



Aan de Griffie van gemeente Haarlemmermeer  
Raadhuisplein 1  
2132 TZ HOOFDDORP

Badhoevedorp, 22 mei 2018

Geachte mevrouw / meneer,

Zienswijze concept Mobiliteitsvisie

In de samenvatting van de visie op de website van de gemeente wordt in de eerste regel «vervoer voor en door mensen met een lichamelijke beperking» genoemd. Voor de hand had gelegen om hier het Verdrag «Rechten voor mensen met een beperking» te noemen – dat is breder dan alleen lichamelijke beperking. Ten overvloede: «Het doel van het Verdrag is om mensen met een beperking dezelfde kansen te bieden als andere burgers voor deelname aan de samenleving. De mogelijkheid om je te verplaatsen wordt als een belangrijke voorwaarde hiervoor gezien. *Reizen met een beperkinge stelt eisen aan de kwaliteit van alle schakels in de mobiliteitsketen, waarbij het adagium «de zwakste schakel bepaalt de kracht van de hele keten» hier nadrukkelijk aan de orde is. Dat vergt onder meer dat er eisen moeten worden gesteld aan een voor iedereen toegankelijke openbare ruimte en aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.*<sup>1</sup>

1. Dat zou voor de concept-visie betekenen stelselmatige aandacht voor mensen met beperkingen en niet alleen op pagina 5,8 en 28.
2. Net als «aandacht voor alle modaliteiten» ook betekent dat bij opsommingen van die modaliteiten vanaf het begin (onder 1.3 op pagina 6) ook stelselmatig de voetganger wordt genoemd.

Het proces (1.2 en plaatje op pagina 7)

De eerste stappen die gezet zijn naar een proces dat op basis van integrale afwegingen leidt tot jaarlijks bij te stellen uitvoeringsprogramma Beheer een Bereikbaarheid zijn helder. Dat geldt niet voor het plaatje, zowel in typografische als andere zin.

3. Uit het plaatje wordt niet duidelijk op welke plek in de gemeentelijke organisatie zich een en ander afspeelt. Dat is van belang omdat het een vrij generalistische visie is, er strategische keuzes en prioriteringen plaatsvinden maar de gevolgen van de keuzes zich veelal op kernniveau zullen afspelen.
4. Aan de hand waarvan cq op basis waarvan wordt nu precies wordt bijgesteld (behalve uiteraard de bijstelling op basis van het collegeprogramma, dat is op basis van de verkiezingen). Kunt u dit toelichten?
5. De lijnen en pijlen die de weg vanaf een evaluatie en controle van het uitvoeringsprogramma naar boven, naar «bijstelling» zouden moeten weergeven ontbreken. Kunt u deze aanvullen?
6. Een aantal blauwe blokken is omgeven door een in geruststellend groen uitgevoerd blok van «inspraak en participatie». Niettemin is niet duidelijk op welke besluiten, afwegingen en prioriteringen nu door wie welke invloed kan worden uitgeoefend, of langs welke lijnen input van onderaf (initiatief) naar boven loopt – al dan niet langs evaluatie. Kunt u dit verduidelijken?

<sup>1</sup> <https://www.crow.nl/thema-s/fiets-en-voetganger/voetganger/toegankelijkheid-looproutes->



7. Het woord «coproductie» ontbreekt bij 5. Welke plaats gaat u «coproductie» geven?
8. In vervolg op 6: over coproductie met behulp van Placemaking en mobiliteit kunt u informatie vinden bij de CROW; de methode placemaking is ook terug te vinden in de inspiratiegids participatie van AandeslagmetdeOmgevingswet (en toegepast in HoofddorpCentraal). Welke redenen zijn er om deze methode niet te gaan toepassen?

