

Fietsplan Haarlemmermeer

gemeente 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

maart 2024

Inhoudsopgave

Voorwoord Wethouder **5**

Managementsamenvatting **6**

1. Inleiding **8**
1.1 Aanleiding 8
1.2 Proces 9
1.2.1 Inspraak 9
1.3 Leeswijzer 10

2. Waarom een fietsplan? **11**
2.1 Beleidskader Mobiliteit (Vervoerregio Amsterdam) 11
2.2 Perspectief Mobiliteit (provincie Noord-Holland) 11
2.3 Actieagenda Actieve Mobiliteit (provincie Noord-Holland) 12
2.4 Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 12
2.5 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer 13
2.6 Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 14
2.7 Verkeersstructuurplannen Nieuw-Vennep en Hoofddorp 15
2.8 Klimaatadaptatiebeleid Haarlemmermeer 17
2.9 Aan de slag voor de fiets 17

3. Trends en ontwikkelingen **19**
3.1 Fietsverkoop elektrische fietsen stijgt 19
3.2 Aantal verkeersongevallen stijgt 20
3.3 Meer 30 km/uur in de bebouwde kom 21
3.4 Meer fietsinnovaties, meer diversiteit op het fietspad 22
3.5 Veilig leren en blijven fietsen 22

4. Veiligheid **24**
4.1 Veilig mengen 24
4.2 Fietspaden breed genoeg 26
4.3 Veilige kruispunten en rotondes 27
4.4 Veilige schoolomgevingen en schoolroutes 28
4.5 Vergevingsgezind ontwerpen 29
4.6 Verlichting in buitengebieden 30
4.7 Onderhoud 30
4.8 Educatie en Gedrag 30

5. Snelheid **32**
5.1 Versterken van fietsnetwerk 32
5.2 Netwerken voor alternatieve soorten fiets 34
5.3 Doorstroming bij verkeerslichten 35
5.4 Aansluiten op nieuwe woonwijken 37

6. Gemak **38**
6.1 Makkelijk en veilig stallen bij ov 38
6.2 Makkelijk en veilig stallen in centrum en bij voorzieningen 39
6.3 Makkelijk stallen bij huis 40
6.4 Goede bewegwijzering 40

7. Comfort **41**
7.1 Kwaliteit van fietspaden 41

7.2 Rustvoorzieningen en fietsservicepunten 42
7.3 Tijdelijke afsluitingen 43

8. Fietsbeleving 45
8.1 Beleving polderlandschap en Ringvaart 45
8.2 Verhalenpalen en informatieborden 46

9. Vervolgstappen 48

Bijlage Afwegingskader speed pedelec 51

Voorwoord Wethouder

In het coalitieakkoord van de gemeente Haarlemmermeer - ‘Toekomstbestendig groeien’ - is als doelstelling opgenomen dat de gemeente een Fietsplan zal realiseren. Daarin stellen we concrete verbeteringen voor in het fietsnetwerk en de bijbehorende voorzieningen.

Wat ik zelf erg belangrijk vind als het om vervoer gaat, is dat mensen keuzevrijheid en keuzemogelijkheid hebben. De fiets past steeds beter in dat plaatje.

Bij de gemeente Haarlemmermeer zetten we in op actieve mobiliteit. De fiets is hierin een belangrijk instrument. Daarom zeg ik: ruim baan voor de fiets!

Vriendelijke groet,

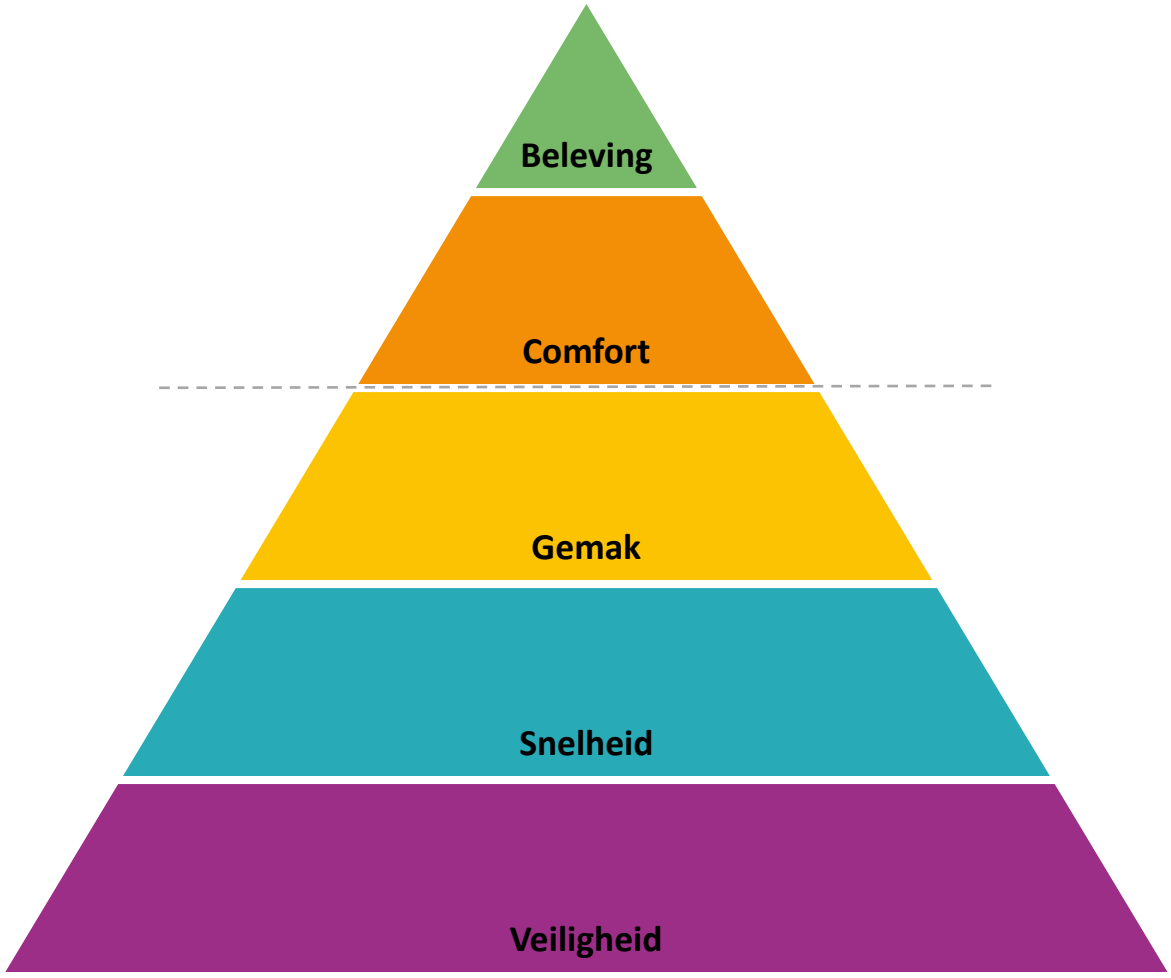
Marja Ruigrok
Wethouder Verkeer en Vervoer



Managementsamenvatting

Gemeente Haarlemmermeer groeit in inwoners en werkgelegenheid. Deze groei van Haarlemmermeer vraagt om keuzes die gemaakt moeten worden om de toekomstige groei in inwoners op een duurzame manier vorm te geven. Binnen de kernen is fietsen vaak sneller. Daarnaast zorgt fietsen voor een betere gezondheid, meer sociale interactie en minder geluidsoverlast en luchtvervuiling.

Het Fietsplan is opgesteld aan de hand van de piramide voor fietsgeluk, gebaseerd op de piramide van Maslov. Deze piramide hebben we vertaald in speerpunten waar de gemeente op in gaat zetten De speerpunten zijn onderverdeeld naar de verschillende lagen van de fietspiramide: veiligheid, snelheid, gemak, comfort en beleving. De onderste drie lagen (veiligheid, snelheid en gemak) zijn de basis, deze moeten eerst op orde zijn. Vervolgens kan worden gekeken naar de extra's (comfort en beleving).



Figuur 1 Piramkide van fietsgeluk (bron: Mobycon)

De basis op orde

Veiligheid, snelheid en gemak vormen de basis. Als er niet aan de basisvoorwaarden van fietsgeluk voldaan wordt, dan zullen mensen eerder geneigd zijn een ander vervoersmiddel te kiezen. Per trede van de piramide van fietsgeluk is een aantal speerpunten geformuleerd. Deze zijn samengeavt in onderstaande tabel. Komende jaren gaan we met de speerpunten uit onderstaande tabel aan de slag. De speerpunten uit de onderste drie onderdelen van de piramide hebben de hoogste prioriteit. De prioritering van projecten onderling wordt vastgesteld in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM).

Veiligheid		Veilig mengen	Versterken van fietsnetwerk		Snelheid
		Fietspaden breed genoeg	Netwerk voor alternatieve soorten fiets		
		Overzichtelijke kruispunten en rotondes	Doorstroming bij verkeerslichten		
		Veilige schoolomgevingen en schoolroutes	Aansluiten op nieuwe woonwijken		
		Vergevingsgezind ontwerpen	Makkelijk en veilig stallen bij OV, centra en voorzieningen		Gemak
		Verlichting in buitengebieden			
		Onderhoud	Makkelijk stallen bij huis		
		Educatie en gedrag	Goede bewegwijzering		

Fietsextra's

Comfort en beleving zijn extra's, de kroon op het fietsen. Wanneer ze worden ervaren, dragen ze bij aan een positieve beoordeling van het fietsen en aan fietsgeluk. Dit leidt ertoe dat mensen gaan fietsen of, wanneer ze al fietsen, dat ze dat meer gaan doen. Het gaat om de speerpunten uit onderstaande tabel. De speerpunten uit deze onderdelen van de piramide hebben minder prioriteit, maar als we kansen zien zullen we hier aandacht aan besteden.

Comfort		Kwaliteit van fietspaden	Polderlandschap		Fietsbeleving
		Rustvoorzieningen	Verhalenpalen en informatieborden		
		Omleiding bij tijdelijke afsluitingen			

De concrete maatregelen die invulling geven aan de speerpunten zijn input voor het UPM voor de komende jaren.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

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 mobiliteit. 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.

De gemeente gaat uit van het stimuleren van de juiste vervoermiddel bij de juiste reis. 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.

Om fietsen te stimuleren, moeten de voorzieningen wel op orde zijn. Een duurzaam bereikbare toekomst van een Haarlemmermeer, waar het aantal woningen en inwoners groeit, kan niet zonder de fiets. Het evalueren van het bestaande fietsnetwerk en het plannen van toekomstige investeringen is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid van Haarlemmermeer. Investeringen in fietsinfrastructuur zijn relatief snel uit te voeren, kosteneffectief en leveren veel maatschappelijke baten op, zeker wat betreft inclusiviteit, verkeersveiligheid en gezondheid.

Een aantal landelijke trends en ontwikkelingen spelen een belangrijke rol bij het opstellen van dit Fietsplan. Dit zijn brede trends op het gebied van de fiets en de inrichting van de ruimte, zoals een toename in elektrische fietsen, een toename in verschillende voertuigen met verschillende afmetingen en snelheden op het fietspad en 30 km/uur als de basissnelheid binnen de bebouwde kom. Deze ontwikkelingen bieden kansen mits we daar goed op inspelen.

Het Fietsplan is opgesteld aan de hand van de piramide voor fietsgeluk, gebaseerd op de piramide van Maslov. Dit type behoefte piramide wordt vaker gebruikt, en is een handig gereedschap om het belang van de aspecten te visualiseren. De factoren die bijdragen aan fietsgeluk zijn gestapeld als een piramide. Aan de behoefte in de onderste lagen moet eerst worden voldaan voordat een criterium van een hogere laag een rol gaat spelen.



Figuur 2 Piramide van fietsgeluk

In dit Fietsplan zetten we uiteen wat de gemeente gaat doen om de fiets aantrekkelijker te maken voor meer mensen. Dit doen we bijvoorbeeld door het aanleggen van nieuwe of bredere fietspaden, maar we kijken in dit plan ook een stuk breder en sluiten aan bij het doel van de Mobiliteitsvisie om de keuzevrijheid in mobiliteit te vergroten. Daarvoor maken we van de fiets een echt alternatief en in combinatie met goede stallingen bij openbaar vervoershaltes wordt ook de ketenreis aantrekkelijker.

1.2 Proces

Voor dit Fietsplan vormen de bestaande visies en plannen van de gemeente en de regio de basis. Waarbij de gemeente ook rust op eerder vastgelegde afspraken zoals de Green Deal Fiets, het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en het metropolitane netwerk met doorfietsroutes. Daarnaast zijn meerdere werksessies georganiseerd. De werkgroep bestond uit vertegenwoordigers vanuit provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, GoinGDutch, Schiphol, de Fietsersbond en gemeente. Verschillende wijkraden hebben input geleverd via de gebiedsmanagers.

Het doel van de eerste werksessie was om knelpunten en kansen voor het Fietsplan scherp te stellen. Per element uit de fietspiramide (zie paragraaf 2.4) zijn de knelpunten en kansen in Haarlemmermeer geïdentificeerd. Vervolgens hebben de deelnemers nagedacht over kansen, bedreigingen en aandachtspunten voor het Fietsplan vanuit hun eigen beleidsvelden of organisaties.

Tijdens de tweede werksessie is door middel van stellingen prioriteiten gesteld voor thema's in het Fietsplan. Daarnaast zijn er tijdens en na deze werksessie knelpunten op locatieniveau opgehaald. Deze knelpunten zijn meegenomen in de verwerking van het Fietsplan.

Vervolgens heeft het Concept Fietsplan voor iedereen ter inzage gelegen van 6 februari tot 27 maart 2023. In totaal hebben 104 personen, verenigingen en instanties een reactie op het concept plan gegeven. 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. We zien het als een aanmoediging dat zoveel mensen de moeite nemen om een positief geluid te laten horen op een beleidsvoornemen van de gemeente. Verder gingen de inspraakreacties met name over:

- de toekomstige doorfietsroute over de Geniedijk tussen de Nieuweweg en het station Hoofddorp,
- ontbrekende schakels in het fietsnet en die door de Piratenwijk en de Fruittuinen in Hoofddorp in het bijzonder,
- het onderhoud van fietspaden,
- een veilige fietsenstalling voor het centrum van Hoofddorp,
- en aanvullingen op de knelpunten die opgenomen waren in het Concept Fietsplan.

1.2.1 Inspraak

In de tijd dat het Concept fietsplan werd vrijgegeven voor 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. Het VSP Nieuw-Vennep (7366817) en het VSP Hoofddorp (7563505) zijn inmiddels vastgesteld. Als gevolg van de inspraak op het VSP is in het VSP Hoofddorp de fietskaart aangepast. Deze aanpassingen nemen we over in de kaart van het Fietsplan.
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. De Visie Stadscentrum Hoofddorp 2040 (8414059) is reeds vastgesteld. In de Visie Stadscentrum Hoofddorp 2040 is het bedoelde fietspad al aangepast naar aanleiding van de inspraak op het Concept Fietsplan. Ook het Fietsplan is hier op aangepast.
Een volledig verslag van de inspraak en de reactie van het college daarop is opgenomen in de 'Nota van beantwoording; Fietsplan Haarlemmermeer'.
De reacties hebben geleid tot onderstaande aanpassingen op het fietsplan:

1. ontbrekende schakels toevoegen die voortkomen uit de Visie Stadscentrum (8414059) naar de Verzetsheldenwijk;
2. ontbrekende schakels toevoegen die voortkomen uit de inspraak: Tweeduizend El in Badhoevedorp en de Spaarneweg in Cruquius;
3. na paragraaf 2.1 twee paragrafen toevoegen over het beleid van de provincie Noord-Holland te weten Perspectief Mobiliteit en Actieagenda Actieve Mobiliteit;
4. aan de tabel in paragraaf 4.1 toevoegen:
    a. het knelpunt fietsstrook ontbreekt van Hoofddorp naar het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep;
    b. fietspad te smal Nieuw-Vennep (IJweg naar de dijk) in Beinsdorp;
    c. fietspad te smal Hoofdvaart naar Lisserbroek (bij Olmenhorst);
    d. fietspad te smal Hoofdvaart bij Buitenkaag;

    e. fietspad te smal Bennebroekerweg, pad langs A4 richting Den Ruygen Hoek;
    f. fietspad te smal Rijnlanderweg het deel tussen Geniedijk en Polarisavenue te Hoofddorp;
    g. fietspad te smal langs de Lagedijk te Spaarndam;
5. de titel van paragraaf 4.3 aanpassen naar Veilige kruispunten en rotondes;
6. in paragraaf 4.3 een extra alinea opnemen over het veilig oversteken van 80 km/uur wegen;
7. aan de tabel in paragraaf 4.3 toevoegen:
    a. oversteekplaats voor fietsers bij tankstation in Halfweg;
    b. Rijnlanderweg bij onderdoorgang spoor in Hoofddorp;
    c. oversteek IJweg – Gravenbospad in Hoofddorp;
    d. geen eenduidigheid éénrichtingsverkeer en tweerichtingsverkeer op de rotonde Venneperweg – Schoolstraat;
    e. Taurusavenue tussen Rijnlanderweg en station Hoofddorp door beperkt zicht van en op voertuigen die uit de garages bij de bedrijven komen;
    f. Spieringweg – Duinpad fietspad. Het zicht wordt belemmerd door het transformatorhuisje en bushokje bij de bushalte;
    g. geen eenduidigheid éénrichtingsverkeer en tweerichtingsverkeer op de rotonde Spieringweg – Bennebroekerweg in Zwaanhoek;
    h. onoverzichtelijke uitrit van Hanepoelpad richting Hanepoel;
    i. Fietsstraat Rietkraag – Hillegommerdijk;
    j. Sloterweg/Schipholweg;
    k. Schipholweg/Hoofdvaart;
    l. Havikstraat/Burgemeester Amersfoordtlaan;
    m. Pa Verkuijllaan/Burgemeester Amersfoordtlaan;
    n. Pa Verkuijllaan/Schipholweg;
    o. Pa Verkuijllaan/Lindberghstraat;
    p. Sloterweg/Zeemanlaan/Burgemeester Amersfoordtlaan;
8. aan de tabel in paragraaf 4.5 toevoegen:
    a. Boogstralen Bottelierspad;
    b. Paaltjes wegversmallingen Hoofdvaart westzijde ten noorden van de N201;
    c. de berm aan de Liedeweg / Lagedijk;
9. aan de kaart met doorfietsroutes de G200 toevoegen;
10. in paragraaf 5.1 een tabel opnemen met richtwaarden voor de maaswijdte van langzaam verkeersnetwerken;
11. aan de tabel in paragraaf 5.3 toevoegen:
    a. oversteek Schipholweg bij Lijnden;
    b. kruising Hoofdweg/Burgemeester Pabstlaan;
    c. kruising Oude Bennebroekerweg/IJweg;
    d. kruising Rijnlanderweg / N201;
    e. Hanepoelpad en het verkeerslicht richting Bennebroek, de fietsers voor rood licht versperren het doorgaand fietsverkeer richting Cruquius;
12. de tekst in paragraaf 6.2 in overeenstemming brengen met het raadsbesluit Vervolg integrale aanpak parkeren Stadscentrum Hoofddorp (10244323);
13. in paragraaf 6.3 en in hoofdstuk 9 toevoegen dat de gemeente een beleidsregel gaat opstellen voor ontwikkelaars die een gezamenlijke fietsenberging willen realiseren;
14. de kaart voor bewegwijzering te laten vervallen;
15. aan de tabel in paragraaf 7.1 toevoegen: het bedrijventerrein Nieuw-Vennep Zuid;
16. in hoofdstuk 8 een paragraaf over het klimaatadaptatiebeleid opnemen;
17. het afwegingskader speed pedelec aan te passen.

