hoge snelheid door onze woonwijk racen, waar voorheen spelende (klein-) kinderen en oudere bewoners konden verblijven. Ik teken hier dus bezwaar tegen aan. Bespaar u deze onnodige kosten en zorg voor een leefbaar klimaat voor jong en oud. | Tegen een fietspad langs de Geniedijk ter hoogte van de Piratenwijk. <ul style="list-style-type: none">- Het fietspad is onnodig- Er gaan elektrische fietsen met hoge snelheid door onze woonwijk racen. | Zie paragraaf 2.1 |
| 92. Hiermee reageer ik op en teken ik bezwaar aan tegen het waanzinnige plan dat mij bereikte, inzake het voornemen een fietspad te creëren vanaf Graan voor Visch dwars door de Piratenwijk naar het wandelpad langs de Fruittuinen. Hiermee bewijst u wederom dat u afgaat op de ideeën van zogenaamde deskundigen die niet in deze omgeving woonachtig zijn en niet bekend zijn met de situatie ter plekke. | Tegen een fietspad door het hofje van de Fruittuinen. <ul style="list-style-type: none">- De boomgaard wordt in tweeën gesplitst door het fietspad.- Er ontstaat geluidsoverlast doordat ook brommers en scooters gebruik gaan maken van het pad. | Zie paragraaf 2.2 |

Inspiraakreactie

Er wordt zelfs een tekening gemaakt waarop opeens een groenstrook staat die er niet is in een hofje van de Fruittuinen. Er is geen enkel voordeel met dit fietsplan ten opzichte van de huidige situatie, alleen maar nadelen. De route naar het dorp wordt niet korter dan de route op dit moment. Uiteindelijk moet men toch links of rechtsaf om in het centrum te komen. De nadelen zijn er zeer zeker. De boomgaard wordt opgesplitst, de Piratenwijk wordt opgesplitst en zeker de geluidsoverlast die het met zich mee zou brengen. Er wordt gesuggereerd dat het een fietspad wordt, echter zeker zouden hier in no-time scooters en bromfietsen over rijden. Het pad langs de Fruittuinen tussen het winkelcentrum en het wandelbos is, zoals de borden ook aangeven, eigenlijk een wandelpad, waar fietsers zijn toegestaan. In werkelijkheid scheuren de scooters aan alle kanten om je heen en is er geen sprake van handhaving. Voor het gemak rijden ze ook door tot in het bos. Als u dan ook van plan bent een pad voor hardlopers in het bos aan te leggen, zal dit de kans op misbruik alleen maar vergroten.

De rust die er tot op heden van dit stukje van het dorp uitgaat wordt volledig teniet gedaan. Niet alleen ten nadele van de bewoners in de directe omgeving, maar voor eenieder die in dit deel van het dorp de rust opzoekt.

Het kan toch niet zo zijn dat alles moet wijken voor het prestigeobject dat Hyde Park heet, zeker als het geen toegevoegde waarde heeft, maar alleen maar extra geld kost.

En tot slot wijs ik op de onveilige situaties die u nu denkt te creëren. Zeker met de toekomstige extra verkeersstroom is het ondenkbaar dat dit dwars door de rustige delen van het dorp wordt geleid, zonder dat hier noodzaak voor is en onveilige situaties met zich meebrengt.

Geacht college, laat uw gezonde verstand werken en laat u zich niet gek maken door de woeste ideeën die buitenstaanders op u afvuren, ten meerder glorie van zichzelf en ten koste van uw geloofwaardigheid.

Samenvatting

- De kans op brommers in het wandelbos vergroot.
- De rust verdwijnt.
- Het fietspad is onnodig.

Reactie van het college

93. In het fietsplan Haarlemmermeer wordt een visie gegeven die slecht gaat uitpakken voor senioren en kinderen die naar school fietsen.

- a. Snel fietsverkeer moet zoveel mogelijk geweerd worden binnen de bebouwde kom.

De gemeente Haarlemmermeer is een goed bereikbare gemeente voor alle middelen van vervoer. Ieder vervoersmiddel heeft zijn kracht op andere

Inspraakreactie

In het plan wordt gesproken over toenemend sneller fietsverkeer, maar juist binnen de bebouwde kom moet dat m.i. zoveel mogelijk geweerd worden. Het gebeurt nu al vaak dat groepen race fietsers en snelle elektrische fietsers voorrang opeisen en boos worden ze hun snelheid moeten verminderen als ze niet of te laat worden opgemerkt door overige verkeersdeelnemers. Als mensen 'uit de auto' moeten en moeten fietsen, kan er beter m.i. meer 'auto' asfalt beschikbaar worden gesteld voor brommers en elektrische fietsers. Bv door op wegen voor auto's alleen eenrichtingsverkeer toe te staan (voor auto's), en meer ruimte te creëren voor andere verkeersdeelnemers.

Hoofddorp is nu al onoverzichtelijk bij bestaande rotondes en kruisingen met voetgangers, fietsers en auto's. Verder begrijp ik niet veel van de mogelijke plannen rond een extra fietspad op de Geniedijk langs de Piratenwijk. De achtertuinen van de woningen aan de Boekanierlaan langs de dijk hebben nu maximale privacy. Doordat de dijk hoog is, is er alleen natuur te zien. Deze privacy is duurbetaald door alle eigenaren die hier een woning kochten. Het is -voor zover ik weet- ook een verkoopargument geweest toen de Piratenwijk werd ontworpen. Het verbaast me hoe gemakkelijk hier mee wordt omgegaan. Ik wacht nog steeds op een reactie van een eerder ingediend bezwaar. De bewoners van de dijk waarderen het dat er geen doorgaand verkeer is en zijn blij met de privacy. Het voordeel van een extra fietspad kan voor enkele fietsers niet meer dan een tijdswinst van enkele seconden bedragen. En alleen als er extra kruisingen worden gemaakt op de Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan. Als er gebruik moet worden gemaakt van de bestaande kruisingen zijn er alleen maar verliezers...

94. Allereerst verbaast het ons dat er inmiddels een Fietsplan ligt dat ook afgestemd is op o.a. het concept Verkeersstructuurplan (VSP) Hoofddorp en de visie voor Stadscentrum Hoofddorp. Als direct belanghebbenden hebben wij gereageerd op het VSP Hoofddorp maar daar hebben wij nog geen reactie op mogen ontvangen. N.a.v. alle reacties kan het VSP aangepast worden en reageren we nu wellicht op een deels achterhaald Fietsplan.

Samenvatting

Dit is gevaarlijk voor senioren en kinderen die naar school fietsen.

- b. Stel meer auto asfalt beschikbaar aan brommers en elektrische fietsen.
- c. Tegen een fietspad langs de Geniedijk ter hoogte van de Piratenwijk.
 - Het is een aantasting van de privacy.
 - Het fietspad maakt extra kruisingen van de Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan nodig.
- d. Ik wacht nog op een reactie op mijn eerder ingediende zienswijze tegen het VSP Hoofddorp.

- a. Ik wacht nog op een reactie op mijn eerder ingediende zienswijze tegen het VSP Hoofddorp.
- b. Het Concept Fietsplan is incompleet bij de visie van het stadscentrum werd namelijk nog een fietspad door de Fruittuinen gepresenteerd.

Reactie van het college

momenten of voor andere verplaatsingen. Ze zijn daarom aanvullend op elkaar. De snellere fietsen zijn bijvoorbeeld zeer geschikt voor langere afstanden in het woon-werk en het woon-school verkeer maar worden ook veel gebruikt door recreanten. Bakfietsen nemen daarentegen weer meer ruimte in, maar zijn geschikt voor het vervoeren van kinderen en spullen. Met dit Concept Fietsplan willen we juist rekening houden met de nieuwe ontwikkelingen en deze de juiste ruimte geven.

Volgens landelijke wetgeving maken bromfietsen en speed pedelecs al vaak gebruik van de rijbaan. We constateren echter dat dit niet altijd voldoende (veilige) verbindingen geeft voor deze doelgroepen. De missing links, goed inrichten van de verschillende routes en het afwegingskader speed pedelec op de rijbaan geven hier meer invulling aan.

Zie paragraaf 2.2

Zie paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**

Zie paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**

Zie paragraaf 2.2

Inspraakreactie

Het Fietsplan is daarnaast incompleet omdat op de informatiemarkt over de toekomst van stadscentrum Hoofddorp van 11 maart j.l. er zelfs een fietspad getoond werd door de Fruittuinen naar de Geniedijk. Dit staat niet in het Fietsplan waar het wel in thuis zou horen. Kennelijk worden er op andere plekken ook nog fietspaden bedacht.

Er zijn dus 3 plannen, met elk een andere inhoud.

Concreet maken wij bezwaar tegen de aanleg van het fietspad aan de Noordzijde van de Geniedijk, ter hoogte van de Piratenwijk: Discussie is reeds in 2000 gevoerd en beslecht. Waarom deze discussie na 23 jaar opnieuw voeren?

Dat is ook helemaal niet nodig:

- U spreekt in het Fietsplan over een missing link van de doorfietsroute Geniedijk ter hoogte van Graan voor Visch. Dat is niet zo, waar is dat op gebaseerd? Aan de zuidzijde van de Geniedijk ligt nl. al een uitstekend breed fietspad dat voldoet aan de CROW norm en waar het helemaal niet druk is. Het is geldverspilling om parallel aan het bestaande fietspad een compleet nieuw fietspad aan te leggen. Daarnaast, komende vanaf het station onder de tunnel bij de Van Heuven Goedhartlaan is de aansluiting op het bestaande fietspad bij Graan voor Visch een logischer keuze dan een vreemde knik te moeten maken na de tunnel om op de noordzijde van de Geniedijk te komen. Je moet met de fiets dan nog een stuk klimmen ook.
- U geeft aan dat de tegelbestrating van het fietspad aan Graan voor Visch (Weg A) een knelpunt qua onderhoud is. Dat kan geasfalteerd worden, er liggen daar tenminste geen leidingen. Op de beoogde plek aan de noordzijde van de Geniedijk liggen nl. heel veel leidingen en kun je dus niet asfalteren.
- Door het bestaande fietspad aan Graan voor Visch te moderniseren ontstaat zo een prima verbinding met het bestaande fietspad (Molenpad) nabij de Pabstlaan om zo

Samenvatting

- c. Tegen een fietspad over de Geniedijk ter hoogte van de piratenwijk.
- De aansluiting op de stationszijde is onlogisch.
 - Asfalteer het fietspad langs Graan voor Visch.
 - Bij de Geniedijk liggen veel kabels waardoor asfalteren niet mogelijk is.
 - De route moet op veel plekken voorrang verlenen. Daarentegen als je gebruik maakt van Het Molenpad rijd je bijna de gehele route in de voorrang op één kruising met een verkeerslichtenregeling na. Het voorkomt ook een rare knik bij "Praktijkschool De Linie" (blauwe route)
 - Er lopen veel voetgangers, honden, ganzen, schapen en koeien op het Liniepad. Dat is daarom niet geschikt voor een doorfietsroute.
 - Het zou beter zijn het bestaande fietspad parallel aan de Pabstlaan te renoveren zodat er één recht fietspad ontstaat van Station Hoofddorp naar de kruising Pabstlaan/Kruisweg (nabij Kaj Munk college) waar het goed aansluit op het bestaande fietspad Geniedijk richting Heemstede. (rode route)
 - Het tast de privacy aan.
 - Het is onveilig omdat er bij geweld of ongeval door bewoners aan de andere zijde van het water niet ingegrepen kan worden.
 - Het geeft overlast.

Reactie van het college

Zie paragraaf 2.1

Inspraakreactie

op de Geniedijk te komen bij het Fort Hoofddorp. Zie ingetekende kaart met route in blauw.

- Het voorkomt ook dat je bij de Geniedijk om de Hoofdvaart over te steken, een rare knik over de Hoofdweg moet maken om langs “Praktijkschool De Linie” je weg te kunnen vervolgen op de Geniedijk (Liniepad).
- Overigens is dit fietspad (Liniepad) niet geschikt. Er lopen hier altijd veel voetgangers met honden. Daarnaast lopen er veel ganzen, koeien en schapen. Voor snel “fiets”-verkeer totaal ongeschikt.
- Het zou beter zijn het bestaande fietspad parallel aan de Pabstlaan te renoveren zodat er één recht fietspad ontstaat van Station Hoofddorp naar de kruising Pabstlaan/Kruisweg (nabij Kaj Munk college) waar het goed aansluit op het bestaande fietspad Geniedijk richting Heemstede. Zie ingetekende kaart met route in rood.

Op een digitale kaart in het Fietsplan is een nieuwe overgang over het water ingetekend tussen Graan voor Visch en de Piratenwijk. Dit doorkruist zelfs de Geniedijk, dat staat op de werelderfgoed lijst van Unesco. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Kortom:

Wij missen de totale onderbouwing en criteria waarom dit fietspad aan de Noordzijde van de Geniedijk er zou moeten komen incl. aansluiting op het beoogde fietspad Fruittuinen naar de Geniedijk. Op basis van de bestaande fiets infrastructuur kunt u uw plannen van een doorgang richting Heemstede al realiseren. Hierboven reiken we u al 2 suggesties aan.

Wij zouden de schaarse middelen inzetten op knelpunten die er echt toe doen zoals fatsoenlijke fiets parkeerplekken in het centrum. Sinds de ingang van het winkelcentrum aan het Burgemeester van Stamplein verplaatst is, wordt je gestimuleerd met de auto naar het centrum te komen want je fiets kun je nergens goed parkeren.

Samenvatting



Reactie van het college

Inspraakreactie

Daarnaast kleven voor ons en gebruikers van het beoogde fietspad de volgende zwaarwegende nadelen.

- Het leidt tot veel minder woongenot door gebrek aan privacy in onze tuin. Dat was juist de overweging om hier te gaan wonen: midden in het centrum, uitkijkende op een groene oase met schapen en vogels. Om over waardedaling van je woning nog maar te zwijgen.
- Het onveilig is voor gebruikers omdat er bij geweld, ongelukken niets gedaan kan worden door bewoners omdat er een brede sloot ligt tussen de Piratenwijk en de Geniedijk waar u het fietspad beoogd.
- Tot extra overlast door geluid van gemotoriseerd verkeer zoals brommers dag en nacht.

Wij denken dat er genoeg aanleidingspunten zijn om van het beoogde Fietspad op de noordzijde van de Geniedijk af te zien. Er zijn goede alternatieven mogelijk met bestaande fiets infrastructuur wat niet leidt tot verkwisting van gemeenschapsgeld.

Samenvatting

Reactie van het college

Inspraakreactie



Samenvatting

Reactie van het college

95. Op uw verzoek bijgaand enkele meldingen van onveilige situaties op fietspaden
1. Fiets/voetgangerstunnel onder N201 t.h.v. brandweerkazerne Hoofddorp.
 2. Fiets/voetgangerstunnel onder N201 t.h.v. voormalig Crownplaza hotel Hoofddorp.
 3. Fiets/voetgangerstunnel onder Fokkerweg t.h.v. kruising met N196.
- a. Graag volgende onveilige situaties toevoegen aan het Concept Fietsplan. In deze tunnels wordt water onvoldoende afgevoerd waardoor er algroei en gladheid door bevroering optreed.
1. Fiets/voetgangerstunnel onder N201 t.h.v. brandweerkazerne Hoofddorp.
- a. Deze tunnels zijn in beheer bij de provincie Noord-Holland. We geven uw klacht aan hen door.

