

Nota van beantwoording

Verkeersstructuurplan Nieuw Venneep



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

februari 2023

Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| Inleiding | 4 |
| Aanleiding verkeersstructuurplan Nieuw Vennep | 4 |
| Kaders | 4 |
| 1. Anders reizen: | 5 |
| 2. Multimodale bereikbaarheid: | 5 |
| 3. Autoverkeer via de randen verbeteren: | 5 |
| 4. Verkeersveiligheid verbeteren:..... | 5 |
| Proces totstandkoming..... | 6 |
| Onderbouwing en berekeningen | 6 |
| Participatie | 6 |
| Inspraak proces | 7 |
| Communicatie | 7 |
| Fysieke bijeenkomsten..... | 7 |
| Ingediende reacties..... | 7 |
| De hoofdlijnen uit de inspraak..... | 8 |
| Aanpassingen aan het verkeersstructuurplan | 9 |
| Bijlage 1 Reactietabel inspraak | 12 |

Inleiding

Haarlemmermeer kenmerkt zich door veel groen, prettig wonen en verplaatsen op een wijze zoals onze inwoners dat graag willen. Waarden die we willen behouden maar waarin de groei van inwoners en arbeidsplaatsen een plek moet krijgen. De groei van inwoners en arbeidsplaatsen legt een druk op de openbare ruimte, waaronder de netwerken voor fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Ruimte, geld en leefbaarheid zijn beperkende factoren die maken dat we tussen nu en twintig jaar de bestaande netwerken efficiënter moeten gaan gebruiken en daarnaast andere mogelijkheden voor die reis of verplaatsing moeten aanbieden. Op afstanden waar dat mogelijk is moet het eenvoudiger worden om wat vaker te lopen, de (elektrische) fiets te pakken of met het openbaar vervoer naar het werk of naar het centrum te gaan, de 20-minutenstad. Ook zal het in onze gemeente, net als op andere plekken in onze regio en Nederland, steeds gebruikelijker worden om één of meerdere dagen thuis te werken of de spits te mijden. Sinds de coronapandemie zien we ook wel degelijk dat mensen beseffen dat er keuzes mogelijk zijn om anders om te gaan met hun reis. Daarnaast heeft Haarlemmermeer ook te maken met ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het wordt steeds lastiger om in de spits met de auto van en naar steden zoals Amsterdam, Haarlem en Leiden te komen en daar een betaalbare parkeerplek te bemachtigen. Maar Haarlemmermeer is geen Amsterdam of Haarlem. We zijn een ruim opgezette, groene en landelijke gemeente die voorziet in andere behoeften. Daarbij horen andere vervoersbehoeften, zeker in de kleinere kernen van onze gemeente., zodat We willen voldoende woningaanbod bieden voor de jongere en oudere generaties. Daarom moeten we groeien. Daarbij moeten we oog houden voor de leefbaarheid en de vrijheid in de keuze van mobiliteit. Om te voorkomen dat groei onze mobiliteit beperkt, hebben we in twee verkeersstructuurplannen, voor Nieuw-Vennep en Hoofddorp, onderzocht hoe we dit moeten organiseren. Hierover is een inspraakproces gevolgd van 16 september tot en met 11 november 2022. Dit is de nota van beantwoording van de inspraakreacties op het verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep.

Aanleiding verkeersstructuurplan Nieuw Vennep

We werken in de MRA aan het aanjagen van de woningproductie en gebiedsontwikkeling voor de korte termijn (tot 2025). In het Actieprogramma Woningproductie 2018-2025 MRA is afgesproken tot 2025 ruim 105.000 woningen te bouwen (15.000 per jaar). Dit is ook onderdeel van de op 5 juli 2019 gesloten Woondeal met het Rijk¹. De bouw van deze woningen en groei van arbeidsplaatsen is alleen mogelijk als we de verstedelijking zo veel mogelijk proberen te realiseren binnen onze steden en kernen, dichtbij openbaar vervoersknooppunten en dat wij deze verstedelijking combineren met economische versterking. Op deze manier blijft de open ruimte in de Randstad, in de metropoolregio en in Haarlemmermeer zo veel mogelijk gespaard. De ambitie voor alle woningbouwprojecten in Nieuw-Vennep is om aantrekkelijke, leefbare en veilige nieuwe woonwijken te maken. De nieuwe inwoners zullen vooral gebruik maken van de bestaande voorzieningen in Nieuw-Vennep zoals het centrum van Nieuw-Vennep en winkelcentrum Getsewoud. Deze ontwikkelingen zijn daarom mede aanleiding om de bereikbaarheid van het centrum en het station te verbeteren en (bestaande) knelpunten op te lossen. Nieuw-Vennep groeit immers en de bestaande netwerken moeten deze groei ook kunnen faciliteren. Zo wordt Nieuw-Vennep voor bestaande en nieuwe inwoners aantrekkelijker, leefbaarder en veiliger. Aan de andere zijde van de N207 vindt de ontwikkeling van Lisserbroek plaats. Lisserbroek zal deels op Nieuw-Vennep georiënteerd zijn. Voor Lisserbroek is een mobiliteitsconcept opgesteld in de Westflankstudie: het Combimodel. Dit mobiliteitsconcept is uitgangspunt voor het VSP Nieuw-Vennep. Maar ook de relatie met Hoofddorp blijft belangrijk, veilige snelle verbindingen tussen deze twee kernen zijn van groot belang.

Binnen de kern zijn de gebiedsontwikkelingen Nieuw-Vennep West, Pionier-Bolsterrein en Nieuwe Kom uitgangspunt voor het VSP. De achterliggende verkeersberekeningen bij het VSP gaat natuurlijk uit van alle regionale (woningbouw) ontwikkelingen, waaronder dus ook Cruquius-Zwaanshoek, Hoofddorp en Lisserbroek. Juist deze ontwikkelingen, die de komende 20 jaar gaan plaatsvinden, bepalen de maatregelen zoals nu opgenomen in het VSP. Hierdoor kunnen de gevolgen van deze ontwikkelingen een plek krijgen in het goed blijven functioneren van Nieuw-Vennep.

Kaders

Haarlemmermeer is al enige tijd bezig met de ontwikkelingen ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en ontwikkeling van de diverse kernen in de gemeente. Dit heeft geresulteerd in de Omgevingsvisie (2021.0003036), een Mobiliteitsvisie (2018) en de Netwerkstudie Haarlemmermeer (2021). Als uitwerking daarvan is een nieuw VSP voor

¹ [Woningbouwopgave en versnelling - metropoolregioamsterdam](#)

Hoofddorp en Nieuw-Vennep opgesteld. De Omgevingsvisie gaat over de toekomst van Haarlemmermeer. Haarlemmermeer wil doorgroeien van 157.000 inwoners in 2021 richting 200.000 inwoners in 2040. We willen een prettige gemeente zijn om te wonen en te werken. Het moet goed bereikbaar, schoon en groen zijn met veel plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten of kunnen bewegen in de buitenlucht. We willen dat mensen hier gezond en veilig kunnen leven. De Mobiliteitsvisie legt de tien kernpunten voor mobiliteit vast. Het VSP geeft voor de kern Nieuw-Vennep invulling aan deze tien kernpunten. De Netwerkstudie is samen met de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam opgesteld. Deze twee partijen zijn ook betrokken bij het opstellen van het VSP. In de Netwerkstudie werken we met het STOMP-principe: eerst stappen, dan trappen, openbaar vervoer, Mobility as a Service en dan de privéauto. Dit draagt bij aan onze doelstelling van vrijheid om een vervoermiddel te kiezen. Daarnaast is uitgesproken om doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk langs de randen van Nieuw-Vennep te geleiden, zodat in het dorp meer ruimte ontstaat voor lopen en fietsen, nieuwe ontwikkelingen en het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Het VSP biedt samenhang tussen verschillende wensen, plannen en consequenties voor de infrastructuur. Het legt de verbinding tussen de huidige situatie met knelpunten en de aankomende ruimtelijke ontwikkelingen. Door toename van woningen en arbeidsplaatsen stijgt het verkeer. Verwachting is dat mobiliteit meer dan 40% groeit. Tegelijkertijd is er schaarse ruimte en beperkte investeringsmiddelen. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden wordt ingezet op drie sporen en een vierde overkoepelend thema verkeersveiligheid:

1. Anders reizen:

Ervaring van voor en tijdens de corona periode leert dat mensen met een kantoorbaan meer thuis kunnen en willen werken. Ook meer flexibel werken, en daarmee reizen buiten de spits, wordt door medewerkers gewaardeerd. Via de werkgeversaankpak wordt er door de regionale overheid en verschillende werkgevers hierin gefaciliteerd. Het VSP gaat daarom uit van gemiddeld 1 dag per week thuiswerken per kantoorbaan. Inzetten op thuiswerken, spitsmijden en een werkgeversaankpak.

2. Multimodale bereikbaarheid:

Het VSP richt zich op een multimodale aanpak, conform het STOMP principe uit de Netwerkstudie Haarlemmermeer. Dit sluit aan bij de mobiliteitstransitie in de metropoolregio. In de regio is investeren in autoinfrastructuur geen prioriteit. Er heerst op meerdere plekken een parkeerplaats schaarste en er is geen draagvlak om kostbare openbare ruimte in te zetten voor meer stilstaande auto's. De grote investeringen richten zich daarom op OV, zoals het doortrekken van de Noord-Zuidlijn, optimaliseren van het HOV-bussysteem en het metropolitaan fietsnetwerk. Het VSP sluit hierop aan door het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers (lokale routes en oversteekbaarheid), fietsers (routes en stallen) en het OV.

3. Autoverkeer via de randen verbeteren:

Het VSP ziet, ondanks het geen prioriteit hebben van investeren in de autostructuur in de regio, de noodzaak tot goede autobereikbaarheid. De uitbreiding van het wegennet is echter lastig, want het heeft directe consequenties voor de leefkwaliteit in geluid, trillingen, luchtkwaliteit en ruimteclaims. Buiten de spits is er overal voldoende ruimte. In de spits zijn er nu al verschillende knelpunten. In een stedelijke omgeving zouden inwoners iets minder vaak met de auto kunnen, omdat voorzieningen dichterbij zijn. Het VSP gaat uit van een structuur die het autoverkeer zo snel mogelijk de kern uitleidt naar de provinciale stroomwegen (N205, N207). Binnen de wijken en winkelgebieden wordt ingezet op het weren van doorgaand, gebiedsvreemd verkeer. Uiteraard blijven de voorzieningen in het centrum, ook met de auto, voor mensen die hier hun bestemming hebben goed bereikbaar.

4. Verkeersveiligheid verbeteren:

Centrumgebieden en scholen worden veiliger en prettiger door het sterk verminderen van autogebruik en inzet op lopen, fietsen.

Proces totstandkoming

Onderbouwing en berekeningen

De toename van het aantal woningen en banen bij onder andere Nieuw-Vennep West, Pionier-Bols en de Nieuwe Kom veroorzaakt een groei in mobiliteit. Om te kunnen voorspellen hoe de bereikbaarheid in Haarlemmermeer tot 2040 zal zijn en om de maatregelen van de verkeersstructuurplan Nieuw Vennep te onderbouwen, is gebruik gemaakt van een verkeersmodel.

Wat is een verkeersmodel?

Een verkeersmodel is een computermodel dat inzicht geeft in huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoerstromen. De berekeningen vinden vrijwel altijd plaats op basis van een netwerk van infrastructuur en verkeersstellingen. Daarnaast zitten in het model ook andere data, zoals demografische en andere sociale gegevens.

Wat is het doel van een verkeersmodel?

Verkeersmodellen worden ingezet om de toekomst in beeld te brengen. Het doel van een verkeersmodel is uit te zoeken wat er gebeurt als we op het gebied van verkeer en vervoer maatregelen treffen. Verkeer is een complexe materie en bestaat uit een aantal patronen dat de optelsom is van individueel reisgedrag. Het is moeilijk om zonder hulpmiddelen inzicht te krijgen in deze patronen. Met een verkeersmodel kan dat wel.

Bij het opstellen van het VSP Nieuw-Vennep zijn de bouwprogramma's zoals op dat moment bekend als uitgangspunt genomen. Alle verkeersmaatregelen in het VSP zijn getoetst met behulp van het regionale verkeersmodel Noord-Holland Zuid 3.1². De gedetailleerde, verkeerskundige resultaten zijn in een rapportage verkeerskundige onderbouwing (Verkeerskundige onderbouwing VSP's Nieuw-Vennep en Hoofddorp van APPM / Goudappel 30-5-2022) vastgelegd.

Participatie

Aan het begin van het proces in 2021 zijn er participatie-bijeenkomsten georganiseerd. Via advertenties en mails zijn inwoners en ondernemers uitgenodigd. Die avonden waren op 23 november 2021 en 25 januari 2022. Er is breed via sociale media en de Informeer onder inwoners, ondernemers uitgevraagd worden wie mee wil denken over het VSP. De dorpsraad, en winkeliers- en ondernemersverenigingen kregen een aparte uitnodiging. Zij zijn ook op 1 juni 2022 nog over het concept VSP bijgepraat voordat het ter inzage kwam. De gesprekken waren voornamelijk digitaal, om een zo'n breed mogelijke doelgroep bereiken. Ervaring van de Coronaperiode was dat de doelgroep van 18-45 jaar, die niet naar een fysieke informatieavond komt, digitaal wel aansluit. Bovendien waren er in die winter beperkingen vanwege de ervaring van het Coronavirus. In deze eerste ronde gesprekken (0-sessie) zijn de inwoners en ondernemers uitgenodigd vrij en open nadenken over vraagstukken in en om Nieuw-Vennep op het gebied van het functioneren van de netwerken voor fiets, OV en auto binnen de kaders van de Mobiliteitsvisie en Netwerkstudie en rekening houdend met de diverse ruimtelijke ontwikkelingsplannen. Er is onder andere gesproken over:

- Op welke plekken in de kernen zijn nu al of verwachten we verkeersknelpunten?
- Waarom is of wordt het daar zo druk? Wie rijdt daar?
- Welke alternatieve reis- of routemogelijkheden zouden passen bij het oplossen van de problematiek?
- Wat zou ervoor nodig zijn om reizigers te verleiden om andere reis- of routekeuzes te maken?

² [Technische rapportage 'Verkeersmodel Noord-Holland Zuid 3.0' \(005863.20210506.R1.01\) \(commissiener.nl\)](#)

Inspraak proces

Communicatie

Op 13 september 2022 is het verkeersstructuurplan voorgelegd aan het College van B&W met het voorstel dit VSP gedurende zes weken (vanaf vrijdag 16 september tot en met vrijdag 28 oktober 2022) vrij te geven voor inspraak³. Op verzoek van een aantal wijkraden in Hoofddorp is de termijn verlengd tot 11 november 2022. Dit gold dus ook voor de inspraakperiode van het VSP van Nieuw-Vennep. Het VSP stond gedurende deze periode op de minisite: www.haarlemmermeervanmorgen.nl

Er is gecommuniceerd over deze inspraakperiode via de volgende media:

1. Artikel InforMeer online en de papieren versie (is bijlage HC-Nieuws: <https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuws/prettig-bewegen-in-haarlemmermeer>)
2. Persbericht (dat is overgenomen door HCNieuws), het persbericht is verstuurd aan alle dorps- en wijkraden
3. Posters en flyers (bibliotheek, PierK, Maatvast enz.). Op die materialen zat een QR-code zodat je meteen bij site uitkwam en kon reageren.
4. 2x een advertentie in het Witte Weekblad.
5. Advertentie op Facebook en tweets via de kanalen van de gemeente. De tweets zijn doorgezet door o.a. Gebiedsmanagement en de wethouder.

Fysieke bijeenkomsten

Het concept VSP is voor de start van de inspraak besproken onder leiding van de gebiedsmanager op 1 juni 2022 met de Dorpsraad, LTO en de ondernemersvereniging. Na de start van de inspraak is er een fysieke inloopbijeenkomst geweest op 28 september 2022 in Nieuw-Vennep. De bijeenkomst was redelijk goed bezocht en de gesprekken waren prettig en informatief. Wethouder Ruigrok was aanwezig en heeft ook nog gesproken over de ideeën en inbreng van de Dorpsraad in het VSP.

Ingediende reacties

Er zijn in totaal 30 reacties binnengekomen binnen de termijn. Deze zijn voor een groot deel binnengekomen via het daarvoor bedoelde formulier op de website. Bovendien hebben mensen via de gemeentesite het formulier voor zienswijzen gebruikt en zijn ook nog via de email aanvullende reacties ontvangen. Dit laatste zodat afbeeldingen konden worden toegevoegd. Al deze reacties zijn verzameld en opgenomen in de tabel uit de bijlage. Wij waren zeer tevreden dat alle besprekingen met de dorpsraad Nieuw-Vennep, de ondernemersvereniging Haarlemmermeer zuid en Centrum Nieuw-Vennep geleid heeft tot een gezamenlijke zienswijze. Uit de reacties zijn vragen, opmerkingen gefilterd en hierop is inhoudelijk gereageerd en tevens is aan het College een voorstel voorgelegd voor de verwerking in het definitieve VSP Nieuw-Vennep.

³ [Verordening van de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer houdende regels omtrent inspraak Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer - informatie | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#)

De hoofdlijnen uit de inspraak

Voor Nieuw-Vennep is geen duidelijke rode draad herkenbaar van onderwerpen waar indieners op gereageerd hebben. Ook zijn een aantal onderwerpen benoemd die geen directe relatie hebben met een verkeersstructuurplan, zoals parkeren, onderhoud en sociale veiligheid. Het merendeel van de binnengekomen reacties hebben een beperkt aantal aandachtspunten. Er zijn drie uitgebreide reacties. Bij de reactie van de Dorpsraad is zelfs een eigen 'VSP' bijgevoegd.

Belangrijke onderwerpen die genoemd zijn:

- Autobereikbaarheid en parkeren rondom winkelcentrum Symfonie,
- De wens om de fiets- en OV-structuur van Lisserbroek Noord aan de zuidzijde van Nieuw-Vennep op de kaarten op te nemen om breder beeld van de netwerken te krijgen,
- De verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor het HVC (middelbare school)
- De combinatie van een verbetering van de IJweg voor fietsers in relatie met landbouwverkeer waarvoor de IJweg als landbouwroute is aangewezen
- De doorstroming op de Dreven in relatie tot ongewenst doorgaand verkeer door het centrum.

Verder nog:

- Betere fietspaden met betere verlichting in Getsewoud, richting Hoofddorp en richting Beinsdorp,
- Voetgangersverbinding in en vanuit Margaretha's Hoeve,
- 30 kilometer zones niet realistisch en niet handhaafbaar,
- Conflict met auto's en fietsstromen op hoofdroutes leiden tot opstoppingen,
- Indruk dat de ontwikkelplannen voor Lisserbroek en Pionier-Bols niet overeenkomen met het VSP of de consequenties niet goed zijn verwerkt in het VSP.

In het volgende hoofdstuk worden de aanpassingen in het definitieve verkeersstructuurplan naar aanleiding van de reacties benoemd.

Aanpassingen aan het verkeersstructuurplan

Dit hoofdstuk gaat in op de aanpassingen die we doen op het concept verkeersstructuurplan naar aanleiding van de binnengekomen inspraakreacties. Daarbij zijn er ook aanpassingen als gevolg door geconstateerde onjuistheden in de eerste versie, tekstueel of in de afbeeldingen en kaarten. Deze kleine aanpassingen zijn doorgevoerd in de nieuwe versie van het VSP, maar niet benoemd in dit hoofdstuk.

Algemeen:

- In de inleiding is toegevoegd dat de VSP's een uitwerking zijn van de Netwerkstudie/ Adaptieve Agenda Haarlemmermeer 2040.
- In het VSP is de problematiek rondom winkelcentrum Symfonie / Nieuw-Vennep Centrum helder uiteengezet. Het streven is om een integrale studie in 2023 te starten. Dit kan alleen als brede opgave waar ook de doorstroming van de Dreven en de fietsroute Hoofdweg westzijde en fietsroute Vennepweg rondom het centrum deel van uitmaken. Voorgesteld kan worden dat in een studie naar bereikbaarheid centrum ook onderwerpen als parkeren, laden en lossen en fietsen rondom het centrum hier onderdeel van uit gaan maken. Dit is een voorstel geworden in de bestuurlijke voordracht.
- Er was enige onduidelijkheid over de afbeelding (kaart) op pagina 9 die overgenomen is uit de Netwerkstudie waar voor de arcering van Nieuw-Vennep niet klopt en de woningaantallen en arbeidsplaatsen voor heel Nieuw-Vennep gelden en niet alleen voor Nieuw-Vennep West zoals door veel mensen werd gedacht. De kaart wordt aangepast, Nieuw-Vennep West loopt door tot de N207. De woningbouwlocatie loopt tot de N207, de afbeeldingen worden hierop aangepast. De locatie van de tekst met woningaantallen verschuift, zodat duidelijk wordt dat de aantallen voor heel Nieuw-Vennep gelden. In de genoemde 5200 woningen zijn ook de woningen in Pionier-Bols opgenomen en de verkeersbewegingen die deze locatie genereren zijn modelmatig meegenomen in de verkeersberekeningen voor het VSP.

Voetgangers:

- Aan het pakket voetganger op pagina 32 is toegevoegd: 'bestaande voorzieningen en woonbuurten dienen aangesloten op doorgaande routes voor de voetganger'.

Kaarten

- De Nieuwe HOV/Fiets corridor tussen Nieuw-Vennep en Lisserbroek komt niet goed terug. Die is toegevoegd. Specifiek mist de HOV- verbinding die straks vanuit Lisse/Lisserbroek naar Schiphol gaat rijden.
- De legenda en de afbeelding bij pakket auto zijn aangepast, en in elke kaart is nu ter oriëntatie ook de IJweg benoemd, zie hieronder bij auto.

(brom-)Fiets:

- We hebben de term fietsstraat die we voor de IJweg hadden gebruikt verwijderen en vervangen door regionale fietsroute en daarbij aangeven dat ook landbouwverkeer een veilige plek moet krijgen. Nader onderzoek moet uitwijzen of een fietsstraat een mogelijke oplossing kan worden.
- Onder de 5e bullet staat dat de route Noordendreef – Lucas Bolstraat en het verlengde daarvan door Getsewoud en Nieuw-Vennep West onderzocht zal worden hoe hier op een veilige manier brommers gefaciliteerd kunnen worden. Een inspraakreactie ging over de vraag waarom het hier alleen brommers betreft en wat dit betekent voor de beoogde verkeersstructuur in Nieuw-Vennep West? Onze wijziging gaat over waar brommers wordt beschreven betreft het alle voertuigen die volgens de wet onder bromfietsen vallen zoals speed pedelecs en andere voertuigen die niet overal op het fietspad mogen zoals snorbrommers. Vanuit de knelpunteninventarisatie is deze route specifiek naar voren gekomen als uit te zoeken hoe brommers hier goed gefaciliteerd kunnen worden. Echter ook op andere locaties moet aandacht moet komen voor de bromfiets+. Bij de uitwerking van de verkeersstructuur in Nieuw-Vennep West moeten de genoemde modaliteiten op een logische wijze gebruik kunnen maken van de voor hen beschikbare netwerken (routes). We hebben de tekst hierop aangescherpt in het definitieve VSP in hoofdstuk 4.3.

- Men gaf aan dat de Fietsstructuur I niet geheel overeen leek te komen met de MRA-routes en met het regionale netwerk dat we gezamenlijk voor de Adaptieve Agenda hebben opgesteld. Dit is aangepast zodat de MRA-doorfietsroutes (=regionaal) nu zijn aangegeven in Nieuw-Vennep.

Openbaar vervoer:

- De stelling dat “de frequenties van de Rnet-lijnen [zullen] in de loop van de tijd worden verhoogd, tot 12-16 keer per uur in de spitsen” is erg stellig, terwijl het OV- aanbod momenteel vanwege Covid erg onder druk staat en toekomstige frequentieverhogingen niet zonder meer kunnen worden gerealiseerd. De zinsnede “12-16 keer per uur in de spitsen” is hierom verwijderd.

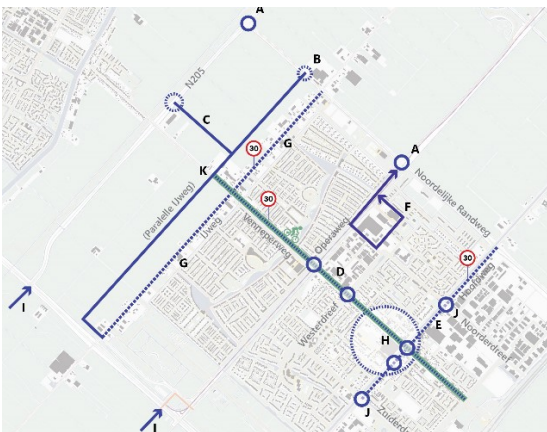
Auto:

- We plaatsen de ontsluiting N205 vanuit de gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West aan de noordzijde van de Venneperweg zoals deze ook is opgenomen in eerdere stukken en vervangen dus de zuidelijke ligging zoals deze nu was opgenomen op de kaarten.



Oude afbeelding:

Mogelijke ontsluiting Nieuw-Vennep West ten zuiden van de Venneperweg, zie C.
 Ontsluiting Pionier Bols onjuist met H aangegeven.



Nieuwe afbeelding:

Mogelijke ontsluiting Nieuw-Vennep West ten noorden van de Venneperweg, zie C.
 Ontsluiting Pionier Bols heeft F gekregen en H: verkeerscirculatie optimaliseren geldt voor centrum rond Symfonie.

- In de tekst is toegevoegd dat één of meerdere knips in de bestaande IJweg essentieel zijn om de afname van verkeer op de bestaande IJweg te bewerkstelligen. Dit uiteraard pas nadat de Parallele IJweg of Populierenbaan in gebruik is genomen.
- In hoofdstuk 3, mobiliteitsaanpak in 5 stappen, alinea 1: autoluw ontwikkelen is een zin toegevoegd. “Echter, bij de ontwikkeling van het Pionier-Bols gebied is er door de gestelde parkeernorm wel degelijk sprake van minder ruimte voor de auto.” Hiermee wordt duidelijk dat er weliswaar geen sprake is van hoog stedelijke ontwikkeling in Nieuw-Vennep, maar dat er wel in sommige nieuwe gebieden lagere parkeernormen gaan gelden.

Bijlage 1 Reactietabel inspraak

| Nummer | Inspraakreactie | Vragen | Reactie gemeente |
|--------|---|--|--|
| 1 | <p>Connexxion heeft de volgende reactie: Wij missen de ambitie die u met BRT (Bus Rapid Transport) systemen heeft in Nieuw-Vennep. BRT-systemen zijn in feite R-net PLUS. Dus ook hoogfrequent maar daarnaast bijna 100% regelmatig, dus vrije busbanen en in principe niet meer met verkeer meerijden. Voorbeeld is de nieuwe lijn 342 van Lisse(rbroek) via Nieuw-Vennep West en Hoofddorp Zuid naar Hoofddorp station. Op blz 45 (hfst 6) is vooral de busbaan van bovengenoemde lijn 343 tussen Lisse(rbroek) en Hoofddorp Zuid een kortetermijnmaatregel. Om dit pas in stap 3 te doen (na 2035) is vele te laat, dit moet echt in de periode 2023-2028. Anders gaan er op genoemde nieuwe woninglocaties (14000 woningen - ca. 30.000 inwoners) helaas nauwelijks ov-reizigers wonen, maar vooral autoreizigers. Een gemiste kans om de juiste inwoners te trekken. Het verhoogde busstation in 2035 is een noodzaak, maar die noodzaak ontstaat al eerder als lijn 343 toegevoegd wordt binnen enkele jaren aan het OV Network.</p> <p>Elektrische fiets mag niet hogere gepositioneerd worden dan R-net/BRT systemen. Ongelijkvloerse kruisingen zijn juist voor OV van groot belang om concurrerend qua reistijd te zijn/worden met de auto. Wij praten u er graag over bij.</p> | <p>Wij missen de ambitie die u met BRT-systemen heeft in Nieuw-Vennep.</p> | <p>De huidige HOV- lijn 397 is in feite al een voorloper op het BRT- systeem. Deze lijn rijdt al hoogfrequent en over vrijliggende businfra. Voor de nieuwe verbinding van Lisse(rbroek) via Nieuw-Vennep West en Hoofddorp Zuid naar Hoofddorp station en Schiphol Plaza met de nieuwe HOV -lijn 343 hebben we, samen met de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam ook de ambitie dit als BRT- systeem te ontwikkelen.</p> |
| | | <p>Om de aanleg van de busbaan Lisse(rbroek) pas na 2035 te realiseren is veel te laat, dit moet echt in de periode 2023 – 2028.</p> | <p>De start van de nieuwe lijn 343 is afhankelijk van de oplevering van de nieuwe woninglocaties en niet van de oplevering van het verhoogde busstation in 2035.</p> |
| | | <p>De elektrische fiets mag niet hoger gepositioneerd worden dan R-net/BRT-systemen. Ongelijkvloerse kruisingen zijn juist voor OV van groot belang om concurrerend qua reistijd te zijn/worden met de auto.</p> | <p>Binnen het STOMP-principe zijn maatregelen die fietsgebruik stimuleren in rangorde eerder benoemd dan maatregelen voor het (H-)OV. Dit betekent in de uitvoering niet dat bij 'conflicten' er altijd voorrang voor de fiets t.o.v. het HOV wordt gekozen. Dit blijft maatwerk. De gemeente blijft inzetten dat op 'niet-fietsbare' afstanden de keuze op OV valt. Bovendien zegt de keuze voor STOMP niets over of verkeersstromen ongelijkvloers van elkaar moeten worden afgewikkeld.</p> |
| 2. | <p>Misschien ook eens rekening houden met parkeergelegenheden. Kleine kinderen worden groot en gaan ook autorijden. Het probleem in de wijk De Steinen wordt van kwaad tot erger. Ook omdat er gewoon geen rekening is gehouden met parkeren in Laan van Loevestein en het Lentepark. Hierdoor hebben bewoners van Swaentein altijd problemen met parkeren. Oplossingen zijn langs de grasvelden in de Laan van Loevestein kan je makkelijk file parkeerplaatsen maken. Grasveld wordt alleen gebruikt door honden. In Swaenstein</p> | <p>Indiener vraagt om rekening te houden met de parkeergelegenheden in de wijk De Steinen. Al die groei tot 2040 is heel leuk maar pak eerst eens de langlopende overlast aan.</p> | <p>Het verkeersstructuurplan geeft geen antwoord op parkeervraagstukken. Ons beleid ten aanzien van parkeren is vastgelegd in het Strategisch Parkeerbeleid (2017). In deze visie zijn handvatten opgenomen om parkeervraagstukken mee aan te pakken.</p> |

de parkeervakken logischer aanleggen en er kan heus wel een boompje en een stukje minder stoep verdwijnen. En harder optreden tegen campers, caravans en grote bussen. En te vergeten stalling van mensen welke op vakantie gaan. Al die groei tot 2040 is heel leuk maar pak eerst eens langlopende overlast aan.