1.3 Leeswijzer

Het Fietsplan is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 leest u waarom het nodig is om een nieuw Fietsplan te maken. Hier reflecteren we op beleidsstukken en visies waar dit Fietsplan bij moet aansluiten en leggen we onze kijk op fietsen in Haarlemmermeer uit. In hoofdstuk 3 beschrijven we de trends en ontwikkelingen op het gebied van de fiets die we mee hebben genomen in het opstellen van het Fietsplan. In hoofdstuk 4 tot en met 8 stellen we de speerpunten voor het fietsen vast voor de thema's veiligheid, snelheid, gemak, comfort en beleving. In hoofdstuk 9 leest u hoe we deze speerpunten tot uitvoering brengen.

2. Waarom een fietsplan?

Dit Fietsplan borduurt voort op de plannen, visies en strategieën van de gemeente en neemt ook recente ontwikkelingen in ogenschouw. In dit hoofdstuk beschrijven we kort de belangrijkste punten uit de omgevingsvisie, de mobiliteitsvisie en de netwerkstudie en beschrijven we hoe we fietsgeluk kunnen bereiken. Omdat Haarlemmermeer onderdeel is van een grotere regio zijn ook de beleidsstukken die vastgesteld zijn door de Vervoerregio Amsterdam (Vervoerregio) en de provincie Noord-Holland van belang voor het gemeentelijke beleid.

2.1 Beleidskader Mobiliteit (Vervoerregio Amsterdam)

De groei in de vervoerregio leidt tot meer mobiliteit. Wanneer mensen zich op dezelfde manier als nu van en naar Amsterdam en in de regio blijven verplaatsen, heeft dit tot gevolg dat de bereikbaarheid, leefkwaliteit en aantrekkelijkheid van het gebied onder druk komen te staan en daarmee ook de economische ontwikkeling. Tegelijkertijd zijn er kansen om met onder andere slimme ICT-toepassingen en duurzamere voertuigen slimmer in te spelen op de groei en gebruik te maken van nieuwe ontwikkelingen.

Het Beleidskader Mobiliteit geeft richting aan de activiteiten van de Vervoerregio aan hand van vijf strategische opgaven:

1. Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen.
2. Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem vanaf 2050: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid.
3. Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie.
4. Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit.
5. Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven.

Deze opgaven zijn nodig omdat het in de Amsterdamse regio steeds drukker wordt. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en toeristen groeit met meer fietsen, openbaar vervoer en wegverkeer tot gevolg. Dit leidt tot stevige uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Ook komen er nieuwe ontwikkeling op ons af zoals smart mobility en de transitie naar energie neutraal vervoer. Met het regionale verkeer en vervoerbeleid moeten we hier actief op inspelen.

Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:

De Vervoerregio is een partner voor:

- het vergroten van de verkeersveiligheid door het verbeteren van de infrastructuur (Duurzaam Veilig), verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding
- Zorgdragen voor een mobiliteitsnetwerk met logische knooppunten en goede voorzieningen.
- Het verminderen van uitstoot en geluid van voertuigen in de directe leefomgeving.
- Steeds meer mensen bereiken hun dagelijkse activiteiten op loop- en fietsafstand.

2.2 Perspectief Mobiliteit (provincie Noord-Holland)

De Omgevingsvisie NH2050 is het kader voor het Perspectief Mobiliteit. Het Perspectief Mobiliteit geeft een uitwerking van de principes voor verstedelijking en bereikbaarheid en van de opgave duurzame verstedelijking en mobiliteit uit het coalitieakkoord. De provincie heeft daarbij inzet op de volgende punten:

1. Bereikbare woningen
2. Bereikbare economische toplocaties / bereikbare bedrijven
3. Goede dagelijkse deur tot deur reis
4. Lopen en fietsen
5. De ketenreis
6. Veilig en toegankelijk reizen
7. Voorkomen negatieve effecten van mobiliteit
8. Het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen
9. Duurzame aanleg ven beheer van infrastructuur
10. Kostenbesparing en efficiëntie op structurele lasten en dekking voor nieuwe ambities.

De provincie wil het Perspectief Mobiliteit uitwerken in regionale agenda's.

Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:

De provincie zet daarom onder andere in op:

- Mobiliteitstransitie. Hierbij worden ruimtelijke-economische ontwikkeling gefaciliteerd, maar zonder extra belasting van het mobiliteitssysteem.
- Multimodale ketenreis. De fiets sluit aan op het openbaar vervoer op knooppunten die goed bereikbaar zijn.
- Regionaal toekomstbeeld fiets is de provinciale uitwerking van een landelijk dekkend fietsnetwerk.

2.3 Actieagenda Actieve Mobiliteit (provincie Noord-Holland)

Wanneer alle voor- en nadelen voor de samenleving bij elkaar worden opgeteld, levert het inzetten op actieve mobiliteit de samenleving veruit het meeste op van alle vervoersmiddelen. De voordelen voor de samenleving zijn op veel vlakken zichtbaar: van ruimte voor woningbouw tot impact op gezondheid en klimaat. Door in te zetten op de transitie naar meer actieve vormen van mobiliteit creëren we meer ruimte voor wonen, voorzieningen en groen, en ontstaan gezonde (nieuwe) leefomgevingen met meer ruimtelijke kwaliteit. Schone lucht en een leefomgeving die uitnodigt tot actieve beweging zijn van vitaal belang om de gezondheid van mensen te bevorderen.
Concreet zet de provincie in op een groei naar 75 procent actieve verplaatsingen op afstanden tot 7,5 kilometer in 2027; en een groei naar 25 procent actieve verplaatsingen op afstanden van 7,5 tot 15 kilometer in 2027.

De Actieagenda actieve mobiliteit kent acht actielijnen:

1. Doorfietsroutes Regionale netwerken van doorfietsroutes verbeteren en nieuwe doorfietsroutes realiseren.
2. Provinciale infrastructuur Verbeteren van voetgangers- en fietsinfrastructuur op provinciaal areaal.
3. Data op orde Data(voorzieningen) in de beleidscyclus voor actieve mobiliteit professionaliseren.
4. Overige netwerken Verbeteren van overige regionale en lokale netwerken voor voetgangers en fietsers.
5. Ketenreis Versterken van de positie van actieve vormen van mobiliteit binnen de ketenreis.
6. Stimulering gebruik Stimuleren van het gebruik van actieve mobiliteit door middel van gedragsbeïnvloeding.
7. Kennis en innovatie Innovatieve toepassingen ontwikkelen en kennis over actieve mobiliteit vergroten en uitwisselen.
8. Recreatieve netwerken Versterken van netwerken van recreatieve wandel- en fietsroutes in de provincie.

Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:

- Prioriteit voor regionale netwerken van doorfietsroutes en verbeteren van voetgangers- en fietsinfrastructuur op provincieaal areaal.

2.4 Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040

In de omgevingsvisie staan vier verhaallijnen centraal: wonen, werken, buitengebied en netwerken.

Binnen de verhaallijn wonen wil de gemeente het eigen karakter van de dorpen en het polderlandschap behouden, dorpse kwaliteiten en stedelijke gebieden omarmen en op plekken waar het kan het stadse leven uitbouwen. Plekken die zich ervoor lenen, worden verdicht.

Daarnaast wordt er gezorgd voor een prettig beloopbaar en befietsbaar milieu. De gemeente stimuleert het ontstaan van levendige plekken op pleinen en in parken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten.

Als onderdeel van de verhaallijn werken is het streven om economisch meer divers te worden. Dit maakt de gemeente minder gevoelig voor economische schokken. Daarom zet de gemeente in op menging van economische sectoren en op bedrijvigheid die minder afhankelijk is van de wereldmarkt en de luchthaven. Een mix van bedrijvigheid met grote en kleine bedrijven naast elkaar moet Haarlemmermeer een aantrekkelijke plek maken om in te investeren.

In het buitengebied worden landschappen met elkaar verbonden als een parelsnoer van dorpen en groene ‘spaties’. Het erfgoed wordt ontwikkeld en er wordt meer bekendheid aan gegeven. Op regionale schaal wordt aangesloten bij landschappelijke structuren in en buiten de gemeente.

Binnen de verhaallijn netwerken worden fysieke netwerken (wegen, groen, water etc.) slim met elkaar gebundeld waar het kan, zonder barrières te veroorzaken. Daarmee wordt ruimte gewonnen. Sociale netwerken worden met elkaar verbonden, bijv. door aantrekkelijke verblijfsplekken. Virtuele netwerken worden benut. Knooppunten waar verschillende netwerken samenkomen worden versterkt.

Mobiliteit

Vier specifieke aandachtspunten in Haarlemmermeer zijn:

1. De woningbouwopgave in Haarlemmermeer;
2. De snelle economische groei in de metropoolregio;
3. De toenemende verkeersstromen van en naar luchthaven Schiphol en de veiligheid van de multimodale knoop;
4. de rol van Haarlemmermeer als schakel vanuit de MRA met de zuidelijke randstad.

Behalve de mobiliteit groeit ook de verkeersonveiligheid en de overlast door sluipverkeer. We moeten opnieuw kijken naar de bestaande infrastructuur en structureel onveilige situaties, en ontbrekende schakels wegnemen. Voor toekomstige infrastructuur geldt dat verkeersveiligheid voorop staat. Het doorgaande verkeer moeten we weren uit de wijken en zo snel mogelijk naar het regionale netwerk geleiden.

De gemeente realiseert een substantieel deel van de regionale ontwikkelingsambitie met circa 20.000 woningen in Haarlemmermeer en een flink aantal arbeidsplaatsen. Het mobiliteitssysteem in Haarlemmermeer loopt daardoor tegen de maximale capaciteit op. Het fietsnetwerk heeft potentie om een sterkere rol te spelen voor dagelijkse vervoersbewegingen, zowel binnen en tussen de kernen in Haarlemmermeer als ook naar locaties in de omliggende regio. Het fietsnetwerk bestaat uit een fijnmazig netwerk op buurt- en wijkniveau dat aansluit op het hoofd- en doorfietsnetwerk. Met efficiënte en doelmatige fietsverbindingen moeten de nieuwe zwaartepunten in woningbouwgebieden en bedrijventerreinen worden verbonden en ook de primaire voorzieningen worden ontsloten. Om de capaciteit te laten meegroeien met het groeiend aantal gebruikers (inwoners en werkenden) is het nodig nieuwe ontwikkelingsgebieden aan te sluiten op het fietsnetwerk. En net zo belangrijk is het vergroten van de capaciteit en veiligheid van het huidige fietsnetwerk en stallingsplaatsen. In bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden worden hubs gecreëerd waar kan worden overgestapt op een andere vervoerswijze. Investeringen voor fietsroutes ten behoeve van nieuwe woon-, werk en recreatiegebieden worden bij voorkeur gebundeld. Bijvoorbeeld door een verbinding tussen Nieuw-Vennep West naar Schiphol Trade Park te realiseren, via PARK21

Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:

- De gemeente Haarlemmermeer moet opnieuw kijken naar de bestaande infrastructuur om verkeersonveiligheid en overlast van ongewenst verkeer tegen te gaan.
- De gemeente Haarlemmermeer heeft een grote ontwikkelopgave. Bestaande netwerken moeten hiervoor geschikt worden gemaakt en nieuwe ontwikkelgebieden dienen goed te worden ontsloten. Daarbij streeft de gemeente ernaar dat de ontsluiting voor de ontwikkelgebieden meerwaarde heeft voor het bestaande gebied.

2.5 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer

De mobiliteitsvisie bestaat uit 10 kernpunten:

1. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen: Wie beweegt in Haarlemmermeer heeft hiervoor de ruimte, we zetten in op het faciliteren van de groei van alle vervoersmodaliteiten.
2. Ruimte voor innovatie voor het ‘nieuwe bewegen’: Innovatie beïnvloedt onze manier en ons gemak van verplaatsen. Onze invloed op innovatie die toegepast wordt op vervoersmiddelen is beperkt. Daar waar het infrastructuur betreft, willen wij vooroplopen in het faciliteren van nieuwe technologie.
3. Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst: Een toekomstvast mobiliteitssysteem omvat een concreet eindbeeld en een slimme fasering: wat nodig is wordt aangelegd, ruimte voor toekomstige uitbreiding wordt gereserveerd.
4. Bestaande knelpunten in het netwerk oplossen: Het nieuwe mobiliteitssysteem moet bestaande knelpunten op bijvoorbeeld het gebied van doorstroming of verkeersveiligheid oplossen.

5. Mobiliteit met oog voor de leefomgeving: Mobiliteit is nodig maar kan ook zorgen voor overlast. Dat willen wij zoveel mogelijk beperken.
6. Veilig bewegen: Aan mobiliteit zit een keerzijde. Jaarlijks vallen veel slachtoffers in het verkeer. Wij streven naar een afname van het aantal verkeersslachtoffers.
7. Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies: Om mobiliteitsproblemen voor te zijn ontwikkelen we nieuwe ruimtelijke plannen op de juiste plekken met een bij die plek passend programma. Hierbij zorgen we dat ketenmobiliteit goed georganiseerd is.
8. Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, Rijk en bedrijfsleven: Afstemming van onze ambities en ontwikkelingen met de regio en een goede aansluiting bij de plannen en ontwikkelingen in zowel de MRA-regio als in de Leidse regio en de noordelijke Duin- en Bollenstreek zijn van essentieel belang.
9. Faciliteren van schone en stille mobiliteit: Wij richten ons op het verminderen van vervuilende mobiliteit en het verduurzamen van mobiliteit. Elektrische laadinfrastructuur en stadsdistributie zijn voorbeelden hiervan. Dit heeft een positief effect op luchtkwaliteit.
10. Monitoring en indicatoren: Om te bepalen of we nog op de goede weg zijn in het nastreven van bovenstaande kernpunten, worden indicatoren gebruikt die de algehele status van ons mobiliteitssysteem in kaart brengen.

Er wordt steeds meer gefietst in Haarlemmermeer. Deze ontwikkeling wil de gemeente vasthouden en stimuleren door het verbeteren van de fietsinfrastructuur, het verbeteren van de fietsbereikbaarheid van ov-knooppunten en het faciliteren van de groei van het gebruik elektrische fietsen en deelfietsen. Capaciteitsproblemen op het fietspad moeten worden opgelost door op de belangrijkste routes woon-werk verbindingen of woon-school nieuwe verbindingen te realiseren. Aandachtspunt daarbij zijn ook de verschillende snelheden op het fietspad.

Het aantal fietsongevallen neemt toe, waarvan een groot deel bestaat uit eenzijdige ongevallen. Door het verbeteren van de infrastructuur en het aanbieden van educatie moet de verkeersveiligheid worden verbeterd. Knelpunten waar de objectieve verkeersveiligheid van fietsers verbeterd kan worden, krijgen de hoogste prioriteit.

Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:

- Om meer fietsen te stimuleren zet de gemeente in op verbeteren van de verkeersveiligheid, het vergroten van de capaciteit op de belangrijkste routes voor woon-werk en woon-school verkeer, en het verbeteren van de fietsbereikbaarheid, zodat fietsen een aantrekkelijk alternatief wordt voor de auto.

2.6 Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040

De Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 is in 2021 opgesteld om gezamenlijk met de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam gestructureerd de mobiliteitsopgaven in Haarlemmermeer op te lossen, om zo toe te werken naar een toekomstbestendige verkeers- en mobiliteitsstructuur voor 2040. De netwerkstudie geeft richting aan het principe ‘eerst bewegen, dan bouwen’: bereikbaarheid is een voorwaarde om te kunnen bouwen. Hierbij wordt STOMP (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a Service, Personenauto) als uitgangspunt genomen. Dit betekent dat actieve mobiliteitsvormen zoals lopen en fietsen de meeste prioriteit krijgen.

Een knelpunt op het gebied van actieve mobiliteit heeft te maken met het ontbreken van directe en aantrekkelijke fietsroutes, terwijl er veel kansen zijn voor zulke routes. Bijvoorbeeld langs de Ringvaart, de Geniedijk of naar en door PARK21. Ook zijn er in en rondom de gemeente veel barrières die knelpunten vormen voor het (regionale) fietsverkeer. Met name de Ringvaart, snelwegen, spoorwegen, N-wegen en de luchthaven Schiphol zijn sterke barrières voor het langzaam verkeer. Bij de dubbeldorpen aan de westkant van de Ringvaart en in Badhoevedorp ligt er veel vervoersdruk op de bruggen. Fietsers, voetgangers en autoverkeer maken gebruik van dezelfde bruggen. Daarnaast zorgt de polderstructuur van Haarlemmermeer voor relatief lange fietsafstanden omdat er weinig diagonale routes zijn en zijn er meerdere verkeersveiligheid-gerelateerde problemen voor fietsers op het netwerk. De grootste knelpunten worden veroorzaakt door autoverkeer in kernen. Hier is veel verkeer en komen verschillende stromen samen of kruisen elkaar.