Inspraakreactie

Uit het talud ter weerszijden van de tunneltjes sijpelt het gehele jaar water op het fietspad/trottoir. Het water wordt onvoldoende goed afgevoerd en er blijven plassen staan. Tijdens de warme seizoenen vindt algengroei in de waterplassen plaats, hetgeen tot gladheid leidt. Tijdens vorstperiodes bevriezen de waterplassen, hetgeen eveneens tot gladheid leidt. Met name tijdens vorstperiodes zorgt de gladheid voor gevaarlijke situaties met valpartijen, schade aan fietsen/brommers en kleding tot gevolg. De valpartijen zorgen ook voor letsel. Gelukkig is nog geen sprake van ernstig letsel geweest. Tijdens en na hevige regen staat er soms enige tijd meer dan 30 cm. Water in het tunneltje.

In voorkomend geval is het moeilijk om melding te maken van wateroverlast en gladheid. Onduidelijk is of de melding bij de gemeente Haarlemmermeer gedaan moet worden of juist bij de Provincie Noord Holland. In elk geval blijft de melding onbeantwoord en het is onduidelijk of er actie wordt ondernomen. Wanneer de tunneltjes aan het einde van de werkdag opnieuw worden gepasseerd, is het overvloedige Water grotendeels verdwenen en/of de gladheid afgenomen.

Samenvatting

2. Fiets/voetgangerstunnel onder N201 t.h.v. voormalig Crownplaza hotel Hoofddorp.
3. Fiets/voetgangerstunnel onder Fokkerweg t.h.v. kruising met N196.
- b. Meldingen openbare ruimte blijven onbeantwoord

Reactie van het college

- b. Wij streven ernaar om op alle meldingen snel (binnen een week) te reageren. De aard van de meldingen is erg verschillend en soms vergt de aanpak meer voorbereidingstijd. Daarnaast constateren we dat niet alle meldingen die via het systeem binnenkomen gaan over gebreken aan de buitenruimte. In die gevallen wordt de melding naar de betreffende afdeling doorgestuurd. Wanneer u een melding indient krijgt u een code waar u bij een volgend contact naar kunt verwijzen. Mocht u geen reactie krijgen op uw melding kunt u via het algemene nummer van de gemeente navraag doen.

96. Wie ben ik: X en actief akkerbouwer. De 4 generatie van de familie Buitenhuis die het akkerbouwbedrijf ter plaatse uitoefent, en met succes! Het bedrijf omvat ca 48 hectare landbouwgrond, waarvan ca 32 hectare aan het Turfspoor en 16 hectare aan de Kaagweg Abbenes. Door diverse pachtpercelen betelen wij nu 75 hectare landbouwgrond.
- Ik ben voor de gemeente geen onbekende, ik heb namelijk al eens laten inspreken in verband met het raadsvoorstel Gebiedskaart Lissbroek 2040, versie d.d. 28 mei 2018. Dat is toen gebeurd door mijn advocaat Y, en wel op Z.
- Tevens is door een ambtgenoot van Y, de heer W, een zienswijze namens mij omtrent de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER gebiedsontwikkeling Lissbroek; projectnummer 0418207.100 definitief 4 augustus 2021 ingediend.

In het plan is een fietspad opgenomen langs de Nieuwekerkertocht die mijn akkerland doorsnijdt. Omrijafstanden worden onaanvaardbaar groot. Voor het voortbestaan van ons bedrijf is het noodzakelijk:

- dat wordt voorzien in een directe verbinding tussen de landbouwgronden.
- Dat de goede landbouwgrond wordt gecompenseerd door vervangende grond.
- Het fietspad tast het karakteristieke landschap aan.

Zie het antwoord bij reactie 85.

Inspraakreactie

Bij deze wil ik nogmaals mijn positie als eigenaar en landbouwer van de percelen die nu geraakt worden door het voorgenomen fietsplan, gevonden in digitale fietskarten, voor het voetlicht brengen.

Doorsnijding van het akkerbouwbedrijf:

Ons akkerbouwbedrijf zou door de aanleg van het fietspad in het hart geraakt worden. Ons bedrijf zou namelijk als gevolg van de aanleg van het fietspad doorsneden worden, met alle desastreuze (financiële) gevolgen van dien. De doorsnijding leidt -zoals duidelijk mag zijn- tot een tweedeling van het bedrijf. Een deel van de landbouwgrond wordt afgesneden van de bedrijfsgebouwen en het erf. De landbouwgrond die aan de andere kant van het fietspad komt te liggen, is na aanleg van dit fietspad alleen nog te bereiken middels een onaanvaardbaar groot aantal omrijdbewegingen en dat ook nog over infrastructuur die daarvoor (zeker na afwaardering) niet geschikt is.

Mocht het zover komen dat zo'n fietspad wordt aangelegd, dan is het voor het voortbestaan van ons bedrijf noodzakelijk dat wordt voorzien in een directe verbinding tussen de gesplitste landbouwgronden. Daarnaast is het noodzakelijk dat de kwalitatief zeer goede en dure landbouwgrond die verloren gaat als gevolg van de aanleg van de weg ruimhartig gecompenseerd wordt door middel van aaneengesloten vervangende grond in de nabijheid van het huiskavel (bijvoorbeeld middels ruilverkaveling). Zonder voldoende compensatiegrond komt het opbrengend vermogen van het akkerbouwbedrijf in het geding.

Tevens zou een fietspad, parallel aan de Nieuwkerkertocht op korte afstand van het kronkelende Turfspoor, dwars door het nu nog ongeschonden agrarische landschap, leiden tot aantasting van de karakteristiek van het open weidse landschap.

Ik verwacht hiermee **wederom** u duidelijk te maken dat de plannen voor mijn bedrijf desastreuze gevolgen hebben.

Samenvatting

Reactie van het college

97. Ik woon in de Piratenwijk. Op de X in Hoofddorp. Ik heb uw concept fietsplan gelezen en bestudeerd. Een ambitieus plan met heel veel goede elementen.

Tegen een fietspad door het hofje van de Fruittuinen.
- Er ontstaat een extra vluchtroute voor criminelen.

Zie paragraaf 2.2

Inspraakreactie

Helaas bevat het ook een **zeer slecht plan** om een fietspad aan te leggen van de Geniedijk in het zuidwesten naar de Boslaan in het noordoosten. Dwars door onze Piratenwijk en de Fruittuinen. Tevens nog een ander fietspad door de Fruittuinen. Dit alles onder de noemer van het herstellen van "missing links" (=ontbrekende verbindingen).

Wat dit betreft missen wij in de Piratenwijk (en de Fruittuinen) **niets!** Wij willen geen extra doorsnijding van de Geniedijk en geen versterking van het karakter van deze wijk.

De bewoners van de Piratenwijk hebben ernstige bezwaren tegen deze plannen. Ik praat nu voor mijzelf, maar weet zeker dat dit voor vrijwel alle bewoners hier geldt.

Door de aanleg van een wijkontsluitend en doorkruisend fietspad, verliest onze wijk zijn beschermende karakter. precies waarom wij deze wijk verkozen hebben om in te wonen; dichtbij het centrum, maar toch zo rustig, vredig en veilig mogelijk. Naast de drukte die een fietsroute gaat geven is er nog een ander heel belangrijk aspect: **CRIMINALITEIT!**

Criminaliteit is gelukkig nog relatief laag. Politiebescherming middels patrouille wordt als onvoldoende ervaren. Door de geplande extra fietsroutes, worden ook extra vluchtroutes voor de criminelen gecreëerd. Dat mag absoluut niet gebeuren! Alleen al door uw plannen voel ik mij nu onveiliger dan hiervoor. En met mij vele mede Piratenwijkbewoners.

Graag zo snel mogelijk een bevestiging uwerzijds dat de plannen om extra vluchtroutes voor criminelen te creëren van tafel zijn! Voorts gaat het hier om weer een doorsnijding van het Unesco monument de Geniedijk. De dijk is nu met al zijn doorsnijdingen al een zwakke representatie van de oorspronkelijk immense en imposante uitstraling van kracht en macht! Nog een gat is als een doodsteek. Dat moeten wij met alles wat in ons zit zien te voorkomen. Mijn gemeentebestuur voorop!

Samenvatting

- Het beschermde karakter van de wijk verdwijnt.
- Het is aantasting van Unesco erfgoed..

Reactie van het college

- | | | |
|---|---|--|
| 98. Goed dat er een fietsplan is!
Het is een goede stap naar de opbouw van een leefbare samenleving op basis van het STOMP principe. Ook biedt het een alternatief voor de korte ritten met de auto. | a. Pas als alle onderdelen van de piramide van fietsgeluk zijn ingevuld is de fiets werkelijk een alternatief voor de auto. | a. De fiets kan nooit voor alle verplaatsingen voor iedereen een alternatief zijn voor de auto. Daarentegen is het ook niet voor alle verplaatsingen nodig om aan de volledige |
|---|---|--|

Inspraakreactie

Fietsen is leuk en vanzelfsprekend.

Maar de verleiding is pas optimaal als **alle** fases van de piramide van Maslov zijn uitgevoerd.

In de bijlage staan de toelichtingen op onderstaande opmerkingen. Dit aan de hand van de hoofdstuknummers.

De toelichting per item is eenvoudig te vinden met de zoekfunctie op het nummer (FIBxx).

De opmerkingen.

Inleiding.

FIB01. Pas als alle onderdelen van de piramide verwezenlijkt zijn is de fiets infrastructuur volledig geschikt om als alternatief, voor de kortere afstanden, voor de automodaliteit te dienen en zal de verleiding maximaal zijn.

Hoofdstuk 1.

FIB02 Haarlemmermeer is ook de schakel voor alle Noord-Zuid en Oost-West fietsverbindingen. Zeker helemaal als de doorfietsroutes gereed zijn.

Hoofdstuk 2.

FIB03 Ook Haarlemmermeer moet voldoen aan de landelijke richtlijnen om de doelen voor 2030 en 2050 te behalen. Deze kunnen verder gaan dan de bereikte compromissen in de VRA/MRA. De rol die de fiets hierin speelt dient gemaximaliseerd te worden.

FIB04 Altijd de nieuwste richtlijnen van CROW gebruiken, niet de mogelijke verouderde gemeentelijke richtlijnen.

FIB05. De bushaltes/stations bij de P&R dienen ook bereikbaar te zijn voor de fiets en, indien afgelegen ook fietskluisen, goedgekeurde fietsparkeer infrastructuur (FietsParKeur) te hebben. Ook voor buitenmodel fietsen. Deze haltes dienen, met zo min mogelijk overstappen, verbinding te maken met bestemmingen in alle windrichtingen.

FIB06. Zo min mogelijk doorstroming op randstructuur faciliteren.

FIB07. Fietsparkeren veel beter faciliteren

FIB08. Kinderfietsen lokaal opknappen.

FIB09. Voor peuters en kleuters oefen pleintjes voor hun (loop)fietsjes.

FIB10. Rond de scholen invoering van schoolstraten en veilige fietsroutes naar de school.

Samenvatting

b. Zet de fiets maximaal in om de klimaatdoelen voor 2030 en 2050 te halen en wees hierin ambitieus. Neem in de MPvE's voor nieuwe gebieden op dat het makkelijker moet zijn om de fiets te pakken dan de auto.

c. Sluit zoveel mogelijk aan bij de nieuwste CROW-richtlijnen en niet bij verouderde gemeentelijk richtlijnen.

d. P+R-terreinen dienen goed bereikbaar te zijn voor de fiets inclusief goede stallingmogelijkheden (fietskluisen of fietsparkeer) en voorzien zijn van goed openbaar vervoer in alle windrichtingen.

e. Investeer niet in verbetering van de doorstroming van de auto want dat trekt extra autoverkeer aan.

f. Faciliteer het fietsparkeren veel beter. Maak duidelijk wie er verantwoordelijk is om fietsparkeerfaciliteiten te realiseren. Als winkeliers nu hun klanten kunnen compenseren voor het betaald parkeren, kan er ook een bijdrage zijn voor

g. De netwerken, ook recreatief, dienen geschikt en gericht te zijn voor alle fietsverkeer inclusief regionaal woonwerk verkeer. Ieder fietspad, ook een recreatief fietspad, moet ook voldoen aan de

Reactie van het college

piramide invulling te geven. Onze ambitie is wel om zoveel mogelijk invulling te geven aan fietsgeluk.

b. Met alleen fietsmaatregelen blijven de klimaatdoelen buiten bereik. De fiets kan echter wel een belangrijke bijdrage leveren.

Een Mobiliteitsprogramma van Eisen passen wij toe bij alle nieuwe gebiedsontwikkelingen. Deze MPvE's zijn echter locatie gebonden en daarom kan de inzet per programma verschillen.

c. Zie antwoord 74f. Waar wij in de DIOR of de LIOR geen eigen eisen opnemen verwijzen we naar de CROW. Op een aantal punten gaan de eisen die wij opnemen in de LIOR verder dan die van het CROW of specificeren wij meer.

d. Alle P+R terreinen zijn op dit moment in de nabijheid van openbaar vervoer en of voorzien van goede fietsvoorzieningen. Enkel zijn daarbij ook voorzien van fietskluisen, hoewel we zien dat het gebruik ervan beperkt is (vaak bezetting van >50%). In de Netwerkstudie is vastgesteld dat we op meer plekken P+B locaties willen creëren. Wij zien hier een mooie koppeling met het ingebracht punt.

e. Zie antwoord 65a.

f. Zie paragraaf 2.5 en antwoord 63e

g. Zie antwoord 93a

Inspiraakreactie

FIB11. Fietsen als medicijn.

FIB12. De netwerken, ook recreatief, dienen geschikt en gericht te zijn voor alle fietsverkeer inclusief regionaal woonwerk verkeer. Ieder fietspad, ook een recreatief fietspad, moet ook voldoen aan de toekomstige verwachte drukte, snelheidsverschillen en buitenmodel (bakfietsen) trapondersteunde voertuigen.

Hoofdstuk 3.

FIB13. Veilig mengen met gemotoriseerd verkeer is een utopie. Je blijft massa en snelheidsverschillen behouden. Verf of andere kleur bestrating als afscheiding is geen fietsinfrastructuur.

FIB14. Het fietspad is geen afvoerputje voor nieuwe ontwikkelingen. Wat te doen met de grote snelheidsverschillen op het fietspad?

FIB15. Aanvulling op het fietsplan hoofdstuk 3.5.

FIB16. Aandacht voor nieuwkomers in Nederland.

Hoofdstuk 4.

FIB17. Daar waar fietsers rijden of kruisen snelheidsbeperkingen van gemotoriseerd verkeer tot 30 km/u. Fietspaden en kruisingen laten voldoen aan de eisen zoals in FIB04. Snelheid van gemotoriseerd of trapondersteunde fietsen (E-bikes, bakfietsen, en speed-pedelects) limiteren. Zeker in schoolzones. Op de andere fietspaden de breedte aanpassen die nodig is om de verschillende snelheden te faciliteren. Voetpaden aanleggen langs de hoofdfietsroutes indien deze ontbreken binnen de bebouwde kom. Bij nieuwbouw of verbouw altijd waarborgen dat de veiligheid van de fietsers naar en langs de bouwwerkzaamheden niet gehinderd worden. Dit opnemen in de MPvE.

Voor de veiligheid van de fietser bij (te) grote drukte op de spoorwegovergangen zorgen voor permanente ongelijkvloerse kruisingen. Dit eventueel combineren met de naastgelegen barrières.

