

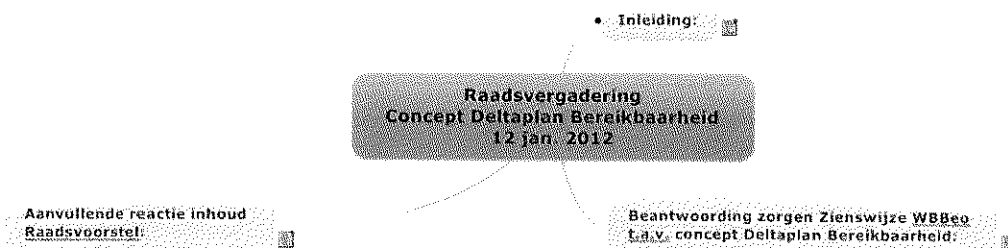


VERSTUURD PER E.MAIL : griffie@haarlemmermeer.nl

Gemeente raad Haarlemmermeer

Badhoevedorp 10 januari 2012

Onderwerp : Raadsvergadering Concept Deltaplan Bereikbaarheid 12 jan. 2012



Geachte Raadsleden

Als leden van de Werkgroep Bereikbaarheid Badhoevedorp en omgeving vragen wij uw aandacht voor onderstaande, alvast bedankt voor uw tijd;

In het raadsvoorstel 2011.0048267 die als basis dient voor de Raadsvergadering van 12 jan. 2012 valt het ons op dat veiligheid als laatste doelstelling wordt genoemd. Refererend aan onze ervaringen met het Ringdijkbeleid, blijkt dit helaas van terugkerende waarde te zijn ook als u het Deltaplan bestudeerd. Veiligheid krijgt helaas te weinig prioriteit! Wij vragen hiervoor uw nadrukkelijke aandacht.

Graag willen wij u middels onderstaande toelichting op de hoogte brengen van onze visie op de notitie van beantwoording welke u onder nummer 17 kan terugvinden in deze nota;

Beantwoording zorgen Zienswijze WBBEO t.a.v. Concept Deltaplan Bereikbaarheid:

In de beantwoording wordt als eerste gemeld dat de gemeente geen Werkgroep kent en er vanuit gaat dat het hier de begeleidingsgroep betreft. Dit is een onjuiste voorstelling van zaken en dus een foute conclusie. Wij vormen wel degelijk een werkgroep (Werkgroep Bereikbaarheid Badhoevedorp en omgeving) en zijn ontstaan uit de opgeheven stichting Badhoevedorpéén, en nemen als werkgroep vanaf dat moment deel aan de overleggen.

Wij spreken dus niet namens de deelnemers van de genoemde groep.



Reactie op de antwoorden;

- a. Wij hebben gevraagd welk plan leidend is i.v.m. de grote diversiteit van plannen.
Dat het Deltaplan een beleidsplan is, is ons duidelijk, maar het is en blijft een plan wat voor de andere plannen (bestemmingsplan, OTB, Masterplan, Verkeersstructuurplan, Deelproject plannen, structuurvisie 2030 enz.) ook geldt. Vraag blijft: welk plan is leidend?
- b. Dat er maatwerk geleverd zou zijn op de Ringdijk is te betwisten, immers de inrichting als 30 km zone en de daarbij gekozen oplossing voor chicanes is het gevolg van een polderbreed Ringdijkbeleid besloten door de Gemeenteraad.
In tegenstelling tot wat platform BBN meldt, is meer dan 85% geen voorstander van de chicanes. Dat de chicanes er geregeld anders uitzien komt mede door de beschikbare ruimte en het moment van plaatsen. U geeft aan te gaan werken aan oplossingen. Deze zullen dan niet voor Badhoevedorp gelden! U meldt expliciet in het Deltaplan dat voor Badhoevedorp het categoriseringsplan van 2004 blijft gelden. Zie pagina 8 categoriseringsplan laatste punt:
2.1 Uitgangspunten bij het wegcategoriseringsplan voor de situatie in en rond Badhoevedorp is voornamelijk de categorisering 2004 aangehouden. Bij het ontwikkelen van de wegenstructuur van Badhoevedorp wordt de wegcategorisering voor dit gebied bepaald.
- c. U reactie en/of elke andere van gelijke strekking over de Sloterbrug horen wij helaas al vele jaren. Zoals het nu in het plan naar voren komt wordt een eventuele fietsbrug gekoppeld aan een verbetering voor het OV, mede uit kosten overweging. U koppelt hiermee de veiligheid van de fietsers direct aan een 'oplossing' voor een OV probleem.
De verbetering voor fietsers is, zoals u weet al zéér lange tijd noodzakelijk.
het in de hand houden van uitgaven/kosten begrijpen wij, maar toen de fietsbrug bij de Bosrandbrug zou worden verwijderd (nog geen 4jr oud en gelijk aan de Sloterbrug) bleek verplaatsing naar de Sloterbrug niet haalbaar?
Toename van verkeer over de Sloterbrug in welke vorm dan ook is voor ons onacceptabel als er niets wordt gedaan aan het terugdringen van niet bestemmingsverkeer door Badhoevedorp, ook gezien de huidige en de te verwachten milieubelasting!
- d. Zoals u onze vraag heeft geformuleerd lijkt het alsof u het probleem anders ziet. 'Als' de Schipholweg wordt omgelegd zal de druk op de Ringdijk nl. eerder afnemen.
Totdat dit gebeurt zal het verkeer juist toenemen! Zodra er stagnatie op de Schipholweg plaatsvindt zoekt het verkeer altijd een alternatief via de Ringdijk/Badhoevedorp/ Lijnden.



- e. De ontwikkelingen t.a.v. (H)OV volgen wij op de voet, maar hierbij wordt geregeld voorbij gegaan aan de milieu consequenties en dit baart ons zorgen. Zeker als hiervoor de Sloterbrug wordt gebruikt. Wij maken ons zorgen dat bruikbaar OV voor Badhoevedorp ten kosten gaat van bruikbaar HOV in Badhoevedorp! Lasten, geen lusten!
- f. Een HOV over de Schipholweg zorgt ervoor dat het 80km regime, voorlopig nog, gehandhaafd blijft. HOV maakt zeker ten alle tijde een ongelijkvloerse kruising noodzakelijk (zie ons voorstel 'kinderduct'). Niet alleen door de bussen maar zeker ook vanwege de snelheid en verkeersintensiteit van overig verkeer is een voorgenoemde oplossing noodzakelijk. De afwaardering vindt na het zich nu laat aanzien pas in een later stadium plaatst i.v.m. de noodzakelijke doorstroming van het HOV.
- g. De verschrijving van PM15 i.p.v. PM10 is terecht opgemerkt. In het Provinciaal Actieplan onder hoofdstuk 'Luchtkwaliteit' zijn wel degelijk de zorgen terug te lezen m.b.t. de Zeemanlaan en de Burgemeester Amersfoordtlaan. Deze behoren tot de zwaarst belaste straten in Badhoevedorp. Als we dit Provinciaal Actieplan naslaan zien wij dat er serieuze zorgen zijn t.a.v. de niet optredende langjarige verbetering voor NO2 en PM10, waardoor mogelijk al in 2010 niet aan de grenswaarde kan worden voldaan. Toename van verkeer over de Sloterbrug, zal zeker niet bijdrage aan de gewenste verbetering.
- h. Zoals al eerder gemeld is een verbetering van fietsveiligheid rond de Sloterbrug al geruime tijd onze zorg! Wat ons betreft mag dit niet samengaan met toename van overig niet bestemmingsverkeer.
- i. Voor de afname van intensiteit op de Schipholweg zou dit inderdaad kunnen gaan gelden mits er wordt afgewaardeerd naar 50 km/h, maar voor de eerste periode (jaren) is dit beoogd op 80 km/h (*zie voor onderbouwing het Verkeersonderzoek Haarlemmermeer Noord Bijlage I Afweging 50/80 Schipholweg*). Wij vragen ons af wat er met 'speciale aandacht voor vooral maximale veiligheid voor overstekende kinderen' wordt behelst. Wij verzoeken u dit vast te leggen in het Deltaplan.
- j. U bent in de Haarlemmermeer bezig met snelle noodzakelijke fietsverbindingen zodat deze ook als een goed alternatief kunnen dienen. U zou deze dan ook in u voorbeeld alternatieven moeten gebruiken en niet verwijzen naar, voor Badhoevedorp, niet realistische fietsverbindingen. De fietsveiligheid langs de ringvaart is ter hoogte van Nieuwemeer en Badhoevedorp sterk verslechterd door de komst van de chicanes, kijk hiervoor op de website <http://nieuwemeer.info> onder "Herinrichting 30 km zone".
Het vrijkomende tracé biedt nog onvoldoende zekerheid voor ruimte voor het beoogde fietstracé, of wordt hier het Deltaplan wel leidend in ?



- k. Onze dank voor de aanpassing van de kaart en uw inspanningen. Nu nog de verankering in de plannen wat overigens ook geldt voor de verbinding tussen Meidoornweg en Koekoekslaan zoals gepland in het verkeersstructuurplan en Masterplan.
- l. Over de staat van onderhoud van verschillende wegen kunnen wij kort zijn, dit is het gevolg van achterstallig en als maar uitgesteld onderhoud aan het rioolsysteem. Via de rioolbelasting is er geld voor gereserveerd. Uw antwoord m.b.t. de combinatie van werkzaamheden als riool en onderhoud is begrijpelijk maar vrijwaard u niet van 'verantwoordelijkheid in planning' en aansprakelijkheid.
Het plaatsen van tijdelijke 30 km borden is een beschamende, maar kennelijk noodzakelijke maatregel en geeft ons weinig vertrouwen naar de toekomst.
- m. Het zal duidelijk zijn dat wij niet over alle punten overeenstemming zullen bereiken.
Het Deltaplan betreft een plan naar de toekomst maar tot de grenzen van Badhoevedorp, zo lijkt het. In Badhoevedorp blijft verwezen worden naar een categoriseringsplan van 2004. Neem hier dan de toekomstplannen als vastgelegd in het verkeersstructuurplan en Masterplan in mee en blijf niet achter de feiten aanlopen, dit zorg voor vertraging en extra kosten in de toekomst. Tevens werd er met dit punt bedoeld aandacht te vragen voor verbindingen tussen de kernen onderling.
- n. Hoezo plannen afstemmen, gaat u zelf nu eens kijken op de Ookmeerweg deze is recent juist versmald/afgewaardeerd, reken er maar niet op dat dit weer wordt terug gedraaid.
Verbeteren van (H)OV bij de Sloterbrug, de hele inrichting is nu al gebaseerd op voorrang OV, aparte busbaan en beïnvloeding van beide zijden van de VRI t.b.v. OV. Op de Amersfoordtlaan is nu al een halte ingeleverd. Als er nu ook nog meer OV door deze straat komt, pak je de bewoners 2 keer.