Deze knelpunten leiden tot een aantal opgaven voor de fiets:

- Het verbeteren van de kwaliteit, breedte en aantrekkelijkheid van de fietsroutes/fietspaden is noodzakelijk om nieuwe ontwikkelingen te verbinden met het netwerk.
- Er bestaan nog veiligheidsknelpunten en missing links op het fietsnetwerk naar de omliggende gemeenten, naar ontwikkellocaties voor wonen en werken en naar recreatiegebieden.

- De bestaande MRA- doorfietsroutes moeten worden opgewaardeerd en vervolledigd voor intensievere fietsstromen inclusief het groeiende aantal elektrische fietsers en speed pedelecs.
- De stallingscapaciteit en de kwaliteit van fietsenstallingen rondom stations is zeer belangrijk en deze kunnen worden verbeterd.

Naast de geïdentificeerde knelpunten biedt de netwerkstudie een aantal oplossingsrichtingen:

- Het fiets- en wandelnetwerk moet worden versterkt, onder andere door het toevoegen van ontbrekende schakels zoals fietsbruggen bij de Ringvaart, verbindingen naar nieuwe ontwikkelgebieden en het verbeteren van doorfietsroutes en het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande fietsroutes;
- Overstappunten moeten aantrekkelijk zijn zodat er publieke mobiliteit van deur-tot-deur ontstaat. Dit kan onder andere met goede fietsroutes naar stations en voldoende stallingen.
  Daarnaast moeten er goede overstappunten zijn voor reizigers richting Amsterdam, zoals een uitgebreide van Park & Ride's langs het hoofdwegennet;
- De leefbaarheid in de kernen langs de Ringvaart moet structureel worden verbeterd door de bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek aan te passen.

De adaptieve agenda is op sommige punten een nadere detaillering van de netwerkstudie. Daarin is met name gefocust op de prioriteit van uitvoering van maatregelen in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen. Ook de adaptieve agenda wordt betrokken bij dit Fietsplan.

Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:

- De gemeente zet in op duurzamer verplaatsen. Het STOMP-principe wordt gehanteerd als leidraad.
- De gemeente heeft oog voor technologische en maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de elektrische fiets en speed pedelec en dergelijke. Netwerken en voorzieningen moeten hierop aangepast worden.
- De gemeente zet in op het verbeteren van de kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk, het toevoegen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en aantrekkelijke overstappunten tussen fiets en ov.

2.7 Verkeersstructuurplannen Nieuw-Vennep en Hoofddorp

In 2023 twee verkeersstructuurplannen (VSP's) opgesteld, namelijk voor Nieuw-Vennep en Hoofddorp. Hoewel deze VSP's maar voor een deel van de gemeente gelden geven zij wel meer concreet invulling aan de ambities van de netwerkstudie. In die zin zijn de VSP's ook structurerend voor de rest van de gemeente. Daarnaast geven deze VSP's een aanvulling op de netwerken zoals die in de mobiliteitsvisie en de omgevingsvisie zijn opgesteld.

Er is een andere kijk op mobiliteit nodig om de groei in woningen en arbeidsplaatsen te kunnen faciliteren en versnellen. Slimme ingrepen zijn nodig om bij de ambities voor woningbouw en arbeidsplaatsen minder afhankelijk te worden van de groei van het autonetwerk. Vrijheid van bewegen staat centraal, dat betekent dat investeringen nodig zijn in alle soorten van mobiliteit, maar ook dat we ons reisgedrag creatief aanpassen. In de VSP's wordt daarom ingezet op prettig blijven bewegen door het verminderen, veranderen en verbeteren van de mobiliteit. Met als doel dat er minder capaciteitsknelpunten ontstaan en er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van duurzame, veilige en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. De groei van de mobiliteit wordt zoveel mogelijk met lopen, fiets, OV en P+R opgevangen (conform het STOMP principe).

Doorgaand autoverkeer maakt gebruik van de randstructuur. Binnen de wijken is in principe alleen bestemmingsverkeer welkom. De gemeente kiest daarom voor een 30 km/u regime als basis in alle wijken en alleen 50 km/u op enkele hoofdroutes ("30 km/uur tenzij …"). Het functioneren van wegen van en naar de wijken (bereikbaarheid en doorstroming) in relatie met de nieuwe fietsnetwerken is onderdeel van nadere studie.



Figuur 3 Trias Mobilica (bron: Perspectief Mobiliteit, provincie Noord-Holland)

De gemeente zet hiervoor in op een aanpak in 5 stappen:

1. autoluw ontwikkelen;
2. mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten;
3. aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R;
4. sturen met parkeerbeleid en prijs;
5. verkeersmanagement: sturen op routekeuze.

Door de inzet op de 5 stappen zorgen we ervoor dat de groei minder groot wordt, dat de groei vooral bij de fiets en het OV plaatsvindt en dat we verkeerstromen afwikkelen via infrastructuur die daarvoor geschikt is.

Specifiek voor de fiets zijn de volgende punten in de VSP's opgenomen:

- (Stimu)leren fietsen naar school. Om te stimuleren dat kinderen, samen met hun ouders, veilig kunnen leren fietsen, wordt er extra aandacht besteed aan een verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen en wijkcentra. De middelbare scholen worden aangehaakt op het regionaal fietsnetwerk (waarbij rekening wordt gehouden met brommers). Daarnaast zal de gemeente in samenwerking met de Vervoerregio, en buurgemeenten inzetten op educatie-programma's via scholen.
- Voldoende stallingsplekken. Vooral bij het station, centrum, OV-haltes, wijkcentra en scholen zal hier extra aandacht aan worden besteden.
- Opwaarderen en aanvullen fietsnetwerk. Het bestaande hoofdfietsnetwerk dient in zijn geheel (maar wel stapsgewijs) te worden verbeterd. Daarbij gaat het om beter herkenbare routes en bewegwijzering, bredere fietspaden (zeker waar brommers worden toegestaan), strekken van routes (minder bochten) en als principe toepassen van asfaltverharding voor comfort. Hiermee benutten we tevens de potentie van de fiets in het voor- en natransport naar de trein en de metro.
- Realiseren nieuwe verbindingen. Door missende schakels in het fietsnetwerk aan te leggen verbinden we verschillende routes en bestemmingen beter met elkaar. Hierbij zet de gemeente in op betere fietsbereikbaarheid van het stationsgebied, centrum, winkelcentra, scholen en luchthaven Schiphol. Naast de gridstructuur van Hoofddorp kan het soms nodig zijn om ook een diagonale fietsroute toe te voegen om omrijden te voorkomen, zoals het verbeteren van de route over de Geniedijk en een nieuwe route door PARK21.

Met een Mobiliteitsprogramma van Eisen wordt bij gebiedsontwikkeling gestimuleerd dat nieuwe inwoners vaker voor de fiets of het OV kiezen. Fiets en OV zijn ook een goede combinatie. Daarom moeten bushaltes en het station goed bereikbaar zijn per fiets, en moeten er voldoende stallingsmogelijkheden zijn.

Het pakket fiets bestaat uit de volgende maatregelen:

- De omgeving van basisscholen wordt zoveel mogelijk heringericht om veilig naar school te kunnen (lopen en) fietsen.
- Naast een veilige omgeving is het ook nodig dat kinderen dit leren. Daarom zet de gemeente bij voorkeur in regionaal verband in op educatieve campagnes om kinderen te leren fietsen.
- De combinatie (lopen/)fiets en OV is aantrekkelijk, zeker als inwoners zonder problemen veilig en snel een fiets kunnen stallen.

Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:

- Er is winst te behalen in aantrekkelijke en comfortabele fietspaden en de fiets (gewone en bijzondere) moet goed en veilig gestald kunnen worden.
- Aandacht voor schoolomgevingen en educatiecampagnes.
- Ondersteunen van de combinatie fiets en OV op knooppunten en in hubs.

2.8 Klimaatadaptatiebeleid Haarlemmermeer

In een klimaatbestendig Haarlemmermeer vergroten we de klimaatbestendigheid en beperken we de gevolgen en schade van droogte, hitte, wateroverlast en overstromingen voor nu en toekomstige generaties. Dit doen we aan de hand van drie ambities:

1. een koele woon/werkomgeving;
2. droogtegevoeligheid verminderen;
3. een waterrobuuste leefomgeving.

De ambities zijn concreet uitgewerkt in basisveiligheidsniveaus, dit zijn minimale normen om de leefomgeving klimaatbestendig in te richten.

Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:

- Er is tenminste 40% schaduw voor belangrijke langzaam verkeersroutes[1] en verblijfsplekken in het plangebied, tijdens de hoogste zonnestand in de zomer.

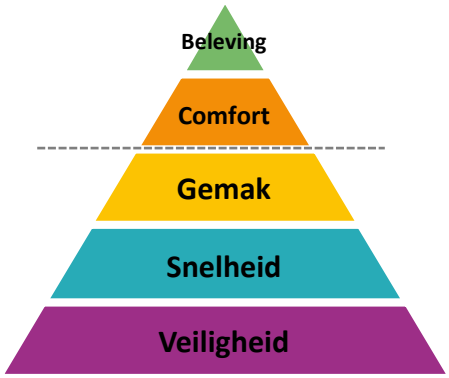
2.9 Aan de slag voor de fiets

Voor de gemeente Haarlemmermeer is het van belang dat iedereen de vrijheid heeft om te bewegen en de vrijheid om een vervoersmiddel te kiezen. Dit geldt ook voor de fiets. Het is voor de gemeente belangrijk om fietsen te stimuleren, want fietsen is leuk, duurzaam en gezond. Fietsen is niet alleen een vervoersmiddel, maar kan mensen ook plezier geven en bijdragen aan zowel de fysieke als mentale gezondheid. Daarnaast is het een duurzaam alternatief voor de auto.

Binnen de gemeente liggen er genoeg kansen om het fietsen te stimuleren. De fiets is ook een belangrijk vervoersmiddel om vervoersarmoede[2] tegen te gaan. Daarvoor verstevigen we eerst de basis. Om de veiligheid van fietsers te verbeteren, werken we aan de knelpunten in de huidige fietsvoorzieningen en op straten. We bouwen verder aan ons fijnmazige fietsnetwerk door barrières te weg te nemen en ontbrekende schakels te realiseren. We maken het voor fietsers makkelijker om van A naar B te reizen en om hun fiets te kunnen parkeren bij de tussen- of eindbestemming van de fietsrit. Nadat we de basis op orde hebben kijken we naar comfort en fietsbeleving om fietsers iets extra's te bieden ten opzichte van andere vervoersmiddelen.

[1] Belangrijke langzaam verkeerroutes: Een hoofdfietsroute of een fiets- of voetpad aangrenzend aan een vitale functie; gezondheidszorg, school, station, (winkel)centrum.
[2] het niet kunnen komen waar men zou willen, waardoor deelname aan maatschappelijke activiteiten belemmerd wordt

Het Fietsplan is opgesteld aan de hand van de fietsgeluk-piramide, gebaseerd op de piramide van Maslov. Dit type wenspiramide wordt vaker gebruikt, en is een handig gereedschap om het belang van de aspecten te visualiseren. De factoren die bijdragen aan fietsgeluk zijn gestapeld als een piramide. Aan de criteria in de onderste lagen moet eerst worden voldaan voordat een criterium van een hogere laag een rol gaat spelen.



Veiligheid (o.a. verkeersveiligheid en toegankelijkheid voor verschillende doelgroepen), snelheid (o.a. fijnmazigheid van het netwerk, een netwerk dat is afgestemd op de verschillende snelheden en vaardigheden van de fietser) en gemak (o.a. duidelijkheid van de route, fietsparkeren) vormen de basis. Als er niet aan de basisvoorwaarden van fietsgeluk voldaan wordt, dan zullen mensen eerder geneigd zijn een ander vervoersmiddel te kiezen.

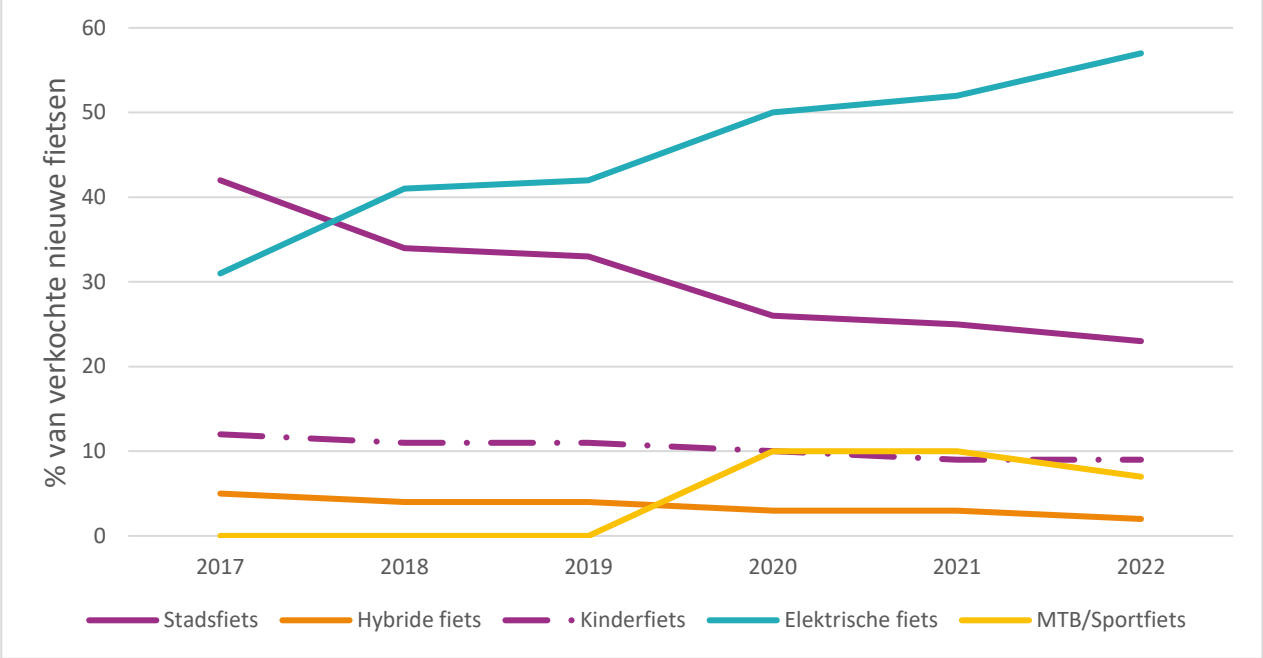
Comfort en beleving zijn extra's, de kroon op het fietsen. Wanneer ze worden ervaren, dragen ze bij aan een positieve beoordeling van het fietsen en aan fietsgeluk. Dit leidt ertoe dat mensen gaan fietsen of, wanneer ze al fietsen, dat ze dat meer gaan doen.

3. Trends en ontwikkelingen

Een aantal ontwikkelingen spelen een belangrijke rol bij het opstellen van dit Fietsplan. Dit zijn brede landelijke trends op het gebied van de fiets en de inrichting van de ruimte.

3.1 Fietsverkoop elektrische fietsen stijgt

Het aantal elektrische fietsen op de Nederlandse fietspaden stijgt spectaculair. Waar in 2005 de elektrische fiets nog een opvallende verschijning was, is deze nu niet meer weg te denken uit het Nederlandse straatbeeld. Ook de speed pedelecs zijn in opkomst: in april 2020 bezaten 168 inwoners van gemeente Haarlemmermeer een speed pedelec[3]. Onderstaande figuur laat de verkoop van elektrische fietsen (speed pedelecs meegerekend) zien, afgezet tegen de verkoop van andere soorten fiets. In 2020 bestond de helft van de nieuw verkochte fietsen uit elektrische fietsen en speed pedelecs.



Figuur 4 Verkoop elektrische fietsen als percentage van alle (nieuw) verkochte fietsen (bron: RAI)

Stijgende brandstofprijzen zorgen ervoor dat de elektrische fiets en speed-pedelec op termijn nog aantrekkelijker wordt voor de middellange en lange afstanden.

Voor het Fietsplan heeft dit consequenties voor de afstand die mensen bereid zijn te fietsen en de snelheid waarmee men dat doet. Mensen op een elektrische fiets zijn bereid verder te fietsen naar bijvoorbeeld hun werk. Ook wordt er door fietsers met een elektrische fiets gemiddeld iets harder gefietst. Dit snelheidsverschil leidt niet aantoonbaar tot extra gevaarlijke situaties, maar kan wel het gevoel van onveiligheid vergroten.