| | | | |
|---|---|--|--|
| 3 | Brommers en snorfietsen worden nauwelijks genoemd in het plan. Een risico daarvan is dat er een situatie ontstaat zoals nu op de Nabuccosingel en Vivaldisingel. Deze straten zijn een onverplicht fietspad waar brommers en snorfietsen met benzinemotor niet mogen komen. Dat doen ze wel massaal wat leidt tot overlast bij bewoners zoals ikzelf. Dat brommers en snorfietsen deze fietspaden gebruiken lijkt mij te komen omdat het alternatief voor hen een heel stuk om is. | Kan er nagedacht worden over de doorgaande routes voor brommers en snorfietsen? | In het verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep is de problematiek van brommers (snorfietsen) erkend en is het onderzoek naar de brommeroute Nieuw-Vennep Noord (langs de school) opgenomen. De komende jaren wordt hiervoor een onderzoek voor opgestart. |
| 4 | Trek de Bennebroeker weg door naar de n208. De oostwest verbinding tussen Hillegom en Bennebroek blijft drama zo. Dorpskernen Beinsdorp en Zwaanshoek zijn veel te druk, is al jaren bekend. Duinpolderweg was een prima uitgewerkt plan wat om zeep geholpen is, maar waar juist de oplossing was voor de drukte en doorstroming. | Trek de Bennebroekerweg door naar de N208. De dorpskernen Beinsdorp en Zwaanshoek zijn veel te druk. | Dit betreft een provinciale weg. Er zijn geen concrete plannen om deze weg aan te leggen voor 2040. Daarom is dit niet meegenomen in het VSP Nieuw Vennep. |
| 5 | Ik ben het geheel eens met het artikel van o.a. Ben Perdaan en de voorzitter van de Dorpsraad over het centrum en de auto's. Ik kom ook altijd boodschappen doen in Symfonie met de auto. | | Zie beantwoording zienswijze nr:21 Dorpsraad |
| 6 | Als het net zo'n fiasco wordt als begin straat Siciliano in Getsewoud (is voorrang fietsstraat geworden) heb ik er persoonlijk geen vertrouwen in. Dit aangezien het op de Siciliano alleen maar gevaarlijker is geworden, nu moeten we fileparkeren (achter elkaar) wat eerst naast elkaar was, waar draaien midden op de weg niet meer nodig is en dus de weg ook niet wordt geblokkeerd. Waar dus de fietsers er minder last van hebben. Ook de bewoners uit de wijk verder op racen nu over de weg de wijk in en uit, dus gevaarlijker voor eenieder die gebruik maakt van dit stukje weg. Wij bewoners van deze straat zouden dan ook pleiten voor een herziening in onze straat en teruggaan naar de voorgaande situatie. | Wij pleiten voor een herziening in onze straat Siciliano (Getsewoud) van de voorrang fietsstraat. | Het VSP gaat niet in op klachten en het huidige ontwerp van bestaande straten. De klacht over het functioneren van uw straat is doorgegeven aan de gebiedsmanager. |
| 7 | Goedemiddag, ik lees in het plan dat de fietspaden verbeterd gaan worden maar ik lees nog niet concreet waar. Mijn dringende advies is om het fietspad langs de IJweg naar Lisse en Hoofddorp vanuit Nieuw-Vennep te verbreden en verbeteren omdat het nu gevaarlijk smal is met inhalen en de verschillende snelheden van de gebruikers. Ook het fietspad naar Beinsdorp is slecht, moet ook veel strakker en breder. Daarnaast moet het loop/fietspad langs de Nabuccosingel en Vivaldisingel goed verlicht worden! De nieuwe lantaarnpalen geven veel te weinig licht en staan op de berm gericht i.p.v. het pad! Je fietst daar in het donker, zeker met de bomen nog vol in het blad! Na meerdere meldingen bij de gemeente wordt steeds aangegeven dat het weinige licht uit de lantaarnpalen met een groep | Ik lees nog niet concreet waar de fietspaden verbeterd gaan worden. Mijn advies is om de fietspaden IJweg en naar Beinsdorp te verbreden en te verbeteren. | Het klopt dat het VSP geen concreet overzicht geeft welke fietspaden verbeterd gaan worden. Wel geeft het VSP een beeld van de belangrijke regionale routes. De IJweg is als regionale route benoemd en het fietspad naar Beinsdorp ligt deels in Nieuw-Vennep West. Beide liggen dus in het nog te ontwikkelen Nieuw-Vennep west waarbij we ernaar streven om de noodzakelijke aanpassingen aan de fietspaden mee te nemen in deze gebiedsontwikkeling. Het fietsplan gaat verder in op de uitwerking van de verschillende fietsroutes. |

bewoners is afgesproken! Daar weten wij niets van en zijn het hier ook absoluut niet mee eens! Wonen hier ook al 18 jaar. Hopelijk wordt er iets gedaan met deze dringende adviezen in het plan.

Het loop/fietspad langs de Nabuccosingel en Vivaldisingel moet goed verlicht worden.

Het VSP geeft geen antwoord op concrete specifieke klachten. Uw klacht is bij de gebiedsmanager neergelegd en die heeft aangegeven de situatie nog eens te bekijken of aanpassingen noodzakelijk zijn.

8 Waarschijnlijk viel de opkomst tegen afgelopen woensdag. Maar 80% van de oud Vennepers gelooft niet meer dat het ooit nog goed komt in het centrum. Ten eerste lijkt de Vennepersstraat tegenwoordig wel een provinciale weg zonder toezicht of handhaving. Ik heb voor mijn dochter al een parkeerplaats maandelijks kosten aangeschaft in parkeergarage de symfonie omdat zij uit der nachtdienst niet veilig over straat kon als ze al een parkeerplek had. Als ik in de avond nog een rondje met de hond doe steek ik al een stanley mes in mijn zak omdat er regelmatig volk zit wat volgens mijn nog niet eens in het centrum woont en je alle ziektes kan krijgen van hun. 8 maanden was het hek van de parkeergarage kapot en kwam het regelmatig voor dat er jeugd ed in de parkeergarage en onze liften zat waardoor de oudjes sowieso na 20.00 niet meer de straat op durven en durfde. Heel Nieuw-Vennep klaagt dat er geen terrassen en horeca is nou dat begrijp ik want je zal maar horeca hebben in het centrum je kan nergens parkeren en niet iedereen gaat lopend of op de fiets dus waarom niet een samenwerking met de parkeergarage om die 24/7 toegankelijk te maken via een parkeerkaartje of zoiets dergelijks. Of het Vennepersplein parkeerplaats maken met hetzelfde systeem als bij het station of wel betaald dan wordt de horeca ook beter toegankelijk. Vorige week zie ik dat iemand netjes geparkeerd staat in de Schoolstraat om eten te halen bij bv de snackbar en zij krijgt een bekeuring terwijl de hele Vennepersstraat vol staat met auto's terwijl dat wandelgebied is en daar wordt niets aan gedaan. Ps als ik weer inspiratie hebt volgt er meer.

U geeft al een idee mee om een samenwerking aan te gaan om de parkeergarage 24/7 toegankelijk te maken via een parkeerkaartje of zoiets dergelijks.

Dat is een van de vele opties, in de studie naar het functioneren van de verkeerssituatie rondom winkelcentrum Symfonie worden parkeerroutes ook onderdeel. Dit valt onder korte termijn maatregel 8. Het parkeerregime is geen onderdeel van het VSP.

U geeft aan om het Vennepersplein parkeerplaats te maken met hetzelfde systeem als bij het station of wel betaald voor een beter toegankelijke horeca.

Dit is nog in ontwikkeling. Hoe dit exact ingericht gaat worden is nog niet duidelijk. Met het strategisch parkeerbeleid is door de gemeenteraad het betaald parkeren in de centra van Nieuw-Vennep en Badhoevedorp afgeschaft. Er is nu onvoldoende reden om op dit besluit terug te komen. Daarbij, het betreft een parkeervraagstuk en dat maak geen onderdeel uit van het VSP.

9 Hierbij nogmaals op schrift de punten vanuit de dorpsraad en verkeerscommissie uit Beinsdorp:

Hfd. 4 punt 8 blz 22 hoe wordt het sluipverkeer ontmoedigd
Blz. 27 Er staat dat lokaal busvervoer uitgebreid wordt.Hoe?

Hfdst. 4 punt 8 - hoe wordt sluipverkeer ontmoedigd?

Het VSP is richtinggevend hoe de netwerken voor fiets, Openbaar Vervoer en auto in de toekomst aangepast moeten worden om de groei te kunnen faciliteren. Het VSP heeft als uitgangspunt om verschillende wegen naar 30 km te brengen en de

| | | |
|----|---|--|
| | <p>Blz. 31 de studie mbt bestemmingsverkeer op de vennepeweg. Kan dat ook in Beinsdorp Hfd 6.3 fietspaden optimaliseren. Kan dat ook voor het fietspad langs de Vennepeweg richting Nieuw - Vennep. Kan daar ook een voetpad komen. Er wordt veel gewandeld</p> <p>Er wordt niet gesproken over het vele verkeer wat op de Vennepeweg komt vanuit de nieuwe wijk. Waar is het reken scenario m.b.t. de hoeveelheid auto's? De prognose 1 à 2 dagen thuis werken is al achterhaald. Steeds meer mensen hebben een tweede auto. Tenslotte komt Beinsdorp 3 keer voor in de tekst echter er staat BEINSHOEK. Op blz 36,45 en 48 graag een gecorrigeerde tekst. Degene die de tekst uitwerkt zou zich in het plangebied moeten inleven.</p> | <p>infrastructuur te verbeteren naar de randen van de kern om dit sluipverkeer te ontmoedigen en gebruik van de hoofdwegen te stimuleren. De komende jaren wordt dit uitgewerkt en gerealiseerd.</p> |
| | <p>Blz. 27 er staat dat lokaal busvervoer uitgebreid wordt, hoe?</p> | <p>Er worden nieuwe R-netbuslijnen onderzocht met de provincie , zodat vanuit grote delen van Nieuw-Vennep, maar ook Lisserbroek, snelle verbindingen ontstaan met station Hoofdorp (overstap op metro), Schiphol, en Amsterdam en met een overstap Haarlem, Schiphol-Rijk en Aalsmeer. Er blijft een lokaal busnet bestaan als aanvulling op het R-net. Het is aan de vervoerder om op basis van vraag en aanbod hierop in te spelen.</p> |
| | <p>Blz. 31 de studie m.b.t. bestemmingsverkeer op de Vennepeweg. Kan dat ook in Beinsdorp?</p> | <p>De ontsluiting van Nieuw-Vennep West wordt bij de concrete uitwerking van de planontwikkeling (stedenbouwkundig plan) vorm gegeven. Uitgangspunt bij deze ontwikkeling is dat het geen grote nadelige gevolgen mag hebben voor de leefbaarheid in bestaand Nieuw-Vennep en Beinsdorp.</p> |
| | <p>Hfdst. 6.3 fietspaden optimaliseren. Kan dat ook voor het fietspad langs de Vennepeweg richting Nieuw-Vennep (vanuit Beinsdorp) kan daar ook een voetpad komen?</p> | <p>Vanuit de wens om de bereikbaarheid van (toekomstige) openbaar vervoer halten te verbeteren is optimaliseren van fietspaden en voetpaden van en naar halten een opgave, dus ook die van en naar Beinsdorp. Dit wordt nader uitgewerkt naar aanleiding van het Fietsplan.</p> |
| | <p>Er wordt niet gesproken over het vele verkeer wat op de Vennepeweg komt vanuit de nieuwe wijk. Waar is het rekenscenario m.b.t. de hoeveelheid auto's?</p> | <p>In de achterliggende rapportage met verkeersberekeningen is te zien hoeveel verkeer er over de Vennepeweg gaat rijden na realisatie van Nieuw-Vennep West en Pionier-Bols. Dus dit is bekend en als uitgangspunt genomen voor de voorgestelde maatregelen.</p> |
| | <p>De prognose 1 a 2 dagen thuiswerken is al achterhaald.</p> | <p>Het uitgangspunt in het VSP is dat alleen voor de kantoorgerelateerde banen er rekening gehouden wordt met 1 dag thuiswerken.</p> |
| | <p>Vervang Beinshoek op blz 36, 45 en 48 voor Beinsdorp.</p> | <p>Terechte opmerking en is vervangen in het VSP.</p> |
| 10 | <p>Klinkt allemaal erg mooi. Maar blijf alstublieft nadenken over de hulpdiensten. Het wordt voor ons steeds moeilijker om door het verkeer om op tijd ergens bij een patiënt te komen.</p> | <p>Blijf nadenken over de bereikbaarheid van de hulpdiensten.</p> |
| | | <p>Bij de definitieve uitwerking van de in het VSP opgenomen maatregelen, wordt uiteraard rekening gehouden met de eisen van de hulpdiensten als het gaat</p> |

om de bereikbaarheid, qua tijd en inrichting. Alle uitwerkingen van de (deel-) maatregelen volgen de wettelijke vereiste toetsing (besluitvorming) zodat de hulpdiensten op tijd hun inbreng kunnen leveren.

| | | |
|--|--|--|
| <p>11 De nieuwe wijk Margaretha's Hoeve liggend aan de Hoofdweg wordt in dit plan niet aangesloten op het dorp. De ontsluiting van de wijk is aan de hoofdweg zonder voetpad. De auto's rijden hier hard. Aan de zuidkant belemmeren de bomen bovendien het zicht op de Hoofdweg of de weg de wijk in.</p> <p>De ontsluiting naar het park voor voetgangers bestaat uit een niet verharde weg zonder verlichting. Dit kan geen reële ontsluiting zijn voor voetgangersverkeer. De wijk bevat jonge kinderen en ouderen met functiebeperkingen die hier niet veilig zelfstandig gebruik van maken.</p> <p>Het verkeersstructuurplan beoogt de bewoners van Nieuw-Vennep uit te dagen om voor verplaatsingen binnen het dorp niet de auto te gebruiken. Voor deze wijk is dat op dit moment niet mogelijk omdat hier geen veilige opties voor zijn.</p> <p>Graag vernemen we van u wat de acties zijn om de ontsluiting van deze wijk te verbeteren en daarmee deze wijk ook deel te laten worden van het VSP en Nieuw-Vennep.</p> | <p>De wijk Margaretha's Hoeve wordt niet aangesloten op het dorp. Met name de ontsluiting voor voetgangers is er niet of onder de maat.</p> | <p>Margaretha's Hoeve ligt buiten de bebouwde kom van Nieuw-Vennep aan de Hoofdweg. Op dit deel is geen voetgangersvoorziening en is het toevoegen van een voetpad niet eenvoudig. Echter alle woningen horen binnen de gedachte van STOMP aangesloten te zijn op goede voetgangersvoorzieningen. Deze kunnen buiten de bebouwde kom van een andere kwaliteit zijn dan binnen de kom. Aan het pakket voetganger op pagina 32 zullen we een extra punt toevoegen: Bestaande voorzieningen en woonbuurten dienen aangesloten te zijn op doorgaande routes voor de voetganger. Dat betekent dat ontbrekende schakels zoals de toegang voor Margaretha's hoeve dienen te worden aangevuld.</p> |
| <p>12 Bij de rotondes die parallel lopen aan de busbaan van de 397 in Nieuw-Vennep, heeft afwisselend de auto en de fietser voorrang. Dit geeft verwarring. Wordt dit ook meegenomen/aangepast?</p> | <p>Bij de rotondes die parallel lopen aan de busbaan van de 397 in Nieuw-Vennep, heeft afwisselend de auto en de fietser voorrang. Dit geeft verwarring. Wordt dit ook meegenomen/aangepast?</p> | <p>Eenduidigheid op rotondes is belangrijk voor de verkeersveiligheid. Over het algemeen hanteren we de landelijke richtlijnen voor het ontwerp van rotondes. Deze zeggen dat op rotondes binnen de bebouwde kom de fietser in de voorrang is en buiten de bebouwde kom de fietser uit de voorrang wordt gehouden. Maatwerk op locatie kan nodig zijn door de lokale situatie.</p> |
| <p>13 Het is goed dat er een verkeersstructuurplan (VSP) wordt opgesteld. Nieuw-Vennep is druk en wordt door alle ontwikkelingen in de toekomst nog drukker. De bereikbaarheid en verkeersveiligheid staan op het spel.</p> <p>Ik heb het VSP doorgenomen en zie verschillende goede maatregelen/visies staan. Toch zijn er ook zaken die nadere verdieping dan wel afstemming behoeven. Op basis van het plan dien ik dan ook onderstaande zienswijzen in.</p> <p>Zienswijze 1. Onderdeel van het VSP is het afwaarderen van de Vennepweg tot een 30km/h weg. Hierdoor zal de aantrekkelijkheid maar ook de capaciteit voor autoverkeer worden verminderd en dit komt de veiligheid ten goede. Het is echter zo dat er een Masterplan Pionier-Bols met een amendement is vastgesteld door de gemeenteraad (2021.0003183). In dit Masterplan is het uitgangspunt dat de nieuw aan te leggen parallelle Helsinkilaan een 50kmh/weg wordt. Dit</p> | <p>Afwaarderen van de Vennepweg tot 30km botst met het amendement van Pionier-Bols waar het uitgangspunt is dat de parallelle Helsinkilaan geen 50km wordt maar 30km. De Vennepweg 30 en de parallelle Helsinkilaan 30 km is verkeerskundig niet mogelijk. Komt u in het VSP met een uitgewerkt plan voor het Pionier-Bols terrein. Er moet voorkomen worden dat het VSP niet strookt met de uitgangspunten van het plan Pionier-Bols en vice-versa.</p> | <p>De gemeenteraad heeft op 8 december 2022 het amendement (2022.0001982) aangenomen. Dit is voor ons uitgangspunt bij de uitwerking van plannen voor zowel de Vennepweg als de Helsinkilaan.</p> |

omdat anders de bereikbaarheid voor Pionier-Bols alsmede de randbuurten niet gewaarborgd is. In het amendement is het voornoemde uitgangspunt van de 50km/h voor de parallelle Helsinkilaan aangepast naar 30km/h. Hierdoor is de verkeerssituatie voor de ontwikkeling van Pionier-Bols niet meer haalbaar en houdbaar en moeten er aanpassingen volgen in het plan of in de omliggende verkeersstructuur. Maar, het staat al wel vast dat wanneer zowel de Vennepeweg als de parallelle Helsinkilaan 30km/h wordt, de ontwikkeling verkeerskundig niet mogelijk is.

Ik wil u verzoeken om in het VSP met een uitgewerkt plan te komen voor de het Pionier-Bols terrein. Voor dit plan is, zoals gezegd reeds een raadsbesluit genomen en er is ook subsidie verkregen. Het Plan is derhalve dermate concreet dat er tot in detail op ingegaan kan worden. Er moet voorkomen worden dat Pionier-Bols wordt uitgewerkt op een wijze dat niet strookt met de uitgangspunten (geschreven en ongeschreven) van het VSP, maar ook dat er een VSP wordt vastgesteld dat niet strookt met de uitgangspunten van Pionier-Bols.

Zienswijze 2. Op pagina 10 van het VSP is een kaart met een netwerkstudie opgenomen. Op deze kaart is de ontwikkeling van Pionier-Bols niet opgenomen.

Klopt het dat Pionier-Bols niet is opgenomen in de netwerkstudie. Zo nee, is het dan niet noodzakelijk om dit alsnog te doen. Het project ligt midden in bebouwd gebied en zal grote impact hebben op de lokale verkeersstromen.

Zienswijze 3. Op pagina 42 van het VSP is een schoonheidsfoutje geslopen bij Pionier-Bols. Hier staat een H weergegeven terwijl in het renvooi een F staat. Voor de volledigheid zal dit aangepast moeten worden.

Ik wens u veel succes met de verdere uitwerking van het VSP en de gekoppelde werkzaamheden in het verkeersnetwerk. Voor een goede uitwerking is het noodzakelijk om gedurende de uitvoering van de werkzaamheden regelmatig te meten. Dus: hebben de maatregelen het gewenste effect en zo nee, hoe kunnen we bijsturen om het gewenste effect te behalen.

Klopt het dat Pionier-Bols niet is opgenomen in de netwerkstudie. Zo nee, is het dan niet noodzakelijk om dit alsnog te doen. Het project ligt midden in bebouwd gebied en zal grote impact hebben op de lokale verkeersstromen.

Pionier-Bols is wel degelijk opgenomen in de netwerkstudie. De afbeelding geeft het totaal aantal nieuw te bouwen woningen in heel Nieuw-Vennep weer. In de genoemde 5200 is ook Pionier-Bols opgenomen en de verkeersbewegingen die deze locatie genereren zijn modelmatig meegenomen in de verkeersberekeningen voor het VSP. Maar de afbeelding is aangepast.

Zienswijze 3. Op pagina 42 van het VSP is een schoonheidsfoutje geslopen bij Pionier-Bols. Hier staat een

De legenda van de kaart met automaatregelen is aangepast, Pionier-Bols is met de verkeerde letter benoemd.

| | | | |
|----|---|--|--|
| | | H weergegeven terwijl in het renvooi een F staat. Voor de volledigheid zal dit aangepast moeten worden. | |
| 14 | <p>Beste, in het verhaal zie ik dat jullie van de huidige IJweg een hoofdfietsbaan willen maken tussen de N207 en de noordelijke randweg. Hier zullen een hoop kinderen op de weg gaan fietsen van en naar school enz. die nog weinig gevaren zien en roekeloos zullen gaan fietsen (weten wij ook van onze jonge jaren). Ik vraag mij af hoe jullie dit willen mengen met het doorgaande landbouwverkeer en het erf verkeer. Er zitten een aantal grote bedrijven met langzaamverkeer / landbouwverkeer voertuigen die daar veel rijden en het is 1 van de hoofd landbouwwegen in de Haarlemmermeer. Persoonlijk lijkt mij dit erg gevaarlijk en is dit t.z.t. wachten tot er vreselijke ongelukken gebeuren. Het lijkt mij verstandig om fietsers zoveel mogelijk gescheiden te houden van het landbouwverkeer waar mogelijk. Ik hoor graag hoe jullie hoe jullie hier tegenaan kijken.</p> | <p>Wordt de IJweg een fietsstraat gemengd met landbouwverkeer en blijft er ook bestemmingsverkeer of blijven de fietsers gescheiden van het landbouwverkeer?</p> | <p>De IJweg is een belangrijke regionale fietsroute maar nog niet zodanig is ingericht. Bij het onderzoek naar de herinrichting van de IJweg moet bekeken worden hoe de veiligheid verbeterd kan worden en hoe de regionale fietsroute meer kwaliteit (breedte, materialisatie) kan krijgen. Bij de uitwerking moet blijken of de vorm van een fietsstraat een goede oplossing is. Dit kan op dit moment niet gezegd worden. Aangepast in het VSP: Op blz 40 is de bijzin (deze kan een fietsstraat worden) verwijderd. Op blz 45 is de bijzin (fietsstraat) verwijderd.</p> |
| 15 | <p>Geachte heer/mevrouw, middels dit schrijven deel ik onze zienswijze voor het in Nieuw-Vennep gelegen perceel IJweg 1718. Voor deze locatie is een plan ontwikkeld voor herontwikkeling van deze locatie naar woningbouw. De herontwikkeling van deze locatie is in lijn met de andere herontwikkelingen langs de IJweg (zowel west- als oostzijde) die op stapel staan en in het bijzonder in lijn met de herontwikkeling van de locatie IJweg 1435 (herontwikkeling naar 17 woningen).</p> <p>Wij willen u verzoeken bij het Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep nadrukkelijk rekening te houden met de herontwikkeling tot woningbouw van IJweg 1718 op basis van het reeds bij de gemeente Haarlemmermeer bekend zijnde plan (ingediend 19 april 2021). IJweg 1718 ligt in de conceptversie van het Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep direct langs de verlengde Loenerveld. Wij hebben in principe geen bezwaar tegen het verlengen van Loenerveld en het veranderen van de functie van deze weg, maar wij zouden graag bij het veranderen van de functie van deze weg de gemeente willen verzoeken rekening te houden met de plannen voor de herontwikkeling van IJweg 1718 door bijvoorbeeld het perceel via de Loenerveld te ontsluiten en het unieke plan, wat in lijn is met de herontwikkeling van IJweg 1435, mogelijk te maken.</p> <p>Zodra het verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep definitief, zien wij geen redenen om onze plannen verder te bespreken met de gemeente zodat wij ook verder kunnen met de ontwikkeling van IJweg 1718.</p> | <p>Wij hebben in principe geen bezwaar tegen het verlengen van Loenerveld en het veranderen van de functie van deze weg, maar wij zouden graag bij het veranderen van de functie van deze weg de gemeente willen verzoeken rekening te houden met de plannen voor de herontwikkeling van IJweg 1718 door bijvoorbeeld het perceel via de Loenerveld te ontsluiten.</p> | <p>De afwaardering van de IJweg in Nieuw-Vennep is alleen mogelijk als bij de ontwikkeling van Nieuw-Vennep West er een parallelle IJweg wordt gerealiseerd. Bij de herinrichting en bij de ontwikkeling van Nieuw-Vennep West worden bestaande ontwikkelingen langs de IJweg betrokken.</p> |
| 16 | <p>"Geachte heer/mevrouw, Middels dit schrijven deel ik onze zienswijze voor het in Nieuw-Vennep langs de IJweg gelegen perceel Haarlemmermeer AE 4867. Voor deze locatie is een plan ontwikkeld voor herontwikkeling van deze locatie naar woningbouw. De herontwikkeling van deze locatie is in lijn met de andere</p> | <p>Wij willen u verzoeken bij het Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep nadrukkelijk rekening te houden met de herontwikkeling van tot woningbouw van het perceel AE 4867 op basis van het</p> | <p>U heeft contact gehad met de projectmanager van het ontwikkeling Nieuw-Vennep West en met de cluster RED die eerder enkele van uw plannen heeft beoordeeld. Hierbij is u medegedeeld dat voor een aantal van drie projecten aan de IJweg een</p> |

herontwikkelingen langs de IJweg (zowel west- als oostzijde) die op stapel staan en in het bijzonder in lijn met de herontwikkeling van de locatie IJweg 1435 (herontwikkeling naar 17 woningen). Wij willen u verzoeken bij het Verkeerstructuurplan Nieuw Vennep nadrukkelijk rekening te houden met de herontwikkeling van tot woningbouw van het perceel perceel AE 4867 op basis van het reeds bij de gemeente Haarlemmermeer bekend zijnde plan. In dit plan is de Regulierspoort schetsmatig doorgetrokken langs de het perceel AE 4867. Het profiel van de Regulierspoort kan eenvoudig worden verlengd naar de nieuwe parallelle IJweg langs het perceel AE 4867 en de bestaande kavelsloot. Perceel AE 4867 ligt in de conceptversie van het Verkeerstructuur plan Nieuw-Vennep direct langs de verlengde Regulierspoort zonder over het perceel AE 4867 te gaan. Wij hebben in principe geen bezwaar tegen het aanleggen van deze weg maar wel op een wijze waardoor het genoemde perceel ongemoeid blijft en herontwikkeling van deze locatie tot woningbouw niet in gevaar komt. De plannen voor deze locatie zijn in lijn met de herontwikkeling van IJweg 1435.

reeds bij de gemeente Haarlemmermeer bekend zijnde plan. In dit plan is de Regulierspoort schetsmatig doorgetrokken langs de het perceel AE 4867. Het profiel van de Regulierspoort kan eenvoudig worden verlengd naar de nieuwe parallelle IJweg langs het perceel AE 4867 en de bestaande kavelsloot. Perceel AE 4867 ligt in de conceptversie van het Verkeerstructuur plan Nieuw-Vennep direct langs de verlengde Regulierspoort zonder over het perceel AE 4867 te gaan. Wij hebben in principe geen bezwaar tegen het aanleggen van deze weg maar wel op een wijze waardoor het genoemde perceel ongemoeid blijft en herontwikkeling van deze locatie tot woningbouw niet in gevaar komt.

uitzondering is gemaakt, maar voor overige projecten een stop is met betrekking tot herontwikkeling. Dit heeft te maken met de capaciteit van de IJweg. U bent ook betrokken bij een van deze drie uitzonderingsontwikkelingen. Contact hierover blijft met de projectmanager van de gebiedsontwikkeling.

| | | | |
|----|---|--|---|
| 17 | <p>Geachte heer/mevrouw, Middels dit schrijven deel ik onze zienswijze voor de in Nieuw-Vennep gelegen locatie IJweg 1596 en het naastgelegen perceel Haarlemmermeer AE 1533. Voor beide locaties samen is een gezamenlijk plan ontwikkeld voor herontwikkeling van deze locaties naar een gemengde bestemming woningbouw + maatschappelijk. De herontwikkeling van deze locatie is in lijn met de andere herontwikkelingen langs de IJweg (zowel west- als oostzijde) die op stapel staan en in het bijzonder in lijn met de herontwikkeling van de locatie IJweg 1435 (herontwikkeling naar 17 woningen). Wij willen u verzoeken bij het Verkeerstructuurplan Nieuw Vennep rekening te houden met de herontwikkeling van de genoemde locaties op basis van het reeds bij de gemeente Haarlemmermeer bekend zijnde plan. De ontsluiting van de locaties kan in de toekomst zowel via de IJweg geschieden als via de Bolwerksepoort als onderdeel van de wijkontsluiting Getsewoud Noord (westzijde). Graag worden we betrokken bij de verdere uitwerking van het gebied.</p> | <p>De ontsluiting van de locaties kan in de toekomst zowel via de IJweg geschieden als via de Bolwerksepoort als onderdeel van de wijkontsluiting Getsewoud Noord (westzijde). Graag worden we betrokken bij de verdere uitwerking van het gebied.</p> | <p>U heeft contact gehad met de projectmanager van het ontwikkeling Nieuw-Vennep West en met de afdeling RED die eerder enkele van uw plannen hebben beoordeeld. Hierbij is u medegedeeld dat voor een aantal van drie projecten aan de IJweg een uitzondering is gemaakt, maar voor overige projecten een stop is met betrekking tot herontwikkeling. Dit heeft te maken met de capaciteit van de IJweg. U bent ook betrokken bij een van deze drie uitzonderingsontwikkelingen. Contact hierover blijft met de projectmanager van de gebiedsontwikkeling.</p> |
| 18 | <p>Geachte lezer. Het aangeboden vakje is te klein om al onze reacties op uw VSP-plan voor Nieuw-Vennep. Daarom verzenden we deze reactie naar de gemeente onder vermelding van Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep.</p> <p>Met vriendelijke groeten Fietsersbond afdeling Haarlemmermeer</p> <p>Inleiding Hierbij onze opmerkingen over de VSP met betrekking tot de fiets en de beleving van de fietser op de verschillende acties die voortkomen uit het VSP voor Nieuw-Vennep en omgeving.</p> | <p>Een duidelijk antwoord op de vraag of deze plannen aansluiten op de doelstellingen met de 55% CO2 reductie in 2030 is niet te vinden.</p> | <p>Klopt, de voorgestelde maatregelen zijn nog op een dusdanig abstract niveau dat er geen berekeningen of andere onderzoeken aan ten grondslag liggen die een antwoord kunnen geven of zij bijdragen aan de doelstellingen om 55% CO2 reductie in 2030 te halen. Bij de daadwerkelijke gebiedsontwikkeling wordt dit beter te berekenen.</p> |

Een duidelijk antwoord op de vraag of deze plannen aansluiten op de doelstellingen met de 55% CO2 reductie in 2030 is niet te vinden. De nummers verwijzen naar de hoofdstukken in het document van de gemeente met de naam: Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep Concept ten behoeve van inspraak - 15 september 2022. Het originele document ernaast leggen en lezen (al of niet online) geeft de context van de opmerkingen weer.

2. Ambities en groei tot 2040

De opdracht vanuit het Collegeakkoord 2022-2026 is de volgende: Het is belangrijk dat de inwoners zich makkelijk kunnen verplaatsen in onze gemeente. Iedereen moet veilig, snel en comfortabel binnen 20 minuten van en naar school, werk of winkels kunnen gaan. De 20 minuten geeft de actieradius aan over welke afstanden en snelheden het college in zijn hoofd had. Bij 15, 30 of 50 km/u is dat respectievelijk 5, 10, 17 km. De afstand Cruquius Aalsmeerderbrug is hemelsbreed 10 km. Van Badhoevedorp naar Nieuw-Vennep is 14 km. Van het SKWA naar het station is 6,5 km. Dit geeft aan met welke beperkingen m.b.t. de mobiliteitskeuze onze ambtenaren deze VSP mochten opstellen. De mogelijkheid om te kiezen voor een modaliteit met de minste impact voor de portemonnee en het milieu is door de doelstelling van de tijdslimiet tenietgedaan. Ondanks deze beperking is er toch ruim aandacht voor de actieve modaliteit en zijn er veel beloftes voor de verbetering van de fiets (en wandel) infrastructuur aangegeven. De uitwerkingen zitten in andere projecten.

2.4 Leefbaarheid en verkeersveiligheid

- Leefbaarheid kan je vinden in de 15 minuten stad. Daarbij is het noodzakelijk het "doorgaand" verkeer te weren en het overall beperken van de snelheid naar 30 of 15 km/u. In SPV2030 staan hier de richtlijnen voor.

- Een veilige schoolomgeving is een verbod op automobilititeit in de straat(en) tijdens het in- en uitgaan van de school. Ook de fietsroutes naar en van de school moeten veilig zijn, een rode fietsstrook is geen veilige fietsroute als daar ook auto's, brommers, motoren, bussen en vrachtwagens langs razen.

- Het invoeren van schoolstraten daartoe is zeker gewenst.

- Het toestaan van hogere (>20km/u) snelheden en grotere massa's van andere voertuigen op de fietspaden binnen de bebouwde kom moet voorkomen worden door een snelheidsbeperking of voorzieningen dat deze snelle voertuigen mixen met andere 30 km/u voertuigen op de rijbaan. Het verband tussen kans op dodelijke afloop en botsnelheid bij voetganger -autofrontcontacten, gevonden in enkele recente studies (in: Rosën et al., 2011.)

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

2.5 Gezondheid

- In het preventieakkoord staan de doelstellingen voor meer bewegen. Verleiden naar de actieve mobiliteit is goed. Sturen naar de groei van de actieve mobiliteit door de passieve mobiliteit actief terug te dringen is beter.

2.6 Klimaatdoelstellingen

- Ook het terugdringen van fijnstof en ultrafijnstof door de mobiliteit zou onderdeel moeten zijn van dit plan. Je bent er niet met het terugdringen van CO2 door de elektrificatie van voertuigen.
- Meer ruimte voor groen ten koste van het ruimtebeslag door (geparkeerde) voertuigen is ook noodzakelijk.
- Een stappenplan om de korte ritten van 2,5 of 5 of 15 km terug te dringen, ten gunste van de actieve mobiliteit, ontbreekt hier.

3.1.1 Voorkomen of verminderen van mobiliteit

- Dit zou moeten zijn: 'voorkomen of verminderen van passieve mobiliteit'. Thuiswerkers worden wel geacht een ommetje te maken of gaan lopend of fietsend boodschappen doen.
- Het spreiden van de piek drukt de capaciteitsbehoefte van de netwerken. Files in de spits doen dat nu al.
- Om de fietsochtendspits te verlichten zou je scholen kunnen oproepen hun lessen niet allemaal op het eerste lesuur te laten beginnen.
- Om te voorkomen dat iemand in ploegendienst moet kiezen voor een ongewenste modaliteit zijn sociaal veilige fietsroutes een must.

3.1.2. Veranderen van modaliteit.

- STO(M)P ja!!!
- Verleiden tot de gewenste modaliteit sluit beter aan op deze titel. Dit door verbetering van deze infrastructuur versus het onaantrekkelijk maken van de ongewenste modaliteit. Als voorbeeld de optimalisering van groentijden bij VRI's en geen Min. parkeertarieven voor het gebruik van de openbare ruimte voor de gewenste modaliteiten.

3.2. Mobiliteitsaanpak

- Hierin zouden de uitstoot van geluid, fijnstof en ultrafijnstof, eerlijke verdeling en gebruik van de openbare ruimte, gezondheid en veiligheid centraal moeten staan. Dit ligt vast in het klimaatakkoord, preventieakkoord, SPV2030, Tour de Force.
- Iedereen heeft recht op mobiliteit. De keuze van het voertuig geeft je niet meer recht op het gebruik van de openbare ruimte ten koste van anderen.
- Daar dit een VSP voor Nieuw-Vennep en omgeving is, niet alleen richten op het station of het centrumgebied! Station Nieuw-Vennep is een bestemming voor heel Zuidelijk Haarlemmermeer.

Alle winkelcentra zijn ook bestemmingen. Daarbuiten zijn er ook scholen, sport-, en recreatiebestemmingen. Alle bestemmingen moeten kunnen worden bereikt van uit huis. Hierdoor zullen alle routes in en om Nieuw-Vennep moeten voldoen aan de eisen om de mobiliteit op een duurzame en toekomstgerichte wijze mogelijk te maken en invulling te geven aan de mobiliteitstransitie.

- Autoluw implementeren
- Mobiliteitsmanagement/ gedragsmanagement om pieken te nivelleren.
- Verbeteren netwerken voor voetgangers, fietsers en OV.
- Overstapmogelijkheden creëren/verbeteren naar het OV. P&R voor fiets en automobilist
- Fiets meenemen in het OV.
- Sturen in parkeren.
- Verkeersmanagement: sturen op routekeuze?

3.2.1. Autoluw

- Dit bereik je door het doorgaand autoverkeer te weren en autogebruik/bezit te ontmoedigen. De openbare weg is niet de plaats om zo snel mogelijk (20 minuten?) met de auto van A naar B te gaan. Er is wel sprake van een leefbare stad waarbij je met 15 minuten je bestemming of het OV met actieve mobiliteit moet kunnen bereiken.
- Rond de bestemmingen moeten geen barrières zijn voor de actieve mobiliteit die de reistijd verlengen.
- Ongelijkvloerse kruisingen kunnen een oplossing zijn. Zie hiervoor de Bicycle Oriënted Development (BOD) omschrijvingen.
- Doorgaand verkeer voor zowel fiets als auto moet langs, niet via, de bestemmingen worden geleid.
- Het autogebruik ontmoedigen kan door de alternatieven makkelijker bereikbaar te maken.
- Om een bestemming te bereiken zou het pakken van de fiets uit een schuur achterom eenvoudiger moet zijn dan de auto te pakken die voor de voordeur geparkeerd staat.
- Een auto delen met burens of kennissen is ook een vorm van deelauto, die buiten het zicht van de officiële kanalen gaat.
- Gemeenschappelijke auto parkeervoorzieningen aan de rand van de bestemmingen waarbij de toegang niet een actieve mobiliteit route kruist is een oplossing voor het centraal parkeren.
- Eventuele overtollige ruimte op deze centrale parkeergelegenheid inzetbaar (kunnen) maken voor horeca, zonnepanelen, een groen dak of gevelbeplanting.

3.2.2. Mobiliteitsmanagement.

- Goed om de pieken te ontlasten maar draagt dat ook bij aan het verminderen van de groei van het autoverkeer of de mobiliteitstransitie?

3.2.3. Aantrekkelijke netwerken voor wandelaars, fiets en OV.

- Zeker investeren in de netwerken voor de wandelaars, fiets en het OV. Aantrekkelijk maken doet het gebruik groeien. Dus in ongewenste groei niet investeren.
- P&R, ook voor de fiets. Voor de auto alleen aan de randen bij de invalswegen bij de N of A wegen of de gemeentegrens. Dit voor de mensen die buiten de polder en woonkernen wonen die onvoldoende met het OV verbonden zijn en verder dan 2,5 /5 /15 km moeten rijden.
- Geen auto parkeergelegenheid bij tussenliggende HOV- haltes zodat voorkomen wordt datje met de auto vanuit Nieuw-Vennep naar een HOV- halte gaat.

- Uiteraard wel de goede R-net fietsenstalling plaatsen (deze hebben FietsParkeur!). Voor afgelegen locaties ook goede fietskluizen (bv. die op PBO Schiphol), zodat ook E-bikes diefstal en vandalisme proef staan.
- Voor de fiets dienen er buiten aantrekkelijke netwerken ook goede kwaliteit paden, die voldoen aan de nieuwste CROW- richtlijnen en onderzoeken, qua gesloten bestrating, vergevingsgezinde berm, breedte, snelheidsverschillen, belijning, stoepanden, bochtstralen en zichtlijnen.
- Uiteraard ook sociaal vriendelijk en een lage geluidsbelasting.

3.2.4. Sturen in parkeren

- Voor het sturen naar een autoluwe omgeving is betaald parkeren een probaat middel. Minder auto's geeft ruimte voor groen en parkeerterrein voor fietsen, 30 auto's parkeren nemen evenveel plaats in als 300 geparkeerde fietsen. In Leeuwarden worden de inpandige bewaakte stallingen betaald uit de opbrengst van de grote ondergrondse parkeergarage.
- Goede fietsparkeer mogelijkheden faciliteert het fietsen en geeft een minder rommelige openbare ruimte en daar wordt iedereen blij van.
- Een goed voorbeeld is de fietsparkeervoorziening bij het SKWA.
- Een goede bereikbaarheid van parkeervoorzieningen voor "bestemmingsverkeer". Zeker voor de fiets ten koste van de mogelijkheden voor de auto. Je kan niet beide tevredenstellen.
- Voor de auto heeft het ministerie een studie laten uitvoeren "sturen in parkeren" als ondersteuning bij de keuzes:
<https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/18/sturen-in-parkeren>
- Het is dweilen met de kraan open als de winkels subsidie geven aan de autobezitters (parkeergeld over nemen). Dit wordt dus ook opgebracht door de mensen die niet met de auto (bv. fiets, wandelen of OV) komen. Bovendien vloeit dit geld niet terug naar de lokale gemeenschap.
- Wanneer gaan de winkels mee betalen aan de fietsparkeer voorzieningen, goede wandelroutes en subsidie voor de mensen die met het OV komen?

3.2.5. Verkeersmanagement:

- De tekst is geschreven vanuit het autoraam. Waar blijft hier STOMP?

3.3 Effect aanpak mobiliteit

- Hoopvolle doelstelling voor de modal split, maar hoe?
- Hier ontbreekt de voetganger!
- Wat is het doel van de mobiliteitstransitie? Is dat niet de autogroei in de huidige capaciteit opvangen of laten krimpen? De automodaliteit blijft groeien met 19% ondanks de acties door de fiets en het OV te stimuleren. Zijn de acties dan niet te vrijblijvend en moet er voortvarender worden gestuurd?
- De winst door het thuiswerken en spits mijden is niet toe te wijzen aan dit VSP.
- Verleiden tot het gebruik van de fiets d.m.v. Ring-Ring.eu, al of niet in MRA of VRA verband.

3.4. Wat betekent dit voor de Nieuw-Venneper.

- Dit zijn mooie beloftes, maar hoe is dit te meten en hoe wordt dit ervaren door de betreffende doelgroepen.

3.5. Knelpunten.

- Waar is de lijst met de 400 knelpunten? Bepaalt de betalende burger de prioriteit?
- Afstemming gewenst om te komen tot een eenduidige kaart.

4.1 Principes mobiliteitsnetwerken

- Vergeet het voetgangersnetwerk niet!

4.1.7. IJweg is de GOW voor diverse huizenblokken.

Moeilijk om hier sluipverkeer van bestemmingsverkeer te onderscheiden.

4.3. Stap op de fiets.

Voor Nederland geldt dat 6,5 miljoen mensen geen rijbewijs hebben en 2,1 miljoen huishoudens geen auto hebben. Willen de 6,5 miljoen mensen deelnemen aan de mobiliteit, dan zijn ze aangewezen op anderen, lopen of de fiets, al of niet in combinatie met het OV. Daarbuiten is het ook een alternatief voor de automobilist om een keuze te maken voor een gezonde, goedkope en milieu - vriendelijke manier van bewegen voor de korte afstanden.

- Met trap ondersteuning zijn ook grotere afstanden, niet beperkt tot de 15 km, mogelijk.
- Dit is wel leeftijd afhankelijk zoals in bijgaand overzicht aan de VRA is te zien. Voor in 2030, 2040 of 2050 kan de inrichting van de routes gebonden zijn aan de leeftijden. ((Regio zuid van de VRA zijn de gemeentes ten zuiden van het Noordzeekanaal).
- Inrichten van de fietsinfrastructuur voor zowel 8 als 80- jarigen, zorgt dat iedereen veilig kan bewegen.
- Verdeling van de financiën tussen de modaliteiten zou dus ook evenredig moeten zijn.

Fietsen naar de (basis)school:

- Dit is belangrijk voor de broodnodige ervaring die de kinderen moeten hebben als ze naar het voortgezet onderwijs gaan. Bovendien zorgt de extra beweging voor betere leerprestaties en een betere gezondheid. Tevens ontwikkelen ze een betere sociale vaardigheid, dan als ze op de achterbank van een auto van en naar huis worden getransporteerd.
- Niet alleen de schoolomgeving moet veilig zijn ingericht (bv. een schoolstraat), ook de fietsroutes daar naartoe dienen veilig te zijn.
- Ook de routes naar de middelbare scholen moeten veilig zijn, zodat deze leerlingen niet leren dat een slechte infrastructuur ook goed is. Ze over een hindernisbaan laten rijden en verwachte dat ze zich vlak bij school aan de regeltjes (net geleerd via een educatie programma) moeten houden, gaat niet werken.

Fietsparkeergelegenheid

- Slechte, overvolle of geen stallingen zijn een drempel om niet te gaan fietsen. Zorgen voor goede fietsparkeergelegenheid die voldoen aan het

fietsparkeer keurmerk (FietsParkeer) geeft de burger zelfvertrouwen. Daarbij moet de burger altijd zelf zorgen voor een afzonderlijk ART goedgekeurd slot (twee sterren minimaal) waarmee het voorwiel en het frame aan de vaste wereld vastgezet kan worden.

- Een insteek ketting lijkt veilig, maar is het niet. Zeker nu er lopers zijn waarmee, ook de nieuwe, sloten snel geopend kunnen worden.

Opwaarderen en aanvullen fietsnetwerk

- Zeker doen. De Fietsersbond staat open voor overleg.

Nieuwe schakels.

- De fietsersbond heeft al veel informatie klaar staan in de volgende GMAP:

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=10SckknJahQfFJUKiQN2SCpPbeflZaza&usp=sharing>

- Op de Layer "Toekomstige uitbreidingen" met de namen die beginnen met FILMRQ. De items die beginnen met FILMRO zijn uit de omgevingsvisie. De andere layers geven de doorfietsroutes aan of de te verbeteren punten (De layers kan je selecteren door deze aan te vinken in de linker kolom).

- Opmerkelijk is dat op de kaart op pagina 26 en 30 de nieuwe fietsinfrastructuur langs de N207, onder de 380kv leiding, niet op deze kaart is aangegeven. Dit pad is als onderdeel in het FIOV-project als hoofdnetfiets aangegeven.

4.4. Openbaar vervoer

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

5.2. Pakket Voetganger

- Bij basisscholen geen kiss en go faciliteiten. Dat trekt auto's aan. Wel schoolstraten (bij in- en uitgaan van de school is de toegangsstraat verboden voor al het autoverkeer. Bewoners mogen nog wel vertrekken. Bij aankomst van de bewoners moeten deze wachten tot de straat weer is vrijgegeven).

- Looproutes vanuit de wijken(doorsteekjes) met een kortste weg naar de hoofdwandelroutes. Sociaal veilig door goede verlichting en geen enge bosjes. Geen obstakels zoals paaltjes en treden. Denk aan de rolstoelen, kinderwagens, scootmobielen, etc. Vraag BGH voor meer informatie.

- Hoofdwandelroutes goed verlicht, ruim en een vrije berm en met goede zichtlijnen op kruisend verkeer.

- Langs alle hoofdfietsnet routes komen voetpaden ontbreekt hier.

MPvE Waar is deze te zien, zodat gekeken kan worden hoe de fiets/voetganger erin is opgenomen?

- In de omschrijving is uitgegaan van het autobezit als standaard. Er zijn ook mensen die geen auto willen of hoeven te hebben. Meedoen aan de maatschappij moet voor iedereen mogelijk zijn.

- Waarom wordt dit opstellen overgelaten aan de projectontwikkelaar. De gemeente hoort in het zadel te zitten. In het kader van de omgevingswet zou dit nog anders kunnen uitpakken.

In Lisserbroek is al onduidelijkheid, omdat de provincie al heeft bepaald hoe de fietspaden en de busbaan gaan lopen.

N.B. een projectontwikkelaar kan, door het ontbreken van de kennis hierover, geen rekening houden met de doorgaande fietsroutes die reeds aanwezig zijn of die door deze plannen gefaciliteerd kunnen worden. Voorbeeld: Hydepark en de fietsroute vanaf de Piratenwijk naar het station. Vijfjaar afsluiten en daarna onvoldoende ruimte om een goede verbinding te kunnen aanleggen.

5.3 Pakket fiets

Het NTF is vastgesteld. Daaruit is afgeleid het RTF (Regionaal Toekomstbeeld Fiets). De inhoud is voor Nieuw-Vennep krapjes en voornamelijk gericht op dure projecten. Er is slechts weinig van de inbreng vanuit de Fietsersbond meegekomen. (We hadden een uur de tijd in een online vergadering om onze ideeën te spuiten). De input van de gemeente is verder gefilterd door de VRA en de provincie. De NTF was opgestart vanuit Tour de Force om kapitaal te verwerven van de toen nog te vormen regering/en het budget. Ja, het is wel op de agenda gekomen en de financiën zijn ook gekomen.

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

- Bij basisscholen geen kiss en go faciliteiten. Dat trekt auto's aan. Wel schoolstraten (bij in- en uitgaan van de school is de toegangsstraat verboden voor al het autoverkeer).

- Doorsteekjes met een kortste weg, eventueel samen met de wandelroutes, naar de fietsroutes buiten de woonblokken. Sociaal veilig door goede verlichting en geen enge bosjes, een ruime en een vergevingsgezinde berm met goede zichtlijnen op kruisend verkeer. Geen obstakels zoals rekken, paaltjes en treden. Denk ook hier aan de rolstoelen, kinderwagens, scootmobielen, etc.

- Fietsparkeervoorzieningen. Ja graag!. Bij winkels voor dagelijkse boodschappen (A.H, Jumbo, Dirk, Lidl, etc.) ruime fietsparkeerplaatsen, zodat ter plekke de fietstassen kunnen worden geladen. Alle fietsparkeerplaatsen voorzien van rekken met FietsParkeur.

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

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

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

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

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=IPCIrah57PI5gWfam2YzdmisuZ91c3W4&usp=sharing>

- De andere layers geven de OV- infrastructuur, het huidige hoofdfietsnet, de fietsinfrastructuur

waarvan de fietser mogelijk hinder van heeft, de ruim 30 aanpassingen zoals voorgesteld staan in de concept VSP Nieuw-Vennep 2022 en de fietstelweek resultaten (waar hebben de meeste geregistreerde fietsers gefietst?). Door het aanklikken van de layers (in de linker kolom) worden deze punten of routes zichtbaar in de GMAP.

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

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

- Lesprogramma's op scholen, ondersteund door kennisclubs, moeten de verkeersregels onder de aandacht brengen.

- Voor nieuwkomers in de Nederlandse samenleving zijn er de fietslessen al of niet met de uitleg van de verkeersregels.

- Acties om te zorgen dat iedereen, dus ook kinderen, een fiets ter beschikking hebben lijken hier nog niet te zijn geregeld. Dit alles om mobiliteitsarmoede te voorkomen en iedereen zelfstandig aan de maatschappij te kunnen laten meedoen.

5.3. C. De keten mobiliteit met fiets/OV is succesvol, als iedereen met 15 minuten reizen (fiets pakken, fietsen, parkeerplek vinden, stallen, lopen naar de halte of perron) in het OV kan stappen. Een en ander staat beschreven in BOD. Een omleiding of een verkeerslicht dat veel vertraging geeft is geen succesfactor.

- De plaatsing van de fietsparkeervoorziening (voorzien van FietsParkeur) bij de R-net haltes moet dusdanig ruim zijn dat er ook 2 meter ruimte is achter de geparkeerde fiets, zodat een langskomende fietser niet je achterlicht eraf rijdt.

5.3. d.1. Van waar naar waar?

5.3. d.2. Van waar naar waar?

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

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

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

5.3. g.1. Uweg wordt ook fietsstraat.

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

5.4. Pakket openbaar vervoer

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

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

5.4. d. Zie reactie bij VSP Hoofddorp.

5.5 Pakket bereikbaarheid auto Centrum Nieuw-Vennep

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

- De fietsers op de Vennepeweg kunnen uitgaan van de belofte in punt 5.3.d.3. dat zij voorrang hebben op het autoverkeer op de Hoofdweg.
- Doorgaande fietsers op de Hoofdweg op de West en oostzijde hebben ook de voorrangsverwachting bij de diverse kruisingen.

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

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

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

De randstructuur

- De dreven worden slechts ontsloten door:

- De Hoofdvaart Oostzijde (wordt 30 km/u) naar de N207,
- De Hoofdvaart Oostzijde (wordt 30 km/u) naar de Nieuwe Bennebroekerweg
- Het verlengde van de Noorderdreef en Zuiderdreef (beide 50 km/u), via de Spoorlaan, naar de N207 of de Nieuwe Bennebroekerweg
- De Noordelijke Randweg, via de Lucas Bolsstraat (wordt 30 km/u?) en de Vennepeweg (wordt 30 km/u) naar de Operaweg.

- De Venneperweg(daar 50 km/u?) heeft aan de oostkant ook een aansluiting naar de Spoorlaan.
- De toegeschreven snelle functie van de dreven met 50 km/u tussen de woonwijken naar de randstructuur, komt het kruisen met de actieve mobiliteit niet ten goede
- Voor de veiligheid van het oversteken en de leefbaarheid is het afwaarderen van de 50 km/u dreven ten westen van de Hoofdvaart naar 30 km/u zeker aan te bevelen.
- Ook de Lucas Bolsstraat en de nieuwe Helsinkilaan kunnen naar de 30 km/u om het oversteken veiliger te maken.
- Het vertragen van al het verkeer naar 30 km/u is goed voor de verkeersveiligheid en het beperken van het geluid en uitstoot van o.a. CO2, stikstof, en ultrafijnstof. Hierdoor wordt het oversteken naar de scholen, lopend of met de fiets, zeker op plaatsen met minder goede zichtlijnen, voor iedereen veiliger.
- 30 km/u is ook nog goed voor je portemonnee en je accu.
- Eventuele vrijliggende fietspaden handhaven en voorzien van bord G13. Hierdoor kunnen de kwetsbare weggebruikers, zoals kinderen en bejaarden, daar veilig fietsen. Snorfietsen en speedpedelecs kunnen naar de 30 km/u rijbaan.
- OV vertragen door 30 km/u? Zie de discussie over LARGAS (LAngzaam Rijden GAat Sneller).

2.6 Klimaatdoelstellingen - Ook het terugdringen van fijnstof en ultrafijnstof door de mobiliteit zou onderdeel moeten zijn van dit plan. Je bent er niet met het terugdringen van CO2 door de elektrificatie van voertuigen.

In een VSP is het terugdringen van fijnstof en ultrafijnstof geen opgave. Uiteraard zal bij de daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen bij eventueel vereiste wettelijke procedures moeten blijken of er wordt voldaan aan wettelijke normen ten aanzien van fijnstof en ultrafijnstof. Wel wordt voorgesteld om in te zetten op het STOMP principe waar voetgangers, fietsers en HOV de voorkeur krijgen t.o.v. de auto. Deze modaliteiten scoren goed op het terugdringen van (ultra-) fijnstof.

Een stappenplan om de korte ritten van 2,5 of 5 of 15 km terug te dringen, ten gunste van de actieve mobiliteit, ontbreekt hier.

Klopt, dit is geen onderdeel van het VSP maar door het stelselmatig verbeteren van de fietsroutes en minder ruimte aan de auto te bieden, ontstaat meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Echter, wanneer en waar deze ruimte ontstaat, is nu niet bekend en kan dus ook niet opgenomen worden.

Om de fietsochtendspits te verlichten zou je scholen kunnen oproepen hun lessen niet allemaal op het eerste lesuur te laten beginnen.

Uiteraard zijn wij hier voorstander van. Het VSP is echter niet het juiste instrument om scholen hierop te wijzen.

Om te voorkomen dat iemand in ploegendienst moet kiezen voor een ongewenste modaliteit zijn sociaal veilige fietsroutes een must.

Bij het stimuleren van de fiets hoort ook het aspect sociale veiligheid. Goed dat u dit als aandachtspunt benoemt. Het VSP kent een dusdanig abstract niveau dat deze concrete suggesties een plek

moeten krijgen in definitieve ontwikkelingen van gebiedsplannen.

3.1.2. Veranderen van modaliteit.
STO(M)P ja!!! Verleiden tot de gewenste modaliteit sluit beter aan op deze titel. Dit door verbetering van deze infrastructuur versus het onaantrekkelijk maken van de ongewenste modaliteit. Als voorbeeld de optimalisering van groentijden bij VRI's en geen min. parkeertarieven voor het gebruik van de openbare ruimte voor de gewenste modaliteiten.

Ter kennis aangenomen.

3.2. Mobiliteitsaanpak. Hierin zouden de uitstoot van geluid, fijnstof en ultrafijnstof, eerlijke verdeling en gebruik van de openbare ruimte, gezondheid en veiligheid centraal moeten staan. Dit ligt vast in het klimaatakkoord, preventieakkoord, SPV2030, Tour de Force.

We gaan uit van STOMP in het VSP en bij het uitwerken en realiseren van ruimtelijke plannen waarbij onderdelen uit het VSP worden uitgewerkt worden de genoemde doelen in acht genomen.

Daar dit een VSP voor Nieuw-Vennep en omgeving is, niet alleen richten op het station of het centrumgebied! Station Nieuw-Vennep is een bestemming voor heel Zuidelijk Haarlemmermeer

Het VSP Nieuw-Vennep heeft geen focus op het Station. Wel komt in het centrum Nieuw-Vennep een aantal maatregelen en nadere studies tezamen waardoor hier in verhouding veel over geschreven wordt.

3.2.2. Mobiliteitsmanagement. Goed om de pieken te ontlasten maar draagt dat ook bij aan het verminderen van de groei van het autoverkeer of de mobiliteitstransitie?

In Haarlemmermeer willen we prettig blijven bewegen, op momenten of locaties dat de auto een logische keuze is kan deze gebruikt blijven worden. We verleiden de bewoners om sneller en vaker een andere keuze dan de auto te maken.

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

Het VSP gaat hier niet over.

3.2.5. Verkeersmanagement: De tekst is geschreven vanuit het autoraam. Waar blijft hier STOMP?

Sturen op verkeersmanagement kan het best met de auto en in mindere mate met fietsverkeer. We verwachten dat de maatregelen zoals geschetst leiden tot een betere doorstroming en veiligheid voor de voetganger of de fietser.

3.3 Effect aanpak mobiliteit - Hoopvolle doelstelling voor de modal split, maar hoe? Hier ontbreekt de voetganger!

Door investeringen in fiets en Openbaar Vervoer verwachten we dat de groei van het autoverkeer lager is dan zonder deze investeringen. De voetganger is niet apart opgenomen in dit overzicht omdat de voetganger alleen een (belangrijke) rol speelt in verplaatsingen onder de

| | | |
|--|--|--|
| | | 1000 m, vaak binnen de wijk. Dit is niet het schaalniveau van het VSP. Infrastructuur voor voetgangers is in het algemeen onderdeel van de openbare ruimte en wordt in elk infrastructuur- en gebiedsontwikkelingsproject meegenomen. Er zijn dan ook niet of nauwelijks specifieke voetgangersprojecten nodig. Zie ook de beantwoording bij 11. |
| | Wat is het doel van de mobiliteitstransitie? Is dat niet de autogroei in de huidige capaciteit opvangen of laten krimpen? De automodaliteit blijft groeien met 19% ondanks de acties door de fiets en het OV te stimuleren. Zijn de acties dan niet te vrijblijvend en moet er voortvarender worden gestuurd? | Het doel van de mobiliteitstransitie is om zo prettig mogelijk te blijven bewegen rekening houdend met alle modaliteiten. Daarvoor is het nodig de groei van het autoverkeer af te remmen. Het is al een grote opgave om deze ombuiging te bereiken gezien de enorme groeiopgave waar Haarlemmermeer voor staat. Nog meer sturen op minder groei lijken voor de periode waar het VSP overgaat niet voor de hand liggend. |
| | 3.4. Wat betekent dit voor de Nieuw-Vennep. Dit zijn mooie beloftes, maar hoe is dit te meten en hoe wordt dit ervaren door de betreffende doelgroepen. | Het VSP heeft geen monitorfunctie, uiteindelijk is de insteek dat deze maatregelen leiden tot minder ongevallen, meer lopen, meer fietsen en meer OV en meer gezondheid ten opzichte van een situatie waarin geen maatregelen om deze modaliteiten te stimuleren zijn genomen. |
| | 3.5. Knelpunten. Waar is de lijst met de 400 knelpunten? Bepaalt de betalende burger de prioriteit? | De lijst is bekend en wordt jaarlijks doorgenomen om het jaarprogramma van de knelpunten te bepalen zodat deze opgepakt kunnen worden. Ambtelijk wordt de prioriteit bepaald via de Dorps- en Wijkraden kunnen nieuwe knelpunten aangedragen worden. |
| | Opmerkelijk is dat op de kaart op pagina 26 en 30 de nieuwe fietsinfrastructuur langs de N207, onder de 380kv leiding, niet op deze kaart is aangegeven. Dit pad is als onderdeel in het FIOV-project als hoofdnetfiets aangegeven. | We zullen de fietsstructuur vanuit Nieuw-Vennep richting Lisserbroek op de kaart toevoegen. |
| | 4.4. Openbaar vervoer. In het FIOV- project, van de Provincie, Noordwijk Lisserbroek Schiphol wordt speciaal voor de FIOV- lijn een aansluiting gemaakt vanaf de P&R in Nieuw-Vennep met een nieuwe busbaan. Deze loopt parallel aan de N207 vanaf de P&R langs de Uweg naar de FIOV- brug in Lisserbroek. Deze ontbreekt op de kaart. Er staat wel een ontsluitende buslijn aangegeven. Een nadere toelichting ontbreekt. | Het betreft hier een VSP voor Nieuw-Vennep. De door u genoemde buslijn krijgt in de definitieve situatie geen overstap op de P&R Getsewoud. De HOV- lijn 361 van de provincie Zuid-Holland blijft over de N207 en de A4 rijden naar Schiphol Plaza. De lijn 361 komt dus niet op de halte Nieuw Vennep P&R Getsewoud Zuid en heeft geen direct raakvlak met Nieuw-Vennep en daarom wordt deze lijn niet op de kaart opgenomen. |
| | MPvE Waar is deze te zien, zodat gekeken kan worden | U bent betrokken geweest bij het opstellen van het MPvE en hebt deze van ons ontvangen. |

| | | |
|----|---|--|
| | hoe de fiets/voetganger erin is opgenomen? | |
| | In de omschrijving is uitgegaan van het autobezit als standaard. Er zijn ook mensen die geen auto willen of hoeven te hebben. Meedoen aan de maatschappij moet voor iedereen mogelijk zijn. | Eens. |
| | Waarom wordt dit opstellen overgelaten aan de projectontwikkelaar. De gemeente hoort in het zadel te zitten. In het kader van de omgevingswet zou dit nog anders kunnen uitpakken. | In de MPvE's zoals die tot nu toe in de gemeente zijn opgesteld zijn ambities geformuleerd. Daaruit volgen eisen, wensen en randvoorwaarden die moeten helpen om de ambities waar te maken. De eisen en ambities zijn over het algemeen iets wat ingevuld kan/moet worden binnen de gebiedsontwikkeling. Dit is dus een taak van de ontwikkelaar. De randvoorwaarden liggen over het algemeen niet binnen de invloedssfeer van de ontwikkelaar en zullen ingevuld moeten worden door de gemeente of een andere overheid. Met het indienen van de aanvraag van de omgevingsvergunning dient de aanvrager aan te tonen dat het verkeer op een afdoende manier afgewikkeld kan worden als onderdeel van een goede ruimtelijke ordening. Met een verwijzing hoe voldaan wordt aan het MPvE kan de ontwikkelaar dat snel en eenvoudig aantonen in zijn mobiliteitsplan. |
| | 5.3. d.1. Van waar naar waar? | Het VSP gaat over Nieuw-Vennep vandaar dat voor deze route gesproken wordt over de route binnen Nieuw-Vennep over de Hoofdweg westzijde. |
| | 5.3. d.2. Van waar naar waar? | Het VSP gaat over Nieuw-Vennep vandaar dat voor deze route gesproken wordt over de route binnen Nieuw-Vennep over de IJweg. |
| | 5.3. d.3. Beinshoek of Beinsdorp? In Beinsdorp een uitdaging om dat de route nu via woonerven loopt, (is 15 km/u). | Klopt, dit is een fout die verbeterd is in de definitieve versie van het VSP, Beinsdorp. Het fietsplan gaat verder in op de uitwerking van de verschillende fietsroutes. Routes via woonerven is inderdaad een uitdaging maar welke oplossingen hiervoor mogelijk zijn is op dit moment niet aan te geven. |
| | 5.3.i. Vrijliggend fietspad langs N207 en nieuwe busbaan ontbreekt, (onderdeel HOV Noordwijk-Schiphol.) | Klopt, het gaat om het VSP Nieuw-Vennep ten noorden van de N207, het door u genoemde fietspad beschouwen wij als onderdeel van Lisserbroek maar wij zullen de relaties vanuit Nieuw-Vennep naar Lisserbroek duidelijker op de kaart aangeven |
| 19 | Wij hebben kennisgenomen van het verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep en Hoofddorp. Wij zijn aanwezig geweest bij de informatieavond in het trefpunt. | Tijdens deze avond was ter plaatse een rapport aanwezig, welke ik digitaal niet vind, zie ook opmerking op pagina 7 van het verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep. Tijdens de |

Tijdens de informatieavond viel het op dat er vooral globaal uitleg kon worden gegeven over de ontwikkelingen en helaas geen duidelijkheid over hoe de ontsluiting vanaf Nieuw-Vennep richting de A4 via oa. Spoorlaan plaats vindt. Tijdens deze avond was ter plaatse een rapport aanwezig, welke ik digitaal niet vind, zie ook opmerking op pagina 7 van het verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep. Tijdens de informatieavond werd gezegd dat het online zou staan.

informatieavond werd gezegd dat het online zou staan.

Wat de algemene lijn is van onze opmerkingen en vragen is dat er weinig beschreven wordt over de huidige knelpunten de de ontwikkelingen van die knelpunten naar 2030 toeneemt. Graag zie ik meer onderbouwing van het structuurplan met een beschouwing van huidige situatie en de ontwikkelingen. Want het lijkt nu dat er geen aandacht is voor het oplossen van huidige knelpunten.

De opmerkingen zijn per pagina opgenomen.

Rapportage ter plaatse van de informatieavond
Ik heb een foto gemaakt van pagina 23, waarop de onderbouwing staat dat de Vennepeweg rustiger zou worden door de maatregelen. Als ik rondom schooltijd over de noordelijke dreef rijd is het hier druk. Een groot deel van het verkeer van de Vennepeweg zal de noordelijke en zuidelijke dreef nemen en niet via de Noordelijke Randweg. De kruising met de Hoofdvaart is hierin een knelpunt.

- We missen een goede beschrijving van het huidige knelpunt en de effecten op de omgeving.
- De verwachting hoe dit zal ontwikkelen en het knelpunt verslechterd.
- De mogelijke oplossingen die het beter maakt.

Verkeerstructuurplan Nieuw-Vennep

Pagina 7: In het verkeersstructuurplan wordt genoemd dat het met behulp van het verkeersmodel NHZ 3.0 getoetst is. De gedetailleerde, verkeerskundige resultaten zijn in een rapportage verkeerskundige onderbouwing vastgelegd.

Waar is het verkeersmodel en de uitgangspunten van dit model en de rapportage verkeerskundige onderbouwing digitaal in te zien? Er zaten geen hyperlinks in het document en er staat geen verwijzing opgenomen naar een locatie. Was dit het rapport wat wel aanwezig was met de informatieavond?

Pagina 15: Meer mensen maken (mede dankzij elektrische fiets) de keuze om meer te fietsen vanwege gezondheid en gemak, tot afstanden van 15 km. Maar ook met de inzet op een verkeersveilige leefomgeving met meer 30 km/u gebieden en een fietsvriendelijke weginrichting stimuleren we duurzame mobiliteitskeuzes. Daarnaast kunnen we door het spreiden van vervoersstromen over meerdere routes en over de dag de bestaande infrastructuur beter benutten.

Er wordt gesproken in de tekst over het verspreiden van vervoersstromen over meerdere routes. De routes zitten momenteel al vol in de spits en er kan geen extra verkeer mee bij. Het blijft toch een feit dat nu na Corona de mensen toch rond de spits en schooltijd vertrekken uit het dorp naar hun werk via de snelweg.

Het lijkt erop dat de gemeente de inzichten van de bewoners over de huidige situatie zelf niet ziet. Welke maatregelen kunnen op relatieve korte termijn genomen om de doorstroming te verbeteren?

Pagina 16: Er wordt gesproken dat thuiswerken een oplossing is en dat er gekeken wordt om dit nu na Corona te behouden. Dit is echter achterhaald. Zowel overheid als bedrijven voeren juist nu weer de verplichting in om minimaal 50% of 3 dagen op kantoor te werken. Daarnaast hebben mensen juist door Corona een (extra) auto gekocht om het OV te mijden. Door alle problemen bij de NS en de reeds aanwezige auto's is de verwachting dan ook dat het aanwezige autogebruik eerder meer wordt voor werk dan minder. Hierdoor is het standpunt van de gemeente achterhaald.

Pagina 18: In Nieuw-Vennep is geen betaald parkeren of vergunning parkeren. Dit is onjuist, de parkeergarage bij De Symphonie is betaald parkeren. Bij het NS- station is het tevens betaald parkeren waardoor openbaarvervoer niet gestimuleerd wordt.

Pagina 41: Het oostelijk deel van Nieuw-Vennep kan via de Dreven en de Spoorlaan naar de N207 of de Noordelijke Randweg rijden. De Vennepeweg speelt daar geen rol in. De capaciteit van het kruispunt van de Noordelijke Randweg met de Spoorlaan wordt vergroot

Getsewoud wordt ontsloten via de Noordelijke Randweg naar de Spoorlaan, Bennebroekerweg en dan de A4. Het vergroten van de capaciteit van het kruispunt zoals genoemd in de bullit zal hier geen effect hebben op de verkeersdoorstroming, want die mensen staan dan alleen langer op de Spoorlaan. Het is kortzichtig van de gemeente om te denken aan een oplossing bij een kruispunt, terwijl het probleem veel breder is.

1. Getsewoud zou moeten worden gestimuleerd om gebruik te maken van de N205 en N207;
2. De Spoorlaan aansluiting – Bennebroekerweg moet geoptimaliseerd worden;
3. De Bennebroekerweg aansluiting – Rijnlanderweg moet geoptimaliseerd worden. En een tijdelijke oplossing die de komende 10 jaar wordt gezocht, zoals het realiseren van een koude kruising is hiervoor geen oplossing;
4. Gemeente moet oplossing bieden voor het verkeer als de A4 vaststaat, wat bijna elke dag weer zo is.
5. De ontsluiting van Nieuw-Vennep via de Vennepeweg – Leimuiderbrug en de N207 zou geoptimaliseerd moeten worden.

Pagina 43: Het lopende project Nieuwe Bennebroekerweg (NBBW) heeft als doel om meer capaciteit aan de Bennebroekerweg richting de A4 toe te voegen. Deze extra capaciteit is nodig om het autoverkeer uit nieuwe ontwikkelingen in Nieuw-Vennep (West, Bols/Pionier) en Hoofddorp (Zuidrand, Cruquius-Zwaanshoek) mogelijk te maken. Door het autoluw inrichten van het stationsgebied van Hoofddorp zal verkeer dat voorheen via de Taurusavenue naar de A4 reed ook via de Nieuwe Bennebroekerweg gaan rijden. De capaciteit van de Nieuwe Bennebroekerweg en de Nelson Mandeladreef wordt vergroot van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Door de kruispunten met de Spoorlaan, Rijnlanderweg en Airborneavenue ongelijkvloers te maken, ontstaat ook een snellere route. Hierdoor ontstaan ook ongelijkvloerse kruisingen voor fiets- en landbouwverkeer. De opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg kan mogelijk gefaseerd worden uitgevoerd. Deze maatregelen worden verder uitgewerkt via het project Nieuwe Bennebroekerweg. Zoals bekend zal het project pas op zijn vroegst in 2030 gerealiseerd zal worden. Tot die tijd is het een serieus knelpunt waar niets aan gedaan wordt. Het wordt mogelijk ook alleen groter als de kruising Spoorlaan – Noordelijke Randweg wordt geoptimaliseerd. De oplossing om het kruispunt Rijnlanderweg – Bennebroekerweg tot een koude kruising zorgt voor grote veiligheidsrisico's, want als daar een ongeluk gebeurt staat Hoofddorp en Nieuw -Vennep vast. En ook is de ervaring met het handhaven van koude kruisingen slecht. Draag zorg voor robuuste, duurzame en veilige oplossingen waar je ook met het project NBBW -voordeel mee hebt. Een oplossing is een 2- baan turbotonde, dat nu een beperkte investering vraagt. Deze investering is minimaal voor 8 jaar en ook daarna goed bruikbaar, al dan niet aangepast naar een enkele rotonde. Vervolgens wordt aangegeven dat in 2029 de NBBW afgerond is en dan tot 2035 een nieuwe optimalisatie van de NBBW gaat plaats vinden. Het is geen duurzame oplossing als je met alle procedures nu het project NBBW start met realisatie in 2029 en in 2035 alweer geoptimaliseerd wordt. Asphalt gaat circa 15 jaar mee en als je dus binnen 6 jaar weer nieuwe projecten gerealiseerd wil hebben, is dit slecht voor het klimaat en de CO2 -reductie die in de gemeente gewenst is.

Verkeersstructuur Haarlemmermeer

Wij kunnen echter niet begrijpen dat er gekozen is om een verkeersstructuurplan voor Hoofddorp en Nieuw- Vennep is gemaakt, waarbij een verkeersstructuurplan op de hoofdontsluitingen van de gehele gemeente Haarlemmermeer ontbreekt. De lokale plannen die nu in twee verschillende plannen zijn uitgewerkt, hebben effect op elkaar, maar ook op de hoofdontsluitingen van de gemeente. Wij adviseren u ook de ontsluiting buiten de kernen mee te nemen tot aan de rijksweg/ N207 bij Lisse, N207 bij de Leimuiderbrug, N205 bij de A9.

Wat de algemene lijn is van onze opmerkingen en vragen is dat er weinig beschreven wordt over de huidige

Het VSP heeft een globale fasering opgenomen van de noodzakelijke maatregelen tot 2040 waarin duidelijk is welke bestaande en toekomstige

knelpunten de ontwikkelingen van die knelpunten naar 2030 toeneemt. Graag zie ik meer onderbouwing van het structuurplan met een beschouwing van huidige situatie en de ontwikkelingen. Want het lijkt nu dat er geen aandacht is voor het oplossen van huidige knelpunten.

knelpunten de komende jaren opgepakt gaan. Uiteraard is er op kleinere schaal ook jaarlijks aandacht voor het oplossen van infrastructurele knelpunten die bij het opstellen van de mobiliteitsvisie zijn geïnventariseerd maar niet opnieuw zijn opgenomen in dit structuurplan.

Ik heb een foto gemaakt van pagina 23, waarop de onderbouwing staat dat de Vennepeweg rustiger zou worden door de maatregelen. Als ik rondom schooltijd over de noordelijke dreef rijd is het hier druk. Een groot deel van het verkeer van de Vennepeweg zal de noordelijke en zuidelijke dreef nemen en niet via de Noordelijke Randweg. De kruising met de hoofdvaart is hierin een knelpunt. We missen mis een goede beschrijving van het huidige knelpunt en de effecten op de omgeving. De verwachting hoe dit zal ontwikkelen en het knelpunt verslechterd. De mogelijke oplossingen die het beter maakt."

U noemt in u constatering drie aandachtspunten die onderdeel zijn van een integrale studie waarbij het streven is om deze op termijn op te pakken. De drie aandachtspunten zijn als (uit te werken) maatregelen benoemd, namelijk het terug willen dringen van de snelheid op de Vennepeweg om hier meer ruimte voor fietsers te creëren, de doorstroming op de Dreven en de kwaliteit van de kruisingen met de Hoofdvaart.

Pagina 7. In het verkeersstructuurplan wordt genoemd dat het met behulp van het verkeersmodel NHZ 3.0 getoetst is. De gedetailleerde, verkeerskundige resultaten zijn in een rapportage verkeerskundige onderbouwing vastgelegd. Waar is het verkeersmodel en de uitgangspunten van dit model en de rapportage verkeerskundige onderbouwing digitaal in te zien? Er zaten geen hyperlinks in het document en er staat geen verwijzing opgenomen naar een locatie. Was dit het rapport wat wel aanwezig was met de informatieavond?

De gemeente is geen eigenaar van het verkeersmodel (mede-eigenaar), dus we moeten unaniem toestemming hebben van alle (9) andere participerende gemeenten. Het is een heel geaggregeerd technisch rekenkundig model waarbij het model zelf de berekeningen maakt achter de schermen. Een leek (en zelfs de meeste verkeerskundigen) kan er weinig mee en zou daardoor verkeerde aannames/conclusies kunnen trekken. Er zit deels informatie in van plannen of ideeën die nog niet formeel zijn en daarmee niet openbaar. De uitgangspunten van het verkeersmodel zijn wel openbaar en te delen. De verkeersrapportage is wel degelijk openbaar en inderdaad als inblikvoorbeeld aanwezig op de inloopavond en enkel op verzoek in te zien of wordt op verzoek toegezonden (digitaal of in papier).

Er wordt niet gesproken over het vele verkeer wat op de Vennepeweg komt vanuit de nieuwe wijk. Waar is het rekenaarsscenario m.b.t. de hoeveelheid auto's?

In het model 2040 dat gebruikt wordt voor de verkeersberekeningen is de wijk Nieuw-Vennep west met 3000 woningen opgenomen, inclusief al het verkeer dat deze wijk genereert.

Er wordt gesproken in de tekst over het verspreiden

Het VSP geeft een beeld welke maatregelen er in 2040 in

van vervoersstromen over meerdere routes. De routes zitten momenteel al vol in de spits en er kan geen extra verkeer mee bij. Het blijft toch een feit dat nu na Corona de mensen toch rond de spits en schooltijd vertrekken uit het dorp naar hun werk via de snelweg. Het lijkt erop dat de gemeente de inzichten van de bewoners over de huidige situatie zelf niet ziet. Welke maatregelen kunnen op relatieve korte termijn genomen om de doorstroming te verbeteren?

Haarlemmermeer genomen moeten zijn om de groei van Haarlemmermeer te faciliteren. We constateren ook dat het onmogelijk wordt om het gewenste autoverkeersbeeld in de spitsen te halen waardoor de uitgangspunten hiervoor moeten wijzigen. Daarnaast zetten we in op het STOMP principe en worden investeringen gedaan om lopen, fietsen en OV-gebruik te stimuleren. Uiteraard blijven we zoeken naar maatregelen om de doorstroming te verbeteren, in het VSP wordt dit detailniveau van de maatregelen echter niet opgenomen. Bij daadwerkelijke concretisering van ruimtelijke plannen is detailuitwerking mogelijk.

Pagina 16: Er wordt gesproken dat thuiswerken een oplossing is en dat er gekeken wordt om dit nu na Corona te behouden. Dit is echter achterhaald. Zowel overheid als bedrijven voeren juist nu weer de verplichting in om minimaal 50% of 3 dagen op kantoor te werken. Daarnaast hebben mensen juist door Corona een (extra) auto gekocht om het OV te mijden. Door alle problemen bij de NS en de reeds aanwezige auto's is de verwachting dan ook dat het aanwezige autogebruik eerder meer wordt voor werk dan minder. Hierdoor is het standpunt van de gemeente achterhaald. Steeds meer mensen hebben een tweede auto.

Het uitgangspunt dat wij genomen hebben bij de verkeersberekeningen is dat van de kantoor gerelateerde werkzaamheden er gemiddeld 1 dag per week méér thuisgewerkt wordt dan in de referentiesituatie. Dat is nog veel minder dan 50% of 2 dagen per week en daarmee een voorzichtige aanname. We gaan ervanuit dat de aanschaf van een tweede auto tijdelijk is, zeker als de congestie in de spitsen weer op het niveau van 2019 terugkomt. We gaan er ook niet vanuit dat het autoverkeer zal afnemen. We zorgen er met de maatregelen van het VSP voor dat het autoverkeer minder hard groeit. Uitgangspunt is tevens dat na de afname van reizigers vanwege Corona ook het OV weer terugkeert op het peil van voor Corona en zelfs beter gaat worden door nog meer lijnen en hogere frequenties, vooral op relaties die met de trein, de metro (nieuw) en HOV-bus/Rnet bediend worden. De OV-sector verwacht dat dit in 2026 weer op het niveau van 2019 is.

Pagina 18: In Nieuw-Vennep is geen betaald parkeren of vergunningparkeren. Dit is onjuist, de parkeergarage bij De Symphonie is betaald parkeren. Bij het NS-station is het tevens betaald parkeren waardoor openbaar vervoer niet gestimuleerd wordt.

Bedoeld wordt betaald straat parkeren.

Pagina 41 Het oostelijk deel van Nieuw-Vennep kan via de Dreven en de Spoorlaan naar de N207 of de Noordelijke Randweg rijden. De Vennepweg speelt daar geen rol in. De capaciteit van het kruispunt van de Noordelijke Randweg met de Spoorlaan wordt vergroot. Getsewoud wordt ontsloten via de Noordelijke Randweg

Om de verkeersafwikkeling op het kruispunt Noordelijke randweg Spoorlaan te verbeteren (ook voor verkeer naar de N207) en voor bijvoorbeeld de avondspits, is aanpassing van het kruispunt wel gunstig en dus nuttig. De verkeersstroom en doorstroming wordt anders zodra de Nieuwe Bennebroekerweg gerealiseerd is. De A4 is een Rijksweg. Plannen voor uitbreiding of aanpassing hiervan zijn door het Rijk

naar de Spoorlaan, Bennebroekerweg en dan de A4. Het vergroten van de capaciteit van het kruispunt zoals genoemd in de bullit zal hier geen effect hebben op de verkeersdoorstroming, want die mensen staan dan alleen langer op de Spoorlaan. Het is kortzichtig van de gemeente om te denken aan een oplossing bij een kruispunt, terwijl het probleem veel breder is.

1. Getsewoud zou moeten worden gestimuleerd om gebruik te maken van de N205 en N207.
2. De Spoorlaan aansluiting – Bennebroekerweg moet geoptimaliseerd worden.
3. De Bennebroekerweg aansluiting – Rijnlanderweg moet geoptimaliseerd worden. En een tijdelijke oplossing die de komende 10 jaar wordt gezocht, zoals het realiseren van een koude kruizing is hiervoor geen oplossing.
4. Gemeente moet oplossing bieden voor het verkeer als de A4 vaststaat, wat bijna elke dag weer zo is.
5. De ontsluiting van Nieuw-Vennep via de Venneperweg – Leimuiderbrug en de N207 zou geoptimaliseerd moeten worden.

of in de tijd naar achteren geschoven of geschrapt.

Pagina 43: Het lopende project Nieuwe Bennebroekerweg (NBBW) heeft als doel om meer capaciteit aan de Bennebroekerweg richting de A4 toe te voegen. Deze extra capaciteit is nodig om het autoverkeer uit nieuwe ontwikkelingen in Nieuw-Vennep (West, Bols/Pionier) en Hoofddorp (Zuidrand, Cruquius-Zwaanshoek) mogelijk te maken. Door het autoluw inrichten van het stationsgebied van Hoofddorp zal verkeer dat voorheen via de Taurusavenue naar de A4 reed ook via de Nieuwe Bennebroekerweg gaan rijden. De capaciteit van de Nieuwe Bennebroekerweg en de Nelson Mandeladreef wordt vergroot van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Door de kruispunten met de

Het VSP vormt de basis voor de studies naar de maatregelen die genoemd worden. Dat betekent dat er op dit moment geen gedetailleerde uitwerkingen beschikbaar zijn. Het VSP gaat ook niet in op de kruising Rijnlanderweg – Bennebroekerweg. De oplossing die hiervoor ligt, passend binnen de bestemmingsplangrenzen, kostenefficiënt en snel te realiseren, is voor de komende jaren het uitgangspunt voor de Bennebroekerweg totdat de Nieuwe Bennebroekerweg gereed is. De eindsituatie voor de kruising Rijnlanderweg / Bennebroekerweg is onderdeel van het project Nieuwe Bennebroekerweg.

Spoorlaan, Rijnlanderweg en Airborneavenue ongelijkvloers te maken, ontstaat ook een snellere route. Hierdoor ontstaan ook ongelijkvloerse kruisingen voor fiets- en landbouwverkeer. De opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg kan mogelijk gefaseerd worden uitgevoerd. Deze maatregelen worden verder uitgewerkt via het project Nieuwe Bennebroekerweg. Zoals bekend zal het project pas op zijn vroegst in 2030 gerealiseerd zal worden. Tot die tijd is het een serieus knelpunt waar niets aan gedaan wordt. Het wordt mogelijk ook alleen groter als de kruizing Spoorlaan – Noordelijke Randweg wordt geoptimaliseerd. De oplossing om het kruispunt Rijnlanderweg – Bennebroekerweg tot een koude kruising zorgt voor grote veiligheidsrisico's, want als daar een ongeluk gebeurt staat Hoofddorp en Nieuw - Vennep vast. En ook is de ervaring met het handhaven van koude kruisingen slecht. Draag zorg voor robuuste, duurzame en veilige oplossingen waar je ook met het project NBBW- voordeel mee hebt. Een oplossing is een 2- baan turborotonde, dat nu een beperkte investering vraagt. Deze investering is minimaal voor 8 jaar en ook daarna goed bruikbaar, al dan niet aangepast naar een enkele rotonde. Vervolgens wordt aangegeven dat in 2029 de NBBW afgerond is en dan tot 2035 een nieuwe optimalisatie van de NBBW gaat plaats vinden. Het is geen duurzame oplossing als je met alle procedures nu het project NBBW start met realisatie in 2029 en in 2035 alweer geoptimaliseerd wordt. Asphalt gaat circa 15 jaar mee en als je dus binnen 6 jaar weer nieuwe projecten gerealiseerd wil hebben, is dit slecht voor het klimaat en de CO2 -reductie die in de gemeente gewenst is.

Wij kunnen echter niet begrijpen dat er gekozen is om een verkeersstructuurplan voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep is gemaakt, waarbij een verkeersstructuurplan op de hoofdontsluitingen van de gehele gemeente Haarlemmermeer ontbreekt. De lokale plannen die nu in twee verschillende plannen zijn uitgewerkt, hebben effect op elkaar, maar ook op de hoofdontsluitingen van de gemeente. Wij adviseren u ook de ontsluiting buiten de kernen mee te nemen tot aan de rijksweg/ N207 bij Lisse, N207 bij de Leimuiderbrug, N205 bij de A9.

De twee genoemde VSP's hebben hun oorsprong in de Netwerkstudie die vorig jaar voor heel Haarlemmermeer is opgesteld, samen met de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam en door de Raad is vastgesteld. De uitgangspunten uit deze studie zijn verder uitgewerkt in de maatregelpakketten in de twee VSP's. De investeringen die in de Netwerkstudie zijn benoemd voor de verschillende modaliteiten gelden voor de volledige Haarlemmermeer waarbij de nadruk uiteraard ligt op de maatregelen die gekoppeld zijn aan de gebiedsontwikkelingen.

20

Het Herbert Vissers College heeft kennisgenomen van het concept verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep.

Al enkele jaren maken wij ons als school grote zorgen over de verkeersveiligheid rondom onze school. We zien dat de verkeersdruk rondom de school groot is en er regelmatig onveilige situaties ontstaan. Dit is het gevolg van een infrastructuur die naar ons inzien niet voldoende afgestemd is op de functie van dit gebied.

Onze campus huisvest 1.882 leerlingen die zich in het gebied rondom de school bewegen. Dit levert naar ons inzien knelpunten op, die we hierna graag kort toelichten. Onze leerlingen komen overwegend fietsend naar school toe, waarbij ze over een gedeelte van de route niet beschikken over een fietspad. Leerlingen verplaatsen zich tussen onze verschillende gebouwen. Deze gebouwen op onze campus worden gescheiden door een drukke 50 km p/u weg, dit zorgt vooral op regenachtige dagen voor onveilige situaties. Daarnaast lopen onze leerlingen van en naar de bushalte en/of de gymlessen in De Estafette toe, wat de verschillende oversteekplekken tot knelpunten maakt. Veel ouders brengen en halen hun kinderen naar school, de infrastructuur laat dit echter niet toe, een goede plek om te wachten of kinderen af te zetten is er niet. We zien als school dagelijks hoe groot de druk op de wegen rondom de school is en hoe bovenstaande punten regelmatig tot onveilige situaties leidt.

We vinden de ontwikkelingen in Nieuw-Vennep als het gaat om woningbouw en verkeer heel mooi. Echter maken wij ons wel zorgen tot in hoeverre er aandacht is voor de veiligheid rondom onze school. Wij zien dit onvoldoende terug in de plannen die worden gemaakt.

Wij hopen dat de gemeente bij de ontwikkeling van het gebied ook rekening zal houden met de belangen van een groot deel van de jongeren in Nieuw-Vennep.

We vinden de ontwikkelingen in Nieuw-Vennep als het gaat om woningbouw en verkeer heel mooi. Echter maken wij ons wel zorgen tot in hoeverre er aandacht is voor de veiligheid rondom onze school. Wij zien dit onvoldoende terug in de plannen die worden gemaakt.

Het klopt dat er niet specifiek voor uw schoollocatie al plannen voor de veiligheid zijn uitgewerkt. Wel staat dat in het VSP doorgaand (auto-)verkeer door de kern moet verminderen en dat de fietsroutes verbeteren een hoge prioriteit krijgen, evenals de bereikbaarheid en veiligheid rondom de schoolomgevingen. Er volgt dus zeker nog een nadere uitwerking voor het thema, veiligheid rond scholen en bereikbaarheid van dergelijke locaties met de (brom-)fiets. Veiligheid rond scholen is echter doorlopend een aandachtspunt, los van het VSP.

Inleiding.

Hierbij geven onderstaand genoemde partijen hun gezamenlijk reactie op het VSP. De BIZ- centrum, Dorpsraad Nieuw-Vennep en de Ondernemersvereniging Haarlemmermeer Zuid (OVHZ) trekken met elkaar op en hebben een duidelijke visie over het verkeer. Nu het concept VerkeersStructuurPlan (VSP) ter inzage ligt vinden partijen het nodig om gezamenlijk een reactie te geven en waar nodig verder toe te lichten. Hoofdlijn is dat wij vinden dat de verkeersproblemen in het centrum en op de dreven eerst aangepakt moeten worden alvorens de gewenste planning van het VSP -doorgang kan vinden. Uiteraard staan wij open voor discussie en verder gezamenlijke aanpak van de problemen om zo in de toekomst een mooi en goed bereikbare dorpskern te krijgen. Op de volgende pagina's geven wij:

- Een algemene reactie
- Inhoudelijk commentaar op de VSP nota
- Oplossing zoals wij die zien rond knelpunten dorpscentrum, namens:
 - de BIZ- centrum
 - de Dorpsraad Nieuw-Vennep
 - de Ondernemersvereniging Haarlemmermeer Zuid

"Algemene reactie

Wij waarderen de zorgvuldigheid van de gemeente om integraal naar verkeersdoorstroming in Nieuw-Vennep te kijken. Er staat dan ook veel te gebeuren en deel- projecten staan niet los van de algehele verkeersuitdaging die Nieuw- Vennep nu al heeft en ook ons in de toekomst staat te wachten. Daarom is het van groot belang om de volgordelijkheid van oplossingen voor het licht te houden omdat de toevoeging van een bepaalde verkeersstroom kan leiden tot een grotere last voor de inwoners van Nieuw -Vennep.

1. Stads regionale ambities

Het één kan dus niet zonder het ander. Als voorbeeld wordt het doorgaande fietsverkeer over de Hoofdweg Westzijde benoemd. Dit plan komende uit de Stadsregio ambities zal op drie plekken in Nieuw-Vennep de Dreven en de Vennepweg kruisen. Dit zijn nu al kruispunten met een grote verkeersbelasting en zorgt ook lange wachttijden voor inwoners. Het doorvoeren van de ambitie om meer fietsverkeer te leiden naar deze kruispunten kan niet zonder infrastructurele aanpassingen zoals bijvoorbeeld een fietstunnel of rotondes op de kruising van de dreven met de Hoofdweg. Indien deze infrastructurele aanpassingen niet mogelijk zijn, leidt dit onherroepelijk tot het niet mogelijk kunnen maken van dit fietsverkeer.

2. 30 KM zones

Het Verkeersstructuurplan leunt voor een groot gedeelte op 30km zones. Een verlaging van de snelheid maakt het veiliger voor voetganger en fietser om te bewegen en vermindert ook de infrastructurele aanpassingen. Wij vragen ons af of

Stadsregionale ambities. Het één kan dus niet zonder het ander. Als voorbeeld wordt het doorgaande fietsverkeer over de Hoofdweg Westzijde benoemd. Dit plan komende uit de Stadsregio ambities zal op drie plekken in Nieuw-Vennep de Dreven en de Vennepweg kruisen. Dit zijn nu al kruispunten met een grote verkeersbelasting en zorgt ook lange wachttijden voor inwoners. Het doorvoeren van de ambitie om meer fietsverkeer te leiden naar deze kruispunten kan niet zonder infrastructurele aanpassingen zoals bijvoorbeeld een fietstunnel of rotondes op de kruising van de dreven met de Hoofdweg. Indien deze infrastructurele aanpassingen niet mogelijk zijn, leidt dit onherroepelijk tot het niet mogelijk kunnen maken van dit fietsverkeer."

Een aantal geconstateerde knelpunten komt rondom de Hoofdvaart samen die we dan ook in het VSP als uit te werken maatregelen hebben opgenomen. De doorstroming voor fiets maar zeker ook de doorstroming op de Dreven, evenals de bereikbaarheid van het centrum zijn de maatregelen waarvoor een integrale studie opgestart moet worden. Pas dan wordt duidelijk welke inpassing en keuzes gedaan kunnen worden en wat de daadwerkelijke verbeteringen zullen zijn.

het juridisch houdbaar is om het VSP te maken op 30km zones. Hoewel het beleid is om de omgeving zo in te richten, geven alle handhavende instanties aan dat zij 30 km/u niet handhaven. Ook is het de realiteit in Nieuw-Vennep dat geen automobilist zich aan de 30 km/u houdt. Gezien de gemeente en politie op de hoogte zijn van dit probleem, maar hier niets aan doet, stoelt het VSP op een 30km aanname waarvan de opstellers eigenlijk weten dat in realiteit het een gebied is gebied waar toch 50 km/u wordt gereden.

3. Bereikbaarheid Centrum

Het is van groot belang dat het Centrum van Nieuw-Vennep bereikbaar is en blijft. Dit betekent een grote opgave van de gemeente om bereikbaarheid van het Centrum in te bedden in het Verkeersstructuurplan. Ten eerste moet het doorgaande auto- en vrachtverkeer, wat nu gebruik maakt van de Vennepeweg om van en naar het station te gaan, worden verleid om over de Dreven te gaan rijden. Dit kan alleen door een significante verbetering van de doorstroming over de Dreven. Voor wat ons betreft zijn rotondes de manier om dit te realiseren. Ten tweede zal de ingang van de Symfonie en aankomst en vertrek van auto's ook moeten worden aangepast. De oplossing die wij aandragen betreft een veranderde ingang van de Symfonie. Wij nodigen de Wethouder uit om het gesprek aan te gaan met de eigenaren van de Symfonie om hier een oplossing voor te vinden. Ten derde, de Vennepeweg wordt gezien als de oplossing voor doorgaand fietsverkeer richting het station. Dit zal betekenen dat het kruispunt Vennepeweg/Hoofdweg aangepast moet worden om fietsers sneller 'af te handelen'. Tevens zal de inrichting van de Vennepeweg/Schoolstraat gewijzigd moeten worden. Dit kan, maar kan niet tot gevolg hebben dat inwoners hun huizen niet meer kunnen bereiken of hun pad niet meer op kunnen vanwege een significante toename van fietsverkeer. Wij vragen ons af of het verplaatsen van de twee fietspaden naar één in het midden van de Vennepeweg een goed alternatief is. Dit zou onderzocht moet worden. Grote voordeel van zo'n fietspad is dat er dan geen problemen zijn met afslaand verkeer.

Integrale aanpak deelplannen

Het VSP benoemt deelplannen, maar de deelplannen in Nieuw-Vennep (Centrum, Tussengebied, Pionier Bols etc.) zijn geen onderdeel van het VSP. Een ontwikkeling zoals Pionier Bols houdt rekening met de naaste omgeving maar niet de gevolgen die een ontwikkeling heeft voor bijvoorbeeld de toename van auto's op het kruispunt Hoofdweg/Noorder- of Zuiderdreef. Wij signaleren dat het VSP de ambitie uitspreekt om de Schoolstraat/Vennepeweg autoluwe te maken maar zien wij tevens dat de Gemeente eenzelfde ambitie uitspreekt om vrachtwagens, die voor de bevoorrading van winkels in de Symfonie zorgen, over dezelfde autoluwe, met veel voetgangers en fietsers begaande Hoofdweg West, Schoolstraat/Vennepeweg moeten keren en draaien.

Het VSP schiet in onze ogen daarom ernstig tekort in een goede en gedegen aanpak van de verwachte verkeersproblematiek."

Inhoudelijke reactie op de teksten VSP

Hoofdstuk 1.3 kaders en uitgangspunten

Uw tekst: Een ander deel wordt verder uitgewerkt in het gemeentelijke Fietsplan of in gebiedsontwikkelingen zoals Nieuw-Vennep West en Pionier-Bols.

Onze reactie: Wij zien de ontwikkelingen van Nieuw-Vennep West en Bols Pionier niet los van het VSP. Zeker laatstgenoemde heeft een grote invloed op de verkeersafwikkeling in het dorp. De impact moge duidelijk worden aan de hand van het amendement masterplan Pionier-Bols terrein van 3 maart 2022, uw kenmerk X.2022.03823. In dit document worden de verkeerskundige effecten weergegeven naar aanleiding van de geplande parallelle Helsinkilaan als 30km zone te bestempelen. Gevolg hiervan heeft wel degelijk grote impact op de plannen in het VSP.

Ons advies: Betrek in het VSP ook de verkeersafwikkeling van de ontwikkeling Pionier-Bols en zie die twee zaken niet los van elkaar. Tevens missen we in het VSP een hoofdstuk over communicatie. Men wil een ook een gedragsverandering. Dat kan alleen als er een gerichte publiekscampagne komt met uitleg over het waarom en de nut/noodzaak omtrent deze gewenste gedragsverandering. Gaat u daar invulling aan geven en zo ja hoe?

Hoofdstuk 2 De opgave: ambities en groei tot 2040. Het bijgaande kaartje op pagina 10 spreekt over ongeveer +1000 banen in Nieuw-Vennep West.

Vraag 1: Waar zijn deze getallen op gebaseerd? Welke werkgelegenheid c.q. werkgelegenheden worden daar gecreëerd?

Vraag 2: Waarom zijn op het genoemde kaartje Pionier Bols en de Nieuwe Kom niet ingetekend of benoemd? Zijn de bijbehorende getallen niet verwerkt in het VSP?

Hoofdstuk 3.1 Mobiliteitstransitie maakt groei mogelijk. Uw tekst: In het VSP Nieuw-Vennep wordt daarom ingezet op de Mobiliteitstransitie: het verminderen, veranderen en verbeteren van de mobiliteit zodanig dat er minder capaciteitsknelpunten ontstaan en er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van duurzame, veilige en ruimte-efficiënte vervoerwijzen:

Onze reactie: De gemeente moet aanbieders van deelauto's stimuleren om ook in de omgeving van Nieuw-Vennep voldoende mogelijkheden aan te bieden. Deel auto's zijn nu voornamelijk in grote steden beschikbaar. Zonder een doorkijk naar de beschikbaarheid van deel auto's betreft deze ambitie wensdenken.

Ons advies: Haal het woord verminderen weg, veranderen en verbeteren dekt de lading beter.

Hoofdstuk 3.1 algemeen. Veel mensen uit Nieuw-Vennep werken buiten Nieuw-Vennep en ook op plaatsen die binnen redelijke tijd niet of geheel niet met het openbaar vervoer bereikbaar zijn (zoals Veilinggebied Aalsmeer). Dus het verminderen van het autogebruik wordt lastig.

Onze reactie: Waarom lezen we niets over projecten zoals deelauto's en dergelijke?

Hoofdstuk 3.2 Mobiliteitsaanpak in 5 stappen, alinea 1. Autoluw ontwikkelen. Uw tekst: In Nieuw-Vennep is géén sprake van hoogstedelijke ontwikkeling waar geen ruimte meer is voor de auto.

Onze reactie: Bij de ontwikkeling van het Pionier-Bols gebied is er door de gestelde parkeernorm wel degelijk sprake van minder ruimte voor de auto.

Ons advies: Wees daar duidelijker over in dit hoofdstuk, er staat niet voor niets in het kopje: autoluw ontwikkelen.

Hoofdstuk 3.2 Mobiliteitsaanpak in 5 stappen, alinea 3. Aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R Uw tekst: Daarom moeten bushaltes en het station goed bereikbaar zijn per fiets, en moeten er voldoende stallingsmogelijkheden zijn.

Onze reactie: In het verleden is al gebleken dat de ontwikkelingen rond het station zeer traag verlopen omdat sommige gedeeltes van het gebied onder de NS vallen.

Ons advies: Wij zouden in het VSP concreet opgenomen willen zien dat er in 2023 een begin wordt gemaakt met planning van uitbreiding van de fietsenstalling bij het NS- station en dat er een plan komt voor deelfietsen en deelscooters. Ook bij de P&R Getsewoud-Zuid willen we een betere voorziening om fietsen te kunnen stallen en daar te onderzoeken of deelfietsen in de toekomst een oplossing kunnen zijn voor de verbetering van mobiliteit. Dit past ook in de context van alinea 4 "sturen met parkeren". Ook de omgeving van de Symfonie moeten meer, en beschutte, fietsenstallingen komen. Reeds nu is het totaal aantal fietsenstallingen te weinig voor de bezoekers.

Opmerking 1

Parallel aan de ontwikkeling van een hoogwaardig OV zouden we graag een traject gestart zien worden dat de gemeente cameratoezicht introduceert bij de bushaltes van de Zuidtangent en het treinstation. Door de toenemende agressie en vernielingen moeten mensen zich wel veilig voelen; anders blijven ze met de auto gaan. Cameratoezicht is wat ons betreft een onderdeel van verhogen van het gebruik van OV.

Opmerking 2

In de plannen Nieuw-Vennep West die tot nu toe besproken zijn wordt uitgegaan van de huidige parkeernormen en autobezit. Auto's zijn nodig om op het werk verder weg te komen en voor het doen

van boodschappen. Nederlanders zijn de afgelopen tientallen jaren steeds grotere afstanden gaan reizen tussen hun woonplaats en de plek waar ze werken. Dat blijkt uit onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Dit staat haaks op de VSP- plannen om de pieken te ontlasten. Onze vraag: gaat de gemeente de plannen van NWVP-West bijsturen om te komen tot een lagere parkeernorm en dus minder autogebruik, of blijft de nu gehanteerde norm gehandhaafd?

Hoofdstuk 4.1 Principes mobiliteitsnetwerken. Uw tekst: Het Rnet-buslijnenetwerk wordt verder uitgebouwd met nieuwe lijnen en hogere frequenties en sluit aan op de doorgetrokken Noord/Zuidlijn en het multimodaal knooppunt station Hoofddorp.

Onze reactie: Wat betekent dit concreet voor Nieuw-Vennep? Komen ook daar vanaf het station betere busverbindingen naar het station Hoofddorp?

Hoofdstuk 4.2 Lopen is gezond en efficiënt.

Onze reactie: Wij missen in dit hoofdstuk en overigens in het gehele document aandacht voor de minder mobiele mensen.

Ons advies: Pas de tekst 'looproutes zijn ruim, aantrekkelijk en sociaal veilig' aan. Voeg toe: Makkelijk begaanbaar en toegankelijk of een tekst van gelijkwaardige strekking.

Hoofdstuk 4.4 In het stuk wordt meerdere keren station Hoofddorp genoemd als belangrijk overstappunt, maar dat is voor mensen die richting Leiden en Den Haag moeten niet logisch.

Onze vraag: Wat wordt de rol/functie van station Nieuw-Vennep?

Hoofdstuk 5.2 Pakket voetganger.

Onze vraag: Wij missen een kaartje over de hoofdwandelroutes (bijvoorbeeld langs de IJweg; steeds meer mensen wandelen over het fietspad en dat is een onwenselijke situatie). Wordt in de toekomst rekening gehouden met de aanleg van een wandelpad of trottoir?

Hoofdstuk 5.3 Pakket fiets

De Vennepweg is aangewezen als één van de hoofdfietsnetwerken. Met name het stuk tussen Operaweg en Westerdreef is nu al te smal voor alle verkeersstromen. Daar is amper ruimte om fiets- en wandelpaden te verbreden.

Onze vraag: Hoe denkt de gemeente dit op te lossen?

Hoofdstuk 5.5 Pakket bereikbaar met de auto. Uw tekst: Centrum Nieuw-Vennep Deze aspecten zullen samen worden onderzocht en aangepakt door een nieuwe studie naar de verkeerscirculatie in en rondom het centrum van Nieuw-Vennep in

combinatie met de optimalisatie van het functioneren van de Dreven.

Onze reactie: Zoals wij al bij ons voorwoord aangaven, wij vinden dat de problemen in het centrum eerst aangepakt moeten worden alvorens de gewenste planning van het VSP- doorgang kan vinden. Het kan niet zo zijn dat er fietspaden etc. worden aangelegd terwijl er geen oplossingen rondom het verkeer in het centrum in zicht zijn. Wij benoemen op de volgende pagina's de problemen en onze mogelijke oplossingen voor bereikbaarheid centrum:

30 KM zones. Het Verkeersstructuurplan leunt voor een groot gedeelte op 30km zones. Een verlaging van de snelheid maakt het veiliger voor voetganger en fietser om te bewegen en vermindert ook de infrastructurele aanpassingen. Wij vragen ons af of het juridisch houdbaar is om het VSP te maken op 30km zones. Hoewel het beleid is om de omgeving zo in te richten, geven alle handhavende instanties aan dat zij 30 km/u niet handhaven. Ook is het de realiteit in Nieuw-Vennep dat geen automobilist zich aan de 30 km/u houdt. Gezien de gemeente en politie op de hoogte zijn van dit probleem, maar hier niets aan doet, stoelt het VSP op een 30km aanname waarvan de opstellers eigenlijk weten dat in realiteit het een gebied is gebied waar toch 50 km/u wordt gereden.

Het VSP doet geen uitspraak op dit moment over de inrichting, de noodzakelijke maatregelen en de exacte omvang van de 30 km zones. Een nadere verdieping, samen met stakeholders, is noodzakelijk is om dit uitgangspunt correct te introduceren zodat de door u gesignaleerde aandachtspunten een plek krijgen in de oplossing.

Bereikbaarheid Centrum. Het is van groot belang dat het Centrum van Nieuw-Vennep bereikbaar is en blijft. Dit betekent een grote opgave van de gemeente om bereikbaarheid van het Centrum in te bedden in het Verkeersstructuurplan. Ten eerste moet het doorgaande auto- en vrachtverkeer, wat nu gebruik maakt van de Vennepweg om van en naar het station te gaan, worden verleid om over de Dreven te gaan rijden. Dit kan alleen door een significante verbetering van de doorstroming over de Dreven. Voor wat ons betreft zijn

In het VSP is de problematiek helder uiteengezet en ook deze maatregel benoemd om hier nadere studie naar te verrichten. Dit kan alleen als integrale opgave waar ook de doorstroming van de Dreven en de fietsroute Hoofdweg westzijde en fietsroute Vennepweg rondom het centrum deel van uitmaken. Voorgesteld is dat in een studie naar bereikbaarheid centrum ook onderwerpen als parkeerroutes, laden en lossen en fietsen rondom het centrum hier onderdeel van uit gaan maken.

rotondes de manier om dit te realiseren. Ten tweede zal de ingang van de Symfonie en aankomst en vertrek van auto's ook moeten worden aangepast. De oplossing die wij aandragen betreft een veranderde ingang van de Symfonie. Wij nodigen de Wethouder uit om het gesprek aan te gaan met de eigenaren van de Symfonie om hier een oplossing voor te vinden. Ten derde, de Vennepweg wordt gezien als de oplossing voor doorgaand fietsverkeer richting het station. Dit zal betekenen dat het kruispunt Vennepweg / Hoofdweg aangepast moet worden om fietsers sneller 'af te handelen'. Tevens zal de inrichting van de Vennepweg / Schoolstraat gewijzigd moeten worden. Dit kan, maar kan niet tot gevolg hebben dat inwoners hun huizen niet meer kunnen bereiken of hun pad niet meer op kunnen vanwege een significante toename van fietsverkeer. Wij vragen ons af of het verplaatsen van 2 fietspaden naar één in het midden van de Vennepweg een goed alternatief is. Dit zou onderzocht moet worden. Grote voordeel van zo'n fietspad is dat er dan geen problemen zijn met afslaand verkeer."

Integrale aanpak deelplannen. Het VSP benoemt deelplannen, maar de deelplannen in Nieuw-Vennep (Centrum, Tussengebied, Pionier Bols etc.) zijn geen onderdeel van het VSP. Een ontwikkeling zoals Pionier Bols houdt rekening met de naaste omgeving maar niet de gevolgen die een ontwikkeling heeft voor bijvoorbeeld de toename van auto's op het kruispunt Hoofdweg/Noorder- of Zuiderdreef. Wij signaleren dat het VSP de ambitie uitsprekt om de Schoolstraat/Vennepweg autoluw te maken maar zien wij tevens dat de Gemeente eenzelfde ambitie uitsprekt om vrachtwagens, die voor de

In de verschillende deelplannen worden eigen verkeersoplossingen benoemd. De bereikbaarheid van laad- en losverkeer in relatie tot autoluwe straten in en rond het centrum, wordt onderdeel van de integrale studie naar het centrumgebied.

bevoorrading van winkels in de Symfonie zorgen, over dezelfde autoluwe, met veel voetgangers en fietsers begaande Hoofdweg West, Schoolstraat/ Vennepweg moeten keren en draaien. Het VSP schiet in onze ogen daarom ernstig tekort in een goede en gedegen aanpak van de verwachte verkeersproblematiek."

"E. Hoofdstuk 1.3 kaders en uitgangspunten. Ons advies: Betrek in het VSP ook de verkeersafwikkeling van de ontwikkeling Pionier-Bols en zie die twee zaken niet los van elkaar. Tevens missen we in het VSP een hoofdstuk over communicatie. Men wil een ook een gedragsverandering. Dat kan alleen als er en gerichte publiekscampagne komt met uitleg over het waarom en de nut/noodzaak omtrent deze gewenste gedragsverandering. Gaat u daar invulling aan geven en zo ja hoe?"

De genoemde gebiedsontwikkelingen zijn onderdeel van de verkeersberekeningen waardoor alle verkeersbewegingen in beeld zijn. Het amendement (2022.0001982) gaat in op de koppeling van de inrichting van de Vennepweg en de Helsinkilaan naar 30 km per uur. Het STOMP principe wordt bijvoorbeeld in het mobiliteitsprogramma van eisen voor Nieuw-Vennep west als uitgangspunt meegegeven. Communicatie over gedragsverandering is inderdaad geen maatregel waarvoor het VSP het goede instrument is.

Hoofdstuk 2 De opgave: ambities en groei tot 2040. Het bijgaande kaartje op pagina 10 spreekt over ongeveer +1000 banen in Nieuw-Vennep West. Vraag 1: Waar zijn deze getallen op gebaseerd? Welke werkgelegenheden worden daar gecreëerd? Vraag 2: Waarom zijn op het genoemde kaartje Pionier Bols en de Nieuwe Kom niet ingetekend of benoemd? Zijn de bijbehorende getallen niet verwerkt in het VSP?"

De getallen die op het kaartje staan gelden voor heel Nieuw-Vennep en zijn niet specifiek voor Nieuw-Vennep West. De getallen komen vanuit de beleidsuitgangspunten van de gemeentelijke economische ambitie. Dus ook Pionier Bols en Nieuwe Kom zijn onderdeel van deze getallen en onderdeel van de berekeningen voor het VSP Nieuw-Vennep. Het kaartje wordt aangepast.

Hoofdstuk 3.1 Mobiliteitstransitie maakt groei mogelijk. Uw tekst: In het VSP Nieuw-Vennep wordt daarom ingezet op de Mobiliteitstransitie: het verminderen, veranderen en verbeteren van de mobiliteit zodanig dat er minder capaciteitsknelpunten ontstaan en er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van duurzame, veilige en ruimte-efficiënte vervoerwijzen: Onze reactie: De gemeente moet aanbieders van deelauto's stimuleren om ook in de

Het VSP geeft een gewenste richting aan hoe de burgers kunnen verminderen, veranderen of verbeteren. De inzet van deelauto's worden voornamelijk door de markt geregeld waardoor we in het VSP hier geen maatregelen voor kunnen opnemen. Het gaat om verminderen van het aantal ritten met de auto (thuiswerken), maar ook het verminderen van ritten in de spits of autoritten vervangen door fietsritten.

omgeving van Nieuw-Vennep voldoende mogelijkheden aan te bieden. Deel auto's zijn nu voornamelijk in grote steden beschikbaar. Zonder een doorkijk naar de beschikbaarheid van deel auto's betreft deze ambitie wensdenken. Ons advies: Haal het woord verminderen weg, veranderen en verbeteren dekt de lading beter."

Hoofdstuk 3.1 algemeen. Veel mensen uit Nieuw-Vennep werken buiten Nieuw-Vennep en ook op plaatsen die binnen redelijke tijd niet of geheel niet met het openbaar vervoer bereikbaar zijn (zoals Veilinggebied Aalsmeer). Dus het verminderen van het autogebruik wordt lastig. Onze reactie: Waarom lezen we niets over projecten zoals deelauto's en dergelijke?

In het VSP wordt beschreven hoe de mobiliteitstransitie in 5 stappen bereikt kan worden. De gemeente heeft echter geen mogelijkheden om dergelijke projecten af te dwingen. Wel steunen we indien mogelijk initiatieven.

Hoofdstuk 3.2 Mobiliteitsaanpak in 5 stappen, alinea 1. Autoluw ontwikkelen. Uw tekst: In Nieuw-Vennep is géén sprake van hoog stedelijke ontwikkeling waar geen ruimte meer is voor de auto. Onze reactie: Bij de ontwikkeling van het Pionier-Bols gebied is er door de gestelde parkeernorm wel degelijk sprake van minder ruimte voor de auto. Ons advies: Wees daar duidelijker over in dit hoofdstuk, er staat niet voor niets in het kopje: autoluw ontwikkelen.

Goed aandachtspunt, wordt scherper opgeschreven in de definitieve versie van het VSP. De zin is toegevoegd: "Echter, bij de ontwikkeling van het Pionier-Bols gebied is er door de gestelde parkeernorm wel degelijk sprake van minder ruimte voor de auto."

Hoofdstuk 3.2 Mobiliteitsaanpak in 5 stappen, alinea 3. Aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R Uw tekst: Daarom moeten bushaltes en het station goed bereikbaar zijn per fiets, en moeten er voldoende stallingsmogelijkheden zijn. Onze reactie: In het verleden is al gebleken dat de ontwikkelingen rond het station zeer traag verlopen omdat sommige gedeeltes van het gebied onder de NS vallen. Ons advies: Wij zouden in het VSP concreet opgenomen willen zien dat er in 2023 een begin wordt

Extra stallingen bij openbaar vervoer, met name R-net halten is als maatregel ook benoemd. De stalling bij station Nieuw-Vennep is domein van ProRail (zij zijn eigenaar van de stalling), dus de gemeente heeft geen zeggenschap erover. NS Stations is richting ProRail de opdrachtgever. Volgens de prognoses van ProRail is er voorlopig genoeg capaciteit op station Nieuw-Vennep en is verdere uitbreiding van de stalling niet noodzakelijk. Daarom komt Nieuw-Vennep ook niet terug op de investeringslijsten van het Ministerie. Overigens is in 2016-2018 al voor ruim €300k geïnvesteerd in (uitbreiding van) de fietsenstalling in Nieuw-Vennep. Daarom dat er ook geen capaciteitsknelpunt (meer) is in Nieuw-Vennep. Dus wij kunnen de opmerking

| | | |
|--|--|--|
| | <p>gemaakt met planning van uitbreiding van de fietsenstalling bij het NS-station en dat er een plan komt voor deelfietsen en deelscooters.</p> | <p>van de Dorpsraad niet helemaal thuisbrengen. Voor wat betreft deelfietsen en deelscooters zijn hiervoor marktpartijen die bepalen of er binnen de gemeente rendabele locaties zijn. De gemeente werkt mee bij markt-initiatieven maar we zien dat, zelfs voor Hoofddorp, het lastig is voor de marktpartijen om dergelijke initiatieven levensvatbaar te krijgen.</p> |
| | <p>Ook bij de P&R Getsewoud-Zuid willen we een betere voorziening om fietsen te kunnen stallen en daar te onderzoeken of deelfietsen in de toekomst een oplossing kunnen zijn voor de verbetering van mobiliteit. Dit past ook in de context van alinea 4 "sturen met parkeren.</p> | <p>Fietsparkeren bij HOV- halten is een maatregel die is opgenomen in het VSP. De komst van deelfietsen is een wens van de gemeente maar de initiatieven, evenals deelautoinitiatieven, moeten vanuit de private markt volgen. Tot op heden lijkt in Nieuw-Vennep onvoldoende potentie voor dergelijk initiatieven te zijn.</p> |
| | <p>Ook de omgeving van de Symfonie moeten meer, en beschutte, fietsenstallingen komen. Reeds nu is het totaal aantal fietsenstallingen te weinig voor de bezoekers.</p> | <p>In de studie naar het centrum rondom de Symfonie past ook de fietsroutes en fietsparkeren.</p> |
| | <p>Opmerking 1: Parallel aan de ontwikkeling van een hoogwaardig OV zouden we graag een traject gestart zien worden dat de gemeente cameratoezicht introduceert bij de bushaltes van de Zuidtangent en het treinstation. Door de toenemende agressie en vernielingen moeten mensen zich wel veilig voelen; anders blijven ze met de auto gaan. Cameratoezicht is wat ons betreft een onderdeel van verhogen van het gebruik van OV.</p> | <p>Het VSP is niet het juiste instrument.</p> |
| | <p>Opmerking 2. In de plannen Nieuw-Vennep West die tot nu toe besproken zijn wordt uitgegaan van de huidige parkeernormen en autobezit. Auto's zijn nodig om op het werk verder weg te komen en voor het doen van boodschappen. Nederlanders zijn de afgelopen tientallen jaren steeds grotere afstanden gaan reizen tussen hun woonplaats en de plek waar ze werken. Dat blijkt uit onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Dit staat haaks op de VSP -plannen om de pieken te ontlasten. Onze vraag: gaat de gemeente de plannen van NWVP-West</p> | <p>De parkeernorm is afhankelijk van het type woningen en de aanwezigheid van HOV. Op dit moment is nog onvoldoende duidelijk of afgeweken kan en moet worden op het parkeerbeleid.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>bijsturen om te komen tot een lagere parkeernorm en dus minder autogebruik, of blijft de nu gehanteerde norm gehandhaafd?</p> | |
| | <p>"O. Hoofdstuk 4.1 Principes mobiliteitsnetwerken. Uw tekst: Het Rnet-buslijnnetwerk wordt verder uitgebouwd met nieuwe lijnen en hogere frequenties en sluit aan op de doorgetrokken Noord/Zuidlijn en het multimodaal knooppunt station Hoofddorp. Onze reactie: Wat betekent dit concreet voor Nieuw-Vennep? Komen ook daar vanaf het station betere busverbindingen naar het station Hoofddorp?</p> | <p>Bij station Nieuw-Vennep is geen R-net buslijn gedacht, er is al een buslijn tussen station en Nieuw -Vennep maar een HOV- buslijn tussen de twee stations concurreert met de al aanwezige trein dus dit is geen optie.</p> |
| | <p>Hoofdstuk 4.2 Lopen is gezond en efficiënt. Onze reactie: Wij missen in dit hoofdstuk en overigens in het gehele document aandacht voor de minder mobiele mensen. Ons advies: Pas de tekst 'looproutes zijn ruim, aantrekkelijk en sociaal veilig' aan. Voeg toe: Makkelijk begaanbaar en toegankelijk of een tekst van gelijkwaardige strekking."</p> | <p>Bij de concrete uitwerking van maatregelen uit het VSP dan wel de concrete uitwerking van gebiedsontwikkelingen wordt er, waar mogelijk, rekening gehouden met minder mobiele mensen.</p> |
| | <p>Hoofdstuk 4.4 In het stuk wordt meerdere keren station Hoofddorp genoemd als belangrijk overstappunt, maar dat is voor mensen die richting Leiden en Den Haag moeten niet logisch. Onze vraag: Wat wordt de rol/functie van station Nieuw-Vennep?</p> | <p>Station Nieuw-Vennep behoudt zijn huidige functie en zal gezien de rol van knooppunt Hoofddorp ook niet veel in functie kunnen en hoeven wijzigen.</p> |
| | <p>Hoofdstuk 5.2 Pakket voetganger. Onze vraag: Wij missen een kaartje over de hoofdwandelroutes (bijvoorbeeld langs de IJweg; steeds meer mensen wandelen over het fietspad en dat is een onwenselijke situatie). Wordt in de toekomst rekening gehouden met de aanleg van een wandelpad of trottoir?</p> | <p>Ondanks dat het VSP over verkeersstructuren gaat en we wandelen stimuleren is er geen wandelnetwerk opgenomen omdat dit zo lokaal en zo fijnmazig is dat hier geen netwerk van te maken is.</p> |
| | <p>"Hoofdstuk 5.3 Pakket fiets. De Vennepweg is aangewezen als één van de hoofd fietsnetwerken. Met name het stuk tussen Operaweg en Westerdreef is nu al te smal voor alle verkeersstromen. Daar is amper ruimte om fiets- en</p> | <p>Het VSP heeft de Vennepweg als belangrijke fietsroute aangeduid en ook de ruimte voor de auto op deze route staat als te onderzoeken genoemd. Dit betekent dat er een herprofilering gewenst is waar een studie uitsluitsel kan geven welke mogelijkheden er zijn om deze doelen te bereiken.</p> |

wandelpaden te verbreden.
Onze vraag: Hoe denkt de gemeente dit op te lossen?"

"Hoofdstuk 5.5 Pakket bereikbaar met de auto
Uw tekst: Centrum Nieuw-Vennep Deze aspecten zullen samen worden onderzocht en aangepakt door een nieuwe studie naar de verkeerscirculatie in en rondom het centrum van Nieuw-Vennep in combinatie met de optimalisatie van het functioneren van de Dreven.
Onze reactie: Zoals wij al bij ons voorwoord aangaven, wij vinden dat de problemen in het centrum eerst aangepakt moeten worden alvorens de gewenste planning van het VSP- doorgang kan vinden. Het kan niet zo zijn dat er fietspaden etc. worden aangelegd terwijl er geen oplossingen rondom het verkeer in het centrum in zicht zijn."

Het VSP geeft richting aan de fasering van mogelijke maatregelen en eventuele opstart van noodzakelijke studies. Wanneer precies studies in de tijd worden gezet voor welke onderdelen behoeft nadere uitwerking. Niet elke studie naar een fietspad heeft consequenties voor het vraagstuk centrum Nieuw-Vennep. We kennen de wens om snel met de centrumstudie aan te vangen maar dat betekent niet dat andere studies (op andere locaties) hierop zouden moeten wachten.

22 In het structuurplan wordt aangegeven dat de verkeersveiligheid rondom scholen prioriteit behoort te krijgen. Hierbij wordt gestimuleerd om veilig met de fiets naar school te kunnen. Tevens dienen ouders op een veilige manier kinderen op school af te kunnen zetten. Met de wijzigingen van de verkeerssituatie door het Lucas Bols/Pioneer terrein wordt de verkeersveiligheid er niet beter op. In het verkeersstructuurplan wordt onvoldoende concreet gemaakt op welke wijze invulling aan de verkeersveiligheid rondom het HVC gegeven wordt. Graag vraag ik extra aandacht voor de ontluising van het Herbert Visser College namens de ouderraad van het HVC.

Veilige verkeersovergangen bij een 50km weg is daarbij essentieel. De fiets en auto hoofdverkeerswegen dienen zo min mogelijk te kruisen.

Met de wijzigingen van de verkeerssituatie door het Lucas Bols/Pioneer terrein wordt de verkeersveiligheid er niet beter op. In het verkeersstructuurplan wordt onvoldoende concreet gemaakt op welke wijze invulling aan de verkeersveiligheid rondom het HVC gegeven wordt. Graag vraag ik extra aandacht voor de ontsluiting van het Herbert Visser College namens de ouderraad van het HVC. Veilige verkeersovergangen bij een 50km weg is daarbij essentieel. De fiets en auto hoofdverkeerswegen dienen zo min mogelijk te kruisen.

Het VSP is niet zo gedetailleerd dat al invulling van de maatregel opgenomen is. De verkeersveiligheid en bereikbaarheid van scholen is een belangrijk item in het VSP. Welke maatregelen noodzakelijk en haalbaar zijn om het door u gesignaleerde probleem op te lossen moet nader worden bepaald.

23 De conceptversie van het Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep (hierna: VSP) is gereed en ligt tot en met 28 oktober a.s. ter inzage. Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid die wordt geboden om onze zienswijze hierop kenbaar te maken. Sinds 2018 werken AM Grondbedrijf, Rotij Grondontwikkeling West, Rotij Vastgoedontwikkeling, Verwelius Projectontwikkeling en Ymere Ontwikkeling (hierna: samenwerkende grondeigenaren) in nauwe samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer (hierna: gemeente) aan de gebiedsontwikkeling Nieuw Vennep West. Mede op basis van het in 2017 genomen versnellingsbesluit, waarin de gemeente aangeeft Nieuw Vennep West te zien als een woningbouwlocatie die uitgewerkt kan worden met

Wat ons echter ook opvalt, is dat in het VSP voor de gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West op onderdelen andere uitgangspunten zijn opgenomen dan in eerdere door de raad vastgestelde beleidsdocumenten en ook anders dan de wijze waarop de gemeente en de samenwerkende grondeigenaren er in de afgelopen periode met elkaar over spraken en onderdeel zijn van de

Het VSP gaat uit van vastgesteld beleid, netwerken waar akkoord over is en rekent met woningaantallen en arbeidsplaatsen die binnen de gemeente zijn afgestemd. Afspraken of scenario's die nog geen status hebben maar nog in ontwikkeling zijn en besproken worden met de gemeente vanuit de gebiedsontwikkelingen zijn geen uitgangspunt voor het VSP.

daarbij een indicatie van ca. 4.000 woningen, is er in 2018 tussen de gemeente en de samenwerkende grondeigenaren een intentieovereenkomst gesloten. In deze intentieovereenkomst is het gezamenlijke proces van gemeente en samenwerkende grondeigenaren vastgelegd om in de komende periode de haalbaarheid van Nieuw-Vennep West te onderzoeken. Na het verlopen van de intentieovereenkomst van 2018 is in juni 2021 een nieuwe intentieovereenkomst tussen de gemeente en de samenwerkende grondeigenaren gesloten; welke onlangs middels een allonge is verlengd tot medio 2023. Grondeigenaren hebben op 28 september jl. het stedenbouwkundig programma op hoofdlijnen (SPoh) Nieuw-Vennep West aan de gemeentelijke projectorganisatie gepresenteerd. In het VSP bereidt de gemeente zich voor op de ontwikkeling van zeker 20.000 woningen tot 2040. Er zijn veel ontwikkelingen die invloed hebben op hoe bewoners en bezoekers zich straks door, uit en naar Nieuw-Vennep bewegen. In het VSP bereidt de gemeente zich voor op deze ontwikkelingen. In het VSP staan oplossingen voor knelpunten en aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid, verbeteringen van de bereikbaarheid en het verminderen van overlast en hinder. In het VSP lezen we en zien we op diverse plekken de gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West terug. Hieruit maken wij op dat de gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West echt een focus-gebied is voor de gemeente. Wat ons echter ook opvalt, is dat in het VSP voor de gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West op onderdelen andere uitgangspunten zijn opgenomen dan in eerdere door de raad vastgestelde beleidsdocumenten en ook anders dan de wijze waarop de gemeente en de samenwerkende grondeigenaren er in de afgelopen periode met elkaar over spraken en onderdeel zijn van de Intentieovereenkomst Nieuw-Vennep West. Onze inhoudelijke opmerkingen op het VSP zijn de volgende:

" Algemene opmerkingen: In de gemeentelijke mobiliteitsvisie is als doelstelling opgenomen 'eerst bewegen, dan bouwen'. Dit komt niet expliciet terug in dit VSP, naar wij aannemen ingegeven door het enigszins gewijzigde standpunt van de gemeenteraad dat aangeeft dat er enige flexibiliteit zit in 'eerst bewegen, dan bouwen'. Verkeersonderzoeken hebben al laten zien dat het mogelijk is om in Nieuw-Vennep West woningen te bouwen zonder dat éérs nieuwe infrastructuur nodig is. Die flexibiliteit juichen wij toe, alhoewel wij ook beseffen dat hier een grens aan zit. Waar die grens ligt, zal blijvend moeten worden gemonitord. Hoe gaat de gemeente de bevindingen uit het VSP monitoren en hoe wordt de prioriteitsstelling bepaald als er onverhoopt gekozen moeten worden tussen verschillende gebieds- en/of woningbouwontwikkelingen? Grondeigenaren constateren dat er op een aantal plekken in dit VSP- inconsistentie zit. Het Combimodel wordt in dit VSP nog als uitgangspunt genomen, terwijl daar in de afgelopen jaren in meerdere studies vanaf wordt geweken als gevolg

Intentieovereenkomst Nieuw-Vennep West.

van voortschrijdend inzicht. Zo wordt er in Lisserbroek niet meer uitgegaan van het aansluiten van Lisserbroek Noord op de N205-N207, maar op de N207-Getsewoudweg. Ook zien wij de knip voor autoverkeer in de IJweg nergens terugkomen. In dit VSP wordt een nieuwe aansluiting vanuit Nieuw-Vennep West op de N205 als uitgangspunt gepresenteerd. Een nieuwe aansluiting vanuit Nieuw-Vennep West op de N205 is echter nog volop in onderzoek. Voor de aansluitingen op de provinciale wegen is volgens ons door de gemeente nog geen nader overleg geweest met de provincie Noord-Holland. Grondeigenaren zijn dan ook benieuwd of de gemeente het VSP heeft voorgelegd aan de provincie Noord-Holland en/of de provincie Noord-Holland hier ook op zal reageren. Voor de uitwerking van MPvE's wordt aangegeven dat de ontwikkelaar aan zet is voor het realiseren van de eisen en wensen. Voor de grondeigenaren is onduidelijk wat dit betekent, deze eisen en wensen zijn namelijk vrij abstract geformuleerd in het MPvE. De Vennepweg wordt afgewaardeerd tot 30 km/uur. Grondeigenaren vragen zich af wat dat betekent voor Nieuw-Vennep West. Kan er dan minder verkeer over de Vennepweg en legt dit beperkingen op aan de gebiedsontwikkeling van Nieuw-Vennep West? Zo ja, welke beperkingen zijn dit? Hoe parkeren in het VSP is opgenomen, blijft erg abstract. Voor ons als grondeigenaren is onduidelijk hoe daar bij nieuwe plannen in het algemeen en Nieuw-Vennep West in het bijzonder mee om moet worden omgegaan. Voor de fiets is nu één onderdoorgang aangegeven bij de N205 ter hoogte van de Vennepweg. In het concept stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen (SPoh) Nieuw-Vennep West wordt uitgegaan van drie kruispunten/onderdoorgangen N205. Het toekomstig tracé van de HOV- verbinding Lisserbroek Noord – P+R Getsewoud wordt consequent niet opgenomen in de diverse afbeeldingen in het VSP. Qua fasering staat Nieuw-Vennep West en de randstructuur gepland vanaf 2029. Hoe verhoudt zich dit tot de gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West? Hoe verhoudt dit VSP zich tot de toekomstige ontwikkeling van Beinsdorp. Wij missen namelijk in dit VSP de raakvallen en aanknopingspunten voor wat betreft de toekomstige ontwikkeling van Beinsdorp.

Opmerkingen per pagina: Op pagina 9 staat onder 2.2 'Ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente Haarlemmermeer'. 'De toename van in het aantal woningen en banen veroorzaakt ook een groei in de mobiliteit.' Wij vragen ons af in hoeverre in het VSP er rekening is gehouden met een verandering in het mobiliteitsgedrag in relatie tot een groei of afname van de automobilititeit van de huidige bewoners van Nieuw-Vennep?

Op pagina 10 is een afbeelding opgenomen. In deze afbeelding klopt de arcering van Nieuw-Vennep West niet. Nieuw-Vennep West is gelegen tussen de IJweg – Noordelijke Randweg – N205 (Drie Merenweg) – N207. Wij verzoeken de arcering Nieuw-Vennep West door te trekken tot aan de N207. Voor wat betreft de genoemde aantallen

woningen in Nieuw-Vennep West verzoeken wij de gemeente uit te gaan van robuuste woningaantallen, waar ook rekening wordt gehouden met kleinschalige en grootschalige derden-initiatieven aan de IJweg. Qua robuustheid verzoeken wij de gemeente voor Nieuw-Vennep West uit te gaan van circa 5.700 woningen. De genoemde woningaantallen voor wat betreft de ontwikkeling van het gebied Cruquius-Zwaanshoek kloppen ons inziens niet. Het betreft in Cruquius-Zwaanshoek ca. 5.000 woningen exclusief de derden-initiatieven aan de Bennebroekerdijk. Op pagina 11 wordt geschreven dat er voor Lisserbroek een mobiliteitsconcept is opgesteld in de Westflankstudie, het Combimodel. Dit betreft echter een mobiliteitsconcept voor Lisserbroek, Nieuw-Vennep West en Cruquius-Zwaanshoek; dus niet alleen Lisserbroek. Inmiddels is dit mobiliteitsconcept voor Lisserbroek achterhaald, omdat niet meer wordt uitgegaan van een aansluiting vanuit Lisserbroek-Noord op de N205/N207, maar via een verbindingsweg richting het bestaande kruispunt N207-Getsewoudseweg. Op pagina 14 lezen we dat zonder ingrepen het autoverkeer ten gevolge van woningbouw en economische ambities zou kunnen groeien met 37% voor heel Nieuw-Vennep. Kan de gemeente duiden met welke woningbouwplannen en met welke woningaantallen hier is gerekend. Tevens de vraag voor welke periode de genoemde groei van 37% geldt. Op pagina 16 wordt onder '1. Autoluw ontwikkelen' gesproken over het op te stellen Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE). Het MPvE voor de gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West is reeds gereed. In de laatste alinea wordt geschreven dat 10% van de forenzen ervoor kiest om vanwege de drukte in het OV of op de weg net buiten de spits te reizen. Wij vragen ons af hoe dit is meegenomen in de modelberekeningen. Op pagina 18 lezen wij dat de gemeente haar parkeerbeleid niet inzet om te sturen op automobilititeit, maar op het voorkomen of verminderen van overlast. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt wel steeds onderzocht hoe nieuwe bewoners gestimuleerd kunnen worden om vaker voor de fiets of het OV te kiezen. Hiervoor gebruikt de gemeente een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE). Dit kan leiden tot een lager aantal parkeerplaatsen indien er goede alternatieven zijn voor autogebruik. Voor ons klinkt dit dubbel. Enerzijds wil de gemeente niet sturen en anderszins stelt de gemeente wel lagere parkeernormen voor. Volgens ons kan het één niet zonder het ander. Kan de gemeente dit verduidelijken? Op pagina 19 staat dat investeringen in fiets en OV deze vervoerwijzen een groter deel van de totale mobiliteit voor hun rekening nemen. Het aandeel van fiets en OV neemt samen toe van 36% in 2018 tot 41% in 2040. Kan de gemeente aangeven welke bijdrage hierin wordt geleverd door de woningbouwontwikkelingen in uitleggebieden zoals Nieuw-Vennep West en welk deel door de woningbouwontwikkelingen in bestaand gebied? Op pagina 22 wordt onder punt 7 verwezen naar het Combimodel uit de Westflankstudie. Het Combimodel sluit echter niet meer aan bij de laatste inzichten v.w.b. de woningbouwontwikkeling in

Haarlemmermeer-West. Grondeigenaren hebben vanuit de gebiedsontwikkelingen Lisserbroek Binnenturfspoor, Lisserbroek-Noord en Nieuw-Vennep West middels hun verkeersadviseurs ook verkeersonderzoek laten uitvoeren. Wij verzoeken de gemeente deze verkeersonderzoeken te betrekken bij de afronding van dit VSP. In de afbeelding op pagina 23 staan langs de gestippelde nieuwe Rnet-buslijn over de Parallele IJweg door Nieuw-Vennep West middels symbolen fietsenstallingen aangegeven. De HOV-haltes zelf zijn niet expliciet aangegeven. Zijn hier de stallingsruimten en HOV-haltes aan elkaar gekoppeld? Wat betekent de stippellijn 'ontsluiting Nieuw-Vennep West – N205'? Dat deze nog in onderzoek is? In de afbeeldingen op pagina 23, 28, 30 en 39 mist de nieuwe HOV-lijn vanuit Lisserbroek-Noord richting de P+R Getsewoud. Deze graag toevoegen aan deze afbeeldingen. Tevens graag tekstueel in de afbeelding de bestaande IJweg aangeven. In de afbeelding op pagina 26 missen de kruisingen van de nieuwe met de bestaande fietsstructuur onder de N205 vanuit Nieuw-Vennep West. Deze graag toevoegen aan deze afbeelding. Op pagina 27 wordt bij de 3e bullet gesproken over het uitbreiden van de R-netbuslijnen zodat vanuit grote delen van Nieuw-Vennep en Lisserbroek snelle verbindingen ontstaan met station Hoofddorp. Wij verzoeken de gemeente om hier Nieuw-Vennep West expliciet bij op te nemen. Op pagina 34 lezen we over het doel van een MPvE. Wij zijn van mening dat het MPvE hier abstract is geformuleerd. Wat is bijvoorbeeld de betekenis van de zin 'Voor het realiseren van de eisen en wensen in het plangebied is in de meeste gevallen de ontwikkelaar aan zet.' En tevens de zin 'Het mobiliteitsconcept maakt onderdeel uit van de aanvraag van de omgevingsvergunning.' Kan de gemeente aangegeven wat hiermee wordt bedoeld? In de laatste alinea staat dat het MPvE wordt ingezet voor Lisserbroek, Nieuw-Vennep West en Cruquius. De MPvE's voor de gebiedsontwikkelingen Nieuw-Vennep West en Cruquius-Zwaanshoek zijn inmiddels gereed. Echter voor Lisserbroek is (nog) geen sprake van een MPvE. Op pagina 36 staat onder de 2e bullet dat de Vennepweg voor fietsers beter oversteekbaar wordt. Welke gedeelte van de Vennepweg wordt hier bedoeld en raakt dit ook de gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West? Onder de 5e bullet staat dat de route Noordendreef – Lucas Bolstraat en het verlengde daarvan door Getsewoud en Nieuw-Vennep West onderzocht zal worden hoe hier op een veilige manier brommers gefaciliteerd kunnen worden. Allereest de vraag waarom het hier alleen brommers betreft en ten tweede wat betekent dit voor de beoogde verkeersstructuur in Nieuw-Vennep West? Op pagina 41 staat onder de eerste bullet dat de bestaande IJweg ontlast wordt tot fietsstraat. De eerder door de gemeente genoemde verkeersintensiteit voor de af te waarderen IJweg naar maximaal 6000 motorvoertuigen per etmaal maakt een fietsstraat niet mogelijk en niet wenselijk. Tevens lezen we dat vanuit Nieuw-Vennep West ook een directe aansluiting op de

N205 gewenst is om de kruispunten met de Noordelijke Randweg en de N207 niet te veel te belasten. Kan de gemeente aangegeven hoe dit is aangetoond. Onder deze principes van de randstructuur lezen we niet dat één of meerdere knips in de bestaande IJweg essentieel zijn om de afname van verkeer op de bestaande IJweg te bewerkstelligen. Dit graag hier opnemen. Onder de 5e bullet staat dat Lisserbroek volledig aansluit via de bestaande aansluiting N207/N205. Lisserbroek-Noord ontsluit echter volledig op de N207/Getsewoudseweg. Dit graag aanpassen. Onder de 6e bullet wordt gesproken over restcapaciteit van het kruispunt N205 met de Noordelijke Randweg. Kan de gemeente aangeven hoe groot deze restcapaciteit is? Het invoeren (of verruimen) van blauwe zones, vergunning- en/of onder de 8e bullet lijkt ons strijdig met de eerdere formulering op pagina 18 onder '4 sturen met parkeren'. In de afbeelding op pagina 42 staat een rechtstreekse aantakking op de N205 ingetekend; deze is echter nog in onderzoek.

In deze afbeelding lezen we niet dat één of meerdere knips in de bestaande IJweg essentieel zijn om de afname van verkeer op de bestaande IJweg te bewerkstelligen. Dit graag hier opnemen in de afbeelding en de legenda. In hoeverre legt het anders inrichten van de Vennepweg beperkingen op voor de ontwikkeling van NVW? De ontwikkeling van NVW leidt namelijk tot meer autoverkeer op de Vennepweg. In de afbeelding ontbreekt F 'ontsluiting Bols/Pionier'. Deze graag opnemen in de afbeelding. In de legenda wordt onder 'G' gesproken over 'oude IJweg afwaarderen'. De gemeente heeft ons eerder aangegeven dat het hier een verkeersintensiteit van maximaal 6000 motorvoertuigen per etmaal betreft. Wij verzoeken de gemeente dit ook zo op te nemen in dit VSP waar wordt gesproken over de oude of bestaande IJweg. In de legenda bij 'I' toevoegen dat het hier de ontsluiting van Lisserbroek én Nieuw-Vennep West betreft. Op pagina 44 is een fasering in 3 stappen opgenomen. Deze fasering sluit niet aan bij de door grondeigenaren gewenste en met de gemeente besproken fasering voor Nieuw-Vennep West. Wij verzoeken de gemeente voor wat betreft de fasering hier rekening mee te houden. Uitgangspunt voor Nieuw-Vennep West voor gemeente en grondeigenaren is een zo groot mogelijke eerste fase woningbouw met zo min mogelijk infrastructurele ingrepen. Op pagina 46 en pagina 48 staat onder punt 16 het verbeteren van de IJweg naar een fietsstraat. De eerder door de gemeente genoemde verkeersintensiteit van maximaal 6000 motorvoertuigen per etmaal maakt een fietsstraat niet mogelijk en niet wenselijk. Punt 18, een nieuwe aansluiting vanuit Nieuw-Vennep West op de N205 zal moeten blijken uit vervolgonderzoek. Wij verzoeken u om bovenstaande overwegingen en argumenten mee te nemen in de verdere afronding van het Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep voordat deze ter besluitvorming in het college dan wel de raad komt.

In de gemeentelijke mobiliteitsvisie is als doelstelling opgenomen 'eerst bewegen, dan bouwen'. Dit komt niet expliciet terug in dit VSP, naar wij aannemen ingegeven door het enigszins gewijzigde standpunt van de gemeenteraad dat aangeeft dat er enige flexibiliteit zit in 'eerst bewegen, dan bouwen'. Verkeersonderzoeken hebben al laten zien dat het mogelijk is om in Nieuw-Vennep West woningen te bouwen zonder dat éérst nieuwe infrastructuur nodig is. Die flexibiliteit juichen wij toe, alhoewel wij ook beseffen dat hier een grens aan zit. Waar die grens ligt, zal blijvend moeten worden gemonitord. Hoe gaat de gemeente de bevindingen uit het VSP monitoren en hoe wordt de prioriteitsstelling bepaald als er onverhoopt gekozen moeten worden tussen verschillende gebieds- en/of woningbouwontwikkelingen?

Grondeigenaren constateren dat er op een aantal plekken in dit VSP- inconsistentie zit. Het Combimodel wordt in dit VSP nog als uitgangspunt genomen, terwijl daar in de afgelopen jaren in meerdere studies vanaf wordt geweken als gevolg van voortschrijdend inzicht. Zo wordt er in Lisserbroek niet meer uitgegaan van het aansluiten van Lisserbroek Noord op de N205-N207, maar op de N207-Getsewoudweg. Ook zien wij de knip voor autoverkeer in de IJweg nergens terugkomen.

In dit VSP wordt een nieuwe aansluiting vanuit Nieuw-Vennep West op de N205 als uitgangspunt gepresenteerd. Een nieuwe aansluiting vanuit Nieuw-Vennep West op de N205 is echter nog volop in

Een VSP geeft een beeld hoe de gemeente de te verwachten groei qua mobiliteit kan faciliteren. De doelstelling 'eerst bewegen dan bouwen' is nog steeds het uitgangspunt, alleen geeft het VSP wel aan dat er een andere wijze op sommige momenten en op sommige locaties van bewegen moet komen wil de gemeente deze groei goed aankunnen.

Voor de bevindingen uit het VSP wordt geen monitoring voorgesteld. Bij de gebiedsontwikkelingen moet aangetoond worden of en hoe gewenste woningaantallen kunnen worden gerealiseerd passend binnen de afspraken met de gemeente en passend in de lijn zoals in het VSP is aangegeven.

Het VSP is zo opgezet dat, los van de keuze van welke gebiedsontwikkeling er eventueel prioriteit krijgt, een maatregelenpakket gerealiseerd kan worden dat flexibel genoeg is om te werken aan een toekomstvast netwerk voor fiets, OV en auto.

In 2020 heeft de gemeente in samenwerking met de ontwikkelende partijen een verkennend onderzoek gedaan naar de fasering van de woningbouw in Haarlemmermeer Westzijde. Met dit onderzoek is een verkeerskundig voorstel gedaan voor de hoofdontsluiting van de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek en Nieuw-Vennep, in de volksmond het combimodel geheten. Dit onderzoek is op 27 mei 2020 gedeeld met de raad (X.2020.00998). Voor het VSP is dit combimodel leidend. In het combimodel is een knip in de IJweg t.h.v. de N207 en een aansluiting op de N205 wel opgenomen en dus uitgangspunt voor het VSP. Het VSP wordt expliciet in overeenstemming gebracht met het combimodel, waar dat nu alleen impliciet is. De zin is toegevoegd: "In het Combimodel is eveneens een knip in de IJweg ter hoogte van de N207 opgenomen." In paragraaf 5 over de Randstructuur.

Het onderzoek vanuit de gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West naar een eventuele aansluiting op de N205 loopt niet parallel met de afronding van dit VSP. Uitgangspunt voor de gemeente voor dit VSP is dan nog steeds het fungerende combimodel

onderzoek. Voor de aansluitingen op de provinciale wegen is volgens ons door de gemeente nog geen nader overleg geweest met de provincie Noord-Holland. Grondeigenaren zijn dan ook benieuwd of de gemeente het VSP heeft voorgelegd aan de provincie Noord-Holland en/of de provincie Noord-Holland hier ook op zal reageren.

waar een aansluiting op de N205 onderdeel is van de gewenste oplossing en structuur. Het VSP is overlegd met PNH.

Voor de uitwerking van MPvE's wordt aangegeven dat de ontwikkelaar aan zet is voor het realiseren van de eisen en wensen. Voor de grondeigenaren is onduidelijk wat dit betekent, deze eisen en wensen zijn namelijk vrij abstract geformuleerd in het MPvE.

Dit betekent dat, de ontwikkelaars in de uitwerking van hun plannen de MPvE's moeten gebruiken als uitgangspunt, evenals, bij de nog nadere detaillering, van de gemeentelijk ontwerprichtlijnen uit het vastgestelde beleidsstuk.

De Vennepweg wordt afgewaardeerd tot 30 km/uur. Grondeigenaren vragen zich af wat dat betekent voor Nieuw-Vennep West. Kan er dan minder verkeer over de Vennepweg en legt dit beperkingen op aan de gebiedsontwikkeling van Nieuw-Vennep West? Zo ja, welke beperkingen zijn dit?

Er is met name gekeken in het VSP naar een afwaardering van de Vennepweg tussen de Populierenbaan en de Spoorlaan. De betrokkenen van de ontwikkellocatie Nieuw-Vennep West moet aangeven en bestuderen welke snelheid de Vennepweg in hun gebied kan krijgen en of 30-km een optie is. Wat de consequenties voor de ontwikkeling van Nieuw-Vennep West zijn wordt dan bepaald.

Hoe parkeren in het VSP is opgenomen, blijft erg abstract. Voor ons als grondeigenaren is onduidelijk hoe daar bij nieuwe plannen in het algemeen en Nieuw-Vennep West in het bijzonder mee om moet worden omgegaan.

Klopt, het VSP gaat niet over parkeren. Hiervoor is het gemeentelijk parkeerbeleid leidend.

Voor de fiets is nu één onderdoorgang aangegeven bij de N205 ter hoogte van de Vennepweg. In het concept stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen (SPoh) Nieuw-Vennep West wordt uitgegaan van drie kruispunten/ onderdoorgangen N205.

Zolang het SPoh niet is vastgesteld zijn de drie onderdoorgangen N205 vanuit Nieuw-Vennep geen uitgangspunt en worden ze ook niet als lokaal fietsnetwerk aangemerkt of opgenomen.

Het toekomstig tracé van de HOV- verbinding Lisserbroek Noord – P+R Getsewoud wordt consequent niet opgenomen in de diverse afbeeldingen in het VSP.

Klopt, het gaat hier om een VSP Nieuw-Vennep waar de genoemde HOV-verbinding geen of minimale relatie heeft met Nieuw-Vennep. Het tracé ligt in Lisserbroek maar vanuit het netwerk wordt deze lijn toegevoegd op de kaart.

Qua fasering staat Nieuw-Vennep West en de randstructuur gepland vanaf 2029. Hoe verhoudt zich dit

De gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep west is gekoppeld aan de Nieuwe Bennebroekerweg. Aanpassingen aan de

tot de gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West?

noordelijke randweg zijn ook nodig vanuit Pionier Bols.

Hoe verhoudt dit VSP zich tot de toekomstige ontwikkeling van Beinsdorp. Wij missen namelijk in dit VSP de raakvallen en aanknopingspunten voor wat betreft de toekomstige ontwikkeling van Beinsdorp.

Het VSP Nieuw Vennep heeft wel de verkeersstromen en de nu bekende ontwikkelingen in Beinsdorp in beeld gehad om deze mee te nemen in de berekeningen voor de auto-ontsluiting.

Op pagina 9 staat onder 2.2 'Ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente Haarlemmermeer'. 'De toename van in het aantal woningen en banen veroorzaakt ook een groei in de mobiliteit.' Wij vragen ons af in hoeverre in het VSP er rekening is gehouden met een verandering in het mobiliteitsgedrag in relatie tot een groei of afname van de automobilititeit van de huidige bewoners van Nieuw-Vennep?

In het VSP Nieuw-Vennep is rekening gehouden met een beperkte verandering van het reisgedrag van de huidige bewoners van Nieuw-Vennep, namelijk dat inwoners met een kantoorachtige baan gemiddeld 1 dag per week meer thuis gaan werken dan in de referentievariant. Daarnaast is ervanuit gegaan dat de investeringen in het fiets- en OV-netwerk tot een kleine verschuiving in het gebruik van fiets en OV leidt (en dus iets minder auto-gebruik). De groei van de mobiliteit is relatief groter dan het effect van gedragsverandering.

Op pagina 10 is een afbeelding opgenomen. In deze afbeelding klopt de arcering van Nieuw-Vennep West niet. Nieuw-Vennep West is gelegen tussen de IJweg – Noordelijke Randweg – N205 (Drie Merenweg) – N207. Wij verzoeken de arcering Nieuw-Vennep West door te trekken tot aan de N207.

Dit is aangepast in het definitieve VSP.

Voor wat betreft de genoemde aantallen woningen in Nieuw-Vennep West verzoeken wij de gemeente uit te gaan van robuuste woningaantallen, waar ook rekening wordt gehouden met kleinschalige en grootschalige derden-initiatieven aan de IJweg. Qua robuustheid verzoeken wij de gemeente voor Nieuw-Vennep West uit te gaan van circa 5.700 woningen. De genoemde woningaantallen voor wat betreft de ontwikkeling van het gebied Cruquius-Zwaanshoek kloppen ons inziens niet. Het betreft in Cruquius-Zwaanshoek ca. 5.000 woningen exclusief de derden-initiatieven aan de Bennebroekerdijk.

Nee, we gaan uit van 3000 woningen voor Nieuw-Vennep west voor 2040 en in totaal van 5200 woningen voor heel Nieuw-Vennep, inclusief initiatieven van derden en de genoemde 1000 arbeidsplaatsen. Voor Cruquius-Zwaanshoek hebben 3100 woningen als uitgangspunt voor de verkeersberekeningen genomen.

Op pagina 11 wordt geschreven dat er voor

In het combimodel is opgenomen dat er in de ontwikkelgebieden afgeweken kan

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Lisserbroek een mobiliteitsconcept is opgesteld in de Westflankstudie, het Combimodel. Dit betreft echter een mobiliteitsconcept voor Lisserbroek, Nieuw-Vennep West en Cruquius-Zwaanshoek; dus niet alleen Lisserbroek. Inmiddels is dit mobiliteitsconcept voor Lisserbroek achterhaald, omdat niet meer wordt uitgegaan van een aansluiting vanuit Lisserbroek-Noord op de N205/N207, maar via een verbindingsweg richting het bestaande kruispunt N207-Getsewoudseweg.</p> | <p>worden van het combimodel mits dit geen gevolgen heeft voor de andere plannen in de omgeving en het verkeer op een acceptabele manier afgewikkeld kan worden ook voor de omgeving van het plan. Voor zowel Lisserbroek als Nieuw-Vennep is er nog geen overeenstemming over een opvolger van het combimodel, dus voor dit VSP voor Nieuw-Vennep moeten we nog uitgaan van het combimodel.</p> |
| | <p>Op pagina 14 lezen we dat zonder ingrepen het autoverkeer ten gevolge van woningbouw en economische ambities zou kunnen groeien met 37% voor heel Nieuw-Vennep. Kan de gemeente duiden met welke woningbouwplannen en met welke woningaantallen hier is gerekend. Tevens de vraag voor welke periode de genoemde groei van 37% geldt.</p> | <p>Zie antwoord n.</p> |
| | <p>Op pagina 16 wordt onder '1. Autoluw ontwikkelen' gesproken over het op te stellen Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE). Het MPvE voor de gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West is reeds gereed.</p> | <p>Klopt, dit wordt aangepast</p> |
| | <p>In de laatste alinea wordt geschreven dat 10% van de forenzen ervoor kiest om vanwege de drukte in het OV of op de weg net buiten de spits te reizen. Wij vragen ons af hoe dit is meegenomen in de modelberekeningen.</p> | <p>In de modelberekeningen is 10% van het autoverkeer in, van en naar Nieuw-Vennep en Hoofddorp overgeheveld van de spits naar de restdag (periode buiten de spitsen).</p> |
| | <p>Op pagina 18 lezen wij dat de gemeente haar parkeerbeleid niet inzet om te sturen op automobiliteit, maar op het voorkomen of verminderen van overlast. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt wel steeds onderzocht hoe nieuwe bewoners gestimuleerd kunnen worden om vaker voor de fiets of het OV te kiezen. Hiervoor gebruikt de gemeente een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE). Dit kan leiden tot een lager aantal</p> | <p>Het uitgangspunt voor het gemeentelijk parkeerbeleid is het Strategisch parkeerbeleid Haarlemmermeer uit 2017 en het Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer. Deze beide documenten gaan uit van een vraagvolgend beleid. Dat betekent dat we van ontwikkelaars vragen op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen te realiseren om overlast te voorkomen. Met een MPvE wordt gestuurd op de vraagkant van parkeren. Er wordt op basis van het MPvE gekozen voor een dusdanige aanpassing de ruimtelijke ordening of voorzieningen dat minder mensen een auto zullen gebruiken of</p> |

parkeerplaatsen indien er goede alternatieven zijn voor autogebruik. Voor ons klinkt dit dubbel. Enerzijds wil de gemeente niet sturen en anderszins stelt de gemeente wel lagere parkeernormen voor. Volgens ons kan het één niet zonder het ander. Kan de gemeente dit verduidelijken?

aanschaffen. In die gevallen is de gemeente bereid maatwerk toe te passen en een lagere parkeernorm toe te staan omdat nog steeds de vraag naar parkeren kan worden opgevangen. Deze vraag zal alleen lager zijn.

Op pagina 19 staat dat investeringen in fiets en OV deze vervoerwijzen een groter deel van de totale mobiliteit voor hun rekening nemen. Het aandeel van fiets en OV neemt samen toe van 36% in 2018 tot 41% in 2040. Kan de gemeente aangeven welke bijdrage hierin wordt geleverd door de woningbouwontwikkelingen in uitleggebieden zoals Nieuw-Vennep West en welk deel door de woningbouwontwikkelingen in bestaand gebied?

In de verkeersmodelberekeningen is geen onderscheid gemaakt in nieuwe of bestaande inwoners. Er is gekeken naar relaties waarover een verschuiving in gebruik van fiets en/of OV logisch is op basis van investeringen in het fiets en/of OV-netwerk. Het geldt dus voor alle gebieden die aan verbeterde netwerken liggen (bestaand en uitleggebieden). Voor Nieuw-Vennep West is in het MPvE uitgewerkt welke verkeersreductie verwacht kan worden van de maatregelen die in het MPvE worden voorgesteld.

Op pagina 22 wordt onder punt 7 verwezen naar het Combimodel uit de Westflankstudie. Het Combimodel sluit echter niet meer aan bij de laatste inzichten v.w.b. de woningbouwontwikkeling in Haarlemmermeer-West. Grondeigenaren hebben vanuit de gebiedsontwikkelingen Lisserbroek Binnenturfspoor, Lisserbroek-Noord en Nieuw-Vennep West middels hun verkeersadviseurs ook verkeersonderzoek laten uitvoeren. Wij verzoeken de gemeente deze verkeersonderzoeken te betrekken bij de afronding van dit VSP.

Zie beantwoording bij o.

In de afbeelding op pagina 23 staan langs de gestippelde nieuwe Rnet-buslijn over de Parallele IJweg door Nieuw-Vennep West middels symbolen fietsenstallingen aangegeven. De HOV-halten zelf zijn niet expliciet aangegeven. Zijn hier de stallingsruimten en HOV-haltes aan elkaar gekoppeld?

Het uitgangspunt is dat halten en fietsenstalling gecombineerd moeten worden. In het VPS kunnen we echter geen definitieve locaties voor R-nethalten en de daarbij behorende halten in Nieuw-Vennep west in beeld brengen. Deze zijn nog in studie op het moment van afronden VSP.

wat betekent de stippellijn 'ontsluiting Nieuw-Vennep West – N205'? Dat deze nog in onderzoek is?

Klopt, de exacte locatie is niet bepaald en wordt nog onderzocht als onderdeel van de gebiedsontwikkeling.

In de afbeeldingen op pagina 23, 28, 30 en 39 mist de nieuwe HOV-lijn vanuit Lisserbroek-Noord richting de P+R Getsewoud. Deze graag toevoegen aan deze afbeeldingen.

Ondanks dat de tijdelijke HOV lijn 361 geen rechtstreekse verbinding vanuit Lisserbroek met P&R Getsewoud krijgt kan de lijn wel in het kaartje worden toegevoegd. De definitieve lijn 343 komt helemaal niet op P&R Getsewoud Zuid.

Tevens graag tekstueel in de afbeelding de bestaande IJweg aangeven.

De IJweg wordt tekstueel toegevoegd in de afbeeldingen.

In de afbeelding op pagina 26 missen de kruisingen van de nieuwe met de bestaande fietsstructuur onder de N205 vanuit Nieuw-Vennep West. Deze graag toevoegen aan deze afbeelding.

Is aangepast.

Op pagina 27 wordt bij de 3e bullet gesproken over het uitbreiden van de R-netbuslijnen zodat vanuit grote delen van Nieuw-Vennep en Lisserbroek snelle verbindingen ontstaan met station Hoofddorp. Wij verzoeken de gemeente om hier Nieuw-Vennep West expliciet bij op te nemen.

Is toegevoegd in de tekst.

Op pagina 34 lezen we over het doel van een MPvE. Wij zijn van mening dat het MPvE hier abstract is geformuleerd. Wat is bijvoorbeeld de betekenis van de zin 'Voor het realiseren van de eisen en wensen in het plangebied is in de meeste gevallen de ontwikkelaar aan zet.' En tevens de zin 'Het mobiliteitsconcept maakt onderdeel uit van de aanvraag van de omgevingsvergunning.' Kan de gemeente aangegeven wat hiermee wordt bedoeld?

In de MPvE's zoals die tot nu toe in de gemeente zijn opgesteld zijn ambities geformuleerd. Daaruit volgen eisen, wensen en randvoorwaarden die moeten helpen om de ambities waar te maken. De eisen en ambities zijn over het algemeen iets wat ingevuld kan/moet worden binnen de gebiedsontwikkeling. Dit is dus een taak van de ontwikkelaar. De randvoorwaarden liggen over het algemeen niet binnen de invloedssfeer van de ontwikkelaar en zullen ingevuld moeten worden door de gemeente of een andere overheid. Met het indienen van de aanvraag van de omgevingsvergunning dient de aanvrager aan te tonen dat het verkeer op een afdoende manier afgewikkeld kan worden als onderdeel van een goede ruimtelijke ordening. Met een verwijzing hoe voldaan wordt aan het MPvE kan de ontwikkelaar dat snel en eenvoudig aantonen in zijn mobiliteitsplan.

In de laatste alinea staat dat het MPvE wordt ingezet voor Lisserbroek, Nieuw-Vennep West en Cruquius. De MPvE's voor de gebiedsontwikkelingen Nieuw-Vennep West en Cruquius-Zwaanshoek zijn inmiddels gereed. Echter voor Lisserbroek is (nog) geen sprake van een MPvE.

Wordt tekstueel aangepast naar de laatste stand van zaken.

Op pagina 36 staat onder de 2e bullet dat de Vennepweg voor fietsers beter oversteekbaar wordt. Welke gedeelte van de Vennepweg wordt hier bedoeld en raakt dit ook de gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West?

Het gaat om de Vennepweg tussen IJweg en Spoorlaan. We gaan ervan uit dat bij de uitwerking van de Vennepweg in de gebiedsontwikkeling uiteraard aandacht voor een optimale oversteekbaarheid meegenomen wordt.

Onder de 5e bullet staat dat de route Noordendreef – Lucas Bolstraat en het verlengde daarvan door Getsewoud en Nieuw-Vennep West onderzocht zal worden hoe hier op een veilige manier brommers gefaciliteerd kunnen worden. Allereerst de vraag waarom het hier alleen brommers betreft en ten tweede wat betekent dit voor de beoogde verkeersstructuur in Nieuw-Vennep West?

Waar brommers wordt beschreven betreft het alle voertuigen die volgens de wet onder bromfietsen vallen zoals speed pedelecs. En andere voertuigen die niet overal op het fietspad mogen zoals snorbrommers. Vanuit de knelpunteninventarisatie is deze route specifiek naar voren gekomen als uit te zoeken hoe brommers hier goed gefaciliteerd kunnen worden. Echter ook op andere locaties moet aandacht moet komen voor de bromfiets. De maaswijdte voor deze voertuigen is te laag in Nieuw Vennep. Bij de uitwerking van de verkeersstructuur in Nieuw-Vennep West moeten de genoemde modaliteiten op een logische wijze gebruik kunnen maken van de voor hen beschikbare netwerken (routes). We zullen de tekst hierop aanscherpen in het definitieve VSP.

Op pagina 41 staat onder de eerste bullet dat de bestaande IJweg ontlast wordt tot fietsstraat. De eerder door de gemeente genoemde verkeersintensiteit voor de af te waardenen IJweg naar maximaal 6000 motorvoertuigen per etmaal maakt een fietsstraat niet mogelijk en niet wenselijk.

Zie 14.

Tevens lezen we dat vanuit Nieuw-Vennep West ook een directe aansluiting op de N205 gewenst is om de kruispunten met de Noordelijke Randweg en de N207 niet te veel te belasten. Kan de gemeente aangegeven hoe dit is aangetoond.

Hiervoor zijn de conclusies overgenomen van het bij u bekende combimodel.

Onder deze principes van de randstructuur lezen we niet dat één of meerdere knips in de bestaande IJweg essentieel zijn om de afname van verkeer op de bestaande IJweg te bewerkstelligen. Dit graag hier opnemen.

De uitgangspunten van het combimodel zijn overgenomen in het VSP. In het combimodel is sprake van een knip in de IJweg. We kunnen dit tekstueel en in de afbeelding toevoegen.

Onder de 5e bullet staat dat Lisserbroek volledig aansluit via de bestaande aansluiting N207/N205. Lisserbroek-Noord ontsluit echter volledig op de

Wordt aangepast.

| | | |
|--|--|---|
| <p>N207/Getsewoudseweg. Dit graag aanpassen.</p> | | |
| | <p>Onder de 6e bullet wordt gesproken over restcapaciteit van het kruispunt N205 met de Noordelijke Randweg. Kan de gemeente aangeven hoe groot deze restcapaciteit is?</p> | <p>Restcapaciteit van een kruising is niet in één cijfer te vangen. Het is namelijk afhankelijk van op welke poot van de kruising het verkeer zich aandient en de hoeveelheid (links) afslaand verkeer en het moment van de dag. Wanneer de kruising verzadigt raakt moet de opstelcapaciteit op één of meerdere takken worden uitgebreid.</p> |
| | <p>Het invoeren (of verruimen) van blauwe zones, vergunning- en/of onder de 8e bullet lijkt ons strijdig met de eerdere formulering op pagina 18 onder '4 sturen met parkeren'.</p> | <p>Het invoeren van blauwe zones is onderdeel van het strategisch parkeerbeleid en wordt ingezet in overlast situaties. Dat is anders dan de mobiliteitsaanpak die beschreven wordt in paragraaf 3.2 waar het gaat om proactief maatregelen noemen om te sturen in het mobiliteitsgedrag.</p> |
| | <p>In de afbeelding op pagina 42 staat een rechtstreekse aantakking op de N205 ingetekend; deze is echter nog in onderzoek.</p> | <p>De afbeelding geeft de elementen weer die in studie zijn of waarvoor een studie gestart moet worden. De aantakking kan dus blijven staan omdat hier bedoeld wordt een onderzoek naar een verbinding tussen Populierenbaan en N205.</p> |
| | <p>In deze afbeelding lezen we niet dat één of meerdere knips in de bestaande IJweg essentieel zijn om de afname van verkeer op de bestaande IJweg te bewerkstelligen. Dit graag hier opnemen in de afbeelding en de legenda.</p> | <p>Zie beantwoording hh</p> |
| | <p>In hoeverre legt het anders inrichten van de Venneperweg beperkingen op voor de ontwikkeling van NVW? De ontwikkeling van NVW leidt namelijk tot meer autoverkeer op de Venneperweg.</p> | <p>Autoverkeer vanuit Nieuw-Vennep West dient, in overeenstemming met de uitgangspunten van dit VSP, zo snel mogelijk naar de hoofdwegen structuur (de randen) te worden geleid. Dit is in overeenstemming met het 80% pve voor Nieuw Vennep West.</p> |
| | <p>In de afbeelding ontbreekt F 'ontsluiting Bols/Pionier'. Deze graag opnemen in de afbeelding.</p> | <p>Klopt, wordt toegevoegd.</p> |
| | <p>In de legenda wordt onder 'G' gesproken over 'oude IJweg afwaarderen'. De gemeente heeft ons eerder aangegeven dat het hier een verkeersintensiteit van maximaal 6000 motorvoertuigen per etmaal betreft. Wij verzoeken de gemeente dit ook zo op te nemen in dit VSP waar wordt gesproken over de oude of bestaande IJweg.</p> | <p>De IJweg wordt, na realisatie van Nieuw-Vennep West een zgn. "erftoegangsweg" waarvoor op grond van verkeersveiligheid een maximale capaciteit van 6000 mvt/etm. wordt aangehouden. Dit aantal wordt in de bestaande situatie door het doorgaande verkeer en de ontsluiting van Getsewoud ruimschoots overschreden. Ook in de onlangs vastgestelde gemeentelijke Visie Polderlinten wordt gepleit voor het terugbrengen van het doorgaand ontsluitingsverkeer op de noord-zuid linten. Dit vormt onderwerp van de stedenbouwkundige en verkeerskundige uitwerking van het nieuwe woongebied.</p> |

| | | | |
|----|---|---|---|
| | | In de legenda bij 'I' toevoegen dat het hier de ontsluiting van Lisserbroek én Nieuw-Vennep West betreft. | Het is de ontsluiting voor heel Nieuw-Vennep en niet specifiek voor Nieuw-Vennep West dus heeft geen toegevoegde waarde om vanuit Nieuw-Vennep deze aansluiting zo te benoemen. |
| | | Op pagina 44 is een fasering in 3 stappen opgenomen. Deze fasering sluit niet aan bij de door grondeigenaren gewenste en met de gemeente besproken fasering voor Nieuw-Vennep West. Wij verzoeken de gemeente voor wat betreft de fasering hier rekening mee te houden. Uitgangspunt voor Nieuw-Vennep West voor gemeente en grondeigenaren is een zo groot mogelijke eerste fase woningbouw met zo min mogelijk infrastructurele ingrepen. | Deze fasering geeft een beeld van de noodzakelijke studies en maatregelen voor Nieuw-Vennep en gaat niet in op een gedetailleerde planning van de inframaatregelen die gekoppeld zijn aan de gebiedsontwikkeling. Maatregel 18 (parallele IJweg en aansluiting N205) is opgenomen in de planning in blok 2 tussen 2029 en 2035 zoals deze tot op heden is gecommuniceerd. Dit betekent niet dat er niet gezocht kan worden naar de mogelijkheden om vooruitlopend op deze inframaatregelen al zoveel mogelijk woningen te bouwen. |
| | | Op pagina 46 en pagina 48 staat onder punt 16 het verbeteren van de IJweg naar een fietsstraat. De eerder door de gemeente genoemde verkeersintensiteit van maximaal 6000 motorvoertuigen per etmaal maakt een fietsstraat niet mogelijk en niet wenselijk. | Zie 14 |
| | | Punt 18, een nieuwe aansluiting vanuit Nieuw-Vennep West op de N205 zal moeten blijken uit vervolgonderzoek. | zie c |
| 24 | <p>BPD Ontwikkeling BV biedt u deze reactie aan vanuit haar belang bij de gebiedsontwikkelingen Lisserbroek Noord en Lisserbroek BTS. Onze reactie: Wij vragen ons af of er überhaupt overleg heeft plaatsgevonden tussen de afdeling Ruimtelijk Beleid en de afdeling Projectmanagement. Het stuk loopt over van verkeerde aantallen, incorrecte tekeningen en achterhaalde uitgangspunten.</p> <p>Zoals:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. NNN- gronden zijn als woningbouwlocatie ingetekend. 2. Er komen geen 5.200 woningen in Nieuwe Vennep West. 3. De route van het HOV Noordwijk -Getsewoud K&R - Schiphol is niet ingetekend. 4. De ontsluiting van Lisserbroek Noord zal niet via N205 lopen etc. <p>Tenslotte vragen wij ons af waarom er nu géén VSP Lisserbroek is opgesteld, terwijl de Inwoners van Lisserbroek, actief in de zogenaamde Driehoek, daar al jaren om vragen en de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 aantoont dat Lisserbroek in dit opzicht een gelijkwaardige behandeling verdient als Hoofddorp en Nieuw -Vennep."</p> | <p>Diverse onderdelen van het VSP Nieuw Vennep hebben effecten op de gebiedsontwikkeling voor Lisserbroek. Ondanks het feit dat wij een intentieovereenkomst met de gemeente hebben en forse ambtelijke kosten betalen, moeten wij via de media ontdekken dat dit VSP bestaat en zijn op géén enkele wijze betrokken. Wij vragen ons af of er überhaupt overleg heeft plaatsgevonden tussen de afdeling Ruimtelijk Beleid en de afdeling projectmanagement. Het stuk loop over van verkeerde aantallen, incorrecte tekeningen en achterhaalde uitgangspunten.</p> | <p>Bij het tot stand komen van een VSP is na afstemming met diverse specialisten over diverse aspecten binnen de gemeente een uitgangspunt gekozen voor berekeningen ten aanzien van woningaantallen en arbeidsplaatsen een. De zienswijzeperiode is bedoeld om onjuistheden in afbeeldingen aan te passen of afbeeldingen te verduidelijken.</p> |

| | | | |
|----|--|---|---|
| | <p>NNN- gronden zijn als woningbouwlocatie ingetekend.</p> | <p>De afbeelding geeft geen beeld van de woningbouwlocatie, het geeft het totale gebied van Nieuw-Vennep West aan, inclusief het NNN-gebied, maar we zullen de kaart hierop aanpassen.</p> | |
| | <p>er komen geen 5200 woningen in Nieuw-Vennep west.</p> | <p>Nee, we gaan uit van 3000 woningen voor Nieuw-Vennep west voor 2040 en in totaal van 5200 woningen voor heel Nieuw-Vennep, inclusief initiatieven van derden en de genoemde 1000 arbeidsplaatsen. Voor Cruquius-Zwaanshoek hebben 3100 woningen als uitgangspunt voor de verkeersberekeningen genomen.</p> | |
| | <p>de route van het HOV Noordwijk - Getsewoud K&R - Schiphol is niet ingetekend</p> | <p>Ondanks dat de tijdelijke HOV lijn 361 geen rechtstreekse verbinding vanuit Lisserbroek met P&R Getsewoud krijgt kan de lijn wel in het kaartje worden toegevoegd. De definitieve lijn 343 komt helemaal niet op P&R Getsewoud Zuid.</p> | |
| | <p>de ontsluiting van Lisserbroek Noord zal niet via de N205 lopen</p> | <p>In het combimodel is opgenomen dat er in de ontwikkelgebieden afgeweken kan worden van het combimodel mits dit geen gevolgen heeft voor de andere plannen in de omgeving en het verkeer op een acceptabele manier afgewikkeld kan worden ook voor de omgeving van het plan. Voor zowel Lisserbroek als Nieuw-Vennep is er nog geen overeenstemming over een opvolger van het combimodel, dus voor dit VSP voor Nieuw-Vennep moeten we nog uitgaan van het combimodel. Maar wij zullen de tekst hierop checken en indien nodig aanpassen.</p> | |
| | <p>Tenslotte vragen wij ons af waarom er nu géén VSP Lisserbroek is opgesteld, terwijl de Inwoners van Lisserbroek, actief in de zogenaamde Driehoek, daar al jaren om vragen en de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 aantoont dat Lisserbroek in dit opzicht een gelijkwaardige behandeling verdient als Hoofddorp en Nieuw - Vennep.</p> | <p>Voor de groei van Lisserbroek is een uitgebreide verkeersstudie beschikbaar die de maatregelen voor de netwerken in beeld heeft gebracht. Het combimodel van de westflankstudie fungeert als een soort VSP voor Lisserbroek. Bovendien is de verhouding nieuwbouw/bestaande bebouwing in Lisserbroek heel anders dan in Nieuw-Vennep. Bij de verkeersonderzoeken voor Lisserbroek moet vanzelf de hele plaats meegenomen worden in het onderzoek. In Nieuw- Vennep is deze situatie anders en zijn er knelpunten die niet aan de gebiedsontwikkeling zijn toe te wijzen.</p> | |
| 25 | <p>Hierbij dien ik bezwaar in tegen het concept verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep van 15 september 2022 op de volgende onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het inrichten van de Uweg als fietsstraat; • mogelijk eenrichtingsverkeer maken van de Uweg; • instellen 30 km zone van de Vennepweg van Beinsdorp tot centrum Nieuw-Vennep. <p>Toelichting bezwaar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het inrichten van de Uweg als fietsstraat: <p>Over het fietspad langs de Uweg fietsen enkele honderden personen per dag van en naar school, voor woon-werkverkeer en richting centrum Nieuw-</p> | <p>Over het fietspad langs de IJweg fietsen enkele honderden personen per dag van en naar school, voor woon-werkverkeer en richting centrum Nieuw-Vennep voor de dagelijkse boodschappen. Ik heb een loonbedrijf en houd mij bezig met cultuurtechniek. Dit houdt in dat ik 30 tot 40 keer per dag met groot materieel gebruik maak van de Uweg, waar mijn</p> | <p>De IJweg is een belangrijke regionale fietsroute maar nog niet zodanig is ingericht. Bij het onderzoek naar de herinrichting van de IJweg moet bekeken worden hoe de veiligheid verbeterd kan worden en hoe de regionale fietsroute meer kwaliteit (breedte, materialisatie) kan krijgen. Bij de uitwerking moet blijken of de vorm van een fietsstraat een goede oplossing is. Dit kan op dit moment niet gezegd worden. Aangepast in het VSP: Op blz 40 is de bijzin (deze kan een fietsstraat</p> |

Vennep voor de dagelijkse boodschappen. Ik heb een loonbedrijf en houd mij bezig met cultuurtechniek. Dit houdt in dat ik 30 tot 40 keer per dag met groot materieel gebruik maak van de Uweg, waar mijn bedrijf is gevestigd. Met voertuigen van 3,5 meter breed en 19,5 meter lang is het naar mijn mening vreselijk onveilig om over een fietsstraat te moeten rijden. Je moet er niet aan denken wat de gevolgen zijn als er fietsers links en rechts (al dan niet met hoge snelheid en soms zonder licht aan) langs je rijden.

- Mogelijk eenrichtingsverkeer maken van de Uweg: De heer John Visbeen vertelde mij dat er mogelijk eenrichtingsverkeer komt op de Uweg. Dit houdt voor mij in, dat ik 45 minuten extra tijd nodig heb om op een plaats van bestemming te komen. Ik zou dan volgens de heer Visbeen via de Bennebroekerweg en de Ringdijk moeten rijden. Het lijkt mij toch zeer onwenselijk dat de Ringdijk (waarvan de wens is dat deze verkeersluw wordt gemaakt) belast wordt met dit soort zware voertuigen. Bovendien is de grote hoeveelheid extra reistijd (financieel) nadelig voor mijn bedrijf.
- Instellen 30 km zone van de Vennepweg van Beinsdorp tot centrum Nieuw-Vennep: Langs de Vennepweg ligt een prachtig en heel veilig fietspad, ver weg van de rijbaan. Door het instellen van een 30 km zone en de fietsers te verplaatsen naar de rijbaan wordt de situatie m.i. alleen maar onveiliger. Door het aanbrengen van drempels en wegversmallingen om de snelheid te beperken is het voor mijn grote voertuigen ontzettend lastig om te manoeuvreren. Bovendien levert dit ook gevaarlijke situaties op. Graag kom ik mijn bezwaar mondeling toelichten.

bedrijf is gevestigd. Met voertuigen van 3,5 meter breed en 19,5 meter lang is het naar mijn mening vreselijk onveilig om over een fietsstraat te moeten rijden.

worden) verwijderd. Op blz 45 is de bijzin (fietsstraat) verwijderd.

De heer John Visbeen vertelde mij dat er mogelijk eenrichtingsverkeer komt op de IJweg.

Het VSP gaat niet uit van éénrichtingsverkeer op de IJweg (ook niet in de toekomst), wellicht is dit in het gesprek onvoldoende duidelijk geworden.

Instellen 30 km zone van de Vennepweg van Beinsdorp tot centrum Nieuw-Vennep: Langs de Vennepweg ligt een prachtig en heel veilig fietspad, ver weg van de rijbaan.

Het lijkt niet logisch om op de Vennepweg tussen Beinsdorp en de Populierenbaan in Nieuw-Vennep ook de snelheid naar 30km/u. Te wijzigen. Dit wordt echter in samenhang met de ontwikkeling van de verkeersstructuur voor Nieuw-Vennep West onderzocht en bepaald. Vooralsnog lijkt dit stuk Vennepweg 50km/u te kunnen blijven.

26 Ik heb de Verkeersstructuurplannen voor Nieuw-Vennep en Hoofddorp mogen ontvangen. Allereerst dank voor het consulteren van NS voor de genoemde plannen. Daarnaast ook het compliment voor beide VSP's waarin een nadrukkelijk keus wordt gemaakt om in te investeren in lopen, fiets en het Openbaar Vervoer (conform het STOMP principe). Ook de ontwikkeling op en rondom het stationsgebied van Hoofddorp wordt door NS van harte ondersteund. Het belang van een goede verbinding voor zowel lopen, fiets als OV van en naar de twee treinstations in Haarlemmermeer komt terug in beiden VSP's. Een punt van aandacht wat ik u nog wil meegeven in de verdere uitwerking, is het functioneren van de verschillende genoemde

Een punt van aandacht wat ik u nog wil meegeven in de verdere uitwerking, is het functioneren van de verschillende genoemde P+R locaties langs de R-net haltes in zowel Hoofddorp als Nieuw-Vennep. De genoemde P+R locaties kunnen leiden tot extra autoverkeer, terwijl een deel van het herkomstverkeer zich ook op loop en/of fietsafstand van de R-net halte bevindt. Ons advies/

Het beeld dat wij hebben van de gebruikers van de door ons opgenomen P&R locaties is dat station Nieuw-Vennep voldoet aan de door u aangegeven criteria. P&R Getsewoud minder maar deze locatie heeft afgelopen tijd wel aangetoond dat hier veel verkeer vanuit de Bollenstreek gebruik van maakt, verkeer dat anders met de auto verder het wegennet van Haarlemmermeer gebruikt. Dus deze vroege afvang voldoet, ondanks dat dit geen volledige OV-knoop is. Binnen Nieuw-Vennep zijn geen andere P&R locaties in beeld.

P+R locaties langs de R-net haltes in zowel Hoofddorp als Nieuw- Vennep. De genoemde P+R locaties kunnen leiden tot extra autoverkeer, terwijl een deel van het herkomstverkeer zich ook op loop en/of fietsafstand van de R-net halte bevindt. Ons advies/voorkeur is om parkeervoorzieningen te centreren rondom de grotere OV-knooppunten/stationslocaties. Hier is het mogelijk om een goede, kwalitatief volwaardige voorziening aan te bieden met een directe overstap op HOV en trein. Dit draagt tevens bij aan een levendige stationsomgeving. Daarnaast vragen u wij ook in de verdere uitwerking het belang van de regionale forens mee te nemen voor P+R Nieuw Vennep. Een goede (auto)bereikbaarheid vanuit de regio (en A4) naar het station/P+R blijft van belang om de regionale overstapfunctie tussen auto en trein goed te kunnen vervullen. NS blijft graag met Haarlemmermeer in gesprek over mogelijke uitbreiding en exploitatie van deze P+R locatie.

voorkeur is om parkeervoorzieningen te centreren rondom de grotere b. OV-knooppunten/stationslocaties. Hier is het mogelijk om een goede, kwalitatief volwaardige voorziening aan te bieden met een directe overstap op HOV en trein.

Daarnaast vragen u wij ook in de verdere uitwerking het belang van de regionale forens mee te nemen voor P+R Nieuw Vennep. Een goede (auto)bereikbaarheid vanuit de regio (en A4) naar het station/P+R blijft van belang om de regionale overstapfunctie tussen auto en trein goed te kunnen vervullen.

Het optimaliseren van P&R Nieuw-Vennep bij het station blijft ook voor de gemeente een project dat op steun kan rekenen gezien het belang van deze overstaplocatie.

27 Mijn collega heeft de verkeersstructuurplannen Nieuw-Vennep en Hoofddorp onder de aandacht gebracht van het kernteam van de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid ZKL, waar de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort in vertegenwoordigd zijn. Wij sturen bij deze graag een gezamenlijke reactie op de plannen:

Structuren gaan primair over binnenstedelijke verdichtingen in Hoofddorp en Nieuw-Vennep (daarover geen inhoudelijke regio-opmerkingen). Voor de verbinding met regionale netwerken (OV en Fiets) wordt verwezen naar de MRA-netwerken en de Netwerkstudie, de regio Z-K is daarbij ook aangehaakt maar de regionale verbanden naar Z-K worden verder niet in de nota's belicht (m.u.v. wordt genoemd OV naar de stad Haarlem) > regionetwerken vallen weliswaar buiten de scope van de verkeersstructuurplannen maar de verwijzing mag explicieter (kaartbeeld?). Samenwerkingsagenda Z-K/H' meer kan naast de MRA en Netwerkstudie/samenwerking met Noord-Holland ook nog genoemd worden i.r.t. de regionale opgaven en netwerken. Concreet zou een relatie met de knoop Nieuw-Zuid Haarlem genoemd kunnen worden? Naast de (wel veelvuldig benoemde) Noord-zuid lijn in de OV- relaties met Schiphol/Amsterdam. De forse woningbouwopgave i.c.m. nieuwe randstructuur van autowegen zorgt voor extra druk

Voor de verbinding met regionale netwerken (OV en Fiets) wordt verwezen naar de MRA-netwerken en de Netwerkstudie, de regio Z-K is daarbij ook aangehaakt maar de regionale verbanden naar Z-K worden verder niet in de nota's belicht (m.u.v. wordt genoemd OV naar de stad Haarlem) - regionetwerken vallen weliswaar buiten de scope van de verkeersstructuurplannen maar de verwijzing mag explicieter (kaartbeeld?).

We zullen de tekst hierop checken en daar waar aanscherping of toevoeging mogelijk is op basis van uw voorstel wordt dit nog verwerkt in de definitieve versie van het VSP.

op de N201, dit kan voor Z-K (specifiek Heemstede) een probleem zijn omdat ook het Z-K verkeer gebruik maakt van de N201. Zowel richting A4 als richting kust. Inzetten op Nieuwe Bennebroekerweg i.c.m. de vele nieuwe inwoners van Hoofddorp zal ook zorgen voor meer verkeer van/naar de N205, wat weer een uitstraling kan hebben naar het aansluitende netwerk in Z-K en richting de kust (via Zwaanshoek, Bennebroek) terwijl nu alleen de structuren en de capaciteiten richting het oosten worden genoemd (A4, Schiphol, Aalsmeer). Inhakend op de randstructuur Auto/ Nieuwe Bennebroekerweg, komt er nog een vervolg op het raadsinitiatief dat H'meer in 2021 is gestart voor het onderzoeken van de regio oost-west structuren?

Inhakend op de randstructuur Auto/ Nieuwe Bennebroekerweg, komt er nog een vervolg op het raadsinitiatief dat H'meer in 2021 is gestart voor het onderzoeken van de regio oost-west structuren? dat is aan de griffie en raad van de gemeente Haarlemmermeer. Voor zover bekend is die wens er wel, maar nog geen concreet initiatief.

- 28 Wij willen onze waardering uitspreken voor het concept Verkeersstructuurplan Nieuw Vennep. Er ligt een forse mobiliteitsopgave met de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Haarlemmermeer. Wij onderschrijven dat een mobiliteitstransitie nodig is met het voorkomen of verminderen, veranderen en verbeteren van de mobiliteit. U volgt daarbij een herkenbare aanpak. Het verkeerstructuurplan Nieuw- Vennep past in de bredere context van de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 en de adaptieve agenda die gemeente, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam samen hebben opgesteld. Op onderdelen hebben wij een verzoek tot aanpassingen richting het definitieve Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep: De wijze van het aansluiten op de N205 en N207 vraagt nog nader onderzoek en overleg. Wij voorzien op dit moment geen vergroting van capaciteit van de N205 en N207 tot 2040. Dat betekent dat wij met de beschikbare capaciteit zorgvuldig omgaan. Nieuwe aansluitingen kunnen de doorstroming belemmeringen. Alleen indien er geen andere mogelijkheid is, willen wij een nieuwe ontsluiting overwegen. De hiërarchie van het wegennetwerk is uitgangspunt. Eerst zoveel mogelijk ontsluiten via het lokale netwerk. Het opwaarderen van de bestaande kruising op de N205 is dan een eerste mogelijkheid. Een nieuwe aansluiting op N205 en N207 vanuit Nieuw- Vennep willen wij graag voorkomen. Het gesprek hierover zetten wij graag voort. De wens vanuit de gemeente zou beter met een stippellijn geïdentificeerd kunnen worden. De aansluiting(en) vanuit de nieuwe woningbouw in Lisserbroek op de provinciale weg N207 zijn nog onderwerp van gesprek met de provincie Noord-Holland. Of dat een of twee aansluitingen worden, waar die precies komen en hoe dit worden ontworpen vraagt nog verdere uitwerking. Van belang daarbij is ook de relatie met andere doelen,
- De wijze van het aansluiten op de N205 en N207 vraagt nog nader onderzoek en overleg. Wij voorzien op dit moment geen vergroting van capaciteit van de N205 en N207 tot 2040. Dat betekent dat wij met de beschikbare capaciteit zorgvuldig omgaan. Nieuwe aansluitingen kunnen de doorstroming belemmeringen. Alleen indien er geen andere mogelijkheid is, willen wij een nieuwe ontsluiting overwegen. De hiërarchie van het wegennetwerk is uitgangspunt. Eerst zoveel mogelijk ontsluiten via het lokale netwerk. Het opwaarderen van de bestaande kruising op de N205 is dan een eerste mogelijkheid. Een nieuwe aansluiting op N205 en N207 vanuit Nieuw -Vennep willen wij graag voorkomen. Het gesprek hierover zetten wij graag voort. De wens vanuit de gemeente zou beter met een stippellijn geïdentificeerd kunnen worden.
- In lijn met de Netwerkstudie gaan we uit van een verkeersontsluiting via de randen van de kernen. Hierbij horen bij Nieuw-Vennep voldoende robuuste aansluitingen op de N205 en N207. Die robuuste aansluitingen moeten voorkomen dat toenemende verkeersstromen de leefbaarheid in de kernen te zeer onder druk te staan. De locaties voor die aansluitingen zijn nog niet bepaald en daarom met cirkels weergegeven. De wegen naar die gestippelde locaties kunnen en worden ook met stippellijnen weergegeven.

zoals de ontwikkeling van natuurnetwerknederland-gebieden in de westflank van de gemeente. Het tracé van de HOV Noordwijk-Schiphol is niet ingetekend in diverse afbeeldingen, waaronder blz 28 en blz 39. Wij stellen voor dit tracé toe te voegen, dan te verduidelijken hoe de relatie met dit project ligt. Het doorfietspad is niet ingetekend, blz 30. Wij stellen voor dit toe te voegen. Er is een regionaal hoofdfietsnetwerk ingetekend dat niet overeenkomt met het MRA- fietsnetwerk. De kaartjes suggereren dan dit wel het geval is. Wij stellen voor dit aan te passen. De provincie Noord-Holland heeft wegen, fietspaden en openbaar vervoerinfrastructuur in eigendom, beheer en onderhoud. Daar waar plannen ons areaal raken zullen ook wij een afweging moeten maken. Wat voor de gemeente geldt, geldt immers ook voor de provincie Noord-Holland: niet alles kan tegelijk. Wij gaan ervanuit dat u daarnaast zeer zorgvuldig omgaat met het natuurnetwerk in de Haarlemmermeer in de uitwerking van het verkeerstructuurplan. Wij zien het VSP Nieuw-Vennep als een goede basis om verdere gesprekken te voeren en onderzoeken te starten, ook samen met de Vervoerregio Amsterdam in het perspectief van onze gezamenlijke adaptieve agenda mobiliteit.

De aansluiting(en) vanuit de nieuwe woningbouw in Lisserbroek op de provinciale weg N207 zijn nog onderwerp van gesprek met de provincie Noord-Holland. Of dat een of twee aansluitingen worden, waar die precies komen en hoe dit worden ontworpen vraagt nog verdere uitwerking. Van belang daarbij is ook de relatie met andere doelen, zoals de ontwikkeling van natuurnetwerknederland-gebieden in de westflank van de gemeente.

In het VSP Nieuw-Vennep wordt geen uitspraak gedaan over de definitieve keuze van de ontsluiting van Lisserbroek. Deze keuze wordt vanuit het ontwikkelgebied Lisserbroek Noord gemaakt in overleg met alle stakeholders, waaronder de PNH. Op dit moment volgen wij op de kaart het combimodel.

Het tracé van de HOV Noordwijk-Schiphol is niet ingetekend in diverse afbeeldingen, waaronder blz 28 en blz 39. Wij stellen voor dit tracé toe te voegen, dan te verduidelijken hoe de relatie met dit project ligt.

Wij nemen het tracé van de genoemde buslijn op in de kaarten.

De provincie Noord-Holland heeft wegen, fietspaden en openbaar vervoerinfrastructuur in eigendom, beheer en onderhoud. Daar waar plannen ons areaal raken zullen ook wij een afweging moeten maken. Wat voor de gemeente geldt, geldt immers ook voor de provincie Noord-Holland: niet alles kan tegelijk. Wij gaan er vanuit

De gemeente blijft bij de uitwerking van de netwerken die de provincie raken in gesprek met de provincie. Ook erkent de gemeente het belang van de Natuurnetwerken en gaat hier zorgvuldig mee om en blijft hierover met u in gesprek.

| | | | |
|----|---|---|---|
| | | dat u daarnaast zeer zorgvuldig omgaat met het natuurnetwerk in de Haarlemmermeer in de uitwerking van het verkeerstructuurplan. | |
| 29 | <p>Bij deze stuur ik graag de reactie van de Vervoerregio Amsterdam op de Verkeersstructuurplannen voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Het zijn mooie plannen die scherp aangeven wat er de komende jaren nodig is op mobiliteitsgebied. Geheel in lijn met de Netwerkstudie en Adaptieve Agenda - die we gezamenlijk met gemeente, provincie en Vervoerregio hebben opgesteld - laten de VSP's zien dat een mobiliteitstransitie nodig is, en wordt ingezet op het verminderen, veranderen en verbeteren van de mobiliteit zodanig dat er minder capaciteitsknelpunten ontstaan en er conform het STOMP-principe zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van duurzame, veilige en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. Dit kunnen wij onderschrijven. De VSP's bieden een goede basis voor het gezamenlijk prioriteren en programmeren van maatregelen. In dit licht zouden we de gemeente dan ook willen uitnodigen om al in een vroeg stadium de Vervoerregio te betrekken bij de uitwerking van de diverse opgaven die spelen. Het gaat dan om specifieke mobiliteitsprojecten, maar ook om meer ruimtelijke opgaven waarbij ook een mobiliteitscomponent in zit. Dan kunnen we tijdig de verwachtingen over en weer uitspreken, en meedenken over hoe de verschillende mobiliteitsbelangen goed te borgen. Graag geven wij een aantal opmerkingen en suggesties mee, zowel voor de individuele VSP's als ook een aantal generieke. Algemeen: Graag geven wij een aantal opmerkingen en suggesties mee, zowel voor de individuele VSP's als ook een aantal generieke. Hoewel de VSP's natuurlijk primair over de twee kernen gaan, zou het goed zijn om nog net iets meer verband te leggen met de omliggende gebieden en netwerken. Zeker richting 2040. Hoe verhoudt het netwerk van Hoofddorp zich bv tot de ontwikkeling Cruquius-Zwaanshoek. Hoe sluit Nieuw-Vennep West aan op Hillegom? De Fietsstructuur lijkt niet geheel overeen te komen met de MRA-routes en met het regionale netwerk dat we gezamenlijk voor de Adaptieve Agenda hebben opgesteld. Advies om daar nog even goed naar te kijken. Sowieso handig om specifiek ook de MRA Doorfietsroutes concreet te benoemen in tekst en kaartbeeld. Een belangrijk aandachtspunt is de afwaardering van veel 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom naar een 30 km/u regime. Het zou goed zijn om bij de uitrol van het 30km/uur regime een check te doen op het effect van afwaarderen op het openbaar vervoer, en over eventuele knelpunten verdere afspraken te maken met de Vervoerregio. Vertrekpunt voor het gesprek is steeds dat we bij routes voor HOV/R-Net lijnen in de regel geen voorstander zijn van afwaarderen van 50 km/uur naar 30 km/uur. De OV- hoofdstukken van beide verkeerstructuurplannen komen soms stellig over, terwijl bv op de HOV Noordwijk – Nieuw-Vennep West – Hoofddorp Station er nog gestudeerd wordt en vorm en frequentie mede</p> | <p>Het zou sterk zijn om bij de inleiding aan te geven dat de VSP's een uitwerking zijn van de Netwerkstudie/ Adaptieve Agenda Haarlemmermeer 2040.</p> | <p>Er wordt in het VSP her en der verwezen naar de door u genoemde beleidsstukken, we kunnen dit inderdaad ook al in de inleiding duidelijker benoemen. Toegevoegd: Het is een uitwerking van uitwerking zijn van de Netwerkstudie/ Adaptieve Agenda Haarlemmermeer 2040.</p> |

afhankelijk is van de woningbouw. Ook de stelling dat “de frequenties van de Rnet-lijnen [zullen] in de loop van de tijd worden verhoogd, tot 12-16 keer per uur in de spitsen” is erg stellig, terwijl het OV-aanbod momenteel vanwege Covid erg onder druk staat en toekomstige frequentieverhogingen niet zonder meer kunnen worden gerealiseerd. Ondanks dat in de VSP's wordt ingezet op een mobiliteitstransitie, staat er helaas dat parkeerbeleid niet wordt ingezet om te sturen op automobilititeit. Het beprijzen van parkeren is echter juist wel een belangrijk sturingsinstrument om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Dit is ook een van de belangrijke conclusies van de Multimodale Netwerkstrategie van SBAB. Door hier enkel in Hoofddorp centrum voor te kiezen zorg je dus op de andere plekken in de gemeente voor een relatief hoge verkeersproductie waarmee de bereikbaarheid van de regio (autoverplaatsingen houden zich niet aan gemeentegrenzen) minder goed wordt. Waardoor je paradoxaal de keuzevrijheid om te kiezen uit verschillende hoogwaardige mobiliteitsopties inperkt terwijl je dat eigenlijk niet wil. De vraag is of parkeren bij scholen überhaupt moet worden toestaan ook al is het op enige afstand? Autobewegingen nabij scholen kunnen natuurlijk ook al voor conflicten met fietsende scholieren zorgen. Met het afsluiten van (school)straten rond de begin- en eindtijden waarmee je met de auto niet bij de school kan komen zullen waarschijnlijk veiliger dan de situatie die op de impressie staat ingetekend. Nieuw-Vennep: Vanuit de fiets is er de terechte goede ambitie om de fietsroute Vennepweg / Schoolstraat te upgraden. Een belangrijke schakel tussen Getsewoud en het station maar ook voor Nieuw-Vennep West. Maar misschien biedt dit ook een kans voor het OV en om lijn 57 een directere route te geven waardoor je vanuit Hillegom en Nieuw-Vennep sneller in het centrum van Nieuw-Vennep bent en op het station. Omdat bijna alle OV-ambities zich op de relatie met Hoofddorp richten, zijn goede Oost-Westverbindingen ook van belang (zeker met het oog op een verdere ontwikkeling van Nieuw-Vennep West. Wel wringt hier direct ook het 50-30 vraagstuk. Het afwaarderen van de Vennepweg verhoudt zich (erg) slecht tot de in de Netwerkstudie/Adaptieve Agenda uitgesproken ambitie voor een HOV-verbinding over de Vennepweg tussen station Nieuw-Vennep en Hillegom. De Nieuwe HOV/Fiets corridor tussen Nieuw-Vennep en Lisserbroek komt niet goed terug. Specifiek mist de HOV-verbinding die straks vanuit Lisse/Lisserbroek naar Schiphol gaat rijden en de MRA-doorfietsroute ligt in het VSP langs de IJweg, terwijl die in het MRA-netwerk via het Perenlaantje ligt. Vanuit de fiets is er de terechte goede ambitie om de fietsroute Vennepweg / Schoolstraat te upgraden. Een belangrijke schakel tussen Getsewoud en het station maar ook voor Nieuw-Vennep West. Maar misschien biedt dit ook een kans voor het OV en om lijn 57 een directere route te geven waardoor je vanuit Hillegom en Nieuw-Vennep sneller in het centrum van Nieuw-Vennep bent en op het station. Omdat bijna alle OV-ambities zich op de relatie met Hoofddorp richten,

zijn goede Oost-Westverbindingen ook van belang (zeker met het oog op een verdere ontwikkeling van Nieuw-Vennep West.

Wel wringt hier direct ook het 50-30 vraagstuk. Het afwaarderen van de Vennepweg verhoudt zich (erg) slecht tot de in de Netwerkstudie/Adaptieve Agenda uitgesproken ambitie voor een HOV-verbinding over de Vennepweg tussen station Nieuw-Vennep en Hillegom.

De Nieuwe HOV/Fiets corridor tussen Nieuw-Vennep en Lissebroek komt niet goed terug. Specifiek mist de HOV-verbinding die straks vanuit Lisse/Lissebroek naar Schiphol gaat rijden en de MRA -doorfietsroute ligt in het VSP langs de IJweg, terwijl die in het MRA -netwerk via het Perenlaantje ligt.

Hoewel de VSP's natuurlijk primair over de twee kernen gaan, zou het goed zijn om nog net iets meer verband te leggen met de omliggende gebieden en netwerken. Zeker richting 2040. Hoe verhoudt het netwerk van Hoofddorp zich bv tot de ontwikkeling Cruquius-Zwaanshoek. Hoe sluit Nieuw-Vennep West aan op Hillegom?

We beschouwen de netwerkstudie als overkoepelend beleidsstuk waarin de door u genoemde relaties wel zichtbaar zijn en kiezen ervoor om dat in deze twee VSP's niet nogmaals te benoemen.

De Fietsstructuur lijkt niet geheel overeen te komen met de MRA-routes en met het regionale netwerk dat we gezamenlijk voor de Adaptieve Agenda hebben opgesteld. Advies om daar nog even goed naar te kijken. Sowieso handig om specifiek ook de MRA Doorfietsroutes concreet te benoemen in tekst en kaartbeeld.

We doen een check naar aanleiding van uw reactie op de routes eventueel dus aangevuld met uw voorstel om ook de MRA-doorfietsroutes aan te geven in Nieuw-Vennep

Een belangrijk aandachtspunt is de afwaardering van veel 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom naar een 30 km/u regime. Het zou goed zijn om bij de uitrol van het 30km/uur regime een check te doen op het effect van afwaarderen op het openbaar vervoer, en over eventuele knelpunten verdere afspraken te maken met de Vervoerregio. Vertrekpunt voor het gesprek is steeds dat we bij routes voor HOV/R-Net lijnen in de regel geen voorstander zijn van afwaarderen van 50 km/uur naar 30 km/uur.

we begrijpen uw mening en zullen bij het zoeken van een concrete ingreep samen met u naar een afweging op netwerkniveau zoeken voor fiets, veiligheid, leefbaarheid en ov-doorstroming. Want dat is in ieders belang.

De OV- hoofdstukken van beide

We zullen een check doen op de door u genoemde tekstdelen en daar waar

verkeerstructuurplannen komen soms stellig over, terwijl bv op de HOV Noordwijk – Nieuw-Vennep West – Hoofddorp Station er nog gestudeerd wordt en vorm en frequentie mede afhankelijk is van de woningbouw. Ook de stelling dat “de frequenties van de Rnet-lijnen [zullen] in de loop van de tijd worden verhoogd, tot 12-16 keer per uur in de spitsen” is erg stellig, terwijl het OV- aanbod momenteel vanwege Covid erg onder druk staat en toekomstige frequentieverhogingen niet zonder meer kunnen worden gerealiseerd.

noodzakelijk de tekst iets aanpassen om de stelligheid iets minder door te laten klinken.’ Verwijderd: , tot 12-16 keer per uur in de spitsen.

Ondanks dat in de VSP’s wordt ingezet op een mobiliteitstransitie, staat er helaas dat parkeerbeleid niet wordt ingezet om te sturen op automobilititeit. Het beprizen van parkeren is echter juist wel een belangrijk sturingsinstrument om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Dit is ook een van de belangrijke conclusies van de Multimodale Netwerkstrategie van SBAB. Door hier enkel in Hoofddorp centrum voor te kiezen zorg je dus op de andere plekken in de gemeente voor een relatief hoge verkeersproductie waarmee de bereikbaarheid van de regio (autoverplaatsingen houden zich niet aan gemeentegrenzen) minder goed wordt. Waardoor je paradoxaal de keuzevrijheid om te kiezen uit verschillende hoogwaardige mobiliteitsopties inperkt terwijl je dat eigenlijk niet wil.

Sturen op parkeren met beprizen (betaald parkeren) of lagere parkeernormen is inderdaad een effectief instrument dat vaak in stedelijk gebied wordt toegepast. Dergelijke maatregelen zijn echter niet in overeenstemming met ons strategisch parkeerbeleid en het coalitieakkoord.

De vraag is of parkeren bij scholen überhaupt moet worden toestaan ook al is het op enige afstand? Autobewegingen nabij scholen kunnen natuurlijk ook al voor conflicten met fietsende scholieren zorgen. Met het afsluiten van (school)straten rond de begin- en eindtijden waarmee je met de auto niet bij de school kan komen zullen waarschijnlijk veiliger dan de

Dank voor uw suggestie maar het VSP gaat niet over de gedetailleerde inrichting van schoolomgevingen en over schooltijden.

situatie die op de impressie staat ingetekend.

Vanuit de fiets is er de terechte goede ambitie om de fietsroute Vennepweg / Schoolstraat te upgraden. Een belangrijke schakel tussen Getsewoud en het station maar ook voor Nieuw-Vennep West. Maar misschien biedt dit ook een kans voor het OV en om lijn 57 een directere route te geven waardoor je vanuit Hillegom en Nieuw-Vennep sneller in het centrum van Nieuw-Vennep bent en op het station. Omdat bijna alle OV-ambities zich op de relatie met Hoofddorp richten, zijn goede Oost-Westverbindingen ook van belang (zeker met het oog op een verdere ontwikkeling van Nieuw-Vennep West.

Dank voor uw suggestie. De door u genoemde buslijn en de relatie met de Vennepweg moet onderdeel zijn van het verder uitwerken van de gewenste 30 km/uur maatregelen op de Vennepweg, rekening houdend met uw eerdere opmerking over de snelheidsverlaging die nadelig is voor het OV.

Wel wringt hier direct ook het 50-30 vraagstuk. Het afwaarderen van de Vennepweg verhoudt zich (erg) slecht tot de in de Netwerkstudie/Adaptieve Agenda uitgesproken ambitie voor een HOV-verbinding over de Vennepweg tussen station Nieuw-Vennep en Hillegom.

Vanuit het VSP is de ambitie om deze OV-lijn tot HOV op te schalen niet in te passen met de overige modaliteiten en fysieke ruimte. In het VSP wordt niet ingezet op HOV op de lijn Station Nieuw-Vennep - Hillegom. Ook omdat er op dit moment nog geen onderzoek ligt waarin de verbinding als Hoogwaardig OV beschouwd kan worden. We begrijpen uw mening en zullen bij het zoeken van een concrete ingreep samen met u naar een afweging op netwerkniveau zoeken voor fiets, veiligheid, leefbaarheid en ov-doorstroming.

De Nieuwe HOV/Fiets corridor tussen Nieuw-Vennep en Lisserbroek komt niet goed terug. Specifiek mist de HOV-verbinding die straks vanuit Lisse/Lisserbroek naar Schiphol gaat rijden en de MRA-doorfietsroute ligt in het VSP langs de IJweg, terwijl die in het MRA-netwerk via het Perenlaantje ligt.

We kijken kritisch naar de kaarten welke relaties met Lisserbroek in de afbeeldingen opgenomen kunnen worden.

30 Zoals vorige week woensdag besproken vinden wij als grondeigenaren dat de gemeente intern de belangen vanuit de toekomstige gebiedsontwikkelingen moet meenemen bij het opstellen van beleidsstukken. Bij stukken die naar de Raad gaan is het extra belangrijk om te voorkomen dat de Raad nu A zegt en over een periode op het eigen besluit moet terugkomen om de beoogde gebiedsontwikkeling (waar momenteel in scenario's aan gewerkt wordt) te kunnen realiseren met besluit B.

Graag vermelden welke andere VSP's er zijn, welke te verwachten zijn en hoe zich e.e.a. onderling verhoudt.

Wij zien geen reden om andere VSP's en eventueel in de toekomst op te stellen VSP's toe te voegen.

Dat gezegd hebbende, ontvangt u hieronder op uw verzoek onze formele reactie op het VSP:

- Algemene opmerking: Dit VSP is blijkbaar uitsluitend geschreven vanuit het perspectief van Hoofddorp. Dit dient dan expliciet te worden vermeld, met een disclaimer dat vanuit andere perspectieven verkeersmaatregelen genomen kunnen worden die afwijken van onderhavige VSP dan wel (nog) niet in onderhavige VSP zijn opgenomen.
- Het VSP is niet consequent: soms uitsluitend vanuit perspectief Hoofddorp, soms ook vanuit de omgeving; is in ieder geval niet helder. Het heeft toch de voorkeur om de lezer zo goed mogelijk te informeren, dus ook elementen mee te nemen waarvan al duidelijk is dat die er komen of te verwachten zijn?
- Graag vermelden welke andere VSP's er zijn, welke er te verwachten zijn en hoe zich e.e.a. onderling verhoudt.
- P.10: 3.100 woningen Cruquius-Zwaanshoek > dit aantal komt niet overeen met wat maximaal mogelijk is (maximale aantal uit huidige scenarioanalyse, Saliha bekend) en derhalve kunnen verkeerskundige uitgangspunten en oplossingen de toekomstige situatie onderschatten. Tevens moeten de derden initiatieven zoals Den Breejen goed meegenomen worden. Dus 6.000 als max. variant + Den Breejen 1.000?
- Op pagina 10 is een afbeelding opgenomen. In deze afbeelding klopt de arcering van Nieuw-Vennep West niet. Nieuw-Vennep West is gelegen tussen de IJweg – Noordelijke Randweg – N205 (Drie Merenweg) – N207. Wij verzoeken de arcering Nieuw-Vennep West door te trekken tot aan de N207. Voor wat betreft de genoemde aantallen woningen in Nieuw-Vennep West verzoeken wij de gemeente uit te gaan van robuuste woningaantallen, waar ook rekening wordt gehouden met kleinschalige en grootschalige derden-initiatieven aan de IJweg. Qua robuustheid verzoeken wij de gemeente voor Nieuw-Vennep West uit te gaan van circa 5.700 woningen.
- P.22: punt 8: De eerste zin rond de capaciteit: zin loopt niet maar daarnaast gaat het te ver om in algemene zin uitspraken te doen rond het toekomstige hoofdwegennet die ook relevant zijn voor omliggende dorpen/gemeenten; verzoek deze zin te laten vervallen.
- P.22: punt 8: “In principe komen er ook geen nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennet bij” toevoegen: “...vanuit Hoofddorp (waarschijnlijk wel vanuit de omgeving)”
- P.22: Punt 9: Het betreft het VSP van Hoofddorp, derhalve alleen de polderlinten door Hoofddorp behandelen. Polderlinten hebben overigens wel degelijk een belangrijke functie die verder gaat dan voor lokaal landbouw verkeer. Wat is het verkeerskundig effect van het afwaarderen van de polderlinten op het hoofdnetwerk en welke maatregelen worden daarbij genomen, ruimte gevend aan autonome verkeersgroei, nieuwbouwwoningen en groei van bedrijvigheid?
- P.23: “Mogelijke Rnet-buslijn” omschrijven als “Rnet buslijn voor Cruquius-Zwaanshoek” (idem p. 29, 31, 40) Deze is immers noodzakelijk voor de ontwikkeling van (o.a. sociale)

woningbouw in Cruquius-Zwaanshoek

- Op pagina 28 wordt bij de 2e bullet gesproken over het uitbreiden van de R-netbuslijnen zodat vanuit grote delen van Nieuw-Vennep en Lissersbroek snelle verbindingen ontstaan met station Hoofddorp. Wij verzoeken de gemeente om hier Nieuw-Vennep West expliciet bij op te nemen (gelijk aan 2e bullet op pagina 39).

- P.29: P+R bij Zwaanshoek? Logischer deze in gebiedsontwikkeling Cruquius-Zwaanshoek te plaatsen. Kaartjes gelijke inhoud geven;

- P.33: aansluiting op de N205 vanuit gebiedsontwikkeling Cruquius-Zwaanshoek ontbreekt; Ook al gaat het in dit VSP om aansluitingen vanuit Hoofddorp, het is voor de leze prettig zo volledig mogelijk te worden geïnformeerd.

- P.35: MPVE bij meer dan 200 woningen; dan dient deze ook voor ontwikkeling van Den Breejen in Cruquius te worden gemaakt; Den Breejen en Cruquius-Zwaanshoek zijn immers aparte ontwikkelingen.

- P.39: 3e bullit: De HOV Noordwijk-Schiphol loopt via de door de provincie vastgestelde route via de P+R Getsewoud; Ook al gaat het in dit VSP om aansluitingen vanuit Hoofddorp, het is voor de leze prettig zo volledig mogelijk te worden geïnformeerd.

- P.39: 6e bullit: i.p.v. "Woningbouw in Cruquius..." moet hier staan "Woningbouw in Cruquius-Zwaanshoek..."

- P.46: aansluiting op N205 voor gebiedsontwikkeling Cruquius-Zwaanshoek ontbreekt; zie opmerking eerder

- H6 fasering: graag vermelden dat dit uitsluitend onderdelen zijn vanuit het perspectief van VSP Hoofddorp. Ingrepen vanuit de omgeving worden uitdrukkelijk niet uitgesloten.

Exact dezelfde lijn van denken is natuurlijk van toepassing op het VSP van Nieuw-Vennep, dus graag deze opmerkingen ook daarin nalopen en indien nodig aanpassen.

Op pagina 10 is een afbeelding opgenomen. In deze afbeelding klopt de arcering van Nieuw-Vennep West niet. Nieuw-Vennep West is gelegen tussen de IJweg – Noordelijke Randweg – N205 (Drie Merenweg) – N207. Wij verzoeken de arcering Nieuw-Vennep West door te trekken tot aan de N207. Voor wat betreft de genoemde aantallen woningen in Nieuw-Vennep West verzoeken wij de gemeente uit te gaan van robuuste woningaantallen, waar ook rekening wordt gehouden met kleinschalige en grootschalige derden-initiatieven aan de IJweg. Qua robuustheid verzoeken wij de

De kaart uit de Netwerkstudie wordt niet aangepast. Wij beschouwen ook het NNN -gebied als onderdeel van Nieuw-Vennep West gezien de routes die hierdoor getrokken moeten worden en daarom hebben wij Nieuw-Vennep West tot de N207 als studiegebied benoemd. De kaart uit de Netwerkstudie passen we niet aan maar we checken de kaarten op deze arcering.

gemeente voor Nieuw-Vennep West uit te gaan van circa 5.700 woningen.

Op pagina 28 wordt bij de 2e bullet gesproken over het uitbreiden van de R-netbuslijnen zodat vanuit grote delen van Nieuw-Vennep en Lisserbroek snelle verbindingen ontstaan met station Hoofddorp. Wij verzoeken de gemeente om hier Nieuw-Vennep West expliciet bij op te nemen (gelijk aan 2e bullet op pagina 39). Dit is aangepast.