FIB18. De automobilist moet bij rotondes altijd het overzicht hebben welke route een fietser gaat volgen buiten de rotonde. Het moet duidelijk zijn of een kruisend fietspad een of twee richtingen is. Richtingsveranderingen van de fietser moeten ruim voor de kruising gefaciliteerd worden voor een duidelijk beeld. Ook hier rekening houden met de mogelijke hogere snelheden van de fietspadgebruiker.

Samenvatting

toekomstige verwachte drukte, snelheidsverschillen en buitenmodel (bakfietsen) trapondersteunde voertuigen.

h. Veilig mengen van fiets met gemotoriseerd verkeer kan niet. Een andere kleur bestrating is geen fietsinfrastructuur.

i. T.a.v. veilig leren fietsen:

1. Kinderfietsen lokaal opknappen en hergebruiken als leenfiets zorgt ervoor dat kinderen kunnen beschikken over een fiets.
2. Introduceer voor peuters en kleuters oefenpleintjes voor hun (loop)fiets. Heb ook aandacht voor de Peuteropvang
3. Besteed voor nieuwkomers in Nederland via het COA aandacht aan leren fietsen en de verkeersregels.

j. Waar fietsers de weg van gemotoriseerd verkeer kruisen moet de snelheid van het gemotoriseerd verkeer teruggebracht worden naar maximaal 30 km/uur. Dit geldt ook voor de snelheid van gemotoriseerde of fietsen met trapondersteuning.

k. Pas op fietspaden de breedte zodanig aan dat die geschikt is voor de verschillende snelheden op het fietspad.

l. Leg voetpaden aan langs hoofdfietsroutes.

m. Zorg ervoor dat fietsers niet gehinderd worden en dat fietsers veilig langs bouwwerkzaamheden kunnen. Uitbreiding van de omleidingsroute coördinatie/controler door de gemeente. Alle omleidingen publiceren op een pagina gericht op fietsers bij de gemeente en zorgen voor landelijke publicatie.

n. Zet in op ongelijkvloerse spoorwegovergangen.

Reactie van het college

h. In een 30 km/uur zone kunnen fietsen veilig mengen met het autoverkeer. Een fietsstraat is een middel om een 30 km/uur straat goed in te richten.

i. Veilig leren fietsen is belangrijk en daar hebben we ook aandacht voor.

1. Zie antwoord 18f
2. Alle scholen en kinderdagverblijven kunnen gebruik maken van het aanbod van verkeer en meer. De inrichting van het schoolplein is echter de keuze en bevoegdheid van de school of de opvang.
3. Zie antwoord 18f

j. Er zijn verschillende manieren om veilig te kruisen. Een lage snelheid is er daar één van. Zie ook de aanpassing die wij voorstellen voor paragraaf 4.3 zoals beschreven in paragraaf 2.6 van dit document.

k. Zie antwoord 93a

l. Zie antwoord 74f

m. In paragraaf 7.3 van het Concept Fietsplan geven we een aantal richtlijnen om de overlast van wegafsluitingen te verminderen. Een specifieke website voor fietsers is nu niet aan de orde. Wij verwachten er meer van om de fietser tijdig met bebording te waarschuwen.

n. Spoorwegovergangen zijn een bevoegdheid van ProRail. In verband met de veiligheid en de

Inspraakreactie

FIB19. Beplanting bij kruisingen en bochten dienen gesnoeid zijn op de zichtlijnen op ooghoogte van de kinderen die behoren bij de gereden snelheden van beide richtingen. Hoveniers moeten daar een training voor krijgen. Maai instructies dienen daarop gericht zijn.

FIB20. Veilige schoolroutes en schoolstraten toepassen. Zie ook FIB10.

FIB21. Paaltjes weg of volgens de CROW richtlijnen paaltjes herplaatsen.

FIB22. Kantmarkering gaan toepassen.

FIB23. Moeilijke klachten aan de fietsinfrastructuur, al of niet via MOB ingediend, binnen enkele maanden oplossen.

FIB24. Bewustwordingscampagne om sneller voor de fiets dan voor de auto te kiezen. Maak gebruik van korting op aankopen door de opgespaarde gereden fietskilometers via een registratie app. in te wisselen.

Hoofdstuk 5.

FIB25. Om de korte ritten met de fiets aantrekkelijk te maken dienen de verliestijden door de VRI's en omrijden door het ontbreken van fietsdoorgangen te worden beperkt.

FIB26. Nader onderzoek en vergelijking met de diverse kaarten (VRA/MRA, provincie, VSP Hoofddorp, VSP Nieuw-Vennep, RTF, NTF, omgevingsvisie, Hoofd fietsnet HLMR en Fietsersbond) naar de huidige en gewenste routes zal duidelijkheid moeten scheppen in de goedgekeurde en droom plannings.

FIB27. (Brom)fietspaden (waarop de speed pedelec moet) en fietspaden waarop de speed pedelec mag, mits de snelheid laag is, dienen aansluiting te vinden op de fietsinfrastructuur, zodat dit regionaal, snelle, fietsverkeer ook thuis kan komen zonder te mengen met het snelle gemotoriseerd verkeer.

FIB28. VRI instellingen zo min mogelijk afhankelijk van het aanbod van de auto's ten gunste van de actieve mobiliteit. Rijstroken pas groen licht geven als is gemeten dat de oversteek weer vrij is. In ruststand alle richtingen op rood. Minimaal twee keer per cyclus een groen fase voor de fietser. Elektronische aanvraagdrempels voor voetgangers en fietsers overal toepassen.

FIB29. Voor fietsers groen licht aanvragen door een App op een smartphone geeft een splitsing onder de fietsers die wel of geen

Samenvatting

- o. De automobilist moet bij rotondes altijd het overzicht hebben welke route een fietser gaat volgen buiten de rotonde. Het moet duidelijk zijn of een kruisend fietspad een of twee richtingen is.
- p. Richtingsveranderingen van de fietser moeten ruim voor de kruising gefaciliteerd worden voor een duidelijk beeld. Ook hier rekening houden met de mogelijke hogere snelheden van de fietspadgebruiker.
- q. Beplanting bij kruisingen en bochten dienen gesnoeid zijn op de zichtlijnen op ooghoogte van de kinderen.
- r. In hoofdstuk 4 toevoegen schoolstraten en zorg voor veilige fietsroutes.
- s. In hoofdstuk 4 toevoegen verwijder paaltjes in fietspaden en plaats noodzakelijke paaltjes volgens de richtlijnen van het CROW.

Reactie van het college

doorstroming van de trein streeft ProRail ernaar om gelijkvloerse oversteken zoveel mogelijk op te heffen. De prioriteit ligt bij de onbeveiligde overgangen. Ongelijkvloerse overgangen zijn erg kostbaar en vaak lastig inpasbaar in bestaand stedelijk gebied. Op dit moment hebben wij 3 gelijkvloerse overgangen en 1 ongelijkvloerse overgang. Daarbij vormt de ongelijkvloerse overgang bij de Dubbele Buurt ook het alternatief voor de gelijkvloerse overgang bij het station.

- o. Wij richten rotondes zoveel mogelijk volgens de uniforme richtlijnen van het CROW in.

- p. Een dergelijke oplossing kost veel ruimte die we niet voor andere dingen kunnen gebruiken, zoals groen. Per locatie zullen we daarom een afweging maken of een dergelijke voorziening mogelijk en wenselijk is.

- q. Zie paragraaf 2.3

- r. Paragraaf 4.4 uit het Concept Fietsplan gaat in op veilige schoolomgevingen en routes. Hierin leggen wij de nadruk op schoolroutes in plaats van schoolomgeving. Schoolstraten hebben met name betrekking op basisscholen, terwijl het aantal fietsers dat naar de middelbare school gaat veel groter is. Uit cijfers blijkt ook dat zij vaker betrokken zijn bij een ongeval.

- s. In paragraaf 4.5 van het Concept Fietsplan is opgenomen dat bij werkzaamheden aan fietsvoorzieningen onderzocht wordt hoe deze voorzieningen beter vergevingsgezind ingericht kunnen worden. Verwijderen van paaltjes en/of paaltjes terugplaatsen met de geadviseerde markering hoort daarbij.

Inspraakreactie

een smartphone hebben (aanstaan). Ook de privacy van de gebruikers staat hier onder druk.

FIB30. In MPvE opnemen dat bij de eerste en volgende opleveringen van de huizen de fietsroutes daar naartoe vanaf het bruikbare hoofdfietsnetpad (bv. naar een toekomstige bushalte) gereed moeten zijn. Zie ook FIB17.

Hoofdstuk 6.

FIB31. Fietsparkeer faciliteiten bij sport en winkelcentra moeten ook goed in orde zijn. Wie de eigenaar is, wie dat moet betalen of er subsidie voor krijgt moet duidelijk worden. Dit in het MPvE opnemen. Alle klanten in een winkel (dus ook die voor 40% van de omzet zorgen en die met de fiets komen) betalen mee aan de subsidie die door de winkel eigenaar aan de automobilisten wordt uitgekeerd om de auto parkeerkosten te compenseren. Als dat nu in de gemeentekas komt, kan de gemeente de fietsparkeervoorzieningen betalen.

FIB32. In het MPvE dient te komen dat pakken van de fiets makkelijker moet zijn dan het pakken van de auto.

FIB33. De bewegwijzering binnen de kernen kan volgens de Houten methode. Tussen de kernen, vanaf de grens van de kern aan het eind van een stadroute, volstaat de standaard rood witte wegbewijzering.

Hoofdstuk 7.

FIB34. Tegels en klinkers zijn ongewenst op fietspaden. Volgens de DIOR horen kabels en leidingen niet onder het (hoofd)fietsnet pad. Dus gesloten bestrating moet geen punt zijn (is in onderhoud nog goedkoper ook).

FIB35. In het MPvE opnemen dat er geen kabels en leiding onder de fietspaden komen en dat ze voorzien moeten worden van gesloten bestrating.

Het verschil in kwaliteit van de fietspad bestrating in de binnen en buitenruimte in de DIOR moet vervallen.

FIB36. Knelpuntenlijst is niet compleet. De burgemeester Pabstlaan met de losse tegels tussen Zoetermeerstraat en Kruisweg ontbreekt. Evenals de scheur, in de lengte richting, in het Kellogpad met daarbij op verschillende plekke gebrekkige hemelwaterafvoer. Op de Hoofdweg westzijde, tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp, is de fietsstrook aan de waterkant verzakt.

Samenvatting

t. Kantmarkering is volgens de nieuwste CROW aanbevelingen voor zowel binnen als buiten de bebouwde kom noodzakelijk. Graag beginnen met de kantmarkering aanbrengen bij de Spaarndammerdijk.

u. Zorg voor een snellere afhandeling van de MOB-meldingen en andere meldingen. En zorg ervoor dat MOB-meldingen makkelijker via een smartphone gedaan kunnen worden.

v. Voer een bewustwordingscampagne om mensen sneller voor de fiets dan voor de auto te kiezen.

w. Om de korte ritten met de fiets aantrekkelijk te maken dienen de verliestijden door de VRI's, rijstroken voor auto's pas groen geven als gemeten is dat de rijbaan vrij is, in ruststand alle richtingen op rood, minimaal 2 maal per cyclus groen en elektronische aanvraagdrempels voor voetgangers en fietser overal toepassen.

x. Groen aanvragen met een app geeft splitsing onder de fietsers en privacy staat onder druk.

y. Omrijden door het ontbreken van fietsdoorgangen beperken.

z. Routes in PARK21 zijn anders op de verschillende kaarten.

Reactie van het college

t. Kantmarkering wordt meegenomen op het moment dat er werkzaamheden uitgevoerd worden aan de fietsinfrastructuur. In de recent vastgestelde Leidraad inrichting openbare ruimte (LIOR) hebben we de volgende eis opgenomen: 'Kantmarkering altijd toepassen op vrijliggende fietspaden als er geen straatverlichting is en in onoverzichtelijke en scherpe bochten.

u. Zie antwoord 95b.

v. Wij verwachten dat dergelijke campagnes meer zin hebben wanneer zij regionaal of landelijk worden opgepakt. We zullen echter verbeteringen wel aangrijpen om te communiceren.

w. Zie de beantwoording bij reactie 60b.

x. Zie antwoord 60b. Het is niet nodig om de Schwung-app te gebruiken. In dat geval krijgt de fietser nog steeds de normale hoeveelheid groen. Daarbij heeft de fabrikant voldoende waarborgen ingebouwd om de privacy van de gebruiker te waarborgen.

y. Om omrijden te vermijden zijn in het Concept Fietsplan een aantal missing links opgenomen.

z. We zullen dit zoveel mogelijk proberen recht te trekken, maar de tijd en de ontwikkelingen in de omgeving kunnen er voor zorgen dat inzichten veranderen.

Inspiraakreactie

FIB37. MOB (meldingen openbare ruimte) beter geschikt maken voor het gebruik vanaf een smartphone onderweg.

FIB38. Rustvoorzieningen niet alleen langs recreatieve routes. De plaats van een mogelijk rustpunt en uitkijkpunt is de Spaarndammerdijk bij de kruising met de A9. Het fietspad gaat daar onder de A9 door, maar het dijklichaam blijft hoog liggen. Vanaf de westelijke kant heb je een uniek uitzicht over de eeuwenoude polders. Aan de oostelijke kant staan bomen.

FIB39. Uitbreiding van de omleidingsroute coördinatie/controle door de gemeente. Alle omleidingen publiceren op een pagina gericht op fietsers bij de gemeente en zorgen voor landelijke publicatie.

Hoofdstuk 8.

FIB40. Wil men rekening houden met de fietsbeleving dan vroegtijdig in het proces dit aangeven en uitwerken en verkeerstechnisch laten meenemen in het ontwerp. Graag in MPvE opnemen

FIB41. Een subpagina maken op de gemeentelijke website met alles over de fiets, van toeristische routes, tot fietskaarten, strooiroutes en fietspadafsluitingen maakt het duidelijk dat de gemeente voor de fiets kiest. Zie ook FIB38.

FIB42. Komen er nog informatie palen in Haarlemmerliede en Spaarnwoude?

Hoofdstuk 9.

FIB43. Vervolgstappen: vragen voor de prioriteitsbepaling, zie ook de tekst in de bijlage.

De volgende vragen zijn te stellen:

- Hoe te zorgen dat de kinderen zo snel mogelijk veilig lopend of fietsend naar school kunnen gaan?
- Zou je je kind daar willen laten fietsen?
- Hoe te zorgen dat mensen weer gebruik durven maken van de fiets of de buitenruimte?
- Is er verschil tussen de kernen?
- Wat te doen met het jongste IPCC alarmerend rapport?
- Wat is het effect van de diverse transitie op de mobiliteit?
- Wat is het effect van de blijvend hoge energie prijzen?
- Wat is het meest budget effectief?

Samenvatting

aa. Voor speed pedelcs dient er een sluitend netwerk te ontstaan zonder dat zij zich hoeven te mengen met gemotoriseerd verkeer.

bb. Neem in ieder MPvE op dat bij eerste oplevering fietsroutes naar het hoofdfietnetpad gereed moeten zijn.

cc. Het bewegwijzeringsvoorstel op pagina 36 is te breed aangepakt. De bewegwijzering binnen de kernen kan volgens dit model. Tussen de kernen volstaat de standaard rood witte wegbewijzering.

dd. Tegels en klinkers zijn ongewenst in fietspaden. Volgens de DIOR horen kabels en leidingen niet onder het (hoofd)fietnet. Dit kan daarom geen argument zijn om geen gesloten verharding toe te passen.

ee. Graag toevoegen aan de lijst met knelpunten:

1. De burgemeester Pabstlaan losse tegels tussen Zoetermeerstraat en Kruisweg.
2. Scheur in de lengte richting, in het Kellogpad met gebrekkige hemelwaterafvoer.
3. Hoofdweg westzijde, tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp, is de fietsstrook aan de waterkant verzakt.

Reactie van het college

aa. De landelijke maatregel “bromfiets op de rijbaan” heeft aangetoond dat het voor verkeer dat sneller rijdt vaak veiliger is om met het autoverkeer mee te rijden. Wij realiseren ons dat de speed pedelec niet hetzelfde is als een bromfiets, daarom is in de bijlage van het Concept Fietsplan een afwegingskader opgenomen.

In de tabel met vervolgstappen in het Fietsplan hebben we onder snelheid opgenomen eenvoudige maatregelen te realiseren voor de bromfiets en gelijkgestelde voertuigen. Hier wordt ook de speed pedelec bedoeld. Wij gaan graag met de fietsersbond in overleg om te kijken welke maatregelen dit zijn.

bb. Een MPvE gaat niet over de fasering van maatregelen.

cc. Wij gaan in overleg met de fietsersbond kijken naar een aangepast voorstel. We zullen de tekst in paragraaf 6.4 hier op aanpassen.

dd. De voorkeur gaat uit naar gesloten verharding.

ee. Zie paragraaf 2.3

Inspraakreactie

- Wat geeft het meeste lucht aan het vastlopen van de automobilititeit in de toekomst?
- Wat zijn de bedreigingen?
- Wat zijn de kansen?

Zie ook bijlage

Samenvatting

ff. Voeg ook rustvoorzieningen toe langs andere fietspaden zoals Spaarndammerdijk bij de kruising met de A9.

gg. Fietsbeleving dient vroegtijdig meegenomen te worden in het ontwerp.

Reactie van het college

ff. Onze inzet ligt in de eerste plaats op de onderste lagen van de piramide van fietsgeluk. Wanneer er zich echter kansen voordoen kunnen er ook langs andere fietsroute rustvoorzieningen gemaakt worden.

gg. Dit voegen we toe in het Fietsplan.

99. Inleiding

Onze algemene indruk van het eerste Fietsplan Haarlemmermeer is goed. We juichen het toe dat de gemeente de fiets hiermee meer centraal stelt en het STOMP-principe als uitgangspunt benoemt. Dit document legt de nadruk op veiligheid voor fietsers. Wij zijn van mening dat dit document helpt bij het nadenken over verbeteringen voor de mobiliteit in en rondom Badhoevedorp. De uitdaging voor bewoners en de gemeente Haarlemmermeer is om samen uit te zoeken hoe Badhoevedorp z'n identiteit als polderdorp kan bewaren en tegelijk goed kan aansluiten op de fietstrends in buurgemeente Amsterdam. Die trends zijn wereldwijd een voorbeeld voor grote steden die zoeken naar oplossingen voor duurzame mobiliteit. Dit Fietsplan kan helpen bij deze zoektocht. Ondanks ons enthousiasme, zien we nog diverse tekortkomingen en onduidelijkheden in dit eerste concept Fietsplan. Daarover gaat de rest van deze reactie.

Onze aanpak

Voor onze reactie hebben we een aantal activiteiten ondernomen. De feedback die we daarbij kregen, is verwerkt in deze reactie. (...)

Stappen met STOMP

We juichen het toe dat de gemeente het STOMP principe gaat hanteren. Het STOMP model denkt vanuit Stappen, Trappen, OV, Mobility as a Service en Personenauto. Met Mobility as a Service worden diverse vormen van deelvervoer bedoeld. In het STOMP model is de voetganger de eerste modaliteit.

- Op meerdere plekken in Badhoevedorp worden fietsers van de weg gedrukt door autoverkeer. Zij kiezen in dat geval vaak het trottoir als vluchtroute. De voetgangers zijn daarvan de dupe. Hun veiligheid en comfort op het trottoir wordt hierdoor aangetast. In dit Fietsplan is daarvoor geen aandacht.

a. Op meerdere plekken in Badhoevedorp worden fietsers van de weg gedrukt door autoverkeer. Zij kiezen in dat geval vaak het trottoir als vluchtroute. De voetgangers zijn daarvan de dupe. Hun veiligheid en comfort op het trottoir wordt hierdoor aangetast. In dit Concept Fietsplan is daarvoor geen aandacht.

b. Er ontbreekt een voetgangersplan voor Haarlemmermeer. Aan het einde van de rit is de fietser vaak voetganger.

c. Niet alle knelpunten in Badhoevedorp kunnen opgelost worden door werk met werk te maken. Graag maken we met de gemeente een lijst van de plekken waar wachten op werk-in-werk wel goed kan en waar eerder ingrijpen echt noodzakelijk is.

d. De lijsten met knelpunten zijn niet volledig.

a. Met dit Concept Fietsplan zetten wij in eerste instantie in op veiligheid, waarmee we de fietser op een goede manier willen bedienen. Helaas moeten we op veel plekken wel zoeken naar compromissen omdat de ruimte beperkt is. Wij constateren helaas dat op meer plekken in de gemeente ongewenst verkeersgedrag zorgt voor onveilige situaties. Daarom hebben wij met de Vervoerregio de "Met Elkaar Overweg campagne" bedacht. Deze jaarlijks terugkerende campagne probeert meer bewustwording te creëren dat we allemaal dezelfde stuk weg moeten delen en daarom rekening moeten houden.

b. Zie antwoord 46b.

c. De gemeenteraad heeft vastgesteld dat we zo veel als mogelijk efficiënt omgaan met middelen. Werk-met-werk maken is hier een voorbeeld van. Bij het prioriteren van knelpunten wordt altijd ook gekeken naar bijvoorbeeld ongevalscijfers om te bepalen of eerder ingrijpen noodzakelijk is. Of dit mogelijk is hangt van meerdere factoren af, zoals beschikbare middelen, eigenaarschap en/of samenhang met andere ruimtelijke ontwikkelingen. Op het moment dat de knelpunten bij ons bekend zijn maakt de gemeente daarin een brede afweging.

d. De genoemde knelpunten nemen wij mee in de verdere afwegingen. Knelpunten kunnen echter

Inspraakreactie

- Op andere plekken houden voetpaden en wandelroutes plotseling op of voetgangers moeten hun pad plotseling delen met fietsers. Hoewel er in het Fietsplan aandacht is voor voetgangers, is het document primair opgezet vanuit het perspectief van de fietser.
- Geredeneerd vanuit het perspectief van de voetganger, ontbreekt er een Voetgangersplan Haarlemmermeer. Er lijkt behoefte aan een visie of plan welke redeneert vanuit de voetganger. Dit zou een andere lijst met knelpunten opleveren. Door de focus in dit plan op fietsen, blijft het Stappen echter onderbelicht.
- Het Fietsplan is wel gebaseerd op het STOMP model, maar denkt onvoldoende vanuit de eerste modaliteit. Mobiliteit begint bij de voordeur met een fijnmazig netwerk. Het Fietsplan gaat alleen uit van de fietser die zich gemakkelijk over allerlei afstanden verplaatst. Buiten het fietsen en de fietsroutes moet men de aansluitingen naar voorzieningen en woningen zelf maar uitzoeken. Dat is niet voor iedereen toekomstbestendig met de voortdurende verschraving van de fijnmazigheid van het openbaar vervoer.

Knelpuntenkaart

De gemeente hanteert om praktische redenen de methode werk-in-werk meenemen. "Dat gebeurt zo veel mogelijk in samenhang met groot onderhoud of wegwerkzaamheden." Die methode kunnen we vanuit praktisch oogpunt en financiële overwegingen goed begrijpen. Wij zijn echter van mening dat Badhoevedorp diverse knelpunten heeft die hier niet altijd op kunnen wachten. Wij stellen voor om samen een lijst te maken van de plekken waar dit wachten op werk-in-werk wel goed kan en waar eerder ingrijpen echt noodzakelijk is.

In het Fietsplan worden vanaf pagina 22 bij diverse onderwerpen lijstjes straten en locaties genoemd die voortkomen uit werksessies met een werkgroep en die op een knelpuntenkaart staan. Wij waren niet betrokken bij deze werkgroep, hoewel we lezen dat blijkbaar sommige andere bewoners- en belangengroepen wel betrokken waren. Graag ontvangen wij de knelpuntenkaart op papier of toegang tot een digitale versie. Wij hebben namelijk de indruk dat deze lijstjes vaak niet volledig zijn:

Samenvatting

- e. We verwachten dat er eerst met bewoners van Badhoevedorp gesproken wordt over concrete aanpassingen alvorens de uitwerking van keuzes meer vaste vorm krijgt.
- f. Met de visie zijn we blij. Het actieplan vinden we onvolledig. Daarover willen wij de komende tijd graag nader in gesprek met betrokkenen bij de gemeente.
- g. De VSP's voor Hoofddorp en Nieuw Vennep worden geïntegreerd besproken, maar dat van Badhoevedorp niet. Wij constateren dat de ontwikkelingen in Badhoevedorp mogelijk achterlopen bij ontwikkelingen in Hoofddorp en Nieuw-Vennep. We zien graag dat de Gemeente Haarlemmermeer in Badhoevedorp een inhaalslag maakt.
- h. Bij de herinrichting van het centrum van Badhoevedorp verwachten wij voldoende

Reactie van het college

- ook nog in de loop van de jaren ontstaan of juist verdwijnen als gevolg van ontwikkelingen. Via de dorps- en wijkraden kan altijd besloten worden om de knelpuntenlijst aan te vullen.
- e. Wij volgen bij herinrichtingen en bij projecten hiervoor standaard procedures.
- f. Programmering van concrete maatregelen gebeurd via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Op dit programma is geen aparte participatie van toepassing. Op concrete maatregelen wel.
- g. Ten tijde van het opstellen van het Concept Fietsplan waren de VSP's voor Nieuw-Vennep en Hoofddorp nog niet vastgesteld en daarom nog geen onderdeel van het beleid zoals bijvoorbeeld vastgelegd in de omgevingsvisie. Het VSP Badhoevedorp is wel reeds meegenomen bij het opstellen van deze visie. Daarnaast wordt in de VSP's voor Nieuw-Vennep en Hoofddorp concreet invulling gegeven aan de ambities van de Netwerkstude. In die zin zijn deze VSP's ook structurerend voor de rest van de gemeente. Dit is concreet gemaakt met de tekst "Voor het Fietsplan betekent dit (...)" Deze uitgangspunten zijn vervolgens in het Fietsplan in de hele gemeente van toepassing. Na voltooiing van Quatrebras is een evaluatie van het huidige VSP Badhoevedorp voorzien. Op basis van de resultaten van de evaluatie kunnen wij concluderen of er een hernieuwde actualisatie noodzakelijk is. Is dat inderdaad het geval, dan nemen wij net als in 2013 en 2020 daarbij de meest recente inzichten mee.
- h. De herinrichting van het centrum Badhoevedorp wordt binnen het project opgepakt.

Inspraakreactie

wij zijn van mening dat in diverse lijstje specifieke straten, locaties of andere situaties in Badhoevedorp ontbreken. Daar zijn wij uiteraard niet tevreden mee. Er wordt soms op een onduidelijke wijze een mogelijke oplossing beschreven. Het noemen van zo'n voorbeeld helpt als verduidelijking bij de richting waar de gemeente heen wil. Wij achten de voorbeelden echter niet concreet genoeg. We beschouwen deze opsommingen dan ook als mogelijke suggesties die niet volledig en mogelijk ook zelfs niet wenselijk zijn. Voor Badhoevedorp vinden we dat belangrijk om aan te geven aangezien er duidelijke knelpunten en spanningsvelden zijn. We verwachten dat er eerst met bewoners van Badhoevedorp gesproken wordt over concrete aanpassingen alvorens de uitwerking van keuzes meer vaste vorm krijgt. Het Fietsplan houdt daarmee het midden tussen enerzijds een visie op hoe het in het algemeen zou moeten en anderzijds een concreet actieplan voor concrete locaties. Met de visie zijn we blij. Het actieplan vinden we onvolledig. Daarover willen wij de komende tijd graag nader in gesprek met betrokkenen bij de gemeente.

Verkeersstructuurplan

De Verkeersstructuurplannen (VSP's) van Hoofddorp en Nieuw-Vennep worden geïntegreerd besproken, maar dat van Badhoevedorp niet. Volgens het Masterplan voor Badhoevedorp uit 2008 zouden fietser en voetganger centraal komen te staan na de omlegging van de A9, maar het huidige VSP voor Badhoevedorp is volgens de Fietzersbond vanwege de auto-oriëntatie erg ongunstig voor fietsen in ons dorp. Wij constateren dat de ontwikkelingen in Badhoevedorp mogelijk achterlopen bij ontwikkelingen in Hoofddorp en Nieuw-Vennep. We zien graag dat de Gemeente Haarlemmermeer in Badhoevedorp een inhaalslag maakt.

Centrum

Bij de herinrichting van het centrum van Badhoevedorp wordt gewerkt aan verdichting van ons centrum. Wij verwachten voldoende aandacht voor goede fietsparkeervoorzieningen. Wij hebben hierover geen details gezien en zijn daarom benieuwd naar de inpassing hiervan in de openbare ruimte en verdere inrichting van het nieuwe centrum. De fietsparkeervoorziening mag hierbij

Samenvatting

aandacht voor goede fietsparkeervoorzieningen. Wij hebben hierover geen details gezien. De fietsparkeervoorziening mag hierbij geen sluitpost worden ten koste van bijvoorbeeld de parkeerbalans.

i. U schrijft dat op 50 km/uur wegen de fiets dient te worden gescheiden van het autoverkeer. De situatie op de Burgemeester Amersfoordtlaan, Nieuwemeerdijk, Akerdijk, Sloterweg, Pa Verkuijllaan, Kamerlingh Onneslaan en Rijstvogelstraat in Badhoevedorp voldoet niet aan dit uitgangspunt. Die situatie kan het best bekeken worden in samenhang met de situatie op de Sloterbrug.

j. Op pagina 24 staat over gemengd verkeer: "In de gemeente worden ook op veel plaatsen voetgangers en fietsers gecombineerd (met name op polderlinten). Dit vraagt om extra breedte of het splitsen van de voorzieningen." Wij zijn groot voorstander van het zoveel mogelijk splitsen van de voorzieningen voor voetgangers en fietsers.

k. Het lint in Badhoevedorp wordt 4 meter breed in een shared space uitvoering voor fietsers en voetgangers. Wij vrezen, samen met de fietzersbond, dat dit te smal is en dat voetgangers wegblijven als de fietser te dominant wordt.

1. Het Lint lijkt bewust niet bedoeld als doorfietsroute voor snelfietsers – klopt dat?

Reactie van het college

i. Er is landelijk een nieuwe handreiking opgesteld als afwegingskader voor de inrichting van 30km/u en 50km/u wegen. Hierin is het uitgangspunt fietsers niet meer te mengen met 50km/u. Helaas is het niet altijd mogelijk om vrijliggende fietspaden te maken. Ook is het niet altijd wenselijk om op bepaalde wegen 30km/u in te stellen, bijvoorbeeld vanwege nood- & hulpdiensten of openbaar vervoer. Wij kijken daarom in een bredere afweging of en waar op dergelijke wegen de snelheid omlaag kan of moet. Het VSP Badhoevedorp is een van de plekken waar de bredere afweging plaats heeft gevonden voor de genoemde wegen.

j. Wij nemen uw opmerking voor kennisgeving aan.

k.

1. Het Lint is een voetpad waarop fietsers zijn toegestaan. Fietzers mogen er dus gerust fietsen, maar moeten in hun gedrag rekening

Inspraakreactie

geen sluitpost worden ten koste van bijvoorbeeld de parkeerbalans.

Sloterbrug en omliggende wegen

De situatie op en rondom de Sloterbrug wordt als onveilig ervaren door fietsers en voetgangers. Een discussie over mogelijke oplossingen moet zich niet blindstaren op de brug zelf. De oplossing voor de brug moet ook tegelijk een oplossing zijn voor de knelpunten op de omliggende wegen. Op pagina 23 van het Fietsplan lezen we hierover twee belangrijke zinnen: “Vanwege grote snelheidsverschillen is het niet veilig om fietsers met autoverkeer te mengen op wegen waar 50 km/uur wordt gereden. Op wegen waar 50 km/uur de norm is, geldt het scheiden van fietsers van gemotoriseerd verkeer als uitgangspunt.”

Tijdens een recente openbare dorpsavond werden over dit spanningsveld tussen maximumsnelheid voor autoverkeer en de behoefte aan veiligheid voor fietsers diverse opmerkingen gemaakt door bewoners. Van die opmerkingen geven we een opsomming in de bijlage van deze notitie.

De situatie op de Burgemeester Amersfoordtlaan, Nieuwemeerdijk, Akerdijk, Sloterweg, Pa Verkuijllaan, Kamerlingh Onneslaan en Rijstvogelstraat zijn straten in Badhoevedorp die nu niet voldoen aan dit uitgangspunt. Die situatie kan het best bekeken worden in samenhang met de situatie op de Sloterbrug.

Mengen of splitsen

Op pagina 24 staat over gemengd verkeer: “In de gemeente worden ook op veel plaatsen voetgangers en fietsers gecombineerd (met name op polderlinten). Dit vraagt om extra breedte of het splitsen van de voorzieningen.” Wij zijn groot voorstander van het zoveel mogelijk splitsen van de voorzieningen voor voetgangers en fietsers. Deze keuze speelt op verschillende plekken aan de rand van ons dorp. Daarbij willen we extra aandacht vragen voor het fietsen met verschillende snelheden, deels veroorzaakt door leeftijd en deels door gebruik van verschillende type elektrische fietsen, normale fietsen, enzovoorts. Het nieuwe Lint in Badhoevedorp wordt getypeerd als een shared space ruimte. Een fietspad door de nog te ontwikkelen Groene As wordt straks ook bedoeld als route waar fietsers en voetgangers met elkaar zullen mengen. Beide paden zullen zich uitstrekken over

Samenvatting

2. Hoe komen fietsers straks van het Lint bij het Dorpshuis?

3. Wanneer wordt het stuk Lint door Schuilhoeve aangelegd?

l. De term shared space komt niet voor in het Concept Fietsplan. U spreekt consequent van mengen of splitsen.

m. Wij signaleren wij een spanningsveld tussen de vereisten voor de doorstroming van het busverkeer en de veiligheid voor fietsers. Wij zijn daarom zeer benieuwd naar de praktische vertaling daarvan voor ons dorp. Dit gaat met name over de Burgemeester Amersfoordtlaan, Sloterweg en potentieel opnieuw de Robert Kochstraat. Hoewel er meer ruimte is, speelt dit spanningsveld ook op de Pa Verkuijllaan.

n. De nieuwe HOV-halte Badhoevedorp West aan de Schipholweg ging een jaar geleden open. Bewoners uit de reeds opgeleverde Quatrebras woningen kunnen tot op de dag van vandaag niet naar deze halte via de Oleanderlaan, want een fiets- en voetpad ontbreekt nog steeds langs het laatste stuk naar de Schipholweg. Een concrete planning is ons op dit moment niet bekend. De route over dezelfde Oleanderlaan is al wel geruime

Reactie van het college

houden met voetgangers en overige recreanten. Doorfietsroutes in Badhoevedorp zijn over de Schipholweg, ringdijk, Amersfoordtlaan en Oude Haagse weg.

2. Het Lint is voor fietsers niet rechtstreeks verbonden met het Dorpshuis, omdat hier het Wandelbos tussen ligt. Fietsers kunnen vanaf het Lint via de Kamerlingh Onneslaan / Einsteinlaan of Oleanderlaan / Anemoonpad naar het Dorpshuis fietsen.

3. De realisatie van het Lint bij Schuilhoeve is nog onbekend. Dit hangt samen met de planvorming van Schuilhoeve.

l. Shared space is een ontwerpprincipie en daarmee één van de manieren die kan worden toegepast bij mengen, maar daarvoor zijn ook andere mogelijkheden.

m. Verkeersveiligheidsmaatregelen gaan vaak uit van het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Dit staat inderdaad op gespannen voet met de doorstroming van het openbaar vervoer. Oplossingen hiervoor zijn maatwerk en per locatie verschillend.

n. Deze verbinding wordt in 2025 opgepakt.

Inspraakreactie

vele kilometers. De Fietzersbond geeft aan dat een fietspad van vier meter te smal is om op deze wijze te mengen. De Fietzersbond stemt haar standpunten af op kennisuitwisseling met CROW. De Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp heeft al meermaals haar zorgen geuit over deze plannen. Als fietsers te dominant worden op een route die ook bedoeld is voor voetgangers, dan bestaat het risico dat die voetgangers wegblijven. De term shared space komt echter niet voor in het Fietsplan. De gemeente spreekt consequent van mengen of splitsen.

Spanningsveld bij Openbaar Vervoer gemengd met fietsers

Badhoevedorp heeft een aantal straten waar fietsers en bussen samen op smalle wegen verkeren. Momenteel betreft dat met name de Burgemeester Amersfoordtlaan, Sloterweg en potentieel opnieuw de Robert Kochstraat. Hoewel er meer ruimte is voor goede oplossingen, speelt dit spanningsveld ook op de Pa Verkuijllaan.

Bij discussie over openbaar vervoer vernemen wij telkens dat de bus alleen rijdt door straten waar 50 km per uur gereden mag worden. In dit Fietsplan lezen we het uitgangspunt dat voor straten waar gemengd verkeer onvermijdelijk is, een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur wenselijk is. Hier signaleren wij een spanningsveld tussen de vereisten voor de doorstroming van het busverkeer en de veiligheid voor fietsers. Wij zijn daarom zeer benieuwd naar de praktische vertaling daarvan voor ons dorp en gaan daarover graag in gesprek met zowel de experts en bestuurders van onze gemeente als ook met de bewoners van ons dorp.

Prioriteit voor Stappen en Trappen bij nieuwe woonwijken

Op pagina 32 lezen we dat: "Bij het ontwerp van nieuwe woonwijken werken we vanuit het STOMP-principe, wat betekent dat de prioriteit ligt bij stappen (voetgangers), dan trappen (fietsers), openbaar vervoer, MaaS (Mobility as a Service) en als laatste de personenauto." Wij hebben helaas geconstateerd dat dit bij de aanleg van Quatrebras en de Oleanderlaan tot nu toe niet gelukt is.

De nieuwe HOV-halte Badhoevedorp West aan de Schipholweg ging een jaar geleden open. Bewoners uit de reeds opgeleverde Quatrebras woningen kunnen tot op de dag van vandaag niet

Samenvatting

wel klaar voor het autoverkeer. Dit komt niet overeen met de STOMP-gedachte.

- o. Rondom de drie basisscholen in Badhoevedorp is een aanpak met gerichte aanpassingen en een gezamenlijke gedragscampagne wenselijk. De situatie bij de Oranje Nassau School op de Burgemeester Amersfoordtlaan verdient daarbij het meest urgent aandacht.
- p. We willen met nadruk onze zorgen uiten over mogelijke oplossingen voor een doorgaande fietsroute van Amsterdam naar Schiphol, die voor Badhoevedorp zal beginnen bij de Sloterbrug. In het Concept Fietsplan is sprake van een nieuw fietspad om de Burgemeester Amersfoordtlaan te "ontlasten" van fietsers. Het idee voor een doorfietsroute op een andere plek lijkt te duiden op meer prioriteit geven voor het autoverkeer op de Burgemeester Amersfoordtlaan. Dat lost in onze optiek de huidige problemen niet op voor mensen die een bestemming hebben op de Burgemeester Amersfoordtlaan, waaronder de kinderen van de Oranje Nassau School.
- q. Breng bredere of betere fietsstroken aan op de volgende wegen:
 - Burgemeester Amersfoordtlaan
 - Sloterweg
 - Kamerlingh Onneslaan
 - Nieuwemeer dijk
 - Akerdijk

Reactie van het college

- o. Wij zijn aangesloten bij Verkeer & Meer van de Vervoerregio Amsterdam. Zij bieden ook educatiepakketten en campagnepakketten aan voor scholen en de schoolomgeving. Dit gaat uit van de bereidheid van de school. De verkeersveiligheid op de Burgemeester Amersfoordtlaan staat op onze lijst om in 2024 te onderzoeken in het kader van de verkeersveiligheid. Uw zorgen zullen wij hierbij betrekken.
- p. Zie het antwoord bij o.
- q. Op vrijwel alle door u genoemde routes zijn fietsstroken aanwezig. Op het moment dat er werk-met-werk gemaakt wordt kijken wij altijd of bestaande fietsstroken breder moeten en kunnen. De Burgemeester Amersfoordtlaan en Pa Verkuijllaan zijn nog volgens de hele oude richtlijnen ingericht. Akerdijk, Nieuwemeerdijk zijn volgens de 'vorige' richtlijnen verbreed. Alle vier nemen we op bij de knelpunten.
- r. Voor de doorfietsroutes - dus ook langs de Hoofdvaart en Schipholweg - geldt dat deze

Inspraakreactie

naar deze halte via de Oleanderlaan, want een fiets- en voetpad ontbreekt nog steeds langs het laatste stuk naar de Schipholweg. Een concrete planning voor wanneer dit wel gereed zal zijn, is ons op dit moment niet bekend. De route over dezelfde Oleanderlaan is al wel geruime tijd klaar voor het autoverkeer. De prioriteit in het Fietsplan komt dus niet overeen met de werkelijkheid.

Scholen

Extra aandacht willen we vestigen op de routes van en naar de scholen. Ons bereiken geregeld signalen dat er diverse klachten zijn over het verkeer rondom de drie basisscholen in Badhoevedorp. Een aanpak met gerichte aanpassingen en een gezamenlijke gedragscampagne lijken wenselijk voor verbetering van de veiligheid voor jonge kinderen die in het dorp op school zitten. De situatie bij de Oranje Nassau School op de Burgemeester Amersfoordtlaan verdient daarbij het meest urgent aandacht.

Doorfietsers versus lokale fietsers

De plannen van gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Amsterdam lijken vaak erg gericht op het doorfietsen over langere afstanden. Bewoners van Badhoevedorp maken zelf veel korte fietsritjes van en naar de voorzieningen in het dorp. Die ritjes gaan voor het grootste deel niet over de doorfietsroutes. Deze ritjes zitten momenteel ook niet in de cijfers en het model van het VSP, simpelweg omdat de aantallen te klein zouden zijn en de fietsers te veel verschillende routes gebruiken. Het was daarom tot op heden te complex om met fietsers rekening te houden in het VSP voor Badhoevedorp. Die tekortkoming wordt met een volgende versie van het VSP hopelijk opgelost. Dit zal hopelijk helpen om in de plannen van de gemeente meer aandacht te schenken aan de knelpunten die bewoners ervaren tijdens de korte lokale fietsritjes. We willen met nadruk onze zorgen uiten over mogelijke oplossingen voor een doorgaande fietsroute van Amsterdam naar Schiphol, die voor Badhoevedorp zal beginnen bij de Sloterbrug. In het Fietsplan is sprake van een nieuw fietspad om de Burgemeester Amersfoordtlaan te "ontlasten" van fietsers. Het idee voor een doorfietsroute op een andere plek lijkt te duiden op meer prioriteit geven voor het autoverkeer op de Burgemeester Amersfoordtlaan. Dat lost in onze optiek de huidige problemen niet op voor mensen

Samenvatting

- r. Bredere fietspaden langs de volgende wegen:
 - 1. Schipholweg
 - 2. Hoofdvaart
 - 3. Alle doorfietsroutes
- s. Ontbrekende Fietspaden
 - 1. Tweeduizend El
 - 2. Raasdorperweg / Veldweg bij Lijnden
Dit is "onderaan de dijk" een potentieel vrijliggend fietspad
- t. De volgende kruisingen in Badhoevedorp moeten veiliger gemaakt worden voor fietsers
 - 1. Sloterweg / Schipholweg
 - 2. Schipholweg / Hoofdvaart
 - 3. Sloterbrug rondom
 - 4. Havikstraat / Burgemeester Amersfoordtlaan
 - 5. Pa Verkuijllaan / Burgemeester Amersfoordtlaan
 - 6. Pa Verkuijllaan / Schipholweg
 - 7. Pa Verkuijllaan / Lindberghstraat
 - 8. Sloterweg / Zeemanlaan / Burgemeester Amersfoordtlaan
- u. In december 2022 zijn wijzigingen ingegaan voor bus routes waarbij geen rekening is gehouden met fietsers en voetgangers. Er is

Reactie van het college

- vrijwel allen op provinciaal areaal liggen. Wij zijn dus afhankelijk van onze partners of en wanneer deze aangepakt en verbreed worden.
- s.
 - 1. Zie antwoord 1a.
 - 2. Dit is een smalle polderweg met weinig bestemmingen en weinig doorgaande fietsers. Het maakt daarom ook geen onderdeel uit van de hoofdfietsstructuur van de gemeenten. Ook gezien de lage intensiteiten van zowel auto als fiets zien wij geen noodzaak om hier aparte fietsvoorzieningen te maken.
- t. Wij nemen deze op bij de knelpunten.
 - 1. Wordt meegenomen binnen het project Schipholweg.
 - 2. Wordt meegenomen binnen het project F232 van Provincie Noord-Holland.
 - 3. Wordt meegenomen binnen het project Sloterbrug.
 - 4. Dit zullen we meenemen in de aanpak van de Burgemeester Amersfoordtlaan.
 - 5. Dit zullen we meenemen in de aanpak van de Burgemeester Amersfoordtlaan.
 - 6. Deze wordt meegenomen binnen het project Schipholweg.
 - 7. Wij zullen onderzoeken of dit meegenomen kan worden in het project Fietsroute Schipholweg-Sloterbrug.
 - 8. Wij zullen hier rekening mee houden bij het centrumplan.
- u. Helaas hebben wij in een bredere belangenafweging deze keus moeten maken. Het gaat hier om een tijdelijke halte voor de duur van maximaal één jaar. De definitieve halte komt op een andere locatie.

Inspraakreactie

die een bestemming hebben op de Burgemeester Amersfoordtlaan, waaronder de kinderen van de Oranje Nassau School. Zo'n route aan de oostzijde van de laan geeft ook problemen voor bewoners van de westzijde, die dan telkens moeten oversteken. Een doorgaande fietsroute langs de Schipholweg richting Amstelveen is fijn voor e-bikes en speed pedelecs, maar een risico voor scholieren in verband met verschillende snelheden op hetzelfde fietspad. Een schoolroute naar Amstelveen over de Ringvaartdijk door Nieuwe Meer lijkt veiliger, maar daar zal altijd autoverkeer rijden. Een ideale oplossing voor de langzame fietsers blijft daarom een recreatieve route langs het golfterrein en de A9.

De schoolroute van Badhoevedorp naar Hoofddorp verdient ook aandacht. De kruising Schipholweg met Hoofdvaart is niet optimaal. Voor scholieren zou de Tweeduizend El een goede alternatieve route kunnen zijn, maar daar ligt nog helemaal geen fietspad. We zijn overigens erg benieuwd naar de ideeën over verbeteringen aan een doorgaande fietsroute langs de Schipholweg, want de ruimte daarvoor lijkt klein. Over keuzes om zo'n route zuidelijker op een andere plek te leggen gaan we graag in gesprek, want dit kan invloed hebben op het aantal oversteekplaatsen op de Schipholweg, die ook ten goede moeten komen van bewoners die in de toekomst van en naar De Veldpost zullen gaan.

Samenvattend

Het Fietsplan houdt het midden tussen een visie en concreet actieplan voor concrete locaties. Met de visie zijn we blij. Het actieplan vinden we onvolledig. In het Fietsplan worden voorbeelden genoemd die voortkomen uit een werkgroep en die op een knelpuntenkaart staan. Wij waren als Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp niet betrokken bij deze werkgroep. Wij hebben de indruk dat deze lijstjes niet volledig zijn en zijn van mening dat specifieke situaties in Badhoevedorp ontbreken. Daarover willen wij de komende tijd graag in gesprek met betrokkenen bij de gemeente.

Hoewel er in het Fietsplan overduidelijk aandacht is voor voetgangers, is het document primair opgezet vanuit het perspectief van de fietser. Geredeneerd vanuit het perspectief van

Samenvatting

een halte gekomen op de hoek Burgemeester Amersfoordtlaan / Sloterweg, midden op een fietsstrook. De kruising Sloterweg / Zeemanlaan is daardoor nu niet veilig.

- v. Het Concept Fietsplan en VSP moeten goed op elkaar aansluiten of met elkaar samenvallen. Er horen geen afzonderlijke plannen te zijn voor fiets, OV en de rest van het verkeer. Idealiter is er één integraal plan voor alle verkeer. Wij verwachten dat de fietser een belangrijk onderdeel zal zijn van de volgende VSP versie voor Badhoevedorp.
- w. Het proces van plannenmakerij door de gemeente kan verbeterd worden:

- Eerst aan bewoners en gebruikers vragen wat zij nodig vinden.
- Transparanter werken.
- De antwoorden beter toelichten

- x. Wielrengroepen zijn soms gevaarlijk – daar is iedereen het over eens
- 1. Er is een gedragscampagne nodig gericht op wielrenners.

- 2. De Ringvaartdijk is te wisselend ingericht. Daardoor ontstaat geen logisch gedrag.

Reactie van het college

- v. Het VSP is een integraal plan voor een specifiek gebied. Het Fietsplan is dat niet. Bij het opstellen of actualiseren van een VSP wordt integraal naar het actuele beleid gekeken. Daarnaast kan het fietsplan aanleiding zijn om in de exacte uitwerking van het VSP dingen anders te doen.

- w. Dank voor de opmerking. Participatie is maatwerk afhankelijk van het onderwerp en de locatie. Verder geven wij uw opmerking mee aan de ambtelijke organisatie.

x.

- 1. Met de Vervoerregio Amsterdam hebben wij de "Met Elkaar Overweg campagne" bedacht. Deze jaarlijks terugkerende campagne probeert meer bewustwording te creëren dat we allemaal dezelfde stuk weg moeten delen en daarom rekening moeten houden met elkaar. Deze is ook gericht op wielrenners.
- 2. Voor de gehele ringdijk is er een Visie Ringdijk en Ringvaart opgesteld. In de visie is ook een inrichtingsstandaard opgesteld voor de ringdijkdelen op basis van een logische 60-50-30-50-60 'barcode'. De gehele ringdijk is echter ruim 60km lang. Er zijn helaas niet de middelen aanwezig (geld en personeel) om de gehele ringdijk in één keer aan te pakken. Daarom wordt dit in fases gedaan en zoveel mogelijk tegelijkertijd met andere werkzaamheden.

Inspraakreactie

de voetganger, ontbreekt er een Voetgangersplan Haarlemmermeer. Een visie of plan welke redeneert vanuit de voetganger zou namelijk een andere lijst met knelpunten opleveren.

Op de volgende pagina's geven we in onze bijlage puntsgewijs een weergave van de dingen die recent tijdens een openbare dorpsavond aangegeven werden door bewoners.

Bijlage met antwoorden van openbare dorpsavond

Dit maakt fietsen belangrijk voor Badhoevedorpers:

- Beweging / Conditie opbouwen
- Plezier / Recreatie
- Boodschapjes doen
- Voeling met omgeving / dingen bekijken
- Woon-werk verkeer
- Goedkoper dan ander vervoer
- Schoon (duurzaam)
- Steppen over fietspaden
- Samen fietsen naast elkaar
- Routes van en naar school

Dit heeft Badhoevedorp nodig om prettig te kunnen fietsen:

Bredere of betere fietsstroken op de volgende wegen:

- Burgemeester Amersfoordtlaan
- Sloterweg
- Kamerlingh Onneslaan
- Nieuwemeer dijk
- Akerdijk
- Bredere fietspaden langs de volgende wegen:
- Schipholweg
- Hoofdvaart
- Alle doorfietsroutes

Tijdens de dorpsavond werd de vraag gesteld wat het verschil is tussen fietsstroken en fietssuggestiestroken. Aangezien we het antwoord niet direct wisten, hebben we het opgezocht en noteren het hier:

De fietssuggestiestrook heeft geen enkele juridische status en biedt dus geen enkele bescherming voor de fietser. Al het andere

Samenvatting

3. Meer handhaving – het schijnt dat groepen van meer dan 10 wielrenners niet mag tenzij.

4. Veilig Verkeer Nederland (VVN) om advies vragen.

y. Route via Sloterbrug:

- Een optie is de Sloterbrug alleen voor fietsers, voetgangers en OV – ofwel Autoluw
- Een of meer extra fietsbruggen plaatsen naar de Sloterbrug of op andere plekken.
- De situatie is niet gelijk aan beide zijden van de brug

z. Route Schipholweg – hierover zijn zorgen i.v.m. combinatie scholieren en speed pedelecs.

aa. Vrijwel alle aanwezigen op de dorpsavond zijn voorstander van een maximumsnelheid van 30 km/u voor het hele dorp. Dat betekent heel veel drempels in het dorp – sommige mensen zien dat echter niet zitten. Deze maximumsnelheid gaat alleen werken als Handhaving z'n werk doet.

bb. Waar gaan de e-bikes van Clic straks rijden? Dat lijkt nog steeds onduidelijk.

Reactie van het college

3. Er is geen wetgeving die de maximale groepsgrootte aangeeft. Wettelijk is alleen aangegeven dat men in principe slechts met twee naast elkaar mag fietsen. De handhaving hierop heeft echter weinig prioriteit omdat dit nauwelijks tot verkeersveiligheidsknelpunten leidt.

4. Veilig Verkeer Nederland is een van de partners van Verkeer en Meer binnen de Met Elkaar Overweg campagne.

y. De afwegingen met betrekking tot fietsroutes op en rondom de Sloterbrug wordt binnen dat project afgewogen.

z. Wij streven met de F232 (Schipholweg) naar een inrichting volgens de principes van een doorfietsroute. Doorfietsroutes zijn geschikte routes voor de combinaties van snelheden en soorten fietsers.

aa. Snelheidshandhaving is een bevoegdheid van het openbaar ministerie en de politie. Het openbaar ministerie heeft als uitgangspunt dat er geen handhaving plaats vindt op 30km/u wegen; deze wegen moeten zelfhandhaafbaar zijn. Dat wil zeggen dat de weginrichting de snelheid afdwingt. Bij een 30km/u inrichting horen dus ook drempels, dit vormt de (fysieke) handhaving van de snelheid op dergelijke wegen.

bb. De CLIC is voornamelijk gericht op Amsterdam. We verwachten dat zeker in het begin zij voornamelijk de fietsroute langs de S106 zullen gebruiken.

verkeer mag er net als de fietser gebruik van maken en erop stoppen en parkeren.

Bij een fietsstrook is dit niet het geval. Op de fietsstrook mag in beginsel geen ander verkeer komen en er mag ook geen ander verkeer op stoppen of parkeren.

Ontbrekende Fietspaden

- Tweeduizend El
- Fietspad aanleggen
- De huidige situatie op Tweeduizend El is onacceptabel voor schoolgaande jeugd
- Raasdorperweg / Veldweg bij Lijnden
- Dit is “onderaan de dijk” een potentieel vrij-liggend fietspad
- De volgende kruisingen in Badhoevedorp moeten veiliger gemaakt worden voor fietsers
- Sloterweg / Schipholweg
- Schipholweg / Hoofdvaart
- Sloterbrug rondom
- Havikstraat / Burgemeester Amersfoordtlaan
- Pa Verkuijllaan / Burgemeester Amersfoordtlaan
- Pa Verkuijllaan / Schipholweg
- Pa Verkuijllaan / Lindberghstraat
- Sloterweg / Zeemanlaan / Burgemeester Amersfoordtlaan

Onze verwachting is dat kruispunten worden ingericht naar de functie zoals in het VSP en Fietsplan.

Bij aanpassingen voor Openbaar Vervoer moet beter rekening gehouden worden met fietsers. In december 2022 zijn wijzigingen ingegaan voor bus routes waarbij geen rekening is gehouden met fietsers en voetgangers. Er is een halte gekomen op de hoek Burgemeester Amersfoordtlaan / Sloterweg, midden op een fietsstrook. De kruising Sloterweg / Zeemanlaan is daardoor nu niet veilig.

Het Fietsplan en VSP moeten goed op elkaar aansluiten of met elkaar samenvallen. Er horen geen afzonderlijke plannen te zijn voor fiets, OV en de rest van het verkeer. Idealiter is er één integraal plan voor alle verkeer. Het VSP van Hoofddorp en Nieuw-Vennep worden meermaals genoemd in het concept Fietsplan

Haarlemmermeer, maar het VSP van Badhoevedorp niet. Wij verwachten dat de fietser een belangrijk onderdeel zal zijn van de volgende VSP versie voor Badhoevedorp.

Het proces van plannenmakerij door de gemeente kan verbeterd worden:

- Eerst aan bewoners en gebruikers vragen wat zij nodig vinden.
- Transparanter werken.
- De antwoorden beter toelichten

Wielrenners op de Ringdijk

- Wielengroepen zijn soms gevaarlijk – daar is iedereen het over eens
- Er is een gedragscampagne nodig gericht op wielrenners.
- De Ringvaartdijk is te wisselend ingericht. Daardoor ontstaat geen logisch gedrag.
- Meer handhaving – het schijnt dat groepen van meer dan 10 wielrenners niet mag tenzij.
- Veilig Verkeer Nederland (VVN) om advies vragen.

Over de Doorfietsroutes bij Badhoevedorp zijn meerdere opmerkingen gemaakt:

- Route via S106 – Amsterdamse Baan – deze route is okay – zeker als die straks verlengd wordt tot aan de Schipholweg als onderdeel van verbetering van de rotonde.
- Route via Sloterbrug – deze roept veel en gemengde reacties op:
 1. Een optie is de Sloterbrug alleen voor fietsers, voetgangers en OV – ofwel Autoluw
 2. Een of meer extra fietsbruggen plaatsen naar de Sloterbrug of op andere plekken
Bij de brug zelf is veel ruimte, maar een extra fietsbrug zal problemen geven op Burg. Amersfoordtlaan en Nieuwemeerdijk
 3. Situatie bij de Sloterbrug is nu niet gelijk aan beide kanten:
A. Langsom heeft gescheiden fietspaden en een busbaan.

Inspraakreactie

Samenvatting

Reactie van het college

B. De Burgemeester Amersfoordtlaan heeft beide niet, maar wel hetzelfde aantal autoverkeer en busverkeer.

C. De Nieuwemeerdijk en Akerdijk hebben geen gescheiden fietspad, maar zijn wel gebiedsontsluiting.

- Route via Oude Haagsebrug – deze route is okay
- Route Schipholweg – hierover zijn zorgen i.v.m. combinatie scholieren en speed pedelecs
- Route via het Lint

1. Het Lint lijkt bewust niet bedoeld als doorfietsroute voor snelfietsers – klopt dat?

2. Hoe komen fietsers straks van het Lint bij het Dorpshuis?

3. Wanneer wordt het stuk Lint door Schuilhoeve aangelegd?

Moet het hele dorp maximumsnelheid 30 kilometer per uur krijgen?

Vrijwel alle aanwezigen op de dorpsavond zijn voorstander van een maximumsnelheid van 30 km/u voor het hele dorp. Dat betekent heel veel drempels in het dorp – sommige mensen zien dat echter niet zitten. Deze maximumsnelheid gaat alleen werken als Handhaving z'n werk doet.

Waar gaan de e-bikes van Clic straks rijden? Dat lijkt nog steeds onduidelijk ...

100. Binnen ons werkgebied

- De berm aan de Liedeweg / Lagedijk is niet vergevingsgezind. Door verzakkingen zijn er brede kieren tussen de grasbeton tegels en het asfalt.
- De lagedijk geeft een onveilig gevoel. Auto's rijden harder dan toegestaan, houden geen afstand en halen in onoverzichtelijke bochten in.
- Fietspaden door de polder zijn smal. Voor een toeristisch fietspad is dit geen probleem. Het fietspad langs de lagedijk is echter een doorgaand fietspad en hiervoor is het te smal.
- Er is geen verlichting langs het fietspad parallel aan de Lagedijk.
- De voorrangregeling klopt op verschillende plekken niet.
 - Voorrangskruising voor verkeer van links, maar niet van rechts:
 - Liedeweg / Liedebrug
 - Lagedijk / fietspad kerkpad

- a. De berm aan de Liedeweg / Lagedijk is niet vergevingsgezind. Door verzakkingen zijn er brede kieren tussen de grasbeton tegels en het asfalt.
- b. De lagedijk geeft een onveilig gevoel. Auto's rijden harder dan toegestaan, houden geen afstand en halen in onoverzichtelijke bochten in.
- c. Het fietspad langs de Lagedijk is te smal.
- d. Verlichting ontbreekt langs het fietspad langs de Lagedijk.

- a. Wij voegen deze toe aan de knelpunten.
- b. De Lagedijk is een lange weg met verschillend verkeersregiem. Op het gedeelte met een maximum snelheid van 60 km/uur ligt de snelheid over het algemeen lager dan de maximum snelheid.
- c. Wij voegen deze toe aan de knelpunten.
- d. In het buitengebied zijn we terughouden met het plaatsen van verlichting om de flora en fauna te beschermen. De bedoelde fietspaden maken geen deel uit van het hoofdfietsnetwerk. Daarom zal er geen verlichting worden geplaatst.

Inspraakreactie



Figure 1: Kruising Liedeweg / Liedebrug / Oude Notweg

- Bebording niet consequent
- T-kruising Liedeweg / Molenweteringpad. Op de Molenweteringpad staat een bord voorrang (B6), op de Liedeweg staat geen bord dat je voorrang hebt.
- De T-kruising Liedeweg / Kerkweg is met name voor fietsers gevaarlijk. Linksaf slaande autos op de Liedeweg vanuit Penningsveer de Kerkweg op nemen de 'druppel' aan de verkeerde zijde. Door de bomen zijn fietser niet goed zichtbaar. De druppel moet verplaatst worden zodat hier beter omheen gereden kan worden.



- Op de kerkweg wordt door automobilisten veel te hard gereden. Zijn rode fietsstroken hier en optie?

Buiten ons werkgebied

Aangezien ik zelf veel in de Haarlemmermeer fiets, hebben we ook nog een aantal punten buiten ons werkgebied:

- De (nieuwe) kruising Rijnlanderweg / Imagination Avenue wordt door automobilisten misbruikt om illegaal af te slaan. Dit levert gevaarlijke situaties voor met name fietsers op die tegelijk groen hebben.

Samenvatting

- e. T-kruising Liedeweg / Molenweteringpad. Op de Molenweteringpad staat een bord voorrang (B6), op de Liedeweg staat geen bord dat je voorrang hebt.
- f. De T-kruising Liedeweg / Kerkweg is met name voor fietsers gevaarlijk. Linksaf slaande auto's op de Liedeweg vanuit Penningsveer de Kerkweg op nemen de 'druppel' aan de verkeerde zijde. Door de bomen zijn fietser niet goed zichtbaar. De druppel moet verplaatst worden zodat hier beter omheen gereden kan worden.
- g. Op de Kerkweg wordt door automobilisten veel te hard gereden. Zijn rode fietsstroken hier en optie?
- h. De (nieuwe) kruising Rijnlanderweg / Imagination Avenue wordt door automobilisten misbruikt om illegaal af te slaan. Dit levert gevaarlijke situaties voor met name fietsers op die tegelijk groen hebben.
- i. Graafwerkzaamheden beter coördineren zodat en fietspad niet meerdere malen per jaar open hoeft.
- j. Veeroosters niet in of direct na een bocht plaatsen (b.v. op de Geniedijk). Deze zijn glad indien nat waardoor het valrisico voor fietsers verhoogd.
- k. De fietsroute op de Lissersweg bij Lissersbroek is onduidelijk. Fietsen over de weg is niet verboden. Bij de rotonde met de IJweg is er geen aansluiting voor fietsers. Het lijkt dat fietsers de rotonde op mogen.
- l. De verkeerseducatie is vooral gericht op 0 – 24 jaar. Wij zouden graag een campagne

Reactie van het college

- e. Het bord B6 staat er onterecht en er liggen ook geen haaiantanden want dit hoort een gelijkwaardig kruispunt te zijn zoals gebruikelijk in een 30 km/u zone. Het bord zal verwijderd worden.
- f. Dit punt is recent al opgepakt. De druppel is inmiddels ingekort aan de kant van de Liedeweg zodat vanuit Penningsveer linksaf naar de Kerkweg beter aan de juiste, rechterkant van de druppel gereden kan worden.
- g. In juni 2023 zijn op dit punt snelheidsmetingen gedaan. De snelheid is aan de hoge kant. Dit punt wordt daarom opgenomen in de lijst met knelpunten en waarschijnlijk opgepakt door werk met werk maken. De uitkomsten van de meting zijn inmiddels met de dorpsraad gedeeld.
- h. Dit probleem is bij ons bekend. In overleg met de ontwikkelaar van het gebied wordt gekeken naar de fysieke inrichting van het kruispunt om dit misbruik tegen te gaan.
- i. Waar mogelijk proberen wij werkzaamheden te coördineren. Helaas lukt dat niet altijd.
- j. Daar streven we ook naar. Neemt niet weg dat dat op de Geniedijk veelal niet anders kan dan ze net na de bocht te leggen.
- k. Er ligt grotendeels een fietspad parallel aan de Lissersweg vanaf de Torkruidstraat die uit komt op de rotonde. Daarnaast zijn de fietspaden rond de rotonde verplichte (brom)fietspaden. (Brom)fietsers zijn verplicht deze te gebruiken.
- l. Wij zijn aangesloten bij Verkeer & Meer van de Vervoerregio Amsterdam. Zij bieden ook

Inspraakreactie



Figure 2: *Kruising Rijnlanderweg / Imagination Avenue*

- De wegversmallingen met palen (zoals op de foto op pagina 27), zoals al wordt aangeven gevaarlijk. Dit wordt versterkt doordat:
 - De begroeiing niet goed wordt bijgehouden
 - Het wegdek is vaak vuil is waardoor het glad wordt.
 - Er plassen blijven staan waardoor het glad en onoverzichtelijk wordt.
- Indien er een fietspad is aan 1 kant van de weg (b.v. Rijnlanderweg) is het zicht in het donker bij regenachtig weer zeer slecht door bermverlichting van autos. Met name chicanes / afval emmers en andere obstakels zijn slecht zichtbaar.



Figure 3: *Chicanes op o.a. de Rijnlanderweg*

Verzakkingen, met name in ingangen van bedrijven beter bijhouden. Deze zijn op diverse plekken o.a. op de Rijnlanderweg.

Samenvatting

voorstellen om meer respect voor elkaar te hebben. Dit geldt voor alle verkeersdeelnemers.

- m. Wij geloven niet in de 'Schwung'-app. Verkeerslichten zouden beter ingeregeld kunnen worden. Bijvoorbeeld:
 - Fietzers uit tegenovergestelde richting kunnen tegelijk groen licht krijgen. (b.v. Rijnlanderweg / Taurusavenue)
 - Fietzers niet onnodig laten wachten bij geen verkeer. (b.v. op Schiphol Oost)
 - Betere doorstroming voor fietsers bij verschillende verkeerslichten achter elkaar. (b.v. bij de Outlet in Halfweg, 3 x rood binnen 100m.

Reactie van het college

- educatiepakketten en campagnepakketten aan voor allerlei leeftijden. Daarnaast hebben wij met de Vervoerregio Amsterdam de "Met Elkaar Overweg campagne" bedacht. Deze jaarlijks terugkerende campagne probeert meer bewustwording te creëren dat we allemaal dezelfde stuk weg moeten delen en daarom rekening moeten houden met elkaar.
- m. Zie antwoord 60b.

Inspraakreactie

- Graafwerkzaamheden beter coördineren zodat een fietspad niet meerdere malen per jaar open hoeft.
- Veeroosters niet in of direct na een bocht plaatsen (b.v. op de Geniedijk). Deze zijn glad indien nat waardoor het valrisico voor fietsers verhoogd.
- De fietsroute op de Lisserweg bij Lisserbroek is onduidelijk. Fietsen over de weg is niet verboden. Bij de rotonde met de IJweg is er geen aansluiting voor fietsers. Het lijkt dat fietsers de rotonde op mogen.



Figure 4: Begin Lisserweg bij Lisserbroek



Figure 5: Rotonde Lisserweg/IJweg

Algemeen

De verkeerseducatie is vooral gericht op 0 – 24 jaar. Wij zouden graag een campagne voorstellen om meer respect voor elkaar te hebben. Dit geldt voor alle verkeersdeelnemers. Bijvoorbeeld:

- Automobilisten die fietsers meer ruimte geven
- Fietsers die auto's niet voorbijgaan bij verkeersopstoppen e.d.
- Bromfietsen die niet 'doorduwen' en geen afstand houden bij inhalen.

Wij geloven niet in de 'Schwung'-app.

Samenvatting

Reactie van het college

Inspraakreactie

Verkeerslichten zouden beter ingeregeld kunnen worden.

Bijvoorbeeld:

- Fietzers uit tegenovergestelde richting kunnen tegelijk groen licht krijgen. (b.v. Rijnlanderweg / Taurusavenue)
- Fietzers niet onnodig laten wachten bij geen verkeer. (b.v. op Schiphol Oost)
- Betere doorstroming voor fietsers bij verschillende verkeerslichten achter elkaar. (b.v. bij de Outlet in Halfweg, 3 x rood binnen 100m.

Samenvatting

Reactie van het college

<p>101. Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van het concept-fietsplan voor de Haarlemmermeer. In de eerste plaats onze complimenten voor het uitgebreide plan met aandacht voor alle aspecten van fietsen in de Haarlemmermeer.</p> <p>De beleidslijnen uit het plan passen in hoofdlijnen goed bij het regionale beleid van Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam.</p> <p>In de PDF (zie bijlage) hebben wij enkele opmerkingen achtergelaten, die gaan soms tekstueel van aard; deze zullen wij hieronder niet verder toelichten, maar een aantal zaken willen wij toch graag even benoemen / nader toelichten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Wij zien in jullie plan wel een plaatje uit het Perspectief Mobiliteit van de Provincie Noord-Holland staan, maar geen expliciete verwijzing naar dit stuk. Graag zouden wij zien dat jullie het provinciale beleid uit zowel Perspectief Mobiliteit en de Actieagenda Actieve Mobiliteit ook even kort bespreken en de consequenties voor het Haarlemmermeerse fietsbeleid benoemen.- Wij (en de Vervoerregio Amsterdam ook) spreken in ons beleid niet (meer) over snelfietsroutes, maar consequent over <i>doorfietsroutes</i>.- Op de kaart op pagina 30 zien wij in elk geval de in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets vastgestelde doorfietsroutes terug, maar de typologie lijkt wat ons betreft onvoldoende aan te sluiten op de typologie uit het RTF. Het RTF zal worden gebruikt om een regionaal uitvoeringsagenda van het RTF/NTF voor te gaan opstellen. Daarvoor is aansluiten op de in het RTF gebruikte typologie wel zo verstandig. Ten opzicht van het RTF	<ul style="list-style-type: none">a. Wij zien in jullie plan wel een plaatje uit het Perspectief Mobiliteit van de Provincie Noord-Holland staan, maar geen expliciete verwijzing naar dit stuk. Graag zouden wij zien dat jullie het provinciale beleid uit zowel Perspectief Mobiliteit en de Actieagenda Actieve Mobiliteit ook even kort bespreken en de consequenties voor het Haarlemmermeerse fietsbeleid benoemen.b. Wij (en de Vervoerregio Amsterdam ook) spreken in ons beleid niet (meer) over snelfietsroutes, maar consequent over <i>doorfietsroutes</i>.c. Op de kaart op pagina 30 zien wij in elk geval de in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets vastgestelde doorfietsroutes terug, maar de typologie lijkt wat ons betreft onvoldoende aan te sluiten op de typologie uit het RTF. Ten opzicht van het RTF zien wij op jullie kaart een heel aantal belangrijke stedelijke routes toegevoegd; bij een herziening van het RTF (bijvoorbeeld bij een voortgangsrapportage) is het verstandig om deze routes (deels), in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam in de verschillende kaartlagen van het RTF te gaan verwerken.d. Bij het ontwerp van nieuwe woonwijken zien wij dat jullie het STOMP principe toepassen.	<ul style="list-style-type: none">a. Dit voegen we toe.b. Waar er abusievelijk nog snelfietsroute is genoemd in plaats van doorfietsroute, zullen wij dat aanpassen.c. Hartelijk dank voor deze tip.d. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen willen wij een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE)
---	--	---

Inspraakreactie

zien wij op jullie kaart een heel aantal belangrijke stedelijke routes toegevoegd; bij een herziening van het RTF (bijvoorbeeld bij een voortgangsrapportage) is het wellicht verstandig om deze routes (deels), in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam in de verschillende kaartlagen van het RTF te gaan verwerken. Deze kaart lijkt ons daarvoor een goede aanzet.

- Bij het ontwerp van nieuwe woonwijken zien wij dat jullie het STOMP principe toepassen. Wij zouden jullie nadrukkelijk willen aansporen het STOMP principe niet alleen op weginrichtingsniveau toe te passen, maar ook op netwerkniveau: zorg er voor dat de netwerken in (nieuwe) stedelijke gebieden met de STOMP volgorde in gedachten zijn vormgegeven;
- Ten aanzien van bewegwijzering van fietsroutes is onlangs ook op landelijk niveau een standaard vastgesteld voor doorfietsroutes met nummering en kleuraccent. Bij het ontwikkelen van een bewegwijzering dient deze standaard wat ons betreft boven de lokale 'kleuring' van stedelijke verbindingen te staan. Wij zouden willen verzoeken of jullie bij verdere ontwikkeling willen aansluiten op de landelijke systematiek van doorfietsroutebewegwijzering met de bijbehorende F nummers en kleuren en dat in afstemming met ons en de VRA te doen
- Ten aanzien van de kwaliteit van fietsroutes viel ons op dat er in jullie plan geen aandacht is gegeven aan beheer en onderhoudsaspecten daarvan: onderhoudsniveaus, schade en ook de gladheidsbestrijding. In een definitieve versie van een fietsplan kan een hoofdstuk over deze aspecten eigenlijk niet ontbreken.

Samenvatting

Wij zouden jullie nadrukkelijk willen aansporen het STOMP principe niet alleen op weginrichtingsniveau toe te passen, maar ook op netwerkniveau: zorg er voor dat de netwerken in (nieuwe) stedelijke gebieden met de STOMP volgorde in gedachten zijn vormgegeven.

- e. Op landelijk niveau is er recent een standaard vastgesteld voor doorfietsroutes met nummering en kleuraccent. Bij het ontwikkelen van een bewegwijzering dient deze standaard wat ons betreft boven de lokale 'kleuring' van stedelijke verbindingen te staan. Wij zouden willen verzoeken of jullie bij verdere ontwikkeling willen aansluiten op de landelijke systematiek van doorfietsroutebewegwijzering.
- f. In het plan is geen aandacht gegeven aan beheer en onderhoudsaspecten. In een definitieve versie van een fietsplan kan een hoofdstuk over deze aspecten eigenlijk niet ontbreken.

Reactie van het college

opstellen. Hierin wordt de gedachte van STOMP op netwerkniveau meegenomen. Voor de MPvE's die we reeds hebben opgesteld is dit ook meegenomen.

- e. Hartelijk dank voor deze tip.
- f. Zie paragraaf 2.3

102. Vanuit de wijkraad Graan voor Visch willen wij u en het project complimenteren voor de uitleg ook al zitten er nog veel open eindje aan.
1 van die projecten, de verlenging van het fietspad Geniedijk tussen de Nieuweweg en het NS Station vinden wij fijn om te horen dat dit wordt opgenomen in het nieuwe fietsplan.

Fijn dat de verlenging van het fietspad Geniedijk tussen de Nieuweweg en het NS Station is opgenomen in het nieuwe fietsplan. Dat scheelt omrijden en gevaarlijke oversteken. En dat dan een nieuwe oversteek op de top van de dijk overzichtelijker is dan de huidige oversteek die

Zie paragraaf 2.1

Inspraakreactie

Iets waar wij als wijkraad al een hele tijd naar uitzien en wat voor de gebruikers een uitkomst is. Qua rit naar het nieuwe Stationsdeel een uitkomst en niet eerst via de rotonde op Graan voor Visch A weg te meten rijden met diverse gevaarlijke oversteken. En dat dan een nieuwe oversteek op de top van de dijk overzichtelijker is dan de huidige oversteek die voor automobilisten verdiept ligt tov de dijk waardoor onoverzichtelijke situaties ontstaan.

103. Met instemming heeft de Bereikbaarheidsregio Zuid-Kennemerland kennis genomen van uw fietsbeleid, waaruit blijkt dat u net als onze regio, werk maakt om het fietsen in en naar uw gemeente veiliger, sneller, gemakkelijker en prettiger te maken. Namens de regio stuur ik u een ambtelijke zienswijze. Deze bestaat uit drie onderdelen:
- een algemeen beeld;
 - de gemeente-specifieke aandachtspunten van de Zuid-Kennemer gemeenten;
 - een aantal inhoudelijke/puntsgewijze opmerkingen over uw Nota.

Algemeen beeld

Wij zien verklaarbare verschillen in focuspunten; in Haarlemmermeer (en in het niet-stedelijke gebied van Zuid-Kennemerland) is meer aandacht voor verbindingen buiten de bebouwde kom dan in bijvoorbeeld de stad Haarlem, en daarom ook veel aandacht voor e-bikes en speedpedelecs. Deze bieden mooie kansen om forenzen uit de auto op de fiets te krijgen voor de wat langere afstanden, maar de veiligheid vormt tegelijkertijd een uitdaging in de drukte binnen de bebouwde kom.

Algemene opmerkingen / aandachtspunten vanuit de Zuid-Kennemer gemeenten

Haarlem: wat ons bovendien opviel was dat u sterk inzet op ieders vrijheid om te kiezen voor zijn/ haar favoriete vervoermiddel. Zonder af te doen aan het principe van keuzevrijheid kiest Haarlem ervoor om de actieve modaliteiten te bevorderen. Dit vanwege de voordelen daarvan in algemene zin: leefbaarheid, duurzaamheid en

Samenvatting

voor automobilisten verdiept ligt tov de dijk waardoor onoverzichtelijke situaties ontstaan.

- a. Haarlem geeft in overweging de vrijheid voor de één om te kiezen voor een auto kan te koste gaan van de vrijheid van een schoolkind of de oudere om zelfstandig naar zijn/ haar bestemming te durven gaan.
- b. **Bloemendaal** zou graag meer aandacht geven aan de regionale oost-west fietsverbindingen, specifiek vanuit de Westflank naar Zuid-Kennemerland (zuidelijk deel van Heemstede, Bennebroek). Hier vormt de Ringvaart een harde barrière. In Haarlemmermeer is bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad aangelegd tussen Floriande en Zwaanshoek, dat eindigt bij de Ringdijk (Hanepoel) waar geen oversteek mogelijk is. Wij missen een realistisch perspectief op Ringvaartverbindingen voor fietsers.
- c. We missen of en hoe u in uw gemeente inwoners, die nog maar weinig fietsen, stimuleert de fiets te pakken.
- d. U benoemt in paragraaf 4.1, 4.2 en 4.3 een veelheid aan fietsknelpunten. Het zou voor ons overzichtelijker zijn dat deze ook op een kaart waren aangegeven.
- e. We missen op de digitale kaart een aantal doorfietsroutes:
 - 1. de verbindingen F200 en G200 (Sloterdijk- Halfweg- Haarlem);

Reactie van het college

- a. Dank voor het aandachtspunt. Dit nemen wij mee in verdere overwegingen.
- b. Zie paragraaf 2.4
- c. Zie het antwoord bij 46e.
- d. Na de vaststelling van het plan zullen wij ze verwerken in onze geografische informatie systemen.
- e.
 - 1. In het overzicht doorfietsroutes in het Concept Fietsplan is de F200 opgenomen als route 2. De G200 zullen we toevoegen.

Inspraakreactie

veiligheid. De vrijheid voor de één om te kiezen voor een auto kan te koste gaan van de vrijheid van een schoolkind of de oudere om zelfstandig naar zijn/ haar bestemming te durven gaan.

Bloemendaal: wij zouden graag meer aandacht geven aan de regionale oost-west fietsverbindingen, specifiek vanuit de Westflank naar Zuid-Kennemerland (zuidelijk deel van Heemstede, Bennebroek). Hier vormt de Ringvaart een harde barrière. In Haarlemmermeer is bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad aangelegd tussen Floriande en Zwaanshoek, dat eindigt bij de Ringdijk (Hanepoel) waar geen oversteek mogelijk is. Eerdere ideeën om een fietspassage te combineren met een aquaduct van een nieuwe Duinpolderweg zijn niet meer in beeld. Wij missen een realistisch perspectief op Ringvaartverbindingen voor fietsers.

Inhoudelijke opmerkingen over uw Nota (puntsgewijs)

- We missen of en hoe u in uw gemeente inwoners, die nog maar weinig fietsen, stimuleert de fiets te pakken. U benoemt weliswaar uw deelname aan de Green Deal fiets van de MRA, maar maakt niet concreet met welke maatregelen u bijvoorbeeld kinderen uit gezinnen zonder een fietscultuur helpt om met de fiets kennis te maken, fietslessen faciliteert en het imago van de fiets verbetert.
- U benoemt in paragraaf 4.1, 4.2 en 4.3 een veelheid aan fietsknelpunten. Het zou voor ons overzichtelijker zijn dat deze ook op een kaart waren aangegeven.
- Op een gelinkte online kaart vonden we wel het fietsnetwerk terug. Helaas missen we hier een aantal belangrijke doorfietsroutes (die ook in het RTF staan). Wij missen als doorfietsroute (zwarte lijn):
 - de verbindingen F200 en G200 (Sloterdijk- Halfweg- Haarlem);
 - de F232 (Haarlem- Badhoevedorp- Schiphol-noord- Amstelveen),
 - de F201 (Haarlem- Heemstede- Hoofddorp) en
 - de route Halfweg- Spaarndam – Haarlem/ Velsen.
- Op de kaart op p.30 ontbreken de G200 en de route Halfweg- Spaarndam.

Samenvatting

2. de F232 (Haarlem- Badhoevedorp- Schiphol-noord- Amstelveen),
 3. de F201 (Haarlem- Heemstede- Hoofddorp)
 4. de route Halfweg- Spaarndam – Haarlem/ Velsen.
- f. Op de kaart op p.30 ontbreken de G200 en de route Halfweg-Spaarndam.
- g. Op de kaart op p. 30 hadden we de routes graag doorgetrokken gezien over de gemeentegrens heen, zodat de bedoeling van de regionale doorfietsroute beter tot zijn recht komt.
- h. We weten dat u, ondanks het ontbreken ervan op de kaart op p. 30, met een aantal routes wel degelijk aan de slag bent. Graag zouden we deze op de kaart terugzien en de planning ervan kennen. Graag gaan we met u aan tafel (met daarbij ook VRA en PNH) hoe ook deze routes in samenhang gerealiseerd te krijgen. Daarbij hoort ook de bewegwijzering en andere communicatie om deze routes bekend te maken.
- i. De laan van Wickevoort is aangeduid als ontbrekende schakel. De zou perfect kunnen aansluiten op de door de gemeente Haarlem te verbeteren Plusroute via de Zuidschalkwijkerweg richting Haarlem centrum. We willen graag met u in overleg hoe deze aansluiting zo goed en veilig mogelijk te maken.
- j. We hebben met belangstelling gekeken naar uw afwegingsschema Speedpedelec in de bijlage. Is er in het vakje 'fietspad breed genoeg' onder V85>60 niet bedoeld 'Fietspad te smal'?

Reactie van het college

2. In het overzicht doorfietsroutes in het Concept Fietsplan is de F232 opgenomen als route 3.
 3. In het overzicht doorfietsroutes in het Concept Fietsplan is de F201 opgenomen als route 9.
 4. In het overzicht doorfietsroutes in het Concept Fietsplan is deze route opgenomen als een combinatie van route 2 en 3C en 3D.
- f. Zie het antwoord bij e.
- g. Zie het antwoord bij 46a.
- h. Van dit aanbod maken wij graag gebruik.
- i. Van dit aanbod maken wij graag gebruik.
- j. Dit passen wij aan in het schema.

Inspraakreactie

- Op de kaart op p. 30 hadden we de routes graag doorgetrokken gezien over de gemeentegrens heen, zodat de bedoeling van de regionale doorfietsroute beter tot zijn recht komt.
- We weten dat u, ondanks het ontbreken ervan op de kaart op p. 30, met een aantal routes wel degelijk aan de slag bent. Graag zouden we deze op de kaart terugzien en de planning ervan kennen. De F205 (Velsen-Vijfhuizen-Hoofddorp), die we samen met u voorbereiden, staat bijvoorbeeld wel op de kaart. Graag gaan we met u aan tafel (met daarbij ook VRA en PNH) hoe ook deze routes in samenhang gerealiseerd te krijgen. Daarbij hoort ook de bewegwijzering en andere communicatie om deze routes bekend te maken.
- De laan van Wickevoort is aangeduid als ontbrekende schakel. De zou perfect kunnen aansluiten op de door de gemeente Haarlem te verbeteren Plusroute via de Zuidschalkwijkerweg richting Haarlem centrum. We willen graag met u in overleg hoe deze aansluiting zo goed en veilig mogelijk te maken.
- We hebben met belangstelling gekeken naar uw afwegingsschema Speedpedelec in de bijlage. Is er in het vakje 'fietspad breed genoeg' onder V85>60 niet bedoeld 'Fietspad te smal'? Onze interpretatie was nu dat op wegen waar hard gereden wordt Speedpedelecs slechts naar de rijbaan moeten als het fietspad breed is.
- Wordt het beleidsplan nog verrijkt met een uitvoeringsplan, waarin u aangeeft welke maatregelen er wanneer en voor welk bedrag uitgevoerd gaat worden? Wordt er gewerkt met meetbare doelen, bijvoorbeeld in toename aandeel fietsers, afname ongevallen en rapportcijfers waardering fietsvoorzieningen?

Samenvatting

- k. Wordt het beleidsplan nog verrijkt met een uitvoeringsplan, waarin u aangeeft welke maatregelen er wanneer en voor welk bedrag uitgevoerd gaat worden? Wordt er gewerkt met meetbare doelen, bijvoorbeeld in toename aandeel fietsers, afname ongevallen en rapportcijfers waardering fietsvoorzieningen?

Reactie van het college

- k. Het fietsplan krijgt geen eigen uitvoeringsplan. In het jaarlijkse Uitvoeringsprogramma Mobiliteit worden de maatregelen uit het fietsplan geprogrammeerd.

104. Als regelmatige gebruiker van het fietspad langs de N232 (Schipholweg) tussen de IJweg (Boesingeliede) en de Ringvaart (Nieuwe Meer/Schiphol) heb ik een aantal observaties op het door u gepresenteerde fietsplan, Mijn observaties zijn: Hoofdstuk 2.5

- a. In het plan mis ik een VSP voor Badhoevedorp, deze kern heeft met exact dezelfde problemen te kampen als de twee waar wél een VSP is opgesteld
- b. Graag toevoegen aan de knelpunten: de N232 (Schipholweg).

- a. Zie het antwoord bij 99e.
- b. Deze worden meegenomen in het project F232 (Schipholweg) van de provincie Noord-Holland en

Inspraakreactie

In het plan mis ik een VSP voor Badhoevedorp, deze kern heeft met exact dezelfde problemen te kampen als de twee waar wél een VSP is opgesteld

Hoofdstuk 4.1

In de inventarisatie mis ik de het doorgaande fietspad naast de N232 (Schipholweg). Tussen de IJweg (Boesingeliede) en de Sloteweg (Badhoevedorp) is dit fietspad heel erg smal en is er op sommige plaatsen nauwelijks een berm, maar wel een sloot in de diepte. In het stuk van de Sloteweg (Badhoevedorp) naar de Ringvaart (Nieuwe Meer/Schiphol) geldt hetzelfde maar in mindere mate. Wat voor hele stukken van dit traject wel geldt is dat het fietspad zeer dicht naast de rijbaan ligt, dat geeft naast ongemak (opspattend water en rijwind bij vrachtauto's) een onveilig gevoel.

Hoofdstuk 4.3

In dit hoofdstuk mis ik een aantal belangrijke kruispunten langs de N232 (Schipholweg):

Kruispunt Schipholweg/Sloteweg

Hier spelen een aantal dingen:

Komende vanuit het dorp moeten de fietser vlak voor het kruispunt de Sloteweg oversteken. Een hachelijke onderneming met de huidige verkeersdrukke. Je ziet dat daarom veel fietsers al ter hoogte van de Lijsterstraat (daar is het een stuk rustiger en dus overzichtelijker) alvast de rijweg oversteken en op het trottoir fietsen naar het kruispunt. Gevaarlijk en ongewenst

Komend vanuit de richting Haarlem ontstaan met regelmaat gevaarlijke situaties omdat auto's, komende vanuit dezelfde richting, het links afslaan verbod negeren. Aangezien dit terecht niet voorzien is in de stoplichtencyclus (alle rechtdoorgaand verkeer mag tegelijkertijd rijden) is dit soms onverwacht en heel spannend.

Kruispunt Schipholweg/industriegebied Schuilhoeve

Hier is het kruispunt nog zo ingericht dat het afslaande gemotoriseerde verkeer voorrang heeft op het rechtdoorgaande fietsverkeer. Ja, het bestaat nog in een doorfietsroute!

Hoofdstuk 5.3

Samenvatting

- Tussen de IJweg (Boesingeliede) en de Sloteweg (Badhoevedorp) is dit fietspad heel erg smal en is er op sommige plaatsen nauwelijks een berm, maar wel een sloot in de diepte.
 - In het stuk van de Sloteweg (Badhoevedorp) naar de Ringvaart (Nieuwe Meer/Schiphol) geldt hetzelfde maar in mindere mate.
 - Voor hele stukken van dit traject geldt dat het fietspad zeer dicht naast de rijbaan ligt, dat geeft naast ongemak (opspattend water en rijwind bij vrachtauto's) een onveilig gevoel.
- c. Graag een aantal kruispunten toevoegen aan de knelpunten:
- Kruispunt Schipholweg/Sloteweg
Komende vanuit het dorp moeten de fietser vlak voor het kruispunt de Sloteweg oversteken. Een hachelijke onderneming met de huidige verkeersdrukke. Je ziet daarom veel fietsers al ter hoogte van de Lijsterstraat alvast de rijweg oversteken en op het trottoir fietsen naar het kruispunt. Gevaarlijk en ongewenst.
 - Kruispunt Schipholweg/industriegebied Schuilhoeve. Hier is het kruispunt nog zo ingericht dat het afslaande gemotoriseerde verkeer voorrang heeft op het rechtdoorgaande fietsverkeer.
 - het doorgaande fietspad naast de N232 (Schipholweg) tussen de IJweg (Boesingeliede) en ringvaart (Nieuwe Meer/Schiphol), op dit traject zijn de verkeerslichten veel te veel afgestemd zijn op het afslaande gemotoriseerde

Reactie van het college

de afwaardering Schipholweg van de gemeente Haarlemmermeer.

- c. Deze worden meegenomen in het project F232 (Schipholweg) van de provincie Noord-Holland en de afwaardering Schipholweg van de gemeente Haarlemmermeer.

Inspraakreactie

In de inventarisatie mis ik de het doorgaande fietspad naast de N232 (Schipholweg) tusssen de Ijweg (Boesingeliede) en ringvaart (Nieuwe Meer/Schiphol),

In het algemeen geldt op dit traject dat bij kruispunten met verkeerslichten deze lichten veel te veel afgestemd zijn op het afslaande gemotoriseerde verkeer en/of het openbaar vervoer en veel te weinig op het schone fietsverkeer. Hier valt nog veel te winnen door het slimmer maken van de verkeerslichten en het gebruik van censoren in het fietspad.

Ik zou het op prijs stellen wanneer u mijn observaties meeneemt in de definitieve versie van het fietsplan.

Samenvatting

verkeer en/of het openbaar vervoer en veel te weinig op fietsverkeer.

Reactie van het college