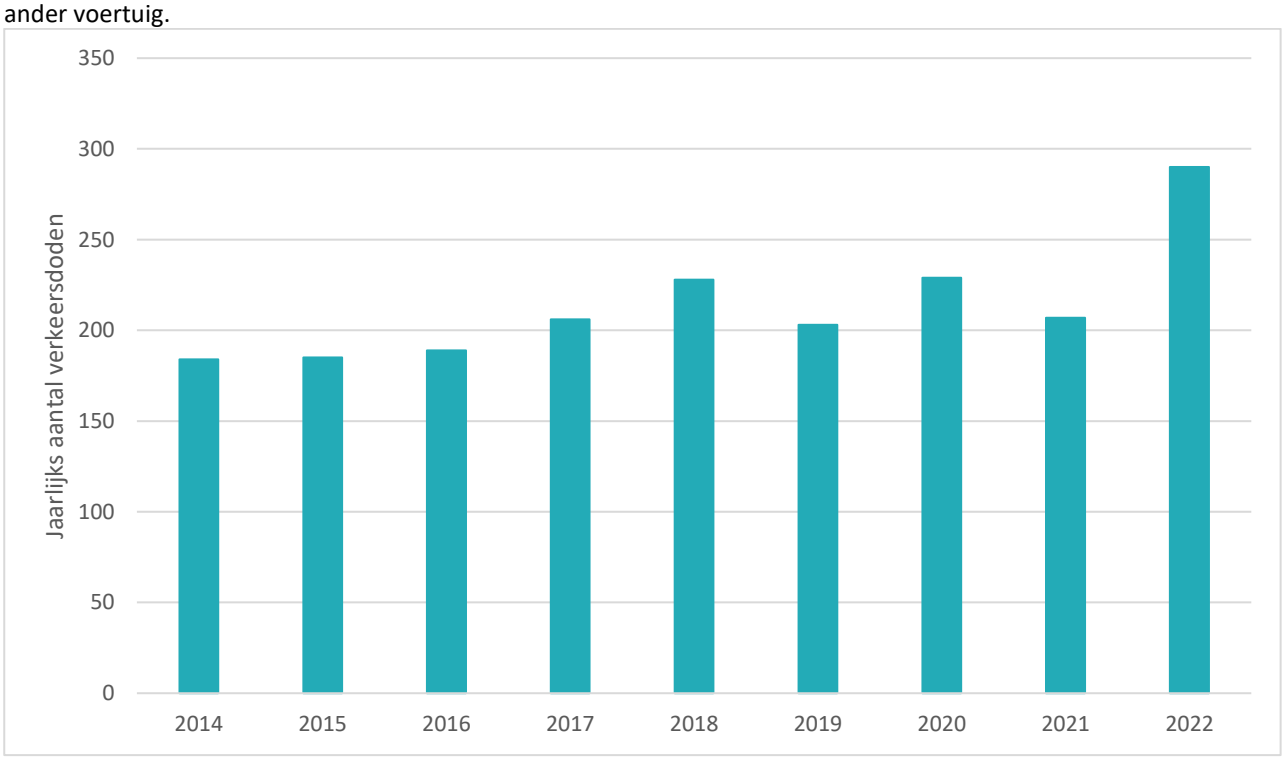
[3] Speed pedelec wint terrein, vooral in Amsterdam (Het Parool; 28-8-2020)

Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:

- Waar men vroeger een fietsnetwerk plande met een maximumafstand van 7,5 km moet men voor een toekomstbestendig netwerk nu uitgaan van een fietsafstand van 15 km.
- Recreatieve netwerken moeten goed met elkaar verbonden worden om langere fietstochten mogelijk te maken.
- Fietspaden zullen drukker worden. Het ontwerp van (recreatieve) fietspaden moet dat mogelijk maken.
- Bredere fietspaden geven in grotere mate een gevoel van fietsveiligheid. De minimumnorm (van het CROW) voldoet op veel plaatsen niet meer.

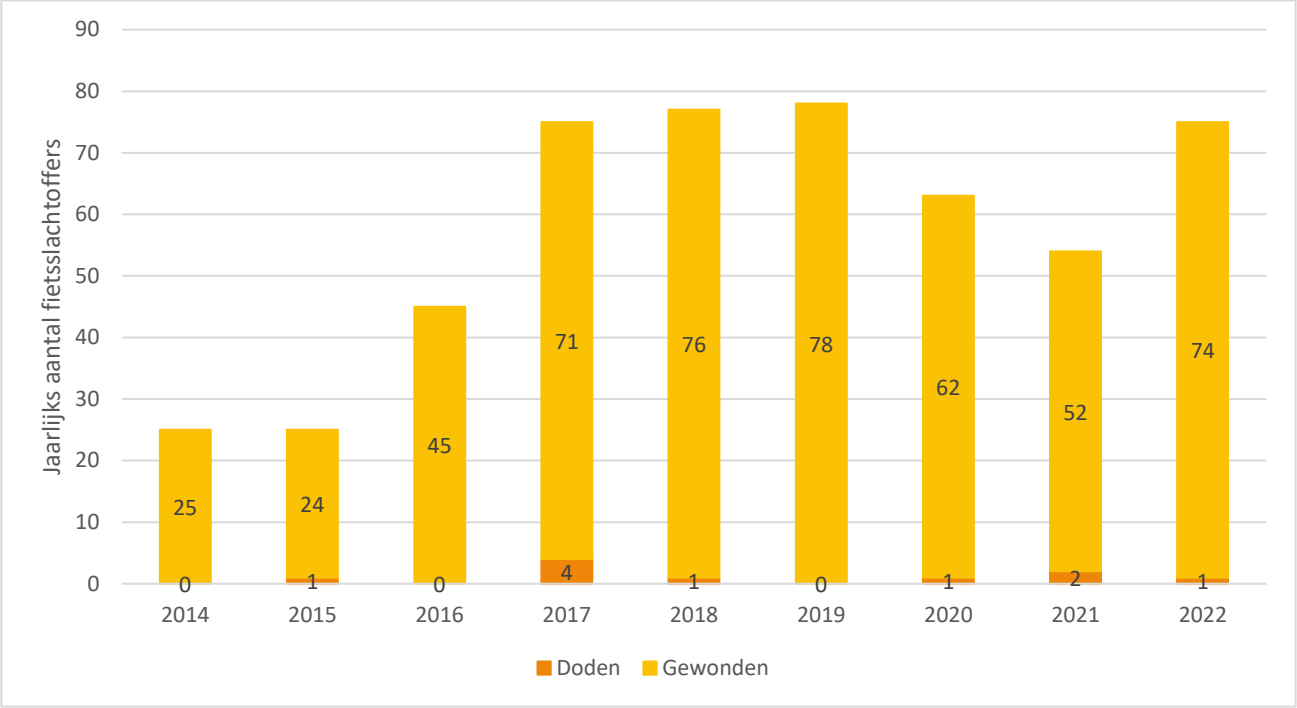
3.2 Aantal verkeersongevallen stijgt

Sinds 2010 stijgt landelijk het aantal dodelijke slachtoffers op de fiets weer. Van de landelijke 290 dodelijke slachtoffers op de fiets in 2022 zijn er 79 zogenaamde eenzijdige ongevallen, waarbij geen tegenpartij betrokken was. Dit betekent dat het overgrote deel van de verkeersslachtoffers op de fiets is overleden na een aanrijding met een ander voertuig.



Figuur 5 Aantal dodelijke verkeerslachtoffers op de fiets in Nedrland (bron:CBS)

In het aantal verkeersslachtoffers binnen de gemeente Haarlemmermeer (zie onderstaand figuur) is te zien dat het aantal letstelslachtoffers sterk steeg tussen 2016 en 2017 en vervolgens gelijk is gebleven. In 2020 en 2021 is aantal het slachtoffers lager, waarschijnlijk door de COVID-pandemie. Er is geen eenduidige trend te zien in de periode 2014 tot 2022. Het aantal dodelijke slachtoffers op de fiets is 1 of 2 per jaar zonder duidelijke trend. Kanttekening bij de cijfers uit Haarlemmermeer is dat ViaStat (zie figuur 6) alleen de ongevallen uit politiedata of data vanuit verzekeraars registreert.



Figuur 6 Aantal verkeerslachtoffers op de fiets in de gemeente Haarlemmermeer (bron: ViaStat)

Uit een verkeersveiligheidsanalyse[4] van Haarlemmermeer (2020) blijkt dat in 2020 ruim 40% van de geregistreerde verkeersslachtoffers een fietser was. Als er niets verandert zal dit percentage niet afnemen de komende jaren. Naar verwachting zal het aantal verkeersslachtoffers op de fiets zelfs blijven stijgen in de komende jaren. Er moet dus iets gebeuren om het aantal slachtoffers te verminderen.

Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:

- Verkeersveiligheid in Haarlemmermeer wordt voor een groot deel gedefinieerd door fietsveiligheid (bron: verkeersveiligheidsanalyse Haarlemmermeer).
- Dit Fietsplan zal een stevige impuls moeten geven aan de (fiets)verkeersveiligheid in Haarlemmermeer om het totaal aantal verkeersslachtoffers te kunnen reduceren.
- Er zal geïnvesteerd moeten worden in de uitbreiding van het netwerk, maar er zijn ook aanpassingen nodig in de bestaande infrastructuur.

3.3 Meer 30 km/uur in de bebouwde kom

In oktober 2020 heeft een meerderheid van de Tweede Kamer ingestemd met het plan om binnen de bebouwde kom een standaard snelheidslimiet van 30 kilometer per uur in te voeren. Dit wordt na verder onderzoek uitgewerkt tot een wet. Waar vroeger de standaard 50 km/uur was met uitzonderingen van zones met 30 km/uur draait de motie dit om, naar een standaard van 30 km/uur en bij uitzondering 50 km/uur. Er is een landelijk afwegingskader ontwikkeld voor wegbeheerders om te bepalen wanneer 30 km/uur een passende keuze is.

Meer wegen met een lagere snelheid betekent een verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid, oversteekbaarheid en beleving van de straat en openbare ruimte. Ook in de mobiliteitsvisie van Haarlemmermeer is opgenomen om meer gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur te ontwerpen. Op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur kunnen fietsers veilig mengen met autoverkeer vanwege het kleinere snelheidsverschil.

[4] De gemeente Haarlemmermeer maakt gebruik van de gegevens in ViaStat (figuur 5). Deze cijfers hebben over het algemeen een onder registratie van het aantal (fiets)ongevallen ten opzichte van het CBS (figuur 6).

Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:

- Het is vaker mogelijk om fietsers veilig te mengen met gemotoriseerd verkeer. Dit vraagt wel om aanpassingen van de wegencategorisering binnen de gemeente.
- De ontwerpopgave voor binnenstedelijke fietsverbindingen verandert, de gemeente houdt hiervoor de landelijke ontwikkelingen in de gaten.

3.4 Meer fietsinnovaties, meer diversiteit op het fietspad

Door fietsinnovaties wordt het aantal en verschillende typen voertuigen op de fietspaden steeds groter. Naast de elektrische fiets, rijden er ook steeds meer speed pedelecs, fatbikes, bakfietsen en bijvoorbeeld cargobikes rond. (Daarnaast is de regering nieuwe wetgeving aan het ontwikkelen rondom het legaliseren van lichtgewicht elektrische voertuigen, waaronder de elektrische steps. Deze innovaties maken de voertuigen uit de bredere fiets-familie voor steeds meer mensen een voor de hand liggende keuze.

Om dit in goede banen te kunnen leiden, zullen we de openbare ruimte anders moeten inrichten. Al deze innovaties horen thuis op het fietspad, terwijl ze erg kunnen verschillen qua snelheid of gewicht. De breedte van het fietspad moet meegroeien met de ontwikkeling van nieuwe innovaties. Daarnaast ontstaat er een groep lichte voertuigen die op basis van gewicht of snelheid geen plek kunnen krijgen op het fietspad, omdat dit tot conflicten kan leiden. In Haarlemmermeer zijn er bijvoorbeeld weinig fietspaden geschikt voor speed pedelec gebruikers. Er moet worden beschouwd op wat voor een manier deze groep veilig en comfortabel kan deelnemen aan het verkeer en een plek kan krijgen op doorfietsroutes of het fietspad.

Naast de innovaties in de verschillende typen fiets vinden er steeds meer technologische innovaties plaats rondom fietsen. Deze ontwikkelingen dragen bij aan het gemak, comfort en de beleving van fietsen. Zo staan er in de gemeente een paar oplaadpunten voor E-bikes waarbij de energie wordt opgewekt door zonnepanelen en worden er steeds vaker oplaadpunten voor E-bikes gerealiseerd bij fietsenstallingen. Daarnaast is de provincie Noord-Holland bij een fietspad in de gemeente gestart met een pilot van een solar-fietspad, waarbij zonnepanelen in het fietspad zijn geïntegreerd. Hoewel de fietser op het moment van de fietstocht geen gebruikmaakt van de opgewekte energie, voegt dit wel iets toe aan de beleving.

Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:

- Er komen steeds meer typen voertuigen bij op fietspaden. Daardoor zijn er meer snelheidsverschillen op het fietspad.
- Technologische ontwikkelingen zorgen voor meer gemak, comfort en beleving tijdens het fietsen.

3.5 Veilig leren en blijven fietsen

Er zijn in Nederland steeds meer kinderen met te weinig fietservaring om zelfstandig deel te nemen in het verkeer. Dit betekent dat steeds minder kinderen de fiets gebruiken om naar school, vrienden of sport te reizen. Vooral in grote steden fietsen kinderen steeds minder. Vaak vinden ouders het te gevaarlijk om kinderen door drukke straten te laten fietsen. Daarom worden steeds meer kinderen met de auto of achterop of in de bakfiets naar school gebracht. Het is van belang dat kinderen vaak oefenen in de praktijk om om te leren gaan met verschillende obstakels die ze kunnen tegenkomen op de fiets.

Ook speelt mee dat steeds meer kinderen geen fiets hebben. In Nederland gaat het gemiddeld om 1 op de 9 kinderen.

Met de komst van de elektrische fiets zien we dat ouderen langer blijven fietsen. Dit juicht de gemeente ook toe, want het is goed voor de gezondheid. Daarbij zien we dat de oudere fietser ook vaak betrokken is bij ongevallen. Het programma Doortrappen heeft de ambitie dat ouderen zo lang mogelijk veilig blijven fietsen. Doortrappen motiveert hen zelf maatregelen te nemen.

Voor het Fietsplan betekent dit het volgende:

- Schoolroutes moeten veilig worden ingericht.
- Er is betere verkeerseducatie nodig om meer kinderen op de fiets te krijgen.
- Fietsinfrastructuur moet senior proof worden ingericht.
- Er is educatie nodig voor het veilig blijven fietsen van ouderen (doorfiets campagne).

4. Veiligheid

De onderste bouwsteen uit de piramide (zie

Figuur 1) gaat over het veiliger maken van de fietsinfrastructuur en het verkeersgedrag. Doel hiervan is om ongelukken te voorkomen en het fietsen toegankelijk te maken voor elke doelgroep. Dit kan worden gerealiseerd door verkeersveiligheidsknelpunten in de infrastructuur, bijvoorbeeld op kruispunten, op te lossen. Ook is het van belang dat het fietspad breed genoeg is voor de grote diversiteit aan gebruikers van het fietspad. Fietspaden mogen geen gaten in de weg hebben, paaltjes moeten bij voorkeur worden verwijderd en de fietspaden moeten goed zijn verlicht.

De speerpunten bij veiligheid zijn:

	Veilig mengen		Vergevingsgezind ontwerpen
	Fietspaden breed genoeg		Verlichting in buitengebieden
	Overzichtelijke kruispunten en rotondes		Onderhoud
	Veilige schoolomgevingen en schoolroutes		Educatie en gedrag

4.1 Veilig mengen

In de kernen is de druk op de openbare ruimte groot, in veel straten wordt de ruimte gedeeld door auto's, fietsers en voetgangers. De straten zijn niet ontworpen op de grote hoeveelheid autoverkeer, waardoor opstoppingen ontstaan of fietsers zich niet veilig voelen. Daarnaast zijn er ook een aantal wegen binnen de kernen van de gemeente waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt en er geen ruimte is om fietsers te scheiden van auto's, vrachtauto's, bussen en landbouwverkeer. Vaak zijn er alleen fietsstroken of suggestiestroken aanwezig. Ook op diverse polderwegen buiten de bebouwde kom moet de fiets mengen met het overig verkeer terwijl de maximumsnelheid daar 60 km/uur is. Fietsers hebben dan geen veilige positie op de weg. Het mengen van fietsers en auto's is niet veilig genoeg op wegen met hele hoge volumes autoverkeer of waar grote snelheidsverschillen zijn en de maximumsnelheid 50 km/uur of hoger is.

Er is een landelijke beweging om de snelheid binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km/uur, daar waar dit vanuit inrichting, gebruik en leefbaarheid logisch is. In de VSP's voor Nieuw-Vennep en Hoofddorp gaan we uit van grotere gebieden met een inrichting met 30 km/uur. Dit vergroot de leefbaarheid in de kernen doordat doorgaand verkeer verleid wordt om routes te kiezen die buiten de kernen liggen..

In november 2021 is een landelijk kader opgesteld waarmee kan worden beoordeeld welke snelheid het beste past bij een straat, waarmee er voor de straat met verkeers- en verblijfsfunctie een nieuwe (landelijke) categorie gebiedsontsluitingswegen met 30 km/uur (GOW-30) is bijgekomen. In mei 2023 zijn de landelijke richtlijnen over de inrichting van deze zogenaamde GOW-30 gepubliceerd door kennisinstituut CROW. **Als gemeente houden we de landelijke trends in de gaten en zetten ook zoveel mogelijk in op het mengen bij een veilige snelheid waarbij voor de automobilist duidelijk is wat van hem of haar wordt verwacht. Vooral op belangrijke fietsroutes, naar scholen, voorzieningen of tussen kernen, gaan we onderzoeken hoe we de positie van de fiets ter plekke kunnen verbeteren. Dat gebeurt zo veel mogelijk in samenhang met groot onderhoud of wegwerkzaamheden.** Uitgangspunt bij het ontwerp van deze straten is het ontwerpen vanuit voetgangers en fietsers, waarbij we ook rekening houden met een groeiend aantal fietsers en de verschillende snelheden. Ontwerpen vanuit fietsers en voetgangers verbetert de verkeersveiligheid en levert ook kansen op voor de verbetering van de verblijfskwaliteit, oversteekbaarheid en de leefbaarheid van de openbare ruimte. 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. Buiten de bebouwde kom verbeteren we de zichtbaarheid en verkeersveiligheid van fietsers op 60 km/uur wegen waar geen aparte fietsvoorzieningen zijn door het verbreden van fietsstroken en het toepassen van snelheidsremmende maatregelen op wegen waar uit metingen blijkt dat er te hard wordt gereden.

Tijdens de werksessies met de werkgroep en uit de inspraak zijn knelpunten uit het fietsnetwerk verzameld. Hieruit komen de volgende locaties naar voren waar fietsers niet veilig kunnen mengen met andere weggebruikers. Deze locaties pakken we met prioriteit op, waar mogelijk gekoppeld aan onderhoud of wegwerkzaamheden.

