

Nieuw-Vennep 3 november

Referentie: Reactie op Concept versie verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep

### 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.

Hoofdpijn 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:

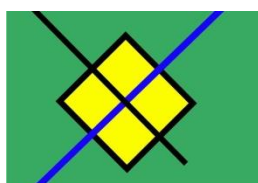
- Een algemene reactie
- Inhoudelijk commentaar op de VSP nota
- Oplossing zoals wij die zien rond knelpunten dorpscentrum

Namens :

de BIZ centrum; voorzitter Gertjan de Jong

de Dorpsraad Nieuw-Vennep; voorzitter Martijn Schouten

de Ondernemersvereniging Haarlemmermeer Zuid; voorzitter Ben Perdaan



Stichting Dorpsraad Nieuw-Vennep  
Voor een betere woon- en leefomgeving



# 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 volgorde 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. Stadsregionale ambities

Het één kan dus niet zonder het ander. Als voorbeeld wordt het doorgaande fietsverkeer over de Hoofdweg West zijde benoemd. Dit plan komende uit de Stadsregio ambities zal op 3 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 b.v. 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 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 aanneme 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 want 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 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 veranderende

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 de twee fietspaden naar één in het midden van de Vennepweg een goed alternatief is. Dit zou onderzocht moeten 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 / Vennepweg autoluw 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 / Vennepweg moeten keren en draaien.

Het VSP schiet in onze ogen daarom ernstig tekort in een goede en gedegen aanpak van de verwacht 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 30 km 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 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 e.d.?

### 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-buslijnnennetwerk 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 rond het verkeer in het centrum in zicht zijn.

Wij benoemen op de volgende pagina's de problemen en onze mogelijke oplossingen voor bereikbaarheid centrum.

# Oplossing zoals wij die zien rond knelpunten dorpscentrum

---

## Algemeen

Bij de realisatie van de herinrichting Venneperweg/Schoolstraat/Venneperplein was het uitgangspunt doorgaand verkeer te ontmoedigen.

De gewenste verkeersafwikkeling zou moeten plaats vinden via de "buitenring" Operaweg, Noordelijke randweg en componistenweg, N207. Of dan via de "binnenring" Westerdreef, Zuiderdreef of Westerdreef, Noorderdreef en dan vervolgens naar station of de A4.

De doorstroming op de kruispunten van de Zuiderdreef met de Hoofdweg en de Noorderdreef met de Hoofdweg, laat zeer te wensen over. Feitelijk hoopt het verkeer zich enorm op door de aanwezigheid van de VRI's.

Om die reden kiest veel verkeer ervoor op de kortste route te nemen via de Venneperweg/Schoolstraat, dus door het centrum. Dit komt de bereikbaarheid van het winkelcentrum absoluut niet ten goede.

De problemen ontstaan door de slechte verkeersafwikkeling van genoemde kruispunten Hoofdweg/ Noorder- en Zuiderdreef. Daar dient in onze optiek dan ook de oplossing te liggen. Volgens ons is de aanleg van rotondes op deze kruispunten de beste oplossing.

Om dit inzichtelijk te maken hebben we gezamenlijk een plaatjesboek ontwikkeld.

**Deze is apart te downloaden**