Een adequate «bijstelling» vereist niet alleen de inrichting van een cyclisch proces, maar ook van duidelijke en kenbare maatstaven voor bijstelling, af te leiden uit de kaders die in de visie worden uiteengezet. De opzet van deze conceptvisie maakt dit voor de lezer niet heel makkelijk. Uit inleiding op p6 blijkt dat het doel is om de groei van de mobiliteit te *faciliteren*. «De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteiten hij het beste zijn reis kan maken». Op pagina 7 wordt duidelijk dat wordt uitgegaan van de groei van *alle* modaliteiten en de noodzaak die groei te accomoderen en de nadelen te mitigeren. Bij die nadelen gaat het om verkeersveiligheid en sluipverkeer. Vervolgens komen er 9 kernpunten, waaronder soms weer bestaande uit richtlijnen gevolgd door hoofdstukken over netwerken verknopen, goederenvervoer, auto/fiets/ov/voetganger, verkeersveiligheid en parkeren. Waarbij bij alle paragrafen wordt aangegeven welk van de kernpunten erbij horen.

9. Een matrix, deels bijvoorbeeld herhaald aan het eind van een hoofdstuk, zou tot meer overzicht leiden. Dan valt ook meteen op dat «de voetganger» in hoofdstuk 8 wordt onder gebracht onder mobiliteit met oog voor de omgeving, veilig bewegen (benoemd als de keerzijde van mobiliteit) en bestaande knepelpunten oplossen, onder de betreffende kopjes in hoofdstuk 2 niet wordt genoemd, (in tegenstelling tot de fietser), maar (terecht) wel een plek krijgt in 2.7. (evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek) . Op deze manier is de vraag of deze indeling niet eerder tot fragmentatie leidt en niet tot ordening.
10. Meer overzicht en inzicht zou vooral ontstaan als er bij uw kernpunten duidelijker onderscheid werd gemaakt tussen randvoorwaarden, doelen en middelen (meer of minder uitgewerkt naar uitvoering toe) of punten van weer een andere orde. Bij het doel mobiliteit (in alle modaliteiten) te faciliteren is de belangrijkste randvoorwaarde verkeersveiligheid, gevolgd door sluipverkeer oplossen. Bij gebruik van deze termen wordt ook duidelijk welke plek de andere nadelen van mobiliteit – invloed op klimaat, luchtkwaliteit en geluid zouden moeten innemen, en waarom regelmatige evaluatie nodig. Met alleen de keuze voor het faciliteren van schonere en stillere mobiliteit en met alleen transformatie binnen het stedelijk gebied als middel om reisafstanden te beperken, is bij de toename van de mobiliteit de opgave binnen de Vervoerregio (Co2neutraal in 2050) niet zozeer een ambitie als wel een uitdaging. Met gebruik van deze termen wordt ook duidelijk dat als «doorstroming bevorderen» niet meer lukt, er congestie ontstaat (beperkende voorwaarde voor toename autoverkeer). Op vergelijkbare wijze kan toenemende parkeerdruk een beperkende voorwaarde voor bereikbaarheid worden. Benoemen van het VNverdrag als randvoorwaarde kan helpen in zicht te krijgen dat goed openbaar vervoer noodzakelijk en ook een randvoorwaarde is: als er geen goed openbaar vervoer beschikbaar is, is keuzevrijheid in de keuze van vervoermiddel voor iedereen een fictie (2.1 op p 6).
11. Een ander zinvol onderscheid is naar schaalniveau: mobiliteit binnen of tussen kernen. Met name voor de voetganger wordt dan duidelijk de voetganger zich veelal op kern-niveau beweegt. Lokaal beleid is dus noodzakelijk.
12. In het eindbeeld (2.3) van het mobiliteitssysteem zijn geen voetgangersroutes opgenomen. Onderscheid wordt in het algemeen gemaakt tussen looproutes (functioneel), wandelroutes (recreatief) en sportieve routes. Routes kunnen zowel uit aparte paden als uit goed onderhouden «reguliere» trottoirs bestaan. Het concept «route» in het eindbeeld is noodzakelijk om de voetgangersmodaliteit echt te bevorderen, het concept «bestemming» hoort daarbij. Logisch en aantrekkelijk zijn kenmerken van goede voetgangersroutes.
13. In zijn algemeenheid komt in de concept visie de voetganger niet alleen achteraan (hoofdstuk 8) maar ook volstrekt niet uit de verf, ondanks de wens de voetganger als volwaardige verkeersdeelnemer te zien. Meer



aandacht voor wat de CROW over voetgangers op de site heeft zou het hoofdstuk en de uitkomst voor voetgangers als verbeteren.