Omschrijving knelpunt veilig mengen	locatie
50 km/uur zonder veilige plek voor de fietser	• Huigsloterdijk (verschillende locaties) • Hoofdweg Oostzijde (verschillende locaties) • Hillegommerdijk (verschillende locaties) • Lisserdijk (verschillende locaties) • Bennebroekerdijk (verschillende locaties) • Cruquiusdijk (verschillende locaties) • Vijfhuizerdijk (verschillende locaties) • Zwanenburgerdijk (verschillende locaties) • Lijnderdijk (verschillende locaties) • Kamerlingh Onneslaan • Sloterweg • Nieuwemeerdijk • Burgemeester Amersfoordtlaan • Rijstvogelstraat (verschillende locaties) • Aalsmeerderdijk (verschillende locaties) • Leimuiderdijk (verschillende locaties) • Spieringweg tussen de N201 en Vijfhuizen • Spieringweg bij Zwaanshoek • Liedeweg en Lageweg
Fietsstroken ontbreken	• fietsstrook van Hoofddorp naar het HVC in Nieuw-Vennep
Fietsstroken zijn te smal[5] en/of vergevingsgezinde berm ontbreekt	• Rijnlanderweg (van Venneperweg tot Lisserweg) • Hoofdweg Oostzijde (verschillende locaties) • Hoofdweg Westzijde (van N201 tot N232) • IJweg (verschillende locaties)
Fietsstroken zijn te smal, speed pedelecs moeten mengen op een 60 km/u weg	• Aalsmeerderweg (van N196 tot Venneperweg) • Zijkanaal C Weg • Burgemeester Amersfoordtlaan • Pa Verkuijllaan • Akerdijk • Nieuwemeerdijk
Weginrichting nodigt automobilisten uit om hard te rijden	• Tweeduizend El • Venneperweg Beinsdorp • Kerkweg
Chicanes vormen obstakel omdat ze te dicht langs fietsstroken liggen	• Ringdijk • Beinsdorp • Nieuwemeerdijk
30 km/uur en geparkeerde auto's	• Kruisweg ter hoogte van centrum (mengen voor bromfiets+)

4.2 Fietspaden breed genoeg

Voor de een is de fiets een middel om zo snel mogelijk van A naar B te komen, voor de ander is fietsen vooral een sociale activiteit of een ontspanningsmoment. Door dit soort verschillende motieven is het gedrag van fietsers divers. Daarnaast komen er steeds meer soorten fiets bij. De steeds groter wordende diversiteit aan fietsen geeft steeds meer mensen de mogelijkheid om zich per fiets te verplaatsen. Een bijkomend effect is echter dat de snelheden op fietspaden steeds meer uit elkaar komen te liggen en de typen vervoersmiddelen die zijn toegestaan op een fietspad een steeds meer uiteenlopend gewicht en breedte hebben. Daarom worden voldoende brede fietspaden die rekening houden met toekomstige ontwikkelingen steeds belangrijker. 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.

[5] Hierbij volgen we de LIOR, waarbij de breedte wordt bepaald aan de hand van het aantal fietsers

De volgende locaties zijn aangegeven als plekken waar de fietsinfrastructuur op dit moment als te smal wordt ervaren, onder andere de fietspaden langs de Hoofdweg Oostzijde, Rijnlanderweg, delen van de IJweg en het Liniepad. Deze fietspaden worden verder onderzocht op de verschillende mogelijkheden. **Waar het niet mogelijk is om een fietspad te verbreden wordt onderzocht hoe op de straten veilig kan worden gemengd met autoverkeer.** Onverplichte fietspaden[6] kunnen een uitkomst bieden op straten waar al wel een fietspad aanwezig is dat niet kan worden verbreed. Hierdoor is er voor de langzamere fietsers nog een aparte ruimte, terwijl snellere fietsers gebruik maken van de straat.

De onderstaande locaties zijn naar voren gekomen met betrekking tot te smalle fietspaden[7]. Deze locaties pakken we met prioriteit op, waar mogelijk gekoppeld aan onderhoud of wegwerkzaamheden.

Omschrijving knelpunt fietspaden niet breed genoeg	locatie
Fietspad te smal	• Aalsmeerderweg (van N196 tot Venneperweg) • Rijnlanderweg (verschillende locaties) • Hoofdweg Oostzijde (verschillende locaties) • Hoofdweg Oostzijde (van N201 tot Achterweg) • IJweg (verschillende locaties) • Liniepad (op verschillende locaties, maar vooral t.h.v. Expo) • Liedebrug • Oude Notweg (van Liedebrug tot Batterijweg) • Graan voor Visch (Weg A) • Venneperweg / Schoolstraat • fietspad van Nieuw-Vennep (IJweg naar de dijk) • fietspad van de Hoofdvaart naar Lisserbroek (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
Fietspad is te smal, geen vergevingsgezinde bermen	• Rijnlanderweg (van Bennebroekerweg tot Venneperweg) • Hoofdweg Oostzijde (van Lisserweg tot Buitenkaag) • IJweg (van Venneperweg tot Lisserweg) • Hoofdweg Oostzijde (van Zuiderdreef tot Lisserweg) • IJweg (van Oude Bennebroekerweg tot Venneperweg) • Hoofdweg oostzijde (N520; van VHGlaan tot Noordelijke Randweg) • Rijnlanderweg (t.h.v. C-Bèta) • Kruisweg in het winkelcentrum van Hoofddorp • Kruisweg tussen spoor en Rijnlanderweg • Bennebroekerweg tussen Santorini en rotonde
Fietspad is te smal, veroorzaakt een capaciteitsknelpunt	• Zijkanaal C Weg
Obstakels versmallen de fietsroute	• Hoofdweg Westzijde (tussen N201 en A5) • Kruisweg ter hoogte van de Prins Bernhardlaan • Kruisweg opgeheven bushalte ter hoogte van spoor onderdoorgang

4.3 Veilige kruispunten en rotondes

Uit de Verkeersveiligheidsanalyse Haarlemmermeer volgt dat de meeste ongevallen waarbij fietsers met een motorvoertuig in aanraking komen, plaatsvinden op kruispunten. De aansluiting van fietspaden op kruispunten is hier

[6] Het onverplichte fietspad wordt aangegeven door een rechthoekig blauw bord met witte letters fietspad. Fietsers mogen dit pad gebruiken. Brom- en snorfietsers mogen geen gebruik maken van dit fietspad.
[7] Hierbij volgen we de Lior, waarbij de breedte wordt bepaald aan de hand van het aantal fietsers

niet altijd goed. Daarnaast hebben verkeersdeelnemers niet altijd goede zichtlijnen. Dit in combinatie met een toegenomen snelheid van fietsers kan leiden tot gevaarlijke situaties.

Kruispunten die nu zijn aangemerkt als knelpunt of waar de komende jaren groot onderhoud wordt gepleegd worden onder de loep genomen op fietsveiligheid. Hierbij wordt aan de hand van de meest recente landelijke ontwerprichtlijnen gekeken naar:

- Afstand tussen fietsers en auto's bij fietsoversteken: is de afstand tussen fietsers (op opstelvakken) en auto's bij fietsoversteken groot genoeg om je veilig op te stellen en om op een veilige manier tot stilstand te komen?
- Bochtstralen: zijn de bochtstralen voldoende groot, maar niet te groot, om veilig te manoeuvreren op het kruispunt?
- Zichtlijnen: staan er geen obstakels in zichtlijnen van de verkeersdeelnemers?
- Voorrangssituatie: is de voorrangssituatie eenduidig en consequent doorgevoerd in de hele gemeente?
- Toepassing van de juiste markeringen: is de voorrangssituatie herkenbaar en duidelijk?

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.

Voor rotondes geldt dat herkenbaarheid en eenduidigheid van belang is. Op alle rotondes binnen de bebouwde kom krijgt de fietser voorrang. Tweerichtingsfietspaden rondom rotondes worden afgeraden met uitzondering van de plekken waar tweerichtingsfietspaden aansluiten bij de rotonde. Voor een uniform beeld is het noodzakelijk dat alle oversteken op de rotonde ofwel een- of tweerichtingsverkeer zijn om verwarring te voorkomen. Bij uitzonderingen worden extra maatregelen genomen om de voorrangssituatie te verduidelijken.

Nieuwe kruispunten, rotondes en oversteken worden veilig vormgegeven naar de meest recente landelijke richtlijnen. Bij het ontwerpen van kruispunten en oversteken worden solitaire oversteken zoveel mogelijk voorkomen, omdat dit vaak tot verwarring en onveilige situaties leidt. Daarnaast gaat extra aandacht uit naar de verkeersveiligheid en zichtbaarheid van fietsers op plekken met veel kruisende auto's, zoals de uitritten van parkeergarages en tankstations.

De onderstaande locaties zijn benoemd waar kruispunten als onoverzichtelijk of onveilig worden ervaren. Deze locaties pakken we met prioriteit op, waar mogelijk gekoppeld aan onderhoud of wegwerkzaamheden.

Omschrijving knelpunt onoverzichtelijke en onveilige kruispunten	locatie
Er is behoefte aan een vluchtheuvels bij de oversteek	• Hoofdweg Oostzijde (van N201 tot Burg. Pabstlaan) • Kruisweg - Boslaan
Gevoel van onveiligheid	• IJweg (van Venneperweg tot Lisserweg) • Kruispunt Spaarndam bij Grote Sluis • Asserweg - Lindholmpad/Clausholmpad • Oversteek Bennebroekerweg t.h.v. Toolenburgerplas • Oversteek bij bushalte Toolenburg-Zuid • Deltaweg / Waddenweg
De fietser heeft geen voorrang op de zijwegen	• Bennebroekerweg ten oosten van de Hoofdvaart
Bochtstralen en zichtlijnen voldoen niet aan de ontwerpeisen	• Doorsteek Liniedijk – Aalsmeerderweg, - IJweg Vijfhuizerdijk • Kick Pruijsbrug • Fietspaden Beursplein
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 • Venneperweg – Schoolstraat (rotonde) • Nieuwemeerdijk – Burgemeester Amersfoordtlaan

Omschrijving knelpunt onoverzichtelijke en onveilige kruispunten	locatie
	• Vijfhuizerbrug, beperkt zicht door brugwachtershuisje • oversteekplaats voor fietsers bij het tankstation in Halfweg • Rijnlanderweg bij onderdoorgang spoor in Hoofddorp • oversteek IJweg – Gravenbospad in Hoofddorp • geen eenduidigheid éénrichtingsverkeer en tweerichtingsverkeer op de rotonde Venneperweg – 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 • 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
Oversteekruimte voor fietsers te smal	• Rijnlanderweg – Kruisweg • Paxlaan – Burgemeester van Pabstlaan – Kruisweg • Kruisweg – Engelsholm – Houtwijkerveld
Fietsoversteek ontbreekt	• Kruispunt Kruisweg – Boslaan • Venneperweg / Schoolstraat (tegen de richting inrijden)

4.4 Veilige schoolomgevingen en schoolroutes

Eén van de uitgangspunten uit de Mobiliteitsvisie is dat inwoners van Haarlemmermeer de vrijheid moeten hebben om zich te verplaatsen met een vervoermiddel naar keuze. Dit geldt ook voor kinderen: zij moeten de keuze hebben om op de fiets naar school te komen, maar ook de ouders moeten zich daar prettig bij voelen.
Een voorwaarde hiervoor is dat de verkeersveiligheid rond scholen en op routes naar scholen op orde is.
Schoolomgevingen of -routes waar kinderen of hun ouders zich onveilig voelen leiden ertoe dat meer mensen hun kinderen met de auto brengen, wat vaak weer leidt tot een groter gevoel van onveiligheid.

Wij vinden dat de nadruk moet liggen op het veiliger maken van schoolroutes in plaats van schoolomgevingen. Onderdeel van de oplossingsrichtingen uit de netwerkstudie is een programma voor veilige schoolroutes.
Uitgangspunt bij schoolroutes is dat er veilig wordt gemengd, of als er voldoende ruimte is een voldoende breed fietspad en verkeersveilige oversteken worden gerealiseerd. We zetten in op het realiseren van kwalitatieve, veilige en directe fietsverbindingen tussen wijken waar veel kinderen wonen en scholen staan. De routes bepalen wij in overleg met scholen, scholieren en ouders/verzorgers.

4.5 Vergevingsgezind ontwerpen

Uit onderzoek van VeiligheidNL (2021) blijkt dat 70% van de fietsongevallen eenzijdig is.[8] Dit zijn ongevallen waarbij een fietser gewond is geraakt zonder dat er een andere verkeersdeelnemer betrokken was bij het ongeluk. Bij ouderen komt dit type ongeval het vaakst voor en is het risico op een ernstig ongeluk het grootst. Omdat de fietsafstanden steeds groter worden en mensen tot steeds hogere leeftijd blijven fietsen, is de verwachting dat dit type ongevallen blijft toenemen. **Hoge trottoirbanden, haakse hoeken, smalle fietspaden, hagen dicht langs de weg, smalle bermen en onvoldoende ruimte tussen het fietspad en objecten of de straat ontnemen fietsers de mogelijkheid om zichzelf te corrigeren als ze even niet opletten.** Daarnaast kunnen hoge trottoirbanden en obstakels op de weg zoals paaltjes ervoor zorgen dat fietsers niet de hele breedte van het fietspad (durven te) gebruiken.

[8] Veiligheid.nl/sites/default/files/2022-06/VeiligheidNL%infographic%20fietsongevallen.pdf

Om tot een veilige weginrichting te komen, sluiten we aan bij het speerpunt uit het RAV (Regionaal Actieplan Verkeersveiligheid) om de ontwerpprincipes uit de brochure seniorproof van de CROW toe te passen. **Bij werkzaamheden aan fietsvoorzieningen of aan straten wordt onderzocht in hoeverre de randen, bochten en bermen vergevingsgezind zijn en de fietspaden vrij zijn van obstakels.** Te denken valt aan het weghalen van de paaltjes op de Hoofdweg (zie onderstaande afbeelding). **Uitgangspunt voor de nieuwe situatie zijn schuine trottoirbanden of fietspaden op hetzelfde niveau als het voetpad, bochtstralen die voldoen aan de landelijke richtlijnen, voldoende afstand tussen objecten en het fietspad en extra aandacht voor fietsrijlijnen bij kruispunten en rotondes.** In de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte nemen we op dat weginrichting vergevingsgezind moet zijn en moet voldoen aan een seniorproof ontwerp.



Figuur 7 Paaltjes Hoofdweg Westzijde

De onderstaande locaties zijn benoemd als plekken die niet vergevingsgezind zijn. Deze locaties pakken we met prioriteit op, waar mogelijk gekoppeld aan onderhoud of wegwerkzaamheden.

Omschrijving knelpunt vergevingsgezind ontwerp	locatie
Vergevingsgezind ontwerp	• Boogstralen Bottelierspad • Paaltjes wegversmallingen Hoofdvaart westzijde ten noorden van de N201 • de berm aan de Liedeweg / Lagedijk

4.6 Verlichting in buitengebieden

Haarlemmermeer is een grote gemeente, bestaande uit veel kernen die zich omgeven met polderstructuren. Het is van belang dat fietsers zich zowel binnen, als tussen de kernen veilig in het donker kunnen verplaatsen. In het buitengebied ontbreekt de verlichting vaak en lopen er soms voetgangers over het fietspad. In de buitengebieden is het naast fietsveiligheid van belang dat de natuur zo min mogelijk wordt verstoord. Daarom is het niet mogelijk om overal verlichting toe te passen.

Doorfietsroutes moeten zijn voorzien van verlichting. Daarom is het uitgangspunt bij doorfietsroutes in het buitengebied om passende verlichting toe te passen. Er zijn verschillende opties voor verlichting met een lagere lichtuitstraling. Zo kunnen er reflectoren in het wegdek worden aangebracht (kattenogen), zijn er spotjes voor in het wegdek en kan er gebruik worden gemaakt van gekleurde verlichting. Welk type verlichting het meest toepasselijk is,

bepalen we in de buitengebieden per locatie. Fietsroutes door gebieden buiten de bebouwde kom waar geen verlichting mogelijk is, moeten in ieder geval zijn voorzien van kantmarkering.

4.7 Onderhoud

Op een goed onderhouden fietspad is fietsen niet alleen comfortabel, maar worden ook verkeersonveilige situaties voorkomen. Fietsers lopen hierdoor minder risico op eenzijdige fietsongevallen.

De gemeente hanteert het MOB-systeem (Meldingen Openbare Buitenruimte), waar iedereen een melding kan maken van bijvoorbeeld slechte kwaliteit van fietspaden of defecte straatverlichting. Over het algemeen worden deze knelpunten nadat er een melding over is binnengekomen snel opgepakt. Bij het oppakken beoordelen we of de situatie inderdaad niet voldoet aan onze onderhoudsnormen of dat er op korte termijn werkzaamheden worden uitgevoerd. We zijn ons ervan bewust dat het MOB-systeem niet bij iedereen bekend is. **Daarom blijven we inzetten op de zichtbaarheid van dit meldsysteem.**

Gladheidsbestrijding hoort ook bij het onderhoud van fietsinfrastructuur. Om het fietsen elke dag van het jaar veilig te maken, moeten fietsroutes (net als routes voor hulpdiensten en openbaar vervoer) tijdig en met prioriteit gestrooid worden. **Op alle door- en hoofdfietsroutes dient met prioriteit worden gestrooid.**

4.8 Educatie en Gedrag

Een verkeersveilig Haarlemmermeer is de verantwoordelijkheid van elke verkeersdeelnemer. Maar dan moeten deze verkeersdeelnemers daar wel de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie voor hebben. **Door middel van verkeerseducatie helpt de gemeente daarbij.** Het gaat daarbij zeker niet alleen om kennis van verkeersregels, maar vooral ook om risicobewustzijn en gedragsverandering.

De gemeente is aangesloten bij Verkeer en Meer van de Vervoerregio. Scholen, kinderdagopvang en voorschoolse educatie in de gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam kunnen kosteloos gebruikmaken van het gehele verkeerseducatie aanbod. De gemeente vindt het belangrijk dat alle basisscholen een Verkeersveiligheidslabel halen. Dit is bijna gelukt. Daarnaast streeft de gemeente ernaar dat alle middelbare scholen aan minimaal één verkeersveiligheidsproject per jaar deelnemen. Ook zorgt Verkeer en Meer voor campagnemateriaal voor de landelijke verkeersveiligheidscampagnes en ontwikkelt nieuwe campagnes speciaal voor de gemeenten in de Vervoerregio. Ook in onze gemeente bieden we het programma *Doortrappen* aan om ervoor te zorgen dat ouderen zo lang mogelijk veilig blijven fietsen en wordt in onze gemeente de campagne *Met elkaar overweg* aangeboden.

Overeenkomstig met het Regionale Actieplan Verkeersveiligheid 2030 gaan we kijken naar risicovolle doelgroepen en de gemeentelijke inspanningen daarop inzetten. Daarbij zijn de focuspunten:

1. Bestaande campagnes en voorlichtingsactiviteiten aanscherpen op effectiviteit en bereik.
2. Inzetten op nieuwe, innovatieve educatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten onder andere op het gebied van gedragsbeïnvloeding.
3. Meer richten op regionale en lokale (niche) campagnes en voorlichting. We gaan regionaal extra inzetten op specifieke thema's (zoals het gebruik van lachgas en smartphones in het verkeer) en deze meer regionaal en lokaal afstemmen.
4. Verkeerseducatie uitbreiden bij leeftijdsgroepen tussen 0 en 24 jaar en de effectiviteit vergroten van het bereiken van jonge, onervaren bestuurders.
5. Het uitbreiden van bestaande verkeerseducatie en voorlichting op de specifieke gedragsthema's en deze aanscherpen op effectiviteit en bereik, met name in het voortgezet onderwijs.

De gemeente heeft zich aangesloten bij de Green Deal Fiets. Deze Green Deal richt zich op vier thema's:

1. fietsservicepunten;
2. fietsvriendelijke arbeidsvoorwaarden;
3. bundelen van kennis;
4. jongeren op de fiets

In het kader van educatie en gedrag sluit het onderwerp Jongeren op de fiets aan bij de gemeentelijke doelstellingen. Steeds minder kinderen en jongeren gebruiken de fiets om naar huis, school, sport of vrienden te gaan. De partners van Green Deal Fiets helpen jonge inwoners van de Amsterdamse metropoolregio op verschillende manieren weer terug op het fietszadel. Hier wordt onderzocht wat het kunnen beschikken over een fiets betekent voor (jonge)

kinderen en welke interventies jongeren helpen bij de keuze voor de fiets. Er komt een aantrekkelijk aanbod voor de kosten van ov en fiets en een app om fietsgebruik te stimuleren.

Voor de gemeente Haarlemmermeer is ook het veilig blijvend mobiel zijn een belangrijk aandachtspunt. Inzetten op de eerdergenoemde campagne voor doortrappen is voor de gemeente belangrijk.

5. Snelheid

Korte afstanden en reistijden zijn essentieel voor het gebruik van de fiets. Daarom streven we ernaar de afstanden zo kort mogelijk te houden. Dit streven moet resulteren in zoveel mogelijk directe verbindingen tussen belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden met zo min mogelijk oponthoud. Hiervoor is een fijnmazig netwerk nodig. Hoewel er in de gemeente veel fietstunnels zijn, ontbreekt in sommige gebieden een fijnmazig fietsnetwerk. Denk hierbij aan een directe en korte verbinding tussen centrum en station Hoofddorp.

Het onderwerp snelheid gaat dus niet alleen om welke snelheid fietsers kunnen halen tijdens hun fietstocht, maar vooral over de directheid van fietsverbindingen, het verbeteren van de doorstroming voor fietsers en het oplossen van oponthoud bij kruisingen. Tussen Haarlemmermeer en andere gemeenten zijn snelle fietsverbindingen zoals doorfietsroutes van belang. Binnen de gemeente moeten kernen goed met elkaar zijn verbonden, door de omvang van Haarlemmermeer zijn hier ook doorfietsroutes noodzakelijk.

De speerpunten op het gebied van snelheid hebben vooral te maken met het versterken en uitbreiden van het fietsnetwerk. In deze kaart vindt u het fietsnetwerk van Haarlemmermeer, inclusief ontbrekende schakels.

De speerpunten bij snelheid zijn:

	Versterken van fietsnetwerk		Aansluiten op nieuwe woonwijken
	Doorstroming bij verkeerslichten		Netwerk voor alternatieve soorten fiets

5.1 Versterken van fietsnetwerk

Gemeente Haarlemmermeer is, door de vele snelwegen, N-wegen en spoorlijnen die de gemeente kruisen, goed bereikbaar per auto en openbaar vervoer. Mede door de groeiende populariteit van de e-bike, de speed-pedelec en de groter wordende aandacht voor het milieu en gezondheidsbaten van fietsen wordt fietsen steeds populairder voor de langere afstand. Voor forensen en scholieren zijn hierdoor afstanden tot 15 kilometer makkelijker af te leggen op de fiets. Dit biedt kansen voor gemeente Haarlemmermeer. De fiets wordt namelijk een reële optie om polders te overbruggen en van kern naar kern te reizen.

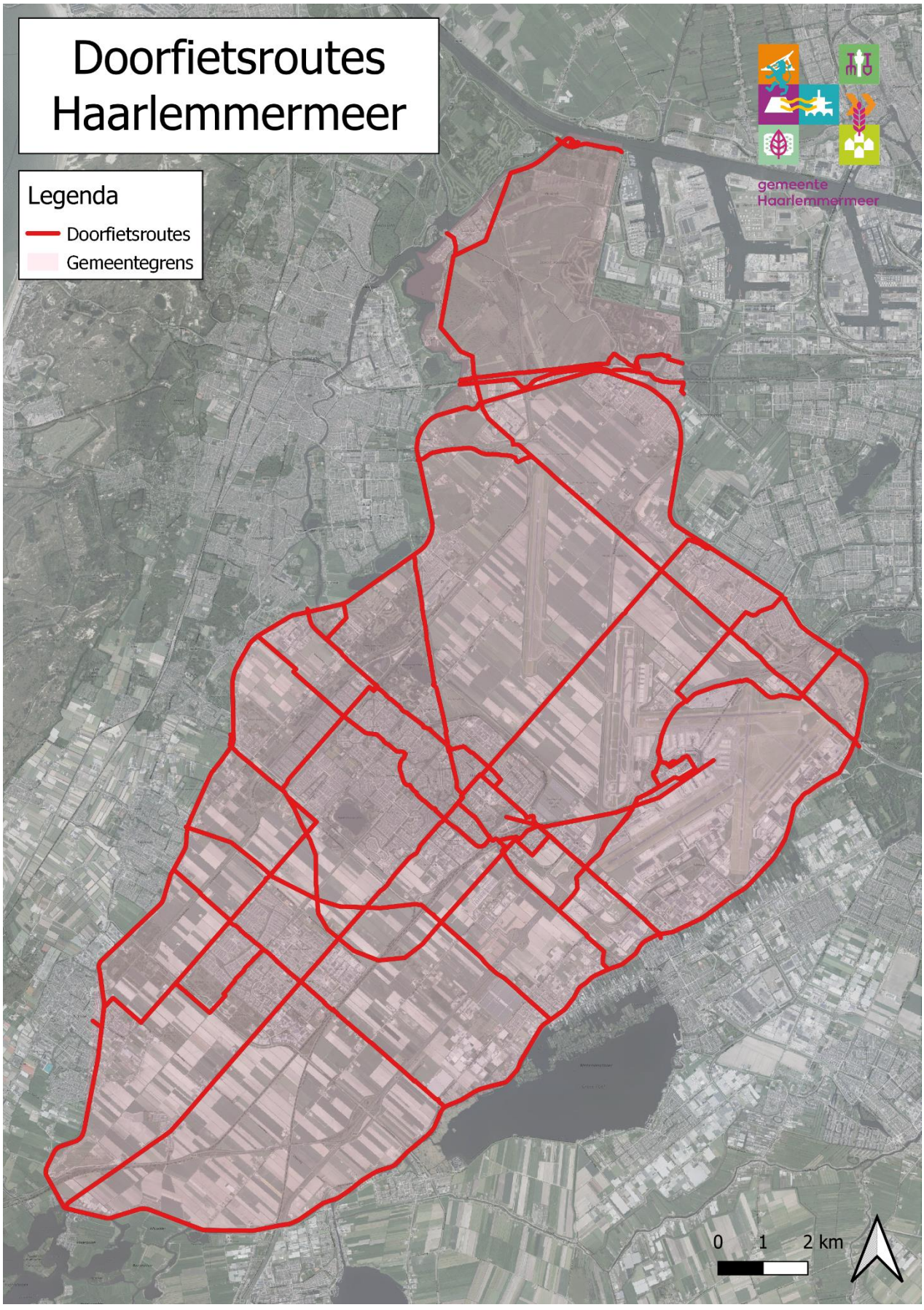
In 2021 is het Regionaal Toekomstbeeld Fiets[9] opgesteld. Uitgangspunt van dit toekomstbeeld is om een schaalsprong in het fietsnetwerk te realiseren, waardoor kernen in de regio beter met elkaar zijn verbonden. Op dit moment ontbreekt er in sommige gevallen een directe en aantrekkelijke fietsverbinding naar buurgemeenten, bijvoorbeeld over de Ringvaart of door PARK21. Dit is ook één van de oplossingsrichtingen uit de netwerkstudie. Daarnaast is het onze wens om de fietsverbindingen naar Schiphol te verbeteren**. We gaan samen met partners investeren in het verbeteren van doorfietsroutes en het oplossen van barrières tussen gemeenten. Daarbij sluiten we aan bij de plannen van de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam en het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.**

Diverse routes zijn al opgepakt en daar wordt nu aan gewerkt. Denk aan de F200 (Haarlem – Amsterdam) en op dezelfde verbinding de G200 als groene route ten noorden van de F200, de route Haarlem-Aalsmeer deel bij De Hoek, route Lisse – Lissebroek – Hoofddorp in Lisserbroek samen met de HOV Noordwijk-Schiphol. Binnenkort wordt de doorfietsroute langs de Kruisweg opgestart. Deze ligt ook in de route Haarlem-Aalsmeer.
Verder ligt prioriteit bij:

- Het verbeteren van de doorfietsroute langs Geniedijk (F205).
- Het realiseren van de missing link doorfietsroute Geniedijk ter hoogte van Graan voor Visch.

[9] Regionaal Toekomstbeeld Fiets; Noord-Holland, Flevoland en Vervoerregio Amsterdam (2021)

- Het verbeteren van de doorfietsroute Nieuw-Vennep – Hoofddorp langs Hoofdvaart.
- Het realiseren van de nieuwe doorfietsroute Hillegom – Nieuw-Vennep.



Figuur 8 Overzicht doorfietsroutes Haarlemmermeer

Naast snelwegen zien we ook dat andere infrastructuur, water of groen barrières kunnen vormen. In sommige gevallen is het zo dat een fietsroute plotseling ophoudt, zoals op de Hoofdweg tussen de Achterweg en Melis Spaansweg. Tussen de Achterweg en Burgemeester van Stamplein geldt zelfs een verbod voor fietsers. Als onderdeel van het VSP Hoofddorp wordt dit deel van de Hoofdweg een 30 km/uur gebied. Dit geeft kansen om veilig te mengen.

Om het voor fietsen aantrekkelijker te maken is een fijnmazig netwerk aan paden en wegen nodig. Het netwerk van Haarlemmermeer voldoet hier niet altijd aan. **Op basis van de richtlijnen kunnen ontbrekende schakels worden gedefinieerd.** Hiervoor gaan we uit van landelijke richtlijnen voor de maaswijdte (afstand tussen parallele routes) van het netwerk.

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

We hebben we een aantal ontbrekende schakels in beeld gebracht die we de komende jaren willen oppakken om het fietsnetwerk te optimaliseren. Dit zijn gewenste fietsverbindingen op plekken waar het nu nog niet mogelijk of toegestaan is om te fietsen. Er wordt ingezet op het compleet maken van het fietsnetwerk. Dat gebeurt zoveel mogelijk in samenhang met groot onderhoud en wegwerkzaamheden. De maat van de voorzieningen moet worden afgestemd op het groeiende fietsgebruik.

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).
- Een alternatieve (brom)fietsroute voor de Burgemeester Amersfoordtlaan tussen Sloterbrug en Schipholweg.
- De doorfietsroute langs de Kruisweg.
- Het ontbrekende deel fietspad langs de Geniedijk in Hoofddorp.

5.2 Netwerken voor alternatieve soorten fiets

Door de toenemende diversiteit aan fietsers wordt het steeds drukker op het fietspad. Om fietsers te beschermen voor andere fietsers met een afwijkende massa of snelheid, zijn bepaalde typen fiets zoals speed pedelecs niet meer welkom op het fietspad binnen de bebouwde kom. Op drukke ontsluitingswegen komt echter de veiligheid van deze fietsers in het geding wanneer speed pedelecs zich moeten mengen met auto’s.

Dit vraagt om een netwerk dat geschikt, comfortabel en veilig is voor de snelle typen fiets. We hebben geconstateerd dat de bestaande infrastructuur te grofmazig is voor speed pedelecs. Door nu meer aandacht te besteden aan de routes voor de speed pedelec ontstaat er ook een completer netwerk voor de brommer en de berijder van de gehandicaptenvoertuigen.

Fietspaden zijn vaak verboden voor bromfietsen (en ook speed pedelecs) omdat ze soms te dicht bij woningen of voorzieningen liggen, wat kan resulteren in onveilige situaties met langzame verkeersdeelnemers of (geluids)overlast.

Binnen de bebouwde kom maakt de brommer of de speed pedelecrijder gebruik van de rijbaan. De speed pedelec is echter iets wezenlijks anders dan de brommer. De speed pedelec wordt aangedreven door spierkracht en de kracht van de motor is vaak beperkt, met wind tegen of heuvel op ligt de snelheid van de speed pedelec daarom wezenlijk lager dan 45 km/uur. Het is daarom niet altijd wenselijk om de speed pedelec met de auto te mengen die harder rijdt, maar mengen met het overig fietsverkeer is ook niet altijd gewenst.

In Nederland bestaan er geen duidelijke richtlijnen over hoe om te gaan met deze situatie. Wij willen hierin maatwerk leveren. In het algemeen onderschrijven wij de maatregel bromfiets op de rijbaan omdat deze de verkeersveiligheid voor bromfietsers heeft vergroot. Ook voor de speed pedelec is het in veel stedelijke situaties veiliger om gebruik te maken van de rijbaan, in plaats van het fietspad.

Concreet gaan we de volgende maatregelen uitvoeren:

- **Van solitaire fietspaden onderzoeken we of het mogelijk is deze aan te wijzen als (brom-)fietspad.**
- **Waar het niet mogelijk is om van solitaire fietspaden een (brom-)fietspad te maken, overwegen we speed pedelecs met een onderbord toe te staan.**
- **Doorsteekjes ter hoogte van zijstraten in paralelwegen en fietsstraten zullen we aanmerken als (brom-)fietspad. Dit betekent dat brommers en fietsers kunnen kiezen om of de parallelweg te volgen of om op de hoofdrijbaan te rijden.**
- **Voor fietspaden naast de rijbaan hanteren we het afwegingskader zoals opgenomen in bijlage 1.**
- **We gaan onderzoek doen naar aanvullende (brom-)fietsroute Nieuw-Vennep om het aantal mogelijkheden te vergroten.**

Bij de afweging ten aanzien van de eerste twee punten spelen drukte op het pad, omrijafstand en de breedte van de voorziening een rol. Bij de doorsteekjes is het van belang dat er voldoende zicht is op de naderende brommer en/of speed pedelec rijder. Als dit niet het geval is, zal de brommer en/of speed pedelec rijder voor zijn eigen en andermans veiligheid gebruik moeten maken van de hoofdrijbaan.

5.3 Doorstroming bij verkeerslichten

Er zeel veel barrières die tot oponthoud (kunnen) leiden voor de fietser. Denk aan spoorwegovergang, bruggen en lastige oversteken. Verkeerslichten vormen een vaak voorkomende een barrière voor fietsers en verdienen daarom extra aandacht. Het komt voor dat fietsers lang moeten wachten bij verkeerslichten of dat er onvoldoende ruimte is voor het groeiend aantal fietsers. Hierdoor kan het zijn dat fietsers minder snel en minder comfortabel op hun eindbestemming aankomen.

We zetten in op het verbeteren van de doorstroming voor fietsers door fietsers op hoofdfietsroutes prioriteit te geven bij verkeerslichten. Bij kruispunten gaan we na of er voldoende ruimte kan worden gemaakt voor fietsers om zich op te stellen en of de verkeerslichten goed zijn afgesteld. De gemeente hanteert een maximumtijd voor de cyclus van een verkeerslicht van 120 seconden, en een richttijd van 90 seconden. **Wij streven ernaar om fietsers op alle fietsroutes twee keer per cyclus groen te geven.** Wat betreft de opstelruimte kijken we of er meer ruimte kan worden gemaakt voor fietsers.

De gemeente gaat daarnaast onderzoeken of technologische ontwikkelingen, zoals Schwung, een toegevoegde waarde zijn om fietsers beter te faciliteren. Bij succes van de huidige pilot zullen we dat uitbreiden.

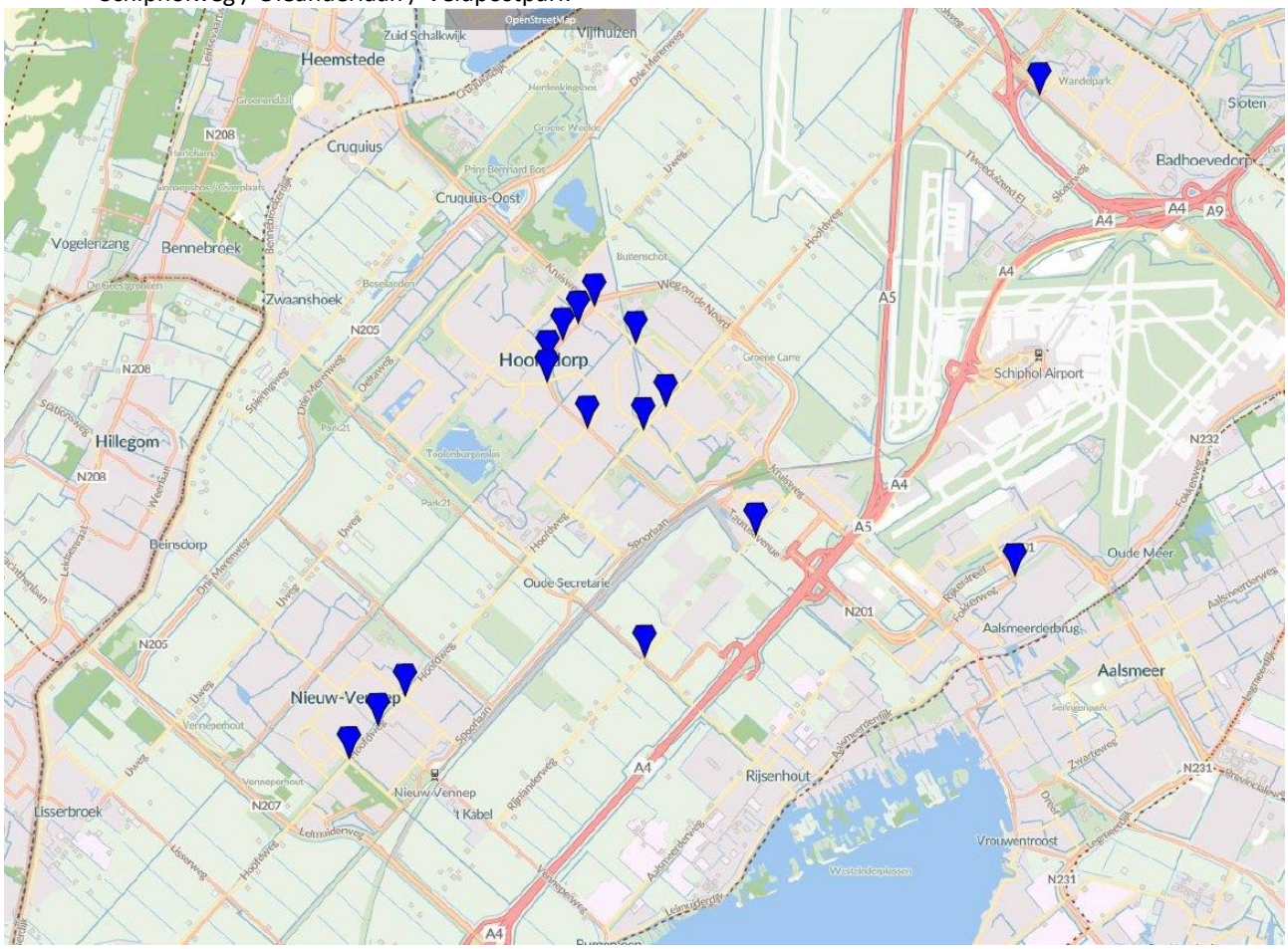
Schwung

Schwung is een softwareprogramma dat in verkeerslichten kan worden geïnstalleerd. Een fietser die de Schwung-app op zijn smartphone heeft geïnstalleerd zal bij een verkeerslicht eerder groen krijgen doordat de app in verbinding staat met het softwareprogramma in de verkeerslichten. De fietser is hierdoor sneller op de gewenste bestemming, hoeft minder vaak stoppen en ervaart een prettigere fietsrit. Schwung in de verkeerslichten is oplossing die ervoor zorgt dat fietsers sneller op hun bestemming zijn en minder vaak hoeven te wachten voor een rood licht.

Als pilot is Schwung nu in werking op de volgende locaties:

- Burgemeester van Stamplein / Hoofdweg Oostzijde
- Hoofwegen / Venneperweg / Dorpstraat
- Kruisweg / Paxlaan / Burgemeester Pabstlaan
- Hoofdweg Oostzijde / Graan voor Visch (Weg-A) / Paxlaan
- Bennebroekerweg / Rijnlanderweg
- Hoofdwegen / Zuiderdreef
- Hoofdwegen / Noorderdreef
- Van Heuven Goedhartlaan / Altenburg / Asserweg
- Van Heuven Goedhartlaan / Haya van Somerensingel
- Van Heuven Goedhartlaan / Kleine Belt
- Van Heuven Goedhartlaan / Sont
- Van Heuven Goedhartlaan / Grote Belt
- Van Heuven Goedhartlaan / Kruisweg - West / Zuidtangent (nabij brandweerkazerne)

- Fokkerweg / Boeingavenue / Beechavenue
- Fokkerweg / Koolhovenlaan
- Taurusavenue / Rijnlanderweg
- Schipholweg / Oleanderlaan / Veldpostpark



Figuur 9Kruispunten in Haarlemmermeer met dse Schwung app

De onderstaande locaties zijn benoemd als punten waar de doorstroming bij verkeerslichten niet op orde is.

Omschrijving knelpunt doorstroming bij verkeerslichten	locatie
Te korte groentijd	• Kruising Vijfhuizerweg / N205 • Oversteken Hoofdvaart • Dubbele buurt – N200 • Station (Van Heuven Goedhartlaan) • oversteek Schipholweg bij Lijnden • kruising Hoofdweg / Burgemeester Pabstlaan • kruising Oude Bennebroekerweg / IJweg • kruising Rijnlanderweg N201
Verkeerde inrichting kruispunt	• Hanepoelpad en het verkeerslicht richting Bennebroek, de fietsers voor rood licht versperren het doorgaand fietsverkeer richting Cruquius.

Voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep is er recent een VSP opgesteld. Hierin is een verandering in de verkeersafwikkeling voorgesteld. Samen met de uitgangspunten voor de fiets en de uitgangspunten van het VSP kunnen nieuwe afwikkelingseisen aan verkeerslichtenregelingen worden opgesteld. Bovenstaande locaties zullen daarin worden meegenomen en hebben de aandacht bij aanpassing van deze verkeerslichtenregelingen.

5.4 Aansluiten op nieuwe woonwijken

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)[10] en als laatste de personenauto. **Bij het ontwerpen van de straat zorgen we ervoor dat er voldoende ruimte is voor een fietspad wanneer hoofdroutes fiets samenvallen met hoofdroutes auto. Waar fietsers de hoofdgebruikers zijn ontwerpen we vanaf het uitgangspunt veilig mengen. Naast parkeren voor auto's nemen we fietsparkeren mee in het ontwerp van nieuwe woonwijken. Voor gezamenlijke fietsenbergingen bij woningen zullen wij richtlijnen opstellen.**

Goede fietsinfrastructuur in de wijk moet ook aansluiten op de voorzieningen in de omgeving. **Bij de opzet van de wijk wordt rekening gehouden met directe verbindingen naar scholen, openbaar vervoer en andere voorzieningen (zoals supermarkten, apotheken, etc.) buiten de wijk.** Daarbij gaat extra aandacht naar hoe de woonwijken aansluiten op bestaande netwerken, zodat de infrastructuur binnen de wijk niet doodloop buiten de wijk. Dit geldt voor zowel fietsvoorzieningen als voor voetgangersvoorzieningen zodat er een betrouwbaar netwerk van fiets- en voetgangersvoorzieningen ontstaat.

[10] MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi

6. Gemak

Om het fietsen gemakkelijker te maken, moeten mensen goed de weg kunnen vinden en moeten de stallingsfaciliteiten op orde zijn. Om mensen te verleiden om te fietsen of om het fietstoerisme in de gemeente aantrekkelijker te maken moet de bewegwijzering op orde zijn. Daarnaast moeten mensen veilig en gemakkelijk hun fiets kunnen stallen in en rondom de centra van de kernen en bij OV-haltes.

De speerpunten bij gemak zijn:



Makkelijk en veilig stallen bij OV en bij centra/voorzieningen



Goede bewegwijzering



Makkelijk stallen bij huis

6.1 Makkelijk en veilig stallen bij ov

De combinatie fiets en OV combineert het flexibele van de fiets met het over langere afstanden snellere OV. De relatie tussen fiets en OV is door de vele HOV-haltes en stations al relatief sterk in Haarlemmermeer. Op een aantal haltes en stations ontbreekt het echter nog aan voldoende fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast worden niet bij alle stations of haltes genoeg maatregelen getroffen om fietsdiefstal tegen te gaan. Dit terwijl fietsdiefstal van elektrische fietsen toeneemt.

Zoals in de Mobiliteitsvisie wordt beschreven, streven we naar een hoogfrequente bediening van station Hoofddorp. Voor Hoofddorp sturen we aan op een verbeterde aansluiting op de regionale en nationale infrastructuur en dienstregeling van de metro en de intercitytreinen. Hiervoor zal de volledige stationsomgeving worden aangepast met excellente overstap- en stallingsvoorzieningen. Hierdoor wordt de fiets-ov combinatie een aantrekkelijk alternatief om omliggende steden te bereiken. Dit sluit aan bij onze ambitie om ketenmobiliteit te faciliteren.

Om deze reizen (en de overstap in het bijzonder) optimaal te faciliteren en gemakkelijk te maken, is een zo naadloos mogelijke overstap van fiets naar OV noodzakelijk. Hiervoor zijn kwalitatief goede stallingsvoorzieningen bij de haltes nodig. Uitgangspunt hierbij is een efficiënte benutting van de stallingscapaciteit. Het introduceren van deelfietsen zou een oplossing kunnen zijn voor de last mile. De stallingscapaciteit voor fietsen kan worden uitgebreid door het aanbieden van aparte fietsparkeerplaatsen voor buitenmodellen (bijv. bakfietsen, fietsen met een krat voorop of fietsen voor mensen met een beperking) en bewaakte stallingen.

Met de groei van het fietsgebruik en de ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente is het belangrijk om de capaciteit van de stallingen de komende jaren te vergroten. We hebben de verwachte vraag naar fietsparkeerplaatsen onderzocht en de locaties waar dit vraagt om het toevoegen van extra fietsparkeervoorzieningen in kaart gebracht. Onderstaande tabel bevat de HOV-haltes waarbij de prioriteit hoog is om het aantal fietsparkeervoorzieningen uit te breiden, met daarachter het aantal extra voorzieningen dat benodigd is.

Woonplaats	HOV-halte	Aantal extra benodigde fietsparkeervoorzieningen	Beheerder
Cruquius	Cruquiusbrug	0-20	Provincie Noord-Holland
Hoofddorp	Toolenburg Oost	50-100	Provincie Noord Holland
Hoofddorp	Toolenburg Zuid	50-100	Provincie Noord Holland
Hoofddorp	Floriande Zuid	50-100	Provincie Noord Holland

Woonplaats	HOV-halte	Aantal extra benodigde fietsparkeervoorzieningen	Beheerder
Hoofddorp	Floriande Sportdorp	20-50	Vervoerregio Amsterdam
Hoofddorp	Geniedijk	0-20	Vervoerregio Amsterdam
Hoofddorp	Overbos Zuid	0-20	Vervoerregio Amsterdam
Hoofddorp	Toolenburg Noord	50-100	Provincie Noord Holland
Hoofddorp	Bornholm	20-50	Provincie Noord Holland
Nieuw-Vennep	Getsewoud Centrum	100+	Provincie Noord Holland
Nieuw-Vennep	Getsewoud Zuid	50-100	Provincie Noord Holland
Nieuw-Vennep	Getsewoud Noord	50-100	Provincie Noord Holland

Volgens een laatste prognose van ProRail is voor station Halfweg-Zwanenburg een uitbreiding van stallingsplekken nodig. Voor station Nieuw-Vennep is geen prognose bekend. **De komende jaren zetten we ons samen met de beheerders van de haltes of stations in om de uitbreiding te realiseren. Daarnaast investeren we in veilig stallen door te zorgen voor goede aanbindmogelijkheden of het realiseren van bewaakte stallingen bij stations.**

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. Met de komst van de Airport Sprinter en de metro, in combinatie met de bouwplannen in het stationsgebied en centrum, zullen veel meer mensen gebruik gaan maken van het station. De fietsparkeervoorzieningen moeten hierop aangepast worden.

Door het aanbieden van deelfietsen wordt multimodaal reizen nog aantrekkelijker. Vanuit de ketenbenadering kunnen deelfietsen bijdragen aan de bereikbaarheid op lokaal niveau. In lijn met de Mobiliteitsvisie gaan we bijdragen aan (regionale) ontwikkelingen van overkoepelende platforms voor deelfietssystemen. Zo zijn er OV-fietsen beschikbaar op de stations Halfweg-Zwanenburg, Schiphol en Hoofddorp en is NS bekend met onze wens voor OV-fietsen op station Nieuw-Vennep. Daarnaast heeft Schiphol voor haar bedrijventerreinen een contract met aanbieder Hely. Hierdoor hebben Schipholmedewerkers toegang tot 150 deelfietsen op en rond het Schipholterrein. Nieuwe aanbieders zijn welkom, maar om de marktwerking niet te beïnvloeden investeren wij niet in deze systemen. Wel constateren wij dat het vooralsnog lastig lijkt voor marktpartijen om een sluitende businesscase te maken in Haarlemmermeer.

6.2 Makkelijk en veilig stallen in centrum en bij voorzieningen

We willen ook graag blijven stimuleren dat mensen op de fiets naar de (winkel)centra gaan. Maar meer mensen op de fiets betekent ook meer geparkeerde fietsen. Om een rommelig beeld en overlast in de (winkel)straten te voorkomen en voldoende ruimte te bieden aan voetgangers, is het van belang dat het fietsparkeren in het centrum of bij andere voorzieningenclusters wordt verbeterd. In de huidige situatie is het stallen op deze locaties niet altijd goed geregeld. De capaciteit en kwaliteit dichtbij voorzieningen is niet altijd voldoende en er zijn geen of weinig plekken voor buitenmodellen (bijvoorbeeld bakfietsen of fietsen voor mensen met beperking) of de duurdere elektrische fietsen. Daarnaast kan ook hier veilig stallen niet altijd worden gegarandeerd en kent de gemeente geen bewaakte stallingen bij de centra. Met name in het centrum van Hoofddorp is er behoefte aan een bewaakte stalling.

Voor het makkelijk en veilig stallen bij voorzieningen volgen we de uitgangspunten zoals opgenomen in de Mobiliteitsvisie. **De fietsenstallingen worden uitgebreid en verbeterd op basis van metingen van de bezettingsgraad. Het fietsenstallen in het centrum is verder uitgewerkt in de Visie Centrum Hoofddorp, waarbij we uitgaan van meer clustering om een goede en prettige openbare ruimte te kunnen maken.**

Op 1 februari 2024 heeft de gemeenteraad besloten in te zetten op een bewaakte fietsenstalling in een nieuw te bouwen pand aan het Raadhuisplein (Voorzetgebouw) en op extra fietsvoorzieningen bij de nieuwe entree van het winkelcentrum en aan de westzijde van het Burgemeester van Stamplein.
In de tijdelijke situatie (totdat de stalling in het Voorzetgebouw is gerealiseerd) wordt ingezet op een fietsenstalling met camerabewaking aan de oostzijde van het Burgemeester van Stamplein.



Figuur 10 Artist impressie van de tijdelijke fiestenstalling op het Burgemeester van Stamplein oostzijde.

6.3 Makkelijk stallen bij huis

Om het gebruik van de fiets makkelijker te maken is een goede fietsparkeerplek bij OV en voorzieningen en op je werk en bij scholen belangrijk, maar minstens zo belangrijk is een goede plek voor je fiets bij huis. De vraag naar fietsparkeerplekken van bewoners moet hiervoor integraal worden bekeken. Dit geldt vooral in de kernen, waar de openbare ruimte schaars is en het parkeren van de fiets bij huis lastig.

Bij de ontwikkeling van nieuwbouw of bij transformatie heeft de gemeente aandacht voor goede fietsvoorzieningen om ervoor te zorgen dat er voldoende (inpandige) stallingsvoorzieningen beschikbaar zijn. De gemeente toetst op de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen. Het bouwbesluit is hierbij het uitgangspunt. **Ook goede gemeenschappelijke stallingsvoorzieningen kunnen worden toegestaan (in afwijking van het bouwbesluit), mits ze aan onze kwaliteitseisen voldoen. Hiervoor toetsen we op kwaliteit, bruikbaarheid en comfort van de voorziening en de inpandige route. Hiervoor zullen we een beleidsregel opstellen.**

6.4 Goede bewegwijzering

Om het voor mensen makkelijker te maken om hun weg te vinden met de fiets is het van belang dat de bewegwijzering op orde is. Vooral voor mensen die niet regelmatig in onze gemeente fietsen is de bewegwijzering niet overal op orde.

Zichtbaarheid en duidelijkheid van de bewegwijzering zijn hierbij van belang. Hierbij kijken we ook naar meer specifieke bewegwijzering voor belangrijke voorzieningen, zoals winkelcentra of treinstations.

Voor de bewegwijzering wordt een fietsnet opgesteld bestaande uit verschillende routes van en naar de belangrijkste bestemmingen. Alle routes hebben een eigen kleur en nummer. Op fietswegwijzers en lantaarnpalen langs de route worden de kleur en het nummer van de route aangegeven. Op plekken waar routes elkaar kruisen staat een kaart van het fietsnet. We volgen hierin het voorbeeld van de gemeente Houten.
De kaart zal in overleg met de fietsersbond worden opgesteld.

7. Comfort

Er lijkt wat overlap te zitten tussen het criterium comfort en andere criteria. Een veilig fietspad is immers ook comfortabel, hetzelfde geldt voor een snelle fietsverbinding. Bij comfort gaat het echter om het materiaal gebruikt voor de fietsverbinding, en aspecten zoals de ondergrond. Het gaat vooral om 'nice to have' aspecten, waardoor fietsers het fietsen positiever gaan ervaren. Zo fietst asfalt fijner dan tegels of klinkers. Hetzelfde geldt voor faciliteiten zoals watertapjes, openbare toiletten of rustpunten op recreatieve routes met eventueel een oplaadpunt: dit maakt het fietsen comfortabeler en plezieriger, maar fietsers zullen minder ontevreden zijn over het ontbreken van dit soort comfort-aspecten dan over het ontbreken van veilige of snelle fietsverbindingen.

De speerpunten bij comfort zijn:



Kwaliteit van fietspaden



Rustvoorzieningen



Omleidingen bij tijdelijke afsluitingen

7.1 Kwaliteit van fietspaden

In de werkgroep en tijdens de inspraak zijn een aantal locaties aangegeven (zie onderstaande tabel) waar de kwaliteit van fietsinfrastructuur niet op orde is. Het gaat hierbij om fietspaden met losliggende tegels, wisselende bestrating of onverharde fietspaden. De ingrepen op deze locaties pakken we op, waar mogelijk gekoppeld aan onderhoud of wegwerkzaamheden. Onderstaande afbeeldingen geven een impressie van een aantal van deze locaties. Een fietspad met materiaal van een goede kwaliteit maakt fietsen comfortabeler, maar is daarnaast ook bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Daarom evalueren we bij onderhoud van de fietsinfrastructuur of werkzaamheden ook de kwaliteit van de fietsvoorziening. **Hierbij volgen we het meest actuele beleid voor de inrichting van de openbare ruimte (op dit moment de Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte)**. Het huidige beleid schrijft voor om rood asfalt binnen de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen, en grijs asfalt buiten de bebouwde kom.

Gevaarlijke punten die via het meldingen openbare ruimte (MOB)-systeem worden gemeld, worden uiteraard direct aangepakt.





Figuur 11 Voorbeelden van kwantitatief slechte fietspaden

Omschrijving Knelpunt onderhoud	Locatie
Tegelbestrating (met losse tegels)	• Rijnlanderweg (van Bennebroekerweg tot Venneperweg) • IJweg (van Venneperweg tot Lisserweg) • Rijnlanderweg (t.h.v. C-Bèta) • Fietspad N196 • Graan voor Visch (Weg A) • Aalsmeerderweg • Venneperweg (tussen Beinsdorp en Nieuw-Vennep)
Gravel als bestrating	Noordelijke Randwegpad
Geen geslotenbetrating	• Hoofdweg Oostzijde (N520, van VHGlaan tot Noordelijke Randweg) • IJweg (van Bulderbos tot Kruisweg)
Wisselende bestrating	• Rijnlanderweg (verschillende locaties) • Kruisweg ter hoogte van bushalte Overbos Noord • Bedrijventerrein Nieuw-Vennep Zuid
Schelpenpapd	• Fietspad tussen IJtocht en N205
Kleine, gladde steentjes	• Dennenlaan en hoek Ringvaart
Slecht onderhouden	• Hoofdweg Westzijde (Buitenkaag tot A44) • Rijnlanderweg (verschillende locaties)

7.2 Rustvoorzieningen en fietsservicepunten

Vooral voor recreatieve fietsers kunnen rustvoorzieningen zoals bankjes, watertapjes, openbare toiletten, oplaadpunten voor de E-bike of servicepunten bijdragen aan het comfort van fietsen. Deze voorzieningen zijn voornamelijk van toegevoegde waarde in de buitengebieden. Langs de Ringdijk heeft de gemeente daarom het aantal rustpunten uitgebreid en vernieuwd en in enkele gevallen ook voorzien van een laadpaal.



Figuur 12 Rustplaats aan de Ringdijk, met laadpaal voor fietsers (foto: Kees van der Veer)

Op lange afstandsroutes is er behoefte aan service onderweg. De organisatie GoinGDutch is momenteel bezig met het ontwikkelen van verschillende fietsservicepunten in de regio. Zo'n servicepunt is een plek waar je een reparatie kan laten uitvoeren, kan schuilen voor een regenbui, de accu van je elektrische fiets kan opladen of een versnapering kan kopen voor onderweg. In 2022 opent het eerste fietsservicepunt bij Schiphol. **Wij sluiten ons aan bij de ambities van GoinGDutch en gaan in samenwerking met andere MRA-gemeenten op zoek naar geschikte locaties langs doorfietsroutes om zulke fietsservicepunten te realiseren.**

Daarnaast gaan we onderzoeken of we samen met andere partners kunnen investeren in het toevoegen van bankjes en andere rustvoorzieningen op strategische plekken langs recreatieve fietsinfrastructuur.



Figuur 13Voorbeeld van een fietsservicepunt van GoinGDutch (artist impression -concept)

7.3 Tijdelijke afsluitingen

Voor fietsers zijn tijdelijke afsluitingen als gevolg van (weg)werkzaamheden of evenementen een bron van ergernis. Het zijn vaak extra kilometers die zorgen voor vertraging, of het is bij de afsluiting van een fietspad voor de fietser onduidelijk wat de alternatieve route is. Met de ambities van de gemeente moeten er de komende jaren veel werkzaamheden uitgevoerd worden. Aandacht voor het bieden van goede omrijdroutes bij tijdelijke afsluitingen wordt daarom extra belangrijk.

Voor alle doorfietsroutes en alle hoofdfietsroutes stelt de gemeente dat een afsluiting altijd gepaard moet gaan met een afdoende omleiding voor alle vervoermiddelen die van de route gebruik maken, die tijdens de gehele duur van de werkzaamheden beschikbaar is. Het bordje fietsers afstappen is op deze routes niet geaccepteerd.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in de brochure Minder Hinder voor fietsers en voetgangers hiervoor de volgende aanbevelingen opgenomen. **Deze neemt de gemeente over**.
Denk vanuit de weggebruiker aan:

- Samenhang: routes staan logisch met elkaar in verbinding, zowel voor bromfiets (en daarmee gelijkgestelde voertuigen) fietsers als voor voetgangers. Verschillende omleidingen zijn dan ook op elkaar afgestemd.
- Directheid: de maximale omleidingsafstand voor bromfietsers en fietsers is 650 meter, voor voetgangers 150 meter. Dit geldt voor de hoofdbestemming maar ook voor belangrijke nevenbestemmingen.
- Aantrekkelijkheid: de omleiding is goed zichtbaar en zichtbaar goed.

- Veiligheid: er is voldoende ruimte om te voorkomen dat automobilisten/fietsers/ voetgangers/wegwerkers ongecontroleerd door elkaar heen gaan, de alternatieve route is veilig voor fietsers en voetgangers.
- Comfort: er wordt rekening gehouden met het feit dat een fietser kan blijven fietsen, de fiets een evenwichtsvoertuig is, geen kooiconstructie en geen vering heeft, maar wel snel een lekke band, en dat voetgangers graag schone voeten houden en dat er ook mindervalide voetgangers zijn.

8. Fietsbeleving

De top van de fietspiramide wordt bereikt als fietsers een onverwachte ervaring meemaken. Hierbij kan worden gedacht aan aantrekkelijkere groenstructuren langs fietsroutes, extra belevingselementen zoals kunst (streetart) in fietstunnels, informatieborden of verhalenpalen die informatie geven over de omgeving. Belevingsspeerpunten zijn pas van toegevoegde waarde als de andere vier elementen uit de fietspiramide kwalitatief op orde zijn.

De speerpunten bij fietsbeleving zijn:



Beleving polderlandschap



Verhalenpalen en informatieborden

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. 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**. Deze routes hebben een functie voor zowel inwoners als bezoekers en toeristen. De afwisseling van het open polderlandschap met hogere beplanting geldt hierbij als aandachtspunt.

Door klimaatverandering krijgen we vaker te maken met droogte en warme dagen, zware neerslag en neemt de kans op overstromingen toe. We vinden het belangrijk om de fietser te beschermen tegen deze invloeden. Het gemeentelijk klimaatadaptatiebeleid geeft hiervoor voldoende handvaten. **Voldoende schaduw zorgt ervoor dat het ook op warme dagen fijn blijft om te fietsen**.

Fietsen in de lange linten van de polder kan soms monotoon aanvoelen. **Naast landschappelijke aandachtspunten zetten we daarom ook in op meer belevenissen in de polder**. Hierbij valt te denken aan stukken met een bijzondere snelheidsmeter (je fietst zo snel als een cheeta/taxiënd vliegtuig!), het zoeken van voorwerpen langs een route of de ‘Whoopdeedoo’ zoals in Canada. In combinatie hiermee maken we het fietsen door polderlandschappen ook goed beschikbaar voor snelle fietsen zoals speed pedelecs (zie paragraaf 5.2), omdat snelle fietsen juist op dit soort lange afstanden van meerwaarde zijn.

Fietsbeleving dient vroegtijdig in het planproces van nieuwe wijken en routes te worden meegenomen.

De gemeente heeft de ambitie om van de ringdijk en ringvaart een veilige en aantrekkelijke voordeur van de Haarlemmermeerpolder te maken. De gemeente heeft een visie opgesteld zodat de Ringdijk en Ringvaart aantrekkelijker, leefbaarder en (verkeers-)veiliger worden. Bijna alle maatregelen uit de eerste fase zijn afgerond. Een aantal delen vragen echter nog om aandacht. **Om de gehele route langs de Ringvaart aantrekkelijker voor recreatief gebruik te maken voert de gemeente de Visie Ringdijk en Ringvaart ook in de tweede fase uit.**

Daarnaast gaan we bestaande recreatieve fietsroutes beter onder de aandacht brengen bij fietsers via bijvoorbeeld een website of app. Op deze manier maken we van het polderlandschap een visitekaartje voor de recreatieve fietser.



Figuur 14 Whoopdeedoo

8.2 Verhalenpalen en informatieborden

Gemeente Haarlemmermeer is een historisch rijke gemeente, al is deze historie voor de recreatieve fietser niet altijd zichtbaar. Veel plaatsen van historische waarde vallen zonder informatievoorziening niet snel op. Informatieborden kunnen het verhaal van speciale locaties van historische of culturele waarde vertellen en dragen daarmee bij aan een leerervaring.

Sinds 2017 heeft het Haarlemmermeermuseum De Cruquius twintig verhalenpalen geplaatst op verschillende locaties door de gemeente heen, die aan elkaar verbonden zijn met een fietsroute (zie onderstaand figuur). Deze verhalenpalen markeren bijzonder erfgoed en vertellen de geschiedenis van de verschillende locaties. **De verhalenpalen nemen we ook op bij de recreatieve routes en brengen we daarmee extra onder de aandacht. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om de verhalenpalen uit te breiden of andersoortige informatieborden te plaatsen**. Nieuwe verhalenpalen proberen we waar mogelijk te combineren met bestaande rustplekken voor de fiets.





Figuur 15 Voorbeeld van een verhalenpaal (links) en plattegrond met alle verhalenpalen in Haarlemmermeer (rechts)

Meer fietsroutes zijn te vinden op www.visithaarlemmermeer.nl/routes.

9. Vervolgstappen

De gemeente kiest ervoor om te werken in de geest van de piramide en streeft naar fietsgeluk. Daarbij maken wij onderscheid in basis (het minimumniveau), goed (het streefniveau) en beter (het meest optimale niveau).

Voor de komende vijf jaar zullen wij ons voornamelijk richten op het op orde brengen van de basis, de eerste kolom. De belangrijkste maatregelen voor de onderste lagen van de piramide zijn vooral verwerkt in deze eerste kolom. Op die manier is de piramide verwerkt in onze acties. Sommige acties uit de kolom 'basis' zullen echter langer doorlopen dan deze vijf jaar. Het betreft dan met name de activiteiten waarvan hier wordt aangegeven dat ze worden gerealiseerd door werk-met-werk te maken. Echter zullen we ook werkzaamheden uit de kolommen 'goed' en 'beter' oppakken. Bijvoorbeeld wanneer dit slim kan door werk-met-werk te maken of wanneer hier afspraken over zijn gemaakt met andere overheden dan wel binnen andere projecten. De Adaptieve Agenda van de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 kan daarvoor een aanleiding zijn, maar ook de realisatie van nieuwe woningbouw of werkgebieden binnen onze gemeente. Ieder jaar doen we in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit een voorstel voor de exacte maatregelen.

Veiligheid	Basis	Goed	Beter
Veilig mengen	Aanpak verkeersongevallen concentraties uitvoeren Richtlijnen doorvoeren door werk met werk maken Meer 30 km/uur zones realiseren in Hoofddorp en Nieuw-Vennep	Onderzoek naar herinrichting IJweg uitvoeren	
Fietspaden breed genoeg	Aanpak verkeersongevallen concentraties uitvoeren	Richtlijnen doorvoeren bij doorfietsroutes	Richtlijnen doorvoeren bij overige fietspaden door werk met werk te maken
Overzichtelijke kruispunten en rotondes	Aanpak verkeersongevallen concentraties uitvoeren	Overige knelpunten oppakken bij werk-met-werk maken of knelpunten aanpak	
Veilige schoolomgevingen en schoolroutes	Basis op orde krijgen (schoolzones zijn ingericht) De directe omgeving van basisscholen wordt zoveel mogelijk heringericht om veilig naar school te kunnen lopen en fietsen	In kaart brengen schoolroutes in overleg met scholen scholieren en ouders/verzorgers -> deze krijgen prioriteit in de knelpuntenaanpak en verkeersveiligheidsaanpak	
Vergevingsgezind ontwerpen	Richtlijn vastleggen in de Leidraad inrichting openbare ruimte. Direct toepassen op nieuwe routes		
Verlichting of kantmarkering in buitengebied	Kantmarkering door werk met werk te maken	Verlichten van doorfietsroutes	
Onderhoud	De basis is op orde Gebruik maken van Meldingen Openbare Ruimte voor incidenten		
Educatie en gedrag	Participeren in de reguliere campagne kalender van Verkeer en Meer	Aanpak fietsvaardigheid van Verkeer en Meer actief aanbieden	

Snelheid	Basis	Goed	Beter
Versterken fietsnetwerk	Realiseren van missing links Realiseren van doorfietsroutes Ontbrekende verbindingen realiseren	Realiseren van missing links Verkorten van verbindingen Verbreden van drukke verbindingen	Doorstroming op kruispunten verbeteren en voorrang realiseren op doorfietsroutes
Netwerk voor alternatieve soorten fiets	Eenvoudige maatregelen realiseren voor de bromfiets en gelijkgestelde voertuigen	Onderzoek uitvoeren (brom-)fietsroute Nieuw-Vennep Noord	Doorstroming op kruispunten verbeteren en voorrang realiseren op doorfietsroutes
Doorstroming bij verkeerslichten	Beleid opstellen voor verdeling prioriteiten bij verkeerslichten Doorstroming verbeteren bij werk met werk maken Indien de cyclustijd > 90 seconde is, dan tweemaal groen per cyclus instellen Wegontwerp zo inrichten dat de fiets sneller door kan	Prioriteit instellen en op aanmelden (met een app) op Doorfietsroutes	Doorstroming op kruispunten verbeteren en voorrang realiseren op doorfietsroutes
Aansluiten op nieuwe woonwijken	Eerst bewegen dan bouwen. Direct aansluiten op het omliggende hoofdnetwerk én directe routes naar dagelijkse voorzieningen realiseren		Aansluiten op omliggende wijken en recreatiegebieden met fijnmazig netwerk

Gemak	Basis	Goed	Beter
Makkelijk stallen bij openbaar vervoer	Uitbreiden van stallingen gebeurt vraagvolgend (bij een parkeerdruk > 85%) Goede kwaliteit stalling plaatsen (fietsparkeur of vergelijkbaar) Voor station Halfweg-Zwanenburg verkennen of en waar er ruimte is om de stallingsvraag te faciliteren	Realiseren van overdekte voorzieningen bij stations en R-nethaltes	Proactief ontbrekende voorzieningen plaatsen bij overige haltes
Makkelijk stallen bij de woning	Opstellen beleidsregel voor gezamenlijke berging bij hoogbouw in afwijking van bouwbesluit		
Makkelijk stallen bij centra en voorzieningen	Goede kwaliteit stalling plaatsen bij werk met werk maken Uitbreiden van stallingen gebeurt vraagvolgend Fietsenstalling Burgemeester van Stamplein westzijde, tijdelijke fietsenstalling		Bewaakte fietsenstalling Voorzetgebouw (Raadhuisplein)

Gemak	Basis	Goed	Beter
	Burgemeester van Stamplein oostzijde Voor station Halfweg-Zwanenburg verkennen of en waar er ruimte is om de stallingsvraag te faciliteren		
Goede bewegwijzering	Op orde	Aansluiten bij routevisie	In overleg met de fietsersbond een bewegwijzeringsplan opstellen binnen de kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep

Comfort	Basis	Goed	Beter
Kwaliteit van fietspaden	Meldingen openbare ruimte met betrekking tot onderhoud worden direct afgehandeld	Werk met werk maken Open verharding waar mogelijk vervangen door asfalt (er is een oplossing nodig voor kabels en leidingen)	
Rustvoorzieningen			Introduceren van servicepunten in de gemeente
Omleidingen bij tijdelijke afsluitingen	Tijdelijke afsluiting op doorfietsroutes en hoofdfietsroutes gaan altijd gepaard met een afdoende omleiding die tijdens de gehele duur van de werkzaamheden beschikbaar is		

Fietsbeleving	Basis	Goed	Beter
Polderlandschap		Uitvoeren Visie Polderlinten	Recreatieve routes beter onder de aandacht brengen
Verhalenpalen en informatieborden			In combinatie met rust en recreatieve voorzieningen
Klimaatadaptatie	Realiseren van tenminste 40% schaduw voor belangrijke langzaam verkeersroutes[11] en verblijfsplekken in het plangebied, tijdens de hoogste zonnestand in de zomer bij werk-met-werk maken en bij nieuwe aanleg		

[11] Belangrijke langzaam verkeerroutes: Een hoofdfietsroute of een fiets- of voetpad aangrenzend aan een vitale functie; gezondheidszorg, school, station, (winkel)centrum.

Bijlage Afwegingskader speed pedelec