Aanvullende reactie inhoud raadsvoorstel

In het Raadsvoorstel 2011.0048267 wordt op pagina 2 gesproken over investeringsprojecten;

Duurzaam veilige inrichting Sloterweg midden, wij weten niet wat dit moet gaan inhouden, maar als dit inhoud het aanbrengen van plateau 's op de Sloterweg dan kunnen wij u melden dat de huidige punaise en drempels geleid hebben tot meer onveilig rijgedrag en is er in het midden van de Sloterweg geen sprake van een noodzaak tot welke maatregel dan ook omdat hier vrijwel niet wordt overgestoken. Wacht dus met maatregelen tot de plannen voor het centrum bekend zijn en combineer het werk. Overigens zijn 'echte plateaux' pas alleen dan van toegevoegde waarde wanneer deze worden toegepast op een kruising van wegen i.p.v. even daarvoor of daarna.



Als wij op pagina 3 lezen over Parkeerproblematiek eilanden Floriande, extra parkeervakken aangeven en het laatste punt Algemeen Haarlemmermeer: parkeeronderzoek, dan lijken onze zorgen t.a.v. het geplande aantal parkeerplaatsen in Lijnden Q4 en het deelgebied Quatrebras op voorhand gegrond, immers hier wordt rekening gehouden met een landelijk cijfer i.p.v. het voor Haarlemmermeer Noord hogere ervaringscijfer. Wanneer er dan ook nog een aanvullend onderzoek noodzakelijk blijkt zetten wij ook vragen bij de op de website gepubliceerde rekentool t.b.v. parkeerplaatsen. Hiermee is dus blijkbaar ook gerekend in het Deltaplan, al hoewel er wel melding van het bovengemiddeld autobezit in de Haarlemmermeer, punt 3 onder "Analyse Deltaplan Bereikbaarheid" pagina 5.

Op pagina 4 wordt u gevraagd in te stemmen met de notitie van beantwoording, oordeelt u hier zelf over als u kijkt naar voorgenoemde reacties en de bijgevoegde originele zienswijze waaruit de punten van zorg van WBBEO zijn samengevat. Volgens ons geeft dit te denken. Tevens hopen wij dat u rekening houdt bij het eventueel goedkeuren van de financiering met, ook op het categoriseringsplan voor Badhoevedorp, nog veel niet meegenomen kosten, immers er wordt voor Badhoevedorp vastgehouden aan het plan van 2004.

Tevens vragen wij ons af hoe u denkt over de opmerking in het rapport van de Fietsbond

Op de website <http://haarlemmermeer.nl/deltaplanbereikbaarheid> met de naam "Fietsbalans"

7.2 De kleinere kernen globaal bekeken

Het praktijkonderzoek met de meetfiets is uitgevoerd in de twee grootste kernen van Haarlemmermeer, Hoofddorp en Nieuw-Vennep, maar het fietsklimaat in de andere kernen is uiteraard ook van belang. Daarvan is wel een algemene indruk te geven.

Badhoevedorp is qua inwonertal (11.500) de derde kern binnen de gemeente. In tegenstelling tot Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn er in Badhoevedorp weinig fietspaden en veel grote barrières voor het fietsverkeer, zoals de A9, A4 en de S106. Langs enkele wegen zijn fietsstroken aangebracht, wegen met vergelijkbare verkeersintensiteiten in Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. Maar er zijn ook gebiedsontsluitingswegen zoals Kamerlingh Onneslaan en Sloterweg, zónder een eigen fietsvoorziening. Daarnaast zijn er ook nog gewone straten nog niet zijn ingericht naar de DuurzaamVeilig- richtlijnen. De verwachting is dat als er een praktijkonderzoek in Badhoevedorp uitgevoerd had kunnen worden - de methode laat dat helaas niet toe - de score lager was geweest dan die van de twee grootste kernen.

De vierde kern Zwanenburg heeft op alle belangrijke verkeersaders fietsstroken, maar ook hier geldt dat vergelijkbare wegen als in Hoofddorp en Nieuw-Vennep vrijliggende fietspaden hebben.

Bijna alle kleinere kernen liggen aan de ringvaart. De ringdijk is in alle kernen een belangrijke fietsroute maar ook een belangrijke route voor het autoverkeer. Uit de evaluatie van het ringdijkbeleid is gebleken dat met name het verkeersveiligheidsgevoel van fietsers laag is en dat het aantal ongevallen met fietsers op de ringdijk de afgelopen jaren nauwelijks is gedaald. Door toepassing van fietsstroken langs de gehele dijk wordt de positie van de fietser versterkt, de bewoners van de ringdijk waarderen de fietsstroken en daardoor is het fietsklimaat in de kleine kernen de afgelopen jaren iets verbeterd.

Dit laatste geldt uiteraard niet voor de dijkvakken waar chicanes zijn aangebracht, hier is zoals eerder gemeld de veiligheid aantoonbaar / verontrustend gedaald.

Op pagina 6 Deltaplan Bereikbaarheid : beleid auto

.... De grootste knelpunten zijn er op de aansluitingen van de snelweg, die in de

Pag. 5 van 6



ochtend spits al vol staan met auto's. Ook op de kruisingen met de (provinciale) oost west verbindingen doen zich problemen voor om de kernen te verlaten richting de snelweg.....

Dit begrijpen wij niet als er besloten wordt om de nieuw aan te leggen afrit van de omgelegde A9 in de nieuwe situatie uit te laten komen op de voorbeschreven provinciale oost-west verbinding met ook nog HOV prioriteit, i.p.v. de eerst beoogde 2x2 baans T106. Hopelijk begrijpt u dit wel, wij krijgen dan graag uitleg op dit punt.

Deltaplan Bereikbaarheid : beleid verkeersveiligheid

Met het telkens maar meer aanbrengen van 30 km zones middels drempels en chicanes wordt niet per definitie de veiligheid gediend, maar eerder duurgeld verspilld en niet gebruikt voor de zgn. 'blackspots'.

In Badhoevedorp kunnen wij hier vele voorbeelden van geven, oude straatjes met klinkers o.a. in de Vogel-, Vliegeniersbuurt, etc. zijn zo smal en vol geparkeerde auto's dat hier toch al niet hard gereden kan worden, wat is hier de functie van een drempel? Inhalen van achterstallig onderhoud op bijvoorbeeld de Rijstvogelstraat, nu al meer dan 2 jaar noodzakelijk, had een beter en efficiëntere besteding van de beperkt beschikbare gelden geweest. En had voorkomen dat moeder hun kinderen met de auto ipv de fiets naar school brengen uit veiligheidsoverwegingen.

U staat voor een moeilijk besluit zeker in deze zware financiële tijd, het concept Deltaplan Bereikbaarheid lijkt een mooie verkoop brochure, maar als u nu een auto gaat kopen raadpleegt u toch ook aanvullende documenten/onderzoeken zie hiervoor de bijlage zoals gepresenteerd op de website <http://haarlemmermeer.nl/deltaplanbereikbaarheid> maar als u iemand kent die zo'n auto rijdt vraagt u die toch ook naar zijn ervaringen? Middels dit bericht hopen wij deze functie voor u vervuld te hebben.

Voor eventuele aanvullende vragen zijn wij te bereiken via info@wbbeo.nl tevens hopen wij aanwezig te zijn voor de Raadsessie in de Raadzaal.

Met vriendelijke groet,

De leden van de Werkgroep Bereikbaarheid Badhoevedorp en omgeving

Bijlagen :

- Kopie Raadsvoorstel 2011.0048267
- Notitie beantwoording reactie concept Deltaplan Bereikbaarheid
- Kopie Zienswijze WBBEO

Nieuw-Vennep, 8 januari 2012

De leden van de Gemeenteraad van Haarlemmermeer
Raadsgriffie
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Betreft: Deltaplan Bereikbaarheid

Zeer geachte Raadsleden,

Op 10 november 2011 zonden wij onze reactie op het Deltaplan Bereikbaarheid Haarlemmermeer naar het College van B&W. Wij zonden u een kopie hiervan via de Griffie van uw Raad. Op 24 december 2011 ontvingen wij van het gemeentebestuur een antwoord op onze reactie. Voor de inhoud daarvan verwijzen wij naar de notities en voorstellen aan de Raad die u reeds ter kennis zijn gebracht. Over dit antwoord willen wij, ten behoeve van de komende vergadering van de Raad van 11 januari 2012, op onze beurt reageren. Het betreft twee hieronder vermelde punten (A en B) en twee daarmee verbonden verzoeken. Ten aanzien van punt A, het fietspad langs de Rijnlanderweg-Zuid, achten wij het antwoord van de gemeente zeer verontrustend. Omdat dit ook een zeer actuele zaak betreft, overwegen wij over dit punt ook in te spreken tijdens uw vergadering van 11 januari 2012.

A. Een fietspad langs de Rijnlanderweg-Zuid (tussen Vennepweg en Lisserweg)

Wij waren bijzonder verheugd over de beslissing het deel 'Rijnlanderweg-Zuid', d.w.z. tussen de Vennepweg en de Lisserweg op te nemen in het toekomstig hoofdfietsnet van onze polder. Maar wij zijn er zeer in teleurgesteld dat de gemeente hieraan meent te kunnen voldoen door lijnen op de weg aan te brengen, die fietsstroken moeten markeren. Dit gaat volledig voorbij aan de veiligheidsdoelstelling van het Deltaplan want het bestendigt de huidige uiterst onveilige situatie. Ons belang ligt voornamelijk bij het veilig kunnen fietsen van onze kinderen. Wij gaan daarom hieronder verder in op de door de gemeente aangevoerde argumenten om van een fietspad af te zien.

1) De door de gemeente gemaakte vergelijking met de Kromme Spieringweg, de enige nog niet van fietspad voorziene buitenweg, gaat helemaal niet op. De Kromme Spieringweg is immers geen direct doorgaande weg die aansluit op andere drukke verbindingswegen. De Rijnlanderweg is dat wel. Zij fungeert als sluiproute parallel aan de A4 en wordt zowel in de ochtend- als avondspits intensief gebruikt door verkeer tussen de A44 en De Beukenhorst. De door de gemeente genoemde 1400 – 1800 voertuigen per etmaal geven daarom een onjuiste indruk van de daadwerkelijke situatie, want deze voertuigen trekken voornamelijk in de ochtend- en avondspits langs, juist op het moment dat hier schoolgaande kinderen fietsen. Er is dan

sprake een hoge "gehaaste" verkeersintensiteit. Bij files op de A4 is deze zelfs zeer extreem. De voorgenomen reconstructie van de weg zal dit helaas alleen maar verslechteren. Immers, het rijconfort neemt daardoor toe en er is feitelijk nog minder belemmering voor sluipverkeer. Op adequate handhaving van snelheids- en inhaalverboden is naar ervaring leert niet te rekenen.

2) Een fietsstrook is ook geen echt veilige oplossing voor de Rijnlanderweg, omdat tijdens de spits de auto's in een lint rijden, wat het gevaar voor fietsers op een fietsstrook sterk vergroot. De eerste auto's zien de fietsers en latere auto's in de stoet signaleren deze regelmatig erg laat. De ter plekke toch al smalle Rijnlanderweg is daarnaast vanaf nr. 1427 tot aan de Lisserweg ook nog onverlicht. Het is ons nog niet duidelijk of de reconstructie van de Rijnlanderweg voorziet in verlichting van de gehele weg, zoals ook op andere delen van de weg het geval is. Mocht dat niet zo zijn, dan is de situatie in de wintertijd 's-ochtends extra gevaarlijk.

3) De Rijnlanderweg Zuid wordt ook veel gebruikt door vrachtverkeer, landbouwverkeer en ander zwaar plaatselijk verkeer. De gemeente is ervoor verantwoordelijk daarvoor in een voor eenieder deugdelijke en veilige infrastructuur te voorzien. Het zware verkeer zal, ook als er fietsstroken op de rijbaan worden aangebracht, onveilige situaties blijven geven, bijvoorbeeld in geval van tegemoetkomend verkeer. Ook veroorzaakt zwaar verkeer een aanzienlijke zuiging wat voor de kleinere fietsertjes onder ons niet handelbaar is. Door de voorgenomen reconstructie van de weg vrezen wij dat de snelheid van het zware verkeer ook zal toenemen.

4) Dit deel van de Rijnlanderweg zou dus het enige zonder gescheiden fietspad blijven. Immers, vanaf de kruising Rijnlanderweg/Vennepeweg sluit alles aan op een fietspad. Bij de kruising Rijnlanderweg/Lisserweg sluit ook alles aan op fietspad. Als er ruimte is voor fietsstroken naast de rijbaan moet er ook ruimte te maken zijn voor een fietspad.

De Rijnlanderweg is ter plekke een smalle weg en is 4.20m breed t.h.v. nr. 1360. Indien er fietsstroken worden toegepast zullen deze, gezien de beschikbare huidige breedte, vast op de hoofdrijbaan moeten komen. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (www.swov.nl) heeft onderzoek laten doen naar fietsstroken op de rijbaan. Zie daartoe ook <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document000161.pdf>. Uit dit document citeren wij:

"Wat de Fietsersbond betreft is de aanbeveling bij 5 meter verhardingsbreedte een noodsprong: op een fietsstrook van 1,25 meter breed kan je niet meer met z'n tweeën normaal naast elkaar fietsen. Vandaar dat de Fietsersbond in z'n algemeenheid pleit voor een minimale breedte van fietsstroken van 1,50 meter. Wanneer de verhardingsbreedte 5 meter of minder is, moet je je afvragen of je wel voor fietsstroken wilt pleiten."

Tot zover onze opmerkingen over dit belangrijke maar ook acute knelpunt. Op grond daarvan verzoeken wij de Raad om steun door ook voor dit resterende stuk van de Rijnlanderweg in een veilige en dus gescheiden fietsroute te voorzien.

B. De gevolgen van reserveringen voor latere verkeersvoorzieningen voor de Rijnlanderweg als woon- en landbouwgebied.

Wij blijven ook zeer bezorgd over de plannen tot reservering voor 'doortrekking Noordelijke Randweg Nieuw-Vennep naar de A4', hetgeen, naar wij vrezen, samen met de aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg de doodsteek zal blijken te zijn voor de oude polderwegenstructuur en het agrarische karakter van de Rijnlanderweg. Daar moeten dan wel zeer zware argumenten voor zijn en die hebben wij niet in het Deltaplan aangetroffen. Dezelfde zorg geldt de aanduiding van wat een alternatief genoemd wordt voor HOV over de A4, aan te leggen op ongeveer 300 m. afstand parallel aan de A4. Hiermee zal grote schade aangebracht worden in het gebied dat in het plan toch wordt aangeduid als agrarisch kerngebied na 2030. Wij vinden het Plan op dit punt ook inconsequent, want vragen ons af wat een aanduiding als 'agrarisch kerngebied' nog waard is als tegelijkertijd 'en passent' een maatregel in het vooruitzicht wordt gesteld die de agrarische bedrijvigheid in dat gebied economisch niet goed meer mogelijk zal doen zijn. Wij zijn ons ervan bewust dat het hier een reservering betreft en dat het Deltaplan zelf formeel geen functie heeft in de procedures van de ruimtelijke ordening, maar wij willen voorkomen dat de gemeente in komend beleid aan het vermelden van deze reserveringen in dit Deltaplan kracht van argument zou willen onttelen. Het Deltaplan Bereikbaarheid heeft niet als functie in dit gebied planologische en dus economische onzekerheid te veroorzaken.

Wij hebben over dit punt uiteraard overleg gevoerd met vertegenwoordigers van LTO-Noord en verzoeken de Raad duidelijk te willen aangeven dat de huidige 'reserveringen' voor verkeersvoorzieningen die de agrarische kernfunctie van het gebied rond de Rijnlanderweg economisch de das om zullen doen uit het Bereikbaarheidsplan moeten worden geschrapt, omdat zij een anders een oneigenlijke planologische functie vervullen.

Wij vragen uw aandacht voor deze punten en verzoeken u om de door ons voorgestelde acties te willen nemen. Wij vertrouwen erop uw leden hiermee van dienst te zijn geweest en zijn graag tot verdere mondelinge toelichting bereid.

Hoogachtend,
Stichting Bewoners Rijnlanderweg en Omstreken,

F.M.M. van Iersel
Voorzitter

c.c. College van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer.

**Aan de Raadsleden van de gemeente
Haarlemmermeer**

Cc College

9-1-2012

Ond: Deltaplan Bereikbaarheid

Geachte raadsleden,

Naar aanleiding van het Raadsvoorstel 2011.0048267 Deltaplan Bereikbaarheid reageren wij hierbij op de antwoorden die het college gaf op onze inbreng. Onze reactie ziet u in *deze kleur*.

Pag 200 van het raadsvoorstel meldt als antwoorden:

**10. Ondernemend Hoofddorp en Hoofddorp Winkelstad, Postbus 490, 2130 AL Hoofddorp
Antwoord 10**

Wij danken u voor de complimenten en gaan in op uw reactie:

a) De onderzoeken rondom Hoofddorp Centrum hebben tot doel om objectief in kaart te brengen waar sprake is van parkeeroverlast in wijken. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling van het onderzoek om vast te stellen of parkeerruimte in de ring rondom het centrum gebruikt kan worden voor Hoofddorp Centrum.

Dit antwoord neemt onze vrees weg en vinden wij acceptabel.

b) In het onderzoek Parkeren Hoofddorp Centrum (december 2006) is het gebied omschreven waarbinnen de parkeerplaatsen moeten liggen. In de omschrijving is sprake van een ring rondom het centrum, omschreven als "Overig en centrumgebied en schil" waarbinnen 750 parkeerplaatsen liggen. Het aantal van 5000 parkeerplaatsen beschouwen wij als een richtgetal en geen vast gegeven. Het aantal is afhankelijk van actuele ontwikkelingen of het uitblijven daarvan. Uitgangspunt is dat er voldoende parkeerplaatsen zijn om in de parkeerbehoefte van Hoofddorp Centrum te kunnen voorzien.

De omschrijving "Overig en centrumgebied en schil" waarbinnen 750 parkeerplaatsen liggen is een feitelijke constatering van hetgeen toen bedoeld werd.

Het noemen van het 'aantal van 5000 als een richtgetal en geen vast gegeven' roept wederom vragen bij ons op over de standvastigheid over het eerdere uitgangspunt van 5000 parkeerplaatsen. Dat aantal werd bij brief eerder schriftelijk bevestigd door het college.

c) Wij zijn met u van mening dat wanneer de nu aanwezige tijdelijke parkeervoorzieningen op het Van der Zeeterrein en in de tijdelijke parkeergarage komen te vervallen dit niet voor een onacceptabele hoge parkeerdruk mag zorgen. Zo nodig worden hiervoor passende maatregelen getroffen.

Met dit antwoord kan geleefd worden, hoewel helaas geen duidelijkheid is en gegeven kan worden wat die passende maatregelen zullen zijn.

Wij vinden het belangrijk hier een stevige vinger aan de pols te houden.

d) Het is niet mogelijk om in dit stadium aan te geven wanneer, welke ontwikkelingen plaats zullen vinden. Een en ander is afhankelijk van de markt. Ontwikkelingen die onderzocht worden zijn onder meer; realisatie van een Raadhuisplein garage, realisatie van een parkeergarage op de locatie van de Deining en uitbreiding van de bestaande parkeergarage aan de Draverslaan.

-Dit antwoord vinden wij op zich begrijpelijk, maar het is niet alleen afhankelijk van de markt en is zekere zin in tegenspraak met de laatste zin van antwoord b.

Met vriendelijke groet,
namens



**Ondernemend
Hoofddorp**
ONDERNEMERSVERENIGING HOOFDDORP
drs Rob (R.) van Gaalen
023-5657743 06-53211895
bestuurslid/politiek waarnemer

Aan de leden van de Raad van de gemeente Haarlemmermeer
T.a.v. De Raadsgriffier
Postbus 250
2130 AG HOOFDDORP

Hoofddorp, 10 januari 2012

Betreft: schriftelijke inspraak voorafgaand aan raadsdebat Deltaplan bereikbaarheid op 11 januari 2012

Geachte Raadsleden,

Onlangs hebben wij gereageerd op het Deltaplan Bereikbaarheid. Net voor kerst ontvingen wij de reactie van de gemeente op onze recommendaties.

Met alle respect voor de betrokken ambtenaren en het Deltaplan Bereikbaarheid hebben wij er toch behoefte aan te reageren op de reactie van de gemeente d.d. 23 december jl..

Wij hebben voorgesteld om het oude plan van het doortrekken van de huidige N201 (Weg om de Noord) naar de A5 en de A4 in het Deltaplan Bereikbaarheid op te voeren als alternatief voor de nieuwe weg ten noorden van de huidige N201. Dit is praktischer, goedkoper en sneller te realiseren. Het direct aansluiten van de N201 op A4/A5/Schiphol heeft tevens als voordeel dat het wegstelsel bij Beukenhorst ontlast wordt.

Als reactie hierop schrijft de gemeente (zie ook bijlage):

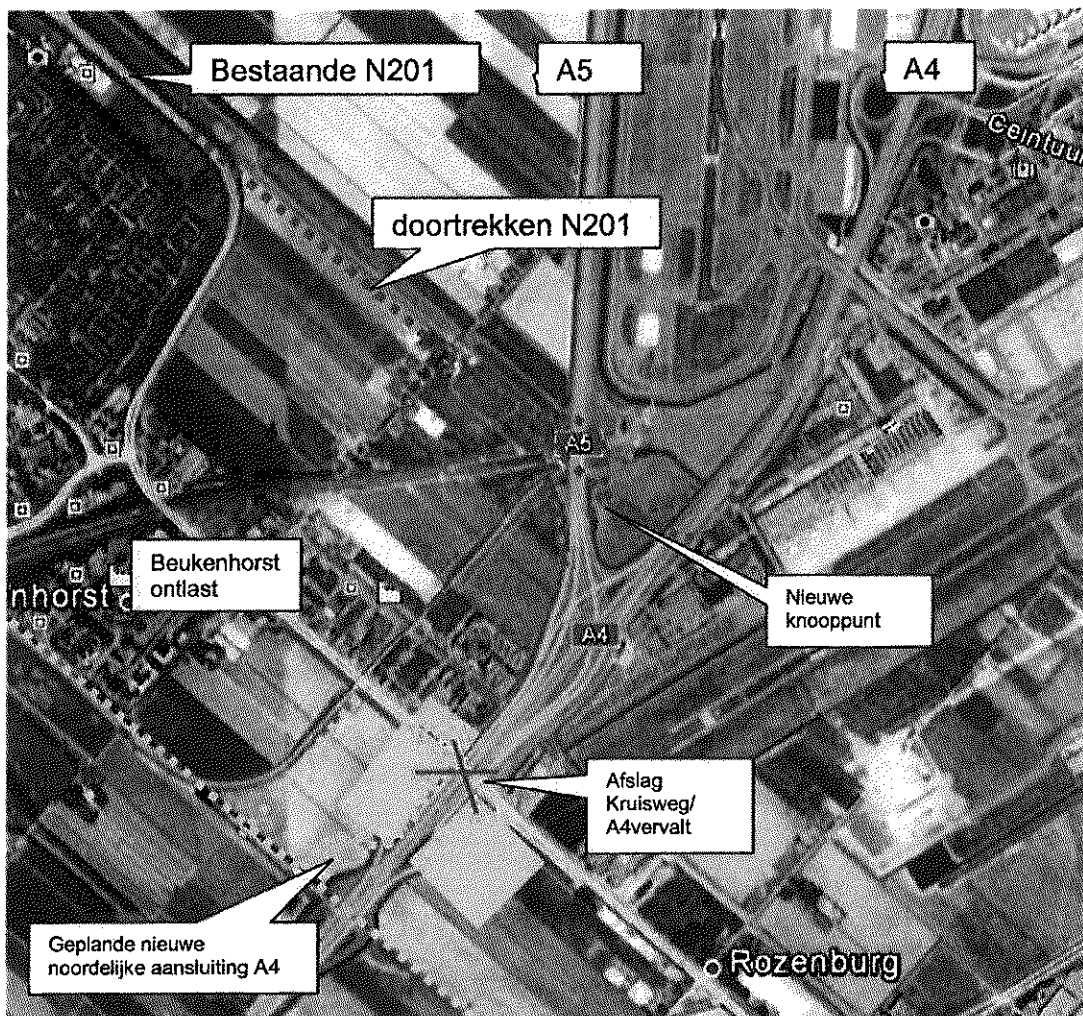
"Bij het doortrekken van de huidige N201 naar de A5 is een positief effect te verwachten op de doorstroming. Vooral nabij de huidige en de in aanleg zijnde nieuwe aansluiting A4. Daarmee is dit inderdaad een makkelijker/goedkoper alternatief met grotendeels dezelfde effecten als een volledig verlegde weg om de Noord....."

Tot zover is men het dus eens met onze theorie. Vervolgens noemt men enkele argumenten om toch onze oplossing te verwerpen en het plan voor een extra weg ten noorden van de huidige N201 aan te houden, namelijk:

- a) Het scheiden van de functie van "stroomweg" en "gebiedsontsluitingsweg" en
- b) Door de Weg om de Noord te degraderen tot een gebiedsontsluitingsweg is het wellicht mogelijk om t.z.t. Hoofddorp Noord te herontwikkelen (tot woongebied)

Wij zijn ten aanzien van a) van mening dat deze verkeerstechnische gronden nu niet relevant en voorlopig ook onnodig zijn. Ten aanzien van b) vragen wij af of dit realistisch is en in welk tijdsbestek. Wij zijn van mening dat in deze tijd praktische en realistische oplossingen de voorkeur moeten genieten en pleiten dus voor de efficiënte, goedkopere en sneller te realiseren doortrekking van de N201 naar de A5/A4/Schiphol.

Zeker nu bekend is geworden via de kranten dat de Rijksoverheid ook niet mee wil werken aan o.a. deze nieuwe weg. Voordeel is ook dat de nieuwe knooppunten later – als deze nieuwe weg er toch ooit eens komt – hiervoor gebruikt kunnen worden.



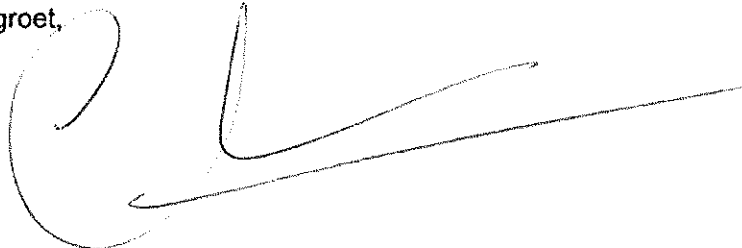
Tevens willen wij reageren op de theorie dat een aansluiting op de A4 niet mogelijk is in verband met de complexiteit van dit knooppunt. Ook wordt er verwezen naar de kosten en bouwbeperkingen rond start- en landingsbanen. Ter plekke is echter een ruim en open gebied zonder bouwwerken en gezien de beperkte hoogte van een

weg zou dit o.i. ook geen probleem moeten vormen in het kader van
bouwbeperkingen.

Wij stellen het op prijs als u bovenstaande wilt meenemen bij de beoordeling van
het raadsvoorstel en de overweging meeneemt om deze mogelijkheid in ieder geval
nader te onderzoeken.

Vriendelijke groet,

L. Claus

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by a horizontal line that extends to the right and then curves slightly upwards at the end.

Bijlage: Antwoord 14 door de gemeente op de reactie van Claus Company

14. Claus Company, Bosweg 15, 2131 LX Hoofddorp

Complimenten voor het gemotiveerd en toekomstbewust bezig zijn met het optimaliseren van de bereikbaarheid. Het volgende wordt als reactie op het plan aangedragen:

- a) Voorgesteld wordt om het oude plan van het doortrekken van de huidige N201 naar de A5 en A4 als alternatief voor een nieuwe weg ten noorden van de huidige N201, die niet aansluit op de A4. Dit is praktischer, goedkoper en sneller te realiseren. Het direct aansluiten van de N201 op de A4/A5 heeft tevens als voordeel dat het wegenstelsel bij Beukenhorst ontlast wordt.
- b) De nieuwe weg ten noorden van de N201 sluit alleen aan op de A5 en niet op de A4. Voor een zinvolle routing lijkt het essentieel dat deze weg toegang biedt tot beide wegen. Verkeer naar Amsterdam of naar Schiphol, moet eerst via de A5 naar het knooppunt De Hoek rijden om daar 'om te keren' en via de A4 naar Amsterdam of Schiphol te rijden. Als deze optie gehandhaafd blijft wordt verzocht om een extra aansluiting op de A4 te maken.
- c) Gepleit wordt voor een directe aansluiting van het eventcenter, hotel en het Haarlemmermeerse Bos op de N201. Dit als extra tak op de huidige T-kruising nabij Overbos.

Antwoord 14

- a) Bij het doortrekken van de huidige N201 naar de A5 is een positief effect te verwachten op de doorstroming, vooral nabij de huidige en de in aanleg zijnde nieuwe aansluiting A4. Daarmee is dit inderdaad een makkelijker/goedkoper alternatief met grotendeels dezelfde effecten als een volledig verlegde Weg om de Noord. Het bevorderen van de doorstroming nabij de A4 is echter niet de enige reden om de verlegde Weg om de Noord te ambiëren. De bestaande N201/Weg om de Noord vervult momenteel twee conflicterende functies: die van stroomweg en die van gebiedsontsluitingsweg. Door het realiseren van de nieuwe/verlegde Weg om de Noord worden deze functies gescheiden. Er ontstaat dan een sterke oost-west verbinding tussen de N205 en de A5. De bestaande Weg om de Noord kan afgewaardeerd worden tot gebiedsontsluitingsweg, waar meer aansluitingen op mogelijk zijn en die minder een barrière kan vormen. Onze ambitie voor deze verlegde Weg om de Noord hangt zeer sterk samen met de herontwikkeling van Hoofddorp Noord.
- b) De reden dat de verlegde Weg om de Noord niet wordt aangesloten op de A4, is te vinden in de grote complexiteit van het knooppunt. Het is praktisch zeer moeilijk om tegen acceptabele kosten deze aansluiting te realiseren. Dit heeft onder meer te maken met bouwbeperkingen rond start- en landingsbanen van Schiphol.
- c) Het aantakken van het eventcenter, hotel en het Haarlemmermeerse bos op de bestaande kruising van de N201 is onwenselijk, omdat dit kruispunt reeds een knelpunt is. Alleen bij een sterke ontlasting van dit kruispunt door een volledig verlegde Weg om de Noord zou dit een reële optie kunnen worden.