14. Hoofdstuk 8 opent met de mededeling dat zo'n 10% van het totaal aantal verplaatsingen lopend wordt afgelegd. De bron wordt niet vermeld.
15. Onder 8.4 wordt gemeld dat het bij beperkte ruimte de voorkeur verdient om geen hoogteverschil toe te passen als scheiding tussen fietsers en voetgangers ter voorkoming van enkelzijdige ongevallen. Kleurverschil of markering voor de verschillende gebruikers hopelijk inmiddels wel. Ter voorkoming van dubbelzijdige ongevallen en met het VNverdrag als randvoorwaarde zou shared space voor voetgangers en fietsers niet en in ieder geval niet zonder hiervoor genoemd markering/kleurverschil moeten worden toegepast. Kwetsbare voetgangers hebben bij shared space niet dezelfde kansen op deelname aan het verkeer als anderen omdat zij deze situaties vermijden: het leidt tot onzekerheid en gevoelens van onveiligheid. Deze gevoelens van onzekerheid verdwijnen niet door de verzekering «dat het volgens ons/ander onderzoek» wel kan. Het is goed hier rekening mee te houden bij het aanpakken van subjectieve verkeersonveiligheid (9.4)
16. Onder 8.4 Ontbrekende voetpaden toevoegen. Graag wijzen wij erop dat in het Masterplan voor Badhoevedorp expliciet staat vermeld dat na de omlegging de fietser en voetganger centraal komen te staan. In het Groenstructuurplan voor Badhoevedorp (2013) staat op verschillende plekken een fijnmazig groen wandelnetwerk vermeld. In het bijbehorende Groenbeheerplan- dat is opgenomen in de gemeentelijke Beheerplannen met een looptijd tot 2020 terwijl het beheerplan zelf maar tot 2017 loopt - is hiervoor geen enkele voorziening opgenomen. Ook staat in het verkeersplan VSP de voetganger niet vermeld. Bij het Groene Wandelnetwerk, het initiatief van de VDB, lopen wij er tegenaan dat financiering van deze routes, hoewel gebaseerd op bestaand beleid van de gemeente moeilijk in een van de bestaande bronnen/regelingen blijken onder te brengen. Naar ons idee zou dit wandelnetwerk op zijn plaats zijn in de mobiliteitsagenda en (opeenvolgende) uitvoeringsprogramma's.
17. De *plaatjes* in de visie zijn niet altijd even duidelijk of gebaseerd op actuele gegevens. Uit het plaatje op blz 12 blijkt dat de gehele Oostzijde van Badhoevedorp een zoekgebied is voor metro en lightrail. Daar komt echter de Groene As en van een agrarisch kerngebied (kaartje blz 18 ) is zeker geen sprake.
18. Het openbaar vervoer: op p 22 wordt vermeld dat met vraaggericht OV voor kleine kernen en bepaalde doelgroepen de sociale functie van het openbaar vervoer weer vervuld kan worden en dat door de flexibiliteit de bereikbaarheid van kleine kernen beter zal zijn dan in het verleden. Geldt dat ook voor het sociale vervoer binnen kernen en geldt dit ook voor first en last mile van – nu nog- potentiële forenzen met slecht bereikbare haltes en aansluiting op laagfrequente lijnen, waardoor de aansluiting op HOV ook maar een maal per half uur mogelijk is?
19. Parkeren: graag een consistent beleid ten aanzien van «oplossen in de openbare ruimte», mogelijk maken van deelautos en faciliteren van extra parkeerplaatsen voor bewoners bij hoge parkeerdruk. De openbare ruimte is niet rekbaar.

J.M. Kamevaar-Kegel  
Namens Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp