gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Verkeersstructuurplan Hoofddorp 2023
Portefeuillehouders	drs. Marja Ruigrok
Steller	Lisa van Hal
Collegevergadering	11 april 2023
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	7563505

1. Voorstel

Het college heeft besloten om:

1. de Nota van Beantwoording Verkeerstructuurplan Hoofddorp vast te stellen.

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. het Verkeersstructuurplan Hoofddorp 2023 vast te stellen, met daarin de volgende wijzigingen uit de inspraak:
   a. er wordt eerder gestart met maatregel 19 waarin een onderzoek wordt gedaan naar de meest veilige route met goede busdoorstroming tussen bushalte Burgemeester Van Stamplein en het nieuwe busstation Hoofddorp Station. Het onderzoek start nadat er een besluit is genomen dat er een verhoogd busstation komt;
   b. er wordt toegelicht waarom een autoluwe Van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg (Graan voor Visch) en de Kruisweg noodzakelijk is. Uitwerking van de autoluwe inrichting start in het eerste kwartaal 2024;
   c. in de faseringstabel wordt duidelijk gemaakt dat eerder wordt gestart met maatregel 33 waarin een brede belangenafweging wordt gemaakt voor de ontsluiting van de zuidkant van Hoofddorp richting de randweg Nieuwe Bennebroekerweg voor het autoverkeer;
   d. bij 'ambities stationsgebied Hoofddorp' wordt toegevoegd: Ophalen en afzetten van passagiers per auto blijft mogelijk. Het blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer;
   e. bij 'mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten' wordt toegevoegd: De gemeente Haarlemmermeer sluit zich aan bij regionale afspraken en initiatieven. Een voorbeeld hiervan is 'Spreiden Spreiden Spreiden', een convenant dat werkgevers binnen de MRA hebben getekend;
   f. bij 'Lokale busnet' wordt toegevoegd: We hebben naast het reguliere OV vanuit de gemeente ook MeerOV (aanvullend OV). Dat is bedoeld voor de plekken waar geen regulier OV rijdt;
   g. bij 'Pakket fiets' wordt de tekst gewijzigd van: 'De Hoofdweg westzijde en de IJweg worden fietsvriendelijk ingericht. Dat betekent dat autoverkeer mag meerijden over een straat die specifiek voor de fiets wordt ingericht' naar: 'De Hoofdweg westzijde en de IJweg worden fietsvriendelijk ingericht.' De afbeelding van de IJweg als fietsstraat is verwijderd;
   h. bij het onderwerp 'Randstructuur Hoofddorp' de tekst te wijzingen van: We kiezen daarom voor een volgende ontwikkelstap in de hoofdstructuur van Hoofddorp door de

functie van de Van Heuven Goedhartlaan als hoofdroute te verplaatsen naar de nieuwe randstructuur: de Nieuwe Bennebroekerweg. De functie van de Van Heuven Goedhartlaan verandert hierdoor. Dat betekent dat ook de vormgeving kan of zelfs moet veranderen. Daarmee wordt de barrièrewerking van de Van Heuven Goedhartlaan kleiner, de weg wordt makkelijker oversteekbaar voor wandelaars en fietsers, op weg naar het centrum of het station.
naar: We kiezen daarom voor een volgende ontwikkelstap in de hoofdstructuur van Hoofddorp met aan de zuidzijde een nieuwe randstructuur: de Nieuwe Bennebroekerweg. De functie van de Van Heuven Goedhartlaan verandert hierdoor. Het wordt een verzamelweg die verkeer vanuit de wijken verzamelt en zo sluipverkeer voorkomt.

2. twee onderzoeken te starten. De resultaten van de onderzoeken worden aan de raad voorgelegd ter besluitvorming en verwerkt in de eerstvolgende actualisatie van het Verkeersstructuurplan Hoofddorp. De onderzoeken zijn:
   a. een brede belangenafweging over de autoverkeerroutes tussen de zuidkant van Hoofddorp en de randweg Nieuwe Bennebroekerweg uit te voeren. Hierin worden de effectiviteit en impact op bijvoorbeeld groen, recreatie, veiligheid, et cetera van meerdere routeopties onderling tegen elkaar afgewogen, om de impact van de groei van Hoofddorp en de autonome groei van verkeer op de verschillende ontsluitingswegen richting de randweg Nieuwe Bennebroekerweg op meerdere aspecten af te wegen. Dit onderzoek start in 2023, met participatie van de directe omgeving;
   b. nader onderzoek te doen naar de inpassing van een fietsroute Velsen – Haarlem – Vijfhuizen - Hoofddorp, inclusief een fietspad bij de Geniedijk en de ontwerpfase hiervoor te starten in 2024.
3. het verkeersstructuurplan te verwerken in het wegcategoriseringsplan als toekomstige situatie.
4. het bijbehorende verkeersmodel in het vervolg te gebruiken in onze planvorming en toetsing.
5. na oplevering van de brede belangenafweging over de autoverkeerroutes tussen de zuidkant van Hoofddorp en de randweg Nieuwe Bennebroekerweg, de raad een voorstel te doen of de uitkomsten van het onderzoek tot aanpassing van het VSP Hoofddorp 2023 moet leiden.
6. de raad elke twee jaar een evaluatie van het VSP Hoofddorp 2023 ter bespreking toe te sturen.

2. Samenvatting

In 2021/2022 is er een verkeersstructuurplan (VSP) opgesteld voor Hoofddorp. Het VSP is een netwerkkader, waarin keuzes op het gebied van verkeer en vervoer zijn verwerkt. Het VSP is een lokale uitwerking van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348), de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681) en de Verdichtingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2022.0000047). De daarin verwachte woningbouw, hoofdroutes en ontwikkeling van mobiliteit zijn uitgangspunt. Het VSP is een pakket aan oplossingsrichtingen en maatregelen om prettig bewegen in Hoofddorp mogelijk te houden. Het biedt een gefaseerde aanleiding tot onderzoeken en uitwerking. Pas in de uitwerking worden juridische besluiten genomen over individuele maatregelen, variantenstudies gedaan en echte ontwerpen gemaakt. Het VSP biedt dus de kaders op hoofdlijnen. Het VSP gaat daarbij uit van monitoring om het

tempo van woningbouw en de autonome mobiliteitsontwikkelingen goed te kunnen volgen. Bijsturen met beleid en de noodzakelijke maatregelen blijft dan mogelijk.

De conceptversie van het verkeersstructuurplan Hoofddorp heeft van 16 september 2022 tot en met 11 november 2022 ter inzage gelegen. Er is uitgebreid gecommuniceerd via onder andere InforMeer, posters, flyers en advertenties op social media. Er zijn drie inloopavonden geweest. Er zijn 784 reacties ingediend door belanghebbenden. De meeste reacties betroffen vier onderwerpen:

a. een autoluwe Van Heuven Goedhartlaan door een knip;
b. een nieuwe ontsluitingsweg voor Toolenburg;
c. een busbaan door Graan voor Visch;
d. een fietspad op de Geniedijk tussen de Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan.

In reactie hierop gaan we:

a. uit van een autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. Vanuit het programma Spoorzone gaan we verder onderzoeken hoe deze ingericht kan worden.
b. een brede belangenafweging maken voor de ontsluiting van de zuidkant van Hoofddorp richting de randweg Nieuwe Bennebroekerweg voor het autoverkeer. We passen hierop de kaarten in het VSP aan;
c. bij de besluitvorming over een nieuw verhoogd busstation bij station Hoofddorp een onderzoek uitvoeren naar mogelijke busroutes tussen het Burgemeester Van Stamplein en de Multimodale Knoop Hoofddorp. We passen hier de kaarten op aan;
d. een onderzoek starten naar de fietsroute Velsen – Haarlem – Vijfhuizen - Hoofddorp, inclusief een fietspad bij de Geniedijk.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Het verkeersstructuurplan (2022.00001762) sluit aan op de ambities uit het coalitieakkoord van de gemeente Haarlemmermeer. De belangrijkste ambitie voor mobiliteit is dat huidige en toekomstige bewoners prettig blijven bewegen. Een speerpunt uit het coalitieakkoord is het versnellen van de woningbouw. Tot 2040 is de doelstelling om 20.000 nieuwe woningen bouwen, zodat iedereen in onze gemeente kan (blijven) wonen. Om te zorgen dat alle huidige en toekomstige inwoners prettig kunnen blijven bewegen, ondanks de groei van het aantal woningen, de trend van het groeiend autobezit, verduurzaming en nieuwe vormen van mobiliteit, moet de gemeente blijven investeren om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op orde te houden.

Het VSP Hoofddorp is een verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348) en de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681). De Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer is het beleidsmatig kader voor verkeer en vervoer van de gemeente voor het VSP. De Netwerkstudie Haarlemmermeer is samen met de provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam opgesteld en in 2021 vastgesteld. Deze studie benoemt hoofdlijnen voor de netwerken in de gehele gemeente Haarlemmermeer. In het VSP worden deze hoofdlijnen verder uitgewerkt. Daarnaast worden de oplossingsrichtingen gezocht in lijn met bestaand en toekomstig beleid bij onze gemeente waaronder de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2021.0003036), de Visie polderlinten (2022.0000056) en de Verdichtingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2022.0000047).

Na het doorvoeren van alle wijzigingen wordt een definitief VSP Hoofddorp vastgesteld. Het verkeersstructuurplan biedt kaders op hoofdlijnen op basis waarvan vervolgonderzoeken/diepteonderzoeken en verdere uitwerking aangestuurd kunnen worden. In het geval van nieuwe actualiteiten of veranderende inzichten in de toekomst kan het VSP bijgestuurd worden (actualisatie) indien de raad daar aanleiding toe ziet. Bijvoorbeeld op basis van de uitkomsten van de verdere onderzoeken waardoor voorgestelde oplossingsrichtingen als concrete maatregelen kunnen worden opgenomen. Ook kan de monitoring van de verkeerssituatie leiden tot het aanpassen van de nu opgenomen maatregelen. Daarmee is het VSP een adaptief beleidskader.

Wat is de aanleiding, context?
Er ontbrak tot op heden een netwerkkader waaraan plannen en initiatieven konden worden getoetst. Het VSP vormt dat benodigde netwerkkader. Het identificeert de mobiliteitsproblemen die ontstaan bij de grote bouwambities en biedt oplossingsrichtingen om de problemen voor te blijven. De bouwambities gelden als basis voor verkeersberekeningen bij ruimtelijke plannen. Op tijd vooruitkijken biedt de kans om op tijd maatregelen te treffen en draagt bij aan het mogelijk maken van de woningbouwambities. Voor Hoofddorp zijn de gebiedsontwikkelingen en woningbouwprognoses van Stadscentrum Hoofddorp, station Hoofddorp (Spoorzone), Zuidrand Hoofddorp (Victoriapark, Lincolnpark), Schiphol Trade Park, PARK21, Hoofddorp Noord en diverse inbreidingslocaties uitgangspunt voor het VSP.

De genoemde ontwikkelingen zijn de reden waarom het van belang is om nu de bereikbaarheid van het stadscentrum en het station te verbeteren en (bestaande) knelpunten op te lossen. Hoofddorp groeit immers sterk en de bestaande netwerken moeten deze groei ook kunnen faciliteren. Zo blijft Hoofddorp voor bestaande en nieuwe inwoners aantrekkelijk, leefbaar en veilig. In het centrum en rondom het station wordt het voorzieningenniveau uitgebreid en verbeterd. Verder zullen deze nieuwe inwoners vooral gebruik maken van de bestaande voorzieningen in Hoofddorp, zoals het centrum van Hoofddorp en bestaande wijkcentra. Ook voor de relatie met omliggende kernen zoals Nieuw-Vennep en Badhoevedorp is het belangrijk om snelle en veilige routes te behouden, zodat ook deze inwoners gebruik kunnen blijven maken van de voorzieningen in Hoofddorp via de netwerken van fiets, openbaar vervoer en de auto. En voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer moeten de Duin- en Bollenstreek en Schiphol goed bereikbaar blijven vanuit Hoofddorp. De achterliggende verkeersberekeningen bij het VSP gaan uit van alle regionale (woningbouw) ontwikkelingen die nu bekend zijn, waaronder Cruquius-Zwaanshoek, Hoofddorp (diverse locaties), Nieuw-Vennep en Lisserbroek. Juist deze ontwikkelingen, die de komende twintig jaar gaan plaatsvinden, bepalen de maatregelen zoals nu opgenomen in het VSP. Er is een VSP opgesteld voor Hoofddorp en een VSP voor Nieuw-Vennep, omdat daar de meeste bouwontwikkelingen plaatsvinden. Badhoevedorp heeft al een VSP dat is opgesteld als uitwerking van het Masterplan bij het omleggen van de A9.

Welk doel wordt nagestreefd?
In het VSP voor Hoofddorp beschrijven we welke oplossingsrichtingen en maatregelen op het gebied van mobiliteit gefaseerd nodig zijn om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen tot het jaar 2040 te faciliteren en een prettige woonomgeving te creëren. We houden rekening met de toename van arbeidsplaatsen, woningbouw en verkeer in de hele gemeente Haarlemmermeer, omdat deze toekomstige inwoners en werknemers ook gebruik gaan maken van de netwerken in Hoofddorp. Het VSP geeft oplossingsrichtingen aan. Dat levert een overzicht van (studie-) projecten op die we met de omgeving de komende jaren uitwerken in realisatievoorstellen. In het VSP Hoofddorp is de woningbouw in het stations- en centrumgebied, de groei van arbeidsplaatsen en de realisatie van de doorgetrokken Noord/Zuidlijn als uitgangspunt genomen. Het VSP is na vaststelling kaderstellend voor deze ontwikkelingen.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

In het VSP staan oplossingsrichtingen en maatregelen om prettig bewegen in Hoofddorp mogelijk te houden. Het is geen blauwdruk voor mobiliteit, maar biedt het startpunt voor verdere uitwerking en onderzoek. Een belangrijk punt voor uitwerking en onderzoek is bijvoorbeeld de manier waarop Hoofddorp in de toekomst voor de auto beter bereikbaar wordt vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg, zodat de autoroute via het treinstation niet meer nodig is. In het VSP is hiervoor een studiegebied opgenomen waar het onderzoek zich op kan richten. De mogelijke opties moeten onderling goed worden vergeleken. Het vergelijken van die opties gaat verder dan de verkeersopgave en gaat ook in op aspecten als leefbaarheid, veiligheid, doorstroming, inpassing, kosten, enzovoorts. Het is wel belangrijk om met de vaststelling van dit VSP nu het vertrekpunt te markeren voor verder onderzoek, omdat de gebiedsontwikkelingen een gemeentelijk beleidskader voor mobiliteit missen waar hun ruimtelijke procedures (bestemmingsplan, omgevingsplan) op worden gebaseerd. Door de ambities gezamenlijk vast te stellen kunnen de onderzoeken ook een richting meekrijgen, waardoor de genoemde aspecten de juiste weging kunnen meekrijgen bij het maken van vervolgkeuzes.

De mobiliteitsmaatregelen om Hoofddorp prettig, veilig een leefbaar te houden kunnen niet allemaal tegelijk worden gerealiseerd en veel maatregelen moeten ook eerst worden onderzocht en uitgewerkt. Ook is het zo dat sommige maatregelen onderlinge afhankelijkheid kennen en/of volgordelijk uitgevoerd moeten worden, om te voorkomen dat er tussentijds knelpunten of ongewenste effecten ontstaan. Daarom staat er in het laatste hoofdstuk van het VSP een voorstel voor een fasering. De kortetermijnmaatregelen worden in de periode 2023-2028 opgestart. Het zijn:

Nr.	Maatregel
1	Opwaarderen van het fietsnetwerk (uitwerking en prioritering in het Fietsplan)
2	Realiseren van een aantrekkelijke en directe loop- en fietsroute tussen het station en het centrum
3	Regionale fietsroute Nieuw-Vennep - Hoofddorp via de Hoofdweg Westzijde verbeteren
4	Regionale fietsroute Cruquius - Floriande – station Hoofddorp verbeteren
5	Regionale fietsroute Heemstede – centrum Hoofddorp – Aalsmeer verbeteren, (doorfietsroute 1C)
6	Optimaliseren van de bereikbaarheid van Rnet-bushaltes voor voetgangers en fietsers
7	Verbeteren en uitbreiden fietsstallingen bij bestaande Rnet-haltes
8	Schoolomgevingen Hoofddorp veilig herinrichten
9	Verkeersveiligheidscampagne: kinderen leren fietsen
10	De ring rondom het centrum van Hoofddorp (Kruisweg – Burgemeester van der Willigenlaan – burgemeester van Stamplein – Hoofdweg oostzijde) en enkele straten rondom het centrum (Hoofdweg, Nieuweweg) transformeren naar 30 km/u wegen
11	De Van Heuven Goedhartlaan tussen de kruispunten met de Kruisweg en de Polarisavenue versmallen naar 2x1 rijstroken
12	Uitvoering korte termijn maatregelen Nieuwe Bennebroekerweg
13	Hoofdweg-westzijde en IJweg al of niet in delen fietsvriendelijk ingericht

Vanuit het Fietsplan is ook al een aantal onderzoeken gestart, zoals de voorbereiding van de doorfietsroute Heemstede – Hoofddorp – Aalsmeer (Kruiswegcorridor) als onderdeel van maatregel 1. In het VSP staat verder een opsomming van de middellange en langere termijn maatregelen en oplossingsrichtingen, dit is zichtbaar op pagina 64 in de grote blauwe tabel die een verdeling in tijd heeft gemaakt van studie en realisatie van de opgenomen maatregelen. Waar mogelijk worden maatregelen uitgewerkt binnen gebiedsontwikkelingen of onderhoudsprojecten. Met een deel van de maatregelen (en noodzakelijke studies), dus ook de middellange en lange termijnmaatregelen, is vanuit verschillende projecten al gestart.

De uitvoering op straat van de meeste maatregelen ligt nog jaren in de toekomst, maar goede voorbereiding vereist dat er nu mee gestart is. Zoals maatregel 12: Uitvoering kortetermijnmaatregelen Nieuwe Bennebroekerweg. Deze worden binnenkort uitgevoerd. Maatregel 18: planstudie hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) Noordwijk – Schiphol is in een verkennende fase. Maatregel 37: studie naar Nieuwe Bennebroekerweg ongelijkvloers is in een verkennende fase. Maatregel 40: onderzoek naar de metroverbinding is gestart.
De raad krijgt de resultaten van de onderzoeken ter besluitvorming als ze gevolgen hebben op door de raad vastgestelde kaders. Dit is bijvoorbeeld het geval als een onderzoek leidt tot aanpassing van het VSP. De raad krijgt hier dan een concreet voorstel voor ter besluitvorming. Als een onderzoek leidt tot een project krijgt de raad, vanwege haar budgetrecht, het voorstel voor nader onderzoek en tenslotte voor uitvoering als voorstel voorgelegd. De algemene voortgang van de onderzoeken uit het VSP wordt gedeeld in de voortgangsrapportage mobiliteit.

Naar aanleiding van de inspraak zal de voorbereiding eerder starten van maatregel 33 (Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp – fysieke ingrepen) en 19 (Busroute Nieuweweg – Van Heuven Goedhartlaan bij Graan voor Visch).

Wat zijn de argumenten?
Nederland telde begin 2020 bijna 8,7 miljoen personenauto's, dat is 1,7 procent meer dan het jaar daarvoor. Daarmee groeit het aantal auto's sterker dan de bevolking van 18 jaar en ouder (CBS.nl). Deze ontwikkeling doet zich landelijk voor en is niet afhankelijk van de woningbouw of verdichting in Hoofddorp. Om de groei van de mobiliteit op een duurzame en toekomstvaste wijze op te vangen, de ambities voor de woningbouw mogelijk te maken en prettig te blijven bewegen, zetten we in op een aanpak in vijf stappen:

1. autoluw ontwikkelen, waarbij we zorgen voor voldoende aanbod van deelvervoer en nabijheid van voorzieningen, zodat men daar lopend of per fiets naar toe kan. Bestemmingen zijn ook per auto bereikbaar. Doorgaand verkeer wordt zo direct mogelijk naar de randwegen geleid. Dit is in lijn met de 20-minuten stad. Dat is binnen twintig minuten lopen, fietsen of OV-reizen alle belangrijke stedelijke voorzieningen binnen handbereik hebben;
2. mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten, waarbij we in de werkgeversaanpak samen met de Metropool Regio Amsterdam (MRA) het thuiswerken of anders reizen naar kantoor stimuleren;
3. aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R, waarbij we zorgen dat de bestaande netwerken op orde zijn en er goede en snelle regionale verbindingen zijn voor fiets, auto en voor/natransport bij OV;
4. sturen met parkeerbeleid en prijs. Wij sturen met het parkeerbeleid op lagere parkeernormen als er HOV in de buurt is, of bij de ligging in een stedelijke zone. Er is daarnaast ook een verschil in parkeertarieven per zone;

5. verkeersmanagement: sturen op routekeuze, waarbij we de doorstroming bevorderen op de randwegen en we in de woonwijken de snelheid omlaag brengen waar mogelijk.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?
De fasering van de maatregelen hangt deels af van de planning van de gebiedsontwikkelingen. Het VSP houdt ook rekening met de geleidelijke toename van de mobiliteit ten gevolge van woningbouw en werkgelegenheid, maar ook met een beoogd effect van de mobiliteitstransitie. Indien in de praktijk ontwikkelingen sneller of langzamer gaan en/of de mobiliteitstransitie anders uitpakt is het nodig om het beleid daarop aan te passen. Het is dan ook belangrijk om goed te monitoren op de ontwikkeling van de mobiliteit. Het is dan mogelijk om maatregelen die capaciteit bieden of maatregelen die de groei afremmen eerder of in versterkte mate uit te voeren. Daarmee is het VSP adaptief aan de toekomstige situaties.

De maatregelen en oplossingsrichtingen moeten allen nog nader onderzocht en uitgewerkt worden. Daarbij dient er ook getoetst te worden aan andere aspecten en dient er sprake te zijn van een goede ruimtelijke ordening. Aspecten als geluid en het luchthavenindelingsbesluit (LIB) zijn nu nog niet meegenomen en er zijn nog geen Milieu Effect Rapportages (MER) gemaakt.

3.3 Wat mag het kosten?
De investering voor de uitvoering van de 'belangenafweging zuidelijke ontsluiting van Hoofddorp' van dit voorstel wordt geraamd op € 50.000 in 2023 en is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2023 (2022.0000701). Deze kosten zijn bedoeld voor schetsontwerpen, kosteninschattingen en het opstellen van een maatschappelijke kosten baten afweging. In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop-btw compensabel is. Deze investering wordt, conform de afschrijvingstermijnen opgenomen in het activabeleid, afgeschreven in vijftien jaar. Met een rekenrente van 2% bedragen de kapitaallasten in het eerste jaar na afsluiting van het krediet € 4.333. Er zijn geen jaarlijkse exploitatielasten. Met de kapitaal- en exploitatielasten is in Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2023 rekening gehouden.

Wat zijn de financiële risico's?
Onze gemeente loopt geen vermeldenswaardige financiële risico's bij de uitvoering van dit voorstel.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?
De raad is verantwoordelijk voor het vaststellen van het VSP. Het college heeft het VSP Hoofddorp vrijgegeven voor inspraak. Het college stelt daarom ook de beantwoording op de inspraakreacties vast in een nota van beantwoording. Hierin staat hoe een inspraakreactie verwerkt is in het eindconcept van het VSP. Dit eindconcept VSP leggen wij ter vaststelling voor aan de raad. De nota van beantwoording van de zienswijzen is hierbij een bijlage. Binnen het college is de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer het eerste aanspreekpunt. De raad kan in de toekomst als ze dat nodig vindt altijd met een motie verzoeken tot actualisatie van het VSP, of het verwerken van onderzoeksresultaten in het VSP.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

<u>Berekening en onderbouwing</u>
De toename van het aantal woningen en banen bij onder andere het stationsgebied en het centrum veroorzaakt een groei in mobiliteit. Om te kunnen voorspellen hoe de bereikbaarheid in Haarlemmermeer tot 2040 zal zijn en om de maatregelen van het verkeersstructuurplan

Hoofddorp te onderbouwen, is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel Noord-Holland Zuid 3.1.

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 verkeerstellingen. Daarnaast zitten in het model ook andere data, zoals demografische en andere sociale gegevens.

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 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. Resultaten uit een verkeersmodel zijn altijd een deel van de onderbouwing. Die wordt aangevuld door ervaringsdeskundigen en experts. Het wordt ook getoetst aan de beleidsambities. Tezamen geeft dat een beeld van knelpunten en een wenselijk toekomstbeeld.

Bij het opstellen van het VSP Hoofddorp 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 3.1. 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. Deze is reeds toegestuurd na de bespreking van het VSP Nieuw-Vennep.

Het participatie- en inspraakproces

Bij het opstellen van het VSP is een breed participatieproces gevolgd. Dit is niet altijd succesvol gebleken. Belangrijkste redenen zijn het type product, een globaal verkeersplan met ideeën voor 2040, de coronamaatregelen (digitaal) en de in eerste instantie nog niet zo concrete uitkomsten, waardoor men het belang voor de eigen leefomgeving niet kon inschatten. Er was een klankbordgroep die in verschillende digitale bijeenkomsten heeft meegedacht.

Het concept VSP is voor de start van de inspraak besproken met de Stichting Ondernemersfonds Hoofddorp Centrum (SOHC). Na de start van de inspraak is er een fysieke inloopbijeenkomst geweest op 5 oktober 2022 in Hoofddorp. De bijeenkomst was redelijk goed bezocht en de gesprekken waren prettig en informatief.

De inspraaktermijn liep van 16 september tot 28 oktober 2022. Er is uitgebreid geïnformeerd over de start van de inspraak via onder andere sociale media en flyers. Op verzoek van wijkraden is de inspraakperiode verlengd tot 11 november 2022. Er is een aanvullende inloopbijeenkomst geweest voor de wijk Toolenburg op 28 oktober en voor de wijk Graan voor Visch op 1 november 2022. De bijeenkomsten waren druk bezocht. De aanwezigen uitten hun zorgen over de gevolgen van bepaalde maatregelen op hun directe leefomgeving.

Er zijn in totaal 784 reacties binnengekomen. De reacties zijn ingediend door inwoners, ondernemers, de Fietsersbond, Connexxion, andere overheden en ontwikkelaars. De vele reacties en de zorgen die zijn geuit hebben geleid tot een aantal aanpassingen aan het VSP. Die zijn opgesomd en toegelicht in de Nota van Beantwoording. Bovendien zijn een aantal kaarten en tekstuele onduidelijkheden en fouten aangepast.

De reacties gaan voornamelijk over:

a. een autoluwe Van Heuven Goedhartlaan;
b. een nieuwe weg uit Toolenburg;
c. een busbaan door de wijk Graan voor Visch;
d. een fietspad op de Geniedijk tussen de Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Het VSP is een kader met uitgangspunten voor het netwerk en oplossingsrichtingen die nader uitgewerkt moeten worden. Hierover wordt de raad als volgt geïnformeerd:

- onderzoeken die leiden tot wijziging van het VSP worden aan de raad aangeboden met een voorstel tot wijziging van het VSP;
- onderzoeken die binnen de kaders van het VSP vallen worden vastgesteld door het college. Over de voortgang wordt de raad op de hoogte gehouden via de Voortgangsrapportage Mobiliteit;
- concrete projecten die zijn getoetst op haalbaarheid worden met een voorbereidingsbesluit ter besluitvorming voorgelegd aan de raad. Hierin wordt akkoord gevraagd op de opgehaalde wensen en uitgangspunten en gevraagd of de raad akkoord gaat met verdere uitwerking. Als het project verder is ontworpen en technisch uitgewerkt wordt een ontwerp voorgelegd aan de raad ter vaststelling, met een kredietbesluit.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

Met het VSP stellen wij het kader vast op het gebied van verkeer en vervoer dat het mogelijk maakt om de woningen in Hoofddorp te bouwen. Met deze plannen dragen wij bij aan de regionale MRA-woningbouwopgave.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris, de burgemeester,

b/a b/a

Michiel Ruis P. van der Meulen Marianne Schuurmans-Wijdeven J. Nobel

Bijlage(n):

- Nota van Beantwoording Verkeersstructuurplan Hoofddorp
- Verkeersstructuurplan Hoofddorp eindconcept datum 11 april 2023

Nota van beantwoording

Verkeersstructuurplan Hoofddorp

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

Fotografie
Adam Zuijderwijk

maart 2023

Inhoudsopgave

Inleiding

Dit is de nota van beantwoording van de inspraakreacties op het verkeersstructuurplan Hoofddorp. Haarlemmermeer gaat de komende jaren groeien. 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.

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 wegen, fietspaden en openbaar vervoer 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. 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 dat mensen beseffen dat er mogelijkheden zijn om anders om te gaan met hun reis. Daarnaast heeft Haarlemmermeer ook te maken met ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA)[1]. 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. Daarnaast willen we voldoende woningaanbod bieden voor de jongere en oudere generaties. Daarom moeten we groeien. Daarbij houden we oog voor de leefbaarheid en de vrijheid in de keuze van mobiliteit.

Aanleiding Verkeersstructuurplannen

Aanleiding voor de Verkeerstructuurplannen is dat Haarlemmermeer de komende jaren gaat groeien en veranderen. De verkeersstructuurplannen (VSP'-s) bieden samenhang tussen verschillende wensen, plannen en consequenties voor de infrastructuur. Haarlemmermeer is al enige tijd bezig met hoe we kijken naar ontwikkelingen ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en ontwikkeling van de diverse kernen in de gemeente.
Door toename van woningen en arbeidsplaatsen gaat de mobiliteit naar verwachting met meer dan 40% groeien. Tegelijkertijd is er schaarse ruimte en beperkte investeringsmiddelen. 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 Rijk. 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 als 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 gemeente Haarlemmermeer heeft in het kader van de aanpak Bereikbare Steden van het Rijk en de MRA afgesproken om in de directe omgeving van station Hoofddorp versneld ruimte te bieden aan circa 15.500 nieuwe woningen en 11.000 arbeidsplaatsen. Bouwen rond het station betekent een makkelijker transitie naar meer gebruik van het openbaar vervoer. De komst van de metro (OV-verbinding Amsterdam-Hoofddorp) maakt dit mogelijk.

Wat is een verkeersstructuurplan?

In een verkeersstructuurplan (VSP) beschrijven we de maatregelen die nodig zijn om te zorgen dat de bereikbaarheid ook in de toekomst goed geregeld is. In het VSP bereidt de gemeente zich voor op nieuwe ontwikkelingen. De gevolgen van de groei en meer hoogbouw op de mobiliteit worden duidelijk. Daarom is in het VSP onderzocht welke infrastructuuraanpassingen en gedragswijzigingen noodzakelijk zijn om ook in de toekomst met alle groei voor onze inwoners een leefbare, veilige en goed bereikbare stad kan blijven. Er zijn mogelijke oplossingen voor het bereikbaar en leefbaar houden van de stad in een verkeersmodel gezet. Daaruit blijken verschillende opties te zorgen voor een betere, veiligere en prettigere stad. Echter, deze ingrepen hebben gevolgen voor het autoverkeer elders in de stad.

[1] De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van 30 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam. Ze werken samen op onderwerpen die invloed hebben over de grenzen van de eigen gemeente heen.

Het VSP kan gebruikt worden om initiatieven, projecten en onderzoeken te toetsen. Het is een richtinggevend document met maatregelen op een bepaald detailniveau die de komende jaren opgepakt gaan worden. Het VSP geeft een beeld waar we de komende jaren dus naar toe gaan, met veranderingen in de mobiliteit en de noodzakelijke maatregelen voor de infrastructuur.

De mogelijke problemen die ontstaan door de groei zonder inframaatregelen of gedragsverandering zijn ook genoemd in het VSP. De ingrepen “verkeer naar de randen”, met daarin de knip in de Van Heuven Goedhartlaan en de uitbreiding van de Nieuwe Bennebroekerweg zijn wenselijke en kansrijke oplossingen die aansluiten bij het gemeentelijk ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. De mogelijke oplossingen en de gevolgen daarvan elders in de stad, zijn bij vaststelling van het VSP slechts nog opties. Nadere invulling daarvan moet op basis van vervolgonderzoek en participatie vorm krijgen.

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 Verdichtingsvisie (2022), de Mobiliteitsvisie (2018), de Netwerkstudie Haarlemmermeer (2021) en de Adaptieve Agenda (2022). Als uitwerking daarvan is een nieuw VSP voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep opgesteld. Het VSP voor Nieuw-Vennep is op 21 februari in het College besproken en voorgesteld aan de gemeenteraad ter besluitvorming. De Omgevingsvisie gaat over de toekomst van Haarlemmermeer. Haarlemmermeer wil doorgroeien van 157.000 inwoners in 2021 richting 200.000 inwoners in 2040. De Mobiliteitsvisie legt tien kernpunten voor mobiliteit vast. Het VSP geeft voor Hoofddorp 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 (MaaS) en dan pas 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 Hoofddorp te geleiden, zodat inde wijken, rond het station en in het centrum van Hoofddorp meer ruimte ontstaat voor lopen en fietsen, nieuwe ontwikkelingen en het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. STOMP en doorgaand autoverkeer naar de randen zijn de basis voor de invulling van het VSP. Maar het VSP biedt ook 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 groeit het verkeer, de verwachting is dat mobiliteit meer dan 40% groeit. Tegelijkertijd is er schaarse ruimte en beperkte investeringsmiddelen. Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden zetten we in op drie sporen en een vierde overkoepelend thema.

Spoor 1: anders reizen:
Ervaring van voor en tijdens de coronaperiode 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. De regionale overheid en verschillende werkgevers faciliteren dit via afspraken met werkgevers in de regio. Het VSP gaat daarom uit van gemiddeld 1 dag per week thuiswerken per kantoorbaan. We zetten in op thuiswerken en het vermijden van de spits. Ook bij andere gemeenten in de regio en de verschillende werkgevers wordt hieraan gewerkt.

Spoor 2: multimodale bereikbaarheid:
Het VSP richt zich op het STOMP-principe uit de Netwerkstudie Haarlemmermeer. Dit betekent dat we naast de auto ook openbaar vervoer, fietsen en lopen stimuleren. Dit sluit aan bij de mobiliteitstransitie in de metropoolregio. Hierbij wordt er meer gebruik gemaakt van de fiets of het OV. De auto wordt alleen gebruikt als het nodig is. In de regio heeft investeren in auto infrastructuur geen prioriteit meer. Er heerst op meerdere plekken een schaarste aan parkeerplaatsen 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 de busroutes maar ook op investeringen voor fietsen, zoals de doorfietspaden en betere fietsenstallingen. Het VSP sluit hierop aan door het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers (lokale routes, oversteekbaarheid), fietsers (routes en stallen) en het OV. We willen samengevat dus verminderen, veranderen en vergroenen. Hiervoor zetten we ook, bij nieuwbouwontwikkelingen het instrument Mobiliteitsprogramma’s van Eisen in waarin we zoeken naar investeringen die leiden tot meer lopen, fietsen en openbaar vervoergebruik.

Spoor 3: autoverkeer via de randen verbeteren:
Het VSP ziet, ondanks dat er in de regio geen prioriteit wordt gelegd bij investeringen in de auto infrastructuur, de noodzaak tot goede autobereikbaarheid. De uitbreiding van het wegennet is echter lastig, want het heeft directe gevolgen voor de leefkwaliteit in geluid, trillingen, luchtkwaliteit en ruimte. Buiten de spits is er overal voldoende

ruimte voor autoverkeer. In de spits zijn er nu al verschillende knelpunten. In een stedelijke omgeving zouden inwoners iets minder vaak met de auto kunnen reizen, 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, N201) maar ook naar de Nieuwe Bennebroekerweg die overal 2x2 rijstroken krijgt. Binnen de wijken en winkelgebieden wordt ingezet op een goede bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer zonder bestemming in het gebied heeft betere en snellere routes buitenom. Uiteraard blijven de voorzieningen in het stadscentrum Hoofddorp, ook met de auto, voor mensen die hier hun bestemming hebben goed bereikbaar.

Thema 4: verkeersveiligheid verbeteren:
Centrumgebieden en scholen worden veiliger en prettiger door het sterk verminderen van autogebruik, met name de inzet om doorgaand verkeer uit de wijken te weren en de inzet op meer lopen en fietsen.

Ook is de inzet op meer lopen, meer fietsen en meer gebruik van openbaar vervoer gunstig voor gezondheid, klimaat en duurzaamheid. Het VSP is echter niet het product dat verbeteren van deze thema's als uitgangspunt heeft maar de positieve gevolgen voor de genoemde thema's zijn natuurlijk wel duidelijk.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Hieronder wordt een globale opsomming geven van de ruimtelijke plannen van de komende jaren die de groei van Hoofddorp bepalen en dus van invloed zijn op de verkeersstromen en waarom het noodzakelijk is om een verkeersstructuurplan op te stellen. Het gaat om de volgende ontwikkelingen:

1. Bouw- en ontwikkelplannen aan de Zuidrand van Hoofddorp, zoals Victoriapark, Lincolnpark en PARK21
2. Hoofddorp-Noord
3. Schiphol Trade Park (STP)
4. Kleinschalige woningbouw binnen Hoofddorp
5. Stadscentrum Hoofddorp
6. Multimodale knoop Hoofddorp (stationsgebied / Spoorzone)

Ad.1 Zuidrand Hoofddorp. Langs de (Nieuwe) Bennebroekerweg worden de komende jaren nog wijken ontwikkeld (Victoriapark en Lincolnpark) met nieuwe woningen. Het VSP zet in op het autoverkeer vanuit deze wijken direct en snel richting de rand van Hoofddorp leiden via de opgewaardeerde Nieuwe Bennebroekerweg. Daarnaast zetten we in op het verbeteren van de kwaliteit van de OV- en fietsverbindingen naar het centrum en station om de keuze voor deze vervoerswijzen te stimuleren. Doorgaand autoverkeer wordt zoveel mogelijk buiten de kern gehouden door hiervoor onder andere fysieke maatregelen in te voeren.

Ad.2: Hoofddorp-Noord. Naast nieuwbouw vindt er ook (her)ontwikkeling in Hoofddorp plaats. Bedrijventerreinen worden omgebouwd tot woningbouwlocaties. De autoverkeersstroom die door deze nieuwbouw ontstaat wordt, net als aan de zuidrand, met name naar de rand van Hoofddorp, hier N201, geleid. Routes langs de Hoofdvaart zijn gericht op fietsers of voor autos, maar dan met de functie om de rand goed te kunnen bereiken.

Ad. 3: Schiphol Trade Park. Naast woningbouw vindt ook groei in werkgelegenheid plaats. Schiphol Trade Park is een belangrijke locatie die met de fiets, lopend vanaf het station maar ook vanaf de Nelson Mandeladreef voor (vracht-) autoverkeer goed bereikbaar moet zijn. Een P&R of een HUB (overstaplocatie op een andere vervoerwijze, bij voorkeur met voorzieningen) voor deze locatie komt pas in beeld als de metro wellicht hier een eindhalte krijgt. Dan wordt de autobereikbaarheid vanuit de omgeving van deze locatie nog belangrijker, omdat mensen dan kunnen overstappen naar de metro.

Ad.4: Kleinschalige woningbouw binnen Hoofddorp. De verdichtingsvisie geeft een beeld van mogelijke locaties binnen Hoofddorp waar eventueel nog woningbouw mogelijk is. Per locatie moet hiervoor de bereikbaarheid worden bekeken. De verkeersbewegingen die deze woningbouw oplevert zijn wel opgenomen in het verkeersmodel, zodat dit verkeer ook meegenomen is voor het verkeersbeeld op de hoofdwegen.

Ad.5: Stadscentrum Hoofddorp. Het VSP en het toekomstbeeld voor het stadscentrum zetten in op hetzelfde gewenste eindbeeld, meer ruimte voor verblijven, lopen, fietsen zonder de bereikbaarheid van het stadscentrum voor parkeren te frustreren. Doorgaand autoverkeer tegengaan is een belangrijke maatregel die verder uitgewerkt gaat worden.

Ad. 6: Multimodale Knoop Hoofddorp. In november 2022 is door het Rijk besloten een verkenning voor het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp te starten. Daarmee is er concreet zich op de komst van de metro (OV-verbinding Amsterdam-Hoofddorp) naar Hoofddorp. Dat is een grote stimulans voor de herontwikkeling van het Stationsgebied van Hoofddorp, de Spoorzone genoemd. In het kader van het Programma Bereikbare Steden is hier de realisatie van 15.500 woningen en 11.000 arbeidsplaatsen voorzien. Deze grote ontwikkeling is inmiddels onderdeel geworden van de landelijke versnelling woningbouw en het ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK) heeft een bijdrage van 100 miljoen euro toegezegd voor de benodigde aanpassing van de (weg-)infrastructuur. De ontwikkeling van de Multimodale Knoop Hoofddorp is alleen mogelijk als we de verkeersstructuur aanpassen waarbij het uitgangspunt is dat het Stationsgebied en de Multimodale Knoop nog wel bereikbaar blijven voor de auto, maar de doorgaande autostromen lniet meer door en langs de Spoorzone lopen. Dat wordt een gebied met vooral ruimte voor voetgangers en fietsen. De route vanaf de A4 via de Taurusavenue en de Van Heuven Goedhartlaan naar zuid en westelijk Hoofddorp wordt vervangen door de route van de A4 via de opgewaardeerde Nieuwe Bennebroekerweg en Spoorlaan naar de Van Heuven Goedhartlaan. De Van Heuven Goedhartlaan wordt tussen de Spoorlaan en de N201 ingericht als stadsstraat voor Hydepark en het station en dus alleen geschikt voor bestemmingsverkeer. Dat levert een autoluwe omgeving op met veel ruimte voor woningbouw, die zonder deze maatregel en afwaardering aanzienlijk minder zou zijn. Ook wordt het door deze aanpassingen mogelijk om aan weerszijden van het station aantrekkelijke stationspleinen te maken en goede routes voor langzaam verkeer van en naar het station. De voetgangers en fietsers van en naar het station hoeven geen brede wegen meer over te steken. Het station zelf wordt met de komst van de metro omgebouwd tot multimodaal knooppunt. Onderzocht wordt of alle bussen dan ook samen één hoog perron krijgen, net als trein en metro. Het Multimodaal Knooppunt en de stationspleinen vormen de levendige kern van het Stationsgebied.

Proces totstandkoming

Onderbouwing en berekeningen

Bovenstaande voorbeelden maken duidelijk dat in Hoofddorp de komende jaren nog volop gebouwd wordt, met name rond de zuidrand, rondom het station en in het centrum. Sommige maatregelen of oplossingsrichtingen uit het VSP starten bij de grote bouwopgave rondom het station Hoofddorp. Andere gesignaleerde problemen zijn de consequenties van op zichzelf staande verkeersontwikkelingen of de bredere groei van Hoofddorp. De problemen en mogelijke oplossingen zijn rekenkundig onderzocht en in het VSP opgenomen. Met deze maatregelen verwachten we dat Hoofddorp, leefbaar, prettig en bereikbaar blijft richting het jaar 2040.

Verkeersberekeningen

De toename van het aantal woningen en banen bij onder het stationsgebied en het centrum veroorzaken een groei in mobiliteit. Om te kunnen voorspellen hoe de bereikbaarheid in Haarlemmermeer tot 2040 zal zijn en om de maatregelen van de verkeersstructuurplan Hoofddorp te onderbouwen, is gebruik gemaakt van een regionaal verkeersmodel. Dit betreft een verkeersmodel voor het simuleren van autoverkeer, maar met de mogelijkheid om de effecten van de keuze voor andere vervoersmiddelen mee te nemen. Ook voor het faseringsonderzoek Stationsgebied Hoofddorp zijn vergelijkbare berekeningen uitgevoerd en als input voor het VSP Hoofddorp gebruikt. Het toekomstjaar is 2040. Hierbij is uitgegaan van de realisatie van diverse gebiedsontwikkelingen, maar ook van overige plannen in Haarlemmermeer en in de regio (duin- en bollenstreek). De berekeningen voor het VSP geven dan ook inzicht in de verkeersafwikkeling van de mobiliteitsgroei ten gevolge van het totaal aan plannen.

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 auto infrastructuur en de uitkomsten van regelmatige tellingen van de verkeersstromen. Daarnaast zitten in het model ook andere data, zoals demografische en andere sociale gegevens. Door andere data in het model in te voeren kunnen we zien wat het effect is van een bepaalde ontwikkeling op de verkeersstromen en -aantallen.

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 complex onderwerp 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 Hoofddorp zijn de woningbouwprogramma'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 3.1[2]. De gedetailleerde, verkeerskundige resultaten zijn in een rapportage verkeerskundige onderbouwing vastgelegd. (Verkeerskundige onderbouwing VSP's Nieuw-Vennep en Hoofddorp van APPM / Goudappel 30 mei 2022)

Participatie

Aan het begin van het proces in 2021 zijn diverse participatie-bijeenkomsten georganiseerd. Via advertenties en mails zijn inwoners en wijkraden uitgenodigd. Die bijeenkomsten waren op 13 oktober 2021, 29 november 2021 en 24 januari 2022. Voor ondernemers waren avonden op 29 november 2021 en 19 januari 2022. Er is breed via sociale media en de InforMeer onder inwoners en bedrijven uitgevraagd wie mee wilde denken over het VSP. Wijkraden en winkeliers- en ondernemersverenigingen kregen een aparte uitnodiging. Er is op basis van de aanmeldingen een klankbordgroep gevormd. De gesprekken waren voornamelijk digitaal, om een zo'n breed mogelijke doelgroep te bereiken. De 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 opleving van het Coronavirus.

In deze eerste ronde gesprekken (0-sessie) zijn de inwoners en ondernemers uit Hoofddorp uitgenodigd om vrij en open met ons na te denken over vraagstukken in en om Hoofddorp op het gebied van het functioneren van de netwerken voor fiets, OV en auto. Daarbij vormden de Mobiliteitsvisie en Netwerkstudie het kader en werd rekening gehouden met de diverse ruimtelijke ontwikkelingsplannen. Er is onder andere gesproken over:

- Op welke plekken in Hoofddorp 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?

De eerste ronde gesprekken heeft geleid tot een inhoudelijke verkenning. Daarin stonden de eerste hoofdlijnen van het VSP. Deze zijn gedeeld met de klankbordgroep. De reacties uit de klankbordgroep zijn verwerkt in een concept-verkeersstructuurplan. Dat concept is vervolgens gedeeld met de klankbordgroep en wederom zijn reacties verwerkt. Daarna is het concept-VSP vrijgegeven voor inspraak.

Inspraak proces

Inspraakproces volgens de inspraakverordening[2]

Voor het verkeersstructuurplan is er een inspraakproces gevolgd volgens de “Verordening van de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer houdende regels omtrent inspraak Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer”. Het College van B&W heeft het concept verkeersstructuurplan vrijgegeven voor inspraak. Volgens artikel 5 van de inspraakverordening van Haarlemmermeer maakt het bestuursorgaan ter afronding van de inspraak een eindverslag op. Het bestuursorgaan is in dit geval het college aangezien het college het VSP ter inspraak heeft voorgelegd. Het college heeft met de inspraak de reacties opgehaald van belanghebbenden en deze beantwoord in het eindverslag; deze nota van beantwoording. Deze nota van beantwoording wordt ter kennisname aan de gemeenteraad gestuurd. Het VSP wordt uiteindelijk vastgesteld door de gemeenteraad.

Communicatie

Op 13 september 2022 is het verkeersstructuurplan voorgelegd aan het College van B&W met het voorstel om gedurende zes weken (vanaf vrijdag 16 september tot en met vrijdag 28 oktober 2022) het VSP vrij te geven voor inspraak. Iedereen kon toen een inspraakreactie indienen. Op verzoek van een aantal wijkraden is de inspraaktermijn door de wethouder verlengd tot 11 november 2022. Het VSP stond gedurende deze periode op de minisite: Verkeersstructuurplan Hoofddorp | Gemeente Haarlemmermeer (haarlemmermeergemeente.nl).
Over de inspraakprocedure is gecommuniceerd via de volgende media:

1. Een artikel in de InforMeer online en de papieren versie (is bijlage HC-Nieuws: https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuws/prettig-bewegen-in-haarlemmermeer)
2. Een persbericht (dat is overgenomen door HCNieuws), posters en flyers. Op die materialen zat een QR-code. Bij het scannen van deze code kwam je meteen bij site van het VSP Hoofddorp.
3. 2x een advertentie in het Witte Weekblad.
4. Advertenties op Facebook en tweets via de sociale mediakanalen van de gemeente.

Fysieke bijeenkomsten

Er is een inloopbijeenkomst geweest op 5 oktober 2022 in Hoofddorp (met 100-120 personen). Er is daarna op verzoek van de Wijkraad Toolenburg nog een extra inloopbijeenkomst op 18 oktober 2022 geweest om extra uitleg te geven (met 180 personen). Op verzoek van de wijkraad Graan voor Visch is ook daar een extra inloopbijeenkomst geweest op 1 november 2022 (40- 50 personen). Beide bijeenkomsten hadden een grote opkomst. Aanwezigen hadden vragen over ons voorstel van een extra zuidelijke aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg in Toolenburg (via een 'Toolenburgerweg') en de vrijliggende busbaan door Graan voor Visch. Ze maakten zich zorgen over de gevolgen voor hun wijk. Ze hadden ook het gevoel onvoldoende te zijn geïnformeerd in het voortraject.

Ingediende reacties

Er zijn in totaal 784 reacties binnengekomen binnen de termijn. Deze zijn voor een groot deel binnengekomen via het daarvoor bedoelde formulier op de website. Daarnaast zijn er via het formulier voor zienswijzen op bestemmingsplannen op de gemeentelijke website en via de email aanvullende reacties ontvangen. Ook omdat in het digitale formulier geen afbeeldingen bijgevoegd konden worden. Al deze reacties zijn verzameld en in de reactietabel in de bijlage opgenomen. De reacties zijn inhoudelijk bekeken. Er zijn een aantal aanvullende onderzoeken met het verkeersmodel gedaan. Bij de onderwerpen waar veel reactie op was is gekeken naar planning en nader onderzoek. Er is een voorstel uitgewerkt wanneer er een nader besluit nodig is en hoe samen met de wijken kan worden gewerkt aan een goede belangenafweging. Aan het college is een voorstel voorgelegd voor de verwerking in het definitief VSP Hoofddorp.

[2] https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR621029

De hoofdlijnen uit de inspraak

In het totaal aantal inspraakreacties springen 4 onderwerpen eruit. De standpunten in de reacties van de belanghebbenden over deze onderwerpen komen grotendeels overeen, hoewel de argumenten wel verschilden. De meest inspraakreacties gingen over de volgende onderwerpen:

- Tegen een autoluwe Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station Hoofddorp;
- Tegen de eventuele komst van een zuidelijke ontsluiting van Toolenburg in de vorm van een Toolenburgerweg;
- Tegen een vrijliggende busbaan door de wijk Graan voor Visch;
- Tegen een fietspad op de Geniedijk tussen de Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan.

Door de vele reacties over deze vier onderwerpen is gekozen om de beantwoording hiervan niet per inspraakreactie te beantwoorden maar dit per onderwerp in de komende paragrafen te beschrijven. De overige reacties zijn verwerkt in de reactietabel inspraak in bijlage 1.

Onderstaande punten kwamen ook vaak voor in de inspraakreacties, onze reactie hierop is terug te vinden in de reactietabel inspraak:

- Steun voor het principe van STOMP;
- Steun voor de verbreding van de Nieuwe Benneboekerweg;
- Voor het autoluw maken van de IJweg;
- Voor bestaande Bennebroekerweg autoluwer / fietsvriendelijker;
- Erkenning dat de Kruisweg in het centrum een spanningsveld heeft tussen goed bereikbaar en autoluw.

Verder ging een aantal reacties over:

- De bereikbaarheid voor ouderen door bezuinigingen op het openbaar vervoer, de beperking op de autobereikbaarheid en het niet kunnen fietsen;
- OV bezuinigingen;
- OV verbindingen naar Lisse en Heemstede;
- Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar de wijk Floriande;
- Hoofddorp Station is juist niet goed bereikbaar vanuit verschillende gebieden;
- Naar aanleiding van STOMP: onderhoud fietspaden moet beter, fietsers moeten voorrang krijgen binnen de wijken en looproutes vanuit de wijken naar wijkwinkelcentra moeten beter.

Autoluwe Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van station Hoofddorp

Aanleiding voor de autoluwe Van Heuven Goedhartlaan

De gemeente heeft een Verdichtingsvisie voor Haarlemmermeer gemaakt. In deze visie bekijkt de gemeente op welke plekken er ruimte is voor groei van woningen en arbeidsplaatsen. Op een manier waarop ons polderlandschap behouden blijft. Dit doet de gemeente door onder andere op verschillende plekken te verdichten. Met verdichten komen er meer woningen op een kleiner stuk grond. Dit betekent dat de gebouwen hoger worden. Een van de plaatsen waar we zo kunnen bouwen is in de Spoorzone Hoofddorp. In september 2021 stelde de raad het Verdichtingsplan voor de Spoorzone vast. Als vervolg hierop is het Gebiedsplan Hoofddorp gemaakt. Op 7 december 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om de gemeenteraad voor te stellen in te stemmen met het Gebiedsplan Hoofddorp en de aanvraag bij de minister. Op 20 januari 2022 stelde de raad het Gebiedsplan Hoofddorp vast.

Met het Verdichtingsplan kiest Haarlemmermeer voor een Stationsgebied Hoofddorp met een stads (in plaats van dorps) karakter. Het bestaat uit een mix van wonen, werken, leren, verplaatsen, verblijven en recreëren. Er komt dus meer en hogere bebouwing dan in andere delen van Hoofddorp. De Spoorzone is straks een mooi gebied met bijzondere gebouwen en woningen. Het doel is om hogere bebouwing te combineren met een groene omgeving. Met een buitenruimte waar mensen graag verblijven en elkaar kunnen ontmoeten. Een gezonde en prettige omgeving door de aanwezigheid van voldoende groen en water. Doorgaand autoverkeer zonder bestemming in het gebied past niet bij dit voorgestelde eindbeeld. Hoofddorp kan zo toegroeien naar een (sociaal) duurzaam gebied waar de auto niet meer dominant is. Hoofddorp wordt ook een goed bereikbare stad door de komst van de metro.

Noodzakelijke aanpassingen voor het verkeer

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de komst van extra woningen betekent ook iets voor station Hoofddorp. Het station wordt vernieuwd, het wordt een multimodale knoop met betere mogelijkheden om tussen trein, metro en Rnetbuslijnen over te stappen voor een snelle en frequente reis naar Schiphol, Amsterdam en andere steden in de Randstad. Het is de bedoeling dat in de meeste gevallen reizigers door te lopen en te fietsen naar het centrum of naar andere wijken, of naar hun aansluitende bus, trein of metro reizen. De ruimte voor een aantrekkelijke verblijfsplek, lopen, fietsen én voor bouwen wordt onder andere gevonden in een veel minder ruimte voor autoverkeer. Nu is er een drukke doorgaande autostroom door en langs het stationsgebied heen. Dit is de route over de Van Heuven Goedhartlaan via de Polarisavenue en de Taurusavenue naar de A4 of de route over de Van Heuven Goedhartlaan naar de Kruisweg en N201. Het is nodig om een andere oplossing te vinden voor deze autoroutes naar de snelweg en provinciale weg.

Wat waren de inspraakreacties op dit voorstel?

Als de Van Heuven Goedhartlaan voor het station autoluw wordt is er geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk. Dit riep veel reacties op tijdens de inspraak. Een overzicht van de vragen en opmerkingen.

- Waarom kan er geen tunnel voor auto's of brug voor voetgangers komen?
- Waarom moet het stationsgebied autovrij?
- We moeten omrijden, hoe kom ik bij de provinciale weg N201?
- De A4 is geen onderdeel van de Ring Hoofddorp, hoe kom ik nu van Zuid-Hoofddorp naar Noord-Hoofddorp?
- Het centrum en de woonwijken ten zuiden van het centrum zijn niet meer bereikbaar.
- Het station wordt onbereikbaar per auto, hoe kan ik nog mensen afzetten of ophalen?
- De gevolgen van de keuzes bij het station drukken op de bestaande wijken, die zitten met de nadelen en krijgen er niets voor terug.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

Hoofddorp blijft goed en prettig bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Het blijft voor iedere inwoner van Hoofddorp mogelijk om met de auto door de stad van zuid naar noord te rijden. Doorgaand verkeer wordt echter zo snel mogelijk naar de randen geleid. We willen geen sluipverkeer van binnen of buiten Hoofddorp dat de woonwijken gebruikt om een route te vinden naar de rijkswegen of provinciale wegen. Door de verbeteringen aan de Nieuwe-Bennebroekerweg tussen de A4 en de Spoorlaan wordt dit een logische snelle betrouwbare route richting de zuidelijke wijken van Hoofddorp en de bestemmingen (parkeergarages, woningen) aan de zuidkant van het centrum. De Van Heuven Goedhartlaan en Spoorlaan blijven hun functie houden als gebiedsontsluitingsweg en stroomweg voor de aanliggende wijken. De parallelwegen van de A4 kunnen beschouwd worden als onderdeel van een volledige ring rondom Hoofddorp.

Door de verbetering van de fietspaden en het openbaar vervoer willen we ook de Hoofddorper stimuleren om voor ritten binnen de stad de auto te laten staan en eerder voor andere vervoerwijzen te kiezen. En áls de auto gekozen wordt om dan de randstructuur te gebruiken in plaats van dwars door de stad heen te rijden. Juist om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren blijft het mogelijk om ook mensen naar en van het station te brengen. Bij de herinrichting van de multimodale knoop is een locatie voor het ophalen of afzetten van ov-passagiers per auto uiteraard onderdeel van de plannen.

Het klopt dat er, door de keuzes bij het station Hoofddorp, nieuwe routes gaan ontstaan om van de ene bestemming naar de andere bestemming te komen. Dit betekent dat er ook in de rest van Hoofddorp aanpassingen aan de wegen moeten plaatsvinden, zoals rond het stadscentrum, op de polderlinten en in sommige wijken. Belangrijkste reden voor deze aanpassingen is dat Hoofddorp prettig, leefbaar en bereikbaar blijft. We willen voorkomen dat de bestaande woonwijken gebruikt worden als sluiproutes om naar de randstructuur van Hoofddorp te rijden. Om de doorgaande autostroom uit het stationsgebied te halen, zijn meerdere opties onderzocht bij het opstellen van het VSP:

1. Huidige route met een verdiepte (tunnel) Van Heuven Goedhartlaan naar Kruisweg/N201

Deze optie gaat uit van een nieuwe autotunnel als vervanging van de Van Heuven Goedhartlaan voor het station vanaf de kruising met de Spoorlaan tot aan aansluiting op de Kruisweg en de provinciale weg N201.

2. Huidige route handhaven met een nieuwe tunnel langs de huidige bustunnel (westzijde)

Deze optie gaat uit van een nieuwe autotunnel ter plekke van (of net naast) de huidige westelijke 'bustunnel'. Deze nieuwe tunnel moet veel lager liggen dan de huidige tunnel, omdat vrachtverkeer, dat ook gebruik moet maken van deze route veel hoger is dan bussen. Deze tunnel start ook vanaf de kruising met de Spoorlaan en Van Heuven Goedhartlaan en komt boven halverwege de Taurusavenue. De wijk Graan voor Visch aansluiten op deze tunnel zal niet met een directe route kunnen.

3. Huidige route via andere/nieuwe onderdoorgang

Deze optie betreft een nieuwe autotunnel in het verlengde van de Van Heuven Goedhartlaan onder het spoor door naar Schiphol Trade Park Campus. De tunnel komt na de Rijnlanderweg boven zodat er voldoende ruimte is voor fietsers en voetgangers tussen Schiphol Trade Park Campus en het station. Binnen deze optie zijn nog varianten onderzocht door bijvoorbeeld naar het zuiden aan te sluiten op de Nelson Mandeladreef aansluiting 3A Hoofddorp-Zuid op de A4. Voor een variant die naar het noorden aansluit op de Taurusavenue / Hoofddorpdreef is een nieuwe tunnel onder de Geniedijk of een nieuwe onderbreking in de Geniedijk nodig, dwars door beschermd werelderfgoed (UNESCO[3]).

4. Doorgaand verkeer naar randstructuur

Doorgaand verkeer gaat in deze variant helemaal niet meer door het stationsgebied. De huidige route via de Taurusavenue en de Van Heuven Goedhartlaan voor het station langs wordt opgeheven, het in stand houden van deze route belemmert de kansen op woningbouw- en arbeidsmarktontwikkelingen. De fysieke ruimte kan nu ingezet worden voor ontwikkelingen. Verkeer rijdt in de nieuwe situatie vanaf de Van Heuven Goedhartlaan via de Spoorlaan naar de Nieuwe Bennebroekerweg en dan naar de A4 (aansluiting 3A Hoofddorp-Zuid op de A4). Het stadscentrum blijft echter goed bereikbaar via de Nieuweweg en de Kruisweg.

Er is een afweging gemaakt tussen de opties. Hierbij zijn meerdere criteria bezien, zoals ruimte voor autoverkeer op snelweg, kosten, technische mogelijkheid, invloed op het werelderfgoed en kwaliteit stationsgebied Hoofddorp. Belangrijkste beperkingen zijn:

- Een tunnel heeft geen obstakels of kruisingen met ander verkeer. Het zorgt daarvoor voor betere doorstroming. Hierdoor heeft het een verkeersaantrekkende werking. Deze extra autobewegingen zorgen op de routes van en naar de tunnel voor opstoppingen.
- De aansluiting 3 richting snelweg A4 heeft geen capaciteit meer om extra verkeer naar toe te leiden.
- De geniedijk is onderdeel van het werelderfgoed “de Waterlinie”. Die moet in beeld bewaard blijven, en daarom zijn doorsnijdingen niet wenselijk.

Daarom wordt gekozen voor variant ”Doorgaand verkeer naar randstructuur” die de basis vormt voor het stationsgebied en het VSP Hoofddorp. Bijkomend voordeel van deze variant, is dat de investeringen aan de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg ook verkeersruimte bieden voor andere gebiedsontwikkelingen zoals Zuidrand Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

Tot welke aanpassing van het VSP leidt dit?

In het VSP is toegevoegd dat de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en ophalen en afzetten van passagiers per auto mogelijk blijft. Er is eveneens toegelicht dat de functie van de Van Heuven Goedhartlaan als randstructuur voor autoverkeer niet meer logisch en werkt zelfs belemmerend voor de ambities. We kiezen daarom voor een volgende ontwikkelstap in de hoofdstructuur van Hoofddorp de nieuwe randstructuur: de Nieuwe Bennebroekerweg. De functie van de Van Heuven Goedhartlaan verandert hierdoor. Het wordt een verzamelweg die verkeer vanuit de wijken verzameld en zo sluipverkeer voorkomt. De weg behoudt samen met de Spoorlaan een belangrijke functie om verkeer uit de wijken naar de randstructuur (N201 en Nieuwe Bennebroekerweg) te geleiden.

Wat is de planning van deze stap uit het VSP?

Het autoluw maken van het deel Van Heuven Goedhartlaan kan pas als de Nieuwe Bennebroekerweg tussen Spoorlaan en Nelson Mandeladreef is uitgebreid naar 2x2 rijstroken. Bovendien moeten ook de Spoorlaan en het kruispunt met de Spoorlaan zijn aangepast om al het verkeer snel, veilig en betrouwbaar richting de Nieuwe Bennebroekerweg te leiden.

Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp

Aanleiding van de noodzaak voor een verbetering van de zuidelijke ontsluiting

We willen Hoofddorp prettig, leefbaar en bereikbaar houden. Daarvoor willen we zorgen dat bestemmingsverkeer zijn eindpunt kan bereiken, maar dat doorgaand autoverkeer via de randwegen om Hoofddorp heen rijdt of vanuit de wijken daar snel heen wordt geleid. We willen dus geen toename van autoverkeer in de bestaande woonwijken of op de polderlinten. Het autoverkeer in Hoofddorp neemt echter toe en zoekt andere routes. Dit komt door de autoluwe Van Heuven Goedhartlaan, de aanpassingen in het centrum, de gewenste afname van autoverkeer op de polderlinten

[3] Unesco | Hollandse Waterlinies

maar ook door de toegenomen auto's door woningbouw en de op zichzelf staande groei van het autogebruik binnen de bestaande wijken.

We zien in de toekomst voor het autoverkeer vanuit de wijken rondom de Van Heuven Goedhartlaan nog steeds de meest voor de hand liggende route: Van Heuven Goedhartlaan – Spoorlaan richting de opgewaardeerde Nieuwe Bennebroekerweg. We willen voorkomen dat verkeer vanuit de wijken rondom de Van Heuven Goedhartlaan, (PAX, Toolenburg, Bornholm) door Toolenburg naar de Nieuwe Bennebroekerweg rijdt. Het verkeersmodel laat zien dat dit sluipverkeer kan ontstaan. Daarbij zullen ook routes gebruikt gaan worden waar we juist meer ruimte willen geven aan fiets, landbouwverkeer en Openbaar Vervoer, zoals de IJweg en de Hoofdweg oostzijde.
Het probleem van sluipverkeer ontstaat in Toolenburg, omdat daar nu geen rechtstreekse ontsluiting naar de Nieuwe Bennebroekerweg aanwezig is maar verkeer wel snel richting de Nieuwe Bennebroekerweg wil. Een nieuwe weg vanuit Toolenburg richting de Nieuwe Bennebroekerweg verzamelt met name al het verkeer uit Toolenburg richting de Nieuwe Bennebroekerweg en zorgt voor minder verkeer op de Haya van Somerensingel, de Maria Tesselschadelaan, de IJweg en de Hoofdweg Oostzijde. Op de kaart in het VSP werd het ontbreken van deze 'inprikker' aangegeven met een stippellijn. Er zijn echter meerdere oplossingen mogelijk voor een optimale zuidelijke ontsluiting van de wijken rondom de Van Heuven Goedhartlaan richting de Nieuwe Bennebroekerweg, die nog niet in het VSP tegen elkaar zijn afgewogen.

Wat waren de inspraakreacties op dit voorstel?

- De nieuwe weg creëert een barrière tussen de wijk en het park, daar ligt al een busbaan,
- Het gaat ten koste van groen / park / rust,
- Het creëert geluidsoverlast en stank voor omwonenden,
- Het is onveiliger voor kwetsbare fietsers en voetgangers,
- Huizen worden minder waard,
- Het trekt autoverkeer aan richting het winkelcentrum Toolenburg wat ten koste gaat van de fiets (uit bijv. Tudorpark)

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

Om de wijken en polderlinten prettig en leefbaar te houden is een goede zuidelijke ontsluiting nodig. We hebben meerdere verkeerskundige oplossingsrichtingen voor deze ontsluiting bedacht. In alle mogelijke scenario's is de huidige Van Heuven Goedhartlaan en de Spoorlaan richting de Nieuwe Bennebroekerweg als voorkeursroute naar de Randweg het uitgangspunt. Daarnaast zijn er meerdere varianten waar nog een betere en bredere belangenafweging over moet plaatsvinden:

a. De aanleg van een nieuwe weg tussen de vrijliggende busbaan en de Toolenburgerplas met een aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg. Dit alternatief moet samengaan met een optimalisatie van de huidige 30 km inrichting in Toolenburg.
b. Accepteren van drukte door autoverkeer op de Hoofdweg oostzijde, de IJweg en in de wijk Toolenburg zonder aanvullende maatregelen,
c. Aanvullende maatregelen voor de route Van Heuven Goedhartlaan – Spoorlaan door de aanleg van fietsers en voetgangerstunnels, extra afslagvakken, hogere snelheid voor het autoverkeer en prioriteit bij de verkeerslichten. Dit alternatief moet samengaan met de optimalisatie van de 30km maatregelen, eventueel zelfs aangevuld met maatregelen in Toolenburg zoals knips, eenrichtingsverkeer en overige snelheidsbeperkende maatregelen.
d. Opwaarderen van de Hoofdweg Oostzijde als route naar de randweg tussen Johan Enschedelaan en Nieuwe Bennebroekerweg en de IJweg als route naar een nieuwe aansluiting op de Nieuwe Benneboekerweg en het niet kunnen laten afnemen van autoverkeer op deze polderlinten accepteren.

Bovenstaande alternatieven zijn niet verkeerskundig tegen elkaar afgewogen. Ook heeft er geen bredere afweging plaatsgevonden van alle consequenties op de genoemde routes voor bijvoorbeeld: recreatie, groen, overlast en verkeersveiligheid.
In de inspraak zijn er veel vragen gesteld en zorgen geuit over specifiek de komst van een mogelijke nieuwe weg tussen de busbaan en Toolenburgerplas. Vanuit modelmatige verkeersberekeningen en de verkeerskundige beleidsuitgangspunten (verkeer snel naar de randen en minder verkeer door de wijken) is deze weg een goede verkeerskundige oplossing. Een nieuwe weg door een bestaande woonwijk en bestaand recreatiegebied kent veel meer gevolgen dan alleen de verkeerskundige kwaliteit. De weg niet aanleggen betekent echter, dat er andere consequenties optreden of maatregelen nodig zijn. Ook daar zijn er belangen en wonen er mensen.
We stellen dan ook voor om eerst een brede afweging te maken van alle aspecten die een rol spelen en ook werden genoemd in de inspraakreacties. Door deze (onafhankelijke) integrale afweging kunnen we uiteindelijk goed

weergeven wat alle consequenties, nadelen, voordelen en belangen zijn die er spelen bij de verschillende scenario's. Hierbij is de kennis vanuit de wijk onmisbaar maar ook van een specialistisch bureau die ervaring heeft met dergelijke opgaven. Op basis van de belangenafweging van de verschillende alternatieven kan de meest optimale keuze gemaakt worden voor de alternatieve routes, de wijk, het recreatiegebied en heel Hoofddorp. Hierbij spelen de volgende aspecten onder andere een rol:

- Kosten
- Natuur (groen, park)
- Recreatie
- Aantal parkeerplekken
- Barrière werking
- Geluidsoverlast
- Luchtkwaliteit
- Veiligheid
- Woningwaarde
- Bereikbaarheid
- Consequenties doorstroming fiets en OV

Tot welke aanpassing van het VSP leidt dit?

In het VSP wordt toegelicht dat in het verkeersonderzoek een knelpunt wordt voorspeld in het zuidelijk deel van Hoofddorp. Doordat er daar geen goede zuidelijke ontsluiting is, zal het verkeer naar de randwegen meer door de woonwijken rijden. Er zijn meerdere scenario's om hier mee om te gaan. Deze scenario's moeten nader worden onderzocht en integraal met elkaar worden afgewogen op meer aspecten (zoals overlast, veiligheid, groen, fysieke inpassing, kosten, etc.) dan alleen verkeerskunde. Hierbij wordt de wijk betrokken. Uiteindelijk zal na deze afweging, een apart besluit over het voorkeursscenario worden genomen door het gemeentebestuur.

In het definitieve VSP wordt dan ook een (onderzoeks-)gebied weergegeven vanaf de IJweg tot en met de Spoorlaan, zodat duidelijk wordt dat binnen dit gebied één (of meerdere) maatregelen nodig zijn om de geconstateerde problemen op een adequate wijze te voorkomen en de wijken en polderlinten leefbaar en veilig te houden.

Wat is de planning van deze studie?

In 2023 kan gestart worden met het onderzoek.

Busbaan door Graan voor Visch

Aanleiding busbaan Graan voor Visch

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de komst van extra woningen betekent ook iets voor station Hoofddorp. Het krijgt een grotere rol in het regionaal openbaar vervoersnetwerk en wordt daarvoor vernieuwd. Het wordt een multimodale knoop waar het makkelijker wordt om over te stappen tussen bus, trein en metro en wellicht nog meer en sneller bestemmingen te bereiken. Rond het station wordt de ruimte ingericht voor voetgangers en fietsers. De automobilist kan nog wel reizigers afzetten maar doorgaand autoverkeer langs het station is niet meer mogelijk. Ook is het voorstel om de twee locaties van de bushalten van het huidige station te combineren tot 1 nieuw busstation en dan bij voorkeur op 1e verdieping naast de nieuwe metro. Voor de vernieuwing van het station gaan we samenwerken met NS, ProRail, Vervoerregio Amsterdam en het metroproject.

Nieuwe aanrijroutes

Het bereiken van het hoge busstation betekent nieuwe aanrijroutes. Hellingbanen blokkeren vaak loop- en fietsroutes en nieuwe tunnels of onderdoorgangen zijn zeer kostbaar en technisch lastig te realiseren. Daarom moet kritisch gekeken worden naar hoe bestaande kunstwerken (tunnels, viaducten etc) ingezet kunnen worden om het nieuwe busstation te bereiken. De bestaande tunnel van de Zuidtangent onder de treinsporen is hiervoor prima geschikt. Om hier vanaf het Burgemeester van Stamplein op aan te sluiten lijkt een doortrekking van de voorgestelde busbaan op de Nieuweweg door Graan voor Visch het meest logisch. Zo is deze dan ook in het VSP Hoofddorp opgenomen; als nader uit te werken busbaan tussen de Nieuweweg en de Zuidtangent. Ook als de metro niet doorgetrokken wordt blijft de ambitie om geen bussen en auto's tussen de voetgangers en fietsers te laten rijden of stoppen. De kans is groot dat ook dan een hoog nieuw busstation gerealiseerd wordt met dezelfde opgave om daar vanuit de bestaande busroutes naar toe te kunnen rijden. De busverbinding tussen Hoofddorp Station en Hoofddorp Stadscentrum is een belangrijke verbinding omdat het twee belangrijke openbaarvervoersknooppunten en bestemmingen in Haarlemmermeer met elkaar verbindt. Het concept-VSP had één mogelijke route in het verlengde van de Nieuweweg,

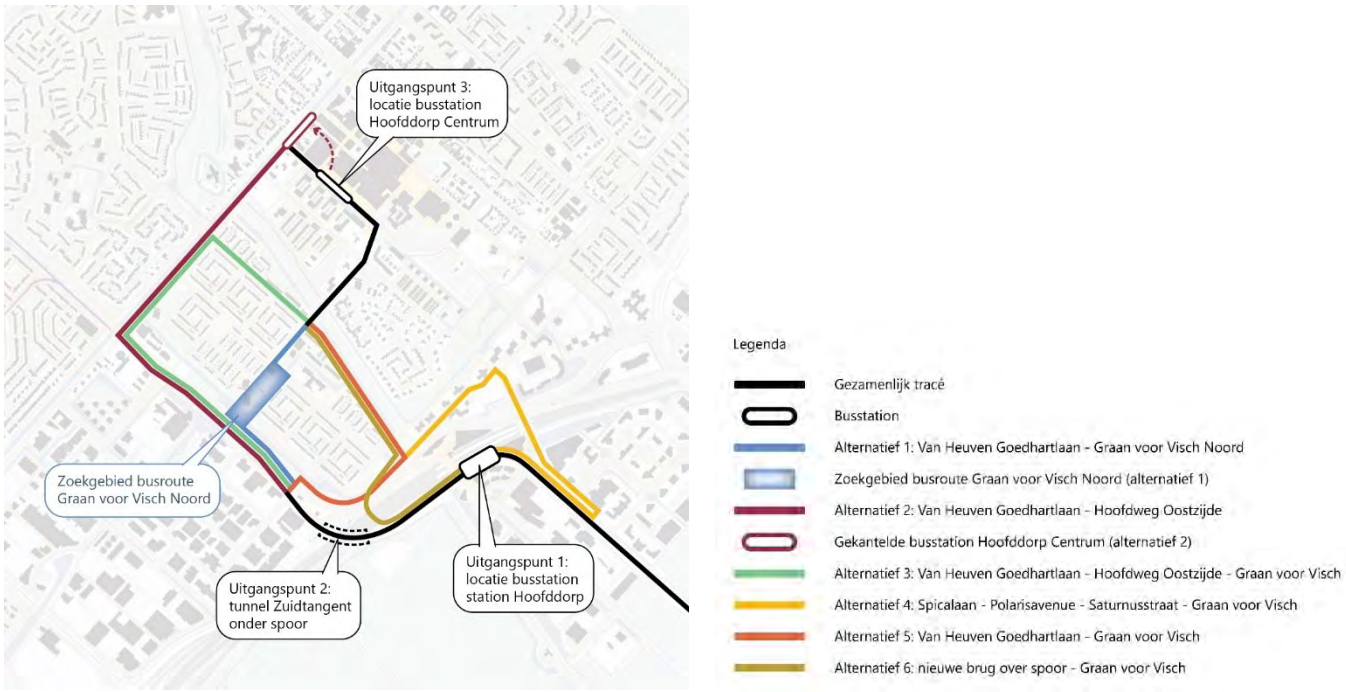
door Graan voor Visch, opgenomen, gebaseerd op logica van route, snelheid en mogelijke inpassing van een vrije busbaan.

Wat waren de inspraakreacties over deze verbinding?

De inspraakreacties op het voorstel van de busbaan door Graan voor Visch waren gericht op nut en noodzaak van deze verbinding. Daarnaast hadden mensen vragen over de inpassing, deze gingen vaak over hoe om te gaan met de bestaande bebouwing, groen en water, veiligheidsissues vooral gericht op de aanwezigheid van Moskee en school, oversteekbaarheid etc. Ook vroegen ze zich af of er geen andere routes mogelijk zijn om hetzelfde resultaat te behalen.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

In het VSP stond dat nader onderzoek ging plaatsvinden naar de beste busroute. Dit leek in tegenspraak met de kaart waarop een lijn stond ingetekend. Logischer is dan ook om in het VSP, zoals door veel mensen via inspraakreacties aan ons is meegegeven, de onderzoeksopgave voor een mogelijke route tussen deze twee bestemmingen op te nemen, zonder nu al een uitspraak te doen over welke route het definitief moet worden. Op basis van de geografische kenmerken van het gebied (straten, kruisingen) en logica en het gebruik van aanwezige voorzieningen, zoals de bestaande tunnel, kunnen inderdaad verschillende routes in kaart worden gebracht maar wel met drie uitgangspunten, een goede bushalte in het centrum, geen nieuwe tunnels onder het spoor en naar een nieuw hoog busstation aan de oostkant van het huidige treinstation. De voorgestelde routes maken gebruik van bestaande infrastructuur maar er zijn ook routes waarvoor nieuwe infrastructuur noodzakelijk is. We voegen hiervoor dan ook in het definitieve VSP onderstaande kaart toe.



De routes op deze kaart, ook routes die niet aan de uitgangspunten en randvoorwaarde voldoen, zijn een eerste verkenning om de voor- en nadelen van de verschillende routes in beeld te krijgen. Voor vrijwel iedere variant zijn er argumenten voor en tegen. Bij sommige varianten wegen de minnen zwaarder dan de plussen. Bij de verkenningsstudie van de 'Multimodale Knoop Hoofddorp' wordt verder gestudeerd op de routes, de inpassingsmogelijkheden en de financiële consequenties die aan de verschillende varianten hangen, zowel qua investeringskosten als exploitatiekosten. Pas als dat in beeld is, kan gewerkt worden richting een gewenste voorkeursvariant. Hierbij worden in ieder geval de uit de inspraak ingebrachte punten meegenomen, zoals;

- barrièrewerking woonwijk Graan voor Visch,
- verkeersveiligheidsproblemen (Moskee, school)
- neemt ruimte voor groen en of water in.

Daarbij is een belangrijk aandachtspunt vanuit de opdrachtgever van de busverbindingen de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Hoe groter de factor tijd en afstand, hoe duurder de exploitatie is van een buslijn.
Uiteraard worden de wijkraad en overige belanghebbenden betrokken en geïnformeerd.

Tot welke aanpassing van het VSP leidt dit?

De inspraakreacties hebben geleid tot een aanpassing van de maatregel busbaan door Graan voor Visch. In de afbeelding hierboven worden meerdere opties om het gewenste eindresultaat te halen voorgesteld. In een nog uit te voeren uitgebreide studie wordt de keuze voor één van deze routes bepaald. Het afwijken van de huidige route en kiezen voor één van de voorgestelde alternatieve routes is alleen noodzakelijk als de keuze in de Multimodale Knoop Hoofddorp gemaakt wordt om één nieuw hoog busstation uit te werken.

Wat is de planning van de maatregel / studie?

De maatregel is, zoals beschreven, gekoppeld aan de uitwerking en keuze van de locatie en hoogte van het nieuwe busstation in de multimodale knoop Hoofddorp. Op dit moment is de planning dat de studie naar een nieuw busstation in 2024 wordt uitgevoerd. Het bepalen van de bijbehorende route zal plaatsvinden na een besluit over de komst van een verhoogd busstation. Dit zal in 2025 of later zijn.

Fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan

Aanleiding fietspad op de Noordelijke Geniedijk

De gemeente Haarlemmermeer heeft in 2018 de intentieverklaring ondertekend voor een samenhangend netwerk van hoogwaardige fietsroutes in de Metropoolregio. De MRA Doorfietsroutes vormen een netwerk van fietsroutes van hoge kwaliteit die steden, kernen en stadsdelen met elkaar verbinden. Fietsers kunnen gemakkelijk werklocaties, voorzieningen en scholen bereiken. De routes bieden een alternatief voor autoritten op de korte afstand en zijn ook geschikt voor recreatieve doelen. Doorfietsroutes zijn routes waar fietsers zo min mogelijk obstakels tegen komen en veelal in de voorrang via directe routes hun weg vinden. De route vanaf station Haarlem Spaarnwoude via Vijfhuizen naar station Hoofddorp is één van deze routes. Deze volgt in Haarlemmermeer de Geniedijk. De Geniedijk tussen de Nieuweweg en het station Hoofddorp is een logisch vervolg op de bestaande route, maar is nu nog een ontbrekende schakel.

Met het VSP wil de gemeente Haarlemmermeer meer mensen verleiden de fiets te gebruiken. Hier horen uitstekende fietsvoorzieningen en meer directere routes voor de fiets bij. Daarnaast zet de gemeente ook in op het verhogen van het gebruik van het openbaar vervoer. Station Hoofddorp is een zeer belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer. Dit belang zal alleen maar toenemen met de verwachte ontwikkeling van het station met onder andere een metro en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Een goede, snelle en veilige bereikbaarheid van het station voor actieve modaliteiten zoals voetgangers en fietsers is daarbij essentieel.

Wat waren de inspraakreacties over dit fietspad?

Diverse bewoners van Centrum en Graan voor Visch wijzen in hun inspraakreactie op de volgende aandachtspunten;

- aantasting van privacy en uitzicht als gevolg van de komst van het fietspad
- overlast van geluid in de tuinen
- Er is te weinig ruimte om het fietspad in te passen.
- Het fietspad langs de Geniedijk is niet goed bereikbaar voor nood- en hulpdienst en daarom kan de veiligheid op het pad niet gewaarborgd worden.
- Een fietspad is niet goed te combineren met de aanwezigheid van de schapen die op dit stuk grazen.
- Het bestemmingsplan zou geen fietspad toestaan.
- Daarnaast wijst men ook op het bestaande fietspad langs de weg Graan voor Visch.

Wat is onze reactie op de inspraakreacties?

Het bedoelde fietspad is onderdeel van de MRA-doorfietsroutes en is daarnaast ook opgenomen in de plannen voor het station. In het fietsplan is deze route opgenomen om de bereikbaarheid van de aangrenzende, maar ook verder weg gelegen wijken, te verbeteren. Realisatie daarvan is daarom ook voor de gemeente een belangrijk uitgangspunt. Het beoogde fietspad vormt een logisch vervolg op het Dik Trompad aan de andere zijde van de Nieuweweg. Het ontbrekende stuk fietspad moet nog ontworpen worden, maar in eerste instantie lijkt het ruimtelijk mogelijk te zijn om het fietspad door te zetten. Op verschillende delen van de Geniedijk wordt de dijk begraasd, door zowel schapen als koeien. Over de hele lengte tussen de ringdijk in Vijfhuizen en de Nieuweweg in Hoofddorp wordt het vee gecombineerd met een fietspad zonder dat dit leidt tot grote problemen.

In de ontwerpfase zal mogelijke overlast van het fietspad in de tuinen van de woningen aan de Boekanierslaan aandacht krijgen. Het is niet ongebruikelijk dat (fiets)infrastructuur langs woningen gaat, waarbij vaak kortere afstanden worden gehanteerd dan nu het geval is. Een dergelijk vrij liggend fietspad ligt bijvoorbeeld ook in de wijk

Bornholm, maar dan zonder afscheiding van het water. Bij de Geniedijk ligt tussen het beoogde fietspad en de tuinen van de woningen nog een brede waterpartij. In Bornholm zijn geen klachten bekend over hinder in de tuinen. Nood- en hulpdiensten maken indien dit nodig is gebruik van fietspaden. Het risicoprofiel voor het beoogde fietspad zal daarin niet afwijken van vrij liggende fietspaden elders of het fietspad langs de Geniedijk verderop.

In het bestemmingsplan is de Geniedijk aangewezen als natuur. Binnen deze bestemming kunnen paden aangebracht worden. In het bestemmingplan is ook opgenomen dat het doel is om recreatie te bevorderen. In het vervolgproces zullen de technische, juridische en financiële gevolgen van de aanleg van een fietspad verder worden uitgewerkt. Daarbij wordt de directe omgeving betrokken. Op basis van het ontwerp zal vervolgens nog een besluit genomen moeten worden om tot uitvoering over te gaan. Hierbij is bezwaar mogelijk.

Tot welke aanpassing van het VSP leidt dit?

Deze inspraakreacties leiden niet tot aanpassing van het VSP. De ontbrekende schakel blijft staan in het VSP. In een volgende fase wordt uitgewerkt hoe die er uit komt te zien met zo min mogelijk overlast voor de aanwonenden.

Wat is de planning van deze maatregel?

Dit fietspad over de Geniedijk is onderdeel van de doorfietsroute Velsen - Haarlem (Spaarnwoude) - Vijfhuizen - Hoofddorp station. In het uitvoeringsprogramma Mobiliteit van 2024 is deze studie opgenomen.

Samenvatting aanpassingen aan het Verkeersstructuurplan

In dit hoofdstuk worden de grote aanpassingen op het VSP beschreven. Dit zijn zowel de inhoudelijke aanpassingen als gevolg van de inspraak, als aanpassingen van geconstateerde onjuistheden in de conceptversie, tekstueel of in de afbeeldingen en kaarten. In dit hoofdstuk worden deze tekstdelen en afbeeldingen onder elkaar gezet zodat duidelijk wordt wat er daadwerkelijk veranderd is.

- Bij "ambities stationsgebied Hoofddorp" wordt toegevoegd:
  Bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en ophalen en afzetten van passagiers per auto blijft mogelijk.

- Bij "mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten"' wordt toegevoegd:
  De gemeente Haarlemmermeer sluit zich aan bij regionale afspraken en initiatieven. Een voorbeeld hiervan is "Spreiden Spreiden Spreiden", een convenant dat werkgevers binnen de MRA hebben getekend. De gemeente Haarlemmermeer heeft dit in december 2020 ondertekend.
- Bij "Lokale busnet" wordt toegevoegd:
  We hebben naast het reguliere OV vanuit de gemeente ook MeerOV (aanvullend OV). Die is bedoeld voor de plekken waar geen regulier OV rijdt.
- bij 'Pakket fiets' wordt gewijzigd van: 'De Hoofdweg westzijde en de IJweg worden fietsvriendelijk ingericht. Dat betekent dat autoverkeer mag meerijden over een straat die specifiek voor de fiets wordt ingericht'
  naar**: 'De Hoofdweg westzijde en de IJweg worden fietsvriendelijk ingericht.' De afbeelding van de IJweg als fietsstraat is verwijderd;**
- Bij "pakket openbaar vervoer" is toegevoegd:
  In de multimodale knoop zullen alle buslijnen van Hoofddorp via een nieuwe busstation aan de Zuidtangentbusbaan bij het station halteren (op gelijk niveau als trein en metro). De halte 'laag' in de westelijke tunnel bij het station vervalt. **Dit is nu het voorkeursscenario. Bij het ontwerp van station Hoofddorp moet blijken of dit ook daadwerkelijk zo gerealiseerd kan en moet worden.** Om buslijnen vanuit het centrum naar de 'hoge' route te leiden, is een nieuwe busbaan vanaf de Nieuweweg door Graan voor Visch naar de Van Heuven Goedhartlaan nodig. De exacte route en wat dit betekent voor die wijk moet nog verder worden onderzocht.
- Bij Randstructuur Hoofddorp is gewijzigd:
  Van: We kiezen daarom voor een volgende ontwikkelstap in de hoofdstructuur van Hoofddorp door de functie van de Van Heuven Goedhartlaan als hoofdroute te verplaatsen naar de nieuwe randstructuur: de Nieuwe Bennebroekerweg. De functie van de Van Heuven Goedhartlaan verandert hierdoor. Dat betekent dat ook de vormgeving kan of zelfs moet veranderen. Daarmee wordt de barrièrewerking van de Van Heuven Goedhartlaan kleiner, de weg wordt makkelijker oversteekbaar voor wandelaars en fietsers, op weg naar het centrum of het station.
  naar: **We kiezen daarom voor een volgende ontwikkelstap in de hoofdstructuur van Hoofddorp met aan de zuidzijde een nieuwe randstructuur: de Nieuwe Bennebroekerweg. De functie van de Van Heuven Goedhartlaan verandert hierdoor. Het wordt een verzamelweg die verkeer vanuit de wijken verzamelt en zo sluipverkeer voorkomt.**
- Bij pakket Nieuwe Bennebroekerweg is gewijzigd:
  Van: Door de aanleg van een nieuwe verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg ('Toolenburgerweg'), ontstaat een directe route naar de randstructuur vanuit dit deel van Hoofddorp, zodat er minder verkeer door de wijken naar de Spoorlaan of Hoofdweg zal rijden. Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket, maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden.
  Naar: **Met verkeersonderzoek wordt een knelpunt voorspeld in het zuidelijk deel van Hoofddorp. Doordat er daar geen verzamelweg is, zal het verkeer naar de randwegen meer door de woonwijken rijden. Er zijn meerdere scenario's om hier mee om te gaan. Die moeten nader worden tegen elkaar worden afgewogen op meer aspecten dan alleen verkeerskunde. Uiteindelijk zal daarna een apart besluit hierover worden genomen door het gemeentebestuur.**
- In de tabel:
  Maatregel 13 was: Hoofdweg-westzijde en IJweg al of niet in delen transformeren naar fietsstraat. Wordt:
  Hoofdweg-westzijde en IJweg al of niet in delen transformeren naar fietsvriendelijke routes.

Maatregel 33 was: Toolenburgerweg. Wordt: **Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp – fysieke ingrepen.**

Daarnaast worden de volgende afbeeldingen aangepast:

- Kaartje met de autostructuur.
- Fietskaart
- Overzichtskaart met woningen aantallen voor Nieuw-Vennep
- Toegevoegd, kaartje met studiegebied zuidelijke ontsluiting Hoofddorp
- Toegevoegd, kaartje met studiegebied busbaan door Graan voor Visch

Bijlage 1 t/m 4 Reactietabel inspraak

NR	De reacties op het verkeersstructuurplan Hoofddorp	Vragen	Reactie
1	In het VSP wordt een aantal keer gesproken over de ontsluiting van Cruquius met OV. Bestaande bus routes leiden echter al via Cruquius over de N201 en langs Vijfhuizen, niet ver van Cruquius. Zwaanshoek met zijn vele nieuwe woningbouw en het aan de overzijde van de Ringvaart gelegen Bennebroek zijn echter zo goed als onbereikbaar met OV van/naar Hoofddorp en Schiphol. Graag dus (veel) meer urgentie op het OV voor Zwaanshoek in het plan.	a. Meer urgentie voor OV Zwaanshoek/Hoofddorp/Schiphol omdat Zwaanshoek met veel nieuwbouw zo goed als onbereikbaar is.	a. Ten aanzien van openbaar vervoer heeft de gemeente slechts een adviserende rol. Het is aan de vervoerders en concessieverleners om te zorgen voor een dekkend ov-net. Voor Zwaanshoek en Cruquius geldt dat in de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681) een (H)OV-route naar Hoofddorp benoemd staat als kans. De invulling hiervan is afhankelijk van de uitwerking van de woningbouwontwikkelingen daarom staat deze op pagina 28 als globale stippellijn weergegeven.
2	Wij wonen in de Wieger Bruinlaan 100/104 in het gebouw LUX 2. We wonen daar prima, maar er is helaas geen OV, in ons appartement wonen hoofdzakelijk ouderen en ook in het naast ons gebouw gelegen Het Heem in de Van de Berghlaan wonen ook veel ouderen, maar OV is er niet. De dichtsbijzijnde bus halte is in de Nieuwe Weg, maar die bus rijdt daar 1x per uur, dat is echt te weinig, daar hebben wij niets aan. Een paar jaar geleden stopte lijn 340 ook bij de RABObank, maar die halte is opgeheven, die halte was met een rollator lopend nog wel te doen voor ouderen, maar nu moeten wij voor het OV naar het Burg. Stamplein en dat is net te ver om te lopen. Ouderen kunnen ook evt met de Regiorijder, maar het is veel fijner om zelfstandig op een bus te kunnen stappen, zonder een afspraak te moeten maken, of men je aub wilt komen ophalen. Voorheen woonden wij in Norholm, vlakbij Lijn 300, die missen wij enorm, maar er moet een tussen weg zijn tussen een bus die iedere 6 minuten rijdt en een bus die 1x per uur rijdt. Als u toch het OV wil veranderen denk dan eens aan onze wijk.	a. Er wonen veel ouderen in de Wieger Bruinlaan maar OV is er niet. Omdat het fijn is om niet afhankelijk te zijn maar zelfstandig te kunnen reizen, verzoekt u aan uw wijk te denken bij het veranderen van het OV.	a. Ten aanzien van openbaar vervoer heeft de gemeente slechts een adviserende rol. Het is aan de vervoerders en concessieverleners om te zorgen voor een dekkend ov-net. De vervoerders gaan over de frequenties van de buslijnen. Als de vraag groter wordt, zullen zij ook meer bussen laten rijden. Wij verwachten dat zodra Hoofddorp-Noord verder ontwikkelt en meer mensen de bus gebruiken, de vervoerder zijn aanbod hierop zal aanpassen.
3	Ik kan me goed vinden in het nieuwe verkeersstructuurplan Hoofddorp. Er wordt fors ingezet op fietsverkeer en OV. Twee dingen worden echter niet of nauwelijks genoemd, namelijk het onderhoud van die infrastructuur en de leefbaarheid. Als eerste: sommige fietspaden in Hoofddorp zijn namelijk in erbarmelijke staat, vol met kuilen, hobbels, omhoogkomende boomwortels, etc. Met name in de uitbreidingswijken uit de jaren 80 en 90 (Pax, als voorbeeld) lijkt er jarenlang geen of slecht onderhoud verricht aan de fietspaden. Dit verdient onmiddellijk planning en onderhoud. Dit zie ik graag terug in het plan. Ten tweede: Hoofddorp groeit nog steeds snel. Vergeet niet dat grotestadsproblemen ook een weg gaan vinden naar Hoofddorp. Met de toenname aan mensen, woningen en verkeersbewegingen komt de leefbaarheid ook onder druk te staan. Dit kan gaan over	a. Sommige fietspaden in Hoofddorp zijn in erbarmelijke staat. Met name in uitbreidingswijken uit de jaren 80 en 90 (bijvoorbeeld Pax) lijkt er jarenlang slecht of geen onderhoud verricht te zijn aan fietspaden. Dit verdient onmiddellijk planning en onderhoud en ziet u graag terug in het VSP. b. Met de toename van mensen, woningen, verkeersbewegingen komt de leefbaarheid onder druk te staan. Een duidelijke visie en plan van de gemeente op problematiek die samenhangt met het groeien zou welkom zijn.	a. Het thema onderhoud openbare ruimte is geen onderdeel van het VSP. b. Een prettig en leefbaar Hoofddorp tezamen met de groei is juist de aanleiding voor het opstellen van het verkeersstructuurplan. Wij delen uw zorg over de negatieve kanten van groei. Met dit VSP bieden wij oplossingsrichtingen om hierop te anticiperen.

	geluidsoverlast maar ook over heel veel andere zaken, sociaal-maatschappelijke problematiek bijvoorbeeld. Een duidelijkere visie en plan van de gemeente zou welkom zijn. Groeien en uitbreiden is namelijk ook anticiperen.		
4	Wat ik mis in het plan is de verkeersstroom rondom de Verzetswijk. Op dit moment is er maar een straat de wijk in en uit. Winkelend publiek maakt graag gebruik van de parkeerplaatsen in de week. En de papier en karton bakken maken ook dat mensen buiten de wijk erin rijden om spullen te lozen. Door de jaren heen zijn diverse aanpassingen gedaan, geen van welke gunstig zijn voor de bewoners van de wijk. Betaald parkeren is beter dan de blauwe zone maar bewoners krijgen geen vergunning in de straat als er een optie is voor parkeren bij de woning. De dure parkeergarages van MVGM zorgt hiermee voor benadeling en jaagt bewoners op hoge kosten. Als de straten voordien zouden worden van een functie parkeren voor vergunninghouders, weer je hiermee winkelend publiek en ook verkeer de wijk in. Je kunt betaald parkeren deels in stand houden voor bezoekers of gasten passen uitdelen voor bewoners, desnoods tegen betaling. Aansluitend is die ene route de wijk in en uit een probleem en zorgt voor opstoppingen bij drukte, helemaal in het weekend. Dit wordt erger als het gebied bij het station autoluw wordt. Wellicht zou nagedacht kunnen worden over routering bij de kerk of elders; bewoners kunnen ook aan die kant de wijk uit (een richting dus niet van daar de wijk in). Dit is aan einde Cor van der Meerstraat. Benadrukken dat de wijk bestemmingsverkeer is. Vervolgens wel in en uitrijden houden aan begin van de Cor van der Meerstraat. Als bewoner van het centrum zou je evengoed prettig met de auto naar en van huis moeten kunnen. En redelijk zonder gedoe je wijk in en uit moeten kunnen rijden. Niet iedereen kan fietsen of met ov naar het werk.	a. In het plan wordt de verkeersstroom rondom de Verzetswijk gemist. Omdat er slechts een route is in de wijk, ontstaat er drukte en opstoppingen, helemaal in het weekend. Bij het autoluw maken van het station wordt dit erger. Kan er nagedacht worden over routering bij de kerk of elders? Eenrichtingverkeer instellen? Benadrukken dat er sprake is van bestemmingsverkeer. Wel in- en uitrijden houden bij Cor van der Meerstraat. Als bewoner van het centrum zou je evengoed prettig met de auto naar huis moeten kunnen want niet iedereen kan fietsen of met het OV naar werk. b. U vraagt om vergunningparkeren voor bewoners.	a. Het VSP gaat niet zo gedetailleerd in op de door u genoemde problematiek. Het is een plan op hoofdlijnen. b. In de huidige situatie is er betaald parkeren ingesteld in de verzetswijk. Deze vorm van regulering past goed bij dit gebied. Overloop van winkelend publiek komt niet veel voor omdat de parkeergarages in het centrum goedkoper zijn om te parkeren dan parkeerplaatsen op straat. Het omzetten naar vergunninghoudersparkeren is voor de gemeente op dit moment dan ook geen optie.
5	Toegang Nieuwe Bennebroekerweg richting Overbos (ipv Van Heuvengoedhardlaan), is dit dan via de IJweg? Dit is door drempels zeer lastig.	a. Toegang Nieuwe Bennebroekerweg richting Overbos (ipv Van Heuven Goedhardlaan), is dit dan via de IJweg? Dit is door drempels zeer lastig.	a. Vanuit Overbos is de gewenste route voor autoverkeer richting de Nieuwe Bennebroekerweg nog steeds de Van Heuven Goedhartlaan en Spoorlaan.
6	Beste gemeente, Door het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan op de Taurus Avenue moeten de bewoners minimaal 7km per dag omrijden. Dat kost extra tijd, zorgt voor extra (lucht)vervuiling en kost meer brandstof. Tevens zijn de bedrijven op de Taurus Avenue slechter te bereiken voor de nooddiensten. Ik	a. Door afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan moeten bewoners omrijden en dat kost tijd, extra luchtvervuiling en extra brandstof.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	zou voorstellen om idd de bussen naar boven te verplaatsen en de huidige weg onder het spoor door open te houden voor het autoverkeer. Tevens blijft het station beter bereikbaar om personen op te halen of weg te brengen. Of je zorgt ervoor dat er alleen een aansluiting komt van de wijk Graan voor Visch naar de Taurus Avenue, zodat er geen sluipverkeer mogelijk is naar de Van Heuven Goedhartlaan.	b. Door afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan zijn bedrijven Taurus Avenue slechter te bereiken door de nooddiensten. c. Voorgesteld wordt om de bussen naar boven te verplaatsen en de huidige weg onder het spoor open te houden voor autoverkeer. Zo blijft ook het station bereikbaar voor halen en brengen met de auto. d. Of zorg voor een aansluiting Graan voor Visch naar de Taurus Avenue zodat er geen sluipverkeer mogelijk is.	c. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. d. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
7	Goedenavond. Ten eerste dank voor het sturen van de concept- versie. Mijn vraag is als volgt. De oude Bennebroekerweg zal niet onder de randstructuur vallen. Betekent dit dat deze weg autoluw gemaakt zal worden alleen voor bestemmingsverkeer?	a. Wordt de oude Bennebroekerweg autoluw gemaakt alleen voor bestemmingsverkeer nu deze weg niet onder de randstructuur valt?	a. De oude Bennebroekerweg blijft geschikt voor al het verkeer. Juist door het optimaliseren van de randstructuur wordt het gebruik van Bennebroekerweg door autoverkeer minder en zal voornamelijk bestemmingsverkeer van deze weg gebruik maken.
8	De knip die gemaakt wordt op de Van Heuven Goedhartdlaan thv Graan voor Visch is onaanvaardbaar. Hierdoor worden bewoners uit de wijk die naar de A4 moeten genoodzaakt 8 k om te rijden (stikstof, extra kosten, verbruik, en meer verkeershinder Spoorlaan/Nw Bennebroekerweg) Gebruik hiervoor de huidige bustunnel onder station NS door voor ontsluiting van de wijk naar de A4.	a. De knip die gemaakt wordt is onaanvaardbaar omdat bewoners moeten omrijden met stikstof, extra kosten, verbruik en meer verkeershinder Spoorlaan/Nieuww Bennebroekerweg tot gevolg. b. Gebruik voor de ontsluiting van de wijk naar de A4 de huidige bustunnel onder het NS –station.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
9	Voorgenomen BUSBAAN is absoluut niet wenselijk door Graan voor Visch naast de Moskee. Dit ontneemt de ruimte in de wijk, loopt door de schoolzone, zorgt voor extra overlast ivm afstand bebouwing tov busbaan en de wijk kan deze extra verkeersvoorziening niet aan.	a. De busbaan is niet wenselijk door Graan voor Visch wat ontneemt de ruimte in de wijk, loopt door schoolzone. De wijk kan deze extra verkeersvoorziening niet aan.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.
10	Wij wonen in appartementencomplex LUX aan de Wieger Bruinlaan. Het openbaar vervoer is voor ons als ouderen volstrekt onvoldoende. Wij moeten een behoorlijke afstand afleggen voor het openbaar vervoer en ook de frequentie laat te wensen over.	a. Het openbaar vervoer bij appartementencomplex LUX aan de Wieger Bruinlaan is onvoldoende.	a. Ten aanzien van openbaar vervoer heeft de gemeente slechts een adviserende rol. Het is aan de vervoerders en concessieverleners om te zorgen voor een dekkend ov-net. De vervoerders gaan over de frequenties van de buslijnen. Als de vraag groter wordt, zullen zij ook meer bussen laten rijden. Wij verwachten dat zodra Hoofddorp-Noord verder ontwikkelt en meer mensen de bus gebruiken, de vervoerder zijn aanbod hierop zal aanpassen.
11	Hierbij wil ik verwijzen naar slide 33 in het verkeersplan en dan met name de ""Nieuwe inprikker naar randstructuur"" Het is hier onduidelijk of het om	a. Het is onduidelijk wat de nieuwe inprikker naar randstructuur op pagina 33 betekent.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	autoweg gaat die op de bestaande busbaan (die volgens slide 40 ""Rnet - buslijn - bestaand"") lijkt in te prikken. Hier wordt verder ook niets over beschreven in het document hoe dit er dan uit komt te zien. Daarnaast lijkt het te gaan om de bestaande ingang naar Tudorpark (huidig uiterst westelijke ingang). Omdat u gebruik maakt van een zogenaamd vlekkenplan is het voor ons als bewoner van het TUdorpark onduidelijk en dus ook niet mogelijk om exact naar straten of wegen te verwijzen. Omdat u voornemens bent om dit verkeersplan te realiseren verzoek ik u dan ook om niet met vlekkenplannen te werken aangezien dit vaak bedoeld is in concepten waar nog geen goedkeuring voor nodig is of waar tegen eventueel bezwaar te maken. Graag zou ik telefonisch contact met u willen om dit door te spreken.	b. Omdat gebruik wordt gemaakt van een zogenaamd vlekkenplan is het voor bewoners van Tudorpark onduidelijk en niet mogelijk om exact naar wegen of straten te verwijzen. Verzocht wordt om niet met een vlekkenplan te werken aangezien deze bedoeld zijn als concept waar nog geen goedkeuring voor nodig is.	b. Zoals aangegeven in de algemene toelichting zuidelijke ontsluiting Hoofddorp is er geen uitwerking van de Toolenburgerweg beschikbaar.
12	1) Wat ik in de planning mis is een snelle verbinding van Floriande met het ov- knooppunt. Het zou mooi zijn als de NZ- lijn wordt doorgetrokken tot het SKWC of misschien zelfs in een lus naar het Spaarnegasthuis. De huidige bus 340 rijdt te veel om. 2) Ik zie geen oplossing voor de enorme hoeveelheid verkeer die nu via de Bennebroekerweg via de IJweg van en naar Nieuw- Vennep rijdt.	a. In de planning wordt een snelle verbinding tussen Floriade met het OV-knooppunt. Doortrekken van de NZ-lijn tot het SKWA of misschien zelfs in een lus naar het Spaarnegasthuis zou mooi zijn. b. Er lijkt geen oplossing geboden te worden voor de verkeersstroom Bennebroekerweg – IJweg richting Nieuw-Vennep	a. Het ov-netwerk in de regio Amsterdam gaat uit van een knooppuntengedachte. Het idee is dat alle bestemmingen te bereiken zijn met maximaal twee overstappen via deze ov-knooppunten. Vanuit Floriande zijn er twee buslijnen die rechtstreeks naar de ov-knooppunten Spaarne Gasthuis, Hoofddorp Centrum en Hoofddorp Station rijden. Op Spaarne Gasthuis is er daarnaast de mogelijkheid om op de snelle Zuidtangent te stappen. Hiermee is Floriande naar verhouding goed ontsloten met verschillende ov-knooppunten. b. De polderlinten zijn geen onderdeel van de randstructuur, sluipverkeer over deze polderlinten wordt ontmoedigd. De exacte maatregelen hiervoor zijn in het VSP niet benoemd. Nieuw-Vennep is bereikbaar via de Spoorlaan en de N205.
13	Wij zijn bewoners van de William Shakespearelaan en maken ons zorgen om de verkeersdrukte. Er is heel veel fiets en wandelverkeer. Daarnaast zal dit ook veel verkeersoverlast geven. Zijn dan ook geen voorstander. Helaas kunnen wij niet bij de bijeenkomst zijn, waar we wel benieuwd naar zijn.	a. De bewoners van de William Shakespearelaan maken zich zorgen om de verkeersdrukte.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
14	Fantastisch hoe de gemeente de plannen heeft ontwikkeld. Voor de korte termijn zie ik graag expliciet benoemd worden dat het fietspad langs de oude Bennebroekerweg veiliger wordt gemaakt, met name de kruispunten bij de Hoofdvaart, de ingang van de wijk Tudorpark en bij het oversteken naar het fietspad van de busbaan. Deze drie punten zouden in mijn ogen fietsvriendelijker en vooral veiliger gemaakt kunnen worden door voorrang fietsers en vooral overzichtelijker te maken. Nu staan er hoge heggen die	a. Voor de korte termijn ziet u graag expliciet benoemd dat het fietspad langs de Oude Bennebroekerweg veiliger wordt gemaakt op drie punten.	a. Deze punten zijn te specifiek voor het VSP maar zullen door ons meegenomen worden als aanvulling op de knelpunten in het Fietsplan.

	het zicht belemmeren, waarvan het risico bij de fietser ligt. Succes met het goede werk!		
15	Beveiligde fietsenstallingen plaatsen zodat bewoners sneller de fiets pakken en veilig kunnen stallen. Er worden alleen maar meer en meer elektrische fietsen gestolen dus hier valt nog wat te behalen. Plaatsen van beveiligde fietsenstallingen juist in het centrum kan ervoor zorgen dat meer mensen de fiets pakken.	a. Plaats meer beveiligde fietsenstallingen, juist in het centrum, zodat meer mensen de fiets pakken.	a. Een bewaakte fietsenstalling is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Stadscentrum Hoofddorp en van de gebiedsontwikkeling Nieuwe Kom in Nieuw-Vennep. Daar zal dit verder opgepakt worden.
16	Het begin van het plan ziet er goed uit, qua uitbreiding voet, fiets en ov. Maar bij de auto's gaat het compleet mis. De Nieuwe Bennebroekerweg moet inderdaad wel uitgebreid worden richting de A4, zeker met alle woningen die nog gebouwd gaan worden in Hoofddorp Zuid. Alleen de argumentatie voor het wijzigen van de plannen om van de zuid-tangent een trambaan te maken naar van de busbaan langs Tudorpark een doorgaande weg te maken, is wel misleiding door de gemeente. Tudorpark is verkocht met de wetenschap dat de busbaan een trambaan zou worden. Nu het een doorgaande weg gaat worden, die eigenlijk niet eens nodig is volgens het plan, zijn duizenden mensen misleid door de gemeente. Als wij dit geweten hadden, weet ik niet of wij de woning gekocht hadden. We hebben al last van de busbaan. De bus is door de hele blok (Buckingham Quartier) te horen. Als dit een doorgaande weg wordt, wordt die overlast alleen maar erger. We wonen al onder de uitvliegroute van Schiphol, door het veranderen van de busbaan naar een doorgaande weg, wordt de lucht kwaliteit niet heel veel beter. Daarnaast, de Oude Bennebroekerweg zou alleen bestemmingsverkeer worden, ook dat plan is niet gelukt. Het is nog steeds een doorgaande weg, waar idioot hard gereden wordt. Het veranderen van de busbaan naar doorgaande weg, brengt de verkeersveiligheid rondom Tudorpark alleen meer in gevaar. Onze kinderen moeten daar fietsen om naar school te gaan. Dat gaat met de bus af en toe al mis, hoe denkt de gemeente dat dit gaat als er elke minuut meerdere auto's met hoge snelheid gaan langsrijden.	a. Begin van het plan ziet er goed uit: Nieuwe Bennebroekerweg moet inderdaad uitgebreid worden, zeker met alle woningen die nog komen. Maar de argumentatie voor het wijzigen van de plannen om van de Zuid-Tangent een doorgaande weg te maken is wel misleiding gezien het feit dat bij de verkoop van de woningen is uitgegaan van een trambaan. Nu al is er veel overlast, die wordt alleen maar groter als er sprake is van een doorgaande weg. De verkeersveiligheid (van fietsende kinderen) komt nog meer in gevaar.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
17	Busbaan langs Toolenburgse plas houden voor de bus. I.v.m. veiligheid en overlast! Wordt een racebaan.	a. Busbaan langs Toolenburgse plas behouden!	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
18	In het plan is er geen rekening gehouden met de ouder wordende bewoners. De bevolking vergrijst zoals u weet. Leuk hoor iedereen lopend of op de fiets maar u heeft geen rekening gehouden met deze grote groep.	a. Er is in het plan geen rekening gehouden met de ouder wordende bewoners.	a. Het VSP is een plan waarin we alle soorten van bewegen in beeld hebben gebracht, dus ook Openbaar Vervoer en de auto blijven mogelijke invullingen om u te verplaatsen. b. In het VSP wordt uitgegaan dat werknemers van kantoorgerelateerde banen gemiddeld ongeveer 1 dag in de week thuiswerken.

	In u plan gaat u uit van het thuiswerken, wilt u een keer een week reizen tussen de kabelweg in Amsterdam en Hoofddorp en de conclusie over het thuiswerken nog een keer herzien. Het is nu al onmogelijk of te duur (private parkeerclubs) om te parkeren bij het station/ziekenhuis of de bushaltes waardoor het zeer onaantrekkelijk is om met het ov te reizen. De meest actuele genomen verkeerswijzigingen zet ik ook mijn vraagtekens bij zoals de rotonde in het dorp, de tractor brug. Geldverspilling. Daarnaast zie ik in het plan dat u de veelal (tijdelijke)ws expats bewoners van het zoveelste achtelijk dure, Hydepark wilt bedienen en tot mijn spijt zie ik te weinig woningbouw in het plan. Woningen zou alleen maar uw aandacht moeten hebben en eerlijkheid communiceren hierover met de inwoners. U bent de aansluiting kwijt met de behoefte van de inwoners	b. Er wordt uitgegaan van thuiswerken maar door de week reizen tussen de Kabelweg in Amsterdam en Hoofddorp helpt bij het herzien van die conclusie. c. Parkeren bij station / ziekenhuis / bushaltes is duur of onmogelijk waardoor reizen met ov onaantrekkelijk is. d. U ziet weinig woningbouw in het plan maar wel het bedienen van bewoners van het zoveelste dure Hydepark terwijl woningen de aandacht zouden moeten hebben.	c. Het VSP zet ook in op de infrastructurele kant van MaaS (Mobility as a Service), dus naast de loop- en fietsroutes naar OV-halten, ook goede stallingsvoorzieningen maar ook voldoende P+R plekken op logische overstapplekken. d. Het VSP Hoofddorp houdt rekening met alle woningbouwontwikkelingen tot 2040 in heel Haarlemmermeer om hierop de infrastructuur vorm te geven.
19	Heel graag betere bereikbaarheid van Tudorpark naar winkelcentrum Toolenburg! Ipv busbaan een autoweg langs Toolenburgse plas	a. Graag betere bereikbaarheid van Tudorpark naar het winkelcentrum Toolenburg. Autoweg ipv busbaan langs Toolenburgse plas.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
20	Wanneer je in Hoofddorp en in dit geval Tudorpark komt wonen en je mag door een beperking niet autorijden heb je een probleem. Bussen naar buiten Hoofddorp rijden gelukkig zeer frequent. Zoals de 397 (die alleen wel vaak te laat is, uitvalt of propvol zit) Maar naar winkelcentrum Toolenburg is het 20 min lopen. Niet fijn in de winter wanneer de fietspaden niet gestrooid worden. Geen bushalte daar en het ligt precies tussen Toolenburg Oost en Zuid. De bussen binnen Hoofddorp gaan om de 30 min of meer. Het is duidelijk dat Hoofddorp gebouwd is met de gedachte dat iedereen een auto heeft. Zeker wanneer je in een wijk als Tudorpark gaat wonen is het best krom dat je voor alles in principe even snel met de auto moet gaan. Er is ons een winkelcentrum beloofd maar met de huidige verkeerssituatie is dit net zover als naar Toolenburg fietsen. Er zou dus nog een brug moeten komen tussen de wijk en de President zodat je binnendoor kan. Bij de Charles Brandonlaan oid. Langs de busbaan aan de kant van Tudorpark is geen voetpad. Wanneer met uit de bus stapt moet men dus over het fietspaden lopen en het fietspaden zelf is achterlijk breed. Een voetpad zou fijn zijn.	a. Hoofddorp lijkt gebouwd met de gedachte dat iedereen een auto heeft, zeker als je in de wijk Tudorpark woont. Bussen in Hoofddorp rijden niet overal en niet frequent en zitten propvol. b. Er is een winkelcentrum beloofd in Tudorpark maar gezien de verkeerssituatie is fietsen naar Toolenburg net zover. Er zou een brug moeten komen tussen de wijk en de President c. Langs de busbaan aan de kant van Tudorpark is geen voetpad. Wanneer met uit de bus stapt moet men dus over het fietspaden lopen en het fietspaden zelf is achterlijk breed. Een voetpad zou fijn zijn.	a. Ten aanzien van openbaar vervoer heeft de gemeente slechts een adviserende rol. Het is aan de vervoerders en concessieverleners om te zorgen voor een dekkend ov-net. De frequenties - en daarmee de capaciteit - is een verantwoordelijkheid van de vervoerder. b. De nieuw te bouwen wijk Lincolnpark komt een winkelcentrum op grofweg de hoek van de Hoofdvaart en de Johan Enschedelaan. Dit is het deel van Lincolnpark dat het eerste in uitvoer komt. Voor een goede bereikbaarheid van Lincolnpark en de voorzieningen daar worden er twee langzaam verkeersbruggen over de Hoofdvaart aangelegd in combinatie met de ontwikkeling van Lincolnpark. c. U heeft gelijk dat de voorzieningen voor voetgangers niet altijd optimaal zijn. Zoals u ziet in de voorgestelde maatregelen is het optimaliseren van de fiets- en looproutes naar R-nethaltes onderdeel van het VSP en gaat de gemeente de komende tijd hiermee aan de slag.

22	Im all for change but I am 100% against opening up the bus lane between Toolenburger Plas and Tudorpark. This will increase traffic on that road considerably as it will be the quickest road to and from the Toolenburg Mall, which could lead unnecessary incidents with pedestrians walking to and from the Toolenburg recreation area. Another point is the noise pollution this will create.	a. Against opening up the buslane between Toolenburger Plas and Tudorpark	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke Ontsluiting Hoofddorp.
23	1. Heel fijn als de busbaan langs de Toolenburgerplas ook een weg wordt! Lijkt me wel noodzakelijk ook de IJweg als semi-doorgaande weg te handhaven omdat anders wel heel veel verkeer van die nieuwe weg gebruik moet gaan maken. 2. Om de IJweg te ontlasten zou beter de bussluis aan de Henri Didonweg weggehaald kunnen worden. Dat scheelt ook weer wat verkeer in de spits op de Nieuwe Molenaarslaan. 3. De kruising van de nieuwe Molenaarslaan en de oude Bennebroekerweg, bij het Haarlemmermeerlyceum zou een fietstunnel voor de middelbare scholieren heel handig zijn. 4. De gemeente heeft goede fietsroutes hoog in het vaandel maar sinds de aanpassing van de Fanny Blankers-Koenlaan is het voor fietsers alleen maar onveiliger geworden. 5. De Laan van Tudor wordt door 80 procent van de weggebruikers gezien als doorgaande weg in plaats van 30km zone en men rijdt er veelal 50km/u of harder. Hier moeten, net als op de IJweg, hoge drempels komen. De combinatie van de gereden snelheid en klinkers geeft nu veel geluidsoverlast en is onveilig.	a. Fijn dat de busbaan langs de Toolenburgerplas een weg wordt maar dan is het wel noodzakelijk dat de IJweg een semi-doorgaande weg blijft omdat de nieuwe weg anders heel druk wordt. b. Om de IJweg te ontlasten stelt u voor de bussluis aan de Henri Didonweg weghalen. c. U stelt een fietstunnel voor op de kruising Nieuwe Molenaarslaan en de Oude Bennebroekerweg. d. Sinds de aanpassing van de Fanny Blankes-Koenlaan is daar fietsen onveiliger geworden. e. Om verkeer af te remmen om de Laan van Tudor adviseert u om hoge drempels te plaatsen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Het VSP gaat uit van minder (doorgaand) verkeer door de wijken, het weghalen van de bussluis bevorderd meer verkeer door de wijk en past dus niet in de plannen van het VSP. c. Het probleem van overstekende scholieren en autoverkeer bij de kruising (rotonde) doet zich enkel in de ochtenduren voor. Spitsmijden kan dit voorkomen, de aanleg van een hele dure (technisch lastig) fietstunnel is hier een maatregel die voor uw gesignaleerde probleem niet haalbaar en noodzakelijk is. d. Sinds de herinrichting is het aantal ongevallen flink omlaag gegaan. Voor de herinrichting waren 50% van de ongevallen zogenaamde flankongevallen; ongevallen van fietsers met afslaand autoverkeer. Doordat fietsers nu in het zicht van het autoverkeer rijdt is de kans op een flankongeval geminimaliseerd. Daarmee is het voor fietsers juist veel veiliger geworden. Dit blijkt ook uit de evaluatie die is gevoerd naar de herinrichting. e. Uw reactie is voor een VSP te gedetailleerd, hiervoor is het digitale meldpunt openbare ruimte beschikbaar.
24	Wij zijn van mening dat die busbaan niet door Graan voor Visch moet lopen maar via de bestaande baan op de Hoofdweg Oostzijde. En de knip te maken tussen de Spoorlaan en A-weg en het verkeer onder het station door te laten lopen is ook een kansloos oplossing. Dan zullen wij door het centrum moeten gaan rijden. Want spoorlaan staat smorgens en savonds helemaal vast.	a. De busbaan moet niet door Graan voor Visch lopen maar via de bestaande baan op de Hoofdweg Oostzijde. b. De knip maken tussen de Spoorlaan en A-weg en het verkeer onder het station door laten gaan is een kansloze oplossing. Wij moeten dan door het centrum moeten rijden.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

25	Ik woon in Graan voor Visch omgeving moskee en ga met dit plan juist meer binnendoor moeten rijden aangezien de oprit naar de snelweg bij het station dicht gaat. Dit zorgt voor extra uitstoot en overlast. Mocht de oprit naar de snelweg bij het station (Taurusavenue) echt dicht moeten, waarom wordt het dan voor mij onmogelijk om de grote oprit die dichtbij de Mc Donalds De Hoek ligt te gebruiken? Ik ervaar de Van Heuven Goedhartlaan niet als druk. Ik kijk vanuit mijn appartement op de weg en zie nooit files staan. Voor voetgangers en fietsen zou een extra tunnel gemaakt kunnen worden voor bereikbaar Hydepark naar station. Overlast van de Van Heuven Goedhartlaan is mijn inziens te beperken door de snelheid van 50 km per uur te gaan handhaven. In Nijmegen zijn er ook brede weg met een snelheidslimiet van 50 km per uur en door goede handhaving door middel van meerdere flitspalen rijdt iedereen ongeveer 50 km per uur. Ook de busbaan door de woonwijk Graan voor Visch vind ik onwenselijk.	a. u heeft vragen over de knip in de Van Heuven. b. Voor voetgangers en fietsers zou een extra tunnel gemaakt kunnen worden voor de bereikbaarheid van Hydepark. c. De busbaan door de woonwijk Graan voor Visch vindt u onwenselijk.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe van Heuven Goedhartlaan. c. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.
26	Wij willen dat de optie blijft om de wijk uit te rijden via het station. Ook de mogelijkheid om onder het station door naar de snelweg te rijden moet blijven. Openbaar vervoer stimuleren is oké maar om daar meer gebruik van te maken zouden de prijzen ook lager moeten worden. Busbaan door de wijk oké op de manier waarop de bussen nu rijden zodat ook de auto's hiervan gebruik kunnen blijven houden.	a. U verzoekt de optie om de wijk uit te rijden via het station en de mogelijkheid om onder het station de snelweg te bereiken te behouden. b. De prijzen voor het OV moeten lager. c. Busbaan door de wijk is ok op de manier waarop de bussen nu rijden zodat auto's er ook gebruik van kunnen maken.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Vervoerders doen voorstellen voor de ov-tarieven in hun concessie, die in lijn moeten zijn met de Tariefverordening van de Vervoerregio en het bestek van de concessies. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio toetst en stelt vervolgens de openbaar vervoer tarieven vast. De gemeente heeft hier slechts een adviserende rol in. Het VSP is hier niet het juiste instrument voor. c. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.
27	Een weg langs de Toolenburgse plas slaat nergens om! Storend voor de bewoners van Tudorpark, slecht voor milieu, constant geluidsoverlast in het park, en kan ook niet veel verkeer doorlaten tenzij het een grote weg wordt. Heeft de gemeente niet van de IJweg drama al geleerd? En wat lost en weg naar het winkelcentrum op??? Wat mij betreft is het crimineel om zo een weg naast huizen en een park doortrekken. Geen support van bewoners!!!!	a. Een weg om de Toolenburgseplas is storend voor bewoners van Tudorpark en heeft nog meer nadelen. Wat u betreft is het crimineel om deze weg naast huizen en een park door te trekken.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Net als all andere bewoners van Toolenburg is mijn gezin geschokt door de voorstel om een nieuwe weg aan te leggen tussen Oude Bennerbroekerweg en Winkelcentrum toolenburg langs de Toolenburgerplas / Tudorpark. 9000 autos per dag naast veelfietsende scholieren en de kinderen die nu de busbaan oversteken om naar de plas te gaan, met schade aan de groene omgeving, overlast voor de bewoners en natuur rondom de recreatiegebied! Niet alleen maar woonomgeving wordt er van slechter maat ook veel veiligheidsrisicos! In mijn opinie de negatieve consequenties voor de omwonenden, recreanten en fietsende kinderen zij veel groter dan de gemeente heeft geevalueerd (of totaal niet??). Waarom moet een goed functionerende wijk in twee gesneden worden alleen door de ambities van de gemeente met Hyde park? Waarom kan het verkeer niet door de al bestaande wegen zoals Hoofdweg? Ik zeg niets over de waarde van de huizen in het gebied die gaat gewoon daken. Een dikke NEE tegen de plan!		
28	Slaat kant nog wal mbt het gebruik van de Spoorlaan naar de A4 , het is juist handig , makkelijk én vooral snel om vanuit Graan voor Visch onder het spoor via de Taurusavenue naar de N201 te rijden en zo door naar Aalsmeer/Uithoorn of de A4 te gaan. Dagelijks maak ik én vele andere verkeersdeelnemers daar gebruik van en scheelt heel veel omrijden dan via de door jullie gepresenteerde mogelijke toekomst route.	a. Het is vanuit Graan voor Visch makkelijk en vooral snel om onder het spoor via de Taurusavenue naar de N201/A4 te rijden. De gepresenteerde route is voor veel verkeersdeelnemers veel omrijden.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
29	Een nieuwe autoweg langs de Toolenburgerweg betekent een belemmering voor vrij fiets en wandel verkeer vanuit het Tudorpark, Nassaupark en Toolenburg ZuidOost. In de huidige woonomgeving wordt niet meer gebouwd en de bestaande uitvalswegen voor autoverkeer vanuit deze wijk zijn ruim voldoende. Er zijn al ernstige verkeersongevallen geweest tussen kruisende voetgangers fietsers en bromfietsers met de bussen van connexxion.	a. Een nieuwe weg langs de Toolenburgerweg betekent een belemmerring voor vrij fiets en wandel verkeer vanuit Tudorpark. Er wordt in de omgeving niet meer gebouwd, bestaande uitvalstegen zijn voldoende.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
30	Oneens met plan, oa ivm nog meer verkeerd onrust in de wijk, onvoldoene onderzoek naar verkeersveiligheid en verminderde doorstroom voor verkeersdeelnemers. Parkeerproblematiek is al groot, wijk ligt al regelmatig open, dit plan is onnodig en weer belastend voor de inwoners van GvV.	a. Dit plan is onnodig en belastend voor inwoners van Graan voor Visch.	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch.
31	Met de nieuwe indeling en het autoluw maken van het stationsgebied. Worden mensen gedwongen een behoorlijk aantal km om te rijden naar de a4. Kan er	a. Autoluw maken van stationsgebied pakt nadelig uit voor bestaande inwoners. Biedt een alternatief zodat	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	niet gekeken worden om een aansluiting naar de A4 te maken in het verlengde van de Dirk Storklaan. Hierdoor kunnen mensen vanuit tollenburg, Pax en Graan voor Visch ook fatsoenlijk naar de A4 komen zonder 4 a 5km per keer extra te moeten rijden. De aansluiting vanaf de A4 naar de nieuwe bennenbroekerweg is echt dramatisch in de spits. Naast de kilometers die je extra moet rijden kost het je bijna 15 tot 20 minuten extra ten opzichte van de huidige weg langs het station. Ik begrijp met al die extra woningen van Hyde park daar dat je wat wil. Maar biedt dan ook een alternatief waar de reeds bestaande inwoners er niet alleen op achteruit gaan.	deze inwoners er niet op achteruit gaan.	
32	Geachte heer, mevrouw, Natuurlijk zijn het goede plannen om Hoofddorp toegankelijker te maken voor fietsers en voetgangers, daarom lijkt het mij bijzonder raar dat er een nieuwe busbaan tussen de flats van Graan voor Visch 16000 en de huizen van 15000 komt. Dit is een mooi groen gebied (uitstekend voor voetgangers) en bovendien een hondenlosloopgebied (waar we er al erg weinig van hebben). In de plannen wordt ook uitgegaan van meer thuiswerkers. Bent u ervan op de hoogte dat er veel mensen zijn die niet op een kantoor werken, maar bijvoorbeeld in de zorg, het onderwijs of nog ontelbare beroepen waarbij thuis werken niet mogelijk is? De route onder het station door richting snelwegen blokkeren, lijkt mij dus een slecht idee. Hierdoor wordt de doorstoom alleen maar bemoeilijkt, wat meer overlast en vervuiling met zich meebrengt. Als iedereen in een grootstedelijk gebied zou willen wonen, zouden ze er misschien wel naar toe verhuizen en hoeven we van Hoofddorp geen Hoofdstad te maken.	a. Raar dat er een nieuwe busbaan lijkt te komen tussen de flats Graan voor Visch 16000 en de huizen 15000, een mooi groen gebied. b. Mensen in zorg, onderwijs, etc, werken niet thuis! c. Door het blokkeren van de route onder het station wordt de doorstroom bemoeilijkt wat meer overlast en vervuiling met zich meebrengt.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch. b. In het VSP wordt uitgegaan dat werknemers van kantoorachtige banen gemiddeld ongeveer 1 dag in de week thuiswerken. c. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan, paragraaf….
33	Ik ben het absoluut niet eens met een bus dwars door de wijk Graan voor Visch, ik weet niet of je jullie wel eens zien hoe de bussen rijden, maar veilig voor onze kinderen zal het zeker niet zijn. Tevens de wijk niet meer via de kant van het station uit kunnen rijden is ronduit slecht, slecht voor de bewoners en slecht voor het milieu want je moet meer km'ers rijden om de snelweg te bereiken. Ik ben tegen het plan zoals deze ligt. Het dringend verzoek om het plan te herzien!	a. Niet eens met de bus dwars door Graan voor Visch ivm veiligheid kinderen. b. Graan voor Visch niet meer uitkunnen via de kant van het station betekent omrijden en dat is slecht voor het milieu.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
34	Plan ziet er goed uit, vooral het autoluw maken van het centrumgebied. Maar tot het autoluw maken dienen maatregelen worden genomen om het voorkomen van	a. Komen er camera's en vertragende aanpassingen in het centrum?	a. De uitwerking van de maatregelen om het centrum autoluw te maken is nog niet gedaan, of hierbij camera's ook ingezet gaan worden is op dit moment niet bekend. Wel zijn er enkele snelheidsbeperkende infrastructurele maatregelen benoemd.

	hoge snelheden en om te kunnen handhaven. Komen er daarom camera's en vertragende aanpassingen in het centrum?		
35	Ik woon in 15000 en ben heel blij dat wij tegen een randje groen aan wonen. Ik vind het vreselijk als het water tussen 16000 en 15000 weg zou moeten voor een busbaan. Er zijn al wegen genoeg, maak daar gebruik van. En laat de strook groen met rust. Dat stukje leeft, laat het in leven, alstublieft.	a. U wenst het stuk groen tussen 16000 en 15000 in GvV te behouden!	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch.
36	Te belachelijk voor woorden dat er überhaupt een idee is ontstaan om een weg te maken voor auto's langs/over de busbaan Zuidtangent/ Toolenburgseplas! Wie haalt dit soort ideeën zich in zijn of haar hoofd??? Door een mooi parkzicht rust, perfecte busverbinding en dan een weg ernaast maken? Overstekende kinderen, mensen die wandelen, honden uitlaten, uitstoot herrie, etc etc etc! Zorg maar dat het via een andere kant gaat lopen. Maak Floriande maar beter bereikbaar met die rare bussluizen etc. Verhoog de snelheid over de van heuvel goedhartlaan naar 70 ipv 50. Maak daar meer tunnels voor fietsers zodat de auto's daardoor kunnen rijden ipv telkens stoppen goor verkeerslichten etc. Lang verhaal kort wie heeft het idee in zin of haar hoofd gehaald om een autoweg te plaatsen op deze locatie. Dan ben je echt niet goed in je hoofd sorry dat ik het moet zeggen maar misschien dringt het dan door.	a. Belachelijk om een autoweg te maken langs / over de busbaan Zuidtangent / Toolenburgseplas.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
37	Ik woon aan de William Shakespearelaan .. er zou mogelijk een weg langs of op de komen tegen over ons waar nu een fietspad en een busbaan liggen. Ik vind dit een slecht plan wij zijn hier komen wonen omdat rustig was. Wij maken hier bezwaar tegen.	a. U bent op de William Shakespearelaan komen wonen omdat het rustig is, een weg langs of op het fietspad/busbaan vindt u een slecht idee.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
38	Schiphol parkeerders zijn ook een doorn in het oog bij halte Toolenburg Zuid in Tudorpark. Tevens bewoners verderop in de wijk die te lui zijn om te lopen, hun auto parkeren voor een dagje werk bij ons voor de deur. Hier moet ook naar gekeken worden. Het rekensommetje voor het aanleggen van parkeerplaatsen klopt dus van geen kant op deze manier. Het is al te krap zonder deze vakantie parkeerders. Een luie bewoners aan de andere kant van de wijk. Kortom maak een betere p&r elders zodat men daar naartoe kan rijden en op de bus kan stappen!!	a. Maak een betere P&R zodat men daar naartoe kan rijden om op de bus te stappen.	a. Het VSP zet ook in op de infrastructurele kant van MaaS (Mobility as a Service), dus naast de loop- en fietsroutes naar OV-halten, ook goede stallingsvoorzieningen maar ook voldoende P+R plekken op logische overstapplekken.

39	Over de uiteindelijke split /onderbreking van de van Heuven Goedhartlaan voor het station. Mijn voortel zou zijn de weg te laten bestaan en te verlagen in bijvoorbeeld een tunnel. Auto verkeer kan dan verantwoord de huidige routes blijven gebruiken en op het maaiveld kunnen de plannen uitgevoerd worden.	a. Laat de Van Heuven Goedharlaan bestaan door te verlangen in bijvoorbeeld een tunnel.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
40	Reactie op de geplande busbaan in het verlengde van de Nieuweweg, rotonde Graan voor Visch rechtstreeks richting van Heuven Goedhartlaan. Op maaiveld hoogte is er op dit moment geen ruimte die eenvoudig geschikt gemaakt kan worden. Een rij woningen slopen in wijk 15000, of de brede sloten dempen lijken mij problematisch. Een tunnel of een verhoogde rijbaan lijken me een erg dure oplossing. Voorstel: Leg de busbaan direct aan vanaf het station rechtstreeks naast de bestaande weg naar de rotonde in Graan voor Visch. Dat lijkt eenvoudig te realiseren door een stukje groenstrook op te offeren.	a. Leg de busbaan direct vanaf het station rechtstreeks naast de bestaande weg naar de rotonde Graan voor Visch: eenvoudig te realiseren door een stukje groenstrook op te offeren.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.
41	Niet tevreden over het plan een autoweg aan te leggen langs tudorpark. Het is een wijk vol jonge gezinnen, de oversteek naar de plas wordt stukken onveiliger. Daarnaast wordt een deel van tudorpark nu al gebruikt als parkeerplaats om de bus naar Schiphol te nemen, dit zal alleen maar toenemen. Dit terwijl er geen overschot aan parkeerplaatsen is in tudorpark.	a. Niet tevreden met een autoweg langs Tudorpark: onveilig en gebruik als parkeerplaats om de bus naar Schiphol te nemen zal toenemen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
42	In grote lijnen onderschrijf ik doel van het nieuwe vcp. Er zit echter één grote hindernis in het plan. Dat is de knip in de Van Heuven Goedhartlaan bij het station. Deze knip heeft verstrekkende gevolgen voor het Hydepark, Graan voor Visch, Hoofddorp-Oost en Centrum. Met name de wijk Oost verliest de directe verbinding met het zuidelijk deel van Hoofddorp, Bedrijventerrein De President en Nieuw-Vennep via de Spoorlaan. Het onwenselijke gevolg van deze knip is dat de bewoners van bv Hydepark en Oost noodgedwongen door het centrum en Graan voor Visch gaan rijden. Het is ook niet logisch. Door de ringweg van Hoofddorp wordt het Centrum en omliggende wijken ontlast. Met het plan om in de ringweg een knip te doen krijg je automatisch als resultaat dat de verkeersdruk in het centrum toeneemt. Een ander punt is de kruising van het Planetenpad en de Kruisweg. Dit is nu al een heel gevaarlijk en lastig te nemen oversteek voor fietsers en voetgangers. Ik zie voor deze oversteek geen maatregelen in het VCP.	a. De knip in de Van Heuven Goedhartlaan is niet logische omdat door de knip in een ringweg krijg je automatisch toename van de verkeersdruk in het centrum. b. b. U ziet geen maatregelen voor de gevaarlijke kruising Planetenpad en de Kruisweg?	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Het klopt dat het VSP niet zo gedetailleerd alle mogelijke maatregelen in beeld heeft gebracht, de kruising Planetenpad met de Kruisweg wordt wel degelijk genoemd. 'Het eerste deel van de Kruisweg-Oost, vanaf de N201 tot aan de Boslaan blijft zodanig druk dat een 50 km/u inrichting beter past. Echter, het is van belang dat dit deel van de Kruisweg vertraagt om niet bij te dragen aan een aantrekkelijke route voor sluipverkeer langs het centrum. Daarom is een verkeerslichteninstallatie bij de kruising met de Planetenweg nodig, komt het fietspad Planetenpad in de voorrang te liggen (met een plateau en mogelijk verkeerslichten voor de veiligheid) en komt er onderzoek naar de mogelijkheid van een rotonde bij de kruising met de Boslaan.

	Misschien dat ik het gemist heb op de kaarten (ze zijn niet echt heel duidelijk).		
43	Een weg langs de busbaan van de Zuidtangent lijkt me een onveilig idee en zal ook voor meer overlast zorgen. Zonde van het autovrije gebied ook tussen Tudorpark en de Toolenburgerplas! Daarnaast is dit afwijkend van de plannen die eerder met de bewoners is gedeeld. Niet doen dus!	a. U bent het niet eens met een weg langs de busbaan van de Zuidtangent: onveilig en zorgt voor meer overlast.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
44	Wat betreft de busbaan dwars door graan voor Visch is een slechte zaak. En ook dat de verbinding naar de a4 langer wordt 3,5 kilometer is een achteruitgang en brandstof verspilling en omleiding.	a. Busbaan door Graan voor Visch is een slechte zaak. b. Langer worden van de verbinding naar de a4 is een achteruitgang.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
45	Het zou plezierig zijn om van de Kruisweg vanaf de Van Heuven Goedhartlaan richting Hotel de Beurs/ Centrum ook een 30 kilometer straat te maken. Het verkeer blijft hier maar door racen, ondanks de drempel. De oversteek bij Houtwijkerveld blijft daardoor bijzonder gevaarlijk.	a. Maak de Kruisweg vanaf de Van Heuven Goedhartlaan richting hotel De Beurs 30km zone.	a. In de lijst met maatregelen wordt inderdaad voorgesteld om de Kruisweg west naar 30 km/u. terug te brengen. Hiervoor is wel aandacht voor het HOV nodig omdat deze graag 50km/u. willen blijven rijden.
46	Het is uiteraard goed om te kijken naar de verkeersstructuur. Maar het plan om van de busbaan langs de Toolenburger plas een weg te maken is echt vreselijk. Voor de rust en situatie bij het meer, maar vooral voor bewoners uit Toolenburg en Tudorpark die vlak bij de busbaan wonen… de busbaan geeft nu beperkte overlast elke keer als er een bus langskomt. Het is echter onacceptabel als dit de doorgaande weg wordt! Dat zou voor de bewoners een drama zijn. Niet doen dus.	a. Het is onacceptabel om van de busbaan langs de Toolenburgerweg een weg te maken voor recreanten maar vooral voor bewoners.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
47	In de plannen wordt gesproken over een knip te maken op de van Heuven Goedhartlaan, gedeelte tussen Graan voor Visch en ingang station NS. Al het verkeer uit diverse wijken van Hoofddorp moeten dan via de zgn A-weg, rechtsaf richting Spoorlaan. Om dan bij bv de A4 te komen rijdt je 13 minuten/10 km terwijl dit via de taurusavenue 6 min en 4 km is. Wij zien de voorgestelde maatregel meer dat bewoners de dupe worden en er voor al het overige verkeer rekening gehouden gaat worden. WIk stel het volgende voor: Maak een knip op de Van Heuven Goedhartlaan tussen Graan voor Visch en de Spoorlaan. Maak de huidige busbaan onder het NS-station door beschikbaar voor algemeen verkeer; hierdoor kunnen bewoners uit de wijkdelen Centrum, Verzetshelden, Piratenwijk en Graan voor Visch hun weg richting de A4 via tunnel NS en dan rechtdoor Taurusavenue op.	a. Met de knip in de Van Heuven Goedhartlaan moeten veel inwoners omrijden. Als alternatief stelt u voor de knip in de Van Heuven Goedhartlaan tussen Graan voor Visch en de Spoorlaan te maken. En maak de huidige busbaan beschikbaar voor algemeen verkeer.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	Verkeer vanuit bv de Hoofdvaart buigt dan af richting de Spoorlaan. Deze knip verdeelt de grote hoeveelheid verkeer over 2 richtingen ipv alles over de spoorlaan. Dus minder verkeersdruk, minder reistijd, minder uitstoot en minder overlast voor bewoning/bouw.		
48	De ontsluiting van hoofddorp via de Van Heuven Goedhartlaan werkt prima. Waarom een goede weg versmallen????? En een nieuwe weg maken waar voor een deel van de recreatieplas Toolenburg moet wijken en waardoor het verkeer rondom het recreatiegebied vele malen drukker wordt? Dit is niet verkoopbaar. Tudorpark is een woonwijk met vele dure woningen. Ik kan me niet voorstellen dat de mensen daar er blij mee zijn dat hun woning veel minder waard wordt als deze nieuwe weg er gaat komen. Voor Hyde ark moet alles wijken? Maar waarom? Er komen daar alleen EXPATS omdat de gewone Haarlemmermeerder de woningen daar niet kan betalen. Het station en de Van Heuven Goedhartlaan zijn een prima ontsluiting voor Hydepark, Daar hoeft niet onze openbare buitenruimte in het Toolenburg gebied voor opgeofferd te worden. Ik ben dan ook een van de vele tegenstanders. Iedereen die je tegenkomt bij de Toolenburgplas heeft het er over. DIT MAG BESLIST NIET GEBEUREN!!!!!	a. De huidige ontsluiting via de Van Heuven Goedhartlaan werkt prima. b. Een nieuwe weg maken waarvoor een deel van de recreatieplas Toolenburg moet wijken is onverkoopbaar.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
49	Naar aanleiding van het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om een ""inprikweg"" te maken vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg voor de ontsluiting van de wijk Toolenburg: de Toolenburgerweg maak ik bezwaar tegen deze weg. Met 9000 bewegingen per dag langs deze weg wordt dit een erg drukke weg en dan is er nog geen rekening gehouden met het verkeer vanuit de wijk Pax. De nieuwe weg zal fietspaden kruisen, de toegang naar de Toolenburgerplas wordt voor Tudorpark afgesloten ten koste van veel groen, dieren, speelplekken en woongenot. Wij wonen aan op Shakespeare Island bij de busbaan. Bij geluidsmetingen bij de aanleg van Tudorpark is gebleken dat de busbaan net binnen de geluidsnorm valt. Een drukke weg zal deze geluidsnorm ver te boven gaan. Bovendien is de Toolenburgerplas een belangrijk broedgebied voor zwaluwen. En dat terwijl er genoeg alternatieven zijn. De hoofdweg sluit al aan op de nieuwe bennebroekerweg en daar wonen geen mensen aan. Als deze verbreed wordt, kan de sluiting prima geregeld worden. De hoofdzakelijke reden van dit plan is om minder verkeer in de wijken te hebben door fietsstraten te maken. Waarom geldt dit niet voor de wijk Toolenburg. Ook deze wijk moet	a. De inprikweg vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg zal een zeer drukke weg worden. Een drukke weg zal de geluidsnormen, die met de busbaan net goed is, ver te boven gaan. Tevens is het een broedgebied voor zwaluwen. Er zijn genoeg alternatieven.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	verkeersarm blijven. Verkeer moet buiten de wijken worden geleid en daar lijkt nu geen sprake van te zijn.		
50	Las net in de wijkkrant Graan voor Visch over het idee om een brug over het water bij de moskee voor een busbaan, lijkt mij een erg slecht idee ivm de drukte van bezoekers naar de moskee, levert nu al levensgevaarlijke situaties op en dan nog een busbaan erbij!!!! En dan nog voor de bewoners niet wenselijk.	a. Busbaan in nabijheid van de moskee in Graan voor Visch lijkt u een slecht idee ivm drukte bezoekers.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.
51	Geachte mevrouw/meneer, In het plan staat dat het nodig is om een nieuwe busbaan door Graan voor Visch te maken. En vervolgens dat het verder onderzocht moet worden hoe en wat. Dat is toch wel een steen in de vijver gooien en kijken of de buurt reageert... Hoe kan je het verzinnen om dagelijks zoveel bussen door een woonwijk heen te sturen? Krijgen alle bewoners compensatie voor alle overlast? Gok van niet? Als je al die bussen kwijt wil kan je toch ook gewoon gebruik maken van de Hoofdweg Oostzijde? Aangezien in het verkeersstructuurplan lopen en fietsen gestimuleerd moeten gaan worden hoeven er ook geen bushaltes dichtbij het station te stoppen. Ik denk dat de makers van het verkeerstructuurplan niet in de wijk wonen, in ieder geval niet op de plek waar de busbaan staat gepland. Ik gok dat zij die busbaan dan allang uit het plan hadden gehaald. Hopende op een nieuw en verbeterd plan op dit punt verblijf ik.	a. Hoe kan je verzinnen een busbaan in Graan voor Visch te maken om zo dagelijks veel bussen door de woonwijk te laten rijden. Krijgen de bewoners compensatie voor de overlast? Waarom wordt er niet gewoon gebruik gemaakt van de Hoofdweg Oostzijde?	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.
52	Wij willen graag bezwaar maken betreft nieuwe structuurplan graan voor visch aanleg busbaan en afsluiten weg naar de treinstation !!	a. Bezwaar tegen busbaan Graan voor Visch. b. Bezwaar afsluiten weg naar treinstation.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
53	"Waar ligt de conceptversie ter inzage? Zeer onduidelijk. Wanneer is de busbaan gepland door Graan voor Visch en waar loopt deze? Een zeer ongeruste bewoner van Graan voor Visch. Alvast bedankt voor uw reactie."	a. Onduidelijk waar de conceptversie ter inzage ligt? b. Wanneer is de busbaan door Graan voor Visch gepland en waar loopt deze?	a. De conceptversie was tijdens de zienswijze periode op de site van de gemeente te vinden. De definitieve versie wordt ook op de site van de gemeente geplaatst. b. Zie toelichting paragraaf Busbaan Graan voor Visch.
54	Graag zou ik meer willen weten over het plan voor de aanleg van de ""Toolenburgweg"" zoals vermeld op pagina 47 van de conceptversie verkeersstructuurplan Hoofddorp. Ik wil graag nadere informatie over de ligging van de weg (ten westen of ten oosten van de busbaan), het aantal rijstroken, het aantal afslagen, voorgeschreven	a. Wil meer weten over het plan van de aanleg van de Toolenburgerweg zoals vermeld op pagina 47 van de conceptversie: nadere informatie over liggen, rijstroken, afslagen, snelheid en snelheidsbeperkende maatregelen. Indien mogelijk	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	snelheid en snelheidsbeperkende maatregelen. Indien mogelijk ontvang ik ook graag een duidelijke situatietekening van de voorgenomen weg.	ontvangt u een duidelijke situatietekening van de voorgenomen weg.	
55	Naar ik heb begrepen gaat het straks veel langer duren en langere rijafstand kosten om de wijk uit te komen. Én er is een busbaan dwars door de wijk gepland. En dat allemaal vanwege het bizarre grootstedelijke autoloze hydepark. Het rustige dorpse karakter van GVv verdwijnt, er ontstaan verkeersinfarcten én milieuschade. Lijkt me totale geldverspilling en niet de bedoeling.	a. Gaat langer duren de wijk uit te komen b. en er komt een busbaan dwars door de wijk. Allemaal vanwege bizarre grootstedenlijke autoloze Hydepark. Dorpse karakter Graan voor Visch verdwijnt, verkeersinfarcten en milieuschade ontstaat.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.
56	Wat betreft de uitwerking van een nieuwe busbaan door Graan voor Visch naar Nieuweweg lijkt deze niet de meest logische. De rotonde Graan voor Visch/Nieuweweg ziet reeds veel verkeer van de omringende lokale bewoners in de wijk alsmede bezoekers van het naastgelegen winkelcentrum, wijkcentrum & basischool. Een nieuwe busbaan zal daar extra kruisend verkeer brengen wat niet zal bijdragen aan de doorstroming en extra hinder zal veroorzaken voor omwonenden in de wijk. Logischer lijkt het om de bestaande busbaan op de Van Heuven Goedhartlaan een aansluiting te laten maken met de Hoofdweg Oostzijde voor een verbinding met Winkelcentrum Vier Meren. Het concept geeft aan dat de Van Heuven Goedhart Laan een deel wordt van het hoofdfietsnetwerk zodat er van autoverkeer vanuit de richting van Station Hoofddorp geen sprake meer is wat de aansluiting van de busbaan op de Hoofdweg Oostzijde eenvoudig maakt zonder verdere werkzaamheden in Graan voor Visch te vergen. Een idee kan dan ook zijn om het Beursplein/Marktplein in te richten met bijpassende bushaltes daar het concept ook wijst op een hervatting van een busbaan vanaf het Beursplein richting Kruisweg. Een afsluiting voor overig verkeer van de Hoofdweg Oostzijde vanaf de kruising met Burgemeester van Stamplein is dan ook een mogelijkheid om het centrum verder te ontzien van autoverkeer. Met dit geheel kan het Beursplein/Marktplein dienen als de de noordelijke variant van een aantrekkelijke stadsentree, de aanvullende tegenhanger van de stationszone aan de zuidkant van Hoofddorp. Ik ben zeer geïnteresseerd in het vervolg van de verdere ontwikkelingen.	a. De uitwerking van de nieuwe busbaan door Graan voor Visch naar de Nieuweweg lijkt niet de meest logische. Logischer is de bestaande busbaan op de Van Heuven Goedhartlaan een aansluiting te laten maken met de Hoofdweg Oostzijde. U stelt een ander alternatief voor waarin Beursplein/Marktplein een rol spelen.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.

57	Op zich is het VSP goed opgesteld, al gaat men veel uit van de theorie en de medewerking van private partijen, zoals Rnet. Ik zie een aantal aandachtsgebieden met betrekking tot het centrum van Hoofddorp: 1. Boslaan tussen Kruisweg en Sweelincksingel is nu 30 km/u, staat in de VSP kaart ingetekend als 50 km/u. 2. Ik mis een verantwoording voor de verkeersafwikkeling van het Apriscoterrein en de nieuwbouw ter vervanging van het voormalige postkantoor via de Kruisweg tussen Nieuweweg en Van der Willigenlaan. Een 30 km/u weg lijkt me niet geschikt gezien het te voorziene extra autoverkeersaanbod. 3. De Shop&Go parkeerfaciliteiten zijn niet geschikt voor de gebouwen die aan de Kruisweg tussen Nieuweweg en Van der Willigenlaan staan (o.m. Kruisweg 616). Hier is onder meer een tandarts met weinig eigen parkeerruimte gevestigd, alsmede een kantoor van een welzijnsorganisatie. Hier verblijft men langer dan 10 minuten. 4. Het is mij niet duidelijk of op het voornoemde traject de Shop&Go parkeerplaatsen de heg ter hoogte van de woningen (Kruisweg 915 t/m 943) zullen vervangen. Zo ja, dan maak ik daar bij dezen ernstig bezwaar tegen. 5. Hoe zal de handhaving op de nieuw in te richten 30 km/u zones worden uitgevoerd? Op voornoemd traject wordt nu al met zeer hoge snelheid gereden, met name 's avonds. Snelheidsremmende maatregelen zoals plateaus en drempels werden in eerdere verkeersplannen als ongewenst aangemerkt door de gemeente. Dit zou te veel trillingen veroorzaken voor de omringende oude bebouwing.	U benoemt een aantal aandachtsgebieden: a. Boslaan tussen Kruisweg en Sweelincksingel is nu 30km/u, staat ingetekend als 50km/u. b. U mist een verantwoording voor verkeersafwikkeling van het Apriscoterrein en de nieuwbouw daar. Een 30 km/u weg lijkt me niet geschikt gezien het te voorziene extra autoverkeersaanbod. c. De Shop&Go parkeerfacaliteiten zijn niet geschikt voor de gebouwen aan de Kruisweg. Je bent langer dan 10 minuten bij de daar gevestigde tandarts. d. Als de Shop&Go faciliteiten de heg ter hoogte van de woningen Kruisweg 915 t/m 943 vervangen maakt u bezwaar. e. U vraagt zich af of er handhaving zal plaatsvinden op de nieuw in te richten 30km/u zones.	a. Terecht opmerking, de kaart wordt hierop aangepast. b. In het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan het VSP wordt zeker rekening gehouden met de nieuwbouw in het centrum. In 2021 heeft de tweede kamer een motie aangenomen met als uitgangspunt 30 km/uur binnen de bebouwde kom. Hierbij sluiten we aan. Verdere uitwerking hiervan nemen we op in het volgende wegcategoriseringsplan. c. Het parkeerregime is geen onderdeel van het VSP. De uitganspunten voor het parkeren zijn vastgelegd in het Strategisch Parkeerbeleid van de gemeente (2017) d. Het vervangen van heggen voor parkeren past niet meer in de visie hoe om te gaan met de bestaande groenstructuren. e. Met de landelijke discussie om meer wegen binnen de bebouwde kom 30km/u te maken hoort ook passende handhavingsmogelijkheden. Op dit moment horen 30km/u wegen “zelfhandhaafbaar” te zijn. Dit is helaas niet altijd mogelijk, bijvoorbeeld omdat woningen niet onderheid zijn. Er vinden daarom op dit moment gesprekken plaats tussen de decentrale overheden, Openbaar Ministerie en het Rijk om hier een oplossing voor te vinden.
58	Als bewoner van Graan voor Visch vind ik het niet realistisch om het groen, ruimte en rust in de wijk op te offeren en direct langs 2 flatgebouwen een 50km/uur busbaan aan te leggen. Met het oog op doorstroming lijkt dat ook niet nodig. Busverkeer kan prima via de hoofdweg naar het centrum of via het station. De minimale winst van een directe verbinding van Graan voor Visch zuid naar het centrum met de bus, wegen mijns inzien niet op tegen de lasten. Het toevoegen van een verbinding over het water voor voetgangers en fietsers (géén brommers!) zou wel kunnen, hiermee ontstaat een betere aansluiting met Graan voor Visch zuid richting het centrum zonder dat er te veel verkeersoverlast komt. Bijkomend effect van een busbaan zou zijn dat de wijk verdeeld wordt, de scholen en cjg etc slechter bereikbaar zijn voor de mensen aan de 'westkant' en	a. U vindt het niet realistisch een busbaan aan te leggen in Graan voor Visch ten koste van groen, ruimte en rust. De minimale winst ten opzichte van de huidige verbinding weegt niet op tegen de lasten. b. U bent wel voorstander van het toevoegen van een verbinding over het water voor voetgangers en fietsers. c. Wat is de invloed van de busbaan op de wijk Graan voor Visch zelf?	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch. b. Deze verbinding zullen we opnemen op het kaartje. c. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.

	dat het doorlopende groene lint langs de wijk onderbroken wordt. Ik mis in het verkeerstructuurplan ook een nadere uitwerking hoe de busbaan door Graan Voor Visch invloed heeft op de wijk zelf. Het is daarvoor wel nog wat vroeg in het proces maar het lijkt nu alsof iemand gewoon een streep heeft getrokken van hier zou wel handig zijn, zonder te kijken of het wel haalbaar cq wenselijk is. De bereikbaarheid van de Aldi en omliggende winkels wordt hierdoor ook beperkt en kan potentieel eerder risicovolle situaties opleveren, mensen steken nu al zonder goed te kijken over, als er straks ook nog een bus met 50 km/uur langsrijdt wordt dat risico alleen maar groter.		
59	Een busbaan midden door een woonwijk Graan voor Visch. Bussen rijden om de 7 minuten! Een dergelijke drukke zwaarverkeersweg moet buiten de woonwijken blijven. Respecteer het woongenot en rust van de bewoners. R-net is een snel bus. Snel OV. Waarom dan van een snelle busbaan, waar weinig mensen last van hebben, naar intern de woonwijk in? Gaarne nieuw plan.	a. Een busbaan moet buiten Graan voor Visch blijven.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.
60	LS,Ik hierbij reageren op de aanleg van de Toolenburgerweg (nr:33). Gezien het feit dat er al zoveel wegen zijn in Toolenburg en de busbaan die de wijk in tweeën splitst. Mijn voorstel zou zijn kijk naar je ontsluitingswegen en zorg dat je makkelijk naar de Van Heuven Goedhartlaan en de nieuwe Bennebroekerweg kan komen met de auto dan hoeft er geen autoweg door de wijk! Naar aanleiding van het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om een "inprikweg" te maken vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, vraag ik u het volgende in overweging te nemen: Verkeersveiligheid: het fietspad langs de busbaan is in de ochtend en middag druk met scholieren die o.a. vanuit Nieuw-Vennep naar de middelbare scholen in Hoofddorp (zoals KSH en Haarlemmermeer Lyceum TTO). De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Met een extra weg zal de de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door auto's gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. 2. Welzijn: door een extra weg zullen de bewoners in Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Dit geldt ook voor alle recreanten van de plas die overlast ondervinden van	a. U stelt een alternatief voor de Toolenburgerweg aan: kijk naar de ontsluitingen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	meer verkeer, met name geluidsoverlast maar ook meer gevaarlijke oversteek		
61	De Van Heuven Goedhartlaan is een belangrijke verkeersader die niet afgesloten mag worden! Alle grote steden werken juist toe naar rondwegen buiten de centra om. In Hoofddorp zou ik vanuit Graan voor Visch weer helemaal door het centrum of met een grote omweg moeten rijden? Wat een onzalig plan!	a. De Van Heuven Goedhartlaan, rondweg, is een belangrijke verkeersader en mag niet afgesloten worden.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
62	Omdat er via het webformulier geen document meegestuurd kan worden stuur ik mijn zienswijze per mail naar VSPHoofddorp@Haarlemmermeer.nl. Zie hieronder:	a. U geeft aan dat de voorgenomen maatregelen leiden tot een slechtere bereikbaarheid van met name Hoofddorp zuid. b. Uw heeft twijfels of de maatregelen die we voorstellen voor het centrum Hoofddorp onvoldoende werken om autoverkeer te weren. c. U denkt dat de huidige ringstructuur noodzakelijk is om de groei in Hoofddorp op te vangen. d. U beschouwt de Nieuwe Bennebroekerweg als een omweg richting A4. e. U geeft aan dat de omrijdkilometers weleens MER-plichtig zouden kunnen zijn gezien de negatieve gevolgen van het verkeer. f. U ziet bezwaren tegen het mengen van invoegend en uitvoegend verkeer op de A4. g. U neemt aan dat er geen wijzigingen op de Spoorlaan gebeuren omdat dit niet zou passen met de (nog te bouwen) woonwijken. h. U geeft aan dat de Hoofdweg meer verkeer te verwerken krijgt en niet meer verkeer aan kan. i. U maakt een opmerking over de afbeelding autostructuur.	a. Er is door de aanpassingen aan de Nieuwe Bennebroekerweg tussen Spoorlaan en de A4 op termijn een prima alternatief voor de Taurusavenue die in reistijd niet onder doet. Binnen Hoofddorp zijn alle bestemmingen nog met de auto bereikbaar, wellicht niet zo snel en direct als in de huidige situatie maar dat is inherent aan de keuze om in te zetten op meer gebruik van fietsen en openbaar vervoer. b. De maatregelen in het centrum zijn bedoeld om doorgaand autoverkeer te weren. Verkeer uit de zuidelijke wijken met bestemming N196 kan via de Nieuwe Bennebroekerweg en A4 een veiligere en snellere route vinden als door het centrum van Hoofddorp waar ruimte aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer wordt gegeven. Het gaat ons ook niet meer lukken om in de spitsen congestie voor auto's te voorkomen. c. Door de keuze te maken om de ringstructuur ter hoogte van het station autoluw te maken kunnen we doorgaand (sluip) verkeer door Hoofddorp weren. Mocht u met de auto door Hoofddorp heen willen blijven rijden blijft dit nog wel mogelijk maar om de leefbaarheid en veiligheid in Hoofddorp te vergroten kiezen we ervoor om niet alle ruimte meer aan de auto's toe te delen. d. U vergelijkt de huidige Spoorlaan en Nieuwe Bennebroekerweg als alternatieve route terwijl we duidelijk maatregelen hebben opgenomen voor deze genoemde wegen om de betrouwbaarheid en snelheid te vergroten zodat het een logisch alternatief wordt voor de huidige routes. Bij de ontwikkeling van de aanliggende gebieden zijn deze wegen ook onderdeel van de noodzakelijke aanpassingen. e. Uiteraard wordt rekening gehouden met alle noodzakelijke studies e.d. bij het verder uitwerken van de maatregelen, dan ook wordt duidelijk of er een MER gevolgd moet worden. f. In overleg met Rijkswaterstaat wordt kritisch gekeken bij de uitwerking of deze nieuwe verkeersstroom moet leiden tot aanpassingen op de parallelstructuur van de A4. Verkeer dat in- en uitvoegt op een parallelweg is geen vreemde situatie in Nederland en op meerdere punten wordt lokaal verkeer, via regionale structuren uiteindelijk verkeer dat gebruik maakt van het landelijk wegennet. g. Ook hiervoor geldt dat de gemeente altijd netjes hun onderzoeken, indien nodig, zal doen om te voldoen aan alle wettelijke eisen, passend bij de vormgeving en omvang van de weg en de woningbouw hierom heen. Nu zijn deze onderzoeken dus nog niet uitgevoerd voor het vaststellen van het VSP. h. Het VSP geeft aan dat de Hoofdweg ingericht wordt, naast autoverkeer, ook voor openbaar vervoer en fiets. Door doorgaand verkeer te weren ontstaat wel wat ruimte voor autoverkeer maar met name voor fietsers en oopenbaar vervoer. De gewenste autoroute blijft Van Heuven Goedhartlaan en Spoorlaan. i. Klopt dat de afbeelding suggereert dat er een knip komt in de Van Heuven Goedhartlaan terwijl dit op dat punt niet het geval is, er blijft een belangrijke route in stand, juist de route die we blijven promoten als voorkeursroute richting A4.

Geacht college, geachte raadsleden,

Hierbij dien ik een zienswijze in op het concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp dat op 16 september jl. is vrijgegeven voor inspraak.

Bij het lezen van het VSP valt op dat dit plan zowel een hoog ambitieniveau als abstractieniveau kent. Hoewel er gewag van wordt gemaakt dat er vooraf samenspraak met inwoners heeft plaatsgevonden, wordt hiervan in het document echter geen blijk gegeven. Over de lokale verkeerssituatie, zoals dat wordt gezien vanuit het oogpunt van en ervaren door de inwoners, valt niets terug te lezen. Dit terwijl het realiteitsgehalte en haalbaarheid van sommige maatregelen twijfelachtig is en mogelijke toekomstige problemen over het hoofd lijken te worden gezien. Het VSP zal grote gevolgen voor veel inwoners hebben en kan in de toekomst tot ophef leiden. Is er wel geleerd van het verleden? Het verdient daarom aanbeveling om de gevolgen van het VSP vanuit de bewoners in kaart te brengen voordat tot verdere uitwerking over wordt gegaan.

In deze zienswijze wordt voornamelijk ingegaan op enkele ingrepen met grote gevolgen die voor Hoofddorp worden voorgesteld.

1. De voorgenomen verkeersmaatregelen zullen ertoe leiden dat, in verkeerskundige zin, als het ware twee verschillende Hoofddorpen zullen ontstaan. Als gevolg van de knip in de Van Heuven Goedhartlaan wordt de ontsluiting van Hoofddorp in oostelijke richting afgekapt. Hierdoor zal alleen de noordelijke helft van Hoofddorp nog eenvoudig toegankelijk zijn voor autoverkeer vanaf en naar de N196. De meer zuidelijke en westelijke gelegen helft wordt naar het noorden en oosten toe veel moeilijker bereikbaar en hierdoor eigenlijk 'achtergesteld' ten opzichte van de noordelijk gelegen wijken. Op regionaal niveau worden Schiphol, Aalsmeer, regio Amsterdam, het Amsterdamse Bos en de rest van Nederland (via de A9, A1, A2) veel moeilijker bereikbaar. Op lokaal niveau betekent het dat het noordoostelijk deel van Hoofddorp, 'achter' het centrum, per auto veel lastiger bereikbaar wordt vanuit de overige wijken die zuidelijk en zuidwestelijk van het centrum liggen (met name Pax, Toolenburg, Graan voor Visch).

2. Verkeer dat vanuit deze laatstgenoemde wijken richting de N196 en vice versa wil zal een nieuwe weg zoeken. Hierdoor zal er meer sluipverkeer door het centrum gaan rijden via de Hoofdweg, Binnenweg, Burgemeester van der Willigenlaan en Kruisweg waardoor congestie zal optreden. Het is zeer twijfelachtig of het afwaarderen van deze route naar 30km/u gaat helpen. In de praktijk kan er al vrijwel nergens harder gereden worden dan die snelheid.

3. De huidige ringstructuur (Van Heuven Goedhartlaan en Weg om de Noord), die garant staat voor een vlotte verkeersafwikkeling, verdwijnt. Dit terwijl deze verbinding in de toekomst juist belangrijker wordt door de schaalsprong van Hoofddorp. Het autoverkeer in Hoofddorp zal de komende decennia aanzienlijk toenemen. Het afsluiten van de oostelijke ring zou later wel eens een historische vergissing kunnen blijken te zijn geweest.

4. In de voorgestelde nieuwe situatie wordt verkeer uit Hoofddorp dat in noordelijke richting richting A9 en A1, A2 wil rijden, in de verkeerde richting Hoofddorp uit geleid via een onhandige omweg (elke auto moet bijvoorbeeld circa 6 kilometer omrijden t.o.v. de huidige ontsluiting via de Taurusavenue en Van Heuven Goedhartlaan en N196) waarbij veel van het verkeer over de Spoorlaan zal gaan rijden. De Spoorlaan heeft hiervoor onvoldoende capaciteit en er zal door de verschillende rotondes snel filevorming ontstaan. Om van deze ontsluitingsroute een succes te maken is het waarschijnlijk beter de rotondes te verwijderen en de Spoorlaan te verdubbelen. Dit maakt echter geen deel uit van het voorstel.

5. De vele extra kilometers dat het autoverkeer dagelijks ten gevolge van de ingreep zal rijden (zie punt 4) heeft potentieel grote negatieve gevolgen voor het milieu en kan daarmee m.e.r.-plichtig zijn.

6. Het regionale verkeer uit Hoofddorp dat in noordelijke richting naar de N196 en N201 wil, wordt in de nieuwe situatie eerst omgeleid in de verkeerde richting (zuidelijk naar de Bennebroekerweg) en vervolgens via de A4 (weer noordelijk). Bij de A4 (tussen Hoofddorp-Zuid en de afslag N201) wordt dit verkeer gemengd met het invoegende en uitvoegende verkeer van de A4. Deze vermenging van lokaal verkeer met doorgaand verkeer is onwenselijk. Het vergroot de kans op ongevallen en congestie, zowel op lokaal niveau als op de A4.

7. De te verwachten toename van drukte op de Spoorlaan en Hoofdweg richting de Nieuwe Bennebroekerweg, die veel meer verkeer te verwerken krijgen maar niet worden verbreed, verdraagt zich niet met de voorzieninge bouw van nieuwe woningen/woonwijken langs deze wegen (denk aan luchtkwaliteit en geluid). Dit geldt des te meer wanneer ervoor gekozen zou worden om de Spoorlaan te verdubbelen. De ruimtelijke gevolgen hiervan lijken niet te zijn onderzocht.

8. De Hoofdweg tussen de Van Heuven Goedhartlaan en Nieuwe Bennebroekerweg krijgt in de nieuwe situatie (veel) meer verkeer te verwerken. Deze weg is nu al erg druk en kan meer verkeer niet goed aan. Bovendien is deze weg door de ligging langs het water qua verkeersveiligheid niet optimaal.

9. Op pagina 22 is het deel van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan ten onrechte niet weergegeven, terwijl dit een belangrijke ontsluitingsroute wordt vanuit Hoofddorp richting snelweg.

10. Het NS station Hoofddorp ligt voor veel Hoofddorpers op relatief grote afstand en de busverbindingen vanuit de wijken naar het NS station zijn vaak onhandig of kosten relatief veel reistijd. In de praktijk worden veel treinreizigers daarom door huisgenoten en bezoekers met de auto naar het station gebracht en/of van het station opgehaald. In de huidige situatie is hiervoor een "kiss and ride" aanwezig voor het station. Hiervandaan vertrekken ook veel taxi's, waaronder speciaal vervoer voor minder validen. De Van Heuven Goedhartlaan lijkt te worden afgesneden van het station (het VSP is daar niet erg duidelijk over, enerzijds wordt gesproken over het autoluw maken van deze weg, anderzijds over het volledig afsluiten). Het station lijkt daarmee voor automobilisten onbereikbaar te worden. Daardoor is dit alles niet meer mogelijk. Men wordt aangewezen op station Nieuw-Vennep. Hierdoor zal het reizen per trein voor veel reizigers vanuit Hoofddorp, minder aantrekkelijk worden. Ook zal er een probleem ontstaan voor het aansluitende (taxi-)vervoer van treinreizigers, in het bijzonder voor minder validen. Opmerkelijk is ook dat bij de hoofdkeuzes (pagina 21) Station Hoofddorp wordt benoemd als multimodaal knooppunt, echter zonder de auto. Dat is dus niet multimodaal, maar een OV-knooppunt.

11. Kantorenterrein Beukenhorst wordt onbereikbaar voor automobilisten vanuit grote delen van Hoofddorp. Vanuit de overige wijken moet flink worden omgereden.

12. Er is een goed alternatief mogelijk waarmee aan een groot deel van de bezwaren tegemoet gekomen kan worden. Dit kan door de Van Heuven Goedhartlaan niet volledig te 'knippen' maar in plaats daarvan af te waarderen en te versmallen. Het is zelfs goed denkbaar dat een deel van de huidige verbinding wordt ondertunneld, waardoor erboven een aantrekkelijk plein kan ontstaan in de nieuwe stedelijke woonwijk. Denk bijvoorbeeld en de Hondsrugtunnel in Emmen, waarbij dit ook gedaan is.

13. De aanleg van de nieuwe verbinding 'Toolenburgerweg' verdient veel meer aandacht. Deze wordt terloops genoemd, maar er lijkt niet goed over nagedacht te zijn. Hoe komt de weg precies te lopen? Wat zijn de gevolgen hiervan? Past dit ruimtelijk wel en is dit stedenbouwkundig wel wenselijk? Wordt deze weg ook (binnendoor) bereikbaar vanaf de Van Heuven Goedhartlaan? De inpassing en gevolgen zijn onvoldoende onderzocht waardoor het VSP op dit punt onvoldoende gemotiveerd is.

14. Het inrichten van de IJweg tot fietsstraat is een bedenkelijk voorstel. De IJweg is en zal, ook voor automobilisten, een van de belangrijkste verbindingswegen tussen Hoofddorp en (delen van) Nieuw-Vennep blijven. Automobilisten laten zich niet snel dwingen tot omrijden. Ook van belang is de bereikbaarheid en ontsluiting van belangrijke bedrijven zoals tuincentrum Groenrijk. Dit gaat via de IJweg. Over de IJweg rijdt ook relatief veel landbouwverkeer en vrachtverkeer, wat niet verenigbaar is met langzaam verkeer.

Ik spreek de wens uit dat deze zienswijze helpt om in het belang van Hoofddorp tot een beter doordacht VSP te komen en wens u veel succes toe met het vervolg.

j. U heeft vragen over de autobereikbaarheid van het station Hoofddorp in de nieuwe situatie.	j. Het station Hoofddorp blijft bereikbaar voor Kiss en Ride.
k. U heeft vragen over de autobereikbaarheid van Beukenhorst.	k. Beukenhorst blijft met de auto bereikbaar, echter wel met een omweg, de fiets en OV hebben kortere routes. Dit past bij de ambities die in het VSP zijn opgeschreven.
l. U stelt een alternatief voor een autoluwe Van Heuven Goedhartlaan voor.	l. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan
m. U heeft vragen over de Toolenburgerweg.	m. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
n. De Ijweg tot fietsstraat betwijfelt u	n. We zullen de term fietsstraat ook niet meer opnemen in het definitieve plan.

63	Namens T.J. Fonds en Van Kalmthout Servicestation dien ik bij deze een zienswijze in tegen de verkeersstructuurvisie. TJ Fonds is eigenaar van het perceel Van Heuven Goedhartlaan 201, waar Van Kalmthout Servicestation gevestigd is. De voorgenomen veranderingen, met name ten aanzien van de Van Heuven Goedhartlaan, hebben rechtstreeks invloed op T.J. Fonds en Van Kalmthout Servicestation. De bedrijfsvoering van Van Kalmthout Servicestation wordt direct beïnvloed als er minder autoverkeer ter plaatse rijdt. De Van Heuven Goedhartlaan wordt volgens de plannen uiteindelijk op enkele plaatsen zelfs autoluw of autovrij, waardoor Van Kalmthout Servicestation ter plaatse waarschijnlijk niet meer zal kunnen voortbestaan. T.J. Fonds en Van Kalmthout Servicestation hebben dan ook ernstige bezwaren tegen de voorgenomen wijzigingen en wijzen er nu reeds op dat zij planschade leiden indien de voorgenomen wijzigingen worden doorgevoerd. Voorts zijn de voorgenomen wijzigingen ook vanwege de verkeersveiligheid en verkeersdrukte onwenselijk. Reeds in fase 1 is opgenomen dat de Van Heuven Goedhartlaan tussen de kruispunten met de Kruisweg en de Polarisavenue wordt versmald naar 2x1 rijstroken. Er wordt op dat moment niet op een andere plaats voor meer wegcapaciteit gezorgd. In de verkeersstructuurvisie wordt als uitgangspunt genomen dat er minder verplaatsingen komen en de druk op netwerken afneemt. Dit is echter onjuist, de afgelopen tijd is gebleken dat na het opheffen van de Corona-maatregelen de verkeersdrukte ernstig is toegenomen. Indien de Van Heuven Goedhartlaan tussen de kruispunten met de Kruisweg en de Polarisavenue wordt versmald naar 2x1 rijstroken, zal dit ernstige verkeersdrukte en verkeersonveiligheid opleveren. Auto’s zullen waarschijnlijk sluiproutes gaan zoeken. De bereikbaarheid van Van Kalmthout Servicestation zal afnemen, hetgeen tot schade bij Van Kalmthout Servicestation zal leiden. T.J. Fonds en Van Kalmthout Servicestation zijn dan ook van oordeel dat de verkeersstructuurvisie niet kan worden gehandhaafd en dat deze, met inachtneming van bovengenoemde knelpunten, grondig aangepast dient te worden.	a. Door de voorgenomen veranderingen, met name ten aanzien van de Van Heuven Goedhartlaan kan Van Kalmthout Servicestation ter plaatse waarschijnlijk niet meer voorbestaan want slechter bereikbaar. U wijst erop dat er planschade voor beide bedrijven ontstaat. b. Uitgangspunt in het VSP is minder verplaatsingen maar gebleken is dat na het opheffen van de Corona-maatregelen de verkeersdrukte ernstig is toegenomen. Door de versmalling naar 2x1 rijstroken, levert dit onveiligheid en drukte op.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Verkeersberekeningen hebben aangetoond dat het verminderen van het aantal rijstroken op de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Polarisavenue en de Kruisweg mogelijk is gezien de verkeersdruk op dit trajectdeel.
64	Bij deze wil ik mijn bezwaar kenbaar maken tegen de maatregel (6. fasering- maatregel 33) van het nieuw aanleggen van een ontsluitingsweg langs de Toolenburgerplas. Dat zou ten koste gaan van het ontspanningsgebied van heel veel inwoners van	a. U maakt bezwaar tegen nieuw aan te leggen ontsluitingsweg langs de Toolenbugerplas. Gaat ten koste van ontspanningsgebied veel inwoners	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Hoofddorp. Als ontsluitingsweg zou er meerdere verbindingen zijn met verschillende wijken wat weer veel knooppunten op gaat leveren. Beter zou een opwaardering van de Spoorlijn een mogelijkheid vormen. Daarnaast is aandacht voor het (fiets) kruispunt Paxlaan - Hoofdvaart westzijde zeer noodzakelijk om de huidige zeer gevaarlijke situatie te verbeteren.	van Hoofddorp. Opwaardering van de Spoorlijn is een beter alternatief. b. U vraagt aandacht voor het (fiets) kruispunt Paxlaan-Hoofdvaart westzijde: gevaarlijk!	b. Op deze locatie zijn sinds 2014 twee ongevallen geregistreerd. Objectief is dit daarom geen verkeersonveilige situatie. Een oversteek van drie rijbanen zonder oversteek voorzieningen voor langzaam verkeer vinden wij ook minder gewenst. Wij zullen dit punt inbrengen als knelpunt bij het fietsplan. Bovendien ligt dit punt op een toekomstige doorfietsroute waar we streven naar minder oponthoud voor fietsers.
65	Betreft: Toolenburgerweg Positief: - Aansluiting tussen Toolenburg en Nieuwe Bennebroekerweg om betere aansluiting tussen N- en A-wegen te realiseren. Negatief: - De geschatte hoeveelheid auto's (per dag) op de Toolenburgerweg wordt geschat op 9000. Dit zorgt voor veel geluidoverlast voor de huizen die tegen de Toolenburgerweg aan liggen. - Gemeente Haarlemmermeer bevordert beweging en natuur. Het bouwen van de Toolenburgerweg zal ten koste gaan van een speelplaats voor kinderen en een stuk van recreatiegebied Toolenburg. Dit rijmt niet met elkaar. - Rond de Maria Rutgerslaan gebeuren relatief veel ongelukken wegens onoverzichtelijke bochten. Ook rijden hier veel kinderen aangezien er een school dichtbij zit en er veel kinderen spelen/wonen. Bij het concept van de Toolenburgerweg is er (tot nu toe) te weinig rekening gehouden met het veiligheidsrisico. - Op dit moment ligt er een busbaan. Waarom niet deze busbaan openbaar maken i.p.v. een nieuwe weg aanleggen wat ten koste gaat van overige faciliteiten?	a. U bent positief over de aansluiting tussen Toolenburg en Nieuwe Bennebroekerweg. b. De hoeveelheid geschatte auto's zal echter zorgen voor geluidsoverlast voor de huizen die tegen de Toolenburgerweg aan liggen. c. Aanleggen van de Toolenburgerweg gaat ten koste van een speelplaats en een stuk recreatiegebied. Rijmt niet met het bevorderen van beweging en natuur. d. Bij het concept Toolenburgerweg weinig rekening gehouden met veiligheidsrisico. e. Waarom niet de bestaande busbaan openbaar maken?	a t/m e: Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
66	Geen goed idee, het is al druk en krap daar, en zonde van de rust bij het toolenburgerplas. NIET DOEN	a. Weg bij Toolenburgerplas is geen goed idee.	b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
67	Wij maken ons zorgen om het verkeersstructuurplan. Hierbij hebben wij het over het aanleggen van een nieuwe weg van de Nieuwe Bennebroekerweg naar winkelcentrum Toolenburg langs de busbaan. Wij wonen aan de Catharina van Aragonlaan in Tudorpark. Wij zouden vlak langs die weg komen te wonen. Ten eerste vinden wij het zonde van het groen dat ten koste zou gaan van deze weg. Ten tweede zijn wij erg bang voor geluidsoverlast. Ook zal er meer “drukte” zijn rondom ons huis. Onze kinderen hoeven nu alleen bij het stoplicht bij de busbaan over te steken om naar de plas te gaan, dan komt er nog een weg bij! Voordelen zien wij niet. Wij zullen waarschijnlijk zelden	a. U maakt zich zorgen om het aanleggen van de nieuwe weg, waar u vlak naast komt te wonen: zonde van het groen en u vreest geluidsoverlast.	b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	gebruik maken van deze weg daar er alleen een fietsersuitgang is die kant op en wij de route via Nassaupark zullen blijven rijden. Erg jammer dit…., de huizen werden hier verkocht als wonen aan de plas. Dat voelt dan wel anders…		
68	Vanwege de bereikbaarheid naar het Tudorpark is het een logische zet om de Haya van Somerensingel onder handen te nemen. Om de busbaan op de schop te gooien en de wijk splitsen door uit te breiden met een ringweg veroorzaakt te veel ruis en overlast voor het recreatiegebied en de omwonenden. Denk daarbij aan geluidswanden die geplaatst moeten worden. Als bewoner voel ik mij dan ook geneigd om te verhuizen wanneer deze plannen worden doorgezet. De leefbaarheid in de buurt wordt minder. Ook voor de senioren die rustig wonen. Een ringweg door een woonwijk laten lopen is een zeer slecht plan welke ik totaal niet toe juich vanuit een (nu nog) rustige woning.	a. Om de busbaan op de schop te gooien en de wijk te splitsen met alle gevolgen, komt de leefbaarheid niet ten goede. Een ringweg door een woonwijk laten lopen is een slecht plan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
69	Gééén Toolenburgerweg!! De rust en ruimte moet blijven in dit gedeelte! Dit is een recreatiegedeelte, laat dit zó blijven.	a. Geen Toolenburgerweg!	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
70	Mijn reactie op het verkeersstructuurplan gaat over het onderdeel 'nieuwe verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg (Toolenburgerweg)'. Over deze optie geeft het verkeersstructuurplan aan dat 'deze bouwsteen niet per se nodig is voor het functioneren van het totale pakket' maar kan helpen om het verkeer minder door de wijken te laten rijden." Deze redenering is op zichzelf al tegenstrijdig omdat onze wijk Toolenburg door deze oplossing juist veel zwaarder wordt belast. Het staat ook volstrekt haaks op het centrale uitgangspunt van het verkeersstructuurplan, namelijk dat binnen wijken alleen sprake kan zijn van bestemmingsverkeer. Dat is ook logisch, terwijl de door u voorgestelde ontsluiting juist leidt tot gezondheidsproblemen voor direct omwonenden in de wijk: ziekte en stress door geluidsoverlast en extra uitstoot van fijnstof. Daarmee is hij ook juridisch in meerdere opzichten aanvechtbaar bij de bestuursrechter (ook omdat de ontsluiting niet eens noodzakelijk is). Los daarvan treft u hiermee financieel de omwonenden omdat deze aanleg direct effect zal hebben op de waarde van onze huizen. We wijzen de ontsluiting dus ondubbelzinnig af en zullen niet aarzelen dit juridisch aan te vechten. De leefbaarheid staat na de aanleg van de busbaan al onder druk, nu inmiddels behalve bus 397 ook	a. Door de aanleg van de Toolenburgerweg bent u van mening dat uw wijk zwaarder wordt belast. Staat haaks op uitgangspunt VSP: in wijken bestemmingsverkeer. Aanleg van de weg heeft gevolgen voor de waarde van woningen. Om beide redenen zult u een definitief besluit juridisch aanvechten. b. U betreurt dat u niet persoonlijk door ons bent gewezen op de voorgestelde ontsluiting.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp b. Bij het ter inzage leggen van de VSP's is niet gekozen voor het versturen van brieven, omdat over de ideeën en maatregelen, als deze eventueel worden vastgesteld en concreet uitgevoerd nog volop geparticipeerd gaat worden. U wordt nog volop in de gelegenheid gesteld om mee te denken en mee te praten. Iedereen in deze fase van het proces een brief sturen is niet duurzaam en ook erg kostbaar. Daarom zijn andere communicatiemiddelen ingezet om inwoners te bereiken zoals de websites, een artikel in InforMeer online en de papieren versie (als bijlage in HC-Nieuws: https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuws/prettig-bewegen-in-haarlemmermeer) , een persbericht (dat is overgenomen door HCNieuws), posters en flyers (bibliotheek, PierK, Maatvast enz.) 2x een advertentie in het Witte Weekblad. Advertentie Facebook en tweets via de twitterkanalen van de gemeente.

	brandweer, ambulance en politie regelmatig met sirene over de busbaan rijden. Wat ons betreft is de grens hiermee bereikt. Tot slot moet ons van het hart dat we dankzij een actieve wijkraad op uw voorstel zijn gewezen. Maar het had de gemeente gesierd om omwonenden persoonlijk over de impact en gevolgen van de voorgestelde ontsluiting te informeren. Dat dat niet is gebeurd, betreuren we. Al was het maar omdat u hiermee een kans hebt gemist te laten zien in de geest van de participatieverordening omwonenden echt serieus te nemen.		
71	Beste, ik ben absoluut tegen de aanleg van de Toolenburgerweg. Deze verbinding met de Nieuwe Bennebroekerweg is in mijn ogen niet noodzakelijk omdat men ook via de Haya van Somerensingel, Maria Tesselschadelaan, Hoofdweg en bennebroekerweg naar de A4 kan rijden, of nu nog via de Heuvengoedhartlaan, Polarisavenue --> A4. Het aanleggen van de Toolenburgerweg heeft een grote impact op het groene en rustige karakter van de huidige situatie met het fietspad, busbaan en het park. Als de weg er komt, zullen de parkeerplekken voor de bewoners van Ridderburgpark ingeperkt worden; de bewoners van Tudorpark en Belle van Zuylenstraat kijken nu uit op een rustige, groene omgeving maar dat uitzicht wijzigt in een drukke verkeer straat. De Maria Rutgerslaan en Rondenburg laan worden aanzienlijk drukker terwijl er vandaag de dag ondanks de drempels toch al hard wordt gereden. Het wordt er niet veiliger op bij de kruising met de busbaan waar ook nu regelmatig ongelukken gebeuren, laat staan met een toenemend aantal verkeersbewegingen. De Toolenburgerweg zal extra geluidsoverlast geven waardoor de leefsituatie van de mensen die aan de weg wonen, achteruitgaan. Ook het feit dat er een drukke weg net naast een park wordt aangelegd, vind ik de veiligheid van het wandelend en fietsend publiek niet ten goede komen en het rustige karakter van het park bedoeld voor ontspanning, verminderen.	a. U bent tegen de aanleg van de Toolenburgerweg want in uw ogen is de verbinding niet noodzakelijk: • het rustige woonkarakter verdwijnt en de leefsituatie van omwonenden van de weg zal er op achteruit gaan; • door meer verkeer wordt het gevaarlijker • de weg zal zorgen voor geluidsoverlast.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
72	De wijk Graan voor Visch wordt voor auto`s helemaal afgesloten. Mensen ophalen van station brengt extra CO 2 uitstoot voor milieu en extra aan benzinekosten. Het station is niet 3 maar 8 tot 10 minuten rijden, door stoplichten en veel verkeer door het dorp. Ritje Schiphol of Amsterdam brengt ook overlast door de wijk, omdat er omgereden moet worde, Openbaar vervoer door de wijk over een brug bij de moskee brengt nog meer overlast mee. Sinds 1977 woon ik in	a. De wijk Graan voor Visch wordt helemaal afgesloten en omrijden gaat meer uitstoot en meer kosten met zich meebrengen. U snapt dat Hoofddorp moet groeien maar betaalbare woningen komen er niet.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	deze wijk, maar het nieuwe verkeersstructuurplan is voor mij onacceptabel, ondanks dat ik besef dat Hoofddorp moet meegroeien, door de vele nieuwe woningen die worden gebouwd. Maar betaalbare woningen voor huidige Hoofddorpse inwoners zijn daar, voor zover ik het nu begrijp, niet bij.		
73 74	Beste, Met grote verbazing hebben wij kennis genomen van de plannen om een weg aan te leggen tussen de Bennebroekerweg en Winkelcentrum Toolenburg, de “Toolenburgerweg”. Wij snappen niet dat deze weg aangelegd wordt op en langs het mooie recreatiegebied de Toolenburgerplas. In het Verkeersstructuurplan lezen wij de volgende 3 belangrijke ambities (hoofdstuk 2.1): - Een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder; - Het stimuleren van actieve mobiliteit (lopen en fietsen); - Het leveren van een bijdrage aan de reductie van CO2 ten behoeve van (inter)nationale klimaatdoelstellingen. Het aanleggen van de Toolenburgerweg zoals opgenomen in het Verkeersstructuurplan valt totaal NIET te rijmen met de genoemde ambities. In het kort zal de weg juist hinder opleveren voor de omwonenden die nu in de omgeving van de busbaan en fietspad wonen. De weg komt op een plaats waar nu juist veel gewandeld en gefietst wordt en zal alleen maar tot meer verkeersbewegingen en dus meer CO2 uitstoot leiden op een plaats waar nu juist “groen” overheerst (fietsen en openbaar). In aanvulling hierop willen wij het volgende in overweging geven: 1. Deze weg druist VOLLEDIG in tegen het STOMP principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privéauto). Juist op een plek waar nu veel wordt gewandeld (S), gefietst (T) en ook een vrije busbaan (O) ligt, wordt ervoor gekozen om ruimte te maken voor auto’s. 2. Er is geen enkele goede reden om aan de bestaande en prima functionerende ontsluiting via de Van Heuven Goedhartlaan te tornen. Inwoners die vanuit Toolenburg richting A4 willen kunnen via de Van Heuven Goedhart laan richting Spoorlaan. Het zou veel beter zijn en tot veel minder overlast leiden als de bestaande ontsluiting richting A4 van de Van Heuven Goedhartlaan naar de Spoorlaan wordt verbeterd (en verbreed), tussen Spoor en industrieterrein. Zelfs met de beoogde plannen om het stationsgebied “autoluw” te maken is dit een veel logischer en meer voor de hand liggend alternatief.	a. U snapt niet waarom de Toolenburgerweg moet worden aangelegd aangezien dit tegenstrijdig is met de drie in het VSP genoemde ambities. Deze weg druist volledig in tegen STOMP, zal voor extra geluidsoverlast voor omwonenden zorgen, verkeersveiligheid zal afnemen, flora en fauna wordt geraakt, de huizen worden minder waard waarvoor aan de gemeente planschade gevraagd zal worden. b. Er is geen enkele goede reden om aan de bestaande en prima functionerende ontsluiting via de Van Heuven Goedhartlaan te tornen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	3. De Toolenburgerweg zal voor de vele omwonenden leiden tot extra geluidsoverlast en hinder van auto's. 4. Verkeersveiligheid: Inwoners van Toolenburg en met name Tudorpark zullen een weg over moeten steken om het recreatiegebied van de Toolenburgerplas te bereiken, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. Het fietspad langs de busbaan is in de ochtend en middag druk met scholieren die o.a. vanuit Nieuw-Vennep naar de middelbare scholen in Hoofddorp (zoals KSH en Haarlemmermeer Lyceum TTO). De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Met een extra weg zal de de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door auto's gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. 5. Natuur en milieu: Rondom de Toolenburgerplas leven veel vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dat is slecht voor flora en fauna in het recreatiegebied. Het aantal aangereden dieren zal fors stijgen, wat tevens een gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert. 6. Waardevermindering huizen: het uitzicht van de huizen naast de busbaan en het fietspad op de Toolenburgerplas zal ernstig verstoord worden door de aanleg van een autoweg en zal leiden tot een waardedaling van de huizen. De gemeente zal gevraagd worden om compensatie voor de ontstane planschade.		
75	Ik maak bezwaar tegen het plan als bewoner van ridderburgpark … in een doodlopende straat, die zelfs bewust is afgesloten een tijdje na de oplevering, want het was eerst een doorgaande route naar Nieuw-Vennep.	a. U maakt bezwaar als bewoner van Ridderburgpark in een doodlopende straat, dit zelfs bewust is afgesloten.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
76	Wij wonen vlak bij het park aan de Annie Mankes-Zernikestraat, en vind het niet nodig dat er een weg komt. Dit zorgt voor extra geluidsoverlast, meer uitlaatgassen, meer fijnstof en het park wordt er niet mooier op en ook daar komt meer verkeer wat ontzettend zonde van het groen. Ook de verkeerssituatie wordt er niet veiliger op. Jammer...	a. U vindt het niet nodig dat er een weg komt: extra geluidsoverlast, meer uitlaatgassen, meer fijnstof en zonde van het park en groen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
77	Ik ben tegen de Toolenburgerweg. Dit lijkt me onnodig en zal extra geluidsoverlast en drukte opleveren rondom de wijk waar ik woon (Lizzy Ansinghstraat Hoofddorp). Wanneer de vreemde afsluiting tussen de	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: • onnodig ; • levert geluidsoverlast op; • levert drukte op;	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Bennebroekerweg en de Hoofdweg (waar nu alleen tractoren mogen oversteken) zou worden opgeheven denk ik dat dit al meer doorstroom oplevert. Een weg vanaf het winkelcentrum Toolenburg naar de Bennebroekerweg (waar langs het recreatiegebied en de busbaan al zeer hard gereden wordt door scooters) lijkt me ten koste gaan van mijn woonplezier vlak naast dit gebied en ook niet goed voor de verkeersveiligheid aldaar.	• gaat ten koste van uw woonplezier; • komt de verkeersveiligheid niet ten goede. b. U geeft een alternatieve oplossing: hef de vreemde afsluiting op.	b. De door u beschreven 'traktorsluis' is juist aangelegd om onnodig verkeer over de Bennebroekerweg tegen te houden zodat deze niet als doorgaande route gebruikt wordt. De Nieuwe Bennebroekerweg is bedoeld als doorstroomweg.
78	Goedemiddag, ik ben het totaal niet eens met de weg dwars door Toolenburg. De weg op pagina 47 geopperd van de nieuwe bennebroekerweg langs de Toolenburgse plas maakt van de verkeerspieken wijk Toolenburg ineens een wijk met geluidsoverlast van snelverkeer dwars door de wijk. De nu gemoedelijke natuurrijke wijk wordt ineens randgebied. Waar je nu zo de natuur in wandelt zit ik straks in mijn achtertuin in het verkeerslawaai. Hetzelfde geldt voor het natuurgebied zelf. Waar het nu omarmd wordt door alleen fiets en openbaar vervoerswegen en een toegankelijk ook voor kinderen vrij benaderbaar gebied is het dan straks ineens afgesneden door snelverkeer. En dat terwijl het maar eigen zeggen ook al niet noodzakelijk is. Verkeer vanuit de wijk kan met de fiets naar de winkels. Dit trekt alleen een streep van overlast dwars door twee wijken die heerlijk verkeersluw zijn. Laat mensen lekker de Spoorbaan of de Hoofdweg nemen. Waarom moet er nog meer asfalt dwars door de wijk?	a. U bent het niet eens met de Tollenburgerweg: • Toolenburg wordt een wijk met geluidsoverlast van snelverkeer dwars door de wijk. • De gemoedelijke natuurrijke wijk wordt ineens randgebied.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
79	Ik heb grote bezwaren tegen de Nieuwe Bennebroekerweg en Nieuwe Toolenburgerweg. Dit loopt beide dicht langs een van de weinige stukjes natuur die we nog hebben bij de Toolenburgerplas en bovendien zeer dicht door een bestaande woonwijk en waarschijnlijk ook nieuw te bouwen wijken. Men wil openbaar vervoer bevorderen, doe dan eerst en vooral iets aan de prijs en maak autorijden zo lastig en onaangenaam mogelijk! Als we op de fiets langs drukke wegen moeten blijft er weinig gezonde lucht over een heeft wandelen ook weinig toegevoegde waarde.	a. U bent tegen de Nieuwe Bennebroekerweg en de Toolenburgerweg: loopt dicht langs weinige stukjes groen die er nog zijn en dicht op bestaande en eventueel nieuwe wijk. b. Doe liever iets aan de prijs van het OV en maak autorijden lastig.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. Ter hoogte van de Toolenburgerplas is de Nieuwe Bennebroekerweg al gerealiseerd, wellicht wordt deze hier wel verbreed, dit project volgt een eigen inspraakprocedure. b. De gemeente bepaalt niet de prijs van het OV, dit doet de vervoerder samen met de Vervoerregio Amsterdam. De gemeente stimuleert het lopen, fietsen en het gebruik van het OV maar maakt autorijden niet lastig.
80	Deze zienswijze richt zich op het voornemen om parallel langs de busbaan in Toolenburg Zuid een verkeersweg langs de Toolenburgerplas aan te leggen dus dwars door een groengebied heen. 1. Verkeersveiligheid	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: • verkeersveiligheid door een extra weg dit gekruist moet worden komt in gevaar voor de weggebruikers;	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp

	Het fietspad langs de busbaan wordt met name in de ochtend- en middaguren gebruikt door scholieren die vanuit o.a. Nieuw -Vennep naar de scholen in Hoofddorp gaan. De huidige aansluiting van dit fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al erg onoverzichtelijk. Met een extra weg zal er kruising plaatsvinden van busverkeer, fietsers en auto's. Dit zal zorgen voor een gevaarlijke kruising en extra verkeersdrukte. Ook wordt door deze nieuwe weg een extra kruising op de Oude Bennebroekerweg gecreëerd terwijl het juist de bedoeling was om de Oude Bennebroekerweg alleen voor bestemmingsverkeer voor de woningen aan de Oude Benneroekerweg te bestemmen en de wijk Tudorpark. Het verkeer uit Toolenburg dat naar de A4 gaat maakt al gebruik van de Van Heuven Goedhartlaan en/of Spoorlaan. De aanleg van de nieuwe weg ontlast hiermee dan wel de Van Heuven Goedhartlaan, maar creëert een nieuw probleem in een gebied dat nu nog als recreatiegebied een grote waarde heeft. 2. Hinder Door een extra weg krijgt de wijk Tudorpark te maken met geluidsoverlast van de auto's, maar ook overlast van de verlichting die langs deze weg zal worden aangelegd. Dit geldt ook voor de bezoekers van dit recreatiegebied. Meer verkeersgeluid, meer verlichting, meer onveilige verkeerssituaties. De Toolenburgerplas is nu een ""afgesloten"" gebied voor auto's. Dit moet zo blijven. Een doorsteek van dit gebied door een autoweg gaat ten koste van de natuurbeleving en heeft invloed op de huidige flora en fauna. 3. Waardevermindering woningen Het uitzicht vanuit het Tudorpark op het recreatiegebied wordt ernstig verstoord door de aanleg van de nieuwe weg. Op voorhand deel ik mee dat te zijner tijd een verzoek tot planschade zal worden ingediend. 4. Flora en Fauna Er leven nu veel soorten vogels en andere diersoorten in en rond de Toolenburgerplas. De nieuwe weg zal het leefgebied nog verder inkrimpen. Dit unieke stukje Haarlemmermeer dient in het kader van diversiteit ongeschonden te worden bewaard. De nieuwe weg zal extra luchtvervuiling en CO2 uitstoot met zich meebrengen in een gebied wat uniek is voor de Haarlemmermeer en niet alleen recreatieve waarde, maar zeer zeker ook natuurwaarde bezit. 5. Doel van de nieuwe weg De Toolenburgerweg is bedoeld om een ""snelle ontsluiting"" te realiseren voor met name Toolenburg op de N201. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de Van Heuven	• de weg ontlast de ene weg maar creert op een andere weg een probleem; • de weg zal voor geluidsoverlast en lichthinder zorgen voor omwonenden en bezoekers van de Toolenburgerplas; • waardevermindering van woningen: u deelt op voorhand mee een planschadeverzoek te zullen indienen; • de nieuwe weg heeft invloed op de flora en fauna en het leefgebied inkrimpen. • de keuze om in Toolenburg te gaan wonen komt o.a. voort uit autoluwheid. b. Door het autoluw maken van het stationsgebied moeten veel inwoners omrijden met meer uitstoot tot gevolg. Dit is in strijd met STOMP. Het lijkt erop dat dit principe selectief wordt toegepast.	b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	Goedhartlaan zal een deel van de inwoners echter meer kilometers moeten rijden om op de N201 te komen. Dit betekent meer CO2 uitstoot. Dit is in strijd met het STOMP principe van de gemeente. Het lijkt erop dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied terwijl wijken die autoluw zijn gebouwd nu te maken krijgen met extra verkeersbewegingen en een nieuwe weg die overlast zal gaan geven voor natuur en voor het welzijn in de wijk Tudorpark en gedeelte van Toolenburg. Hoe kan een gemeente die duurzaamheid, natuurdiversiteit en een leefbare woonomgeving hoog in het vaandel heeft staan, nu ineens bedenken om een extra weg aan te leggen naast het Tudorpark terwijl daar bij de aanleg van deze woonwijk (de wijk is nog niet eens voor 100% voltooid) nooit sprake van is geweest. De keuze om hier te gaan wonen heeft juist te maken met de ligging van het recreatiepark en de autoluwe Oude Bennebroekerweg.		
81	Door de aanleg van een nieuwe verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg ('Toolenburgerweg'), ontstaat een directe route naar de randstructuur vanuit dit deel van Hoofddorp, zodat er minder verkeer door de wijken naar de Spoorlaan of Hoofdweg zal rijden. Deze bouwsteen is niet per se nodig voor het functioneren van het totale pakket, maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden". Hier ben ik (bewoner(s) Tudorpark) op tegen, het biedt geen oplossing aan en verloedert het beeld en het is slecht voor het milieu. En niet te vergeten wordt dit een doorgaande weg en geen straat, hierdoor zal er veel geluids hinder ontstaan.	a. U bent tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg want het biedt geen oplossing en verloedert het beeld en is slecht voor het milieu. Ook zal er geluidsoverlast ontstaan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
82	Ik reageer namens het kerkbestuur van Joannes de Doper kerk aan de Kruisweg. Voor ons is niet duidelijk wat de consequenties zijn voor de bereikbaarheid van de kerk. Wat betreft aan en af rijden van kerk bezoek, uitvaarten, etc. Als ik het goed zie en begrijp wordt er een busbaan gemaakt. Lijkt er op dat auto verkeer 1 richting wordt. Zie iets van een fietspad. Kortom wij maken ons zorgen wat betreft de bereikbaarheid.	a. Onduidelijk wat de consequenties voor de bereikbaarheid van de Johannes de Doper kerk aan de Kruisweg zijn.	a. Het klopt dat de Kruisweg westzijde opgenomen is in het VSP om hier wijzigingen door te voeren. Genoemd is een mogelijke fietsstraat, een vrijliggende busbaan en 30km/u. inrichting. Bij de uitwerking zal uiteraard de bereikbaarheid van de Johannes de Doper kerk onderdeel zijn van de plannen. Ook dan krijgt u de gelegenheid om mee te praten bij de uitwerking. Het VSP gaat niet gedetailleerd in op de uitwerking.
83	Hierbij onze reactie naar aanleiding van het 'concept verkeersstructuurplan Hoofddorp'. Met name de voorgenomen aanleg van de Toolenburgerweg ('inprikweg' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg richting WC Toolenburg) baart ons zorgen.	a. De aanleg van de Toolenburgerweg baart u zorgen: a. verkeersveiligheid komt in het geding door een extra weg waar toch al veel ander verkeer is;	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	1. Verkeersveiligheid: het fietspad langs de busbaan is in de ochtend en middag druk met scholieren die o.a. vanuit Nieuw-Vennep naar de middelbare scholen in Hoofddorp gaan en in de avond jeugd die fietsen naar de diverse sportclubs. De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door auto's gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. 2. Welzijn: door een extra weg krijgen bewoners langs de beoogde nieuw aan te leggen weg te maken met verhoogde geluidsoverlast. Dit geldt ook voor alle recreanten van de plas die overlast ondervinden van meer verkeer, met name geluidsoverlast maar ook meer gevaarlijke oversteekplaatsen etc. 3. Waardevermindering huizen: het uitzicht van de huizen naast de busbaan en het fietspad op de Toolenburgerplas zal ernstig verstoord worden door de aanleg van een autoweg en zal leiden tot een waardedaling van de huizen. De gemeente zal gevraagd worden om compensatie voor de ontstane planschade. 4. Natuur en milieu: Rondom de Toolenburgerplas leven veel vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dat is slecht voor flora en fauna in het recreatiegebied. Het aantal aangereden dieren zal fors stijgen, wat tevens een gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert. 5. Extra autokilometers: de Toolenburgerweg is bedoeld voor een 'snelle ontsluiting' van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan zal een deel van de inwoners echter méér kilometers moeten maken om op de snelweg of N201 te komen. In de praktijk zorgt de aanleg van meer asfalt in de praktijk ook voor meer autoverkeer. Dat is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd. Wij vragen u hierbij om onze punten nog eens in overweging te nemen.	b. welzijn van bewoners komt in het geding door geluidsoverlast van meer verkeer; c. waardevermindering van huizen; de gemeente zal gevraagd worden om compensatie voor de ontstane planschade; d. natuur en milieu rondom de Toolenburgerplas zal ernstig verstoord worden. b. Door het autoluw maken van het stationsgebied moeten veel inwoners omrijden met meer uitstoot tot gevolg. Dit is in strijd met STOMP. Het lijkt erop dat dit principe selectief wordt toegepast.	b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
84	Naar aanleiding van het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om een ""inprikweg"" te maken vanaf de Nieuwe	a. De aanleg van de Toolenburgerweg baart u zorgen:	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, vraag ik u het volgende in overweging te nemen: 1. Verkeersveiligheid: het fietspad langs de busbaan is in de ochtend en middag druk met scholieren die o.a. vanuit Nieuw-Vennep naar de middelbare scholen in Hoofddorp (zoals KSH en Haarlemmrmeer Lyceum TTO). De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Met een extra weg zal de de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door auto's gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. 2. Welzijn: door een extra weg zullen de bewoners in Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Dit geldt ook voor alle recreanten van de plas die overlast ondervinden van meer verkeer, met name geluidsoverlast maar ook meer gevaarlijke oversteekplaatsen etc. 3. Waardevermindering huizen: het uitzicht van de huizen naast de busbaan en het fietspad op de Toolenburgerplas zal ernstig verstoord worden door de aanleg van een autoweg en zal leiden tot een waardedaling van de huizen. De gemeente zal gevraagd worden om compensatie voor de ontstane planschade. 4. Natuur en milieu: Rondom de Toolenburgerplas leven veel vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dat is slecht voor flora en fauna in het recreatiegebied. Het aantal aangereden dieren zal fors stijgen, wat tevens een gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert. 5. Extra autokilometers: de Toolenburgerweg is bedoeld voor een 'snelle ontsluiting' van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan zal een deel van de inwoners echter méér kilometers moeten maken om op de snelweg of N201 te komen. In de praktijk zorgt de aanleg van meer asfalt in de praktijk ook voor meer autoverkeer. Dat is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd. Met name het gebied rondom winkelcentrum Toolenburg is nu al (te) druk. Extra verkeer ter plaatse creëren is dan ook absoluut het paard achter de wagen spannen. De kwestieuze weg komt bovendien als het ware uit de lucht vallen, aangezien in eerder overleg	o verkeersveiligheid komt in het geding door een extra weg waar toch al veel ander verkeer is; o welzijn van bewoners komt in het geding door geluidsoverlast van meer verkeer; o waardevermindering van huizen; de gemeente zal gevraagd worden om compensatie voor de ontstane planschade; o natuur en milieu rondom de Toolenburgerplas zal ernstig verstoord worden. b. Door het autoluw maken van het stationsgebied moeten veel inwoners omrijden met meer uitstoot tot gevolg. Dit is in strijd met STOMP. Het lijkt erop dat dit principe selectief wordt toegepast.	b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	met de wijkraad Tollenburg daarvan op geen enkele wijze melding is gemaakt. Gelet op het vorenstaande is het mijns inziens een goed idee als de leden van de gemeenteraad eens ter plaatse komen kijken naar ons leefgebied en de consequenties van dit plan. Vaak zien oplossingen op papier er namelijk vaak logischer uit dan in de werkelijkheid.		
85	Sommige dingen goed, andere dingen iets minder maar waar ik echt 100% op tegen ben is (volgens mij) nummer 37, ""de nieuwe Bennebroekerweg of Toolenburgerweg"" (van de Bennebroekerweg langs de busbaan naar winkelcentrum Toolenburg).	a. U bent tegen de Nieuwe Bennebroekerweg of Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
86	Ik vrees dat met de aanleg van een nieuwe verbinding 'Toolenburgerweg' er juist heel veel meer verkeer zal gaan rijden over de Rondenburglaan. Bovendien voorzie ik verkeersongevallen met kwetsbare verkeersgebruikers (te voet, scholieren op de fiets) op de invalswegen vanuit Tudorpark met die nieuwe weg.	a. U vreest door aanleg Toolenburgerweg juist meer verkeer over de Rondenburglaan. U voorziet verkeersongevallen met kwetsbare verkeersgebruikers op de invalswegen vanuit Tudorpark met de nieuwe weg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
87	Op zich is de Gemeente goed bezig. Behalve inzake de nieuwe weg van de Bennebroekerweg langs de busbaan naar winkelcentrum Toolenburg. Daar ben ik fel tegen.	a. U bent fel tegen de nieuwe weg van de Bennebroekerweg langs de busbaan naar winkelcentrum Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
88	Ik wil bij deze bezwaar maken tegen de Toolenburgerweg (de nieuwe weg langs de Toolenburgseplas) en de park en ride aan de oude bennebroekerweg ter hoogte van TudorPark. Dit zal mij als bewoner van Buckingham Quarter veel meer verkeer en daarmee geluidsoverlast bezorgen. Het woongenot gaat daardoor naar beneden, net als de waarde van mijn huis. Een doorgaande weg naar Toolenburg is niet nodig. Dit geld kan beter geïnvesteerd worden in een groot park en rode bij de hoofdvaart en een verbreding van de weg.	a. U maakt bezwaar tegen de Toolenburgerweg. Door meer verkeer en geluidsoverlast gaat uw woongenot naar beneden. Ook de waarde van uw huis zal naar beneden gaan door de aanleg van de weg. b. U maakt bezwaar tegen de Park&Ride aan de Oude Bennebroekerweg ter hoogte van Tudorpark.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. De P&R is opgenomen om bij logische overstappunten van het openbaar vervoer ook de mogelijkheid te onderzoeken of dit locaties zijn waar ook eventueel autos geparkeerd kunnen worden zodat reizigers hier verder met het OV kunnen. Op dit moment zijn er meerderde locaties opgenomen die nader uitgezocht moeten worden op de haalbaarheid.
89	Ik ga NIET akkoord met de plannen voor een rijbaan bij de toolenburgseplas naast de bestaande busbaan. Allereerst verdwijnt er dan natuur en voor het woongenot is het ook niet aantrekkelijk. Het is geen noodzaak. Plus al die uitlaatstoffen bij een natuurgebied kan niet goed zijn.	a. U gaat niet akkoord met een rijbaan bj de Toolenburgseplas naast de bestaande busbaan: o er verdwijnt natuur o woongenot daalt	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

		o uitlaatstoffen bij een natuurgebied kan niet goed zijn.	
90	Beste gemeente. Wij wonen …… in hoofddorp. Wij wonen aan het water met uitzicht op de busbaan en het fietspad. Nu wij de plannen horen zijn wij erg geschrokken. Als er een 2 baans weg komt aan beide kanten van de busbaan dan is dit nagenoeg in onze achtertuin. Alleen het water zit er dan tussen. Dit zou natuurlijk heel erg bezwaarlijk zijn voor ons. Rustig in de tuin zitten zal dan niet meer lukken met continue voorbij razende auto's. Ik kan niet geloven dat jullie zo een plan hebben en alle mensen die hier wonen duperen. Zou de baan aan de kant van de Toolenburgse plas komen met de busbaan hoog zoals hij nu is dan hebben wij hier geen last van maar wel als hij aan onze kant van de busbaan komt. Wij gaan hier dus niet mee akkoord en dienen bezwaar in.	a. Als er een 2-baan weg komt aan beide kanten van de busbaan is dit nagenoeg in uw achtertuin. Rustig in de tuin zitten kan niet meer. U wordt gedupeerd door deze plannen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
91	Ik ben absoluut tegen de aanleg van de verkeersweg in het tracé van de busbaan van winkelcentrum Toolenburg richting Nieuw- Vennep. De woningen in de recent ontwikkelde wijk Tudorpark komen in extra luchtvervuiling en geluid. Ik voel mij eigenlijk bekocht daar dit plan nu boven water komt na afronding en totale verkoop van de ontwikkeling. Was dit eerder bekent gemaakt dan had ik geen woning gekocht in Tudorpark. Ook de gemeente stond aan de wieg en uitvoering van deze ontwikkeling. Nogmaals ik ben absoluut tegen.	a. U bent tegen de aanleg van de verkeersweg in het tracé van de busbaan van winkelcentrum Toolenburg richting Nieuw-Vennep. Deze weg zal zorgen voor extra luchtvervuiling en geluid in de recent ontwikkelde wijk Tudorpark. U had er nooit een woning gekocht als u dit vooraf had geweten.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
92	Luister gemeente Haarlemmermeer. Hoeveel geld heeft het verkeerscirculatieplan in het centrum gekost? Neem de rotonde. Is niet veiliger geworden. De Kruisweg is meerdere keren veranderd van rijrichting. Heeft tonnen of meer gekost. NU het plan Toolenburg. Ook hier ben ik tegen dat het RIDDERBURGPARK als toegangsweg genoteerd staat. Daar gaat het stuk natuur van het RIDDERBURGPARK. Jullie gaan eerst iets kapot maken en dan, later het weer aanpassen. Maar daar zijn wij TEGEN! Kom niet aan het RIDDERBURGPARK!! Er zijn andere opties. Hoe haal je het in je hoofd om de Heuven van Goedhartlaan zo te veranderen? Verkeersdoorstroming om zeep te helpen. Nee diegene die dit bedenken zijn de weg kwijt. Totaal geen vertrouwen in de verkeersplannen van de gemeente.	a. U bent tegen het worden van een toegangsweg van Ridderburgpark, er zijn andere opties. b. U bent tegen de voorgestelde verandering van de Van Heuven Goedhartlaan: de verkeersdoorstroming wordt om zeep geholpen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

93	Het afsluiten van een stukje vheuvengoedhartlaan is in mijn ogen niet een gewenst plan. De doorgang naar het industrieterrein achter het station en naar de weg om de noord en daarbij ook het centrum, kun je niet dichtgooien. De Hoofdweg is geen prettige doorgang naar het centrum. Daarbij wordt het verkeer welke uitTtoolenburg, Pax, Overbos komt nu verdeeld ,zodat niet alles over de Spoorlaan hoeft. Jullie nemen de cijfers vanuit Nieuw-Vennep die over de spoorlaan naar de A4 moeten niet mee. Hier komen ook woningen bij. Nu past het verkeer al niet over de oude Bennebroekerweg onder het spoor door. Het verkeer wat langs ridderburgpark zou moeten gaan rijden, gaat geluidsoverlast veroorzaken. De fiets en wandelroute het park in en uit, zal nog onveiliger worden. De waarde van woningen die nu aan een rustig park wonen, zal afnemen. Het woongenot zal verminderd worden.	a. Het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan is niet gewenst. b. Verkeer langs Ridderburgpark laten rijden gaat geluidsoverlast veroorzaken. De wandelroute het park in en uit zal onveiliger worden. De waarde van woningen wordt minder en het woongenot zal afnemen.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
94	Geachte gemeente Haarlemmermeer, Ik wil bij deze bezwaar maken tegen het plan van de Toolenburgerweg. Wij wonen op (straatnaam). We zijn hier komen wonen vanwege de rust en uitzicht op de Toolenburgerplas. Daarnaast hebben wij kinderen met astmatische klachten, ik maak mij ernstig zorgen dat de luchtkwaliteit achteruit zal gaan met een drukke weg vlak naast ons huis. Als de Toolenburgerweg hier wordt aangelegd zal ook onze rust en woon plezier ernstig worden aangetast. Ook ben ik het er niet mee eens dat het natuur- en recreatiegebied wordt aangetast voor deze weg.	a. door het aanleggen van de Toolenburgerweg wordt uw rust en woonplezier ernstig aangetast, net als het natuur- en recreatiegebied.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
95	Ik maak mij zorgen om een aantal onderdelen uit het verkeersstructuurplan: - laat de Van Heuven Goedhartlaan en rondweg Noord bestaan als kleine binnenring. Voor de politie en andere diensten zijn een doorgaande weg toch essentieel voor onze veiligheid - de nieuw aan te leggen Toolenburgerweg (langs de plas en langs de zuidangent). Ik zie geen enkele toegevoegde waarde voor deze weg. Tudorpark is bestemmingsverkeer, bij de plas is veel fiets- en wandelverkeer. Er wordt gesproken over 8800 auto's, die de weg gaan nemen, maar de weg eindigt bij het winkelcentrum. Waar moeten die auto's dan heen? Voor de nieuw aan te leggen Toolenburgerweg zou een apart voorstel gemaakt moeten worden, deze moet	a. U stelt voor de Van Heuven Goedhartlaan en rondweg Noor te laten bestaan als kleine binnenring voor hulpdiensten voor de veiligheid van de inwoners; b. U ziet geen toegevoegde waarde voor de Toolenburgerweg. Daarbij zou dit een apart voorstel moeten zijn, niet een onderdeel van het VSP. De weg lijkt er nu zonder inspraak te komen. U woont nu heel rustig en vreest meer overlast van auto's en geluid.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	niet als optie in dit plan gezet worden. Het lijkt nu net alsof de weg er zonder verdere inspraak toch kan komen, terwijl wij er de noodzaak niet van inzien. - wij wonen nu heel rustig, in een straat met alleen bestemmingsverkeer (postcode). Ik ben erg bang dat ik met het nieuwe verkeersstructuurplan veel meer overlast ga krijgen van auto's en het geluid hiervan. Wij zijn erg bang voor geluidsoverlast van de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg. We snappen wel de noodzaak van deze weg, maar hopen ook op goede geluidswallen.	c. U snapt de noodzaak van de Nieuwe Bennebroekerweg maar hoopt op geluidswallen i.v.m.. geluidsoverlast.	c. Bij de uitwerking van de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg wordt uiteraard rekening gehouden met het voorkomen van geluidsoverlast en eventuele uitstoot. Voor dit project Nieuwe Bennebroekerweg wordt uiteraard ook een participatietraject ingesteld waar bewoners aan deel kunnen nemen.
96	Ik ben bewoner van Tudorpark en zie geen toegevoegde waarde in de nieuwe 'inprikker' langs de busbaan. Brengt een hoop extra geluidsoverlast en onveiligheid voor onze kinderen. Ik zie wel toegevoegde waarde in de fiets infrastructuur opwaarderen. Vanaf tudorpark catharina van Aragonlaan, fietsend via het fietspad kruisend met de rosa spierstraat, ina boudier-bakkerdreef, Maria tesselschadelaan en marga klompesingel is telkens de auto in voorrang. Graag wat minder hobbels en drempels en meer voorrang voor fietsers. Het autoverkeer is doorgaans niet zo intensief dat ze niet eventjes kunnen wachten. Vervolgens ben ik benieuwd of een aansluiting van de Nelson Mandeladreef op de Hoofddorpdreef of Taurusavenue geen alternatief kan zijn voor een deel van het verkeer wat nu nog langs het station of rijnlanderweg rijdt. Als laatste zou ik nog willen zeggen dat er mogelijk enkele kruisingen op de Hoofdvaart zijn die een rotonde zoals bij de Lisserweg kunnen gebruiken. Ik dacht zelf aan de kruising met de Pabstlaan, Zuiderdreef, Noorderdreef. Ik zie dat op de Spoorlaan al erg goed werken.	a. U bent bewoner van Tudorpark en ziet geen toegevoegde waarde in de nieuwe inprikker langs de busbaan: geluidsoverlast en onveiligheid. b. U ziet wel toegevoegde waar in de fiets infrastructuur opwaarderen: minder hobbels en drempels en meer voorrang voor fietsers. c. U draagt een alternatief aan: een aansluiting van de Nelson Mandeladreef op de Hoofddorpdreef of Taurusavenue. d. Sommige kruisingen op de Hoofdvaart kunnen volgens u een rotonde zoals bij de Lisserweg gebruiken.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Bij de uitwerking van fietsroutes wordt gekeken of het mogelijk is om de fietsers tov de auto meer voorrang te geven zoals u voorstelt. c. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. d. De kruisingen Zuiderdreef en Noorderdreef met de Hoofdvaart zijn onderdeel van studie als uitwerking van de maatregel zoals opgenomen in het VSP Nieuw-Vennep, de kosten zijn hoog en technische aanleg van rotondes rondom de Hoofdvaart is lastig.
97	Goedenavond, Op zich ziet het plan er goed uit en zie ik eigenlijk maar 1 punt waar ik op wil reageren. Het gaat om de Toolenburgerweg welke er optioneel in staat, deze moet van Toolenburg centrum gaan aansluiten op de nieuwe bennebroekerweg. Hier zou ik niet zo blij van worden zo dicht langs mijn huis, woon in Tudorpark op (straatnaam). Ik ben hier komen wonen omdat het een verkeersluw gedeelte van Tudorpark is. Lekker rustig in het groen omringt door water en bij een mooie recreatieplas. Er is vanuit de gemeente volgens mij bewust gekozen om Toolenburg centrum niet direct bereikbaar te maken vanuit Tudorkpark dus zou gek zijn als dit nu ongedaan gemaakt zou worden. Het is nu	a. U bent niet blij met de optionele Toolenburgerweg die dicht langs u huis zal komen. b. U stelt een alternatief voor: haal de drempels uit de IJweg en maak er 2 banen van. Zo ontmoedig je verkeer en stimuleer je thuiswerken.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Het streven is om de doorgaande autostroom op de IJweg nog verder te verminderen ten faveure van de fiets, het weghalen van de drempels past hier niet bij.

	korter om op de fiets naar Toolenburg centrum te gaan dan met de auto als je hier een rechtstreekse verbinding gaat aanleggen ga je hier alleen maar meer autoverkeer krijgen. 2 km verderop ligt de IJweg haal hier dan de drempels uit en maak er 2 banen van dan ben je net zover, maar die is ook met een reden ontmoedigd voor autoverkeer. Zoals de hoofdlijnen van het plan al aangeven ga veel meer voor ontmoediging van rijden in de spits en het stimuleren van thuiswerken dan door een rustig gebied een 2 baans autoweg aanleggen.		
98	LS in reactie op het vsp het volgende. Er wordt aangegeven dat er mogelijk een nieuwe ontsluiting komt via de Toolenburgerweg. Kunt u aangeven welke criteria gebruikt worden om tot deze keuze te komen? Heeft u in met deze variant ook rekening gehouden met de geluid en luchtverontreiniging op de naastgelegen woningen? Zo ja kunt u de berekeningen hiervan overleggen in relatie tot de verkeersintensiteit? Immers de huidige busbaan geeft al een hogere waarde de 48dB? Zal hiervoor het bestemmingsplan worden aangepast, immers wegen passen niet in het huidige plan. Hoe gaat u om de aanwezige ondergrondse buisleidingen? En het effect van een weg op de flora en fauna? Het is een bijzondere ontwikkeling om in een duurzame gemeente een dergelijke weg te leggen in een recreatiegebied. In hoeverre past dit binnen het huidige structuur- en visieplan van zowel de gemeente als de provincie? Ik verneem het graag van u. Bij deze geef ik aan als belanghebbende bezwaar te maken tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg.	a. U maakt bezwaar tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg en stelt vragen hoe gekomen is tot deze keuze, of er rekening is gehouden met geluid en luchtverontreiniging voor de naastgelegen woningen. Of er gevolgen zijn voor de ondergrondse buisleidingen, wat het effect is op de flora en fauna en of de of het wel past binnen de huidige structuur- en visieplannen van de gemeente en provincie.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
99	Met grote verontwaardiging heb ik kennisgenomen van de wijzigingen van het bestemmingsplan. Ik ben woonachtig in Tudorpark en ik heb dit huis gekocht met de belofte "RUSTIG wonen aan een natuurgebied". Met de huidige plannen wordt deze beleving volledig omvergegooid en ik wil middels deze reactie ook groot bezwaar maken aan deze plannen!!! Hier heb ik niet voor gekozen en daarnaast gaat dit ten koste van het natuurgebied en plezierig wonen in mijn huidige omgeving.	a. U maakt bezwaar tegen de huidige plannen aangezien u ervoor gekozen heeft rustig te wonen aan een natuurgebied. De plannen gaan ten kosten van het natuurgebied en plezierig wonen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

100	Echt belachelijk eerst alles vol bouwen en daarna pas nadenken over de wegen etc. Het gaat alleen maar nog drukker en onveiliger worden. Onze straat (maria rutgerslaan) is nu al zo superdruk en word al als sluiproute gebruikt.	a. Belachelijk om eerst alles vol te bouwen en daarna pas na te denken over wegen etc.	a. Het VSP is juist bedoeld om de geplande ontwikkelingen tot 2040 in Haarlemmermeer en dus zeker voor Hoofddorp in goede banen te kunnen leiden door een plan neer te leggen hoe lopen, fietsen, openbaar vervoer en de auto in de toekomst gebruikt kunnen worden om een veilige en leefbare omgeving te creëren.
101	Waarom er een stuk natuurgebied wordt opgegeven voor het aanleggen van de Toolenburgerweg. Ik denk dat deze weg gewoon niet daar moet komen. Het zal ten kosten gaan van het fietspad en de Toolenburgerplas. Er is een hele parkeer infrastructuur gemaakt aan de IJweg en dan mag niemand daar nog parkeren. Tevens zal het geluidsoverlast veroorzaken in Tudorpark en de alreeds drukke Bennebroekerweg en oude Bennebroekerweg alleen maar verhogen. Beter is het aanleggen van directe weg naar Nieuw-Vennep zodat al dit verkeer niet door Hoofddorp heen rijdt. De huidige weg voor Nieuw- Vennep is eigenlijk voorbij Nieuw -Vennep dat is waarom iedereen naar Nieuw -Vennep en Getsenwoud. Nu gebruik make van Spoorlaan en IJweg. Openen van de traktor brug en plaatsen van rotondes op de oude Bennebroekerweg zou ook helpen. Hele plan is niet echt in lijn met het bestemmingsplan rustig wonen en natuurgebied. De busbaan zorgt al voor genoeg geluid en dat is 6 bussen per uur. Dat staat niet in verhouding tot 9000 auto’s per dag op de Toolenburger weg. Snap niet dat er niet meerdere verbindingen zijn gemaakt tussen Tudorpark en Toolenburg. Maar dat is net als het ontbreken van duidelijke fietspad markeringen in Tudorpark.	a. U bent van mening dat de Toolenburgerweg er niet moet komen (gaat ten koste van fietspad en de Toolenburgerplas, geluidsoverlast, drukker op bestaande wegen). b. U draagt een alternatief aan: aanleggen van een directe weg naar Nieuw-Vennep. c. Ook het openen van de traktor brug en plaatsen van rotondes op de Oude Bennebroekerweg zou helpen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. De Spoorlaan, de Nieuwe Bennebroekerweg en de N205 zijn de wegen die langs Hoofddorp lopen die als voorkeursroute richting Nieuw-Vennep zijn aangegeven. Het VSP benadrukt het belang van deze ringstructuur om verkeer door Hoofddorp te verminderen. c. Het opheffen van het verbod voor verkeer over de traktorbrug vermindert juist de veiligheid en leefbaarheid van de Bennebroekerweg en past niet in het beleid om minder autoverkeer over de polderlinten te leiden en deze voornamelijk voor fietsers, bestemmingsverkeer en landbouwverkeer te gebruiken.
102	Ik ben duidelijk TEGEN het verkeersstructuurplan Hoofddorp waarbij er een autoweg gerealiseerd zou gaan worden van de Nieuwe Bennebroekerweg naar Toolenburg, die zou dan evenwijdig komen aan de busbaan die langs de Toolenburgse plas loopt. Weer een racebaan erbij in zo'n rustige buurt.	a. U bent tegen een autoweg van de Nieuwe Bennebroekerweg naar Toolenburg, evenwijdig aan de busbaan langs de Toolenburgse weg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
103 104	Naar aanleiding van het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om een ""inprikweg"" te maken vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, vraag ik u hetvolgende in overweging te nemen: 1. Verkeersveiligheid: het fietspad langs de busbaan is in de ochtend en middag druk met scholieren die o.a. vanuit Nieuw-Vennep naar de middelbare scholen in	a. U vraagt het volgende in overweging te nemen ten aanzien van de inprikweg vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar winkelcentrum Toolenburg: • verkeersveiligheid komt in het geding door een extra weg waar toch al veel ander verkeer is;	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Hoofddorp (zoals KSH en Haarlemmermeer Lyceum TTO). De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Met een extra weg zal de de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door auto's gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. 2. Welzijn: door een extra weg zullen de bewoners in Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Dit geldt ook voor alle recreanten van de plas die overlast ondervinden van meer verkeer, met name geluidsoverlast maar ook meer gevaarlijke oversteekplaatsen etc. 3. Waardevermindering huizen: het uitzicht van de huizen naast de busbaan en het fietspad op de Toolenburgerplas zal ernstig verstoord worden door de aanleg van een autoweg en zal leiden tot een waardedaling van de huizen. De gemeente zal gevraagd worden om compensatie voor de ontstane planschade. 4. Natuur en milieu: Rondom de Toolenburgerplas leven veel vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dat is slecht voor flora en fauna in het recreatiegebied. Het aantal aangereden dieren zal fors stijgen, wat tevens een gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert. 5. Extra autokilometers: de Toolenburgerweg is bedoeld voor een 'snelle ontsluiting' van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan zal een deel van de inwoners echter méér kilometers moeten maken om op de snelweg of N201 te komen. In de praktijk zorgt de aanleg van meer asfalt in de praktijk ook voor meer autoverkeer. Dat is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd. Wij nodigen de gemeenteraad graag uit om eens te komen kijken naar ons leefgebied en de consequenties van dit plan beter op waarde te kunnen schatten. Vaak zien oplossingen op papier er namelijk vaak logischer uit dan in de werkelijkheid. De verwachting van meer auto's en vrachtwagens door onze straat hebben wij Maria Rutgerslaan 27 voor ons huis een verkeersdrempel liggen. Als auto's over deze verkeersdrempel rijden dan ontstaan er trillingen die voelbaar en hoorbaar zijn in onze woning!!!!!!!!!!!!!. Dus nog meer auto's en vrachtwagens zou ten koste	• welzijn van bewoners komt in het geding door geluidsoverlast van meer verkeer; • waardevermindering van huizen; de gemeente zal gevraagd worden om compensatie voor de ontstane planschade; • uw woongenot zal afnemen vanwege trillingen door meer vekeer; • natuur en milieu rondom de Toolenburgerplas zal ernstig verstoord worden. b. Door het autoluw maken van het stationsgebied moeten veel inwoners omrijden met meer uitstoot tot gevolg. Dit is in strijd met STOMP. Het lijkt erop dat dit principe selectief wordt toegepast.	b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	gaan van onze de woning en de woongenot Precies voor onze woning gaan de auto's de drempel op en af en dit geeft trillingen in ons hele huis die voel en hoorbaar zijn...		
105	Goedenmiddag, Hierbij reageer ik op het plannen de Tolenburgerweg aan te leggen. Ik ben TEGEN de aanleg van deze weg omdat we gekozen hebben om te gaan wonen in een rustige, groene en autovrije omgeving waarbij de natuur rondom de Toolenburgerplas beschermd moet blijven en niet gestoord wordt door een doorgaande weg die er vlak naast zou worden aangelegd. Er zijn genoeg alternatieven om een andere oplossing te vinden, zoals ondertunneling Stationsgebied, route IJweg behouden, route via de Hoofdvaart . . . Daarnaast is het belangrijk voor ieders gezondheid om het gebruik van fiets en lopen te stimuleren, dat gebeurt niet als er nog meer asfalt bij komt. Dat lokt autoverkeer juist uit. De bewoners van Tudorpark hebben niet gekozen om aan een autoweg maar aan een fietspad te gaan wonen. Het komt ongeloofwaardig over als dit bestemmingsplan binnen 5 jaar na verkoop van deze huizen wordt gewijzigd. Nogmaals, ik ben dus TEGEN de aanleg van de Toolenburgerweg!	a. U bent tegen de Toolenburgerweg omdat u heeft gekozen te gaan wonen in een rustige, groene en autovrije omgeving waarbij de natuur rondom de Toolenburgse plas beschermd moet blijven en niet gestoord wordt. U geeft aan dat er genoeg alternatieven zijn: ondertunneling Stationsgebied, route IJweg behouden, route via de Hoofdvaart.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
106	Het hele plan rond de Toolenburgerweg moet van tafel. Een drukke autoweg (9000 auto's per dag) door een natuurgebied en rustige woonwijk leggen. Ten koste van goede fietsinfrastructuur terwijl de baten nauwelijks of nihil zijn en het doel (betere doorstroming naar Toolenburg en Nieuw- Vennep) niet wordt bereikt. Het plan zegt zelf "Deze bouwsteen is niet per se nodig voor het functioneren van het totale pakket, maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden." Ga eerst de rest eens goed regelen voor je aan deze onzin begint.	a. Het plan rond de Tooelenburgerweg moet van tafel.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
107	Bij het plan is inbegrepen een weg dwars door Toolenburg nl. de Toolenburgerweg. Ik weet niet hoe de gemeente zich dat voorstel, de gegeven mogelijkheden zijn momenteel veel te smal daar er ook al de busbaan ligt. Uitbreidingsmogelijkheden in de breedte zijn minimaal, de weg komt dan te lopen langs woningen van ouderen, het lawaai wordt onacceptabel, het zal een	a. U bent tegen de Toolenburgerweg en ziet ook niet in hoe deze gerealiseerd zou moeten worden. De weg komt langs woningen van ouderen, lawaai wordt onacceptabel, het wordt een racebaan met daaraan gekoppelde ongelukken.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	racebaan worden met de daaraan gekoppelde ongelukken. Er zijn genoeg mogelijkheden echter deze worden niet gebruikt. Ik ben tegen de aanleg van de Toolenburgerweg in algemeen belang.		
108	Goed dat u -samen met Toolenburg wijkraad- input vraagt op het plan vanuit wijk Toolenburg. U komt hiermee nadat de nieuwbouw in het centrum al volop in gang is in plaats van daaraan voorafgaand. U lijkt hiermee te reageren op de druk die in het centrum ontstaat op leefomgeving, verkeersstromen, etc. De impact op wijk Toolenburg via maatregel/initiatief 33 roept zorgen op. De beoogde route lijkt te lopen langs de huidige busbaan (lijn 397 te gaan, maar u gaf op de avond ook aan dat dat nog niet zeker is en ver weg. Mijn feedback is: hou graag het Toolenburg park en nabije omgeving zo vrij mogelijk van auto's. Het verkeer langs Bennebroekerweg(en) zal al toenemen, als u dan ook dicht langs het park meer verkeer laat gaan is de rust in het park nog meer in gedrang. Ook de veiligheid nu met alleen de bussen is al een aandachtspunt, als daar ook auto's bij gaan komen, gaat u de weg dan ondertunnelen misschien? M.i beter te zien hoe stromen gaan ontwikkelen en daarna plan bedenken hoe dat op te lossen, ook van/naar winkelcentrum Toolenburg. U kunt daar om begrijpende reden nu nog niet duidelijk over zijn. Hopelijk later wanneer u meer duidelijkheid heeft over behoefte en opties vraagt u ons opnieuw mee te denken...	a. De impact op wijk Toolenburg via maatregel/initiatief 33 roept zorgen op. U pleit ervoor om Toolenburgerpark en de nabije omgeving zo vrij mogelijk van auto's te houden. Ook de veiligheid nu alleen met bussen is al een aandachtspunt. Hoe moet dat als er auto's bijkomen, ondertunnelen? U stelt voor eerst de stromen in de gaten te houden en dan plannen te bedenken.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
109	Wij wonen in Tudorpark en wij maken ons zorgen om de verkeersdrukte om onze wijk heen, het zelfstandig naar school fietsen en de geluidshinder. Wij zijn tegen het plan!	a. U bent tegen het plan: woont in Tudorpark en maakt zich zorgen om verkeersdrukte, zelfstandig naar school fietsen en de geluidshinder.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
110	Reactie op weg van winkelcentrum Toolenburg naar Bennebroekerweg: Ikzelf woon in Toolenburg 2 straten van Toolenburgerplas. Ik ben tegen deze weg ivm: verkeersdrukte/ verkeersveiligheid (gevaar voor met name heel veel jeugd van en naar scholen, recreatiepark en sportcomplexen), verkeerslawaai en vervuiling (recreatiepark moet juist rust en gezondheid uitstralen!!)	a. U bent tegen de weg van winkelcentrum Toolenburg naar de Benneborkerweg ivm verkeersdrukte, verkeersveiligheid, verkeerslawaai en vervuiling.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
111	Ik heb bezwaar tegen de aanleg van de Toolenburgerweg. Ben bewoner van de (straatnaam).	a. U hebt bezwaar tegen de aanleg van de Toolenburgerweg: zonde van het	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Vind het zonde van het groen en zit niet te wachten op al dit verkeer.	groen en zit niet te wachten op al dit verkeer.	
112	Knip Van Heuven Goedhartlaan tussen de kruispunten Aweg en Polarisavenue. Ik ben hierop tegen. Ikzelf en veel kennissen en collega’s werken op de Taurusavenue en Polarisavenue en wonen in Toolenburg en Pax. Van allen hoor ik hetzelfde: omrijden met de auto via Rijnlanderweg en Bennebroekerweg is geen optie, veel te veel om. Mensen zullen een sluiproute gaan zoeken via het centrum van Hoofddorp (Rijnlanderweg – 201 - Kruisweg – Van Willigenlaan – Stamplein – Hoofdweg oostzijde). Waardoor juist het tegengestelde wordt bereikt: drukte in het centrum. Fietsen is voor mij geen optie wegens lichamelijke beperking en het meenemen van apparatuur/documenten i.v.m. hybride werken. Dit laatste zal voor anderen ook gelden. Laat de verbinding van Van Heuven Goedhartlaan tussen de kruispunten Aweg en Polarisavenue alstublieft open. De Van Heuven Goedhartlaan is de perfecte doorgangsweg, langs kantoren en water, op afstand van woningen. Maak een voorziening zodat dat de bewoners uit Hydepark een tweede uitgang krijgen via Kruisweg – A4, waardoor de aansluiting Van Heuven Goedhartlaan met de Polarisavenue minder druk wordt. En bouw bruggen/tunnels voor fietsers en voetgangers.	a. U bent tegen de knip Van Heuven Goedhartlaan: u moet, net als kennissen en collega's te ver omrijden naar uw werk. Mensen zullen een sluiproute door het centrum kiezen met als resultaat meer drukte in het centrum.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
113	Wat een totaal quatsch dit plan. Mooi verhaal maar slecht onderbouwd omdat het richting 1 specifieke oplossing moet gaan. Stationsgebied hoeft niet afgesloten te worden voor auto’s. Bouw een loop en fietsbrug/tunnel. Ijweg autoluw maken, zorgt voor geen bereik meer van de plas en verschuiving van het overlast probleem van 1 straat, naar een heleboel straten (toolenburg en Tudor) Heel snel opnieuw nadenken en dit plan id prullenbak smijten. Het is wel erg makkelijk slachtoffers maken als de woningen al verkocht zijn. Wanneer zijn de gemeenteraadsverkiezingen?	a. Stationsgebied hoeft niet afgesloten te worden. b. IJweg autoluw maken zorgt voor geen bereik van de plas en verschuiving van de problemen naar Toolenburg en Tudor. c. Wanneer zijn de gemeenteraadsverkiezingen?	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. c. In 2026.
114	Toolenburgerweg, wat een waanzin!! Om het prestige project Hydepark/Stationsgebied te realiseren moet er een oplossing komen voor het afsluiten van de van Heuven Goedhartlaan thv het station. De gemeente Haarlemmermeer wil daarvoor een heleboel dingen opofferen in de woonwijk Toolenburg West. Als het aan de gemeente ligt wordt	a. U bent tegen het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan b. U heeft bedenkingen bij de aanleg van een Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	er een Toolenburgerweg gerealiseerd vanaf het winkelcentrum Toolenburg naar de Nieuwe Bennebroekerweg. En er is een schatting dat daar 9000 !! HALLO 9000 !!! autobewegingen per dag zullen zijn. Deze Toolenburgerweg doorkruist een rustige prettig bewoonbare wijk. Nu krijgen wij de verkeershinder, geluidsoverlast, luchtvervuiling etc etc En vooral niet te vergeten er gaat een heleboel groen sneuvelen. Om deze weg te bereiken gaan de Schoonenburgersingel, Rondenburglaan, Frankenburgsingel, Manenburgdreef, Middenburg, Reina Prinsen Geerlingsdreef, Aletta Jacobsdreef veranderen van bestemmingsverkeer naar een drukke aanvoer verkeersweg . De 2 seniorencomplexen Meiermanflat & de Rondenburg krijgen de weg letterlijk en figuurlijk aangrenzend aan hun voortuintje. thv Merckenburg gaat een zeer druk bezocht voetbalveld verdwijnen. De zonneflats aan het Ridderburgpark krijgen de Toolenburgerweg pal voor de ingang van hun flats. De P plaatsen zullen verdwijnen en moeten ergens anders weer gerealiseerd moeten worden. Vanaf de bushalte Toolenburgerweg Zuid gaat een prachtige groenstrook van bomen en struiken sneuvelen. Ik zeg alles bij elkaar … complete waanzin !!! En de oplossing is voorhanden en ligt er reeds. De van Heuven Goedhartlaan afrijden tot de Hoofdweg Oostzijde en daar rechtsaf slaan richting Johan Enschede of rechtdoor naar de Nieuwe Bennenbroekerweg. Op de Facebook website Toolenburgerweg plaats ik ditzelfde bericht maar dan met foto’s van diverse locaties. Hopelijk kan de gemeente dat ook bekijken om te zien wat dit voor een impact heeft op een woonwijk.		
115	Het plan om de toolenburg plas te veranderen in een redelijk drukke auto weg is het omgekeerde van wat een gemeente als doelstelling zou moeten hebben. De woningen aan de hoofdweg en spoorlaan eventueel tudorpark en kennedy/ lincoln park zullen nooit gebruik maken van de ijweg. De toolenburgerweg is een punt op de agenda van iemand die waarschijnlijk aan de ijweg woont. Het is vreemd dat mensen die gekozen hebben aan de ijweg te wonen het te druk vinden. Dat was er voordat je het huis kocht. Mensen in Tudorpark hebben een rustige omgeving met directe toegang tot de plas gekozen en worden nu opgescheept met een auto weg.	a. U ziet een verband tussen de Toolenburgerweg en de IJweg en u verwacht chaos in Toolenburg en Tudorpark.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. De gemeente ziet inderdaad een koppeling tussen de IJweg en de Toolenburgerweg, het streven is om de IJweg minder interessant te maken voor doorgaand verkeer en ruimte voor fiets, bestemmingsverkeer en landbouwverkeer te maken en zonder Toolenburgerweg is dit een lastiger opgave.

	Ten tweede zal het aantal nieuwe wo ing voornamelijk uitbreiden in het centrum omgeving van het station. En de extra woningen in de wijk tudorpark en park21 / lincoln park zal ten alle tijden worden gereden via de spoorlaan dan wel de 3 meren weg. Het aanleggen van de toolenburgerweg zal alleen maar meer verkeer vhaos creeeren in toolenburg en tudorpark. Dus de belasting van 2 wijken om een weg zogenaamd te ontzien is een vreemde oplossing.		
116	Ik mis een visie op het openbaar vervoer, daar waar het de tram e.d. betreft. U gaat in uw plannen uit van versterking van het openbaar vervoer en de komst van de Metro uit Amsterdam, Geen woord in deze plannen van een eventuele komst van een Tram?metro verbinding richting Lisse / Nieuw-Vennep dit over de bestaande vrije busbaan welke hiervoor geschikt is gemaakt.. Ik kan geen onderbouwing vinden van de komst van een fietsstraat en de herinrichting van de Ijweg te Hoofddorp. Ik ga er vanuit als een fietsstraat er komt deze volgens de CROW – normen zal worden ingericht. En de veiligheid van de fietser voorop staat.! Door de afsluiting van de van Heuven Goedhardtlaan nabij het station te Hoofddorp steld u voor om een nieuwe weg door Toolenburg tot het winkelcentrum aldaar aan te leggen. De aanleg van deze weg is volgens mijn niet noodzakelijk, zal u eerst kijkt naar andere mogelijkheden en bijpassende inrichtings eisen voor de aanpassing van de van Heuven Goedhardt laan , de spoorlaan of de Hoofdvaart aan te wijzen als doorgaande route. De spoorlaan kan met aanpassingen zonder overlast verbreedt worden, misschien moet een bedrijfsgebouw worden ontmanteld, en worden gebruikt voor het doorgaande verkeer naar de A4, daarnaast kan de Hoofdvaart-Oostzijde worden aangepast en geschikt gemaakt worden voor dit doel. Hierbij wil ik nog wel opmerken dat de aansluiting Nelson Mandeladreef A4 hoogst ongelukkig is, het ware verstandiger geweest indien de op en afritten van de A4 gewoon op hoogte van het viaduct Bennebroekerweg was gelegd. Pas op het geld wil ik nog meegeven, een nieuw fietspad langs de burg Pabstlaan is mogelijk in gegeven door te veel auto verkeer op de paralle Kruisweg. Ik zou u willen adviseren geen nieuwe tunnel onder de N201 aan te leggen maar gebruik te maken van de bestaande fietstunnel. Sterkte met de uitwerking	a. U mist een visie op het openbaar vervoer waar het de tram e.d. betreft. b. U vindt geen onderbouwing van de komst van een fietsstraat en herinrichting van de Ijweg te Hoofddorp. En als er een fietsstraat komt dat deze volgens de CROW-richtlijnen wordt ingericht. c. U heeft vragen over de nut en noodzaak van de Toolenburgerweg en de functie van Spoorlaan, Hoofdweg oostzijde door de knip in de Van Heuven Goedhartlaan. d. U geeft aan dat een nieuwe fietstunnel onder de N201 niet nodig lijkt i.v.m. de hoge investeringskosten.	a. Ten aanzien van openbaar vervoer heeft de gemeente slechts een adviserende rol. Het is aan de vervoerders en concessieverleners om te zorgen voor een dekkend ov-net. Er zijn vooralsnog geen plannen voor een tram/metro richting Lisse en Nieuw-Vennep. In het VSP staat wel een HOV lijn benoemd voor deze route. Dit past beter bij de reikwijdte en vervoerswaarde van deze route. b. Het klopt dat enkel de mogelijke maatregel van een herinrichting van de IJweg als fietsstraat is benoemd. In het definitieve VSP spreken we nog over doorfietsroute. De uitwerking van een dergelijke route volgt een eigen studie waaruit moet blijken of en hoe een fietsstraat mogelijk vormgegeven kan worden. Natuurlijk worden dan de richtlijnen van de CROW meegenomen maar ook andere mogelijke invullingen worden bestudeerd. c. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. d. De insteek van het fietspad in het verlengde van de Pabstlaan gaat uit van het gebruik maken van de bestaande spooronderdoorgang in het verlengde van de Hoeksteen. De N201 moet dan wel ongelijkvloers gekruist worden door of een viaduct of onderdoorgang. Er ontstaat dan een mooie gestrekte regionale fietsroute die ook de drukke parallelle Kruisweg vermijdt.

117	Ik maak bezwaar .Vind dit een raar besluit. Laat gewoon deze dus de autoroute niet doorgaan . . Mega veel verkeer vlak langs en door onze wijk (door v Heuvel Goedhardlaan en Ijweg langs de busbaan te laten rijden.) Dus gewoon wat het nu is	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
118	Belachelijk. Een drukke weg dwars door een al bijna 30 jaar bestaande woonwijk heen. Kinderen die daar fietsen om het park in te gaan. Mensen die daar wandelen. Huizen die pal aan de weg komen te liggen. Geluidsoverlast die toeneemt. Gemeente haarlemmermeer is knettergek aan het worden. Een weg dwars door een al bijna 30 jaar bestaande wijk bouwen. Verkeerstoename van 9000 stuks gemotoriseerd verkeer per dag. Geluidsoverlast. Gevaar voor overstekende jeugd erbij. De Bennebroekerweg 4-baans maken. Groen stukken die verdwijnen. Parkeerplaatsen bij appartementen verplaatsen. Een goede toegangsweg (van Heuvengoedthartlaan) dicht doen bij het NS station en uitvalsweg (spoorweg). Wie bedenkt dit in hemelsnaam allemaal? Kijk naar bestaande mogelijkheden zoals bijvoorbeeld de Hoofdweg aan laten sluiten op nieuwe Bennebroekerweg. niet een dorp afsluiten omdat je paradepaardje (Hydepark) autovrij moet zijn en je de ver overgewaardeerd prijzen daarmee goedpraat van de woningen daar. Haarlemmermeer, zum kotsen dit hele plan. BAH BAH BAH	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
119	Geen weg door Toolenburg en langs de mooie Toolenburgse plas!!!! Dit gaat ten kostte van de mooie natuur en de rust. Waarom wordt dit niet duidelijk aan de Hoofddorpers voorgelegd?	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
120	Ik denk dat het niet wenselijk is om een drukke weg langs de Toolenburgse plas aan te leggen. Dit gaat ten koste van veel groen en maakt de wijk, waar veel kinderen en recreatief voetgangers- en fiets verkeer, en stuk minder vriendelijk voor de betreffende mensen. Daarbij dient een autoluwe weg naar het station geen zinvol doel. Een verkeersknooppunt moet dat blijven en de woon- en recreatie gebieden moeten dat ook	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	blijven. Is dit tevens een bezwaar? Of moet dat nog op een andere manier ingediend worden?		
121	Eventuele weg langs busbaan toolenburgerplas mega slecht idee...gaat ten koste van recreatie en rust en levert een mega drukke onveilige situatie op een ongewenste locatie.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg .	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
122	Ik ben het niet eens met het huidige plan. Meer rust rondom Hyde Park mag niet ten koste gaan van de rust rondom de Toolenburgse Plas. Er moet een andere oplossing bedacht worden.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg .	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
123	Ik ben tegen!!! het plan van de toolenburgerweg te plaatsen. De verkeerveiligheid van de omwonende en school gaande kinderen is in t geding ! De rust en de natuur is hier niet mee gediend ! Heel erg tegen het plan van de autoweg , vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar het winkelcentrum Toolenburg!! Ik woon in t appartementen complex de Vorstin en vrees heel erg onveilige situaties hierdoor , plus de drukte van significante hoeveelheid auto's door de wijk. Buiten de hoeveelheid uitlaatgassen die ik nog ik niet benoemd heb, die we erbij gaan krijgen.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg .	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
124	Domme plannen van de gemeente weer helemaal Stap 11, De Van Heuven Goedhartlaan tussen de kruispunten met de Kruisweg en de Polarisavenue versmallen naar 2x1 rijstroken. Welke idioot denkt dat we meer gaan lopen en fietsen als de wereldwijde tendens alleen maar is dat we meer auto's gaan rijden. Stop deze idioot en de zijn of haar idioterie.	a. U heeft bezwaar tegen de knip in de Van Heuven Goedhartlaan b. U verwacht niet dat we meer gaan lopen en fietsen	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. De fysieke ruimte om nog meer ruimte voor de auto te creëren is beperkt, de gemeente zet in op meer lopen en fietsen en Openbaar Vervoer om de groei van de Haarlemmermeer goed te kunnen faciliteren.
125	Slechte zaak om ten behoeve van het autoluw maken van het centrum van Hoofddorp, Toolenburg op te zadelen met gemiddeld 8000 verkeersbewegingen, onaanvaardbaar.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
126	Hyde park niet geheel autoluw maken. Laat de van Heuven Goedhartlaan met rust. In de nieuwe wijk ruimte genoeg om een stuk autoluw te maken.	a. U heeft bezwaren tegen de knip in de Van Heuven Goedhartlaan.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

127	Niet doen	a. Indiener geeft aan ‘niet doen’.	a. Het is niet duidelijk waar de indiener op doelt.
128	Absoluut niet mee eens dat deze weg er komt. Maak gebruik van bestaande wegen. Geen nieuwe weg dwars door Toolenburg.	a. u heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
129	Er moet zeker verandering komen in Hoofddorp wb verkeer en ov. Maar waarom moet hydepark autoluw worden en toolenburg vele malen drukker. Dat is de wereld op zijn kop. Het moet evenredig verdeeld worden.	a. u heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
130	geen extra verkeer door toolenburg. druk genoeg zo	a. u heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
131	Als bewoner aan de Maria Rutgerslaan maak ik mij zorgen om het plan. Het plan zal zorgen voor veel geluidsoverlast in de buurt door de drukte die zal toenemen in de wijk en de straat. Dit zorgt ervoor dat de veiligheid ook meteen in geding komt. Onze woonkamer grenst aan de straatkant en met dit plan zal de rust ver te zoeken zijn door het toenemende verkeer. Daarnaast vind ik het heel erg zonde dat er een stuk natuur/groen plaats moet maken voor een weg. Ik hoop en verwacht dat deze plannen nog een keer bekeken worden. Geluidsoverlast Veiligheid Rust	a. u heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
132	waarom deze weg op deze plek. dat is gevaarlijk en neemt de rust van park weg. niet doen	a. u heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
133	Geachte ambtenaar, Graag maak ik bezwaar tegen het plan voor de aanleg van de Toolenburgerweg. Mijn inziens is er een andere en minder ingrijpende oplossing voor de aansluiting op de Bennebroekerweg, namelijk via de Hoofdvaart. Door de aanleg van de Toolenburgerweg gaat onnodig veel groen op juist een mooie plek verloren. Ook het intensief benut speelveld moet wijken, hetgeen ik ernstig zou betreuren. Daarnaast zal de functie van de Toolenburgerweg in het totaalplan veel verkeer aanzuigen. De straten die de aanvoerswegen zijn naar de Toolenburgerweg (bijvoorbeeld de Maria	a. u heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Rutgerslaan) zijn daar niet op berekend. Het zijn woonstraten en geen ontsluitingswegen. De Maria Rutgerslaan is daarbij nog eens erg onveilig rondom het speelveldje ter hoogte van het kinderdagverblijf. Er zijn geen veilige oversteekplekken voor kinderen en ook het fietspad dat zich in beide bochten van de Maria Rutgerslaan van de doorgaande weg afbuigt, zorgt voor veel onveilige situaties. Afgelopen zaterdag was er wederom een aanrijding tussen een auto en scooter. De fietsers schijnen voorrang te hebben, maar dit is uiterst onduidelijk voor elke weggebruiker. Wanneer de drukte op deze en andere wegen toeneemt, dan zal de onveiligheid evenredig toenemen. Concluderend wil ik u vragen de huidige plannen te heroverwegen op basis van mijn bezwaarspunten en die van andere medebewoners. Kies alstublieft voor een minder belastende oplossing voor alle omwonenden van de wijk Toolenburg. Vertrouwende u hiermee goed geïnformeerd te hebben. Mocht u vragen hebben, dan ben ik bereid een toelichting te geven.		
134	als wij van toolenburg naar floriande willen is er toch ook geen weg binnen door . omrijden met auto en met fiets een korte weg.idem doen voor dit plan. in getsewpud toch ook om rijden met auto en tussendoor met fiets. waatom moeten hun tussendoor met de auto. goed voor milieu lekker fietsen.	a. u heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
135	Mijn reactie betreft: nieuwe verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg (‘Toolenburgerweg’), NEE! Er is niet genoeg ruimte hiervoor. Consequenties van toenemend verkeer in dit gebied zijn te groot voor de bewoners. Kwaliteit van leven zal achteruit gaan. Vooral dat de uitleg stelt: "Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket." Zou ik als bewoner deze overbodige aanpassing en omgeving vernielende ingreep niet wenselijk vinden en daarmee onnodige kosten niet terug willen zien.	a. u heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
136	Geen goed idee om de mooie omgeving van hèt toolenburgplas aan te passen voor een bredere weg. Deze natuurlijk omgeving geeft jong en oud veel plezier	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

137	Beste, Volgens de plannen zou er een buslijn vlak langs mijn woning komt te liggen. Hier ben ik het zeker niet mee eens ivm overlast van transport en de daling van waarden van mijn woning.	a.	a. Uw adresgegevens zijn niet bekend waardoor we geen reactie op uw zienswijze kunnen formuleren.
138	Ik ben het niet eens met dit plan. Ik vind het erg teleurstellend dat er natuur opgegeven wordt voor een nieuwe weg. Ik zelf woon in de vorstin die uitkijkt op de mooie natuur en zou het verschrikkelijk vinden als ik straks uit kijk op een weg waarover auto's rijden en daarbij dan ook nog een kans bestaat dat dit een 50 km weg gaat worden. Ik vraag me af wat voor geluidsoverlast dat gaat geven, nog maar niet te spreken over het woongenot wat dan wel verpest wordt door geluid van auto's. Tevens maak ik me grote zorgen over de veiligheid voor de kinderen. Daarnaast is er altijd gezegd dat je in Tudorpark rustig en relaxed kan wonen en dat wordt te niet gedaan met een weg langs de busbaan.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
139	Ik maak me grote zorgen om het nieuwe verkeersplan. Met name de Toolenburgerweg. Zelf woon ik in de Maria Rutgerslaan. Momenteel al een dermate drukke weg dat ik mijn kinderen nu al niet alleen kan laten oversteken. Ook naar school fietsen (de octopus) is niet mogelijk. Auto’s rijden te hard en er is geen fietspad. Hier heb ik al eens melding over gemaakt bij de gemeente. Als reactie kreeg ik terug dat automobilisten een eigen verantwoordelijkheid hebben. Ik begrijp niet waarom het plan nu is om de wijk nóg drukker te maken. Ik maak dan ook bezwaar tegen de Toolenburgerweg. Primair hoop ik dat de plannen niet door gaan en dat Toolenburg/ de Maria Rutgerslaan een leefbare plek blijft. Als de weg er dan tóch komt, hoop ik dat er veel aansluitingen op de weg komen. Er zijn nu op allerlei punten fietsbruggen naar de zuidtak Zuidtangent, die eventueel aangepast kunnen worden voor auto’s. Op die manier wordt de druk op de Maria Rutgerslaan verminderd. Daarnaast hoop ik nog steeds dat de gemeente eens wil kijken naar de snelheid die gereden wordt door de straat. Alleen een bord met 30 is echt niet voldoende.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg. b. U vraagt aan de gemeente om eens te kijken naar de snelheid in de Maria Rutgerslaan, u vindt dat er te hard gereden wordt, ondanks het bord met 30km/u.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Het VSP is geen uitvoeringsprogramma om snelheidsmetingen te doen, hier is het meldpunt openbare ruimte voor bedoeld.
140	Ik ben zeer tegen de ontsluiting weg langs het ridderburgpark	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

141	Vreselijk dat het ten kosten gaat van een mooi stuk groen en park. Waarom moet een recreatief gebied opgeofferd worden dat door veel Hoofddorpers en mensen uit de omgeving wordt gebruikt. Het is niet alleen een wandel, skate, zwem harloopgebied het is een ontmoetingsplaats voor jong en oud. Ik ben dan ook tegen het idee om een deel van de Toolenburgerplas op te offeren.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
142	Bij deze wil ik u doorgeven dat ik TEGEN dit plan ben !. Groen wat tegen de vlakte gaat , woongenot , lawaai , drukte , uitlaatgassen , verkeers(on)veiligheid , waardevermindering enz lijken mij genoeg redenen om dit zotte plan te schrappen !!!.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
143	Allereerst verbaast het mij dat ik via social media kennis moet nemen van het verkeersstructuurplan, terwijl het mij als bewoner van Graan voor Visch direct raakt. Met de huidige plannen gaat het mij namelijk zeker een kwartier extra kosten om naar de snelweg te komen, doordat de van Heuven Goedhartlaan nabij het station afgesloten gaat worden. Daarnaast is er sprake van een busbaan door Graan voor Visch vanuit de Nieuweweg, richting de Spoorlaan. Komt deze langs de Moskee? Is dit wel haalbaar? Met name op vrijdagmiddag is er sprake van enorme drukte ivm het vrijdagmiddag gebed, parkeren is een drama maar door de drukte ook verkeersgevaarlijk. Hoe moet hier een busbaan komen? Het is een mooi idee om aan de bereikbaarheid van een centrum te werken, en daarin mensen mij of meer te dwingen te voet, op de fiets of met het ov te komen, maar als ik mijn grote boodschappen wil doen, is dat niet echt handig. Daarnaast ook voor mensen van buiten Hoofddorp niet aantrekkelijk. Het concept verkeersplan zoals het er nu ligt vind ik onduidelijk en vaag. Bovendien ben ik bang dat deze plannen sowieso door onze strot geduwd worden, het geven van een reactie is een leuke optie waartoe de gemeente wettelijk verplicht is, maar ik heb er geen vertrouwen in dat alle bezwaren serieus overwogen worden.	a. Allereerst verbaast het u dat u via social media kennis moest nemen van het verkeersstructuurplan, terwijl het u als bewoner van Graan voor Visch direct raakt. b. U heeft bezwaren tegen de knip in de Van Heuven Goedhartlaan c. U heeft bezwaren tegen de busbaan door Graan voor Visch	a. De gemeente heeft via diverse kanalen inwoners geïnformeerd. Naast sociale media zijn is er o.a. ook een artikel verschenen in InforMeer en HCNieuws zijn er posters en flyers verspreid en advertenties opgenomen in het Witte Weekblad en HC Nieuws. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. Zie toelichting paragraaf Busbaan Graan voor Visch.
144 145 146 147 148 149	Tegen het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om een ""inprikweg"" te maken vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, maak ik hierbij bezwaar met de onderstaande argumenten	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168	1. Verkeersveiligheid: het fietspad langs de busbaan is in de ochtend en middag druk met scholieren die o.a. vanuit Nieuw-Vennep naar de middelbare scholen in Hoofddorp (zoals KSH en Haarlemmermeer Lyceum TTO). De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Met een extra weg zal de de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door auto's gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. 2. Welzijn: door een extra weg zullen de bewoners in Tudorpark en Toolenburg te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Dit geldt ook voor alle recreanten van de plas die overlast ondervinden van meer verkeer, met name geluidsoverlast maar ook meer gevaarlijke oversteekplaatsen etc. 3. Waardevermindering huizen en apartementen: het uitzicht van de huizen langs e busbaan en het fietspad op de Toolenburgerplas zal ernstig verstoord worden door de aanleg van een autoweg en zal leiden tot een waardedaling van de huizen. De gemeente zal gevraagd worden om compensatie voor de ontstane planschade. 4. Natuur en milieu: Rondom de Toolenburgerplas leven veel vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dat is slecht voor flora en fauna in het recreatiegebied. Het aantal aangereden dieren zal fors stijgen, wat tevens een gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert. 5. Extra autokilometers: de Toolenburgerweg is bedoeld voor een 'snelle ontsluiting' van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan zal een deel van de inwoners echter méér kilometers moeten maken om op de snelweg of N201 te komen. In de praktijk zorgt de aanleg van meer asfalt in de praktijk ook voor meer autoverkeer. Dat is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privé auto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd. Wij nodigen de gemeenteraad graag uit om eens te komen kijken naar ons leefgebied en de consequenties van dit plan beter op waarde te kunnen schatten. Vaak zien oplossingen op papier er namelijk vaak logischer uit dan in de werkelijkheid.		

169	De Toolenburger plas is een fijn en rustig gebied. Ik vind het een slecht idee om een drukke weg aan te leggen pal naast het meer. Ik ben hier tegen.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
170	Waardeloos plan! Nieuw te bouwen wijk autoluw maken, en zo huidige bewoners opzadelen met hogere verkeersdruk! Zonde van de rust bij de toolenburgse plas. Wie verzint dit?????	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
171	Volledig tegen de Toolenburgerweg!!!	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
172	Slecht plan, houd de infrastuctuur mbt v Heuvengoedhartlaan open. Nu al lopen de randwegen helemaal vast. Vluchtwegen mbt calimiteiten moet doordacht zijn en niet één stroom creëren. Natuurpark Toolenburg kan je niet gebruiken als doorgangsweg staat haaks op verduurzamen. Dit hele pkan zorgt voor meer CO2 uitstoot omdat er meer km's gereden worden om naar plek van bestemming te komen. Ik ben belastingbetaler en wil hier absoluut niet aan meebetalen.	a. U heeft bezwaren tegen de knip in de Van Heuven Goedhartlaan b. U geeft aan dat het plan voor meer CO2 uitstoot zorgt omdat er meer km’s gereden worden om naar de plek van bestemming te komen.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Het doel van het VSP is om juist de bewoners meer te laten lopen, fietsen en van het Openbaar Vervoer gebruik te laten maken om de groei van het autoverkeer af te remmen. Het klopt dat voor het autoverkeer niet meer altijd de directste routes beschikbaar zijn, juist om de fiets en het OV te stimuleren.
173	Ik vind dat de nieuwe plan Hoofddorp zou veranderen. Een van reden waarom ik Hoofddorp een mooie plek vind is dat het ideal om kinderen te groeien laten is. Het us rustig, veilig en nooit te druk. Ik ben bang dat door de nieuwe plan er komen veel te veel auto's in en het zou veranderen de sfeer en veiligheid van Hoofddorp.	a. U geeft aan dat door het VSP u veel te veel auto’s in Hoofddorp komen en dat zorgt voor onveiligheid.	a. Juist het VSP zet in om het doorgaande autoverkeer in de wijken te verminderen en mensen te stimuleren om vaker te lopen, te fietsen of het Openbaar vervoer te gebruiken.
174	Als bewoners van Toolenburg met jonge kinderen vinden wij meer autoverkeer in Toolenburg niet gewenst en zijn wij dus tegen dit plan.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
175	Wij zijn tegen het verkeersstructuurplan en dan vooral het deel waar meer autoverkeer door Toolenburg zal komen.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
176	Ik ben tegen het plan omdat wij ivm jonge kinderen niet meer verkeer wensen in Toolenburg.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
177	Op deze manier komt er veel te veel verkeer langs de toolenburgplas. Lijkt me niet wenselijk voor bewoners	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	en de veiligheid voor kinderen die daar spelen en fietsen. Bij deze wil ik dan ook bezwaar maken tegen dit plan.		
178	Beste gemeente, Het is een bizar plan om een extra weg DE TOOLENBURGERWEG te gaan maken. Er ligt al een goed alternatief namelijk de Hoofdweg. De weg lang het spoor etc om richting de Bennebroekerweg te gaan. Ook kan er besloten worden om een tunnel te maken bij Hydepark om het verkeer en het ambitieuze wandenpromenade toch naast elkaar te kunnen laten bestaan. Het is bizar dat de smalle straatje van Toolenburg met 30km zones aangesloten gaan worden op deze extra weg. De van Heuven Goedhartlaan is prima maar koppel die dan op een andere weg of laat deze bij het station recht lang de genie dijk gaan en sluit dat later weer aan op de snelweg. Langs alle wegen die er waren willen jullie erg dicht daarop huizen bouwen. Zoals de Ijweg en het autoluw maken van een deel van de Hoofdweg. In plaats van het probleem aan de rand aan te pakken duwen jullie het de wijken in.Stop hiermee en denk een keer na! De Rondenbruglaan en omliggende straten zullen een stuk drukker en onveiliger worden en daar is helemaal been reden voor!	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
179	Een belachelijke plan Die toolenburgerweg mag van mij gelijk de prullenbak in Er is een bestaande Ijweg die aan alle eisen voldoet.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
180	Namens bewoners van de ….(naam straat) maak ik bezwaar tegen het plan om een verbindingsweg aan te leggen tussen de nieuwe Bennebroekerweg en winkelcentrum Toolenburg langs de busbaan.Daar de weg vlak langs onze app.komplex gaat krijgen wij te maken met veel geluid en stank overlast wat slecht is voor het milieu en onze gezondheid plus het tast onze woonplezier aan.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
181	Bij toeval kwam ik achter de plannen om een verkeersweg door het natuurgebied "Toolenburgerplas" te laten lopen. Dit ga je toch niet menen? Dat je nou ook weer gaat "rommelen" aan een mooi natuurgebied in een dichtbevolkt/dicht gebouwd gebied in Hoofddorp? Nog een drukke weg erbij. De IJweg is al druk genoeg met al zijn rotdrempels , evenals Leenderbos, Van Heuven Goedhartlaan. Er zijn	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg. b. U heeft bezwaren tegen de knip in de Van Heuven Goedhartlaan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	zat wegen die naar het WC Toolenburg leiden. De weg rondom het station afsluiten en geschikt maken voor wandelend publiek? Wat een onzalige gedachte is dat! Maak vanuit Hydepark maar een andere weg waarover de bewoners naar het WC kunnen lopen. Als je dat deel van de Van Heuven Goedhartlaan gaat afsluiten, dan wordt het weer gigantisch druk op de Weg om de Noord. Nu stroomt het verkeer nog aardig door. En verder.....We hebben al zo weinig recreatie mogelijkheden in Hoofddorp. Het Haarlemmermeerse Bos en de Toolenburgerplas. Er wonen zoveel mensen hier in Hoofddorp. We moeten ook kunnen recreëren hoor! Ook de Toolenburgerplas is een mooi natuurgebied geworden waar mensen wandelen met hun honden, waar je de vogels hoort. Daar moet je geen weg doorheen jagen. Blijf er van af! Mensen hebben ook rustpunten nodig. En dat is ook de Toolenburgerplas. Ik ben het er helemaal mee eens dat bewegen goed voor een mens is, maar die mentaliteit moeten de mensen zelf ook hebben. Heel veel kinderen worden met de auto naar school gebracht en opgehaald ook. Daar zouden de mensen zelf ook eens kunnen beginnen. Ik ben zelf 69 jaar en al 3 jaar met pensioen. Ik loop iedere dag minimaal een uur. Ik woon op loopafstand van het winkelcentrum Toolenburg. Voor mijn wekelijkse boodschappen gebruik ik mijn auto omdat ik mijn boodschappen voor een hele week haal. Boodschappen doen en winkelen is niet mijn hobby. Ik wandel liever. Mijn wandelingen lopen een paar keer week langs de Toolenburger plas. Iedere keer geniet ik weer. Dat is dan wel gedaan als er een weg doorheen getrokken wordt. Ik vind dat je ook goed moet kijken naar de recreatiemogelijkheden hier in de omgeving. Niet alleen voor mijzelf maar zeker voor de mensen met kinderen en mensen die dagelijks moeten werken. Afblijven van de Toolenburgerplas! Daar hoort geen weg doorheen!		
182	Mijn vrouw heeft 1 deel gedaan. Ik de rest. Fietsen en wandelen is leuk maar als het regent pakt iedereen de auto. En wat doen de invaliden??? Zij kunnen alleen met de auto naar het centrum en dan met de rolstoel. Wat te doen als een familielid uit het buitenland aan komt met twee zware koffers? Verplaats het spoorweg station richting schiphol. Wandel dan via de kruisweg. Voordeel is dat de van Heuvengoedhard laan kan blijven en de doorstroming behoorlijk wordt verbeterd. Je gaat een goed functionerende binnenring niet opheffen, Veel ONNODIG werk en en paar tunnels doet wonderen.	a. Verplaats het spoorweg station richting schiphol. Wandel dan via de kruisweg. Voordeel is dat de van Heuvengoedhard laan kan blijven en de doorstroming behoorlijk wordt verbeterd. Je gaat een goed functionerende binnenring niet opheffen, Veel ONNODIG werk en en paar tunnels doet wonderen. b. U zegt: Toolenburg weg ga je niet aanleggen. Nu al lawaaioverlast voor	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Toolenburg weg ga je niet aanleggen. Nu al lawaaioverlast voor flatbewoners en dan helemaal, Bovendien liggen de oarkeerpoaatsen aan de ijweg kant, Gevolg is dat aalle parkeerplaatsen aan de NIEUWERKRKERTOCHT kant bezet gaan worden door bezoekers park. Mensen voor de bus doen dat nu al. Maak de IJweg breder. alle faciliteiten liggen daar. En of daar dure mensen wonen met invloed bij de Gemeente mag geen reden zijn. Waarom een deel uitvoeren en dan kijken wat nog nodig is. Kunnen Nederlandse specialisten dit vooraf weten?	flatbewoners en dan helemaal, Bovendien liggen de parkeerpoaatsen aan de ijweg kant, Gevolg is dat aalle parkeerplaatsen aan de NIEUWERKRKERTOCHT kant bezet gaan worden door bezoekers park. Mensen voor de bus doen dat nu al. Maak de IJweg breder. alle faciliteiten liggen daar. En of daar dure mensen wonen met invloed bij de Gemeente mag geen reden zijn.	
183	Belachelijk en ondoordacht, met deze plannen wordt het voor de mobilist nagenoeg onmogelijk gemaakt om op een normale veilige manier naar zijn werk te gaan. Denk dat het slimmer is om de weg die dwars door park 21 gaat, beter te benutten en te verbreden, daar is ruimte voor. Maar een bestemmingsplan veranderen om het park rond se Toolenburgerplas te vernietigen is kansloos. Ik denk dan ook dat u zich moet gaan voorbereiden op vele rechtzaken.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg. b. Denk dat het slimmer is om de weg die dwars door park 21 gaat, beter te benutten en te verbreden, daar is ruimte voor.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
184	Bij deze vraag ik uw aandacht voor mijn visie op het verkeersstructuurplan in Hoofddorp. Zelf woon ik aan de Piratenweg, in het centrum. Toen die aangelegd en bebouwd werd in de jaren '80 van de vorige eeuw ongetwijfeld een mooie rustige weg. Nu echter lijkt het meer op de A9 qua drukte, mede door parkerende auto's en ander ook wel zwaar verkeer naar de kantoorgebouwen die achter appartementen complex Nijenborgh werden gebouwd. Door al die verkeersdrukte hebben bewoners hier erg veel last van fijn stof veroorzaakt door al die auto's. Niet zo fijn voor onze gezondheid. Derhalve verzoek ik u ons niet op te zadelen met nóg meer autoverkeer en daar bij de planningen rekening mee te houden. Waarvoor bij voorbaat grote dank !	a. U vraagt om het autoverkeer op de Piratenweg niet meer te laten groeien.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
185	Ik ben TEGEN het aanleggen van een drukke weg door Toolenburg heen. Dat zal het woongenot daar sterk aantasten! En de mooie Tooelenburgse plas is uniek qua natuur en schoonheid. Ook dit zat aangetast worden, onacceptabel!	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
186 187	Min of meer bij toeval bereikte mij het bericht over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Dat	a. U heeft bezwaren tegen de knip in de Van Heuven Goedhartlaan.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede infrastructuur, en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt zeker te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik echter het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is aan dat mooie STOMP, daarom voel ik mij genoodzaakt bezwaar te maken. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS Station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorpcentrum vanuit het NS Station en de Hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Dat dit een wens is kan ik billijken, dit valt echter ook te bewerkstelligen zonder de van Heuven Goedhartlaan volledig af te sluiten. Zo kan er bijvoorbeeld voor gekozen worden van het toch al verhoogde stationsgebied een brede fraaie loop-, fietsbrug naar Hydepark te maken. Ook kan er gekozen worden de autoluw gemaakte van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede loop- en of fietsbrug(gen). Deze opties kunnen in volledige harmonie met het STOMP principe worden gekozen. Afsluiting is geen oplossing van een potentieel verkeersinfarct maar creëert of versterkt juist dat verwachte infarct waardoor er logischerwijs extra maatregelen moeten worden genomen om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses nu of in de toekomst te voorkomen. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde ‘Inprikker’ vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Eén van de bypasses. Een onzalige gedachte, en wel om de volgende redenen: Met deze inprikker (de Toolenburgerweg) snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er per dag 9000(!) auto’s over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; ‘een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk.’ U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de verkeersveiligheid in de hele wijk. Uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. Te	b. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	weten het Herbert Vissers college in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp het KSH, Haarlemmermeer Lyceum of het Kaj Munk. De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, ik zeg het nog maar eens, 9000 auto's per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondeburgerlaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto's per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Tevens bevindt zich halverwege de Maria Rutgerslaan een Kinderdagverblijf en zie je net als op de andere twee genoemde wegen veel ouders op de fiets hun kinderen naar school begeleiden. Dit schrijvende vraag ik mij wederom af hoe dit te staven valt met het door u omarmde STOMP principe? Levensvreugde, welzijn en welbevinden. Ik ben ervan overtuigd dat u deze door het aanleggen van de inprikker in deze rustige autoluw gemaakte wijk zal aantasten: door een extra weg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de plas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer, ik denk dan aan die geluidsoverlast maar zeker ook aan gevaarlijke oversteekplaatsen etcetera waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan en eerder gestimuleerd zullen worden de auto te pakken om de plas te bereiken. Denk aan mensen die plotsklaps naast de weg komen te wonen, soms aan de overkant van een sloot, soms direct op een paar meter. Denk aan de twee aanleuningwoningcomplexen waarvan de tuintjes aan de weg zullen gaan grenzen. Ziet u zich voor u hoe die mensen nog buiten moeten gaan genieten op hun oude dag in hun tuintje of op het balkon, met de auto's onder hun neus? Vele hardlopers en tourfietsers maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Hoe valt dit te rijmen met de uitgangspunten van de gemeente? Ook wij, zijn uw burgers, net als de bewoners aan de		

	IJweg en die mensen die in Hydepark moeten gaan wonen. Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad, er is een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten koste zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas, ten koste van het mooie groen. Terwijl het in de zomer al erg druk is en juist de stukken aan de randen voor de wat oudere bewoners, sporters en hondenbezitters aantrekkelijk zijn. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. Een uitgangspunt dat de gemeente zelf gelukkig ook heeft geformuleerd. Tijd voor de invulling. Passeer je bushalte Toolenburg-Zuid dan kom je bij de flats aan Ridderburgpark, kijk je wederom naar de fysieke ruimte dan stel je al snel de vraag; verschuiven de parkeerplaatsen het park in, de bewoners zullen hun auto niet gaan wegdoen, en in de avonduren zijn alle plekjes vrijwel altijd bezet. Met als gevolg nog verdere aantasting van het recreatiegebied? Het zo vaak genoemde groen dat onze groene gemeente vormt. Nog iets verder kruisen we inmiddels de Maria Rutgerslaan, vlak daarna zal het grasveld voor de aanleunwoningen sneuvelen en zo ook een sportveld voor de jeugd. Ook de aanleunwoningen aan het einde van de inprikker zullen vanuit hun tuin de uitlaatgassen rechtsreeks de huiskamer in krijgen, en dan zal ik niet nogmaals wijzen over het benutten van tuin en balkon. In de praktijk zorgt de aanleg van de inprikker de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dit ook aan, daar is dus geen verschil van inzicht. Ook is het te verwachten dat bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Nogmaals, dit is strijdig met het STOMP principe dat u zegt te hanteren, (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privé auto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet bij de IJweg en in het centrum inclusief het stationsgebied waarbij het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu		

	bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. In dit opzicht biedt de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien geen fraai beeld. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog echt een doorgaande weg via welke de wijken goed hadden kunnen worden ontsloten. Echter de grond werd verkocht ten behoeve van mooie woningen in het duurdere segment. Tegen mijn vrouw zei ik toen al, de bewoners gaan de inrichting van de IJweg niet accepteren op deze manier, en de gemeente zal naar de klachten luisteren en minimaal drempels laten aanleggen. Nu komt er zelfs een inrichting waarbij de auto te gast is en van een uitvalsweg helemaal geen sprake meer kan zijn. Met als gevolg dat u een nieuwe uitvalsweg zoekt, in een bestaande wijk, met ook bewoners die, gevoelsmatig, kennelijk minder waard zijn dan de bewoners aan de IJweg, die ik, laat dat duidelijk zijn, de nieuwe inrichting niet misgun. Maar dat de bewoners van Tolenburg en Tudorpark dan voor de gevolgen mogen opdraaien, dat vind ik eufemistisch gesteld uitermate kwalijk. Toolenburg is al vrij lang een 30 km/uur wijk, tot ieders tevredenheid. Nu komt er een weg waarmee 9000 auto’s per dag de wijk in en uit zullen gaan. Waarbij zij vijf punten passeren waar het verkeer zal kruisen met verkeer in de wijk. Te weten voetgangers, fietsers, scooters en auto’s. Kruispunten waarvan ik aanneem dat de broodnodige verkeerslichten zullen blijven staan. Verkeerslichten die de verkeersstroom danig zullen ophouden. Hoe lang houdt die 30 km/uur stand voor de gehaaste bestuurder, hoe lang voordat men 40/50 km/uur rijdt en de verkeerslichten negeert om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen, hoe lang voor het tot ongelukken leidt? Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km/uur eigenlijk niet past bij die 9000 auto’s per dag nota bene! Of zullen we bij ‘succes’ en dus files voor de verkeerslichten dagelijks de uitlaatgassen inademen omdat er een lange rij auto’s van verkeerslicht naar verkeerslicht tuffen. 9000 auto’s per dag. Hoe is dit te plaatsen naast STOMP?Wiens kalf zal verdrinken voordat u de put komt dempen? Voor ons persoonlijk zal de afsluiting van de Heuven Goedhartlaan betekenen dat wij meer kilometers moeten gaan maken wanneer wij Hoofddorp willen verlaten richting Amsterdam, en dat is voor ons toch 9 van de 10 maal het geval. Dit geldt voor meer mensen aan deze kant van ons dorp. Maar goed dat is een particulier gevolg waarvan ik de gevolgen niet in zijn geheel kan inschatten.		

	Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg; 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket.' Dan lijkt mij de keuze snel gemaakt, die inprikker gaat niet door. Zonde van uw tijd, van het belastinggeld, zonde van de wijk Toolenburg, zonde van het recreatiegebied. Ik zou zeggen, komt u als gemeenteraad eens kijken naar ons leefgebied om de consequenties van dit te ervaren, of gewoon om te toetsen in hoeverre het STOMP principe evenwichtig wordt gehanteerd en niet slechts om een bedacht mooi plan rondom het NS Station te faciliteren. Vaak zien oplossingen op papier er namelijk logischer uit dan zij in de werkelijkheid blijken te zijn.		
188	Bij deze vraag ik uw aandacht voor mijn visie op het verkeersstructuurplan in Hoofddorp. Zelf woon ik aan de Piratenweg, in het centrum. Toen die aangelegd en bebouwd werd in de jaren '80 van de vorige eeuw ongetwijfeld een mooie rustige weg. Nu echter lijkt het meer op de A9 qua drukte, mede door parkerende auto's en ander ook wel zwaar verkeer naar de kantoorgebouwen die achter appartementen complex Nijenborgh werden gebouwd. Door al die verkeersdrukte hebben bewoners hier erg veel last van fijn stof veroorzaakt door al die auto's. Niet zo fijn voor onze gezondheid. Derhalve verzoek ik u ons niet op te zadelen met nóg meer autoverkeer en daar bij de planningen rekening mee te houden. Waarvoor bij voorbaat grote dank !	Deze zit er dubbel in - Zie reactie 184	Zie reactie 184.
189	Een drukke weg door een school gebied / natuur gebied? Zonder dit nog duidelijker te communiceren roept een heleboel vraagtekens op! Bedenk wat beters want dit is totaal onlogisch en niet prettig / veilig meer wonen voor alle gebruikers rondom de bedachte weg.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
190	Geen weg plannen langs de Toolenburgerplas tbv het ontlasten van het Stationsgebied/Hydepark!! Eeuwig zonde!!	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
191	Waarom er geen Toolenburgerweg moet komen:	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Ik ben bewoner aan het Ridderburgpark en maak mij ernstige zorgen om het plan om een Toolenburgerweg te creëren. Door een Toolenburgerweg aan te leggen maak je een gigantisch probleem voor zeer veel bewoners. Deze bewoners hebben een bewuste keuze gemaakt om juist in die wijk te gaan wonen omdat het er zo rustig is. Door de ronde vorm van het gebouw van de appartementen werkt het geluid buiten als een klankkast naar binnen. Wij kunnen letterlijk verstaan wat de mensen zeggen op het fietspad. Het verkeerslawaai zou verschrikkelijk zijn voor ons als bewoners. Net zo als de stank overlast erg zal toenemen. Voor kinderen op de fiets zou het zeer gevaarlijke situaties opleveren, want het is een veel gebruikte fiets route voor school gaande kinderen. Er maken veel mensen gebruik van het park, zoals wandelaars, joggers, honden uit laters, en ook daar voor zou het gevaarlijke situaties gaan opleveren. Het is ook zeker een waarde vermindering van onze woningen. De wegen die op de Toolenburgerweg zouden gaan aansluiten zouden zoveel verkeer niet aan kunnen en ook daar gaat het heel veel gevaarlijke situaties opleveren. De Van Heuvengoedhartlaan en daarop aansluitende wegen zijn al ingericht op veel verkeer en die bewoners hebben de bewuste keuze gemaakt om aan een drukke straat te gaan wonen. Een tunnel van de Taurusweg naar de van Heuvengoedhartlaan zou het probleem, wat ze zeggen dat er is, in een keer oplossen. Kortom een Toolenburgerweg zou verschrikkelijk voor ons zijn en ik ben ook faliekant tegen! Van zo’n weg gaan veel ongelukken komen! Het is in feite een heel groot probleem creëren. Het is overigens triest om te horen dat op de informatie avond van 18 oktober we te horen kregen dat diegenen die de plannen maken om de mensen uit de auto willen hebben, zelf wel met de auto naar hun werk gaan.		
192	Uit het nieuwe verkeersplan blijkt dat er een busbaan aangelegd wordt vanaf Van Heuven Goedhardlaan naar de rotonde graan voor Visch/Nieuweweg. Dit betekent dat er dwars door een woonwijk tussen gvv 15000 en 16000 een busbaan komt. Van uitgaande dat men groen en dorpskarakter wilt behouden lijkt mij dit een slecht plan. Dit zou inhouden dat er over het water een busbaan komt. Dit deel van de wijk is juist het karakteristieke van een woonwijk uit de jaren 70. Veel groen, weids met een verscheidenheid aan vogels etc.	a. U heeft bezwaren tegen de busbaan door Graan voor Visch	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan Graan voor Visch.

	Nog geen 100 meter verderop is er een bestaande weg die naar het centrum gaat (hoofdweg oostzijde/burg.stampplein).		
193	Toolenburgerweg. Ik dien een bezwaar in tegen de plannen van het aanleggen van de Toolenburgerweg. Ik woon in deze wijk Toolenburg en ben het er niet mee eens wat de gemeente hiervan plan is. Een drukke doorgaande weg dwars door een woonwijk en recreatie gebied Toolenburgerplas heen maken is niet zo'n goed plan.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
194	Geachte Gemeente, Aanvullend op mijn eerdere bezwaar hier nog eens extra bendadrukkend; Dat Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede infrastructuur, en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt daarom te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is, daarom voel ik mij genoodzaakt bezwaar te maken. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS Station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorpcentrum vanuit het NS Station en de Hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Dat dit een wens is kan ik billijken, dit valt echter ook te bewerkstelligen zonder de van Heuven Goedhartlaan volledig af te sluiten. Zo kan er bijvoorbeeld voor gekozen worden van het toch al verhoogde stationsgebied een brede fraaie loop-, fietsbrug naar Hydepark te maken. Ook kan er gekozen worden de autoluw gemaakte van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede loopbruggen. Deze opties kunnen in volledige harmonie met het STOMP principe worden gekozen. Afsluiting is geen oplossing van een potentieel verkeersinfarct maar creëert juist dat verwachte infarct waardoor er logischerwijs maatregelen worden gezocht om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses in de toekomst te proberen te voorkomen. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg.	Zie reactie 144.	Zie antwoord 144.

	Eén van de bypasses. Een onzalige gedachte, en wel om de volgende redenen: Met deze inprikker (de Toolenburgerweg) snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er 9000(!) auto's over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; 'een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk.' U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de Verkeersveiligheid in de hele wijk uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in min of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt waar in de ochtend en middag heel veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. Het Herbert Vissers college in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp het KSH, Haarlemmermeer Lyceum of het Kaj Munk.. De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, ik zeg het nog maar eens, 9000 auto's per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondeburgerlaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto's per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Tevens bevindt zich halverwege de Maria Rutgerslaan een Kinderdagverblijf en zie je net als op de andere twee genoemde wegen veel ouders op de fiets hun kinderen naar school begeleiden. Dit schrijvende vraag ik mij wederom af hoe dit te staven valt met het STOMP principe? Levensvreugde, welzijn en welbevinden. Ik ben ervan overtuigd dat u deze door het aanleggen van de inprikker in deze rustige autoluw gemaakte wijk zal aantasten: door een extra weg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de plas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer, ik denk dan aan die geluidsoverlast maar ook aan de gevaarlijke		

	oversteekplaatsen etcetera waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan. Denk ook aan mensen die naast de weg komen te wonen, soms aan de overkant van een sloot, maar denk ook aan de twee aanleuningwoningcomplexen waarvan de tuintjes aan de weg zullen gaan grenzen. Ziet u zich voor u hoe die mensen nog buiten moeten gaan genieten op hun oude dag, 9000 auto's. Vele hardlopers en tourfietsers maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Hoe valt dit te rijmen met de uitgangspunten van de gemeente? Ook zij, wij, zijn uw burgers, net als die mensen die in Hydepark moeten gaan wonen. Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad, er is een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, of direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten kosten zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas, ten kosten van het mooie groen. Terwijl het in de zomer al erg druk en is en juist de stukken aan de randen voor de wat oudere bewoners, sporters en hondenbezitters aantrekkelijk is. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. Een uitgangspunt dat de gemeente zelf gelukkig ook heeft geformuleerd. Nu dus de invulling nog. Passeer je bushalte Toolenburg-Zuid dan kom je bij de flats aan Ridderburgpark, kijken je wederom naar de ruimte dan stel je als snel de vraag; verschuiven de parkeerplaatsen het park in, de bewoners zullen hun auto niet gaan wegdoen, en in de avonduren zijn alle plekjes vrijwel altijd bezet. Met als gevolg nog verdere aantasting van het recreatiegebied? Het zo vaak genoemde groen dat een groene gemeente vormt. Nog iets verder kruisen we inmiddels de Maria Rutgerslaan, vlak daarna zal het grasveld voor de aanleunwoningen sneuvelen en zo ook een sportveld voor de jeugd. Ook de aanleunwoningen aan het einde van de inprikker zullen vanuit hun tuin de uitlaatgassen rechtsreeks de huiskamer in krijgen. In de praktijk zorgt de aanleg van de inprikker de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dat ook aan, daar is dus geen		

	verschil van inzicht. Ook is kans nog eens groot dat het bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Nogmaals, dit is tegenstrijdig met het STOMP principe dat u zegt te handteren, (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privé auto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. Toolenburg is een 30 km wijk, fantastisch. Maar met die weg, 9000 auto's die met die snelheid en meerdere noodzakelijke kruispunten waar alle verkeer elkaar zal kuisen, met mag ik hopen verkeerslichten de wijk uit en in willen wordt het minder veilig en gezond. Hoe lang houdt die 30 Km per uur stand, hoe lang voordat men 40/50 rijdt om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen, hoe lang voor het tot ongelukken leidt? Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km eigenlijk niet past bij die 9000 auto's per dag. Of zullen we bij 'succes' dagelijks de uitlaatgassen inademen omdat er een lange rij auto's van verkeerslicht naar verkeerslicht tuffen. Hoe is dit te plaatsen naast Stomp? Wiens kalf zal verdrinken voordat u de put komt dempen? Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking op de Toolenburgerweg; 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket.' Dan lijkt mij de keuze snel gemaakt, die inprikker gaat niet door. Zonde van uw tijd, zonde van het belastinggeld, zonde van de wijk Toolenburg, zonde van het recreatiegebied. Ik nodig de gemeenteraad graag uit om eens te komen kijken naar ons leefgebied om de consequenties van dit plan beter op waarde te kunnen schatten of gewoon te toetsen in hoeverre het Stomp principe evenwichtig wordt gehanteerd en niet slechts om een bedacht mooi plan rondom het NS Station te faciliteren. Vaak zien oplossingen op papier er namelijk logischer uit dan zij in de werkelijkheid blijken te zijn.		
195	Het plan om het deel rondom het station autoluw te maken is een mooi uitgangspunt. Echter om de uitdaging van een nieuw ontsluiting te leggen midden	a. U geeft aan dat de oplossing voor de stationsomgeving niet in Toolenburg	a. In paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan kunt u informatie vinden over de voorgestelde toekomstsituatie voor de Van Heuven goedhartlaan en in paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp vindt u meer informatie over welke

	door een woonwijk als Toolenburg en vervolgens ook nog impact veroorzaken op een natuurgebied, dat is geen goed plan! Daar maak ik bezwaar tegen als bewoner van de wijk. Ik zou adviseren om de oplossing in dezelfde buurt te zoeken als waar de oorzaak ligt. Bijvoorbeeld de van Heuven Goedhartlaan omleggen, onder het spoor door (ongeveer zoals de huidige busbaan loopt).	gevonden moet worden maar in de buurt van het station .	mogelijkheden er zijn om Hoofddorp richting het zuiden te ontsluiten waardoor duidelijk wordt wat de relatie is tussen deze twee maatregelen uit het VSP.
196 197	Met grote verbazing heb ik kennis genomen van de huidige versie van het verkeersstructuurplan Hoofddorp (hierna: VCS), met name omtrent de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan (hierna: VHGL) en de mogelijke aanleg van de Toolenburgerweg. Waar enerzijds in het VCS gesproken wordt over het bereikbaar houden van Hoofddorp en het welzijn van de bewoners betekent het afsluiten van de VHGL het verleggen van een probleem en het creëren van een verkeersinfarct op andere locaties in Hoofddorp en ver daarbuiten. Dit omdat die locaties daar absoluut niet op berekend zijn en dan dus ook allemaal aangepast moeten worden. Dit leidt tot enorme kosten welke haaks staan op het principe van bewust, sober en doelmatig omgaan met overheidsgelden. Hoewel nut en noodzaak van de afsluiting van de VHGL mij volledig ontgaan ben ik van mening dat er voldoende alternatieven mogelijk zijn welke een gelijksoortig effect kunnen hebben. Te denken valt bijvoorbeeld aan een ondertunneling van de VHGL: dit zou ook recht doen aan de kennelijke wens om het stationsgebied autoluw te maken. Velen die nu gebruik maken van het openbaar vervoer komen met de fiets naar het station. Duidelijk afgebakende fietspaden maken dat enerzijds het station bereikbaar blijft en anderzijds geen gevaar opleveren voor wandelaars. Ook de aanpassingen die hiermee gepaard gaan kosten geld maar waarschijnlijk vele malen minder dan het totaal van de noodzakelijke aanpassingen bij afsluiting van de VHGL. Als omwonende en dus direct belanghebbende, richt mijn zienswijze zich ook op de mogelijke aanleg van de Toolenburgerweg. De eventuele aanleg van deze weg heeft enorme consequenties voor de honderden aanwonenden en nog veel meer omwonenden. Het kan niet anders dan dat deze weg zeer dicht langs een groot aantal woningen komt te lopen. Mede gelet op het verwachte aantal verkeersbewegingen zal dit leiden tot enorme overlast en negatieve milieuaspecten. Die aspecten zullen ook gaan gelden voor de wegen die aan zullen sluiten op de Toolenburgerweg en hier totaal	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg. b. U heeft bezwaren tegen de knip in de Van Heuven Goedhartlaan, c. Wat mij verder opvalt in deze kwestie is de volledige onzichtbaarheid van de gemeente. Hoewel vele (zo niet alle) bewoners van Hoofddorp met dit plan te maken zullen krijgen, worden de bewoners alleen geïnformeerd door de media en de wijkraden. Een zeer kwalijke zaak!	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. Voor deze fase van het proces is ervoor gekozen om inwoners te informeren via: de website van de gemeente, een artikel in de InforMeer online en de papieren versie (als bijlage in HC-Nieuws: https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuws/prettig-bewegen-in-haarlemmermeer) de wijkraden, een persbericht (dat is overgenomen door HCNieuws), posters en flyers (bibliotheek, PierK, Maatvast enz.) 2x een advertentie in het Witte Weekblad. Advertentie op Facebook en Instagram en tweets via de twitterkanalen van de gemeente. Alle inwoners worden later in het proces nogmaals via deze communicatiemiddelen, en wellicht persoonlijk per brief, geïnformeerd en volop in de gelegenheid gesteld om mee te denken en mee te praten over de ideeën en maatregelen die eventueel worden vastgesteld en concreet uitgevoerd.

	niet op berekend zijn. De eventuele aanleg van de Toolenburgerweg zal hierdoor ook zorg dragen voor nog meer zeer gevaarlijke verkeerssituaties. Nu beperkt zich dit nog hoofdzakelijk tot situaties bij de busbaan langs de Toolenburgerplas. Als direct aanwonende zie en hoor ik dagelijks meerdere van die situaties ontstaan op de kruisingen met deze busbaan. Iedere buschauffeur die op deze route rijdt zal u daar meer over kunnen vertellen. Het zal niet verbazen dat de eventuele aanleg van de Toolenburgerweg de veiligheidssituatie niet zal verbeteren, ook niet na plaatsing van (nog meer) verkeerslichtinstallaties. Daar komt bij dat de aanleg van deze weg zal leiden tot een waardevermindering van de woningen voor de direct aan- en omwonenden. Deze waardevermindering zal door de gemeente moeten worden gecompenseerd en zal, waarschijnlijk nu al, leiden tot bezwaar tegen de WOZ-beschikkingen. Ook dit levert een enorme schadepost op voor de gemeente. Daarnaast zullen bij de aanleg van de weg bomen moeten worden gerooid en zullen een veelgebruikte speelplaats en stukken van het recreatiegebied Toolenburgerweg moeten worden opgeofferd . Met de aanleg van de weg wordt ook de wijk Toolenburg feitelijk in tweeën gedeeld. Hierdoor wordt het recreatiegebied Toolenburgerplas voor een groot deel van de bewoners moeilijk(er) toegankelijk. Het vorenstaande maakt de eventuele aanleg van de Toolenburgerweg absoluut ongewenst. De eventuele aanleg staat bovendien haaks op meerdere uitgangspunten in de huidige versie van het VCS. Wat mij verder opvalt in deze kwestie is de volledige onzichtbaarheid van de gemeente. Hoewel vele (zo niet alle) bewoners van Hoofddorp met dit plan te maken zullen krijgen, worden de bewoners alleen geïnformeerd door de media en de wijkraden. Een zeer kwalijke zaak!		
198	Ik heb met name bezwaar tegen stap 33 de Toolenburgerweg. Wanneer deze weg wordt aangelegd en zo een ontsluiting wordt mogelijk gemaakt tussen het winkelcentrum en de Nieuwe Bennebroekerweg dan lijkt het mij dat u het probleem bij het Station aan het verleggen bent naar de kindvriendelijke woonwijk Toolenburg. De huidige bebouwing van de wijk leent zich niet voor een doorgaande weg met heel veel verkeersbewegingen en dat gaat zeker het geval worden. Bij de ijweg is getracht om de snelheid te vertragen door de aanleg van snelheidsdrempels. Dit	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	zou ook ZEKER nodig zijn bij de Toolenburgerweg als die er al zou moeten komen maar in het kader van Park 21 lijkt het mij ook geheel en al onlogisch als we de prachtige natuur van het park gaan opofferen om hier een doorgaande weg van te maken.		
199	Graag maak ik van deze gelegenheid gebruik om aan te geven dat ik mij totaal niet kan vinden in de plannen om dwars door Toolenburg een drukke weg aan te leggen naar de nieuwe Bennebroekerweg. In mijn overtuiging zou dat niet nodig zijn als de Van Heuven Goedhart bij het stationsgebied een verdieping krijgt waar lokaal verkeer met een bovenliggende laag veilig en ruim overheen naar het OV / trein en centrum kan gaan en komen. Daarnaast ben ik wel blij met alle verbeteringen die voorgesteld worden om fiets en voetgangersverkeer meer veiligheid en kwaliteit te bieden.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg en geeft aan dat er bij het station andere oplossingen mogelijk zijn die de aanleg van de Toolenburgerweg niet nodig maken.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp en de toelichting in paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan zodat duidelijk wordt welk verband tussen de twee maatregelen is.
200	De voorgestelde Toolenburgweg mag er niet komen. De consequenties van de prestigeprojecten Hydepark en stationsgebied, met afsluiting VHGlaan worden afgewenteld op Toolenburg. Problemen gaan ontstaan bij het winkelcentrum en de bereikbaarheid van de Toolenburgplas. Voetgangers en fietsers, denk aan massa scholieren, moeten de Toolenburgweg oversteken. Dit gaat ongelukken en slachtoffers opleveren. Daarbij wordt de leefomgeving langs de Toolenburgweg ernstig negatief aangetast. Deze weg moet gewoon van de baan.	a. De voorgestelde Toolenburgerweg mag er niet komen: bereikbaarheid Toolenburg zal een probleem worden. Het wordt gevaarlijk en de leefomgeving langs de Toolenburgerweg wordt negatief aangetast.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
201	Nee!	a. Nee	a. Uw reactie heeft geen inhoudelijke boodschap waardoor wij hierop geen reactie kunnen geven.
202	Geachte heer/mevrouw. Het plan om de nieuwe weg Toolenburgerweg aan te leggen staat me niet aan. Het is gelegen nabij recreatiegebied Toolenburgerplas en extra geluidsoverlast op het park zal hinderlijk zijn. Ik ben tevreden met de momenteel beschikbare wegen in de omgeving. We hebben hier geen wegen meer nodig.	a. U bent het niet eens met de Toolenburgerweg: gelegen naast een recreatiegebied en extra geluidsoverlast.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
203	Super slecht plan. We zijn hier gaan wonen voor de rust en zodat ons kinderen naar het park kunnen zonder een (grote) autoweg over te moeten. We hebben dit van de buren vernomen en iedereen die ik spreek vind het een slechtplan. Niet doorvoeren svp!!	a. Slecht plan: u bent hier komen wonen voor uw rust en zodat uw kinderen in het park kunnen spelen zonder een grote autoweg over te moeten.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

204	Wij zijn erg tegen de weg welke vanaf de Bennebroekerweg langs de toolenburgseplas zou moeten komen. De toolenburgseplas ligt al klem tussen drukke wegen, het is een plas met een relatieve dunne strook groen er omheen. Een (drukke) weg aan deze kant zal de situatie nog meer verslechteren. Verder is er al erg weinig recreatiegebied in Haarlemmermeer/Hoofddorp en dienen we dit kleine beetje relatief rustgevend groen niet verder dienen in te bakenen qua ruimte en/of geluid.	a. U bent tegen de weg vanaf de Bennebroekerweg langs de Toolenburgse plas. Er is al erg weinig recreatiegebied in Haarlemmermeer/Hoofddorp.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
205	Dit verkeersplan is onzes inziens in één woord onbegrijpelijk. Hoe kan een gemeente haar bewoners die in een aangename groene wijk wonen en daar ook bewust voor gekozen hebben zó willen duperen?! Gaan we nu echt een deel van Hoofddorp dat feitelijk vrijwel 'af' is helemaal overhoopgooien en herinrichten om het prestigeproject Hyde Park zo fraai mogelijk op de kaart te zetten?! De Van Heuven Goedhartlaan is een prachtige verkeersader met veel ruimte eromheen en omwonenden die daar dankbaar gebruik van maken. Bovendien is het een prachtige bomenlaan die gezien mag worden. En een weg langs de Toolenburger plas aanleggen is in onze ogen een gruwel. Hierdoor worden enorm veel bewoners zwaar gedupeerd. Om nog maar te zwijgen over de aanslag die hiermee wordt gepleegd op het groen aan de oostzijde van de plas. Onze zienswijze is dat Gemeente Haarlemmermeer met deze plannen haar bestaande inwoners zwaar dupeert ten gunste van nog toekomstige bewoners van de nieuwbouw rondom het centrum. Wellicht had er beter (en eerder) moeten worden gekeken naar verkeers-oplossingen ter plaatse van de nieuw te bouwen appartementen. In plaats van deze zelf gecreëerde problemen af te wentelen op bewoners van wijken die daar geen enkel belang bij hebben. Het is jammer dat het zo vaak gesignaleerde wantrouwen ten opzichte van onze overheden, landelijk zowel als in dit geval lokaal, helaas vaak terecht blijkt te zijn als het gaat om het behartigen van de belangen van de inwoners.	a. de Van Heuven Goedhartlaan is een prachtige verkeersader. b. Een weg langs de Toolenburgerplas is een gruwel: bewoners worden gedupeerd. c. Er had voordat er appartementen werden gebouwd moeten worden nagedacht over de verkeersoplossingen. d. Wantrouwen in de overheid blijkt vaak terecht.	a. Door de aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg kan een deel van de functie van de Van Heuven Goedhartlaan en de Taurusavenue over worden genomen zodat ruimte ontstaat voor ontwikkelingen (wonen en werken). Zie ook toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. c. Het verkeersstructuurplan geeft een beeld van maatregelen die de komende jaren nodig zijn om de ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen faciliteren. Deze maatregelen reiken verder dan rondom de ontwikkellocatie. Bij elke woningbouwontwikkeling wordt de bereikbaarheid uitgewerkt en getoetst. d. Geen commentaar
206	Slecht plan! Vooral de komst van de Toolenburgerweg is belachelijk!!	a. Vooral de Toolenburgerweg is een slecht plan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

207	Met grote verbazing heb ik kennisgenomen van de huidige versie van het verkeersstructuurplan Hoofddorp (hierna: VCS), met name omtrent de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan (hierna: VHGL) en de mogelijke aanleg van de Toolenburgerweg. Waar enerzijds in het VCS gesproken wordt over het bereikbaar houden van Hoofddorp en het welzijn van de bewoners betekent het afsluiten van de VHGL het verleggen van een probleem en het creëren van een verkeersinfarct op andere locaties in Hoofddorp en ver daarbuiten. Dit omdat die locaties daar absoluut niet op berekend zijn en dan dus ook allemaal aangepast moeten worden. Dit leidt tot enorme kosten welke haaks staan op het principe van bewust, sober en doelmatig omgaan met overheidsgelden. Hoewel nut en noodzaak van de afsluiting van de VHGL mij volledig ontgaan ben ik van mening dat er voldoende alternatieven mogelijk zijn welke een gelijksoortig effect kunnen hebben. Te denken valt bijvoorbeeld aan een ondertunneling van de VHGL: dit zou ook recht doen aan de kennelijke wens om het stationsgebied autoluw te maken. Velen die nu gebruik maken van het openbaar vervoer komen met de fiets naar het station. Duidelijk afgebakende fietspaden maken dat enerzijds het station bereikbaar blijft en anderzijds geen gevaar opleveren voor wandelaars. Ook de aanpassingen die hiermee gepaard gaan kosten geld maar waarschijnlijk vele malen minder dan het totaal van de noodzakelijke aanpassingen bij afsluiting van de VHGL. Als omwonende en dus direct belanghebbende, richt mijn zienswijze zich ook op de mogelijke aanleg van de Toolenburgerweg. De eventuele aanleg van deze weg heeft enorme consequenties voor de honderden aanwonenden en nog veel meer omwonenden. Het kan niet anders dan dat deze weg zeer dicht langs een groot aantal woningen komt te lopen. Mede gelet op het verwachte aantal verkeersbewegingen zal dit leiden tot enorme overlast en negatieve milieuaspecten. Die aspecten zullen ook gaan gelden voor de wegen die aan zullen sluiten op de Toolenburgerweg en hier totaal niet op berekend zijn. De eventuele aanleg van de Toolenburgerweg zal hierdoor ook zorg dragen voor nog meer zeer gevaarlijke verkeerssituaties. Nu beperkt zich dit nog hoofdzakelijk tot situaties bij de busbaan langs de Toolenburgerplas. Als direct aanwonende zie en hoor ik dagelijks meerdere van die situaties ontstaan op de kruisingen met deze busbaan. Iedere buschauffeur die op deze route rijdt zal u daar meer over kunnen vertellen. Het zal niet verbazen dat de eventuele aanleg van de Toolenburgerweg de veiligheidssituatie niet zal verbeteren, ook niet na	a. U bent tegen de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan. Nut en noodzaak ontgaat u volledig en er zijn voldoende alternatieven, bijvoorbeeld ondertunneling. b. U bent tegen een mogelijke aanleg van de Toolenburgerweg. Gezien de ligging levert deze weg overlast voor omwonenden: geluid en negatieve milieuaspecten. Ook zal de weg voor een gevaarlijkere verkeerssituatie zorgen. De Toolenburgerplas wordt minder goed toegankelijk en de wijk wordt in tweeen gesplitst. c. Waardevermindering voor omwonenden en daarmee daling WOZ-inkomsten voor de gemeente zal zorgen voor een schadepost bij de gemeente.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. c. Waardevermindering en de koppeling met de WOZ-inkomsten is op dit moment in deze fase van het verkeersstructuurplan geen onderdeel bij de besluitvorming. Er zijn ook onderzoeken van bureaus die een goede ontsluiting positief beoordelen wat leidt tot waardevermeerdering.

	plaatsing van (nog meer) verkeerslichtinstallaties. Daar komt bij dat de aanleg van deze weg zal leiden tot een waardevermindering van de woningen voor de direct aan- en omwonenden. Deze waardevermindering zal door de gemeente moeten worden gecompenseerd en zal, waarschijnlijk nu al, leiden tot bezwaar tegen de WOZ-beschikkingen. Ook dit levert een enorme schadepost op voor de gemeente. Daarnaast zullen bij de aanleg van de weg bomen moeten worden gerooid en zullen een veelgebruikte speelplaats en stukken van het recreatiegebied Toolenburgerweg moeten worden opgeofferd. Met de aanleg van de weg wordt ook de wijk Toolenburg feitelijk in tweeën gedeeld. Hierdoor wordt het recreatiegebied Toolenburgerplas voor een groot deel van de bewoners moeilijk(er) toegankelijk. Het vorenstaande maakt de eventuele aanleg van de Toolenburgerweg absoluut ongewenst. De eventuele aanleg staat bovendien haaks op meerdere uitgangspunten in de huidige versie van het VCS. Wat mij verder opvalt in deze kwestie is de volledige onzichtbaarheid van de gemeente. Hoewel vele (zo niet alle) bewoners van Hoofddorp met dit plan te maken zullen krijgen, worden de bewoners alleen geïnformeerd door de media en de wijkraden. Een zeer kwalijke zaak!		
208	Bezwaar ‘inprikweg’ Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg Geachte dames en heren, Hiermee maak ik als inwoner die geboren en getogen is in de Haarlemmermeer en hier al 49 jaar woont en sinds 2011 met veel plezier in de wijk Toolenburg, ernstig bezwaar tegen het voorstel in het Verkeersstructuurplan Hoofddorp dat benoemd is als ‘inprikweg’ Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, omdat het een onveilige en daarmee onwenselijke verkeerssituatie creëert. Na het lezen van het Verkeersstructuurplan Hoofddorp concludeer ik dat de ‘inprikweg’ niet aansluit bij de visie en met name op de drie uitgangspunten; 1. STOMP(Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service, Prive auto), 2. verduurzamen van mobiliteit, 3. autoluw ontwikkelen. Feit is dat de voorgestelde ‘ínprikweg’ de veiligheid van de huidige drukke fiets en OV-dader in gevaar brengt. Momenteel is deze veilige verkeersader voor scholieren van zowel het basisonderwijs en voortgezet onderwijs een van de drukste en veiligste van de Haarlemmermeer.	a. U bent tegen de inprikweg Nieuwe Bennebroekerweg naar winkelcentrum Toolenburg omdat daarmee een onveilige en onwenselijke verkeerssituatie wordt gecreeerd. De weg sluit niet aan bij de drie uitgangspunten en brengt de veiligheid van de fietser en ov gebruiker in gevaar.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Naast dat deze kwetsbare verkeersgebruikers die deze nu veilige route dagelijks van en naar school gebruiken, maken zij er ook gebruik van om naar recreatie activiteiten en sportfaciliteiten te reizen. Verder wordt de veilige route momenteel ook veel door ouderen gebruikt om hun dagelijkse boodschappen of als wandel/uitlaat rondje naar Toolenburg Plas. Momenteel is de veiligheid voor alle weggebruikers maar vooral voor de kwetsbaren gewaarborgd doordat; • er vrije fietspaden zijn, • er vrije busbanen zijn, • alleen noodzakelijk autoverkeer is waarbij de automobilisten voornamelijk wijkbewoners zijn, • professionele buschauffeurs wiens taak het is veilig aan het verkeer deel te nemen. De wijk Toolenburg is bij de aanleg al heel innovatief gestart met het verkeersmanagement; alleen verkeer in straten die aangewezen zijn als route naar voorzieningen en deze zijn dan ook nog eens voorzien van de nodige drempels om zo een veilige snelheid te creëren voor medeweggebruikers. Verder zijn er bewuste brede vrije fietspaden aangelegd als snelle en veilige routes naar voorzieningen en goede OV-aansluiting door de aanleg van de drie busbanen. Ik maak hiermee bewaar tegen de 'inprikweg' Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg omdat de veiligheid van de wijk Toolenburg hiermee in gevaar komt. Daarom roep ik de gemeente Haarlemmermeer op om af te zien van dit voorstel om de veiligheid van de wijkbewoners te waarborgen en aan te sluiten bij de ontwerpvisie van Toolenburg en de huidige uitgangspunten STOMP, verduurzamen en autoluw ontwikkelen. Alles voor een veilig Toolenburg.		
209	Tegen	a. Tegen.	a. Uw reactie heeft geen inhoudelijke boodschap waardoor wij hierop geen reactie kunnen geven
210	Ik ben tegen. Idioot om omgeving station (volledig) autoluw te maken en de bestaande wijkbewoners een drukke weg cadeau te doen. Wij hebben bij de koop van de woning bewust een autoluwe buurt uitgezocht. Ik wil mijn kinderen opvoeden in een verkeersveilige buurt, waarom houd de gemeente hier geen rekening mee? Mensen die woningen kopen in de stationsbuurt weten dat er veel wegenbouw is.	a. Tegen.	a. Uw reactie heeft geen inhoudelijke boodschap waardoor wij hierop geen reactie kunnen geven
211	Ik wil hierbij bezwaar maken tegen het plan en vooral de bus die wordt doorgetrokken in de wijk nabij de moskee. Bus kan prima over de Hoofdweg. Bussen die	a. U maakt bezwaar tegen het doortrekken van de bus in de wijk nabij de moskee: bussen zullen	a. zie toelichting paragraaf Busbaan Graan voor Visch.

	regelmatig langs rijden zorgen voor overlast, herrie, verzakkingen en waardevermindering huizen. Tevens afsluiting route naar A4 via station is niet logisch	zorgen voor overlast, herrie, verzakkingen en waardevermindering van huizen. b. Tevens afsluiting route naar A4 via station is niet logisch	b. zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
212	Beste heer/mevrouw, Ik ben het niet eens met de locatie van de Toolenburgerweg en stel deze ter discussie. Procesmatig en inhoudelijk. Daarvoor heb ik een zienswijze opgesteld die ik onmogelijk in dit kleine venster uiteen kan zetten en ook niet kan uploaden. Ik zal deze los mailen naar VSPHoofddorp@Haarlemmermeer.nl. Op 21 oktober 2022 heb ik mondeling in de wijk vernomen van de terinzagelegging van het VSP Hoofddorp. Ik ben verrast en heb daardoor op een onaangename manier kennisgenomen van de toekomstige Toolenburgerweg (zwarte cirkel hieronder). Wij maken regelmatig gebruik van het recreatiegebied rondom de Toolenburgerplas. Het fiets- en wandelpad behoort tot ons dagelijkse gebruik. Wij vinden het zeer onwenselijk dat de Toolenburgerweg daar komt. Ik heb tal van vragen rondom de totstandkoming van deze weg en het VSP. Lezend door het VSP worden deze niet beantwoord. Een deel ziet op het proces en een deel ziet op de inhoud. Wij voelen ons onvoldoende geïnformeerd en betrokken. In het VSP wordt gesproken over participatie-gesprekken en meerdere bijeenkomsten. Beide zijn mij onbekend tot op heden. Er is naar mijn weten geen één op één bewonerscommunicatie geweest (althans in het Tudorpark). Ik heb geen bewonersbrief ontvangen. Dat betreur ik want de Toolenburgerweg raakt onze wijk en daar zijn uiteraard meningen over. Een bewonersbrief vind ik niet meer dan klantgericht in deze tijd. Het is niet verplicht maar wel zeer wenselijk voor het betrekken van je inwoners waar zij geraakt worden en het generen van voldoende draagvlak voor je plannen. Hebben er participatie-gesprekken plaatsgevonden vanuit het Tudorpark? Graag zou ik inzage willen in het participatieplan, omgevings- en communicatieplan en borging van de participatie-gesprekken, zoals bijvoorbeeld verslagen. In het VSP wordt verwezen naar toekomstige participatie voor de deeltrajecten. Aangezien het VSP de bouwstenen vastlegt ga ik ervan uit dat de nog te voeren participatie op de deeltrajecten middels trechteren geschied. Het gaat	a. U bent het niet eens met de Toolenburgerweg en heeft een zienswijze per mail ingestuurd. b. U voelt zich onvoldoende geïnformeerd en betrokken. In het VSP wordt gesproken over participatie-gesprekken en meerdere bijeenkomsten. Beiden zijn u onbekend tot op heden. Er is naar u weten geen één op één bewonerscommunicatie geweest (althans in het Tudorpark). U heeft geen bewonersbrief ontvangen	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. De gemeente heeft via diverse kanalen inwoners geïnformeerd. Naast sociale media zijn is er o.a. ook een artikel verschenen in InforMeer en HCNieuws zijn er posters en flyers verspreid en advertenties opgenomen in het Witte Weekblad en HC Nieuws.

	dan enkel nog om de nadere invulling van de Toolenburgerweg, terwijl deze zienswijze ter discussie stelt dat de Toolenburgerweg hier überhaupt moet komen. Er is dus behoefte aan participatie op dit niveau. Inhoudelijk heb ik ook meerdere vragen. Ik ben zoekende naar de inhoudelijke rapportages die geresulteerd hebben in het VSP. Er wordt verwezen naar de rapportage verkeerskundige onderbouwing. Daartoe zou ik graag inzage hebben. Ik zou graag de voorspelde verkeersintensiteiten en berekeningen willen zien. Voor het overige zie ik geen andere aangehaalde rapportages. Is er een varianten- en haalbaarheidsstudie gedaan? Waaruit blijkt dat in een totale belangenafweging dit de beste uitkomst is voor een Toolenburgerweg? Is er niet een andere locatie denkbaar die meer wenselijk is vanuit meerdere invalshoeken? Of uitbreiding van de Hoofdweg Oostzijde die nu al als ontsluitingsweg geldt voor veel wijken? Ik mis aandacht, onderzoeken en uitwerking van verschillende conditioneringsaspecten. Hoe verhoudt de Toolenburgerweg zich tot het vigerende bestemmingsplan, de structuurvisies en de ambtelijke en bestuurlijke toezeggingen die gedaan zijn bij de ontwikkeling van het Tudorpark en omgeving? Is er reeds gekeken naar natuur, Natuurbeschermingswet, soortenbescherming? Kabels- en leidingen? Wet geluidshinder? Het verschilt nogal of er 1-4 keer per uur bussen langsrijden (wat je overigens al hoort) of een verkeersstroom aan auto’s. Andere hinder? Uitstoot? Veiligheid? Er gaat zoveel jeugd richting de Toolenburgerplas die nu veilig kunnen oversteken vanuit het Tudorpark. Dat is anders met een (drukke) weg. Concluderend ik betwist dat de Toolenburgerweg hier moet komen. Er is op dit moment onvoldoende draagvlak. Alternatieven en een variantenafweging zou ik op zijn plaats vinden. Ik hoop op een laagdrempelige wijze van informatiedeling zonder dat ik een Woo-verzoek hoef in te dienen. Is er een omgevingsmanager? Graag zou ik ook in persoonlijk contact komen met de omgevingsmanager om mijn zienswijze mondeling toe te lichten aangezien ik alle mogelijkheden hiertoe tot op heden gemist heb. Is er een klankbordgroep? Mocht er een klankbordgroep zijn dan zou ik u willen verzoeken mij in contact te brengen met de voorzitter omdat ik hier graag aan deel zou willen nemen. Ik vertrouw op een constructief contact.		
213	Beste, Zojuist de plannen gescand. Wat vooral opvalt is de gedachte dat er vergroend- verduurzaamd en gelopen	a. Onzin dat de belangrijkste verkeersaders van Hoofddorp lam gelegd worden.	a. Het is niet meer mogelijk, financieel en ruimtelijk om alle groei van het autoverkeer te faciliteren. Juist hierom wordt ingezet om het lopen, fietsen en stimuleren van openbaar vervoer, bijkomend voordeel is dat de veiligheid en

	dient te worden. Er wordt met name zeer gefocused op ""autoluw"", waarbij de belangrijkste verkeersaders van Hoofddorp lam gelegd gaan worden, totale onzin natuurlijk. Er wordt gekeken naar het aantrekken van nieuwe bewoners, maar er wordt voorbijgegaan aan het woongenot en comfort van de originele bewoner en hun behoeften. We zijn niet allemaal op de fiets, lopend of met de trein. Kortom, dit plan heeft niet mijn steun en zou graag een bredere invulling willen zien!	b. U geeft aan dat er voorbij wordt gegaan aan het woongenot en comfort van de originele bewoner en hun behoeften.	leefbaarheid hierdoor verbeterd. We proberen juist de beschikbare infrastructuur, ook die van auto beter te laten benutten. b. Alle maatregelen in het VSP gelden voor de bestaande en nieuwe inwoners, het tegengaan van doorgaand verkeer is zeker voor de bestaande wijken een verbetering van de veiligheid en leefbaarheid.
214	Bij deze maak ik bezwaar tegen de voornemens in het concept verkeersstruktuurplan. Dit bezwaar richt zich op de voornemens de verkeersstroom die nu gebruik maakt van de Van Heuven Goedhartlaan deels af te wikkelen via buurtwegen zoals die in Graan voor Visch. Daar leent zich de wijk absoluut niet voor. Dit is een woonwijk, met spelende kinderen, scholen, winkels, speelplaatsjes enz. Alles op kleine, menselijke schaal. Het bezwaar richt zich daarnaast vooral op de voorgestelde nieuwe busbaan, de verbinding tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuweweg (zie summiere toelichting op blz. 39 en de schets op blz. 40). Misleidend is de toelichting op het kaartje dat het hier een bestaande Rnet-buslijn betreft; daar is geen sprake van. Dit is een nieuw tracé. De toelichting is weliswaar dat de exacte route nog moet worden onderzocht maar het is niet moeilijk te begrijpen dat deze wordt geprojecteerd op de bestaande singel tussen de moskee en de huisnummers tussen 15001 en 15101. Dit kan echt niet. Graan voor Visch ontleent zijn karakter aan een ruime verkaveling met veel groen en open water. Daar wordt met dit voorstel hard op ingegrepen. Het directe woonplezier van omwonenden wordt zwaar geschaad; zicht op een waterpartij met een mooie waterkant, zwanen, waterhoentjes en andere dieren, wandelen en spelen langs het water wordt ingeruild voor een lawaaierige busbaan vlak voor de huizen langs, een onveilige situatie voor kinderen en ouderen, een complexe verkeerssituatie bij de aansluiting op de B-weg en dag en nacht overlast. Dit alles is een onacceptabele aanslag op het woonplezier voor de omwonenden in dit gebied. Voor een belangrijk deel ook bewoners die onlangs veel hebben geïnvesteerd in hun huidige woning dan wel recent een woning hebben aangekocht, allemaal in de onwetendheid van deze plannen. Met een beetje pech zijn dit weggegooide investeringen, de marktwaarde van deze woningen zal met een busbaan voor de deur ongetwijfeld aanzienlijk zakken.	a. U maakt bezwaar tegen het voornemen de verkeersstroom die nu gebruikt maakt van de Van Heuven Goedhartlaan deels af te wikkelen via buurtwegen zoals die in Graan voor Visch. Daar leent de wijk zich absoluut niet voor. b. U maakt bezwaar tegen de voorgestelde nieuwe busbaan, de verbinding tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuweweg. Volgens de toelichting moet de exacte route nog worden onderzocht maar het is niet moeilijk te begrijpen dat deze wordt geprojecteerd op de bestaande singel tussen moskee en huisnummer 15001 en 15101. Direct woonplezier wordt zwaar geschaad. c. Waarde van woningen (recent veel investeringen gedaan of woningen aangekocht in onwetendheid van deze plannen) zal afnemen. d. U draagt een alternatief aan: de Hoofdweg Oostzijde tussen politiebureau en Paxlaan kan fungeren als busbaan.	a. Zie de toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie de toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch. c. Waardevermindering is op dit moment in deze fase van het verkeersstructuurplan geen onderdeel bij de besluitvorming. Er zijn ook onderzoeken van bureaus die een goede ontsluiting positief beoordelen wat leidt tot waardevermeerdering. d. Zie de toelichting paragraaf Busbaan Graan voor Visch.

	Er is een alternatief. De Hoofdweg Oostzijde tussen het politiebureau en de Paxlaan/A-weg kan goed worden benut als busbaan, dat zit nu niet in de plannen. Kortom; een slecht plan. Niet doen, vooral omdat er goede alternatieven zijn. En de buurt denkt hierin graag met u mee.		
215	Ik ben het niet eens met de weg die naast de toolenburgse plas geplaatst gaat worden.	a. U bent het niet eens met de weg naast de Toolenburgse plas.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
216	Ik ben honderd procent tegen ik zie het nut hiervan niet in geeft Toolenburg veel onnodig en gevaarlijk verkeersoverlast vanwege het dwars door een recreatiegebied te plannen ten koste van groen.	a. U bent tegen Toolenburgerweg: levert gevaarlijke verkeersoverlast op en gaat ten koste van groen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
217	House owner Boekanierlaan 15 do-not support the construction of cycle path on the north side of Geniedijk on the other side of Boekanierlaan, Simon de Danserhof, Klaas Kompaanhof and Peer de Schuimerhof.	a. U bent tegen een fietspad ten noorden van de Geniedijk.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.
218	BEZWAAR Graag maak ik hierbij bezwaar tegen ember verkeersstructuurplan waarbij de autoluwheid van een nieuwe wijk volledig ten koste gaat van een andere, reeds bestaande, wijk en het groen.	a. U maakt bezwaar omdat de autoluwheid van een nieuwe wijk volledig ten koste gaat van een andere reeds bestaande wijk en het groen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
219	Tudorpark is verkocht als “rustig wonen aan de plas”. Dat gaat dus veranderen als deze plannen doorgaan.	a. Tudorpark is verkocht als rustig wonen aan de plas maar gaat veranderen als deze plannen doorgaan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
220 221	Beste mevrouw Ruigrok, Allereerst wil ik u aangeven dat ik helaas via derden heb moeten vernemen van uw plannen. De aangegeven inloopbijeenkomst op 5 oktober jl. was mij en de direct in mijn omgeving aanwezigen niet bekend. Gelukkig heb ik op het laatste moment mijn informatie via de wijkraad kunnen verkrijgen waardoor ik hier alsnog mijn mening kan geven. Bij dergelijke grote projecten vind ik het normaal dat de inwoners vanuit de gemeente en Hoofddorp hier beter geïnformeerd zouden moeten worden voorafgaand aan een informatieavond. Afsluitend wellicht een referendum of verkiezingen zodat de inwoners het voorstel kunnen onderschrijven of verwerpen door te stemmen.	a. U had beter geïnformeerd willen worden over deze omvangrijke plannen. b. Met de voorstellen zal het verkeer uit bestaande wijken om moeten rijden en wordt er een nieuwe weg gecreëerd. c. Het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan zal zorgen voor drukte op bestaande smalle wegen van verkeer uit bestaande wijken.	a. De gemeente heeft via diverse kanalen inwoners geïnformeerd. Naast sociale media zijn is er o.a. ook een artikel verschenen in InforMeer en HCNieuws zijn er posters en flyers verspreid en advertenties opgenomen in het Witte Weekblad en HC Nieuws. Dit bij de vraag voor in vulling van de klankbordgroep maar ook over de informatiemomenten. b. Het VSP gaat uit dat autoverkeer niet altijd de kortste route meer kan rijden, juist om ongewenst doorgaand verkeer tegen te gaan. Alle bestemmingen blijven echter met de auto bereikbaar, de fiets en het OV worden echter concurrerender. Om minder verkeer door de wijken te krijgen wordt een nieuwe verbinding naar de randstructuur voorgesteld. c. Juist door het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan ontstaat meer ruimte op de bestaande wegen, omdat doorgaand verkeer al eerder andere routes kiest via de randstructuur.

	Verkeersstructuurplan. Ik heb het verkeersstructuurplan tot mij genomen en ben zeer verbaasd over de voorstellen welke hierin worden gedaan. Mijn persoonlijke samenvatting van het plan is als volgt; Gemeente Haarlemmermeer heeft zich gecommitteerd aan een prestigieus plan genaamd “Hydepark”. Dit woonpark is voornamelijk benoemd als onderdeel van Metropool Amsterdam en wil men stimuleren door snel reizen naar amsterdam in 12 minuten. Bijkomende prestige is dat bewoners zich vrij moeten kunnen bewegen richting het stationsgebied en het centrum waarbij er geen autoweg (in deze de van Heuven Goedhartlaan) als spreekwoordelijke drempel in de weg mag liggen. Verder wil men het huidige NS en busstation verbeteren door een plateau te genereren waarbij bussen zich op gelijke hoogte als spoor zich kunnen positioneren. Als gevolg van deze aanpassingen zal verkeer zich moeten verplaatsen via de N201 vanuit centraal gelegen wijken. Ook zullen er hierdoor nieuwe uitvalswegen worden gerealiseerd als de Toolenburgerweg. Bij deze laatste moeten er maar liefst 8800 voertuigen per dag worden verwacht. Er zijn snelwegen in Nederland welke minder voertuigen op een dag zien. Echter spreken we hier over een woonwijk. Motivatie. Ik kan mij niet voorstellen dat een gemeente welke het lopen en fietsen voorop stelt het autoverkeer in woonwijken aan het stimuleren is met invoering van deze plannen. Van Heuven Goedhartlaan De van Heuven Goedhartlaan verwijderen en het woon-werkverkeer vanuit Graan voor Visch, Pax en Toolenburg grotendeels door Graan voor Visch en het centrum te laten rijden richting de N201 lijkt mij een onhaalbare situatie. Drukte over te smalle wegen en omleiding over te grote afstanden maakt dit onrealistisch. Uit uw plannen maak ik op dat u graag ziet dat deze zich direct richting de N201 verplaatsen of naar de Nieuwe Bennebroekerweg. Allen weten dat dit deels zal gebeuren, maar dat men vooral de navigatie zal volgen. Deze zal de kortste route voorstellen wat in deze door het centrum en de wijken zal zijn. Toolenburgerweg & Hoofdweg Daarnaast het verkeer vanuit Pax en Toolenburg over de Toolenburgerweg te laten rijden om zo de Nieuwe Bennebroekerweg te laten bereiken is een onhaalbaar	d. De Toolenburgerweg zal zorgen voor overlast voor bestaande bewoners en de verkeersveiligheid zal achteruitgaan. De rust bij de Toolenburgse plas zal verdwijnen. e. Door de knip in de Van Heuven Goedhartlaan worden sportvelden en het winkelcentrum in Hoofddorp Noord slechter bereikbaar. En wandelen zal niet snel gebeuren. f. Met smalle (of geen) wegen komt de bereikbaarheid voor hulpdiensten in gevaar en daarmee de veiligheid van inwoners. g. Veel gebieden zijn niet bereikbaar met openbaar vervoer, vooral buiten Hoofdorp dus de auto laten staan zal niet altijd gebeuren.	d. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. e. Alle bestemmingen in Hoofddorp blijven per auto bereikbaar, de inzet in het VSP is om de fietsstructuur en het openbaar Vervoer te verbeteren waardoor de keuze voor de fiets of bus makkelijker wordt. f. Alle maatregelen worden bij de uitwerking getoetst door de nood- en hulpdiensten zodat alle plannen door hen goedgekeurd zijn voordat ze daadwerkelijk buiten gerealiseerd zijn. g. U constatering volgen wij en het is niet zo dat de auto niet meer gebruikt kan en mag worden, het nadenken welke vervoerwijze voor welke locatie, tijdstip en bestemming het handigst is wordt in het VSP als uitgangspunt genomen.

	voorstel. Straten als de Haya van Somerensingel en Schoonenburgsingel zullen onnodige drukte gaan krijgen en gevaarlijker worden voor alle weggebruikers en bewoners. Ook voorzie ik grotere drukte op de Hoofdvaart en Spoorlaan door deze aanpassing. Bewoners zullen “vluchtroutes” gaan vinden om de drukte op deze wegen te vermijden. Hier ontstaan onnodige gevaarlijke situaties op kruispunten en overgangen. Bijzonder te weten dat de Toolenburgerweg en in de toekomst de Hoofdvaart (door plaatsing van nieuwe winkelcentra en scholen) door jeugdige verkeersdeelnemers gebruikt zal worden, lijkt mij dat deze wegen niet drukker dienen te worden maar juist rustiger en veiliger. Recreatie Rond deze locaties zijn er veel speelgelegenheden waar kinderen nu zelfstandig heen kunnen. Dit ontneemt u hen wanneer deze wegen te druk worden voor deze kinderen. De rust bij de Toolenburgerplas, waar mensen sporten, spelen, recreëren, wordt hen ontnomen en kan op geen andere manier worden gecompenseerd waar u als gemeente ook Park21 al grotendeels heeft afgeblazen. Recreatie komt daarmee op een lagere positie. Stationsgebied Door de aanpassing in het stationsgebied maakt u het tevens bijna onmogelijk om met auto naar de sportvelden en winkels in Hoofddorp Noord (vanuit Tudorpark en Toolenburg) te komen, Hierdoor worden sportverenigingen en sportende bewoners benadeeld en zullen ondernemers minder bezoek verkrijgen vanuit andere wijken. Het wandelen van station naar centrum zonder een weg over te moeten steken is de hoofdgedachte achter het plan. Dit zal een utopie blijven omdat u de drukte nu verplaatst naar het centrum waar het juist autoluw zou moeten zijn. Men dient ten alle tijden een weg over te moeten steken, daar zal men niet aan ontkomen. U geeft aan in uw plan dat men maximaal 20 minuten wil wandelen waarbij het wandelen in uw opzet een 19 minuten bedraagt. Ik verwacht niet dat dit veel zal gaan gebeuren door deze tijdsduur. Ook werkenden zullen deze route niet meer bewandelen daar de bedrijven verplaatst zijn naar de andere zijde van het station en binnen 30 minuten (pauze) het winkelgebied niet bereikbaar is. Veiligheidsregio. Tevens ben ik zeer benieuwd naar de haalbaarheid vanuit de veiligheidsgebied gedachten. Hoe kan een ambulance, brandweer en politie zich nog		

	snel bewegen wanneer wegen smaller zijn en vol staan met voertuigen. In een plaats welke aan het groeien is richting 100.000 inwoners lijkt mij dit juist een belangrijk onderdeel. Haalbaarheid.U stimuleert om minder met de auto te verplaatsen, maar vergeet daarbij dat in veel gevallen het niet mogelijk is deze te laten staan. Veelal is de bestemming niet voorzien van openbaar vervoer mogelijkheden, is de reistijd te lang met openbaar vervoer of zijn de kosten hiervan meerdere malen hoger als met de auto. U vergeet dat wij ons niet alleen bewegen in Hoofddorp, maar ook ver daarbuiten. Conclusie Ik ben als bewoner fel tegen de aanpassing van de van Heuven Goedhartlaan, de aanleg van een Toolenburgerweg en de mogelijke drukkere Hoofdweg (Hoofdvaart) vanuit van Heuven Goedhartlaan richting Nieuw-Vennep. Het huidige NS station aanpassen lijkt mij onvermijdelijk. Hierdoor ontstaat, door het juist aan te passen, een mogelijkheid de van Heuven Goedhartlaan door te trekken onder het spoor naar de Taurusavenue. Dit zou de doorstroming juist verbeteren en kan mijns inziens op veel steun rekenen omdat men zich juist gemakkelijker naar de snelweg A4 kan bewegen. De infrastructuur is hiervoor grotendeels aanwezig. Als dit niet mogelijk is, kan het ingraven van de van Heuven Goedhartlaan een optie zijn om zo de weg deels onzichtbaar te laten zijn voor bewoners in “Hydepark”. Alles bij elkaar voldoende redenen om bezwaar te maken tegen de plannen vanuit de gemeente. Mocht er interesse zijn om hierover in gesprek te gaan kunt u mij via onderstaande gegevens contacten.		
222	Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede infrastructuur en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt zeker te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik echter het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is aan dat mooie STOMP, daarom voel ik mij genoodzaakt mijn zienswijze voor het voetlicht te brengen. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven	a. U maakt bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan. U draagt een alternatief aan: het toch al verhoogde NS-station doortrekken als brede, fraaie loop- en fietsbrug naar Hydepark. ook kan ervoor gekozen worden de autoluw gemaakte Van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede loop- en/of fietsbruggen.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. In uw voorstel blijft verkeer richting de Taurusavenue en N201 mogelijk richting aansluiting 3 op de A4 waar juist minder verkeer naar toe moet gezien de verkeersdrukte aldaar.

	Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert, maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorp-Centrum vanuit het NS-station en de hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Dat dit een wens is kan ik billijken, dit valt echter ook te bewerkstelligen zonder de Van Heuven Goedhartlaan volledig af te sluiten. Zo kan er bijvoorbeeld voor gekozen worden van het toch al verhoogde stationsgebied een brede, fraaie loop- en fietsbrug naar Hydepark te maken. Ook kan ervoor gekozen worden de autoluw gemaakte Van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede loop- en/of fietsbrug(gen). Aanvullend zou de Spoorlaan van de Van Heuven Goedhartlaan nadrukkelijker als uitvalsweg naar de (Nieuwe) Bennebroeker kunnen worden getransformeerd. Denk hierbij aan het verdubbelen van het aantal rijstroken. Deze opties kunnen in volledige harmonie met het STOMP principe worden gekozen. Afsluiting is geen oplossing voor een potentieel verkeersinfarct, maar creëert of versterkt juist dat verwachte infarct, waardoor er logischerwijs extra maatregelen moeten worden genomen om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses nu of in de toekomst te voorkomen. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Een van de bypasses. Een onzalige gedachte en wel om de volgende redenen: Met deze Inprikker (de Toolenburgerweg) snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er per dag 9000(!) auto's over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; "een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk". U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de verkeersveiligheid in de hele wijk. Uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. Te weten het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp het KSH, Haarlemmermeer Lyceum of het Kaj Munk College. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, ik zeg het nog maar eens, 9000 auto's per	b. De Spoorlaan zou nadrukkelijker als uitvalsweg kunnen worden getransformeerd. c. U maakt bezwaar tegen de inprikker vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar winkelcentrum Toolenburg. Een goed funcitonerende wijk wordt in tweeën gedeeld en de verkeersveiligheid komt in gevaar.	b. De Spoorlaan blijft een belangrijke uitvalsweg richting de Nieuwe Bennebroekerweg. Wellicht zijn hier wel aanvullende maatregelen nodig om de doorstroming te optimaliseren. c. Zie toelichting paragraaf zuidelijk ontsluiting Hoofddorp.

	dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de Oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondenburglaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto's per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Tevens bevindt zich halverwege de Maria Rutgerslaan een kinderdagverblijf en zie je net als op de andere twee genoemde wegen veel ouders op de fiets hun kinderen naar school begeleiden. Dit schrijvende vraag ik mij wederom af hoe dit te staven valt met het door u omarmde STOMP principe? In het kader de veiligheid is het ook aardig te nog even te lezen wat het Verkeersstructuurplan stelt in paragraaf 2.6, Leefbaarheid en verkeersveiligheid. 'Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar een buurten wijkwinkelcentrum. Ook worden steeds meer kinderen per auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig. Hierdoor laten steeds meer ouders hun kind niet meer naar school fietsen. Ook zorgt de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.' Hier mag ik toch uit concluderen dat het aanleggen van de Toolenburgerweg en de effecten die dit zal hebben op de aanpalende wijken haaks staat op deze paragraaf. Levensvreugde, welzijn en welbevinden. Ik ben ervan overtuigd dat u deze door het aanleggen van de Inprikker in deze rustige, autoluw gemaakte wijk zal aantasten: door een extra weg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de Toolenburgerplas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer. Ik denk dan aan die geluidsoverlast, maar zeker ook aan gevaarlijke oversteekplaatsen et cetera, waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan en eerder gestimuleerd zullen worden de auto te pakken om de plas te bereiken. Denk aan mensen die plotsklaps naast de weg komen		

	te wonen, soms aan de overkant van een sloot, soms direct op een paar meter. Denk aan de twee aanleuningwoningcomplexen waarvan de tuintjes aan de weg zullen gaan grenzen. Ziet u zich voor u hoe die mensen nog buiten moeten gaan genieten op hun oude dag in hun tuintje of op het balkon, met de auto's onder hun neus? Vele hardlopers en tourfietsers maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Hoe valt dit te rijmen met de uitgangspunten van de gemeente? Ook wij zijn uw burgers, net als de bewoners aan de IJweg en die mensen die in Hydepark moeten gaan wonen. Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad, er is een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten koste zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas, ten koste van het mooie groen. Terwijl het in de zomer al erg druk is en juist de stukken aan de randen voor de wat oudere bewoners, sporters en hondenbezitters aantrekkelijk zijn. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. Een uitgangspunt dat de gemeente zelf gelukkig ook heeft geformuleerd. Tijd voor de invulling. Passeer je bushalte Toolenburg-Zuid, dan kom je bij de flats aan Ridderburgpark, kijk je wederom naar de fysieke ruimte dan stel je al snel de vraag; verschuiven de parkeerplaatsen het park in? De bewoners zullen hun auto niet gaan wegdoen en in de avonduren zijn alle plekjes vrijwel altijd bezet. Met als gevolg nog verdere aantasting van het recreatiegebied? Het zo vaak genoemde groen dat onze groene gemeente vormt. Nog iets verder kruisen we inmiddels de Maria Rutgerslaan, vlak daarna zal het grasveld voor de aanleunwoningen sneuvelen en zo ook een sportveld voor de jeugd. Ook de aanleunwoningen aan het einde van de Inprikker zullen vanuit hun tuin de uitlaatgassen rechtsreeks de huiskamer in krijgen en dan zal ik niet nogmaals wijzen over het benutten van tuin en balkon. In de praktijk zorgt de aanleg van de Inprikker de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dit ook aan, daar is dus geen verschil		

	van inzicht. Ook is het te verwachten dat bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Nogmaals, dit is strijdig met het STOMP principe dat u zegt te hanteren (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet bij de IJweg en in het centrum inclusief het stationsgebied, waarbij het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. In dit opzicht biedt de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien geen fraai beeld. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog echt een doorgaande weg via welke de wijken goed hadden kunnen worden ontsloten. Echter de grond werd verkocht ten behoeve van mooie woningen in het duurdere segment. Tegen mijn vrouw zei ik toen al, de bewoners gaan de inrichting van de IJweg niet accepteren op deze manier en de gemeente zal naar de klachten luisteren en minimaal drempels laten aanleggen. Nu komt er zelfs een inrichting waarbij de auto te gast is en van een uitvalsweg helemaal geen sprake meer kan zijn. Met als gevolg dat u een nieuwe uitvalsweg zoekt, in een bestaande wijk, met ook bewoners die, gevoelsmatig, kennelijk minder waard zijn dan de bewoners aan de IJweg, die ik, laat dat duidelijk zijn, de nieuwe inrichting niet misgun. Maar dat de bewoners van Toolenburg en Tudorpark dan voor de gevolgen mogen opdraaien, dat vind ik eufemistisch gesteld uitermate kwalijk. Toolenburg is al vrij lang een 30 km/uur wijk, tot ieders tevredenheid. Nu komt er een weg waarmee 9000 auto’s per dag de wijk in en uit zullen gaan. Waarbij zij vijf punten passeren waar het verkeer zal kruisen met verkeer in de wijk. Te weten voetgangers, fietsers, scooters en auto’s. Kruispunten waarvan ik aanneem dat de broodnodige verkeerslichten zullen blijven staan. Verkeerslichten die de verkeersstroom danig zullen ophouden. Hoe lang houdt die 30 km/uur stand voor de gehaaste bestuurder, hoe lang voordat men 40/50 km/uur rijdt en de verkeerslichten negeert om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen, hoe lang voor het tot ongelukken leidt? Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km/uur eigenlijk niet past bij die 9000 auto’s per dag nota bene! Of zullen we bij ‘succes’ en dus files voor de verkeerslichten dagelijks de uitlaatgassen inademen omdat er een lange rij auto’s		

	van verkeerslicht naar verkeerslicht tuffen. 9000 auto's per dag. Hoe is dit te plaatsen naast STOMP? Wiens kalf zal verdrinken voordat u de put komt dempen? Voor ons persoonlijk zal de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan betekenen dat wij meer kilometers moeten gaan maken wanneer wij Hoofddorp willen verlaten richting Amsterdam, en dat is voor ons toch 9 van de 10 maal het geval. Dit geldt voor meer mensen aan deze kant van ons dorp. Maar goed, dat is een particulier gevolg waarvan ik de gevolgen niet in zijn geheel kan inschatten. Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg; 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket'. Dan lijkt mij de keuze snel gemaakt, die Inprikker gaat niet door. Zonde van uw tijd, van het belastinggeld, zonde van de wijk Toolenburg, zonde van het recreatiegebied. Ik zou zeggen, komt u als gemeenteraad eens kijken om de consequenties van dit plan te ervaren, of gewoon om te toetsen in hoeverre het STOMP principe evenwichtig wordt gehanteerd en niet slechts om een bedacht mooi plan rondom het NS Station te faciliteren. Ik denk dat u dan zult inzien dat de het Verkeersstructuurplan, hoe noodzakelijk ook, op een aantal punten aanpassing behoeft.		
223	In Toolenburg mag geen weg komen langs de nieuwe kerkertocht. Het winkelcentrum straks in het Lincolnpark Isis prima te bereiken voor Tudorparkbewoners en ook floriande-winkelcentrum. Er ligt nu een mooie busbaan en fietspad. Wij zijn hier dus op tegen. Het is geen verbetering om de gedeeltelijke afsluiting van de van Heuven goedhartlaan te maken voor het Hydepark.	a. U bent tegen een weg langs de Nieuwe Kerkertocht. b. Het is geen verbetering om de gedeeltelijke afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan te maken voor Hydepark.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
224	Met verbijstering op 18 oktober in wijkgebouw Amazone kennisgenomen van de plannen die de gemeente heeft met een weg dwars door de rustige 30 kilometer wijk Toolenburg, wat onderdeel uitmaakt van het verkeersstructuurplan Hoofddorp. De gemeente blijkt al 2 jaar bezig te zijn met dit onzalige plan maar de bewoners die het betreft moeten ff voor 28 oktober hun eventuele zienswijze op dit plan geven. Nou, bij deze!! Volgens de voorlichter zou , door de ontwikkeling van het Stationsgebied en Hydepark, de	a. Door het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan is de Toolenburgerweg noodzakelijk om sluipverkeer uit andere wijken tegen te gaan. Maar dit zorgt juist voor sluipverkeer in de wijk Toolenburg. b. U draagt alternatieven aan: andere ontsluitingsmogelijkheden of het plan Hydepark en stationsgebied zo	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie hiervoor ook de genoemde toelichting van antwoord a.

	van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station worden afgesloten waardoor de aanleg van de Toolenburgerweg (tussen de Nieuwe Bennebroekerweg en het Winkelcentrum Toolenburg) noodzakelijk worden om sluipverkeer uit andere wijken tegen te gaan. Dit plan trekt juist sluipverkeer door de wijk Toolenburg aan. Vanaf de van Heuven Goedhartlaan zijn er al verschillende manieren om naar de Nieuwe Bennebroekerweg te rijden. (IJweg, Hoofdweg-oostzijde en Spoorlaan). Tevens zou je er nog aan kunnen denken om het prestigieuze plan voor Hydepark en het stationsgebied zo aan te passen dat de van Heuven Goedhartlaan daar niet afgesloten hoeft te worden. De plannenmakers zijn toch wel creatief genoeg om daar iets heel moois van te maken in plaats van plompverloren een kaarsrechte fantasieloze weg dwars door een stuk natuurgebied en een rustige woonwijk te tekenen? De Toolenburgerweg zou tot het winkelcentrum Toolenburg moeten lopen. Daar zal het verkeer aan en afgevoerd worden over andere wegen door de wijk. Dit zal grote consequenties hebben voor de bewoners aan de Lunenburgdreef, Manenburgdreef, Frankenburgsingel, Reina Prinsen Geerlingsdreef , Aletta Jacobsdreef etc. De berekening staat nu op 9000 voertuigen per dag. Tel uit je winst!! Om kort te gaan: Slecht plan, moet je niet willen!	aanpassen dat de Van Heuven Goedhartlaan niet hoeft te worden afgesloten.	
225	Bij deze maken wij als bewoners bezwaar tegen het fietspad op de Genie dijk dat grenst aan de Piratenwijk. We zouden veel van onze privacy en autonomie verliezen. Fietsers die op elk uur van de dag langs kunnen fietsen en dus niet alleen opeens aanwezig zijn in onze achtertuin (bij wijze van spreke), maar die ook eens voor visueel onrust zorgen en ruis. We willen rust en sereniteit in onze buurt en met dit fietspad wordt het ons afgenomen.	a. U maakt bezwaar tegen het fietspad op de Geniedijk dat grenst aan de Piratenwijk. U verliest privacy door fietsers op de dijk.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.
226	Afgelopen week werden wij geattendeerd op het verkeersstructuurplan van de gemeente. Een van de voorstellen van dit plan is om een nieuwe weg, de Toolenburgerweg, aan te leggen. We hebben vooral ernstige bezwaren tegen de geplande Toolenburgerweg. Het voorwoord van het plan begint met “prettig bewegen”. Door de aanleg van een Toolenburgerweg zal het juist minder prettig bewegen worden voor de	a. U heeft bezwaar tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg: • meer verkeer Hoofddorp in doet schade aan het plan van de gemeente om recreatie- en groen te ontwikkelen in de stad • doet afbreuk aan het verkeersbeleid om meer OV te stimuleren	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	inwoners van de wijk Toolenburg. De consequenties voor de omwonenden zijn enorm. • Met de Toolenburgerweg, haal je juist verkeer Hoofddorp IN en gaat het tegen het voornemen om verkeer naar de randen van Hoofddorp te brengen. De ene oplossing van Hydepark creëert dan gewoon een probleem ergens anders en draagt niet bij tot een algemeen beleid. • De Toolenburgerweg doet schade aan het plan van de gemeente om recreatie - en groen in de stad te ontwikkelen. De bestemmingsplan is groen en niet voor verkeer. De weg zal groen verminderen en de leefomstandigheden doen afnemen. • De Toolenburgerweg doet afbreuk aan het verkeersbeleid om meer openbaarvervoer te stimuleren . Nieuwe wegen zoals de Toolenburgerweg stroken hier niet mee. De wijkraad Toolenburg suggereert om een extra bushalte bij de Toolenburg winkelcentrum te maken waardoor er een goede verbinding met andere bus routes gemaakt wordt, en het winkelcentrum nog beter bereikbaar is - waardoor minder auto's de wijk in hoeven te gaan. • Een tweebaansweg met 50 km/u snelheden brengt het veiligheid in gevaar aangezien de huidige route langs de busbaan door veel kinderen, families, ouderen en volwassenen gebruikt wordt om naar de recreatieplas te gaan alsook de lagere en middelbare scholen. Een weg met veel stoplichten lost dit niet op en is voor de verkeersflow niet aantrekkelijk. Verder zou er met de huidige plannen een concentratieprobleem rond het Toolenburg winkelcentrum komen. We verwachten veel sluipverkeer en dit draagt niet bij tot het verkeer buiten Hoofddorp houden. • Een tweebaansweg met 50 km/u zal aantrekkelijk zijn voor vrachtverkeer en bovenop 9000 auto's extra luchtvervuiling in Hoofddorp brengen - wat al een probleem is vanwege Schiphol. • Een grote weg langs de Toolenburgerplas doet de waarde van de huizen enorm dalen. Verder zijn deze plannen tegen de verwachtingen van alle kopers. Wij maken ook bezwaar tegen het proces van deze plannen. We merken dat veel wijkraden hier niet eens van af hebben geweten, geen inspraak hebben kunnen geven en nu pas bij '5 voor 12' een bezwaar kunnen indienen tegen plannen die ondoordacht lijken te zijn en niet in het belang van Hoofddorp bewoners. In hoeverre zijn de bedrijven, ondernemers, bezoekers, recreanten, sporten, scholen, maatschappelijke groepen en bewoners in het algemeen op de hoogte	• een tweebaansweg met 50 km/u doet afbreuk aan de verkeersveiligheid • deze weg zal aantrekkelijk zijn voor vrachtverkeer • de waarde van woningen zal afnemen b. U maakt bezwaar tegen het proces. c. U heeft nog twee suggesties: overweeg om fast lane E bike routes toe te voegen; d. toevoegen van bushaltes rondom Hoofddorp: herzie Openbaar Vervoer plannen. c. U vraagt zich af of de plannen getoetst zijn aan diverse regelingen en de leefbaarheid in Haarlemmermeer.	b. De gemeente heeft via diverse kanalen inwoners geïnformeerd. Naast sociale media zijn is er o.a. ook een artikel verschenen in InforMeer en HCNieuws zijn er posters en flyers verspreid en advertenties opgenomen in het Witte Weekblad en HC Nieuws. c. De gemeente Haarlemmermeer heeft een aantal doorfietsroutes aangewezen. Deze sluiten aan op de regionale routes en die in zijn vastgelegd in de Metropolitane fietsroutes. Op dergelijk routes hoef je niet persé heel snel te kunnen fietsen, het is vooral belangrijk dat je barrièrevrij kunt doorfietsen. Ze lopen over vrijliggende fietspaden van voldoende breedte of door een fietsstraat, waar fietsers zoveel als mogelijk voorrang hebben. Bij grote barrières heeft een ongelijkvloerse oplossing de voorkeur. Dit is daarmee de regionale invulling van de door u bedoelde routes. d. Ten aanzien van openbaar vervoer heeft de gemeente slechts een adviserende rol. Het is aan de vervoerders en concessieverleners om te zorgen voor een dekkend ov-net. e. Het Verkeersstructuurplan houdt rekening met bestaand beleid. U vraag om toetsing aan regelingen en leefbaarheid komt pas bij de uitwerking van de deelopgaven zoals opgenomen in de maatregelentabel.

	van deze plannen gesteld, die blijkbaar al 2 jaar in de maak zijn? - het overwegen van E-bike fast lanes waardoor bewoners met E-bikes naar Schiphol en/of Amsterdam kunnen fietsen (en dus minder auto's en minder overlast) - het toevoegen van bushaltes rondom Hoofddorp, behalve Toolenburg winkelcentrum ook andere verbindingen. Openbaarvervoersplannen herzien. Het lijkt alsof de inkomsten van woningbouw voor de gemeente zwaarder wegen dan de leefbaarheid van haar inwoners. Zijn deze plannen getoetst tegen: • EU green deal plannen, net-zero targets, CO2 emissie impacts • Leefbaarheid voor Haarlemmermeer, • Biodiversiteit, ecologische impact voor de toekomst?		
227	1. Waarom vervalt de aansluiting van de A-weg op de Van Heuvengoedhardlaan? Deze ontsluiting is essentieel voor een goede bereikbaarheid van de woningen van Graan voor Visch. 2. De voorgestelde aansluiting van de wijk Graan voor Visch op de A4 zorgt voor een niet gewenste omweg en meer km. 3. Onduidelijk zijn de mogelijkheden voor ophalen/wegbrengen van passagiers naar het NS-Station. 4. Gesproken wordt over her verkeersluw maken terwijl in de plannen er geen verkeer meer is bij het station. Een smalle autobaan is hier best mogelijk zonder dat dit de gevreesde barriere met het centrum vormt. 5. De buslijn die nu over de A-weg loopt wordt vervangen door een buslijn dwars door de wijk Graan voor Visch. Daarmee wordt eeen ongewenste barriere gevormd tussen delen van de wijk. Bovendien leidt dit tot een verhoging van de overlast. En dat terwijl de huidige buslijn nu beter aansluit op het station. Conclusie A. Handhaaf de huidige A-weg en de aansluiting op de Henvengoedhardlaan! B. Zorg voor bereikbaarheid van het station met de auto (halers en brengers). C. Handhaaf de huidige aansluiting van Graan voor Visch op de Tauruslaan en de A4, desnoods met een amallere langzamere rijbaan. Helaas is de	a. Handhaaf de huidige A-weg en de aansluiting op de Van Heuven Goedhartlaan. b. Zorg voor bereikbaarheid van het station met de auto (halers en brengers). c. Het voorstel van de busbaan door Graan voor Visch doorsnijdt de wijk. d. Handhaaf de huidige aansluiting van Graan voor Visch op de Tauruslaan en de A4.	a. De A-weg blijft ontsluiten op de Van Heuven Goedhartlaan, de route voor het station langs richting Kruisweg en N201 is echter niet meer mogelijk. b. Uiteraard blijft het station goed bereikbaar voor halers en brengers. Dit wordt in de stationsplannen verder uitgewerkt. c. Zie de toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch. d. De verbinding tussen Graan voor Visch en de Taurusavenue blijft niet in stand, door de aanpassingen aan de Nieuwe Bennebroekerweg wordt de route richting de A4 een goed en snel alternatief.

	reactietermijn op dit conceptplan weer zeer kort en valt deze samen met vakanties in een zeer ongelukkige periode. Daarom was het mij alleen zeer beperkt hierop te reageren.		
228	Wie heeft er baat bij het fietspad aan de noord-oostzijde van de genie-dijk bij de Boekanierlaan? Voor de fietsers is het verschil in afstand verwaarloosbaar. Er loopt al een groot fietspad aan de andere zijde langs Graan voor Visch. Ondertussen ben ik wel alle privacy kwijt in mijn tuin, mag ik 's nachts luisteren naar brommers e.d. die ik voorheen nooit hoorde. De verkoop waarde van mijn woning gaat zeker omlaag. Uitkijken op grasland met koeien en schapen is nu eenmaal fraaier dan uitkijken op een fietspad. Een zinloze actie van de gemeente die er zou moeten zijn voor haar inwoners. Het levert voor verkeersdeelnemers weinig tot niets op. Bewoners die uitkijken op de dijk gaan er op achteruit.	a. Door het fietpad aan de noord oostzijde van de Geniedijk verliest u de privacy in uw tuin en wordt uw woning minder waard.	a. Zie de toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.
229	A new bike path on the 'Genie-dijk' next to the Boekanierlaan? What a pitty. Hoofddorp severely lacks any beauty. And the litle bit of beauty it has is being sacrified for what? Great adition to all the roundabouts with 2-way bike paths. Must be fun for teenagers to harress all the cows and sheep on the 'Dijk' or will cows and sheep be removed? I guess they will be after the first few incidents?	a. U bent tegen een fietspad op de Geniedijk.	a. Zie de toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.
230	Goedemiddag, Dit plan is voor de vooral oudere bewoners echt niet fijn, die bewoners kunnen al bijna geen kant op en maken veel gebruik van het balkon. Ik zie ons en die bewoners echt niet zitten in de uitlaatgassen van de auto's. Er is al genoeg onrust over de bussen die af en toe als gekken door rood en de bocht vliegen. Er is al genoeg overlast van de opgevoerde brommers en scooters. Deze wijk is nu heerlijk groen met veel vogels en straks kijken we op een grijze troosteloze weg??? Echt ongelofelijk dit!!! Hoop echt dat deze plannen geen doorgang krijgen. Er zijn vast nog wel andere oplossingen.	a. Dit plan is vooral voor oudere bewoners niet echt fijn. Er is al veel onrust over de bussen die als gekken door rood en de bocht vliegen. Er is al genoeg overlast van de opgevoerde brommers en scooters.	a. Zie de toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
231	Betreft conceptversie van het Verkeersstructuurplan Hoofddorp. Geachte mevrouw, heer. Via via kreeg ik inzage in bovengenoemd plan. U heeft mij niet rechtstreeks benaderd. De gemeente wenst	a. Het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan is geen mooi plan. De gemeente is van plan de te verwachten verkeersoverlast van die afsluiting neer te leggen in uw wijk.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	een groot modern NS-, Bus- en metrostation in de nabije toekomst te bouwen, met overgang naar het huidige grote winkelcentrum, een aantrekkelijke stadsentree. Een mooi plan, maar daarvoor zou de Van Heuven Goedhartlaan afgesloten moeten worden, en al het autoverkeer uit de bestaande wijken moeten worden verplaatst. Dat laatste is geen mooi plan. Mijn zienswijze is dat de gemeente de door haar gecreëerde wensen - en daaruit voortkomende problemen - kan oplossen rond het stationsgebied maar niet op 3½ kilometer afstand. Alle bewoners rond de Toolenburgerplas wonen daar gelukkig. Het plan laat geen enkel alternatief zien voor de 8800 auto's die langs ons appartement zouden gaan rijden, terwijl wij nu aan een rustige doodlopende straat wonen - met alleen autoverkeer door en voor aanwonenden - aan de rand van de Toolenburgerplas. Wanneer er zoveel auto's lang ons flatgebouw komen zijn onze 2 balkons niet meer te gebruiken. De busbaan en vele ambulances daarover leiden nu al tot onrust en geluidsoverlast. Een bus komt om de 5 minuten voorbij, er zouden alsdan misschien wel 40 of 50 keer zoveel auto's langs komen. Deze auto's – niet iedere auto is in 2030 elektrisch – maken geluid. Het wordt een zeer onrustige omgeving, en is derhalve ongewenst. Vele bewoners in de flats rond de Toolenburgerplas zijn op leeftijd en willen de komende 20-25 jaar genieten van hun oude dag in deze omgeving. Als het weer het toestaat vanaf hun balkons. Doordat het steeds warmer wordt, zal men steeds vaker van het balkon kunnen genieten. Een extra drukke weg naast de busbaan maakt dat onmogelijk. Zelfs de ventilatie in onze slaapkamers zou altijd potdicht moeten vanwege de geluidsoverlast. En waar laten we onze auto als er parkeerplekken moeten verdwijnen? Ik wil u vragen om uw voornemens te herzien en een oplossing te zoeken rond het station, eventueel via een kantorenwijk Beukenhorst. Daar wonen 's avonds geen mensen, daar slapen 's nachts geen mensen. Hier wel.	Uw woongenot gaat er op achteruit: geen gebruik maken van balkons, geluidsoverlast en niet kunnen ventileren. U stelt voor om een oplossing te zoeken rondom het station. b. De gemeente is van plan de te verwachten verkeersoverlast van die afsluiting neer te leggen in onze wijk en dan met name langs ons appartement. Dit is een onacceptabele invulling.	b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
232	Wij juichen een betere bereikbaarheid van Hoofddorp toe maar zien wel de volgende bezwaren: • Er gaat een groot deel van de privacy in onze tuinen verloren; • Op deze kant van de Piratenwijk ondervinden wij juist in onze tuinen al veel last van vliegtuiglawaai. Aanleg van een hoofdfietsnetwerk pad zal deze hinder onnodig verhogen;	a. Aanleg van een hoofdfietsnetwerk zorgt voor verlies van groot deel van uw privacy in de tuin. b. Omdat er een sloot ligt tussen uw tuin en het fietspad kunt u niets doen als er iets op het fietspad gebeurt.	A t/m f zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.

	• De veiligheid van toekomstige gebruikers van dit fietspad is in het geding. Als er iets gebeurt (ongeluk of ervaren van overlast) kunnen wij als bewoners niets doen. Er ligt immers een sloot tussen. Vanaf de openbare weg is er ook geen zicht op; • Geluidsoverlast door gemotoriseerd verkeer, dag en nacht; • Er liggen al veel kabels en er worden nog regelmatig nieuwe kabels gelegd aan de noordzijde dus asfalteren is geen optie; • Uitkijk op het fietspad heeft bij verkoop van de woning mogelijk een lagere verkoopwaarde tot gevolg. • Mogelijk is het bestemmingsplan van 6 januari 1978 nog van toepassing dat de Geniedijk een bestemming “openbaar groen” heeft. Aanleg van een fietspad zou dan niet mogen volgens het bestemmingsplan. (Dit hebben wij nog niet kunnen verifiëren maar kwam uit de bezwaarprocedure in 2000 naar voren).	c. Geluidsoverlast d. Omdat er kabels en leidingen leggen is asfalteren geen optie e. Mogelijk lagere verkoopwaarde van uw woning f. Aanleg van een fietspad mag niet op grond van het bestemmingsplan.	
233	HET IS DE PLANNING OM VAN O.A. RIDDERURGPARK EEN DOORGAANDE WEG TE MAKEN. MIJN BEZWAREN HIER TEGEN ZIJN - GELUIDSHINDER - MILIEU VERONTREINIGING - AANTASTING GROENVOORZIENING - IN EN UITRIJSTROOK PROBLEMEN - DROOGLEGGING VAN HET WATER TUSSEN RIDDERBURGPARK EN OVERKANT - DOODLOPENDE WEG VERANDERT IN AUTO WEG - WAARDE VAN DE HUIZEN DALEN - FRAAIE WOONWIJKEN(o.a. (TUDORPARK, TOOLENBURG) WORDEN OPGEOFFERD VOOR VERKEERSLUWTE IN EEN NIEUW AANGELEGDE WIJK (HYDEPARK) - DAT ZIJN MIJN ENKELE VAN MIJN BEZWAREN!!!!!	a. U maakt bezwaar tegen het maken van een doorgaande weg van Ridderburgpark vanwege: • geluidshinder • milieu verontreiniging • aantasting groenvoorziening • in en uitrijstrook problemen • drooglegging van water • doodlopende weg verandert in auto weg • waardedaling woningen	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
234	Beste lezer, De plannen voor de zgn. ‘Toolenburgerweg’ wil ik absoluut afwijzen. Na het hele structuurplan bestudeerd te hebben, snap ik niet dat als er gesproken wordt over: verminderen van mobiliteit, sluiproutes door wijken voorkomen, leefbaarheid en veiligheid rond buurt- en winkelcentra vergroten, 30km gebieden laten toenemen, verkeer omleiden dat geen bestemming heeft in wijken, terugdringen van CO2 uitstoot, gezondheid van wijkbewoners verbeteren, etc.	a. U wijst de plannen voor de Toolenburgerweg af. Het plan voor deze weg staat haaks op de uitgangspunten van het VSP. b. U draagt een alternatief aan: de Hoofdweg kan makkelijk verbreed worden en is een prima route als alternatief voor het absurde voorstel als de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Het verbreden van de Hoofdweg druist in tegen het beleid om autoverkeer over de polderlinten te minimaliseren en deze geschikter te maken voor fietsers en openbaar vervoer en de oversteekbaarheid te verbeteren. Ook is het verbreden van de Hoofdweg, naast de Hoofdvaart een lastige en kostbare aangelegenheid.

	etc, WAAROM wordt er dan gekozen voor een extra autoroute dóór een bestaande woonwijk, bij een buurt- en winkelcentrum waar inmiddels al dag en nacht een buslijn rijdt. Dit wordt dan waarschijnlijk ook een 50km route, dus meer uitstoot, onveilige oversteekpunten voor fietsers en voetgangers en vergroting van het ingewikkelde, onveilige knooppunt bij het winkelcentrum. Onbegrijpelijk !! In het plan wordt gesproken over het voorkomen dat er meer verkeer door de wijken naar Spoorlaan en de Hoofdweg zullen rijden, maar is het gebied rond de Toolenburgerweg dan géén woonwijk ? De Hoofdweg kan makkelijk verbreed worden en is een prima route als alternatief voor het absurde voorstel als de Toolenburgerweg.		
235	Zie hieronder, in punten, een aantal commentaren op het verkeerstructuurplan: • Het verkeersstructuurplan is een green field benadering zonder alternatieven als een of meerdere van de belangrijke aannamen niet doorgaan. (BV Het doortrekken van de noord zuid lijn is allerminst zeker. Er ontbreken nog miljarden in de financiering. Daarmee is ook het verdichtingsplan Hoofddorp allerminst zeker in de gepresenteerde vorm.) • Het ontbreken van alternatieven maakt het plan ronduit zwak en eenzijdig. Daarnaast gaat men blijkbaar uit van onbegrensde financiële mogelijkheden. • Welk plan men ook wil ontwikkelen, feit blijft dat de spoorlijn (incl evt de NZ-lijn) Hoofddorp zal blijven doorsnijden. Dan is een parallelle van Heuven Goedhartlaan in te passen. • In het verkeerstructuurplan wordt het bestaan van de auto bijna ontkent. Het is een absolute utopie dat Hoofddorp rond 2040 kan zonder belangrijke infrastructuur rondom het autogebruik. Alleen al uit de keuze van kleuren in de gepresenteerde figuren van verkeerstromen(Felle kleuren voor OV etc en achtergrond grijs voor de auto) blijkt dat men de auto als tweede orde probleem behandeld. Dit is een ontkenning van de feitelijke situatie ook in 2035-2040. De van Heuven Goedhartlaan is met afstand de belangrijkste verkeersader in de binnenring rondom Hoofddorp. Het is de wereld op zijn kop om deze verkeersader af te sluiten. In mijn mening moet je bij plannen de functie van de van Heuven Geo Het doortrekken van de noord zuid lijn is allerminst zeker. Er ontbreken nog miljarden in de financiering. Daarmee is ook het verdichtingsplan Hoofddorp allerminst zeker.	a. Het VSP is een Green Field benadering zonder alternatieven als een of meerdere van de belangrijke aannamen niet doorgaan (bijvoorbeeld het doortrekken van de Noord Zuid lijn). b. De spoorlijn zal Hoofddorp blijven doorsnijden. Een parallelle Van Heuven Goedhartlaan is in te passen. c. Het bestaan van de auto wordt bijna ontkent. Het is de wereld op zijn kop om de belangrijkste verkeersader, Van Heuven Goedhartlaan, af te sluiten. d. Het afbreken en vervangen van het huidige station is een verkeerd vertrekpunt en financieel totaal niet onderbouwd.	a. Het Verkeersstructuurplan gaat uit van de nu bekende ontwikkelingen tot 2040 waarbij het maatregelenpakket een dusdanig detailniveau heeft dat bij de uitwerking nog gestuurd kan worden op de dan bekende ontwikkelingen. De komst van de Noordzuidlijn heeft geen invloed op een groot deel van de maatregelen zoals nu in het VSP wordt voorgesteld. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. De Van Heuven Goedhartlaan kan enkel afgesloten worden als het alternatief de Nieuwe Bennebroekerweg verbreed en gereed is en ook in het centrum van Hoofddorp zijn aanvullende verkeersremmende maatregelen noodzakelijk. De auto kan nog steeds gebruikt worden, de inzet is vooral om ongewenst doorgaand autoverkeer te weren. d. De locatie van het station Hoofddorp staat niet ter discussie, om meer reizigers te kunnen faciliteren en de groei en kwaliteit van het OV ook een plek te geven is aanpassing van het station en de directe omgeving hard nodig.

	• edhartlaan altijd behouden. Voor het koppelen van het centrumgebied met het stationsgebied zijn vele alternatieven te verzinnen met behoud van de functie van de van Heuven Goedhartlaan. Dan zijn ook geen ingrepen nodig als nieuwe wegen door een woonwijk langs de busbaan naar Nieuw Vennep. • Het afbreken en vervangen van het huidige station (met daaronder een autoluwgebied voor OV en voetgangers) is een verkeerd vertrekpunt en financieel totaal niet onderbouwd. Een alternatief plan rondom het huidige station ontbreekt. Als onderzoeker zou ik dolgelukkig zijn met een opdracht zoals verstrekt voor het verkeerstructuurplan: Je kunt roepen wat je wilt, wordt er ongetwijfeld riant voor betaald en de kans dat men je zal betrappen op de onuitvoerbaarheid van het plan is nihil omdat in de komende jaren er zoveel aannames zullen wijzigen/vertragen of niet financierbaar blijken. De zeer negatieve uitkomst van dit plan is, en dat is gebleken tijdens inloopbijeenkomsten, is dat men de bewoners van bestaande woonwijken de stuipen op het lijf jaagt met potentiële consequenties van dit plan voor bestaande woonwijken. Hans Remmerswaal		
236 237	zienswijze Min of meer bij toeval bereikte mij het bericht over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Dat Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede infrastructuur en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt zeker te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik echter het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is aan dat mooie STOMP, daarom voel ik mij genoodzaakt mijn zienswijze voor het voetlicht te brengen. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert, maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorp-Centrum vanuit het NS-station en de hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Dat dit een wens is kan ik billijken, dit valt echter ook te bewerkstelligen zonder de Van Heuven Goedhartlaan volledig af te sluiten. Zo kan er	a. U maakt bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. U draagt alternatieven aan: verhoogde station gebruiken als loop- en fietsbrug naar Hydepark. Of de autoluw gemaakte Van Heuven Goedhartlaan veriept aan leggen met brede loop- en of fietsbruggen. De Spoorlaan kan nadrukkelijker als uitvalsweg worden getransformeerd. b. U voornaamste bezwaar is de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	bijvoorbeeld voor gekozen worden van het toch al verhoogde stationsgebied een brede, fraaie loop- en fietsbrug naar Hydepark te maken. Ook kan er voor gekozen worden de autoluw gemaakte Van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede loop- en/of fietsbrug(gen). Aanvullend zou de Spoorlaan van de Van Heuven Goedhartlaan nadrukkelijker als uitvalsweg naar de (Nieuwe) Bennebroeker kunnen worden getransformeerd. Denk hierbij aan het verdubbelen van het aantal rijstroken. Deze opties kunnen in volledige harmonie met het STOMP principe worden gekozen. Afsluiting is geen oplossing voor een potentieel verkeersinfarct, maar creëert of versterkt juist dat verwachte infarct, waardoor er logischerwijs extra maatregelen moeten worden genomen om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses nu of in de toekomst te voorkomen. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg.Een van de bypasses. Een onzalige gedachte en wel om de volgende redenen: Met deze Inprikker (de Toolenburgerweg) snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er per dag 9000(!) auto's over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; "een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk". U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de verkeersveiligheid in de hele wijk. Uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. Te weten het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp het KSH, Haarlemmermeer Lyceum of het Kaj Munk College. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, ik zeg het nog maar eens, 9000 auto's per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de Oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondenburglaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto's per dag extra volgens uw cijfers) toenemen.		

	Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Tevens bevindt zich halverwege de Maria Rutgerslaan een kinderdagverblijf en zie je net als op de andere twee genoemde wegen veel ouders op de fiets hun kinderen naar school begeleiden. Dit schrijvende vraag ik mij wederom af hoe dit te staven valt met het door u omarmde STOMP principe? In het kader de veiligheid is het ook aardig te nog even te lezen wat het Verkeersstructuurplan stelt in paragraaf 2.6, Leefbaarheid en verkeersveiligheid. ‘Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar een buurten wijkwinkelcentrum. Ook worden steeds meer kinderen per auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig. Hierdoor laten steeds meer ouders hun kind niet meer naar school fietsen. Ook zorgt de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.’ Hier mag ik toch uit concluderen dat het aanleggen van de Toolenburgerweg en de effecten die dit zal hebben op de aanpalende wijken haaks staat op deze paragraaf. Levensvreugde, welzijn en welbevinden. Ik ben ervan overtuigd dat u deze door het aanleggen van de Inprikker in deze rustige, autoluw gemaakte wijk zal aantasten: door een extra weg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de Toolenburgerplas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer. Ik denk dan aan die geluidsoverlast, maar zeker ook aan gevaarlijke oversteekplaatsen et cetera, waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan en eerder gestimuleerd zullen worden de auto te pakken om de plas te bereiken. Denk aan mensen die plotsklaps naast de weg komen te wonen, soms aan de overkant van een sloot, soms direct op een paar meter. Denk aan de twee aanleuningwoningcomplexen waarvan de tuintjes aan de weg zullen gaan grenzen. Ziet u zich voor u hoe die mensen nog buiten moeten gaan genieten op hun oude dag in hun tuintje of op het balkon, met de auto’s onder hun neus? Vele hardlopers en tourfietsers maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks		

	naast die drukke weg hun sport beoefenen? Hoe valt dit te rijmen met de uitgangspunten van de gemeente? Ook wij zijn uw burgers, net als de bewoners aan de IJweg en die mensen die in Hydepark moeten gaan wonen. Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad, er is een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten koste zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas, ten koste van het mooie groen. Terwijl het in de zomer al erg druk is en juist de stukken aan de randen voor de wat oudere bewoners, sporters en hondenbezitters aantrekkelijk zijn. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. Een uitgangspunt dat de gemeente zelf gelukkig ook heeft geformuleerd. Tijd voor de invulling. Passeer je bushalte Toolenburg-Zuid, dan kom je bij de flats aan Ridderburgpark, kijk je wederom naar de fysieke ruimte dan stel je al snel de vraag; verschuiven de parkeerplaatsen het park in? De bewoners zullen hun auto niet gaan wegdoen en in de avonduren zijn alle plekjes vrijwel altijd bezet. Met als gevolg nog verdere aantasting van het recreatiegebied? Het zo vaak genoemde groen dat onze groene gemeente vormt. Nog iets verder kruisen we inmiddels de Maria Rutgerslaan, vlak daarna zal het grasveld voor de aanleunwoningen sneuvelen en zo ook een sportveld voor de jeugd. Ook de aanleunwoningen aan het einde van de Inprikker zullen vanuit hun tuin de uitlaatgassen rechtsreeks de huiskamer in krijgen en dan zal ik niet nogmaals wijzen over het benutten van tuin en balkon. In de praktijk zorgt de aanleg van de Inprikker de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dit ook aan, daar is dus geen verschil van inzicht. Ook is het te verwachten dat bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Nogmaals, dit is strijdig met het STOMP principe dat u zegt te hanteren (stappen, trappen, ov,		

	deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet bij de IJweg en in het centrum inclusief het stationsgebied, waarbij het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. In dit opzicht biedt de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien geen fraai beeld. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog echt een doorgaande weg via welke de wijken goed hadden kunnen worden ontsloten. Echter de grond werd verkocht ten behoeve van mooie woningen in het duurdere segment. Tegen mijn vrouw zei ik toen al, de bewoners gaan de inrichting van de IJweg niet accepteren op deze manier en de gemeente zal naar de klachten luisteren en minimaal drempels laten aanleggen. Nu komt er zelfs een inrichting waarbij de auto te gast is en van een uitvalsweg helemaal geen sprake meer kan zijn. Met als gevolg dat u een nieuwe uitvalsweg zoekt, in een bestaande wijk, met ook bewoners die, gevoelsmatig, kennelijk minder waard zijn dan de bewoners aan de IJweg, die ik, laat dat duidelijk zijn, de nieuwe inrichting niet misgun. Maar dat de bewoners van Toolenburg en Tudorpark dan voor de gevolgen mogen opdraaien, dat vind ik eufemistisch gesteld uitermate kwalijk. Toolenburg is al vrij lang een 30 km/uur wijk, tot ieders tevredenheid. Nu komt er een weg waarmee 9000 auto’s per dag de wijk in en uit zullen gaan. Waarbij zij vijf punten passeren waar het verkeer zal kruisen met verkeer in de wijk. Te weten voetgangers, fietsers, scooters en auto’s. Kruispunten waarvan ik aanneem dat de broodnodige verkeerslichten zullen blijven staan. Verkeerslichten die de verkeersstroom danig zullen ophouden. Hoe lang houdt die 30 km/uur stand voor de gehaaste bestuurder, hoe lang voordat men 40/50 km/uur rijdt en de verkeerslichten negeert om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen, hoe lang voor het tot ongelukken leidt? Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km/uur eigenlijk niet past bij die 9000 auto’s per dag nota bene! Of zullen we bij ‘succes’ en dus files voor de verkeerslichten dagelijks de uitlaatgassen inademen omdat er een lange rij auto’s van verkeerslicht naar verkeerslicht tuffen. 9000 auto’s per dag. Hoe is dit te plaatsen naast STOMP? Wiens kalf zal verdrinken voordat u de put komt dempen? Voor ons persoonlijk zal de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan betekenen dat wij meer kilometers moeten gaan maken wanneer wij Hoofddorp willen verlaten richting Amsterdam, en dat		

	is voor ons toch 9 van de 10 maal het geval. Dit geldt voor meer mensen aan deze kant van ons dorp. Maar goed, dat is een particulier gevolg waarvan ik de gevolgen niet in zijn geheel kan inschatten. Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg; 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket'. Dan lijkt mij de keuze snel gemaakt, die Inprikker gaat niet door. Zonde van uw tijd, van het belastinggeld, zonde van de wijk Toolenburg, zonde van het recreatiegebied. Ik zou zeggen, komt u als gemeenteraad eens kijken om de consequenties van dit plan te ervaren, of gewoon om te toetsen in hoeverre het STOMP principe evenwichtig wordt gehanteerd en niet slechts om een bedacht mooi plan rondom het NS Station te faciliteren. Ik denk dat u dan zult inzien dat de het Verkeersstructuurplan, hoe noodzakelijk ook, op een aantal punten aanpassing behoeft.		
238	Bij deze dien ik bezwaar in tegen de plannen om het verkeersgebied rondom het station autoluw te maken en de aanleg van een nieuwe weg tussen de Bennebroekerweg en winkelcentrum Toolenburg. Redenen voor dit bezwaar is: In het verkeersstructuurplan wordt het uitgangspunt gehanteerd dat de automobilist die in de wijken Bornholm en Pax wonen bereid zullen zijn om om te rijden om hun woningen te bereiken via de gehele N201. Dit uitgangspunt is volstrekt onlogisch door de extra kilometers en getekende verkeersbelemmeringen net voorbij de kruisweg. Gevolg zal zijn dat er veel verkeer de kortere route dwars door Toolenburg zal nemen. De inrichting van een ""Toolenburgerweg"" zal deze ontwikkeling versterken. Daarnaast heb ik bezwaar tegen de inrichting van meerdere P&R punten langs de Nieuwe Bennebroekerweg. Als het verkeersplan echt goed wordt ingericht is er geen noodzaak voor P&R langs de rand van Hoofddorp, gezien de uitstekende fiets en OV verbindingen.	a. U maakt bezwaar tegen het autoluw maken van het verkeersgebied rondom het station. b. U maakt bezwaar tegen de Toolenburgerweg en vreest dat de Toolenburgerweg gebruikt wordt voor verkeer dat . c. maakt bezwaar tegen de inrichting van meerdere P&R punten langs de Nieuwe Bennebroekerweg.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. c. Voor de combinatie auto en OV zijn goede P+R-voorzieningen op logische plekken waar OV en hoofdwegen elkaar kruisen noodzakelijk. Het idee van de P+R langs de Nieuwe Bennebroekerweg is om verkeer vanuit de duin- en bollenstreek al vroeg een goede overstap op het OV te bieden.
239	Totaal belachelijk plan..	a. Totaal belachelijk plan.	a. Geen reactie omdat niet exact duidelijk is waarop u reageert.

240	Waarom, ik begrijp gewoon niet waarom. Ga eens kijken hoe de situatie nu is en bedenk dan hoe het in uw toekomst eruit gaat zien. Er is een héél slecht plan bedacht. Ik weet niet of het helpt, maar ik ben TEGEN	a. U bent tegen.	a. Geen reactie omdat niet duidelijk is waarop u exact reageert.
241	Hierbij mijn zienswijze met betrekking tot het verkeersstructuurplan. Dat er een noodzaak is om periodiek de verkeersstromen in de gemeente te bezien en deze waarnodig aantepassen is evident. In het huidige plan is een aantal aanpassingen voorgesteld waar ik ernstig bezwaar tegen heb. Door gemeente heeft voorgenomen om het stationsgebied autoluw te maken en voorrang tegeven aan ov, fiets en voetgangers. De gedachte opzich kan ik mij inbinden gezien ik dagelijks gebruik maak van de fietsroutes en looppaden rond het station. De situatie daar is in de huidige opzet al onoverzichtelijk, onprettig en door de kruizende stromen van bus voetganger en fiets zelfs gevaarlijk. Het is daarom begrijpelijk dat met de bouw van hydepark waarvan de verwachting is dat vele bewoners het ov moeten gaan gebruiken er een goede, veilige en prettige verkeerssituatie gemaakt wordt. Beperkende maatregelen voor het autogebruik lijken dan voordehand te liggen. De huidige oplossing die u voorstaat in het verkeerstructuurplan lijkt te zijn om de grote verkeersstroom van de A4 via de Nelson Mandeladreef en de Nieuwe bennebroekerweg naar de westelijke wijken (graan voor visch, toolenburg, tudorpark en floriande)te sturen. Door in de van heuvengoedhardlaan en een deel N201 barrière werking aan te brengen waardoor de automobilist verleid wordt om een andere route te nemen en nieuwe wegen door bestaande woonwijken aan te leggen . Een voorbeeld hiervan is het aanleggen van extra p&r plaatsen bij de bennebroekerweg en de aanleg van een nieuwe weg de Toolenburgerweg. Met de inpassing van deze Toolenburgerweg moet de wijk Toolenburg ontsloten worden naar de Bennebroekerweg en zo naar de wegen A4 of de N205 komen. Deze weg zal praktisch gezien waarschijnlijk een grote aanzuigende werking krijgen om ook vanuit de noordoostelijke wijken Pax en bornholm de A4 te bereiken en hierdoor een erg drukke weg worden. Dit door een bestaande woonwijk waar daar nauwelijks ruimte voor is. Daarbij zie ik ook vele mogelijke veiligheidsaspecten en gezondheid problemen. Het bestaande fietspad langs de busbaan wordt intensief	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: aanzuigende werking voor verkeer, verkeer door de wijk en onveilig voor reeds bestaande verkeersstromen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	gebruikt door de vele scholieren die van nieuw vennep naar de hoofddorpse middelbaarescholen komen en omgekeerd. Daarnaast is de Toolenburgerplas een veel gebruikt park waar veel recreatie is met jonge kinderen en veel gesport (hardlopen) wordt. Het doorkruist een drukke route richting diverse basisscholen en kinderdagverblijven. Ik heb berichten vernomen bij de informatieavonden over rond de 9000 vervoersbewegingen(exclusief rnet bussen) welke onderzoeken zij er gedaan naar de gezondheidszorg impact voor omwonenden? Een dergelijk groot aantalnvervoersbewegingen van auto's zal alleen al geluidsoverlast geven. Wat zijn de gevolgen voor de inwoners van de wijken en hoe ziet de gemeente dit? Zoals eerder aangeven zie ik de noodzaak om de verkeersstromen anders te gaan leiden echter maak ik bezwaar tegen de huidige plannen en lees ik graag uw antwoorden op de gestelde vragen.		
242	Bijgaande willen wij reageren op het VSP. Allereerst vinden wij het prijswaardig dat er zo een uitvoerig plan ligt waarmee vele problemen lijken te gaan worden aangepakt. Betreffende de maatregel uit het pakket Nieuwe Bennebroekerweg (5.6), is o.i. echter geen verrijking. Het creëren van een doorgang voor autoverkeer van het winkelcentrum Toolenburg naar de Nieuwe Bennebroekerweg (Toolenburgerweg). Wij zijn in 2017 in de nieuwe wijk Tudorpark komen wonen voor de relatieve rust en het goed bereikbare nabij gelegen recreatieplas Toolenburg. De bewoners en met name kinderen kunnen lopend of fietsend naar de plas, door het oversteken van de busbaan, makkelijk en veilig bereiken. Dit voor Sport , school en recreatie. Dit is van toepassing op een groot deel van de inwoners van Toolenburg en niet alleen voor die van de nieuwe wijk, Tudorpark. Indien dit voorgenomen plan wordt doorgevoerd kan het hier onevenredig druk worden en voor onveilige situatie zorgen. Zeker gezien het zeer kinderrijke Tudorpark, waar veel mensen juist zijn gaan wonen gezien die relatieve rust en het goed bereikbare en nabijgelegen plas. Dit brengt een bepaalde ongewenste verstedelijking met zich mee en heeft een aanzuigende werking voor het overige verkeer welke nu zijn weg vindt. Hiernaast er een toename zijn van geluidsoverlast en concentratie van luchtverontreiniging. Zeker bij een veelal aanwezige westenwind. Op dit moment is er al	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: onevenredig druk en onveilige situaties zullen het gevolg zijn. Net als geluidsoverlast en concentratie van luchtverontreiniging. b. U stelt als alternatief voor het beter benutten van de Van Heuven Goedhartlaan- Spoorlaan/ de Wadden/ Deltaweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Door het optimaliseren van de looproutes, fietsverbindingen en het OV trachten wij het autoverkeer tussen de wijken te minimaliseren en mensen de keuze te laten maken om de auto wat vaker te laten staan. Uw alternatief biedt juist meer ruimte voor verkeer door de wijk. Uiteraard blijft de route Van Heuven Goedhartlaan – Spoorlaan voor autoverkeer de gewenste ontsluitingsroute richting de nieuwe Bennebroekerweg.

	veel verkeersgeluid waarneembaar van de (Nieuwe) Bennebroekerweg en Hoofdweg. anders dan het vliegverkeer. Indien de IJweg ook nog verder auto onvriendelijk wordt gemaakt dan zal dit zich eveneens verplaatsen naar deze verbinding. Het beter benutten van de Van Heuven Goedhartlaan - Spoorlaan de Waddem / Deltaweg, lijkt afdoende om het gebied achter winkelcentrum Toolenburg te ontsluiten. Hier zal ook geen grootschalige nieuwbouw plaatsvinden. Een betere verbinding binnenin de buurten lijkt wel gewenst. Hierdoor zal er minder hoeven te worden omgereden naar de rand van een wijk en krijg je alleen een toename van zeer lokaal verkeer. Te denken valt bijv. aan een aansluiting als de Cartharina van Arragonlaan / Caro van Ycksingel voor autoverkeer. Wij vragen ons hiernaast af welk probleem er eigenlijk met de voorgestelde ingreep zal worden opgelost. Samenvattend zien wij de nieuwe voorgestelde Toolenburgerweg, niet zitten en zouden wij graag zien dat deze dan ook niet wordt gerealiseerd.		
243	Beste mevrouw, meneer, Het betreft de verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg, hetgeen een gigantische impact zal hebben op mijn woonsituatie in Ridderburgpark. Ik heb daar heel grote bezwaren tegen. - De keuze om hier te gaan wonen was gebaseerd op meerdere gronden, die nu voor het merendeel gaan verdwijnen. Dan denk ik o.a. aan een relatief rustige, groene plek. Dat gaat nu volledig verdwijnen als er een weg in de planning staat, waar mogelijk 8800 auto's per etmaal gaan rijden, een absurd hoog aantal. - Er moet heel veel 'groen', (bomen, planten, water) worden opgeofferd om dit te realiseren, terwijl rond de Toolenburgerplas juist veel gerealiseerd is op dit gebied. Groen is heel belangrijk voor een gezonde toekomst. - I.p.v. het groen komt er dan juist uitstoot van veel auto's die zeker niet allemaal elektrisch zullen zijn. - Het parkeren van de eigen auto zal veel moeilijker worden: beschikbare plaatsen, redelijk in de buurt van je woning, in- en uitrijden….. - De waarde van de woningen in deze buurt zal aanzienlijk dalen. - In plaats van een rustige omgeving wordt het misschien wel één van de drukste plekken van Hoofddorp.	a. Als bewoner van Ridderburgpark bent u tegen de Toolenburgerweg: groen verdwijnt, rust verdwijnt, er komt uitstoot voor terug, parkeren wordt moeilijker, waarde van de woningen daalt.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

244	Belachelijk, nog meer gevaar voor de kinderen	a. Belachelijk	a. Geen reactie omdat niet duidelijk is waarop u exact reageert.
245	Geachte Gemeente bestuur, Wij zijn bewoner / eigenaar van het appartementen gebouw Sparta sinds 1995. Een aantal jaren geleden heeft de Ridderburgpark al vele meters ingeleverd van ons woongenot door de aanleg van de busbaan . Nu na zoveel jaren later wil de gemeente weer een structuur verandering aanbrengen ten koste van de ruimte en de doodlopende weg langs het mooie recreatie park Tooleburg waar vele jaren aangebouwd is om te krijgen wat het nu is. Veel van het mooie groen zal moeten worden ingeleverd voor dit nieuwe verkeersstructuurplan. Wij hopen dat de gemeente verder gaat uitzoeken na andere alternatieven, waardoor het park en het groen niet hoeft te wijken voor een nieuwe weg.	a. U hoopt dat de gemeente gaat onderzoeken of er alternatieven zijn voor de Toolenburgerweg waardoor het park en het groen niet hoeft te wijken voor een nieuwe weg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
246	Om een aantal redenen is dit verkeersstructuurplan een slecht idee: - Dwars door woonwijk Toolenburg (van de Nieuwe Bennebroekerweg tot winkelcentrum Toolenburg) leg je geen weg aan, waar 8800 verkeersbewegingen per dag worden verwacht volgens dit plan. Bovendien ligt er al een busbaan, die voor de nodige geluidsoverlast zorgt. - Het moet niet zo zijn dat de belasting van de normen voor stikstof, CO2 en geluidsoverlast, veroorzaakt door het bouwen van Hydepark aan de voet van het Schipholterrein, o.a. gecompenseerd gaat worden door de aanleg van de Toolenburgerweg dwars door een woonwijk en grenzend aan een natuur- en recreatiegebied. - Bovendien is bij het aanleggen van de Toolenburgerplas vervuilde grond gestort en afgedekt op de plek, waar de ""Toolenburgerweg"" gepland staat. - Tot slot zullen de vele scholieren, zowel van basisscholen als ook van de verschillende middelbare scholen, deze weg moeten gaan oversteken, wat zeker tot onveilige situaties zal gaan leiden.	a. U geeft aan dat de aanleg van een Toolenburgerweg ongewenst is vanuit de impact op natuur, veiligheid en geluid.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
247	Bezwaar tegen aanleggen van een fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk ter hoogte van Piratenwijk als onderdeel van het verkeersstructuurplan van de gemeente Haarlemmermeer.	a. Er ligt al een fietspad aan de kant van Graan voor Visch	A t/m g – zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.

	In het 2000 was de gemeente ook voornemens een fietspad aan de noordzijde aan te leggen. Hier heeft de gemeente na bezwaar van bewoners uiteindelijk van afgezien. Wij juichen een betere bereikbaarheid van Hoofddorp toe maar zien wel de volgende bezwaren: • Er ligt al een fietspad aan zuiderzijde van de Geniedijk (kant van Graan voor Visch) die naar het treinstation rechtstreeks gaat • Er gaat een groot deel van de privacy in onze tuinen verloren; • Op deze kant van de Piratenwijk ondervinden wij juist in onze tuinen al veel last van vliegtuiglawaai. Aanleg van een hoofdfietsnetwerk pad zal deze hinder onnodig verhogen; • De veiligheid van toekomstige gebruikers van dit fietspad is in het geding. Als er iets gebeurt (ongeluk of ervaren van overlast) kunnen wij als bewoners niets doen. Er ligt immers een sloot tussen. Vanaf de openbare weg is er ook geen zicht op; • Geluidsoverlast door gemotoriseerd verkeer, dag en nacht; • Er liggen al veel kabels en er worden nog regelmatig nieuwe kabels gelegd aan de noordzijde dus asfalteren is geen optie; • Uitkijk op het fietspad heeft bij verkoop van de woning mogelijk een lagere verkoopwaarde tot gevolg;	b. Aanleg van een hoofdfietsnetwerk zorgt voor verlies van groot deel van uw privacy in de tuin. c. Angst voor extra geluidsoverlast d. Bereikbaarheid van slachtoffers op het fietspad is door de aanwezigheid van een sloot niet e. Omdat er kabels en leidingen leggen is asfalteren geen optie f. Mogelijk lagere verkoopwaarde van uw woning. g. De aanleg van een fietspad mag niet op grond van het bestemmingsplan.	
248	Hierbij deel ik u mede dat ik ernstig bezwaar heb tegen het voornemen van de aanleg van de nieuwe Toolenburgerweg, en het sluiten van de van Heuven Goedhartlaan, Polaris en Antaris Avenue. • Met de Toolenburgerweg haal je juist meer verkeer Hoofddorp IN en gaat het tegen het voornemen om verkeer naar de randen van Hoofddorp te brengen. De “oplossing” van Hydepark creëert dan gewoon een probleem elders en draagt niet bij tot een algemeen beleid. • De Toolenburgerweg doet schade aan het plan van de gemeente om recreatie en groen in de stad te ontwikkelen. Het bestemmingsplan is groen en niet voor verkeer. De weg zal groen verminderen en de leefomstandigheden doen verslechteren. • De Toolenburgerweg doet afbreuk aan het verkeersbeleid om meer openbaarvervoer te stimuleren. Nieuwe wegen zoals de Toolenburgerweg wijken hier van af. Ons voorstel is om een extra bushalte bij het Toolenburg winkelcentrum te maken waardoor er een goede verbinding met andere busroutes gemaakt wordt, en het winkelcentrum nog	a. U maakt bezwaar tegen de aanleg van een Toolenburgerweg b. U maakt bezwaar tegen het sluiten van de Van Heuven Goedhartlaan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	beter bereikbaar is - waardoor minder auto's de wijk in hoeven te rijden. • Een tweebaansweg met 50 km/u snelheden brengt de veiligheid in gevaar aangezien de huidige route langs de busbaan door veel kinderen, families, ouderen en volwassenen gebruikt wordt om naar de recreatieplas te gaan alsook de lagere en middelbare scholen. Een weg met veel stoplichten lost dit niet op en is voor de verkeersflow niet aantrekkelijk. Verder zou er met de huidige plannen een concentratieprobleem rond het Toolenburg winkelcentrum ontstaan. We verwachten veel sluipverkeer en dit draagt niet bij tot het verkeer buiten Hoofddorp houden. • Een tweebaansweg met 50 km/u zal aantrekkelijk zijn voor vrachtverkeer en bovenop 9000 auto 's extra luchtvervuiling en geluidsoverlast in Hoofddorp veroorzaken - wat al een probleem is vanwege Schiphol. Onderzoek heeft aangetoond dat 1 op de 5 mensen in Hoofddorp en omgeving astma heeft. • Een grote weg langs de Toolenburgerplas zal de waarde van de huizen enorm doen dalen. Verder zijn deze plannen tegen de verwachtingen van alle kopers. Er zijn al geluiden dat sommige kopers blij zijn dat hun koop niet door is gegaan i.v.m. een oneerlijke schets van zaken bij de aankoopbrochures. Bovendien zullen de parkeerplaatsen voor de flats aan de Toolenburgerplas door dit plan moeten verdwijnen. • En de Toolenburgerplas is de enige van twee recreatiegebieden dicht bij bewoners naast het Haarlemmeermeersche Bos. Dit is per inwoner erg weinig. Ik maak ook bezwaar tegen het gevolgde proces van deze plannen. Ik merk tevens dat veel wijkraden hier niet eens van af hebben geweten, geen inspraak hebben kunnen geven en nu pas bij '5 voor 12' een bezwaar kunnen indienen tegen plannen die ondoordacht lijken te zijn en niet in het belang van de Hoofddorp bewoners. In hoeverre zijn de bedrijven, ondernemers, bezoekers, recreanten, sporten, scholen, maatschappelijke groepen en bewoners in het algemeen op de hoogte van deze plannen gesteld. Deze plannen zijn blijkbaar al 2 jaar in de maak. U kunt zich voorstellen dat er grote onrust, afschuw en ongeloof is ontstaan bij de bewoners in de wijk Toolenburg door deze ingrijpende plannen. Wij willen serieus gehoord worden en participeren om zo tot een gepaste oplossing te komen die beide partijen tevreden stelt.		

249	Betreft aanleg fietspad noordzijde Geniedijk aan overzijde Boekenierlaan, Simon Danserhof,Klaas Kompaanhof, en Peer de Schuimerhof. Ik maak bezwaar tegen dit plan omdat het een grote inbreuk is op onze privacy in de tuin en zelfs in onze woningen. Het zou bij verkoop ook mogelijk tot waardevermindering lieden. Ik ondervind nu al overlast van het verkeer en hang jongeren op het fietspad aan de andere kant van de dijk! Er zou geen zicht zijn op gebeurtenissen, ongeluk of overlast, en het zou ook moeilijk bereikbaar zijn voor evt. hulpdiensten. Het geluidsoverlast van brommers ect. zou ook 24 uur aanzienlijk zijn. Ik zie niet de toegevoegde waarde van dit plan want er ligt immers een fietspad aan de anderzijde van de dijk.	a. U maakt bezwaar tegen de komst van een fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.
250	Via een opmerkzame buurtgenoot bereikte mij het bericht over het concept verkeersstructuurplan voorde kern Hoofddorp van de gemeente Haarlemmermeer. Dat Hoofddorp als groeiende kern behoefte heeft aan een goede infrastructuur en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Het STOMP principe als uitgangspunt voor het concept plan onderschrijf ik ten zeerste: door voorrang te geven aan voetgangers, fietsers en OV kunnen duurzaamheid en welzijn gecombineerd worden met de toenemende mobiliteit die de groei met zich meebrengt. Het STOMP principe wordt in dit concept plan echter alleen toegepast op het stationsgebied en het centrum. Bestaande wijken zullen door het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark echter te maken krijgen met méér autokilometers, waardoor voetgangers en fietsers in de knel komen. Mijn primaire bezwaar richt zich op de in het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg (de voorgenomen Toolenburgerweg). Deze weg is gepland langs De Toolenburgerplas op 1,5 kilometer parallel aan de bestaande IJweg. Dat de Toolenburgerweg in het concept plan niet gezien wordt als bouwsteen die "niet per sé nodig voor het functioneren van het totale pakket" (paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47) lijkt mij evident. Er ligt immers al een inprikker (namelijk de IJweg). Wellicht ten overvloede licht ik toe welke negatieve gevolgen de aanleg van de Toolenburgerweg zal hebben voor de bewoners van Hoofddorp: 1. aanslag op de verkeersveiligheid: De Toolenburgerweg komt te liggen naast een tweebaans	a. Uw primaire bezwaar richt zich op de in het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg (de voorgenomen Toolenburgerweg).	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	fietspad, de busbaan waar de bus 397 over rijdt en een voetpad. De busbaan is van vitaal belang voor bewoners van Nieuw-Vennep om snel en comfortabel te reizen naar Schiphol, het ROC en Amsterdam. Het fietspad verwerkt veel verkeer in de ochtend en middag van voornamelijk scholieren die op weg zijn naar of terugkomen van de middelbare scholen in Hoofddorp en Nieuw –Vennep (zoals KSH, Haarlemmermeer Lyceum, Kaj Munk en Herbert Visser College) en mensen die per fiets Winkelcentrum Toolenburg bezoeken. De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Met een extra weg zal de de krappe ruimte niet alleen door bus, fietsers en voetgangers, maar ook door auto's gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. 2. Geluidsoverlast aanwonenden: door een extra weg zullen de bewoners grenzend aan de nieuwe weg te maken krijgen met veel geluidsoverlast. Bij de aanleg van de nieuwe wijk Tudorpark is een berekening gemaakt van de geluidsbelasting, die onder de waarde van 48dB moet liggen. Uit die meting bleek dat de maximale geluidsbelasting na wettelijke aftrek conform artikel 110Wgh 48DB bedraag ten gevolge van de busbaan R- net (Uitwerkingsplan Tudorpark Hoofddorp, Onderzoek geluidsbelasting, pag 9). De aanleg van een weg waarover volgens berekeningen van de gemeente 9.000 autos per dag gaan rijden, zal leiden tot en forse overschrijding van de grenswaarde. 3. Waardevermindering huizen: de waarde van de huizen grenzend aan de voorgenomen Toolenburgerweg zal significant dalen, door geluidsoverlast (zie 3), togenomen fijnstof en een sterke vermindering van de privacy (een deel van de huizen heeft een achtertuin die uitkijkt op de busbaan en anderen hebben een balkon aan die kant). Als bewoner zal ik bij goedkeuring van dit concept verkeersstructuurplan via een juridische procedure compensatie eisen voor de ontstane planschade. 4. Natuur en milieu: Rondom de Toolenburgerplas leven veel vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Bovendien zal een deel van het park opgeofferd moeten worden voor de aanleg van de Toolenburgerweg. Dat is slecht voor flora en fauna in het recreatiegebied. Het aantal aangereden dieren zal fors stijgen, wat tevens een gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert (zie ook 1). Bovendien vind ik het ridicuul dat de gemeente haar inwoners oproept om tegels te wippen in het kader van		

	duurzaamheid en verminderen van hittestress en wateroverlast als zij zelf een extra (en nogmaals onnodige) baan asfalt aanlegt. 5. Extra autokilometers: de Toolenburgerweg is bedoeld voor een 'snelle ontsluiting' van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan zal een deel van de inwoners echter méér kilometers moeten maken om op de snelweg te komen. In de praktijk zorgt de aanleg van meer asfalt ook voor meer autoverkeer. Bewoners van Tudorpark die nu op de fiets stappen om boodschappen te doen in Winkelcentrum Toolenburg zullen in de verleiding worden gebracht om toch in de auto te stappen. Dat is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privé auto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd. Ook zal een bezoek aan de Toolenburgerplas vanuit de wijk Toolenburg en Graan voor Visch per fiets onaantrekkelijker worden, omdat een drukke weg overgestoken moet worden. 6. Geen goede risicoparagraaf: Het concept plan bevat niet of nauwelijks inzicht hoe eventuele onvoorziene ontwikkelingen opgevangen worden. In paragraaf 6.4 staat niet meer dan dat het belangrijk is om goed te monitoren (pag 55). Kortom, aan een verkeersstructuurplan kleven meer aspecten dan de afwikkeling van verkeer alleen. Ik nodig mensen van de gemeente graag uit om eens te komen kijken naar ons leefgebied om de negatieve consequenties van dit plan beter op waarde te kunnen schatten en de Toolenburgerweg uit het concept plan te halen.		

251	Ik vind dit een heel slecht idee. Juist in deze delen van hoofddorp waar de weg moet komen is er veel fiets en loop verkeer van kinderen en jongeren richting scholen en middelbare scholen. Ook is het toolemburger meer nu een fijne en autoluwe plek waardoor heel hoofddorp hier prettig kan recreëren. Dit zou echt ontzettend zonde zijn!! En ook nog eens gevaarlijk.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijk ontsluiting Hoofddorp.
252	Geachte heer, mevrouw, Hierbij wil ik reageren op het onlangs bekend gemaakte verkeersstructuurplan Hoofddorp en in het bijzonder het voornemen dat hierin staat vermeld om een weg aan te leggen tussen winkelcentrum Toolenburg en de Nieuwe Bennebroekerweg. In mijn reactie wil ik mijn bezwaren kenbaar maken, wil ik u enkele vragen voorleggen en wil ik tevens mijn mening geven over mogelijke oplossingen. Vooraf wil ik echter het volgende kwijt. We zijn op de hoogte gekomen van de plannen via de appgroep van de buurt (Buckingham Quarter), doordat een bewoner was benaderd door lid van de wijkraad. Deze plannen hebben zo'n grote impact op onze leefomgeving dat de gemeente mijns inziens bewoners pro actief hierover had moeten benaderen, via bijvoorbeeld brievenbuspost. Het is schandelijk dat dit niet is gebeurd en dat dit plan zo kort voor het einde van de bezwaartermijn bekend is geworden onder de bewoners. Een publicatie in een weekblad is echt niet voldoende. Dit is echt een gemiste kans voor de politiek, om te laten zien dat er goed gecommuniceerd wordt. Op 5 oktober is er een informatieavond geweest met een lage opkomst. Ongetwijfeld om dat maar weinig mensen op de hoogte waren. Vervolgens is er tijdens de herfstvakantie op verzoek van de wijkraad nog een informatie avond georganiseerd. Nu begreep ik dat de opkomst erg hoog was, maar ik ben ervan overtuigd dat de opkomst nog veel hoger was geweest als de avond niet in de herfstvakantie was gepland. Ik was er dan zeker ook bij aanwezig geweest om mijn bezwaren en zorgen kenbaar te maken. Tevens bevestigd dit plan wat mij betreft weer eens dat plannen voor verkoop van bouwgrond en plannen voor (zo veel mogelijk) bouw van woningen en bedrijven een hogere prioriteit hebben dan verkeersplannen voor de gemeente. Het voorwoord begint met Prettig bewegen in 2040. Daarmee moet het lijken alsof er toekomstgericht wordt gedacht. Echter is dit plan mosterd na de maaltijd. Dit plan had gemaakt moeten worden, voordat de plannen voor Hydepark, Tudorpark, Lincolnpark, Schiphol Trademark werden gemaakt en goedgekeurd. Of in ieder geval gelijktijdig. Nu wordt eerst alles volgebouwd en vervolgens wordt gekeken hoe er moet worden omgegaan met de verwachtte verkeersdrukte. De Toolenburgerweg had gerealiseerd kunnen worden zonder het opofferen van natuur, speeltuinen en speelveldjes en woonplezier van de huidige bewoners, als hier eerder over na werd gedacht! Na dit gezegd hebbende, wil ik graag verder gaan met mijn bezwaren op een rij te zetten met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg. 1. Onze rustig gelegen wijk, komt plotseling aan een drukke uitvalsweg te liggen waar volgens de ramingen minstens 9.000 auto's over zullen rijden. De gemeente verwacht dat alleen bewoners van Toolenburg gebruik zullen maken van deze weg, maar door het autoluw maken van het gebeid bij het station zullen ook bewoners van Graan voor Visch, Pax en deel van Bornholm van deze weg gebruik gaan maken is mijn mening.	a. U vindt de communicatie over het VSP en dan met name over de Toolenburgerweg onvoldoende. b. U heeft een aantal bezwaren m.b.t. de Toolenburgerweg op een rijtje gezet onder punt 1 tot en met 10: 1. Waarom komt de gemeente nu pas met dit plan in plaats van eerst na te denken over de verkeersstructuur en dan pas over de bouw mogelijkheden? 2. Waarom moet het gebied rondom het station en Hydepark autoluw zijn? 3. Waarom moet het gebied rondom het station en Hydepark wel autoluw zijn en hoeft de wijk Toolenburg, Tudorpark en de Toolenburgseplas dat niet te zijn? 4. Hebben de makers van het plan de situatie ter plekke bekeken of is het plan opgesteld vanaf de tekentafel? 5. Waarom zijn de bewoners niet beter en eerder geïnformeerd? 6. Hoe gaat de gemeente om met de derving van woonplezier en de financiële schade van de bewoners die direct aan de Toolenburgerweg zullen wonen? 7. Waarom moet het verkeersprobleem van de ene plek naar de ander plek worden geschoven? 8. Is de verkoopbaarheid van Hydepark belangrijker dan het woonplezier van de huidige bewoners van Toolenburg en Tudorpark?	a. We begrijpen goed dat u en uw omgeving persoonlijk door de gemeente geïnformeerd hadden willen worden. Voor deze fase in het proces is vanuit duurzaamheidsoverwegingen gekozen om inwoners digitaal uit te nodigen en te informeren via de website van de gemeente, een artikel in de InforMeer online en in HCNieuws, de dorps- en wijkraden, een persbericht (dat is overgenomen door HCNieuws), posters en flyers (bibliotheek, PierK, Maatvast enz.) 2x een advertentie in het Witte Weekblad. Advertenties op Facebook en Instagram en tweets via de twitterkanalen van de gemeente. Alle inwoners worden later in het proces, wellicht ook persoonlijk per brief, nogmaals via dezelfde communicatiemiddelen geïnformeerd en volop in de gelegenheid gesteld om mee te praten over de ideeën en maatregelen die eventueel worden vastgesteld en uitgevoerd. We zullen dan ook rekening houden met de vakantieperiode. b. Zie voor de algemene toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp en paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	2. Door deze toename van verkeer zal het er niet veiliger op worden. Mijn dochter fietst elke dag van Tudorpark langs de busbaan naar KSH. En in de toekomst ook mijn zoon, naast zo veel andere kinderen. Ze heeft nu al te maken met een onveilig verkeerspunt bij winkelcentrum Toolenburg. Door de aanleg van de drukke uitvalsweg zal het er veel onveiliger op worden. Graag attendeer ik u op de vele ongelukken die er nu al zijn ten hoogte van de rotonde Molenaarslaan en de Oude Bennebroekerweg bij Haarlemmermeer Lyceum Zuidrand. 3. Het is niet te verkroppen dat de aanleg van de weg ten koste zal gaan van een deel van het natuurgebied rond de Toolenburgerplas, waar dagelijks vele mensen sporten en recreeren. De Toolenburgerplas is voor de bewoners zeer belangrijk en geliefd en de aanwezigheid van de plas zal voor velen zelfs een reden zijn geweest om zich te vestigen. Voor ons zeker. Door een deel op te offeren voor een drukke weg, zal het park zijn karakter kwijt raken. Van rustig natuurgebied is dan geen sprake meer als er straks dagelijks (minstens) 9.000 auto's langs rijden. 4. Niet alleen heeft het opofferen van natuurgebied invloed op de beleving van de bewoners, maar ook heeft het effect op natuur en milieu. Het voornemen om de Toolenburgerweg aan te leggen staat dan ook haaks het groen en milieubeleid van de gemeente. 5. De aanwezigheid van de drukke weg heeft ook invloed op de financiële waarde van de woningen in de directe omgeving. De aanwezigheid van een drukke weg maakt een groot verschil. Wie wil er aan een drukke weg gaan wonen? 6. Ik moet met name denken aan de bewoners van Shakespeare eiland ten hoogte van de Toolenburgerplas. Zij hebben onlangs hun droomhuis gekocht aan het water en vrij uitzicht. Voor hen zal het woonplezier voor altijd voorbij zijn als ze plotseling uitkijken op een drukke weg. 7. De verkeersstroom richting Toorenburg zal zich er ophopen gezien de verwachtte verkeersdrukte. Met andere woorden de sfeer en uitstraling van deze wijken en het park zal nooit meer hetzelfde zijn. Bij het lezen van het verkeersplan komen de volgende vragen bij mij op: 1. Waarom komt de gemeente nu pas met dit plan in plaats van eerst na te denken over de verkeersstructuur en dan pas over de bouw mogelijkheden? 2. Waarom moet het gebied rondom het station en Hydepark autoluw zijn? 3. Waarom moet het gebied rondom het station en Hydepark wel autoluw zijn en hoeft de wijk Toolenburg, Tudorpark en de Toolenburgseplas dat niet te zijn? 4. Hebben de makers van het plan de situatie ter plekke bekeken of is het plan opgesteld vanaf de tekentafel? 5. Waarom zijn de bewoners niet beter en eerder geïnformeerd? 6. Hoe gaat de gemeente om met de derving van woonplezier en de financiële schade van de bewoners die direct aan de Toolenburgerweg zullen wonen? 7. Waarom moet het verkeersprobleem van de ene plek naar de ander plek worden geschoven? 8. Is de verkoopbaarheid van Hydepark belangrijker dan het woonplezier van de huidige bewoners van Toolenburg en Tudorpark? 9. Waarom is het niet erg dat de bewoners van Tudorpark en Toorenburg plotseling te maken krijgen met uitlaatgassen, fijnstof, lawaaioverlast van minstens 9000 passerende auto's per dag.	9. Waarom is het niet erg dat de bewoners van Tudorpark en Toorenburg plotseling te maken krijgen met uitlaatgassen, fijnstof, lawaaioverlast van minstens 9000 passerende auto's per dag. 10. Zijn de bedrijven rondom het station geïnformeerd over het autoluw maken van het stationsgebied en het afsluiten van de stationstunnel? c. U komt met een aantal alternatieven, zoals Verbreding van de Joh. Enschede laan vanaf de Hoofdweg tot aan de Spoorlaan. Het doortrekken Joh. Enschedelaan tot aan de Circular Avenue met behulp van een brug of tunnel om de spoorlijn te passeren. De Circular Avenue verbreden met een goede aansluiting op de nieuwe Bennebroekerweg of een Verbreding van de nieuwe Bennebroekerweg vanaf de Hoofdweg tot aan Nelson Mandeladreef.	c. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. Een deel van de door u genoemde alternatieven zijn door ons bestudeerd waarbij alternatieven met een extra nieuwe spooronderdoorgang niet haalbaar zijn. Voor de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg tussen Hoofdweg en Nelson Mandeladreef loopt al een gezamenlijke studie met de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam.

	10. Zijn de bedrijven rondom het station geïnformeerd over het autoluw maken van het stationsgebied en het afsluiten van de stationstunnel? Mijn vrouw werkt aan de Taurusavenue en rijdt nu via de stationstunnel naar haar werk. Volgens de nieuwe plannen moet ze een stuk meer gaan rijden om bij haar werk te komen. Naast het kenbaar maken van bezwaren wil ik ook graag meedenken over andere oplossingen. Volgens mij zullen onderstaande oplossingen beter zijn en minder negatieve invloed hebben op het milieu en woonplezier. 1. Verbreding van de Joh. Enschede laan vanaf de Hoofdweg tot aan de Spoorlaan. 2. Doortrekken Joh. Enschedelaan tot aan de Circular Avenue met behulp van een brug of tunnel om de spoorlijn te passeren. 3. Circular Avenue verbreden met een goede aansluiting op de nieuwe Bennebroekerweg. 4. Verbreding van de nieuwe Bennebroekerweg vanaf de Hoofdweg tot aan Nelson Mandeladreef. Graag wil ik alle (beleids) medewerkers van de gemeente die betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van het plan uitnodigen om lid te worden van de facebook groep Toolenburgerweg. Op deze manier kan de gemeente goed op de hoogte komen van wat er leeft onder de bewoners. En tevens kan de gemeente een goed beeld krijgen van alles wat plaats moet maken, mocht de Toolenburgerweg worden gerealiseerd aan de hand van de vele foto's die worden geplaatst. De Nederlandse taal kent vele mooie uitdrukkingen. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald, lijkt mij volledig van toepassing op deze situatie. In paragraaf 5.6 van het plan staat de aanleg van de Toolenburgerweg niet per se nodig is voor het functioneren van het totale pakket. Dit wetende, samen met de vele zorgen en bezwaren die geuit zijn door de bewoners, hoop ik van harte de gemeente geen uitvoering zal geven aan dit onderdeel van het plan.		
253	Geachte heer/mevrouw: Hierbij wil ik mijn bezwaar tekenen tegen houdige plan betreft opleg fietspad. Zoals u al bekend is,de erfgoed maakt deel uit van de wereldwijd geregistreerde erfgoed unesco. Bovendien is er geen logische reden tav opleg van deze fietspad,terwijl er aan de achterkant zoeen fietspad aanwezig is. Geheel overbodige kostenpost.	a. U tekent bezwaar aan tegen het aanleggen van een fietspad op de Geniedijk: overbodige kostenpost op werelderfgoed en er is al een fietspad.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.
254	Wat een verschrikkelijk idioot plan. Zelfs een levensgevaarlijk plan. Met de kinderen die dagelijks vanaf het Tudorpark naar school fietsen en weer terug. De mensen die in de flats wonen aan het Ridderburgpark gaan dagelijks 9000 auto's langs hun huis krijgen. . De enorme luchtvervuiling en uitlaatgassen en geluidsoverlast maar niet te vergeten. Waarom??? Er moet groen gekapt gaan worden voor een weg die totaal niet nodig is. Ikzelf heb behoorlijk Copd en ben juist in deze buurt gaan wonen i.v.m. de groene omgeving. En daar gaan jullie nu een weg creëren met 9000 auto's per dag? het hele plan is onacceptabel en moet ogenblikkelijk worden geschrapt. Waar moet dit in godsnaam naartoe? De busbaan op dit stuk is al meer dan genoeg aan vervuiling, gevaar voor dieren, kinderen en ouderen. Maak een tussenhalte voor bus 397 bij het winkelcentrum Toolenburg kan iedereen daar veilig en gemakkelijk naar toe. Waarom alles met de auto. Waar blijft de fietsveiligheid bij het Winkelcentrum ,gaan we nu weer iedereen in de auto zien te krijgen.ipv op de fiets.of met de bus LAAT DE SITUATIE ZOALS HIJ NU IS. WEG MET DAT IDIOTE PLAN VAN EEN TOOLENBURGERWEG !!! ANDERE OPTIE IS, BOUW EEN WINKELCETRUM IN HET TUDORPARK OF HYDEPARK. Dan kunnen de mensen die daar wonen hun boodschappen in hun eigen buurt halen. Snap miet	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: luchtvervuiling, geluidsoverlast, verdwijnen van groen, verkeersveiligheid. b. U stelt voor een extra halte te maken voor bus 397 of een eigen winkelcentrum bij Tudorpark of Hydepark.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. De Toolenburgerweg is zeker niet bedoeld als nieuwe toegangsweg naar het winkelcentrum maar om bestemmingsverkeer uit de wijk snel en veilig naar het bovenliggende wegennet te leiden. Vanuit de wijken moeten de winkelcentra goed met de fiets bereikbaar zijn. Een extra halte is vanuit de HOV-gedachte ongewenst, de halte-afstand tussen de huidige halten voldoet.

	Waarom dat allemaal naar Toolenburg Wc moet. Waar willen jullie al de auto's dan laten bij het Wc. Gooi dit achterlijke.plan voor die idiote weg in de vuilnisbak plaats een tussenhalte voor de bus of bouw een winkelcentrum voor de mensen aldaar . MAAR LAAT ONZE BUURT MET RUST. Wij willen GEEN TOOLENBURGERWEG!!!		
255	Idioot plan. De oversteekpunten van de busbaan zijn reeds een crime. Bij bushalte Toolenburg zuid is het net de kalverstraat, laat staan met een parallelweg erbij. En dan: Hoe integreer je dat eindpunt van die weg in die mierenhoop van kruizingen die er nu al is bij wc Toolenburg? Niet doen!!!	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
256	Betr. Toolenburgerweg.. We hebben al zoveel fijnstof door vliegtuigen! Dan nog zoveel auto’s met nog meer ongezond fijnstof langs mooi natuurgebied, waar je nog wat rust kunt vinden ???!! Ook een ramp voor alle bewoners en huisdieren in die buurt ! AUB zoek een andere oplossing bv winkels in die betreffende buurt..	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: nog meer fijnstof, geen rustige woonomgeving meer, gevaarlijk voor bewoners en huisdieren.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
257	Ik ben zwaar tegen dit plan. Te grote belasting voor toolenburg! Er zijn betere manieren om dit op te lossen. Denk na! Veel te gevaarlijk dit plan.	a. U heeft bezwaar tegen de Toolenburgerweg: te grote belasting voor Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
258	Wij wonen vlakbij de bushalte Toolenburg zuid in de Rosa Spierstraat en genieten van de natuurgeluiden van t recreatiegebied. De elektrische bus hoor je amper en het rustig kunnen oversteken voor onze bijna dagelijkse rondje plas willen we graag zo houden. Een weg met rotonde betekent dag en nacht verkeer van auto’s en motorrijders. Wij vrezen dat met het raam open slapen en genieten van de natuurgeluiden dan echt verleden tijd is. Wij maken BEZWAAR!	a. Een weg met rotonde betekent dag en nacht verkeer van auto's en motorrijders. U vreest door de Toolenburgerweg nachtrust en natuurgeluiden kwijt te raken.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. Er is op dit moment geen ontwerp van de Toolenburgerweg beschikbaar en dus ook is niet bekend of hier een rotonde bedacht wordt..
259	Ik ben deels tegen het verkeersstructuur plan, de geplande weg vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar toolenburgse winkel centrum lijkt mij niet bevorderlijk voor de veiligheid. Doordat de weg het recreatiegebied Toolenburgseplas en Tudorpark en Toolenburg zuid van elkaar scheiden. Veiligheid van de bewoners staat mijns inziens voor de infrastructuur.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: niet bevorderlijker voor de veiligheid.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
260	Mordicus tegen, dit is nutteloos schuiven van autoproblemen. Voeg een bushalte voor de 397 toe aan het winkelcentrum en tussen Toolenburg Zuid en het winkelcentrum. Dan komt men de auto uit.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg, voeg een extra bushalte toe.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. De Toolenburgerweg is zeker niet bedoeld als nieuwe toegangsweg naar het winkelcentrum maar om bestemmingsverkeer uit de wijk snel en veilig naar het bovenliggende wegennet te leiden. Een extra halte is vanuit de HOV-gedachte ongewenst, de halte-afstand tussen de huidige halten voldoet.
261	Bouw een winkelcentrum in de nieuwe wijken ipv een drukke weg te leggen in een rustige wijk. Met het risico voor fietsende schoolkinderen door de overlast van de 9000	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	auto's. Het groen dat wordt opgeofferd en de overlast voor de vogels aan de plas. Hoop dat er naar andere mogelijkheden wordt gekeken i.p.v. dit door te drukken.		
262	Toolenburgerweg? Geen goed idee. Zoveel meer verkeer in deze rustige wijk, nog minder overzicht bij WC Toolenburg, geluidsoverlast, meer uitstoot van schadelijke stoffen, waardevermindering van de huizen aan Ridderburgpark en Merckenburglaan, onveilige situatie voor fietsers/voetgangers die willen recreëren bij de Toolenburgplas of naar school gaan, de aanleg van de weg gaat ten koste van groen en leefgebied van vogels bij de plas (o.a. ijsvogel). Graag zoeken naar alternatieven (Spoorlaan? Hoofdweg?) die minder belastend zijn voor mens en dier, die genieten van de rust in de wijk.	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg en vraagt ons te zoeken naar alternatieven.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
263	Bij deze wil ik graag bezwaar aantekenen tegen de geplande weg: ""Toolenburgerweg"" zoals die is gepland in de wijk Toolenburg-West welke deel is van het verkeersstructuurplan. Onverteerbaar om deze wijk en groen op te offeren!	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
264	Bij deze wil ik graag bezwaar aantekenen tegen de geplande weg: ""Toolenburgerweg"" zoals die is gepland in de wijk Toolenburg-West welke deel is van het verkeersstructuurplan. Onverteerbaar om deze wijk en groen op te offeren!	a. U heeft bezwaren tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
265	beste, in het plan staat (als ik het goed zie) dat verschillende belangrijke (landbouw) wegen ook zeer belangrijke fietsroutes worden. Fietsers komen hier samen met alle voertuigen op het zelfde stuk asfalt terecht. zelf als landbouwer zou ik dit zeer onveilig vinden wanneer ik & collega's met groot materieel de weg op gaan en tussen de kinderen op fietsen kom te rijden. Hoe wordt hier de veiligheid gewaarborgd?	a. Hoe wordt de veiligheid geborgd van al de verschillende verkeersgebruikers?	a. Op het merendeel van de wegen die voor landbouwverkeer zijn aangewezen is sprake van vrijliggende fietspaden omdat wij het eens met u zijn dat het mengen van fietsers en landbouwverkeer ongewenst is.
266	Wat een slecht plan is dit. Zo veel verkeer langs de busbaan, dat moet wel problemen gaan geven. Niet doen dus.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
267	Geachte heer, mevrouw, Wij wonen aan de boekanierlaan 19 in hoofddorp. Wij willen bezwaar maken tegen het plan om op de geniedijk aan de kant grenzend aan onze tuin een fietsroute te maken. Het gaat hier om onnodige inbreuk op onze privacy, veiligheid, geluidsoverlast. Bijkomend is dit ook nog eens afbreuk aan de woningwaarde. Wij wonen hier al tientallen jaren en hebben reeds genoeg overlast gekregen door alle veranderingen in de omgeving door de bouw van Hydepark o.a. Onze woningen hebben veelal geluidsoverlast van het vliegverkeer. Daar nu brommers en grote aantallen fietsers erbij zou echt vervelend zijn. De woningen aan onze zijde zijn veelal vrijstaand, er wonen ook oudere mensen, die hoofddorp door de jaren heen al genoeg hebben zien veranderen van veilig dorpje naar een stad waar je op moet letten. Uit ervaring van andere delen in hoofddorp bijvoorbeeld de Waterwolf woningen aan Geniedijk is de veiligheid enorm stuk minder. Vandalisme (gooien van items) en geluidsoverlast komen regelmatig voor. Die woningen	a. U maakt bezwaar tegen het fietspad op de Geniedijk: onnodige inbreuk op uw privacy, veiligheid en geluidsoverlast. En het doet afbreuk aan de woningwaarde.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.

	zijn daar vanwege inbraken ware vestingen geworden. In die buurt zijn er ook veel inbraken. De privacy is ook in het geding, onze huis heeft een zwembad waar kleinkinderen regelmatig komen. Het spreekt voor zich dat dit enorme impact zou geven. Maar ook andere privacy, juist waarom we hier zijn komen wonen, zullen grotendeels verloren gaan. Onze tuin is onze rust. Aan de andere kant van de dijk (Graan voor Visch zijde) is reeds een veilig fietspad met genoeg ruimte en doorstroom. Van daaruit kan je alle kanten op.Ik hoop dat ons bezwaar gaat inzien dat er niet aan de boekanierlaan zijde een fietspad moet komen.		
268	Zienswijze, Mijne dames en heren, bij toeval kwam ook ik erachter, dat de gemeente Haarlemmermeer een nieuwe weg wilt aanleggen dwars door de wijk Toolenburg. Als inwoonster van deze wijk had ik het zeer op prijs gesteld, als de gemeente mij en de vele andere bewoners daar eerlijk over had ingelicht. Zeker als het zo'n ingrijpend iets is. Als bewoonster maak ik dagelijks gebruik van het voetpad en fietspad langs de Toolenburgse plas waar nu de nieuwe Bennebroekerweg is ingetekend. Het voetpad en het fietspad worden door alle leeftijdscategorieën gebruikt voor zowel ontspanning als wel om bij school of werk te komen. De plas heeft een grote aantrekkingskracht in de omgeving is het niet zomers voor een verfrissende duik, dan wel voor 's winters voor een rondje uitwaaien. Het is dan ook moeilijk voor te stellen, dat de gemeente hier een nieuwe (en naar verwachting zeer drukke weg) wilt gaan aanleggen. Natuurlijk begrijp ik dat de toekomstige wijken ontsloten moeten worden, maar je zou denken dat als men daar een woning koopt, de ontsluitingswegen in de beslissing meeneemt. Daarnaast begrijp ik dat de gemeente het plan met STOMP uitgangspunten heeft opgebouwd en dan zie ik deze nieuwe weg als een ondermijning van het plan. Nu worden de bus, het fietspad door velen gebruikt, en u jaagt ze nu weer terug in de auto. Als ontsluitingswegen zie ik een verbreding van de Hoofdvaart of maak beide kanten een eenrichtingsweg en wat dacht u van de Spoorlaan? Daar op de Spoorlaan is ruimte voor verbreding van de wegen is, kunnen de bewoners van de nieuwe wijken direct bij het station komen. Een mooie invulling van uw STOM programma. In de hoop dat er meer voorlichting komt over dit bijzondere plan en vooral meer discussies.	a. U had het op prijs gesteld als wij u eerlijk hadden ingelicht over de nieuwe weg dwars door Toolenburg. b. Deze weg zal zorgen voor ondermijning van het in het VSP opgenomen STOMP principe c. U draagt een alternatief aan: een verbreding van de Hoofdvaart of maak beide kanten eenrichtingsverkeer. Wat dacht u van de Spoorlaan?	a. We begrijpen dat u wellicht persoonlijk over de mogelijke komst van een nieuwe weg door de gemeente geïnformeerd had willen worden. Omdat het VSP voor alle inwoners van belang is heeft de gemeente in deze fase in het proces is vanuit duurzaamheidsoverwegingen gekozen om inwoners online te informeren via de website van de gemeente, een artikel in de InforMeer online en in HCNieuws, de dorps- en wijkrade, een persbericht (dat is overgenomen door HCNieuws), posters en flyers (bibliotheek, PierK, Maatvast enz.) 2x een advertentie in het Witte Weekblad. Advertenties op Facebook en Instagram en tweets via de twitterkanalen van de gemeente. Wanneer de oplossingsrichtingen daadwerkelijk tot uitvoering komen zal hierover geparticipeerd worden met direct betrokkenen. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. c. Het verbreden van de wegen langs de Hoofdvaart past niet in het beleid om geen verkeersgroei op de polderlinten te willen, daar willen we meer ruimte voor fiets en eventueel openbaar vervoer. De Spoorlaan blijft een belangrijke verbinding naar de Nieuwe Bennebroekerweg vanuit de zuidelijke wijken van Hoofddorp.
269	aanwezig bij de inloopavond 18 oktober Toolenburg, ik zou graag bezwaar willen aantekenen wat betreft de voorgenomen weg voor de Merckenburg van Toolenburgcentrum naar de Bennebroekerweg. Mocht deze weg er toch komen gaat mijn voorkeur uit, dat deze weg ter hoogte van het fietspad komt. Als alternatief zou ik voor willen stellen om de Ridderburgparkweg te laten lopen vanaf de Bennebroekerweg tot Rondenburglaan en deze dan te upgraden , en dan eventueel de Middenburg 2 richtingverkeer te laten lopen. ik vraag mij af hoe de 8000 auto's hun weg kunnen vinden.	a. U maakt bezwaar tegen de voorgenomen weg voor de Merckenburg van Toolenburg centrum naar de Bennebroekerweg. b. Als alternatief stelt u voor om de Ridderburgparkweg te laten lopen vanaf de Bennebroekerweg tot Rondenburglaan en deze te upgraden.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Bij de eventuele uitwerking van een zuidelijke ontsluiting is nog voldoende ruimte om alternatieven in te brengen.

270	De plannen om een doorgang te maken van Tudorpark naar Wc Toolenburg is te idioot voor woorden. Het is al zo druk op de Rondenburglaan door de busbaan en ook nog is het heen en weer razende verkeer. Voor kinderen en ouderen een zeer onveilige situatie. Het auto gebruik terug dringen is in de huidige maatschappij orde van de dag. Het plan van de gemeente om een drukke auto doorgang te maken dwars door een huidige woonwijk is te schandalig voor woorden. Ik ben er dus op tegen en ben er erg boos. Fietsen en wandelen zou de gemeente moeten promoten ipv kinderen naar school brengen met de auto, winkelen met de auto enz. Totaal niet van deze tijd. Laten we ook niet de vervuiling vergeten van vliegtuigen waar we in de gemeente Haarlemmermeer al mee moeten dealen. Denk na gemeente! Dit plan is echt fout!	a. U bent van mening dat de plannen om een doorgang te maken van Tudorpark naar winkelcentrum Toolenburg te idioot voor woorden zijn. Fietsen en wandelen zou gepromoot moeten worden. Deze weg zorgt voor verkeersonveiligheid.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
271	Waarom, ik begrijp gewoon niet waarom Dit is niet bedacht door iemand die in de wijk toolenburg woont. Ik zou zeggen... Ga er eens kijken, dan weet je ook dat het een belachelijk idee is. Geen idee of dit gaat helpen, maar ik ben TEGEN	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
272	Wij hebben bewust voor deze wijk gekozen om te wonen omdat het een rustige wijk is en met weinig verkeer (wijk Lizzy ansinghstraat) voor onze twee kinderen die buiten spelen is zo'n drukke weg best gevaarlijk. Daarbij ook het geluidsoverlast wat er gaat komen is niet prettig in de nu rustige buurt. Oversteken naar de toolenburgse plas word ook een gevaarlijk kruispunt zoals het er nu uit ziet. Niet fijn voor alle naar schoolgaande kinderen op de fiets en de mensen die van en naar de plas moeten. Nu een veilige wijk maar straks zoals de plannen er nu uit zien een gevaarlijke situatie.	a. Door de aanleg van een drukke weg in de bewust door u gekozen rustige woonwijk, wordt buitenspelen voor uw kinderen gevaarlijk. Nu een veilige wijk maar door deze plannen een gevaarlijke wijk voor vele weggebruikers.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
273	Wat een.krankzinnig en belachelijk plan. Wie bedenkt er zoiets. Levensgevaarlijk voor de schoolgaande kinderen, fietsers en.onderen. Geoenvernieitging , Uitlaatgassen van 9000 auto's per dag, Millieuvervuiling, geluidsoverlast en waar moeten al die auto's heen door een woonwijk en bij winkelcentrum? Overal moet groen vernietigd worden om er een doorgaande weg voor in de plaats te maken. Bouw verd.....een eigen winkelcentrum in de nieuwe wijken of maak een tussenhalte van de 397 bij het winkelcentrum Toolenburg. Wij zijn verschrikkelijk kwaad en willen GEEN Toolenburgerweg door de wijk!!! Gemeente, waar zijn jullie in godsnaam mee bezig. Gooi dit plan ogenblikkelijk van tafel.	a. U wilt geen Toolenburgerweg door de wijk: levensgevaarlijk voor schoolgaande kinderen, fietsers en ouderen. Groenvernietiging, milieuvervuiling en geluidsoverlast zal het gevolg zijn.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
274	Ik wil dat de weg van de benebroeker weg naar naar het winkelcentrum toolenburg langs de ridderburgpark er niet komt.	a. U wilt dat de Toolenburgerweg er niet komt.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
275	Naar aanleiding van het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om een ""inprikweg"" (Toolenburger weg) te maken vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, wil ik u graag laten weten hoe ik hier tegenaan kijk. Hoofddorp heeft, gezien de oppervlakte ervan, momenteel al een hoge bewonersdichtheid. De ambitie om op diezelfde oppervlakte in de toekomst nog veel meer bewoners te huisvesten, door onder andere een nieuwe woonwijk in de buurt van het station te creëren, leidt onherroepelijk tot een (te) hoge druk op de leefbaarheid van	a. U ontraadt met klem een extra ontsluitingsweg tussen de Nieuwe Bennebroekerweg en winkelcentrum Toolenburg. Het autoluw maken van een wijk bij het station heeft een waterbedeffect voor de afwikkeling van verkeer voor bestaande wijken. De weg heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, geluidsoverlast, woongenot en hoeveelheid groen. Het plan is in strijd met de hoofddoelen van het VSP als verbetering van de verkeersveiligheid en een aantrekkelijke publieke ruimte.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Hoofddorp. Wanneer bovendien de gemeente Haarlemmermeer deze wijk autoluw wil maken, heeft dit een waterbedeffect qua verkeersdrukte voor andere delen van Hoofddorp. In het voorliggende VSP is daarbij gekozen voor het verleggen van die verkeersdrukte naar de wijk Toolenburg. De extra autoweg zal niet alleen het uitgaande verkeer van Toolenburg maar ook van de wijken Pax en Bornholm, uit Hoofddorp moeten verwerken. Dit betekent een sterke toename van het autoverkeer voor de Haya van Someren singel en de Reina Prinsen Geerlingsdreef. Toolenburg, en specifieke deze straten, zijn bij de aanleg ervan niet op deze verkeersdrukte berekend, waardoor dit onaanvaardbare negatieve gevolgen heeft voor verkeersveiligheid, geluidsoverlast, woongenot en hoeveelheid 'groen'. Vermindering van verkeersveiligheid -specifiek geldend voor de Toolenburger weg- voor veel fietsende scholieren van en naar Nieuw Vennep, toename van geluidsoverlast en hinder voor omwonenden en verdere verstening van de publieke ruimte. Het is bovendien in strijd met hoofddoelen van het VSP als verbetering van de verkeersveiligheid en een aantrekkelijke publieke ruimte. Op grond hiervan ontraad ik u met klem om een extra (ontsluiting)weg tussen Nieuwe Bennebroekerweg en winkelcentrum Toolenburg in het VSP te handhaven.		
276	Geachte heer/mevrouw, Als inwoner van Graan voor Visch heb ik het concept verkeersstructuurplan Hoofddorp met interesse gelezen. Ik kom tot de conclusie dat het concept plan op dit moment onvoldoende informatie en een aantal onduidelijkheden en fouten bevat, en ook onvoldoende is onderbouwd. Hierdoor kan geen zorgvuldige besluitvorming op basis van dit concept plan plaatsvinden. Ik verzoek u daarom het concept plan op een aantal punten aan te passen en (deels) te heroverwegen voordat u tot besluitvorming overgaat.In het concept verkeersstructuurplan staat (onder 3.4) dat de inzet op mobiliteitstransitie voor de Hoofddorper onder meer het volgende betekent: '..betere autobereikbaarheid van lokale bestemmingen omdat de focus ligt op bestemmingsverkeer'. 'alle bestemmingen in Hoofddorp zijn per fiets, openbaar vervoer maar ook nog steeds met de auto goed bereikbaar……' een aantrekkelijke openbare ruimte is gunstig voor elke bewoner en bezoeker (lopend, met de fiets, bus of de auto); Andere, logische routes naar de snelweg en omliggende kernen.. Ook is aangegeven dat het belangrijkste doel voor het wegennetwerk is een goede lokale en regionale bereikbaarheid (onder 4.6). Het lijkt echter alsof in het concept plan vrijwel alleen naar de voordelen voor het centrum-/stationsgebied is gekeken. De gevolgen voor de rest van Hoofddorp zijn sterk onderbelicht. Het verkeersvrij/-luw maken van het centrum-stationsgebied kan en mag niet ten koste gaat van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de bestaande wijken van Hoofddorp. Echter uit een aantal onderdelen van het plan blijkt niet dat aan de door u beschreven uitgangspunten/doelstellingen, zoals hiervoor genoemd, wordt voldaan, en blijkt daarnaast niet dat de ontwikkelingen geen verslechtering van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de bestaande wijken met zich mee brengen. De onzorgvuldigheid en afwijking van de uitgangspunten/doelstellingen betreft ten minste de volgende onderdelen: de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station; de aanleg van een nieuwe busbaan en nieuwe fietsverbinding door Graan voor Visch; een aantal onjuistheden in de gegevens (m.b.t. Graan voor Visch). Hieronder lichten wij bovenstaande toe.	U verzoekt het plan op een aantal punten aan te passen en (deels) te heroverwegen: a. Onder 3.4 staat wat de inzet op mobiliteitstransitie voor de Hoofddorper betekent. Onder 4.6 staat het belangrijkste doel beschreven: een goede lokale en regionale bereikbaarheid. Dit lijkt echter vooral te zien op de nieuwe wijk en niet op de bestaande wijken. Dit blijkt uit: afsluiten Van Heuven Goedhartlaan, aanleggen van een nieuwe busbaan en nieuwe fietsverbinding door Graan voor Visch en een aantal onjuistheden in de gegevens. b. Op de figuur op blz. 38 ontbreekt het bestaande winkelcentrum in Graan voor Visch. c. Op de figuur op blz. 38 is dwars door Graan voor Visch een deel van een lokaal hoofdfietsnetwerk ingetekend, terwijl dat een niet bestaande route is (tussen A-weg en Van Heuven Goedhartlaan). d. De R-net buslijnen op de figuur op blz 40 kloppen niet: zo is er een R-net-buslijn door Graan voor Visch als zijnde bestaand ingetekend, terwijl deze route nog niet bestaat, De bestaande route is ook niet goed ingetekend. Zo rijdt bus 340 van het station naar het centrum, via de A-weg. Deze route is niet weergegeven op de figuur. e. Tot slot: op blz 19 staat 'het autoverkeer groeit minder hard met 11%. In de spits groeien alle modaliteiten minder hard (o.a. vanwege thuiswerken en spitsmijden). Het autoverkeer van en naar het stationsgebied neemt daardoor in de ochtendspits zelfs af met 6%'. De vraag is of dit correct is en waar deze gegevens vandaan komen (bron?). Vooralsnog blijkt dat uit een bericht van de NOS d.d. 28 september 2022 dat het autoverkeer fors is gegroeid, namelijk 360.000 auto's extra sinds 2019 en dat het aantal files buiten spits is gegroeid met 17%.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan en zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch. b. Wordt toegevoegd. c. De figuur waar u naar verwijst is een overzicht van alle maatregelen, het hoofdfietsnetwerk wordt uitgebreid met de nu nog ontbrekende route centrum – Graan voor Visch zuid. d. De figuur waar u naar verwijst is een overzicht van alle maatregelen, het HOV R-net werk wordt wellicht uitgebreid met een route door Graan voor Visch. e. De gegevens komen uit de verkeersberekeningen waarbij gebruik gemaakt is van het vekeersmodel van de gemeente. Verdere toelichting is terug te lezen in de onderliggende verkeersrapportage.

	1 Afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station Uit het concept plan blijkt dat de Van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg en de Polarisavenue autovrij wordt gemaakt of tenminste niet meer bestemd is voor doorgaand verkeer. Oftewel bewoners en bedrijven van/in Hoofddorp die nu gebruik maken van de dit deel van de Van Heuven Goedhartlaan zullen om naar en van het hoofdwegennet (A4, A5, N201 en N196) te komen, genoodzaakt zijn om een andere route te nemen. In het plan is aangegeven dat verwacht wordt dat om op het hoofdwegennet te komen, gebruik wordt gemaakt de Spoorlaan (1-baans!) en de Bennebroekerweg. Nergens in het plan zijn de gevolgen van de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station beschreven. Onduidelijk is welke routes /wegen het huidige verkeer gaat volgen en wat de gevolgen daarvan zijn voor deze wegen en hun omgeving. Vragen die onder meer beantwoord moeten worden voordat tot zorgvuldige besluitvorming kan worden, zijn: Welke verkeersstromen (soorten/aantal/bestemming) maken nu gebruik van de af te sluiten route en wat is het alternatief voor deze verkeersstromen? Kunnen de alternatieve routes/wegen het extra aanbod aan (voldoende doorstroming/kans op oponthoud/files? Wat betekent de extra verkeersstromen voor de leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in de omgeving van de alternatieve routes (geluid, luchtkwaliteit, veiligheid, bereikbaarheid)? Wat betekenen de extra verkeersstromen voor de verkeersveiligheid van de alternatieve routes? Wat levert het gebruik van de alternatieve routes op voor het klimaat? Zijn de geboden alternatieven en, heel belangrijk, de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer, tenminste gelijkwaardig aan de af te sluiten route voor wat betreft de hiervoor genoemde punten? Feit is dat de bereikbaarheid van Graan voor Visch en vele andere (woon)wijken in (het Zuidoosten van) Hoofddorp verslechtert door de beoogde afsluiting. Het hoofdwegennet (richting noorden (Schiphol/Amsterdam) en oosten (Aalsmeer)) zal alleen nog te bereiken zijn door kilometers om te rijden via de Spoorlaan en Bennebroekerweg dan wel door toch een route door het centrumgebied te nemen. Dit betekent dus zeker geen logische route naar de snelweg, en geen betere autobereikbaarheid. Daarom verzoek ik u om de gevolgen van de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan, in de breedste zin, in beeld te brengen en als na deze inventarisatie de afsluiting (voor doorgaand verkeer) nog steeds als optie wordt gezien daarbij in het plan ten minste een goed alternatief voor de afsluiting te bieden dat voldoet aan uw eigen uitgangspunten, zijnde een goede lokale bereikbaarheid, een betere autobereikbaarheid van lokale bestemmingen, logische routes naar de snelweg en omliggende kernen, en het uitgangspunt dat alle bestemmingen in Hoofddorp ook nog steeds met de auto goed bereikbaar’ zijn. 2 De aanleg van een nieuwe busbaan en nieuwe fietsverbinding door Graan voor Visch Onder 5.4 staat het volgende: ‘Om buslijnen vanuit het centrum naar de ‘hoge’ route te leiden, is een nieuwe busbaan vanaf de Nieuweweg door Graan voor Visch naar de Van Heuven Goedhartlaan nodig. De exacte route en wat dit betekent voor die wijk moet nog verder worden onderzocht.’ In het plan staat dus dat de gevolgen voor de wijk Graan voor Visch nog onderzocht moeten worden. Zolang als niet is onderzocht wat de aanleg van de busbaan en de fietsroute door Graan voor Visch voor deze wijk betekent, kan hierover geen zorgvuldige besluitvorming plaatsvinden. Daarbij is totaal niet duidelijk hoe tot de conclusie is gekomen dat de aanleg van deze nieuwe busbaan ‘nodig’ is. De onderbouwing van de		

	noodzaak om een nieuwe busbaan door Graan voor Visch aan te leggen om bussen op de ‘hoge route’ te leiden ontbreekt volledig. Bussen rijden nu over o.a. de A-weg en langs de Hoofdvaart. Hier ligt nota bene al een vrijwel geheel vrije busbaan. Wat maakt dat een nieuwe busbaan door Graan voor Visch nodig is? Veel logischer lijkt het om de bestaande busroutes (langs de Hoofdvaart) te gebruiken, dan wel de bestaande haltes bij het station en bijbehorende routes te handhaven. De noodzaak om de bushaltes in het viaduct bij het station op te heffen wordt ook niet beargumenteerd. Wat is er mis met een stationsplein/-gebied met bushaltes? Kan de hoge buslijn wel zodanig worden aangepast dat alle busroutes gebruik kunnen maken van deze hoge buslijn? Wat zijn de gevolgen voor de rest van Hoofddorp hiervan? Ten koste van wat worden de haltes onder het viaduct opgeheven? Er wordt alleen naar de voordelen voor het centrum-/stationsgebied gekeken. De gevolgen voor de rest van Hoofddorp zijn buiten beschouwing gelaten. De gevolgen van de aanleg van de vrije busbaan en fietsverbinding voor de wijk Graan voor Visch, haar bewoners en het bestemmingsverkeer naar deze wijk (in relatie tot uw eigen uitgangspunten/doelstellingen) zijn nog totaal niet duidelijk. Vragen die onder meer beantwoord moeten worden voordat tot besluitvorming wordt overgegaan zijn: Voor de busbaan en de fietsverbinding zal ruimte moeten worden gemaakt in de wijk. Niet duidelijk is wat in de wijk plaats moet gaan maken om deze vrije busbaan en fietsroute in te passen. Gaat dit ten koste van groen, water, de B-weg, het winkelcentrum, parkeer- of andere voorzieningen? Wat betekent dit voor de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte? Wat betekent dit voor de ontsluiting van de wijk en de bereikbaarheid van de voorzieningen? Blijven b.v. de bestaande parkeerplaatsen voor de bewoners en bezoekers van winkels en horeca bestaan en goed bereikbaar? Hoe makkelijk kan de busbaan lopend/fietsend worden overgestoken? Kunnen bewoners nog eenvoudig de B-weg oversteken om bij het winkelcentrum, de school en andere voorzieningen te komen? Wat betekenen de vrije busbaan en het extra fietsverkeer voor de verkeersveiligheid? Wat betekent met name de aanleg van de busbaan concreet voor de leefbaarheid van/gezondheid in de wijk. Het busverkeer (ook ‘s nachts?) door de wijk zorgt in ieder geval voor meer geluid en verslechtering van de luchtkwaliteit (ook bij elektrische bussen). Verder is onduidelijk wat nodig is om buslijnen vanaf de andere kant van het station naar de hoge route te leiden. 3 Overige onjuistheden Op de figuur op blz. 38 ontbreekt het bestaande winkelcentrum in Graan voor Visch. Op de figuur op blz. 38 is dwars door Graan voor Visch een deel van een lokaal hoofdfietsnetwerk ingetekend, terwijl dat een niet bestaande route is (tussen A-weg en Van Heuven Goedhartlaan). De R-net buslijnen op de figuur op blz 40 kloppen niet: zo is er een R-net-buslijn door Graan voor Visch als zijnde bestaand ingetekend, terwijl deze route nog niet bestaat, De bestaande route is ook niet goed ingetekend. Zo rijdt bus 340 van het station naar het centrum, via de A-weg. Deze route is niet weergegeven op de figuur. Tot slot: op blz 19 staat ‘het autoverkeer groeit minder hard met 11%. In de spits groeien alle modaliteiten minder hard (o.a. vanwege thuiswerken en spitsmijden). Het autoverkeer van en naar het stationsgebied neemt daardoor in de ochtendspits zelfs af met 6%’. De vraag is of dit correct is en waar deze gegevens vandaan komen (bron?). Vooralsnog blijkt dat uit een bericht van de NOS d.d. 28 september 2022 dat het autoverkeer fors is gegroeid, namelijk 360.000 auto’s extra sinds 2019 en dat het aantal files buiten spits is gegroeid met 17%. Gezien bovenstaande doen wij u nogmaals dringend het verzoek de concept plan aan te passen op bovenstaande punten, aangezien anders geen zorgvuldige besluitvorming kan		

	plaatsvinden en niet aan uw eigen doelstellingen, uitgangspunten en beloftes aan de bewoners van Hoofddorp kan worden voldaan.		
277	Hoofddorp, 24 oktober 2022 Als inwoonster van de Hoofddorp is het in mijn zienswijze een onlogische stap om “een knip” in de Van Heuven Goedhartlaan aan te brengen enkel en alleen om Hydepark, wat naar mijn idee een prestigeobject van de gemeente is (geworden), een goed aanzicht te geven. Het kan toch niet zo zijn dat voor toekomstige bewoners van Hydepark (wat een klein deel van de Hoofddorpse bevolking zal worden) een overgrote meerderheid van de Hoofddorpers moet “lijden”. Bij de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan op de hoogte van het station zal het nodige verkeer via Graan voor Visch en over de Paxlaan gaan rijden. Deze laatste is nu al druk met (vracht) auto’s en vermoedelijk zal nog (veel) meer verkeer van de Paxlaan gebruik gaan maken. O.a. met het oog op de twee aan deze weg gelegen scholen en de vele zijstraten zal de situatie er alsdan niet veiliger op worden. De afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan en de aanleg van de Toolenburgerweg zal niet alleen de inwoners van Toolenburg treffen maar ook de inwoners van de overige wijken zoals Graan voor Visch, Tudorpark en Pax alwaar ik woonachtig ben. Indien ik vanuit Pax naar de A4 wil, zal ik toch de nodige extra kilometers moeten maken om daar te komen. Dit omrijden zal meer uitstoot van CO2 met zich meebrengen en dat lijkt mij in deze huidige tijd toch niet kunnen. Zoals berekend in het Verkeersstructuurplan zullen er zo’n 9000 auto’s per dag van deze nieuwe weg gebruik gaan maken (exclusief bussen). Door de aanleg van deze weg zal het nodige groen verloren gaan en zal ook zeker invloed hebben op het recreatiegebied Toolenburgerplas. Resumé: in mijn zienswijze zullen de wegen in de woonwijken Graan voor Visch, Pax, Toolenburg en (mogelijk ook een deel) van Tudorpark alleen maar drukker en er niet veiliger op worden. Zeker niet indien de toegestane snelheid op wegen in de wijken zal worden verhoogd van nu veelal 30 km per uur naar 50 km per uur. Ik hoop dat de gemeenteraad naar aanleiding van alle ingediende reacties (lees: zienswijzen) het plan nog eens goed gaat bestuderen en tot de conclusie zal komen dat naar een andere oplossing zal moeten worden gezocht. Bijvoorbeeld de in het plan genoemde aanpassing van de Hoofdvaart of mogelijk het stationsgebied zodanig aanpassen dat er een rechtstreekse verbinding komt van de Van Heuven Goedhartlaan naar de Taurus Avenue.	a. Uw zienswijze is dat het onlogisch is om ‘een knip’ in de Van Heuven Goedhartlaan aan te brengen. Een overgrote meerderheid van de Hoofddorpers moet hieronder lijden. b. Ook de aanleg van de Toolenburgerweg zal veel inwoners van bestaande wijken treffen. c. Door deze twee ingrepen zullen de wegen in de bestaande woonwijken alleen maar drukker en onveiliger worden. Zeker als de toegestane snelheid op de wegen in de wijken zal worden verhoogd van de nu veelal 30 km per uur naar 50 km per uur.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. c. Het VSP gaat juist uit van het zoveel mogelijk terugbrengen van de snelheid van 50km/u. naar 30km/u. om de veiligheid in de wijken te verbeteren en doorgaand verkeer te ontmoedigen.
278	Als bewoner maak ik bezwaar tegen het gedeelte van het VSP waarin wordt gesteld een fietspad aan te leggen ten noorden van de Geniedijk ter hoogte van Graan voor Visch. Een aantal jaren geleden is deze discussie ook al gevoerd met als resultaat dat deze aanleg toen niet doorging. Er ligt namelijk al een prima fietspad langs Graan voor Visch. En er is een prima door u gewenste combinatie fietsen/OV door de twee bushaltes langs deze route. De combinatie met het stationsgebied is uitstekend door de tunnel onder de van Heuven Goedhartlaan. U spreekt in uw VSP over ""betere fietsbereikbaarheid van winkelcentra en scholen"". Welnu, daar zal dit fietspad niet aan bijdragen, temeer omdat er al een fietspad ligt aan de overzijde van de Geniedijk. (Het valt overigens erg op dat dit fietspad niet meer getekend staat op het kaartje op blz. 45!!) Het fietspad is dus voornamelijk van belang als schakel in de regionale fietsroute Heemstede-Aalsmeer. Maar die schakel is er al	a. U maakt bezwaar tegen de aanleg van het fietspad ten noorden van de Geniedijk ter hoogte van Graan voor Visch. b. (het fietspad staat niet meer getekend op het kaartje op blz 45.) Er is geen missing link in de regionale fietsroute Heemstede-Aalsmeer want het fietspad is er al langs Graan voor Visch. U komt met een alternatief. Door een beveiligde oversteekplaats over de Nieuweweg te maken in het verlengde van het Dik Trompad of de Achterweg en het stukje fietspad tussen deze oversteekplaats en het fietspad langs Graan voor Visch tweerichting te maken wordt het ook veiliger. Dit is een goedkopere oplossing.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen de Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan b. We checken de kaartjes op de fietspaden. Uw voorstel gaat voorbij aan de wens om duidelijkheid in de structuur op regionale schaal te verbeteren. Juist de aanleg op dit deel van de Geniedijk verbetert de herkenbaarheid.

	vanwege het fietspad langs Graan voor Visch! Er is dus helemaal geen ""missing link"" zoals ten onrechte is gesteld op pag, 52. U spreekt verder terecht over verkeersveiligheid. Ik denk daarbij aan de aansluiting fietspad Dik Trompad/Nieuwe Weg en de aansluiting op het fietspad langs Graan voor Visch. dat gaat nu over de oversteekplaats bij de rotonde bij het benzinestation. Dat kan veiliger door een beveiligde oversteekplaats over de Nieuwe weg te maken in het verlengde van het Dik Trompad of Achterweg en het stukje fietspad tussen deze oversteekplaats en het fietspad langs Graan voor Visch tweerichting te maken. Deze oplossing zal vele malen goedkoper zijn dan het aanleggen van een nieuw fietspad in de plaats van een al bestaand fietspad. Kortom, ik maak bezwaar tegen het aanleggen van een fietspad noord van de Geniedijk ter hoogte van de Piratenwijk, temeer daar de discussie daarover jaren geleden ook al is gevoerd.		
279	Ik ben het niet eens dat de verkeerssituatie rond Ridderburgpark wordt gewijzigd: 1. Verstoren woongenot 2. Toename geluidshinder busbaan 3. Meer fijnstof 4. Geluidsoverlast 5. Onveilig en drukker verkeer (24/7) 6. Minder groen Tip: plan voor toekomstige wijken alle openbare voorzieningen	a. U bent het niet eens met het wijzigen van de verkeerssituatie rond Ridderburgpark: verstoren woongenot, toename geluidshinder busbaan, meer fijnstof, geluidsoverlast, onveilig en drukker verkeer, minder groen. b. U geeft als tip mee om voor toekomstige wijken alle openbare voorzieningen te plannen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Het VSP gaat niet over de invulling van de openbare voorzieningen in de nieuwe wijken.
280	Ik vind een goed 1e stap, maar... a. OV: alleen 2 stoppen voor de Noord-Zuid Lijn? waar is de ambitie of misschien een tram van de station naar bij. Heemstede te trekken? b. Auto is niet altijd slecht. denk aan ouderen, slecht ziende,.. de centrum moet ook bereikbaar zijn met de auto en parkeer garages c. een absoluut NEE voor de "" Toolenburgerweg"" . Wie heb dit verzonnen, woont niet in ons wijk. NEEEEE! Ons huis (4 inwoners) is helemaal TEGEN die plan. NEE. d. Nieuwe bennebroekerweg: 2x2, is al lang nodig. moeten al denken naar een 3x3 voordat het meer gebouwd wordt. 3. Ja voor fietspadden. Hoe vaak ben ik bijna aangereden bij de bedrijspark "" de president"" en bij de gemeente ""oh het is zo"" als antwoord gekregen? als daar een doorgang naar de nieuwe metro lijn wordt, dan fietspad!!!! en natuurlijk - waroom de stalling is niet bij de metro maar ergens anders? Het lijkt mij niet over na gedacht. Maar de belangrijkste punt: GEEN Toolenburger weg. Absoluut TEGEN die komst van een openbare weg ipv de Rnet. NEEEE!	a. Waar is de ambitie om de tram misschien door te trekken tot Heemstede? b. U bent tegen de Toolenburgerweg. c. Nieuwe Bennebroekerweg: 2x2 is al lang genoeg. Moeten al denken naar een 3x3 voordat er meer gebouw wordt. d. Ja tegen fietspaden maar zoek logische plekken voor fietsenstallingen.	a. Het voorstel om de tram door te trekken naar Heemstede is door geen één partij benoemd en ook niet in de Netwerkstudie 2040 die samen met de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam opgenomen. Het bussysteem op deze verbinding voldoet en we zien nog ruimte om dit te verbeteren. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. c. De verkenning naar de Nieuwe Bennebroekerweg heeft aangetoond dat 2x2 rijstroken voldoende capaciteit biedt voor alle ontwikkelingen, de kruisingen bepalen de kwaliteit van de doorstroming. d. Vooral rond winkelcentra, scholen en openbaar vervoer halten wordt aandacht besteed aan goede fietsparkeerplekken, zo is dit ook benoemd in het VSP.
281	Beste heer, mevrouw, Na het lezen van het verkeersstructuurplan voor Hoofddorp en het bezoeken van de informatieavond in Toolenburg wil ik u laten weten dat ik erg geschrokken ben van de plannen.	a. De wijk Toolenburg wordt opgeofferd om het stationsgebied autoluw te maken en de Toolenburgerweg aan te leggen. De wijk is daar niet op berekend. De veiligheid van bewoners komt in gevaar, en meer geluidshinder en meer luchtverontreiniging als gevolg. Dit staat lijnrecht tegen artikel 2.6 van het VSP: leefbaarheid en	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	De geplande nieuwbouw 'Hydepark" en het plan om de stationsregio autoluw te maken zullen grote gevolgen hebben voor de bestaande wijken in Hoofddorp. Vooral de wijk Toolenburg wordt opgeofferd aan de plannen. Het voornemen om de Van Heuven Goedhartlaan af te sluiten richting station en het verkeer dan door Toolenburg te sturen via de Haya van Somerensingel en de Maria Tesselschadestraat is onverantwoord. De wijk is daar niet op berekend. De veiligheid van de bewoners komt daardoor in gevaar. Er komt meer geluidshinder en luchtverontreiniging. Het plan gaat ook lijnrecht in tegen artikel 2.6 in het VSP van de gemeente, waarin staat dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de wijken onder druk komt te staan door extra verkeer door de wijken. Waarom niet de huidige Van Heuven Goedhartlaan blijven gebruiken? Die loopt tussen de wijken door en NIET dwars daardoorheen. Om de stationsregio te ontlasten kan het verkeer via de weg parallel aan het spoor verder geleid worden. Andere optie om de stationsregio te ontlasten zou een tunnel onder het station door zijn. Voordeel daarvan is dat de huidige aansluiting op de A4 via een heel erg duur kruispunt waarvoor veel groen is opgeofferd, behouden kan blijven. Ook het plan om een weg te maken tussen het winkelcentrum Toolenburg en de Nieuwe Bennebroekerweg is zeer nadelig voor de wijk Toolenburg. Bij de busbaan die daar nu loopt, met daarnaast een fiets- en voetpad vinden al vaak aanrijdingen met fietsers plaats. Om daar nog een weg naast te leggen is onverantwoord. Er gaan veel scholieren overheen die vanuit Nieuw Vennep naar middelbare scholen in Hoofddorp gaan. Er is geen ruimte voor een weg, zonder overlast van de bewoners, het opofferen van heel veel flora en fauna bij de Toolenburgerplas en het creëren van een gevaarlijke oversteek tussen de wijk en het recreatiegebied en Floriande. Bovendien zal de weg leiden tot toename van het verkeer (ook verkeer uit andere wijken van Hoofddorp zullen hierdoor aangezogen worden), meer geluidsoverlast en fijnstof. De wijk Toolenburg zal onevenredig belast worden bij deze plannen en veel inleveren in verkeersveiligheid, geluidsoverlast en fijnstof en dus in welzijn. En dat alleen omdat een nieuw te bouwen project autoluw moet worden. Toolenburg is niet gemaakt voor drukke doorgaande wegen. Ik wil u daarom dringend verzoeken deze plannen te heroverwegen en te zoeken naar andere oplossingen, waarbij geen verkeer dwars door bestaande wijken wordt gestuurd. Dat gaat ten koste van de verkeersveiligheid en welzijn. Ook het belang van natuur en milieu moet meegenomen worden. Er is al veel te weinig groen in de Haarlemmermeer. Het kan niet zo zijn dat er nog meer groen moet verdwijnen voor extra wegen.	verkeersveiligheid in de wijken komt onder druk te staan door extra verkeer door de wijken. Ook de flora en fauna wordt opgeofferd. b. U draagt alternatieven aan: weg blijven gebruiken, verkeer via een parallel weg aan het spoor weggeleiden of een tunnel onder het station.	b. In de achterliggende verkeersrapportage worden de door u genoemde alternatieven beoordeeld waaruit blijkt dat ze niet haalbaar zijn.
282	Zienswijze op het verkeersstructuurplan: als bewoner van de Rondenburgflat in de Rondenburglaan 144, gelegen aan de kant van de busbaan ben ik erg ongerust over het plan om de Toolenburgerweg aan te leggen precies voor mijn deur. Er ontstaat zo veel extra geluidsoverlast, uitlaatgassen, en een mi.heel drukke verbinding als deze weg doorloopt naar de Van Heuvengoedhartlaan. Daardoor wordt mijn woongenot ernstig aangetast. Wordt vast een short-cut naar de nwe Bbw en zo naar de A4 voor al het verkeer dat nu de weg om de noord pakt A4. Ik hoop dat u een andere oplossing gaat vinden. Ik weet dat het nog geruime tijd kan duren maar ik maak me echt zorgen! Er wonen allemaal ouderen in deze flat en de luchtkwaliteit voor onze, toch wat oudere longen, is belangrijk!!	a. U bent ongerust over het plan om de Toolenburgerweg aan te leggen precies voor uw deur: geluidsoverlast, uitlaatgassen, aantasten woongenot.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
283	Beste burgermeester,	a. Het aanleggen van de Toolenburgerweg is in uw ogen geen verrijking. Mensen zijn in Tudorpark en Toolenburg komen wonen vanwege de	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Allereerst vinden wij het prijswaardig dat er zo een uitvoerig plan ligt waarmee vele problemen lijken te gaan worden aangepakt. Betreffende de maatregel uit het pakket Nieuwe Bennebroekerweg (5.6), is o.i. echter geen verrijking. Het creëren van een doorgang voor autoverkeer van het winkelcentrum Toolenburg naar de Nieuwe Bennebroekerweg (Toolenburgerweg). Wij zijn in 2017 in de nieuwe wijk Tudorpark komen wonen voor de relatieve rust en het goed bereikbare nabij gelegen recreatieplas Toolenburg. De bewoners en met name kinderen kunnen lopend of fietsend naar de plas, door het oversteken van de busbaan, makkelijk en veilig bereiken. Dit voor Sport , school en recreatie. Dit is van toepassing op een groot deel van de inwoners van Toolenburg en niet alleen voor die van de nieuwe wijk, Tudorpark. Indien dit voorgenomen plan wordt doorgevoerd kan het hier onevenredig druk worden en voor onveilige situatie zorgen. Zeker gezien het zeer kinderrijke Tudorpark, waar veel mensen juist zijn gaan wonen gezien die relatieve rust en het goed bereikbare en nabijgelegen plas. Dit brengt een bepaalde ongewenste verstedelijking met zich mee en heeft een aanzuigende werking voor het overige verkeer welke nu zijn weg vindt. Hiernaast er een toename zijn van geluidsoverlast en concentratie van luchtverontreiniging. Zeker bij een veelal aanwezige westenwind. Op dit moment is er al veel verkeersgeluid waarneembaar van de (Nieuwe) Bennebroekerweg en Hoofdweg. anders dan het vliegverkeer. Indien de IJweg ook nog verder auto onvriendelijk wordt gemaakt dan zal dit zich eveneens verplaatsen naar deze verbinding. Het beter benutten van de Van Heuven Goedhartlaan - Spoorlaan de Waddem / Deltaweg, lijkt afdoende om het gebied achter winkelcentrum Toolenburg te ontsluiten. Hier zal ook geen grootschalige nieuwbouw plaatsvinden. Een betere verbinding binnenin de buurten lijkt wel gewenst. Hierdoor zal er minder hoeven te worden omgereden naar de rand van een wijk en krijg je alleen een toename van zeer lokaal verkeer. Te denken valt bijv. aan een aansluiting als de Cartharina van Arragonlaan / Caro van Ycksingel voor autoverkeer. Wij vragen ons hiernaast af welk probleem er eigenlijk met de voorgestelde ingreep zal worden opgelost. Samenvattend zien wij de nieuwe voorgestelde Toolenburgerweg, niet zitten en zouden wij graag zien dat deze dan ook niet wordt gerealiseerd.	relatieve rust en nabijheid recreatiemogelijkheden. De weg brengt ongewenste verstedelijking met zich mee en een aanzuigende werking voor verkeer. Toename geluidsoverlast en concentratie van luchtverontreiniging. b. U draagt een alternatief aan: het beter benutten van de Van Heuven Goedhartlaan- Spoorlaan de Wadden/ Deltaweg lijkt afdoende om het gebied achter winkelcentrum Toolenburg te ontsluiten. c. Een betere verbinding binnenin de buurten lijkt wel gewenst om minder te hoeven omrijden.	b. Het goed functioneren van de door u genoemde routes zouden de noodzaak van de komst van een Toolenburgerweg wellicht kunnen voorkomen, een nadere studie kan hier uitsluitsel over geven. c. Betere verbindingen tussen de wijken specifiek voor autoverkeer druist in tegen de benoemde ambities om autoverkeer door de wijken te verminderen.
284	Goeden avond Ik verkeer in de veronderstelling dat er onderzocht is hoeveel mensen en verkeer uit pax toolenburg en bornholm via de van heuven goedhartlaal naar de snelweg rijden . Ik vind het totaal onlogisch om juist het gedeelte vanaf het politie buro naar het station autoluw te maken .Dit word een dagelijks drama bij de brandweer kazerne. En een busbaan door graan voor visch . Kunt u zich nog het verzet herinneren van de mensen in overbos . in graan voor visch ziet men de waarde van hun huis ook in elkaar zakken Hoe gaat dit stuk er uit zien. Word de sloot gedicht. Ik vind dit een totale afbreuk van een buurt waar ik 30 jaar heb gewoond met zeer veel plezier , Hier moet opnieuw naar gekeken worden. Dit gaat niet kloppen.	a. Het autoluw maken van het gedeelte vanaf het politiebureau naar het station wordt een dagelijks drama bij de brandweerkazerne. b. De busbaan door Graan voor Visch doet afbreuk aan de buurt en zal zorgen voor waardedaling woningen.	a. Het VSP gaat niet uit van het autoluw maken van het door u genoemde trajectdeel, juist het stimuleren van de route Van Heuven Goedhartalaan – Spoorlaan – Nieuwe Bennebroekerweg is van groot belang als ontsluiting van de zuidelijke wijken. b. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch.
285	Geachte heer/mevrouw, Via dit bericht wil ik u vragen om in uw verkeersstructuurplan rekening te houden met de bedrijven langs de Kruisweg, tussen de Nieuweweg en de Beyerinckstraat, die een maatschappelijke functie vervullen zoals klinieken en praktijken. Omdat deze bedrijven vaak een oudere clientèle hebben, is bereikbaarheid en parkeren dichtbij erg belangrijk.	a. U vraagt rekening te houden met de bereikbaarheid en parkeermogelijkheden voor de bedrijven langs de Kruisweg, tussen de Nieuweweg en de Beyerinckstraat.	a. Het VSP heeft niet de gedetailleerdheid om uitspraken te kunnen doen over parkeerplaatsen. Uiteraard zal bij verdere planvorming gekeken worden naar de huidige functies en in overleg met de betrokken partijen de plannen opgesteld en besproken worden.

	Ook voor de kleine (lokale ambachtelijke) detailhandel, die op deze plek aan de kruisweg zijn gevestigd, zijn goede parkeermogelijkheden dichtbij zeer belangrijk.		
286	Beste, Wij zijn tegen een weg op deze plek. Het is een plek waar veel kinderen langs gaan opweg naar de toolenburgerplas en dus moet daar de rust bewaard blijven. Het is beter de huidige wegen richting toolenburg centrum te verbeteren. Wij zullen zeker gaan protesteren tegen deze plannen.	a. U bent tegen een weg op deze plek. b. Het is beter de huidige wegen richting Toolenburg centrum te verbeteren.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp b. Wegen verbeteren in Toolenburg voor de auto druist in tegen de wens om meer te lopen, fietsen en het OV te gebruiken.
287	Bezwaar tegen de voorgenomen verlenging van het Ridderburgpark langs de Toolenburgerplan naar de Bennebroekerweg, motivatie: -zonde om groen van een veel gebruikt park op te offeren voor verharding; -dit gebied heeft bewust de bestemming groen en niet de bestemming verkeer -de oversteek van Tudorppark naar Toolenburgerplas wordt minder veilig! -geeft verkeerstoename en (geluids)overlast voor naastgelegen wijken -er is al erg veel verharding in Hoofddorp, koester het groen; Bezwaar tegen afsluiten van Heuven Goedhartlaan bij station, motivatie: Van Heuven Goedhartlaan is onderdeel van de hoofdinfra van Hoofddorp dit moet zo blijven; Van Heuven Goedhartlaan was ooit onderdeel van de randstructuur van Hoofddorp, is nu geen randstructuur meer door uitbreidingaan de zuidzijde, maar kan verkeerstechnisch gezien hetzefde worden gebruikt als de randstructuur. Wat een mooie oplossing zou zijn: Van Heuven Goehartlaan vanaf Shell benzinestation een directere verbinding geven met de Taurusavenue. Dit is zeker mogelijk maar technisch en financieel een uitdaging; Ander optie (minder goed). Van Heuven Goedhartlaan ter plaatse van station (half) verdiept aanleggen. Kostbare optie. Rijskoverheid kent subsidieregelingen voor aanleg infrastructuur om huizenbouw te stimuleren / versnellen.	a. Bezwaar tegen de voorgenomen verlenging van het Ridderburgpark langs de Toolenburgerlaan naar de Bennebroekerweg en geeft de volgende redenen: zonde om groen op te offeren; bestemming is bewust groen; de oversteek van Tudorpark naar Toolenburgerplas wordt minder veilig; verkeerstoename en geluidsoverlast. b. Bezwaar tegen afsluiting Van Heuven Goedhartlaan: is onderdeel van de hoofdstructuur, moet zo blijven. c. U draagt een alternatief aan: Van Heuven Goedhartlaan vanaf Shell benzinestation een directere verbinding geven met de Taurusavenue. Of de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station verdiept aanleggen met subsidie van het Rijk.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. Uw alternatief wordt beschreven in de achterliggende verkeersrapportage en wordt op basis van diverse argumenten als onhaalbaar beoordeeld.
288	Wij zijn zeer tegen het aanleggen van deze weg. De bewoners rondom deze weg zullen veel overlast krijgen van het voorbijgaande verkeer. Bovendien is dat een oversteekplaats voor veel kinderen die naar de Toolenburgerplas gaan of naar school. Jullie creëren met deze weg een onveilige situatie. Veel bestuurders houden zich niet aan de snelheid, er wordt niet gecontroleerd en de kinderen zijn er uiteindelijk de dupe van. Wie bedenkt dit? Wij maken zeer zeker bezwaar.	a. U bent tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg: overlast van verkeer en er wordt een onveilige situatie gecreëerd, vooral voor overstekende kinderen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp
289	Beste, Ik ben tegen de aanleg van de zogeheten Toolenburgerweg. Een nieuw aan te leggen weg vanaf de Bennebroekerweg tot aan winkelcentrum Toolenburg. De overlast van het verkeer dat door onze straat en wijk zal rijden, is niet aanvaardbaar. Daarbij zijn de kruispunten aan alle kanten van winkelcentrum Toolenburg nu al gevaarlijk voor voetgangers en fietsers, met nog een grote verbindingsweg die hierop uitkomt, is dit echt gekkenwerk en vragen om chaos en onveiligheid. Daarbij is bij de aanleg van het Tudorpark destijds besloten om maar 1 toegangsweg voor de wijk te maken (buitenom!) en ook bijvoorbeeld dat er geen scholen of	a. U bent tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg: overlast neemt toe en verkeersveiligheid neemt af. b. Bij de aanleg van het Tudorpark is destijds besloten om maar 1 toegangsweg voor de wijk te maken en ook geen voorzieningen en scholen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp b. De Toolenburgerweg heeft geen invloed op de bestaande ontsluitingsstructuur van Tudorpark en of de komst van scholen en voorzieningen.

	voorzieningen zouden komen, deze beslissingen worden nu achteraf allemaal weer open gegooid? Men wist waar men aan begon bij de bouw en ook de mensen die er zijn gaan wonen. De mensen in de wijk Toolenburg worden nu de dupe, vooral aan de kant van de Manenburgdreef. Wij hopen op reactie en inspraak.		
290	Beste, Ik ben tegen de aanleg van de zogeheten Toolenburgerweg. Een nieuw aan te leggen weg vanaf de Bennebroekerweg tot aan winkelcentrum Toolenburg. De overlast van het verkeer dat door onze straat en wijk zal rijden, is niet aanvaardbaar. Daarbij zijn de kruispunten aan alle kanten van winkelcentrum Toolenburg nu al gevaarlijk voor voetgangers en fietsers, met nog een grote verbindingsweg die hierop uitkomt, is dit echt gekkenwerk en vragen om chaos en onveiligheid. De mensen in de wijk Toolenburg worden nu de dupe, vooral aan de kant van de Manenburgdreef. Wij hopen op reactie en inspraak.	a. U bent tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg: toename verkeersoverlast is niet aanvaardbaar.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
291	Teveel geluidshinder, onveilig voor fietsers en wandelaars. Nog minder Groenvoorziening.	a. Waarschijnlijk bent u tegen de Toolenburgeweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
292	Onbegrijpelijk dat er plannen zijn om een nieuwe autoweg aan te leggen tussen de Bennebroekerweg en Toolenburgcentrum. Een weg parallel aan de bestaande busbaan. Nu een fietspad en voetpad. Grenzend aan het natuurgebied Toolenburgerplas en het prachtig aangelegde woonwijk Tudorpark. Als wij boodschappen doen dan gaan we altijd met de fiets. Goed voor het milieu minder stikstof uitstoot en beter voor de gezondheid. En de bus ter beschikking voor de inwoners waarvan fietsen geen optie is. Dus aub geen extra autoweg er is al genoeg lawaai. Laten we deze mooie wijk en gebied groen houden! Bewoner van de Tudorwijk (Tudor Castle)	a. Onbegrijpelijk het plan voor een nieuwe autoweg tussen de Bennebroekerweg en Toolenburg centrum. Er is al genoeg lawaai! U pleit voor behoud van de mooie wijk en groen gebied.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
293	Beste, bij deze wil ik bezwaar maken tegen de plannen voor de aanleg van de zgn Toolenburgerweg. Aard van mijn bezwaar zit in de onveiligheid en het verstoren van het groene karakter van onze wijk. Mijn kinderen moeten meermaals over dit traject fietsen van en naar school. Het aanleggen van een drukke weg op dit traject levert risico’s op.	a. U maakt bezwaar tegen de aanleg van de Toolenburgerweg: onveiligheid en verstoren van het groene karkater van de wijk.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
294	Beste Gemeente Haarlemmermeer, Graag deel ik mijn zienswijze op het verkeerstructuurplan Hoofddorp met u. Uiteraard dient een groeiende Gemeente te zorgen voor een goede infrastructuur gericht op bereikbaarheid en een duurzame toekomst van de Haarlemmermeer. Maar met het aangekondigde verkeersstructuurplan slaat u de plank volledig mis. Dit plan druist geheel in tegen de visie, kernwaarden en duurzaamheidswens die de Gemeente pretendeert na te streven. Puntsgewijs de consequenties van dit plan voor onze wijk Toolenburg: - de verkeersveiligheid in deze kindvriendelijke woonwijk neemt zeer sterk af: meer verkeer (9000 verkeersbewegingen per dag), meer gevaarlijke oversteekpunten, meer potentiële verkeersslachtoffers onder de vele scholieren die de wijk kruisen om naar de diverse scholen te kunnen, ouderen cq bejaarden die vaak minder mobiel zijn en minder	a. Puntsgewijs zijn volgens u de consequenties voor de wijk Toolenburg als volgt: - Verkeersveiligheid neemt af. - Leefbaarheid neemt af vanwege uitstoot en geluidsoverlast. - De vele investeringen van de ontwikkeling van een (recreatie) gebied rondom de Toolenburgerplas worden in een klap tenietgedaan. - Er ontstaat een parkeerprobleem rondom de Rodenburg flats. - Leefgebied voor kleine dieren en vogels wordt aangetast. - Gaat ten koste van drukbezocht voetbalveld en beperkt mogelijkheden voor fietsers, wandelaars en andere sporters. - Heeft de gemeente rekening gehouden met aansprakelijkheidsstellingen?	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	snel kunnen reageren waardoor verkeersdeelname in welke vorm ook vele malen gevaarlijker wordt - de leefbaarheid in Toolenburg neemt af door de verwachte uitstoot van fijnstof en uitlaatgassen, geluidsoverlast, dit geldt zeker voor de direct betrokken aan- en omwonenden die niet meer buiten kunnen genieten in hun tuintje of op hun balkon - er is veel geïnvesteerd in de ontwikkeling van het (recreatie) gebied rondom de Toolenburgerplas. Dit wordt in een klap weer teniet gedaan, een groot deel van het groen moet straks weer wijken voor het asfalt. - bij doorzetten van het plan ontstaat er rondom de Rondenburg flats een parkeerprobleem, waar zijn deze parkeerplekken voorzien? Vermoedelijk gaat dit wederom ten koste van het (recreatie) groen. - doorzetting van het plan leidt tot aantasting van het leefgebied van de (kleine) dieren en vogels - doorzetten van het plan gaat ten koste van een door de jeugd druk bezocht voetbalveld langs de busbaan, daarnaast beperkt het de mogelijkheden voor fietsers, wandelaars en andere sporters om te recreëren terwijl buiten zijn en beweging juist gestimuleerd zouden moeten worden - heeft de Gemeente rekening gehouden met aansprakelijkheidsstellingen, schadeclaims of compensatie van bewoners voor schade aan hun huis of appartement, waardevermindering hiervan en mogelijke letselschadeclaims als gevolg van implementatie van dit plan? Zeker deze letselschadeclaims kunnen flink uitpakken. - in paragraaf 2.6 uit het plan verwoord u zelf juist de argumenten om de geplande aanleg van de zgn. Toolenburgerweg niet uit te voeren. - in het plan staat ook dat de Toolenburgerweg niet noodzakelijk is voor de uitvoering van de totale pakket aan plannen. - past dit plan overigens wel in het bestemmingsplan? De Nederlandse Overheid staat voor polderen, dit zal dan ook gelden voor de Gemeente Haarlemmermeer. Daarom is mijn verzoek aan de Gemeente om dit plan nog eens grondig te evalueren, serieus te kijken naar goede alternatieven die ongetwijfeld voor handen of aangedragen zijn en vooral ook de bewoners goed te informeren en te betrekken bij de besluitvorming. Bv. lang niet alle betrokken partijen lijken bekend te zijn met de voorgestelde plannen en bij de inloopavond konden beleidsmedewerkers van de Gemeente zelfs niet eens antwoorden op de vragen die door bewoners gesteld werden. Zet in op verbetering van het OV, een goed busnetwerk met extra haltes in de wijk Toolenburg voor de 397 en verhogen frequentie lijn 169 langs wkc Toolenburg en de 300 kunnen het forensen makkelijker maken om de auto te laten staan. Maar bovenal, behandel de burgers uit de diverse woonwijken als gelijkwaardig met evenveel rechten. De Toolenburgers hoeven niet de dupe te worden van ontwikkelingen in het stationsgebied, Hyde park, rondom de IJweg en andere (toekomstige) projecten. Dit plan is wederom vanachter een bureau bedacht, maak contact met de bewoners en kom eens in de wijk kijken wat de consequenties van doorzetting van het plan in de praktijk zullen zijn. Een ieder weldenkend mens zal beamen dat dit een ondoordacht en zeer onwenselijk plan is, mede gezien de huidige uitvalswegen die (vooralsnog) prima functioneren.	- In paragraaf 2.6 geeft de gemeente argumenten om de Toolenburgerweg juist niet aan te leggen. - Past de weg in het bestemmingsplan?	
295	Ik heb bezwaar tegen dit plan. Omdat het bij het station (en de omweg?!) een fijne leefomgeving moet worden, moet dit gecompenseerd worden in andere woonwijken. Ik maak me nog het meeste zorgen om de fietsroutes vanuit toolenburg naar de scholen aan de femina Mullerstraat. Nu al is de weg vanuit tudorpark, nassaupark en tudorgardens niet te doen. De oversteek bij de Maria Tesselschadelaan is nu al	a. U maakt bezwaar tegen het plan, het aanleggen van de Toolenburgerweg: zonde van het groen, overlast voor bewoners, veel sluipverkeer door de wijk Toolenburg. b. Laat de wegen rondom het station gewoon open zoals ze zijn!	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	onoverzichtelijk, laat staan als er nog meer auto's komen. Of, moeten kinderen tegenwoordig maar gewoon met de auto naar school gebracht worden? Nu wordt gedacht dit misschien op te gaan lossen door een toolenburgerweg aan te gaan leggen. Buiten dat ik dit erg zonde vind van al het groen wat hiervoor op moet worden geheven, de overlast die dit gaat geven voor de bewoners, denk ik dat er gewoon heel veel sluipverkeer gaat zijn door de wijk toolenburg heen. De mensen die naar graan voor visch en pax moeten gaan echt niet helemaal omrijden over de nieuwe weg. De 9000 auto's kunnen daar echt niet soepel doorrijden, met ook het busverkeer en het vele fietsverkeer richting de plan/floriande. Het voelt een beetje alsof een mooi prestige project nu de last gaan worden van andere mooie wijken. Laat de wegen rondom het station gewoon open zoals ze zijn!		
296	Het is mooi om te zien dat de gemeente aandacht besteedt aan het bouwen van een goede infrastructuur voor een groeiende Hoofddorp. Daarbij ben ik blij dat principes zoals STOMP gehanteerd worden, waarbij geprobeerd wordt om bewoners te verleiden om duurzamere transport te gebruiken in plaats van overal met de auto naar toe te gaan. Waar ik minder gecharmeerd ben is het plan m.b.t. de voorgetelde Toolenburgerweg, die vanuit de Nieuwe Bennebroekerweg door zou moeten prikken naar Winkelcentrum Toolenburg. Mijn bezwaren tegen deze weg zijn als volgt: 1. Met de Toolenburgerweg maak je het alleen maar nog makkelijker om per auto naar het winkelcentrum en aangrenzende gebieden te gaan, waarmee je alleen maar meer auto’s aantrekt naar dit gebied dat al last heeft van een verkeersconcentratie probleem. Dit gaat recht tegen het STOMP principe in. In plaats van deze extra weg aan te leggen zou beter geïnvesteerd kunnen worden in extra haltes voor het OV (bijvoorbeeld bij het winkelcentrum en Tudorpark) en deze haltes beter bereikbaar te maken vanuit de wijken. Of investeren in meer mensen met de fiets naar dit gebied toe te trekken in plaats van de auto makkelijker maken. 2. De Toolenburgerweg zorgt daarnaast voor extra geluidsoverlast in een gebied dat al onder significante geluidsdruk staat, aangezien het gebied al onder een opstijgroute van Schiphol ligt en in de buurt van de drukke Nieuwe Bennebroekerweg (die alleen maar drukker gaat worden n.a.v. deze plannen). Door nog een weg met 9000(!) autobewegingen per dag recht door de wijk heen te trekken ontstaat er een onacceptabel niveau aan geluidsoverlast voor de vele buurtbewoners die juist voor een stukje groen + rust in deze wijk zijn komen wonen. Naast de vraag of dit wenselijk is, vraag ik mij ook af of dit wel voldoet aan de officiële geluidsnormen in de bestemmingsplannen van het gebied. 3. Naast geluidsoverlast krijgen de omwonenden ook te maken met een flinke toename aan uitlaatgassen en fijnstof van de vele auto’s die elke dag langsrijden en eventueel stilstaan voor stoplichten. Dit lijkt mij ook niet wenselijk als de gemeente de veiligheid van haar burgers in deze kinderrijke gebieden in hoog vaandel heeft staan, met de toenemende aandacht voor welk effect luchtkwaliteit heeft op de gezondheid. 4. De Toolenburgerweg gaat onvermijdelijk ten koste van het groen aan de rand van het Toolenburgerplas, een van de weinige natuur/recreatiegebieden in de omgeving. Dit staat haaks op de “Meer groen, minder autos” slogan die bij het plan genoemd wordt. Daarnaast heeft de toename in uitstoot (uitlaat, fijnstof, stikstof) van de auto’s onvermijdelijk nadelige effecten op de vele vogels die in het natuur gebied leven, waaronder ook de zwaluwen op het schiereilandje. 5. Een drukke tweebaansweg met 50 km/u snelheden tussen de wijk en het Toolenburgerplas brengt veiligheid in het gevaar, aangezien de huidige route door veel	a. U bent blij met de principes zoals STOMP. b. U bent minder blij met de Toolenburgerweg: dit gaat ten koste van het STOMP principe. • Investeer in extra haltes voor het OV en deze haltes beter bereikbaar maken. • De weg zal zorgen voor meer geluidsoverlast. • Omwonenden krijgen te maken met een flinke toename aan uitlaatgassen en fijnstof. • De weg gaat ten koste van het groen.De weg brengt de veiligheid in gevaar van verkeersdeelnemers en omwonenden. c. U draagt alternatieven aan: * Creatiever denken m.b.t. verkeer rondom HydePark (e.d. loop/fiets bruggen tussen HydePark en het station en andere plekken) * Zorgen voor betere aansluitingen met het OV + een busverbinding rondom Hoofddrop, waarbij ook rekening gehouden wordt met de mogelijkheid van een metro in de toekomst. * Stimuleren om de fiets te pakken i.p.v. de auto door middel van fietssnelwegen binnen Hoofddorp en richting Amsterdam/Schiphol (zowel voor de gewone fiets als e-bikes en Speed-pedelecs). * Meer in te zetten op P&R’s om auto’s van mensen buiten Hoofddorp uit de wijken + centrum te weren. * Mocht het echt niet anders kunnen, het bouwen van een Toolenburgertunnel die verkeersdrukte weghoudt van de buurtbewoners en aangrenzende natuur. (Een voorbeeld van zo’n tunnel is te zien bij de A4 in Leiden.)	a. Dit is goed om te lezen. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp c. In de toelichting in paragraaf autoluwe in de Van Heuven Goedhartlaan wordt duidelijk welke alternatieven onderzocht zijn en waarom de keuze hier niet op is gevallen. Juist de ontwikkelingen rondom het station Hoofddorp zijn nodig om de kwaliteit en hiermee het gebruik van het Openbaar vervoer te vergroten. In het VSP is zeker aandacht voor meer P&R’s en de aanleg van regionale fietsroutes. Een aanleg van een tunnel als invulling van een Toolenburgerweg is gezien de hoge aanlegkosten en de beperkte verwachtte intensiteiten niet in verhouding en dus geen reëel alternatief.

	kinderen, families, ouderen en volwassen wordt gebruikt om naar de plas te gaan of richting de scholen, bibliotheek, etc. te lopen/fietsen. Dit zal fietsen/lopen alleen maar verder ontmoedigen (waardoor nog meer kinderen overal met de auto naar toe gebracht zullen worden). Stoplichten zullen dit probleem niet oplossen en zorgen voor meer overlast van uitlaatgassen. Ik zou hierbij de gemeente willen verzoeken om alternatieven die heel Hoofddorp “Meer groen, minder auto’s” kan beloven, in plaats van verkeer vanuit het centrum te weren en dan door onze wijk te sturen. Daarbij zou er meer aandacht besteed moeten worden aan het daadwerkelijk stimuleren van duurzame verkeer zoals OV en lopen/fietsen in plaats van nog meer ruimte te geven aan de auto. Voorbeelden van andere oplossingen zouden kunnen zijn: * Creatiever denken m.b.t. verkeer rondom HydePark (e.d. loop/fiets bruggen tussen HydePark en het station en andere plekken) * Zorgen voor betere aansluitingen met het OV + een busverbinding rondom Hoofddrop, waarbij ook rekening gehouden wordt met de mogelijkheid van een metro in de toekomst. * Stimuleren om de fiets te pakken i.p.v. de auto door middel van fiets snelwegen binnen Hoofddorp en richting Amsterdam/Schiphol (zowel voor de gewone fiets als e-bikes en Speed-pedelecs). * Meer in te zetten op P&R’s om auto’s van mensen buiten Hoofddorp uit de wijken + centrum te weren. * Mocht het echt niet anders kunnen, het bouwen van een Toolenburgertunnel die vekeersdrukte weg houdt van de buurtbewoners en aangrenzende natuur. (Een voorbeeld van zo’n tunnel is te zien bij de de A4 in Leiden.)		
297	Zorg eerst eens dat de bestaande verkeerssituatie in Toolenburg en de IJ-weg normaal wordt, de hoogte van de verkeersdrempels en onlogische routes door de wijk en onoverzichtelijke bochten voor je weer een nieuwe route aan gaat leggen. Zorg dat de wijk veiliger wordt en minder onlogisch.	a. U geeft aan dat er eerst gezorgd moet worden de bestaande verkeerssituatie in Toolenburg en de IJweg te verbeteren.	a. U geeft precies aan waarom een mogelijke oplossing als een Toolenburgerweg in het VSP is opgenomen. Zie voor de toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
298	Beste Gemeente, Naar aanleiding van het verkeersstructuurplan stuur ik deze brief in. Het plan staat voor meer STOPM. Meer bewegen op een goede manier, lopen, fietsen, ov en als het niet anders kan de (deel) auto. Zeker mensen in de buurt van een winkelcentrum hier lopen of met de fiets naar toe gaan. Ook staat er in het plan groen en space, waar ik heel blij mee ben, aangezien wij in Tudorpark zijn komen wonen vlakbij de Toolenburgerplas. En vlakbij het winkelcentrum Toolenburg. Dit is dus precies waar ik mijn bezwaar wil maken. De Toolenburgerweg. Deze zou gaan lopen van de (Nieuwe) Bennerbroekerweg naar het winkelcentrum Toolenburg. Precies de twee dingen die in het voorwoord van het plan staan om te behouden. Groen; het park en lopend of fietsend naar winkelcentrum. Aangezien de hele wijk dichtbij woont, is hier geen extra weg voor nodig, er ligt namelijk al een mooi fietspad. Om de Toolenburgerweg te gaan aanleggen omdat het plan is een afsluiting van de Van Heuvenlaan / IJweg ect, is erg ongewenst. Waarom een goede weg afsluiten en een nieuwe overdrukke weg gaan plaatsen waar naar jullie eigen berekeningen 9000 auto’s per dag overheen gaan. De wijk en het park Toolenburgseplas wordt doormidden gesneden. Dit zal heel erg veel overlast op verschillende manieren met zich meebrengen. Ten eerste de veiligheid; van alle schoolgaande kinderen die daar dagelijks fietsen. De veiligheid van alle kinderen die via de oude Bennerbroekerweg naar het park willen	a. U maakt bezwaar tegen de Toolenburgerweg en het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan, in strijd met het STOMP principe, om de volgende redenen: - Veiligheid van kinderen: er zullen meer kinderen met de auto naar school gebracht worden en zo wordt het ook onveiliger voor andere fietsers. - Geluidsoverlast - Klimaat: de bus is elektrisch maar dat zal niet gelden voor de 9000 auto's die dagelijks over de weg gaan rijden met extra fijnstof tot gevolg. - Door het aanleggen van de weg zal er groen moeten wijken. b. Als alternatief draagt u aan om een Toolenburgertunnel te maken.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp . b. De aanleg van een tunnel als invulling van een Toolenburgerweg is gezien de hoge aanlegkosten en de beperkte verwachtte intensiteiten niet in verhouding en dus geen reëel alternatief.

	gaan. Deze situatie is al niet sluitend, laat staan als daar nog eens 9000 auto's bij komen. Dan wordt het onmogelijk om veilig naar het park te gaan.Dit zal opleveren dat nog meer mensen met de auto hun kinderen gaan brengen omdat ze het te onveilig vinden. Wijzelf fieten altijd met ons zoontje van 2, (hij op de loopfiets) via het lange fietspad naar de kinderopvang. En hoop dat dit in de toekomst voor andere ouders, kinderen en ouderen ook kan blijven. Ten tweede geluidsoverlast. Wij leven hier al in een druk gebied, vlak bij Schiphol, de Nieuwe Bennebroekerweg, de busbaan Zuidagent die langs de wijk rijdt. Wij hebben hier uieraard zelf voor gekozen. En dit is leefbaar. Maar om hier nog een weg waar dagelijks ik herhaal 9000 auto's overheen gaan rijden lijkt mij zeker boven de norm. Is dit wel goed uitgezocht? We kunnen dan net zo goed naast de A4 gaan wonen. Ten derde klimaat. Destijds was er al een wijziging in het gemeenteplan nodig om de bus Zuidagent langs de wijk te laten rijden. Wanneer deze elektrisch zou worden, zou er minder geluidsoverlast zijn voor de omwonenden en was het ook beter voor het klimaat. Zo is de bus gelukkig elektrisch geworden. Maar wanneer er 9000 auto's langs een park en woonwijk scheuren, kan dit niet anders dan overlast veroorzaken. Zeker alle auto's zijn de komende jaren niet elektrisch en hoe dan ook geven ze overlast aan klimaat en geluid. Alleen al de fijnstof die vrijkomt van de banden, maak ik me zorgen over. Ik vraag me dan ook echt af wat bijvoorbeeld de zwaluwen bij de Toolenburgerplas hier op reageren en al de andere vegetatie en dieren. Ook alle mensen die genieten van rust in het Park en hier vaak heen gaan voor een wandeling, spelen met kinderen. Genieten van het water. En dat wordt allemaal verstoord door een weg die er niet zou hoeven zijn. Ten vierde, de ruimte. Om deze weg aan te leggen zal er groen moeten wijken. Wordt het de groenstrook langs het water, dan komt de weg op een paar meter van vele huizen te liggen. Of worden de mooie bomen aan de rand van het park omgehakt, die nu juist de mooie uitstraling aan het park en wijk geven. In het laatste geval zal er veel groen weg gaan, en zal de weg vlak langs een aantal appartementencomplexen komen te liggen. Dit lijkt me niet wenselijk voor de leefomgeving van iedereen die in Toolenburg of Tudorpark woont. Al deze punten staan recht tegenover het STOMP voorstel van MEER GROEN en MINDER AUTOS. Naast al deze punten is deze weg die veel overlast zal geven niet eens nodig voor de mensen die er last van hebben. Zij zullen hier geen voordeel van hebben, want kunnen al snel bij het winkelcentrum komen. Maar alleen maar de lasten van alle boven genoemde punten. Mochten jullie wegens alle bezwaren van alle bewoners van Toolenburg en Tudorpark het allemaal toch zo belangrijk vinden dat er een korte weg moet komen die niet eens een doorgaande weg naar Nieuw-Vennep is. Maak er dan een TOOLENBURGERTUNNEL van. Hierbij hoeft er geen GROEN te wijken, er is geen GELUIDSOVERLAST, uitstoot van gassen en FIJNSTOFFEN kunnen in de tunnel worden gefilterd. Ook zal de VEILIGHEID niet verder worden beslechtend, wanneer hij uitkomt op de NIEUWE Bennerbroekerweg. Een voorbeeld van een grote tunnel om deze punten tegen te gaan is al een eerder uitgevoerd bij de A4 bij Leiden, de Rijnlandroute. Ik hoop dat na dit bezwaar / zienswijze jullie een ander beeld krijgen en de plannen gaan heroverwegen.		
299	Slecht idee. Het is een perfect fietspad en onnodig om daar een weg op te maken. Hoofddorp is een fietsstad en je verpest hiermee gewoon een deel daarvan je kan niet	a. Er is een perfect fietspad en het is onnodig daar een weg op te maken.	a. Het idee is niet om het fietspad te gebruiken voor een eventuele auto-ontsluiting, zie voor meer

	meer in alle rust over het fietspad maar je moet over een autoweg. Echt een vreselijk slecht idee niet doen.		toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
300	Gelet op het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en in het bijzonder het voorstel om een “inprikweg” aan te leggen van de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, acht ik dit plan niet acceptabel en verzoek ik u het volgende in overweging te nemen: a) Luchtvervuiling – Het gebied Toolenburg wordt al beïnvloed door luchthavenverkeer, daarom zou de introductie van een nieuwe weg met gemiddeld 9.000 auto's de luchtvervuiling voor de bewoners in het gebied en voor de vele bezoekers van de Toolenburgplas vergroten. Mogelijk een aanzienlijke impact op de gezondheid en het welzijn van velen; b) Groene ruimte - er is een bekende behoefte aan 'groene ruimten' in bevolkte gebieden en naarmate de bevolking van Toolenburg en omgeving toeneemt, wordt de behoefte aan verbetering van de groene ruimte steeds belangrijker. De Toolenburgplas is al erg populair en druk, maar er wordt de komende jaren nog steeds een toename van de omringende bevolking verwacht. In plaats van de introductie van een nieuwe weg moet er worden nagedacht over hoe de groene ruimte van de Toolenburgplas kan worden verbeterd of uitgebreid in plaats van deze te verkleinen of de groene ruimte te belasten met meer vervuiling door verkeer; c) Natuur & Milieu – Toolenburgplas heeft veel levende bewoners, vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal voor deze bewoners gevolgen hebben voor het milieu. Deze milieugevolgen zijn ook nadelig voor flora en fauna in het recreatiegebied. d) Verkeersveiligheid – Er zijn veel fietsers op de route van Nieuw-Vennep naar Hoofddorp, velen zijn erg jong en fietsen in de winter in het donker. Het fietspad is al onduidelijk en gevaarlijk richting het winkelcentrum Toolenburg. Door de aanleg van een nieuwe weg wordt dit steeds onveiliger omdat fietsers de krappe ruimte niet alleen delen met bussen en voetgangers, maar ook met autoverkeer met herkenbare hoge snelheden. Dit is ook relevant voor de aansluiting en kruising op de oude Bennebroekerweg. De huidige busbaan wordt door veel bewoners (veelal gezinnen met jonge kinderen die nog leren fietsen of lopen) gebruikt om over te steken naar de Toolenburgplas of om de nabijgelegen kinderopvang te bereiken. Dat een woonwijk gemiddeld 9.000 auto's heeft met een snelheid van 50 km die moeten worden overgestoken om een recreatiegebied of kinderopvang te bereiken, is volkomen onveilig en zal waarschijnlijk tot veel ernstige ongevallen leiden. e) Geluidsoverlast – de recreanten van de Toolenburgplas en de bewoners van het Toolenburggebied krijgen te maken met een verhoogde geluidsoverlast. In een woonwijk zijn zulke hoge niveaus van geluidsoverlast gedurende de dag en nacht niet acceptabel en ook niet plezierig. De auto's zullen heel dicht langs de kant van de flatgebouwen langs de weg rijden, waar veel oude bewoners wonen (ook onveilig). Door deze geluidsoverlast neemt het genot van de Toolenburgplas voor veel recreanten af – de weg ligt voor de gebruikers zo dicht bij het gebied dat het onvermijdelijk is. f) Waardevermindering – een nieuwe weg zal leiden tot een aanzienlijke devaluatie van alle huizen/appartementen in het gebied. De bewoners hebben hun woning gekocht (in tegenstelling tot de bewoners van Ijweg & Hyde Park) met de veronderstelling dat er alleen een bus/fietspad is. De devaluatie zal door de gemeente moeten worden gecompenseerd. g) Privacy – Langs de beoogde nieuwe wegroute staan veel woningen waarvan de achtertuinen aan de huidige busbaan liggen en als zodanig volledig worden blootgesteld	a. U acht in het bijzonder de Toolenburgeweg niet acceptabel en verzoekt het volgende in overweging te nemen: - Luchtvervuiling neemt toe met mogelijk een aanzienlijke impact op de gezondheid en welzijn; - In plaats van een weg aanleggen zou er moeten worden nagedacht over het verbeteren van groene ruimte; - Het aanleggen van de Toolenbrugerweg heeft gevolgen voor de veel levende bewoners van de plas; - Voor met name fietsers wordt de verkeerssituatie onveilig; - Geluidsoverlast neemt toe; - De waardevermindering van woningen moet door de gemeente worden gecompenseerd; - Privacy van omwonenden neemt af; - Een nieuwe weg staat haaks op het STOMP principe.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	aan het autoverkeer. Hoewel de bussen acceptabel zijn omdat ze niet zo imposant zijn, zou het autoverkeer op een nieuwe weg leiden tot absoluut geen privacy voor deze huizen aan de voor- of achterkant. Dit is niet goed voor het welzijn van deze bewoners en daar lijkt geen rekening mee te worden gehouden. Ik begrijp dat het op de IJweg een fietspad wordt en toch hebben ze nu al volledige privacy in hun eigen achtertuinen, wat niet het geval is in Tudorpark-woningen - dit lijkt geen evenwichtige afweging van elk gebied door de gemeente. h) STOMP-principe – het STOMP-principe wordt toegepast in heel Hoofddorp en niet in de door de gemeente geselecteerde gebieden. Het lijkt erop dat het STOMP-beleid niet wordt toegepast door de introductie van deze nieuwe weg. De bewoners van Hyde Park hebben hun huizen gekocht met de kennis van een reeds aangelegde weg en hoewel er misschien verbetering voor dit gebied is, zou de oplossing niet moeten zijn om al het autoverkeer in dat gebied te stoppen en het te verplaatsen naar woonwijken die nu opzettelijk zijn gebouwd om autovrij te zijn. Het is van belang dat de gemeente het leefgebied bezoekt en de gevolgen van dit plan beter inschat. Ik ben van mening dat deze nieuwe weg geen oplossing is in het belang van Toolenburg en Hoofddorp in het algemeen.		
301	Ik maak bezwaar tegen dit plan omdat toen ik hier kwam wonen geen sprake was voor projecten zoals dit. Wij hebben dit huis in Tudorpark gekocht met het oog op een rustige en veilige omgeving. Veel groen en aan de plas zonder grote wegen.	a. U maakt bezwaar tegen het plan omdat u uw huis in Tudorpark heeft gekocht met het oog op een rustige, veilige en groene omgeving.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
302	Uiterst zowel onveilig en een onvriendelijke plan voor de zoveel gezinnen met jonge kinderen die rondom wonen en graag veilig naar het mooie Toolenburgse Plas gaan. De busbaan is al een gevaar en nu nog meer onveiligheid. Ik hoop echt dat er andere alternatieven zijn.	a. De Toolenburgerweg is onveilig en onvriendelijk voor de gezinnen die rondom de plas wonen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
303	Ik heb eerder gereageerd maar heb geen reactie gekregen. Hierbij nogmaals mijn onvrede over de nieuwe aansluiting van nieuwe bennebroekerweg naar tolenburg . Ik maak bij deze bezwaar tegen het voorgenomen plan. Graag ben ik bereid om mijn bezwaar toe te lichten.	a. U maakt bezwaar tegen het voorgenomen plan: u uit u onvrede over de nieuwe aansluiting van Nieuwe Bennebroekerweg naar Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
304	Ben gewend aan rare en belachelijke ideeën van de gemeente Haarlemmermeer. Dit spant echter de kroon! Een autoweg door een park, langs senioren flats, voor een verzorgingstehuis langs en alleen omdat één of andere dappere dodo heeft besloten dat de Van Heuven-Goedhartlaan moet worden afgesloten ter hoogte van het station! Wanneer worden we eens wakker? Zullen we weer eens een poosje normaal gaan doen?? Lijkt me heerlijk!	a. U bent tegen de Toolenburgerweg. Een autoweg door een park langs seniorenflats en een verzorgingshuis alleen omdat de Van Heuven Goedhartlaan moet worden afgesloten.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp en toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
305	Absoluut TEGEN! TEGEN HET PLAN OM IN PRACHTIG GROENGEBIED EEN AUTOWEG AAN TE LEGGEN!!! Zelf loop ik er iedere dag en zie iedereen die daar loopt, fietst, genieten van de rust. Groeten van mij en mijn hondjes (stemmen ook TEGEN!!!)	a. U bent tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg in een prachtig groengebied.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

306	Ik schrik echt van dit plan Dat er altijd wordt nagedacht over hoe iets beter of veiliger kan is alleen maar goed. Maar deze plannen slaan de plank mis. Hoezo een goede bereikbare weg weghalen, nu ben ik binnen nog geen 5 min Hoofddorp uit. Met deze nieuwe weg moet ik veel meer km maken om Hoofddorp uit te komen. Daarnaast verdwijnt er volgens dit plan veel groen en wordt onze rustige kindvriendelijke wijk juist een stuk drukker en hierbij minder kindvriendelijk.	a. U bent van mening dat met deze plannen de plank wordt misgeslagen: hoezo een goede bereikbare weg weghalen. b. Met het aanleggen van een nieuwe weg verdwijnt veel groen en wordt uw rustige kindvriendelijke wijk drukker.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
307	Een hele slechte zaak. De wijk toolenburg is een rustige wijk en hier wil je geen drukke weg door laten lopen. Daarnaast isbde toolenburgerplas er voor rust. Met een weg ernaast ontneem je dit volledig. Zet dit plan niet door.	a. Zet de aanleg van de Toolenburgerweg niet door.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
308	Ik stem TEGEN het plan voor de aanleg van de nieuwe Toolenburgerweg. De aanleg van deze weg en de hoge verkeersaantallen zal het woonplezier in Toolenburg (Tudorpark) sterk doen verminderen door het extra overlast aan geluid en een sterke vermindering van de luchtkwaliteit. Ook zal deze weg, met zijn hoge verkeersaantallen, zorgen voor veel onveilige verkeerskruisingen en daarmee ook de kans op opstoppingen binnen Toolenburg verhogen. Ook zal de veiligheid voor kinderen in deze wijk sterk afnemen door de extreem drukke weg. Kinderen kunnen nu zelfstandig richting de Toolenburgerplas maar dit zal straks niet meer mogelijk zijn. Ook zal de weg een zeer negatieve impact hebben op het woonplezier binnen Toolenburg en ook op de waarde van ons huis. De aanleg van deze weg is om al deze redenen totaal onacceptabel en wij zullen er dus ook alles aan doen om de aanleg van deze weg tegen te gaan. De gemeente heeft totaal niet nagedacht over deze oplossing en men heeft zich alleen maar blind gestaard op het verkeersluw maken van de ruimte rondom het station. Dit is volledig onhaalbaar met de huidige bewonersaantallen en verkeersbewegingen die benodigd zijn om mensen van en naar werk te brengen. De ontsluitingen van en naar Hoofddorp zijn momenteel al ontoereikend en dan wil men ook nog één van de belangrijkste ontsluitingen volledig afsluiten en dan als soort van pleister deze totaal onmogelijke 'oplossing' implementeren. Hier is totaal niet goed over nagedacht (net als de keuze voor extra containers in plaats van het veel efficientere en effectievere achteraf scheiden van afval zoals onder andere ook in Aalsmeer (ook Meerlanden) wordt toegepast!)	a. U bent tegen het plan om de Toolenburgerweg aan te leggen. Uw woonplezier zal afnemen, geluidsoverlast zal toenemen en de luchtkwaliteit zal afnemen. Net als de verkeersveiligheid. De waarde van uw huis zal dalen. b. De ontsluitingen van en naar Hoofddorp zijn momenteel al ontoereikend en dan wil met ook nog 1 van de belangrijkste ontsluitingen volledig afsluiten.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
309	Veel meer verkeersbewegingen bij Ridderburgpark en onveilige situatie Schade aan natuur Toolenburgerplas o.a. vogels. Parkeeroverlast door het verdwijnen van parkeerplekken	a. Meer verkeersbewegingen, onveilige situatie, natuurschade en verdwijnen van parkeerplekken.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
310	TEGEN de aanleg van een weg tussen de Bennebroekerweg en wc Toolenburg! Absurd om een weg aan te willen leggen langs een park/natuurgebied en dwars door een woonwijk waar mensen zijn gaan wonen vanwege de rust van het park/natuurgebied. Gemeente ga voortaan éérst eens goed nadenken over de infrastructuur vóórdat u huizen gaat bouwen en niet andersom!!	a. U bent tegen een weg tussen de Bennebroekerweg en het winkelcentrum Toolenburg: dwars door woonwijk en langs park/natuurgebied. Eerst nadenken over infrastructuur en dan pas bouwen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
311	Wat een bizar slecht plan.	a. Een bizar slecht plan.	a. U heeft geen specifieke elementen uit het VSP benoemd en daarom is het voor ons niet mogelijk

			is om een directe inhoudelijke reactie te geven. Wij verwijzen u naar de algemene reactie.
312	Ik maak bezwaar tegen de weg van Toolenburg centrum naar de Nieuwe Broekerweg. ""Door de aanleg van een nieuwe verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg (‘Toolenburgerweg’), ontstaat een directe route naar de randstructuur vanuit dit deel van Hoofddorp, zodat er minder verkeer door de wijken naar de Spoorlaan of Hoofdweg zal rijden. Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket, maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden.""De verkeerssituatie bij winkelcentrum Toolenburg is onoverzichtelijk. Je moet als voetganger heel vaak oversteken, fietspad, busbaan, weg, enz. Dit is nu al levensgevaarlijk. Wij hebben de kinderen pas vanaf ongeveer 12 jaar hier alleen heen laten gaan. Als de weg naar de Nieuwe Bennebroekweg wordt doorgetrokken komt hier meer verkeer, hetgeen het gevaar voor buurtbewoners vergroot. Het park wordt veel gebruikt. Wij wonen dichtbij en zien hoeveel mensen er heen lopen. Op dit moment is er aan twee kanten van het park een drukke weg en is de uitgang bij de bushalte Toolenburg Zuid een uitgang waar niet al te jonge kinderen zelfstandig gebruik van maken. Dit kan niet meer als er ook een weg is. Een overzichtelijke busbaan oversteken is anders dan ook een weg oversteken. Het park is vaak druk bij de grotere wegen, als er nog een bijkomt zal er geen rustig plekje meer zijn voor mensen die de drukte willen vermijden. De buurtbewoners zijn gewend om om te rijden om uit de wijk te rijden. Verbreed wegen, maak het overzichtelijk maar zorg dat er een plek blijft waar het eenvoudig is om over te steken naar het park. De wijk is ontworpen om auto's te weren. Vanuit mijn huis is het met de fiets en lopend rechtdoor om bij het winkelcentrum te komen. Met de auto is het meer dan 2 km, met veel bochten. De mensen die hier wonen hebben hiervoor gekozen. Een doorgaande weg is geen verbetering voor milleu, mensen of dieren in de omgeving. Het voetpad langs de busbaan wordt veel gebruikt om met honden te lopen. Meer verkeer betekent dat het niet leuk is om daar te wandelen. Er zijn al HEEL weinig voorzieningen voor hondenbezitters. In andere steden zijn er losloopvelden, enz. ""Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket, maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden." Minder door andere wijken, meer door onze millieuvriendelijke wijk. Liever niet!	a. U maakt bezwaar tegen de Toolenburgerweg. Het is nu al gevaarlijk voor wandelaars en fietsers. Met een extra weg wordt het nog gevaarlijker. Ook het uitlaten van honden wordt er niet beter op.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
313	Goedemorgen, ik ben tegen een verbindingsweg het Zuidtangent en de Oude Bennebroekerweg. We hebben al zo weinig groen in Hoofddorp. Ik rijdt graag via de de bestaande routes, daar hoeft geen groen voor opgeofferd te worden.	a. U bent tegen een verbindingsweg Zuidtangent en de Oude Bennebroekerweg. Er is al weinig groen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
314	Geachte heer/mevrouw, Bezwaar tegen aanleggen van een fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk ter hoogte van Piratenwijk als onderdeel van het verkeersstructuurplan van de gemeente Haarlemmermeer. Wij juichen een betere bereikbaarheid van Hoofddorp toe maar zien wel de volgende bezwaren: • Er ligt al een fietspad aan zuiderzijde van de Geniedijk (kant van Graan voor Visch) die naar het treinstation rechtstreeks gaat	a. U bent tegen het aanleggen van een fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk: - Er ligt al een fietspad; - Er gaat een groot deel van de privacy van uw tuin verloren; - Aanleg van een hoofdfietsnetwerk zal onnodig hinder verhogen. - De veiligheid van fietsers komt in het geding. U kunt dan niet helpen vanwege de aanwezigheid van de sloot. - Geluidsoverlast.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan.

	• Er gaat een groot deel van de privacy in onze tuinen verloren; • Op deze kant van de Piratenwijk ondervinden wij juist in onze tuinen al veel last van vliegtuiglawaai. Aanleg van een hoofdfietsnetwerk pad zal deze hinder onnodig verhogen; • De veiligheid van toekomstige gebruikers van dit fietspad is in het geding. Als er iets gebeurt (ongeluk of ervaren van overlast) kunnen wij als bewoners niets doen. Er ligt immers een sloot tussen. Vanaf de openbare weg is er ook geen zicht op; • Geluidsoverlast door gemotoriseerd verkeer, dag en nacht; • Er liggen al veel kabels en er worden nog regelmatig nieuwe kabels gelegd aan de noordzijde dus asfalteren is geen optie; • Uitkijk op het fietspad heeft bij verkoop van de woning mogelijk een lagere verkoopwaarde tot gevolg.	- Er liggen veel kabels dus asfalteren is geen optie. - Waardedaling woningen.	
315	Zienswijze op verkeersstructuurplan, maartregel 19. In de afbeeldingen staat de busbaan Van Heuven Goedhartlaan naar Nieuweweg door Graan Voor Visch als 'bestaande buslijn' ingetekend maar er loopt hier helemaal geen buslijn. Dit vind ik misleidend. De verkenning/onderzoek naar maatregel 19 is pas gepland in stap 1 en stap 2 (periode 2023-2029). Ik maak bezwaar tegen deze busbaan door Graan voor Visch en tegen weergave van deze busbaan als 'bestaande buslijn' in het verkeersstructuurplan (blz. 23, 29, 31 en 40).	a. U maakt bezwaar tegen de busbaan door Graan voor Visch, maatregel 19. In de afbeeldingen staat de busbaan Van Heuven Goedhartlaan naar Nieuweweg door Graan voor Visch ingetekend maar er loopt hier geen buslijn: misleidend.	a. Het klopt dat de busbaan door Graan voor Visch verkeerd is opgenomen in de afbeeldingen op pagina's 23 + 30,31,41. Deze lijn hoort R-net nieuw te zijn en wordt dus aangepast op de definitieve afbeelding
316	Voor wie het aangaat, Naar aanleiding van het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om een ""inprikweg"" te maken vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, vraag ik u het volgende in overweging te nemen: 1. Natuur en milieu: Rondom de Toolenburgerplas leven veel vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dat is slecht voor flora en fauna in het recreatiegebied. Het aantal aangereden dieren zal fors stijgen, wat ook een gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert. 2. Welzijn: door een extra weg zullen de bewoners in Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Dit geldt ook voor alle recreanten van de plas die overlast ondervinden van meer verkeer, met name geluidsoverlast maar ook meer gevaarlijke oversteekplaatsen etc. 3. Verkeersveiligheid: het fietspad langs de busbaan is in de ochtend en middag druk met scholieren die o.a. vanuit Nieuw-Vennep naar de middelbare scholen in Hoofddorp (zoals KSH en Haarlemmermeer Lyceum TTO). De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Met een extra weg zal de de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door auto's gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. 4. Extra autokilometers: de Toolenburgerweg is bedoeld voor een 'snelle ontsluiting' van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan zal een deel van de inwoners echter méér kilometers moeten maken om op de snelweg of N201 te komen. In de praktijk zorgt de aanleg van meer asfalt in de praktijk ook voor meer autoverkeer. Dat is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privé auto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt	a. U geeft de volgende overwegingen mee ten aanzien van de Toolenburgerweg: - De weg is slecht voor de flora en fauna rondom de plas. - Welzijn van bewoners Tudorpark en bezoekers plas neemt af door geluidsoverlast. - De verkeersveiligheid wordt nog minder; - Door het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan zal een deel van de inwoners meer kilometers maken. Is ook strijdig met STOMP principe. - Waardevermindering van woningen met planschade claims als gevolg. - Privacy van omwonenden neemt af.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd. 5. Waardevermindering huizen: het uitzicht van de huizen naast de busbaan en het fietspad op de Toolenburgerplas zal ernstig verstoord worden door de aanleg van een autoweg en zal leiden tot een waardedaling van de huizen. De gemeente zal gevraagd worden om compensatie voor de ontstane planschade. 6. Privacy – Langs de beoogde nieuwe wegroute staan veel woningen waarvan de achtertuinen aan de huidige busbaan liggen en als zodanig volledig worden blootgesteld aan het autoverkeer. Hoewel de bussen acceptabel zijn omdat ze niet zo imposant zijn, zou het autoverkeer op een nieuwe weg leiden tot absoluut geen privacy voor deze huizen aan de voor- of achterkant. Dit is niet goed voor het welzijn van deze bewoners en daar lijkt geen rekening mee te worden gehouden. Ik begrijp dat het op de IJweg een fietspad wordt en toch hebben ze nu al volledige privacy in hun eigen achtertuinen, wat niet het geval is in Tudorpark-woningen - dit lijkt geen evenwichtige afweging van elk gebied door de gemeente. Wij nodigen de gemeenteraad graag uit om eens te komen kijken naar ons leefgebied en de consequenties van dit plan beter op waarde te kunnen schatten. Vaak zien oplossingen op papier er namelijk vaak logischer uit dan in de werkelijkheid.		
317	Geachte Gemeente Haarlemmermeer, Het idee dat tussen winkelcentrum Toolenburg en de Bennebroekerweg in Hoofddorp de Toolenburgerweg aangelegd gaat worden (op basis van het verkeersstructuurplan) valt heel slecht en geeft ons grote zorgen over de gemoedelijkheid en rust in de wijk en het recreatiepark Toolenburgse plas. Met meer autoverkeer langs het recreatiegebied zal de rust afnemen in de wijk maar zeker ook in het recreatiegebied (geluidsoverlast neemt immers toe wat wandelplezier sterk doet verminderen), de kans op ongelukken neemt toe, de geluidsoverlast neemt toe en bestaande en nieuwe bezoekers van het park worden eerder gestimuleerd dan ontmoedigd voor de auto te kiezen om naar deze omgeving toe te komen. Met als gevolg dat er in de wijk heel veel extra parkeeroverlast ontstaat waardoor de wijk en het wonen in Hoofddorp verstedelijkt en dat zou ontzettend jammer zijn. We moeten de rust van de wijk en het recreatiegebied maximaal zien te beschermen en koesteren. Het ontmoedigen van autogebruik zou juist het plan moeten zijn en dat lukt het beste door bereikbaarheid met de auto niet zo'n hoge prioriteit te geven, het moet niet eenvoudiger gemaakt worden voor autoverkeer, eerder lastiger. De busbaan in Hoofddorp bewijst het dat mensen wonend in Hoofddorp vaak kiezen voor gebruik van OV wanneer zij naar Schiphol moeten reizen, met de auto is het namelijk lastiger. Alsjeblieft Gemeente Haarlemmermeer, besluit NIET tot de aanleg van de Toolenburgerweg. Ik maak bezwaar tegen het plan dat er een Toolenburgerweg komt tussen winkelcentrum Toolenburg en de Nieuwe Bennebroekerweg. Om duidelijk te zijn, ik ben tegen die weg!	a. U maakt bezwaar tegen de Toolenburgerweg. U maakt zich zorgen over de gemoedelijkheid en rust in de wijk en het recreatiepark Toolenburgse plas. Met meer autoverkeer zal de rust afnemen, kans op ongelukken en de geluidsoverlast en parkeeroverlast zal toenemen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
318	De kruisweg weer 1 richting verkeer terug maken Verschrikkelijk dat verkeer in 2 richtingen zowel voor bewooners als winkeliers. Dagelijks opstoppingen laat staan het geluidsoverlast Niet meer gezellig je balkon deuren open laten of zitten op je balkon De gehele dag oorverdovend LAWAAI… Met vriendelijke groeten van een verdrietige bewooner hopelijk wordt hier naar gekeken ..	a. U vraagt om de Kruisweg weer 1 richting verkeer te maken.	a. Het VSP gaat niet uit van het terugbrengen van éénrichtingsverkeer op de Kruisweg. Wel worden er maatregelen voorgesteld om doorgaand autoverkeer door het centrum te verminderen.

319	Aan het college van B&W Haarlemmermeer, 25-10-2022 Onderwerp: concept verkeerstructuurplan Hoofddorp versie 15 september 2022 Geacht college, Als bewoner van de wijk maak ik bij deze bezwaar tegen de voornemens in het concept verkeersstructuurplan betreffende de buurtwegen in Graan voor Visch. Het bezwaar richt zich specifiek op het plan om de verkeerstroom die nu gebruik maakt van de Van Heuven Goedhartlaan deels af te wikkelen via de woonwijk Graan voor Visch. Gezien de opzet leent deze wijk zich absoluut niet voor doorsnijding door busbanen of anderszins, zoals aangeduid op blz. 39 en 40 van het plan. Een dergelijke baan zou deze relatief kleine wijk in twee afzonderlijke delen opsplitsen met alle gevolgen van dien voor de bewoners, scholen, winkels, buurtcentrum, speelplaatsjes etc. Daarnaast wordt de 'enigszins monotone' bebouwing van deze wijk juist door de waterpartij onderbroken, die daarmee het karakter van de wijk mede bepaalt. Zowel in het voorjaar met de broedende zwanen in de rietkraag, de zomer, waarbij het water voor verkoeling zorgt, als in de winter, waar bij vorst een natuurlijke schaatsbaan ontstaat Een busbaan zal niet alleen de verkeersituatie beïnvloeden wat betreft de veiligheid en/of bereikbaarheid voor de bewoners, maar ook het woonplezier. Zeker voor de direct aanwonenden, waarvan een relatief groot percentage pas onlangs in een huis ‘aan het water’ is komen wonen. Een en ander zou voorkomen kunnen worden door een alternatieve route te kiezen, die vooralsnog op de plannen niet aangeduid wordt. De Hoofdweg Oostzijde lijkt daarvoor uiterst geschikt.	a. U bezwaar richt zich specifiek op het plan om de verkeerstroom die nu gebruik maakt van de van Heuven Goedhartlaan deels af te wikkelen via de woonwijk Graan voor Visch door de aanleg van een busbaan door de wijk. Veiligheid en woonplezier komt in het geding. b. U draagt een alternatief aan: de Hoofdweg Oostzijde lijkt uiterst geschikt.	a. Het is niet zo dat er een nieuwe autoverbinding door Graan voor Visch wordt voorgesteld, het gaat hier echt om een mogelijk nieuwe busverbinding. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch. b. Uiteraard zijn er meerdere routes tussen het burg. Van Stamplein en het station Hoofddorp mogelijk, deze zullen bij het verder studeren beoordeeld worden om uiteindelijk een voorkeursroute te kunnen kiezen.
320	Beste, Ik ben tegen het plan om door de wijk een busbaan te laten gaan. Het weinig groen wat we nu hebben moeten we behouden. Ook de vissen en zwanen moeten beschermd blijven. Verder is het een onveilige situatie voor mijn kinderen die elke dag naar school moeten fietsen. Daarom kunnen wij dit ook niet toestaan.	a. U bent tegen het plan door de wijk een busbaan te laten gaan: het weinige groen moet behouden blijven. Het is onveilig voor uw kinderen.	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch.
321	Hierbij maak ik,, namens de wijkraad Graan voor Visch en vele bewoners, bezwaar tegen de voorgenomen plannen benoemd in het VSP. 1. De voorgenomen busbaan dwars door de wijk. Er is benoemd dat er een busbaan gaat komen vanaf de van Heuven Goedhartlaan rechtsaf de wijk Graan voor Visch in en gaat lopen op de plek waar nu een waterdoorstromgebied ie gesitueerd tussen de wijk 16000 en 15000. Deze zal langs de flats en Moskee gaan lopen , linksaf voor de Moskee langs (vlakbij of in een schoolzone) en daarna rechtdoor richting Centrum. Het alternatief wat wij aangeven is die busverbinding niet dwars door de wijk te laten lopen maar bij de Hoofdvaart Oostzijde rechtsaf te laten gaan en daar een reeds bestaande busstrook richting Centrum te laten gaan. De infrastructuur ligt daar deels al. Hiermee voorkom je de nodige overlast voor alle bewoners van 15 en 16000 omdat er meerdere malen per uur bussen 2 kanten op rijden en ontsiering van dit stukje wijk. Punt 2 is de voorgenomen knip tussen de Aweg graan voor Visch en de Taurusavenue voor aanpassing stationsgebied. Hiermee worden alle bewoners in de centrumwijk gedupeerd. Je moet nu 8 km omrijden om naar de A4 te rijden (via Spoorlaan, Nw Bennebroekerweg) Voorstel is een 2e knip te maken tussen de A-weg Graan voor Visch en de Spoorlaan.	a. Namens de wijkraad Graan voor Visch en vele bewoners maakt u bezwaar tegen: - De busbaan dwars door de wijk. Als alternatief geeft u aan de busbaan te laten lopen bij de Hoofdvaart Oostzijde rechtsaf naar de reeds bestaande busstrook richting centrum. Dit voorkomt onnodige overlast voor omwonenden en die infrastructuur ligt er grotendeels al. - De voorgenomen knip in de Van Heuven Goedhartlaan. Alle bewoners in het centrumgebied worden hiermee gedupeerd. U stelt voor een tweede knip te maken tussen de A-weg Graan voor Visch en de Spoorlaan.	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch en de toelichting in de paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	De bestaande bustunnel onder het spoor gereed te maken voor autoverkeer (de bussen gaan nl verhoogd het station aandoen - waar nu oo de Zuidtangent rijdt) En dan voor de wijken Graan voor Visch, Piratenwijk, Verzetheldenwijk en andere centrumwijk de ontsluiting naar de A4 te laten doen via de A-weg, rechtdoor te laten rijden, achter Pharosgebouw de spoortunnel onderdoor en dan rechtdoor de Taurusavenue op te laten rijden. Je verdeeld hierdoor de verkeersstromen vanuit het centrum met een eigen ontsluiting, er gaat verkeer via de van heven goedhart via de spoorlaan en je kan nog steeds het stationsgebied aanpassen conform plannen. EN de voorgenomen woningbouw heeft minder last van verkeer.overlast en millieunormen, We verzoeken u vriendelijk dit in uw plannen zwaar mee te laten wegen en hiermee gene bewoner de dupe te laten zijn van de huidige plannen. Ik heb deze voorstellen tijdens de inloopavond (Cultuurgebouw)met de verkeersdeskundige besproken die mij heeft gevraagd dit kenbaar te maken omdat er wel een onderzoekswaarde in zit nl.		
322	Als bewoner van het Ridderburgpark protesteer ik, mede namens een aantal andere bewoners van mijn gebouw, met klem tegen het plan van de gemeente om dwars door mijn wijk over of langs de busbaan een verkeersweg aan te leggen. Naar onze mening is deze voor de bewoners van Toolenburg zeer belastende maatregel onnodig. Immers, er ligt al een bestaande route klaar vanaf de brandweerkazerne via de Van Heuven Goedhartlaan en dan rechtsaf bij het politiebureau over de Hoofdweg. Met een aantal verkeerstechnische aanpassingen moet dit alternatief beslist afdoende te maken zijn om in de verkeersproblematiek te voorzien. Ik verzeker u dat de plannen van de gemeente verder actieve burgerlijke weerstand zullen oproepen indien de gemeente haar plannen zonder overtuigende aanvullende extra argumentatie doorzet.	a. U protesteert tegen het plan om een weg aan te leggen naast de busbaan. Met een aantal verkeerstechnische- aanpassingen moet een alternatief beslist afdoende zijn.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
323	Ik ben tegen het aanleggen van de Toolenburg weg vanwege de impact die dit gaat hebben op de veiligheid, het woonplezier en de gezondheid van de bewoners van de rustige en groene wijk Toolenburg. Dit omdat er voorrang gegeven wordt aan alle ambities rondom oa Hydepark. Bovendien liggen er al genoeg andere ontsluitingswegen die deze weg absoluut overbodig maken.	a. U bent tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg vanwege de impact op veiligheid, woonplezier en gezondheid van bewoners rustige wijk Toolenburg. Dit omdat er voorrang wordt gegeven aan alle ambities rondom o.a. Hydepark. Er zijn al genoeg ontsluitingswegen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
324	Reactie op; een busbaan dwars door de wijk (waar nu het water ligt tussen 15000 en de Moskee) en het andere plan een afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan tussen het station en de A-weg. Je snapt alle effecten wel voor ons als bewoners. Een busbaan dwars door de wijk, dat wil je toch niet.. vanaf de huidige busbaan Zuidtangent rechtsaf onze wijk in links af bij de Moskee en dan rechtdoor het centrum in (ipv rechtsaf bij de Hoofdweg Oostzijde en dan een stuk over de huidige busbaan) Of 8 km omrijden omdat je van de A-weg niet meer linksaf kan om via de Taurusavenue naar de A4 te rijden.... en dan straks verplicht rechtsaf te moeten om via de Spoorlaan via de Nieuwe Bennebroekerweg naar de A4 te rijden. Waarom niet een afsluiting maken tussen de A-weg en de Spoorlaan zodat alle centrumwijken vanaf de A-weg rechtdoor via de bestaande bustunnel onder het NS spoor door kunnen naar de Taurusavenue (snijdt het mes aan 2 kanten: het stationsgebied kan doorgang vinden, minder druk op de spoorlaan/Nw Bennebroekerweg, ontsluiting op 2 plekken voor Hoofddorp naar de A4.....	a. Een busbaan dwars door de wijk wil je toch niet? U stelt een alternatief voor. b. Omrijden omdat je van de A-weg niet meer linksaf kan om via de Taurusavenue naar de A4 te rijden. Waarom niet een afsluiting maken tussen de A-weg en Spoorlaan zodat alle centrumwijken vanaf de A-weg rechtdoor via de bestaande bustunnel kunnen.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

325	Ik ben tegen de aanleg van de Toolenburgweg omdat dit ten koste van de veiligheid, gezondheid en woonplezier van de bewoners van de groene wijk Toolenburg gaat. Dit omdat er voorrang gegeven moet worden aan de ambities rondom Hydepark en het station. Er liggen al voldoende ontsluitingswegen die gebruikt kunnen worden en als we toch fietsen in een groene omgeving willen stimuleren dan past deze weg daar totaal niet bij.	a. U bent tegen aanleg van de Toolenburgerweg omdat dit ten koste gaat van de veiligheid, gezondheid en woonplezier van de bewoners van de groene wijk Toolenburg. Er zijn voldoende ontsluitingswegen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
326	Met dit plan wat er nu op tafel ligt zal het woonplezier in Hoofddorp en met name Graan voor Visch er niet leuker op worden. Afsluiting A weg,van heuvegoedhard laan afstoppen ,bus baan door GvV heen. Je kan dan niet meer met een redelijke tijd je dorp uit naar de A4.,de wijk GvV wordt door een busbaan in tweeën gedeeld. Het zal ook NOG drukker worden op de Aweg naar het dorp. Je kan nu al vaak niet met een veilig en goed gevoel uit de wijk de Aweg opdraaien omdat er te hard wordt gereden en de uitritten onoverzichtelijk zijn door geparkeerde auto s.Kortom,het wordt er niet leuker op na 50 jaar Graan voor Visch cq Hoofddorp om hier te wonen. Jammer. Ik ben vel tegen het verkeerslpan zoals hij nu op tekening staat.	a. De busbaan door Graan voor Visch en het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan maakt het wonen in Graan voor Visch er niet leuker op.	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch en de toelichting in paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
327	Ik ben tegen de busbaan die dwars door Graan voor Visch komt. Er ligt een kruispunt bij het politiebureau waar al een busbaan bij ligt. Een busbaan dwars door een rustige wijk en ook nog eens dat het water weggaat is niet wenselijk voor veel bewoners. Totaal niet over nagedacht. De afsluiting van de A-weg naar Taurusavenue is ook niet heel handig. Veel verkeer moet dan via de spoorlaan naar de A-4 om dan in de richting van Amsterdam hetzelfde stuk terug te rijden! Nu kan het verkeer makkelijk naar de A4. Daar is toen ook heel dat knooppunt de Hoek voor aangepakt. Waarom dan nu alweer veranderen als het goed loopt. Bijzonder. Ik zou zeggen opfrommelen en opnieuw naar de tekentafel.	a. U bent tegen de busbaan door Graan voor Visch. De afsluiting van de A-weg naar de Taurusavenue is ook niet heel handig.	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch en de toelichting in paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
328	Geachte heer/mevrouw, Ik kom tot de conclusie dat het concept plan op dit moment onvoldoende informatie en een aantal onduidelijkheden en fouten bevat, en ook onvoldoende is onderbouwd. Hierdoor kan geen zorgvuldige besluitvorming op basis van dit concept plan plaatsvinden. Ik verzoek u daarom het concept plan op een aantal punten aan te passen en (deels) te heroverwegen voordat u tot besluitvorming overgaat. In het concept verkeersstructuurplan staat (onder 3.4) dat de inzet op mobiliteitstransitie voor de Hoofddorper onder meer het volgende betekent: ● ‘betere autobereikbaarheid van lokale bestemmingen omdat de focus ligt op bestemmingsverkeer’. ● ‘alle bestemmingen in Hoofddorp zijn per fiets, openbaar vervoer maar ook nog steeds met de auto goed bereikbaar……’ ● een aantrekkelijke openbare ruimte is gunstig voor elke bewoner en bezoeker (lopend, met de fiets, bus of de auto); ● Andere, logische routes naar de snelweg en omliggende kernen.. Ook is aangegeven dat het belangrijkste doel voor het wegennetwerk is een goede lokale en regionale bereikbaarheid (onder 4.6).	a. De gevolgen van de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan zijn nergens in het plan goed beschreven. b. Zonder nader onderzoek zoals aangegeven kan er niet besloten worden over het al dan niet aanleggen van een busbaan en fietspad in Graan voor Visch. c. U heeft verder een aantal onjuistheden geconstateerd: • Op de figuur op blz. 38 ontbreekt het bestaande winkelcentrum in Graan voor Visch. • Op de figuur op blz. 38 is dwars door Graan voor Visch een deel van een lokaal hoofdfietsnetwerk ingetekend, terwijl dat een niet bestaande route is (tussen A-weg en Van Heuven Goedhartlaan). • De R-net buslijnen op de figuur op blz 40 kloppen niet: zo is er een R-net-buslijn door Graan voor Visch als zijnde bestaand ingetekend, terwijl deze route nog niet bestaat, De bestaande route is ook niet goed ingetekend. Zo rijdt bus 340 van het station naar het centrum, via de A-weg. Deze route is niet weergegeven op de figuur.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan b. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch. c. Hieronder onze reactie op de door u geconstateerde onjuistheden: • Het winkelcentrum wordt toegevoegd op de afbeelding, • In het pakket fiets wordt deze verbinding voorgesteld en moet dus gestippeld worden, • De busbaan door Graan voor Visch is inderdaad een nieuwe gewenste verbinding en moet dus ook als zodanig worden aangegeven en wordt dus aangepast,

	Het lijkt echter alsof in het concept plan vrijwel alleen naar de voordelen voor het centrum-/stationsgebied is gekeken. De gevolgen voor de rest van Hoofddorp lijken sterk te zijn onderbelicht. Het verkeersvrij/-luw maken van het centrum-stationsgebied kan en mag niet ten koste gaat van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de bestaande wijken van Hoofddorp. Echter uit een aantal onderdelen van het plan blijkt niet dat aan de door u beschreven uitgangspunten/doelstellingen, zoals hiervoor genoemd, wordt voldaan, en blijkt daarnaast niet dat de ontwikkelingen geen verslechtering van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de bestaande wijken met zich mee brengen. De onzorgvuldigheid en afwijking van de uitgangspunten/doelstellingen betreft ten minste de volgende onderdelen: 1. de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station; 2. de aanleg van een nieuwe busbaan en nieuwe fietsverbinding door Graan voor Visch; 3. een aantal onjuistheden in de gegevens (m.b.t. Graan voor Visch). Hieronder lichten wij bovenstaande toe. 1 Afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station. Uit het concept plan blijkt dat de Van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg en de Polarisavenue autovrij wordt gemaakt of tenminste niet meer bestemd is voor doorgaand verkeer. Oftewel bewoners en bedrijven van/in Hoofddorp die nu gebruik maken van de dit deel van de Van Heuven Goedhartlaan zullen om naar en van het hoofdwegennet (A4, A5, N201 en N196) te komen, genoodzaakt zijn om een andere route te nemen. In het plan is aangegeven dat verwacht wordt dat om op het hoofdwegennet te komen, gebruik wordt gemaakt de Spoorlaan (1-baans!) en de Bennebroekerweg. Nergens in het plan zijn de gevolgen van de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station beschreven. Onduidelijk is welke routes /wegen het huidige verkeer gaat volgen en wat de gevolgen daarvan zijn voor deze wegen en hun omgeving. Vragen die onder meer beantwoord moeten worden voordat tot zorgvuldige besluitvorming kan worden, zijn: ● Welke verkeersstromen (soorten/aantal/bestemming) maken nu gebruik van de af te sluiten route en wat is het alternatief voor deze verkeersstromen? ● Kunnen de alternatieve routes/wegen het extra aanbod aan (voldoende doorstroming/kans op oponthoud/files? ● Wat betekent de extra verkeersstromen voor de leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving in de omgeving van de alternatieve routes (geluid, luchtkwaliteit, veiligheid, bereikbaarheid)? ● Wat betekenen de extra verkeersstromen voor de verkeersveiligheid van de alternatieve routes? ● Wat levert het gebruik van de alternatieve routes op voor het klimaat? ● Zijn de geboden alternatieven en, heel belangrijk, de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer, tenminste gelijkwaardig aan de af te sluiten route voor wat betreft de hiervoor genoemde punten? * Wordt er gekeken naar het behouden van de huidige bustunnel onder het spoor en deze gereed maken voor autoverkeer als ontsluiting naar de omliggende (snel)wegen. Feit is dat de bereikbaarheid van Graan voor Visch en vele andere (woon)wijken in (het Zuidoosten van) Hoofddorp verslechtert door de beoogde afsluiting. Het hoofdwegennet (richting noorden (Schiphol/Amsterdam) en oosten (Aalsmeer) zal alleen nog te bereiken zijn door kilometers om te rijden via de Spoorlaan en Bennebroekerweg dan wel door toch een route door het centrumgebied te nemen. Dit betekent dus zeker geen logische route naar de snelweg, en geen betere autobereikbaarheid. Daarom verzoek ik u om de gevolgen van de voorgenomen	d. Tot slot: op blz 19 staat ‘het autoverkeer groeit minder hard met 11%. In de spits groeien alle modaliteiten minder hard (o.a. vanwege thuiswerken en spitsmijden). Het autoverkeer van en naar het stationsgebied neemt daardoor in de ochtendspits zelfs af met 6%’. De vraag is of dit correct is en waar deze gegevens vandaan komen (bron?). Vooralsnog blijkt dat uit een bericht van de NOS d.d. 28 september 2022 dat het autoverkeer fors is gegroeid, namelijk 360.000 auto’s extra sinds 2019 en dat het aantal files buiten spits is gegroeid met 17%	• De afbeelding geeft een beeld van het nieuwe OV netwerk na de maatregelen, buslijn 340 rijdt dan over de nieuwe busverbinding door Graan voor Visch omdat de oude verbinding vervalt. d. De bron van de uitkomsten is het gemeentelijk verkeermodel. Na Corona is het verkeersbeeld gewijzigd, ons uitgangspunt is dat het verkeer zich weer gaat vormen naar de situatie van voor Corona, ook omdat er een verband is met het Openbaar Vervoer dat ook in Corona tijd veel aan kwaliteit in heeft moeten boeten.

	afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan, in de breedste zin, in beeld te brengen en als na deze inventarisatie de afsluiting (voor doorgaand verkeer) nog steeds als optie wordt gezien daarbij in het plan ten minste een goed alternatief voor de afsluiting te bieden dat voldoet aan uw eigen uitgangspunten, zijnde een goede lokale bereikbaarheid, een betere autobereikbaarheid van lokale bestemmingen, logische routes naar de snelweg en omliggende kernen, en het uitgangspunt dat alle bestemmingen in Hoofddorp ook nog steeds met de auto goed bereikbaar zijn. 2 De aanleg van een nieuwe busbaan en nieuwe fietsverbinding door Graan voor Visch. Onder 5.4 staat het volgende: ‘Om buslijnen vanuit het centrum naar de ‘hoge’ route te leiden, is een nieuwe busbaan vanaf de Nieuweweg door Graan voor Visch naar de Van Heuven Goedhartlaan nodig. De exacte route en wat dit betekent voor die wijk moet nog verder worden onderzocht.’ In het plan staat dus dat de gevolgen voor de wijk Graan voor Visch nog onderzocht moeten worden. Zolang als niet is onderzocht wat de aanleg van de busbaan en de fietsroute door Graan voor Visch voor deze wijk betekent, kan hierover geen zorgvuldige besluitvorming plaatsvinden. Daarbij is totaal niet duidelijk hoe tot de conclusie is gekomen dat de aanleg van deze nieuwe busbaan ‘nodig’ is. De onderbouwing van de noodzaak om een nieuwe busbaan door Graan voor Visch aan te leggen om bussen op de ‘hoge route’ te leiden ontbreekt volledig. Bussen rijden nu over o.a. de A-weg en langs de Hoofdvaart. Hier ligt nota bene al een vrijwel geheel vrije busbaan. Wat maakt dat een nieuwe busbaan door Graan voor Visch nodig is? Veel logischer lijkt het om de bestaande busroutes (langs de Hoofdvaart) te gebruiken, dan wel de bestaande haltes bij het station en bijbehorende routes te handhaven. De noodzaak om de bushaltes in het viaduct bij het station op te heffen wordt ook niet beargumenteerd. Wat is er mis met een stationsplein/-gebied met bushaltes? Kan de hoge buslijn wel zodanig worden aangepast dat alle busroutes gebruik kunnen maken van deze hoge buslijn? Wat zijn de gevolgen voor de rest van Hoofddorp hiervan? Ten koste van wat worden de haltes onder het viaduct opgeheven? Er wordt alleen naar de voordelen voor het centrum-/stationsgebied gekeken. De gevolgen voor de rest van Hoofddorp zijn buiten beschouwing gelaten. De gevolgen van de aanleg van de vrije busbaan en fietsverbinding voor de wijk Graan voor Visch, haar bewoners en het bestemmingsverkeer naar deze wijk (in relatie tot uw eigen uitgangspunten/doelstellingen) zijn nog totaal niet duidelijk. Vragen die onder meer beantwoord moeten worden voordat tot besluitvorming wordt overgegaan zijn: ● Voor de busbaan en de fietsverbinding zal ruimte moeten worden gemaakt in de wijk. Niet duidelijk is wat in de wijk plaats moet gaan maken om deze vrije busbaan en fietsroute in te passen. Gaat dit ten koste van groen, water, de B-weg, het winkelcentrum, parkeer- of andere voorzieningen? Wat betekent dit voor de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte? ● Wat betekent dit voor de ontsluiting van de wijk en de bereikbaarheid van de voorzieningen? Blijven b.v. de bestaande parkeerplaatsen voor de bewoners en bezoekers van winkels en horeca bestaan en goed bereikbaar? Hoe makkelijk kan de busbaan lopend/fietsend worden overgestoken? Kunnen bewoners nog eenvoudig de B-weg oversteken om bij het winkelcentrum, de school en andere voorzieningen te komen? ● Wat betekenen de vrije busbaan en het extra fietsverkeer voor de verkeersveiligheid? ● Wat betekent met name de aanleg van de busbaan concreet voor de leefbaarheid van/gezondheid in de wijk. Het busverkeer (ook ‘s nachts?) door de wijk zorgt in ieder geval voor meer geluid en verslechtering van		

	de luchtkwaliteit (ook bij elektrische bussen). Verder is onduidelijk wat nodig is om buslijnen vanaf de andere kant van het station naar de hoge route te leiden. 3 Overige onjuistheden ● Op de figuur op blz. 38 ontbreekt het bestaande winkelcentrum in Graan voor Visch. ● Op de figuur op blz. 38 is dwars door Graan voor Visch een deel van een lokaal hoofdfietsnetwerk ingetekend, terwijl dat een niet bestaande route is (tussen A-weg en Van Heuven Goedhartlaan). ● De R-net buslijnen op de figuur op blz 40 kloppen niet: zo is er een R-net-buslijn door Graan voor Visch als zijnde bestaand ingetekend, terwijl deze route nog niet bestaat, De bestaande route is ook niet goed ingetekend. Zo rijdt bus 340 van het station naar het centrum, via de A-weg. Deze route is niet weergegeven op de figuur. Tot slot: op blz 19 staat 'het autoverkeer groeit minder hard met 11%. In de spits groeien alle modaliteiten minder hard (o.a. vanwege thuiswerken en spitsmijden). Het autoverkeer van en naar het stationsgebied neemt daardoor in de ochtendspits zelfs af met 6%'. De vraag is of dit correct is en waar deze gegevens vandaan komen (bron?). Vooralsnog blijkt dat uit een bericht van de NOS d.d. 28 september 2022 dat het autoverkeer fors is gegroeid, namelijk 360.000 auto's extra sinds 2019 en dat het aantal files buiten spits is gegroeid met 17%. Gezien bovenstaande doen wij u nogmaals dringend het verzoek de concept plan aan te passen op bovenstaande punten, aangezien anders geen zorgvuldige besluitvorming kan plaatsvinden en niet aan uw eigen doelstellingen, uitgangspunten en beloftes aan de bewoners van Hoofddorp kan worden voldaan.		
329	Beste gemeente, Jullie komen met een heel nieuw verkeerstructuurplan waar geen touw aan vast te knopen is. Wat belangrijk is om te laten zien via de nieuwe tekeningen is hoe de verkeersstromen helemaal gaan lopen en welke weg gaan. Daarbij is het belangrijk om te laten zien hoe je nu van de snelweg A4 naar het centrum van Hoofddorp komt, naar Toolenburg. Wij wonen zelf aan de Anna de Waalstraat en nu zeggen ze dat er een doorgaande weg bij de busbaan geplaatst wordt. Dat kan toch nooit de bedoeling zijn. Jullie willen alles autoluw maken en dan komt er maar een doorgaande weg voor iemand anders zijn huis. Daar ben ik het niet mee eens. Maak eerst een duidelijke tekeningen met de oude situatie en mogelijke nieuwe situatie. Geef uitleg en een schatting van hoeveel auto`s daar dan waarschijnlijk gaan rijden. Alleen een pijltje met nieuwe inprikker, wat onzin woord, daar kunnen we geen wijs mee. Wat betreft de nieuwe Toolenburgweg, daar wil ik graag precies weten wat jullie willen en van waar tot waar gaat deze lopen. Die pijl loopt niet door tot aan het winkel centrum. Gaat die dus ook niet verder?? Duidelijkheid is wat we willen!	a. Het is belangrijk vindt u om via de nieuwe tekeningen te zien hoe de verkeersstromen lopen en via welke weg. Een doorgaande weg bij de busbaan kan toch niet de bedoeling zijn? U wilt ten aanzien van de Tollenburgerweg precies weten wat wij willen en hoe dit gaan lopen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
330	De keuze voor een fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk langs de tuien van de Piraten weg ervaarl ik als zeer ongewenst. Wij hebben in 2002 als bewoners hier actie tegen gevoerd. en dat heeft ons veel plezier en vrijheid opgeleverd. Tot mijn verbazing wilt u nu weer hetzelfde en is het oude plan weer uit de kast gehaald. dit fietspad wordt gevaarlijk bij de kruising van de Nieuwe weg en bij het station op beide kruisingen zal dit tot ongelukken leiden want de snelheid waar mee de huidige fietsers zich verplaatsen zal de komend jaren alleen maar toenemen. Op het gedeelte waar jullie het pad plannen lopen allerlei infrastructurele leidingen , om de drie jaar gaat	a. U ervaart een fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk zeer ongewenst. In 2002 is hier reeds actie tegen gevoerd. Er ligt al een bruikbaar fietspad. Er zullen door het fietspad gevaarlijke situaties ontstaan op kruispunten. Er lopen infrastructurele leidingen die om de drie jaar vernieuwd worden. Verharding is niet efficiënt.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.

	er weer nieuwe leidingen de grond in. uit efficiency overwegingen, is het goedkoper om dit deel van de dijk in zijn originele staat te laten dan er een duur verharde dek laag op te leggen. Waarom parallel aan het fietspad langs de Graan voor Visch weg een extra fietspad aan te leggen. Ik sluit mij bij de actie groep van de piratenwijk aan wat betreft het bezwaar.		
331	Mijn zienswijze op het plan weg van de Nieuwe Bennebroekerweg langs de busbaan naar winkelcentrum Toolenburg .Wij vinden dit geen goed idee aangezien er geen ruimte voor is deze komt dan veel te dicht op de huizen dit is vooral een fiets gebied waardoor het verkeers gevaarlijk word . Het feit dat de planning is om de Ij Weg autoluwe te maken word het hier dan nog drukker en de bus geeft ook al veel geluids overlast samen met de “ ringweg” die er nu al is zoals de Rondenburglaan waar wij aan wonen gaat ons woon genot wel heel erg achter uit en dit terwijl mijn man nu al vaak niet tegen geluids hinder kan van wege zijn aandoeningen .	a. U bent het niet eens een nieuwe weg langs de busbaan naar het winkelcentrum Toolenburg te maken: er is geen ruimte en komt te dicht op de huizen. Gevolg is verkeersonveiligheid, toename drukte en geluidsoverlast. Uw woongenot gaat erop achteruit.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
332	Op alle kaarten is te zien dat de aan te leggen metrolijn precies langs de spoorlijn ligt en voor de Bennebroekerweg zijn eindpunt heeft. Op deze manier is de metrolijn voor Hoofddorp overbodig. Het heeft voor Hoofddorpers pas zin wanneer de metrolijn ter hoogte van de Johan Enschedelaan afbuigt naar de Maria Tesselschadelaan vervolgens door de Ina Boudier Bakkerdreef loopt om zijn eindpunt te vinden aan de noordkant van recreatieplas Toolenburg. Misschien wordt de nieuwe inprikker hoofdstructuur gemotoriseerd verkeer (zie legenda en kaart pagina 33 verkeersstructuurplan) dan overbodig. DUS DE METRO DE HOOFDDORPSE WIJKEN IN ANDERS GEEN METRO IN DE MEER. Die nieuwe inprikker gaat het woongenot van te veel bewoners van Toolenburg verminderen en daarom moet worden afgezien van de aanleg. Er staat mij ook iets van bij dat er ondergrondse brandstofbuizen langs de Nieuwerkerkertocht lopen om in tijden van oorlog Schiphol van brandstof te kunnen voorzien een complicerende factor bij de aanleg langs de Nieuwerkerkertocht!! DUS GEEN NIEUWE INPRIKKER. Er ligt teveel nadruk op de hoofdstructuur ik wil via de korste weg naar Amsterdam. Voor mij houd dat in dat de Taurusavenue en de Van Heuven Goedhartlaan bij het station tot de hoofdstructuur blijven behoren anders is dit niet mogelijk. Wanneer ik om moet rijden omdat het stationsgebied autoluw is, kost mij dat meer brandstof meer reistijd en wanneer de kilometerheffing ingevoerd gaat worden ook nog eens meer geld. Dan neem je maar het OV is geen argument omdat je met het OV niet van deur tot deur kunt reizen en het vervoer van apparatuur met het OV niet altijd even eenvoudig is. DUS GEEN AUTOLUW STATIONSGEBIED.	a. De aanleg van de metrolijn heeft voor Hoofddorpers pas zin wanneer de lijn ter hoogte van de Johan Enschedelaan afbuigt naar de Maria Tesselschadelaan, vervolgens door de Ina Boudier Bakkerdreef loopt om zijn eindpunt te vinden aan de noordkant van recreatieplas Toolenburg. Zo wordt de Toolenburgerweg overbodig. b. Aanleg van de Toolenburgerweg langs de Nieuwekerkertocht is gecompliceerd vanwege aanwezigheid ondergrondse brandstofbuizen. c. U wilt de kortste weg naar Amsterdam wat inhoud dat de hoofdstructuur moet blijven zoals die is. Omrijden kost meer bandstof. Geen autoluw stationsgebied.	a. Het VSP gaat uit van de huidige voorstellen van de metroverbinding en dat is met een halte station Hoofddorp en een opstelterrein in STP. Een langer tracé wordt te duur en op het stuk dat u voorstelt zeer lastig in te passen. b. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp., paragraaf…. c. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
333	Geachte, Ik geef een negatieve reactie op het verkeersplan mbt de nieuw aan te leggen ""Toolenburgerweg"". Deze loopt dwars door een bestaande woonwijk, de veiligheid zal echt in gevaar komen met deze nieuwe weg. Deze nieuwe weg is ook totaal niet nodig als de Gemeente in de nieuw te bouwen wijk ook een winkelcentrum maakt, dan is het niet meer nodig dat de nieuwe bewoners naar het nu al te kleine winkelcentrum Toolenburg zuid komen. ** Veiligheid staat bovenaan ** Co2 uitstoot van het verkeer dat dan door de wijk moet	a. Stop met de plannen van de Toolenburgerweg: de veiligheid komt in gevaar. Deze weg is niet nodig als de gemeente in de nieuw te bouwen wijken een winkelcentrum maakt. Door meer verkeer in de wijk neemt Co2 uitstoot toe.	a. De Toolenburgerweg is niet bedacht als nieuwe toegangsweg naar het winkelcentrum Toolenburg. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Stop met de plannen van de 'Toolenburgerweg"", nergens voor nodig.		
334	Reactie op het Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp wat ten behoeve van inspraak op 15 september 2022 ter inzage is gepubliceerd. Als inwoner van Hoofddorp – de wijk Toolenburg – heb ik met belangstelling het Verkeersstructuurplan Hoofddorp gelezen en wil daarover graag het volgende kenbaar maken. hyNaast de zienswijze die het bestuur van de VVE Athene (het gebouw waar ik woon) namens de 22 eigenaren heeft ingediend en die ik onderschrijf, wil ik ook graag mijn persoonlijke reactie op het plan geven. In het plan wordt op pagina 46 de randstructuur voor auto-ontsluiting onder de loep genomen. Gesteld wordt dat door de ontwikkeling van de wijken Toolenburg, Floriande, Lincolnpark en Tudorpark de functie van de Van Heuven Goedhartlaan (VHGlaan) niet meer logisch is en belemmerend is voor de ambities. Als ik de kaart van Hoofddorp goed bekijk zie ik dat de VHGlaan op dit moment fungeert als auto-ontsluiting voor de wijken Bornholm, Toolenburg en Pax gedeeltelijk. Floriande en Tudorpark worden al ontsloten door de Nieuwe Bennebroekerweg en niet door de VHGlaan. Ook zie ik dat er thans vijf ongelijkvloerse voet-fiets tunnels zijn in de VHGlaan van de Hoofdweg-west tot aan de Kruisweg-west waarmee de bereikbaarheid van het Centrum van Hoofddorp voor voetgangers en fietsers goed geregeld is. Als ook in dit traject van ca. 2,7 km ook nog twee tunnels extra worden gerealiseerd (zie pag. 37) vormt de VHGlaan zeker voor deze verkeersdeelnemers geen belemmering meer. Desondanks wordt toch voorgesteld (pagina 47) om voor de wijk Toolenburg vanaf het wijkwinkelcentrum een aansluiting in zuidelijke richting te maken op de Nieuwe Bennebroekerweg om het autoverkeer op de VHGlaan te verminderen. Zo'n 35 jaar geleden ben ik betrokken geweest bij de ontwikkeling en realisatie van de wijk Toolenburg, waar ik inmiddels drie jaar woon. De opzet van de auto-ontsluiting van de wijk is gebaseerd op twee aansluitingen op de VHGlaan voor oost en west, respectievelijk via de Haya van Somerensingel en Altenburg. Het profiel van die wegen is daar ook op ontworpen met door een middenberm gescheiden rijstroken. Het zijn daardoor ook "logische" en herkenbare aansluitingen voor de auto. De overige indeling van de wijk is daar voor het autoverkeer ook verder helemaal op ingericht met een duidelijke scheiding op de "oude" Nieuwerkerkertocht tussen oost en west. Autoverbindingen tussen oost en west zijn bewust zeer beperkt. Een ander ontsluitingsprincipe heeft grote gevolgen voor de hele wijk, maar met name de toeleidende wegen/straten zullen behoorlijk van karakter veranderen. Dat geldt met name voor de Reina Prinsen Geerligsdreef en de Lunenburgdreef die nu vanaf oost en west het winkelcentrum ontsluiten, maar dan de toeleiding gaan vormen naar de nieuwe ontsluiting. Ook de Aletta Jacobsdreef en het Manenburg aan de zuidzijde van de busbaan zullen op de nieuwe Toolenburgerweg aangesloten moeten worden. Dat moet wel een heel ingewikkeld kruispunt worden met vier straten, twee busbanen, fietspaden in noord-zuid en oost-west richting en een waterpartij in het midden. Welke gevolgen dat heeft voor de bereikbaarheid van het winkelcentrum is niet te voorspellen maar dat er veel meer auto's langs zullen komen is zeker en hoe dat moet aan de voorzijde in het verlengde van de Lunenburg is een groot vraagteken. Ook de Maria Rutgerslaan en de Rondenburglaan zullen als aan- en afvoer voor de nieuwe ontsluiting gebruikt gaan worden. Kortom de hele wijk zou er heel anders uit zien als hier vanaf het begin rekening mee was gehouden.	a. De opzet van de auto-ontsluiting van de wijk Toolenburg is gebaseerd op twee aansluitingen op de Van Heuven Goedhartlaan. Een ander ontsluitingsprincipe heeft grote gevolgen voor de hele wijk. b. U draagt argumenten aan waarom de Toolenburgerweg er niet moet komen: • geluidsoverlast bestaande woningen, verkeerssituatie wordt gevaarlijker, • bushalte verdwijnt en dat is negatief voor OV gebruik, • gevolgen voor recreatief gebruiker van de plas, gemaal lijkt in de weg te staan voor het maken van een aansluiting aanpassen hiervan kost geld. • Er ontstaan onoverzichtelijke kruispunten.	a. Het VSP gaat nog steeds uit van de verkeersverzamelfunctie van de Van Heuven Goedhartlaan richting de Spoorlaan en de Nieuwe Bennebroekerweg, de Toolenburgerweg kan echter bestemmingsverkeer uit de wijk sneller naar de hoofdinfrasstructuur leiden. b. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	De Toolenburgerweg Tegen de aanleg van zo'n weg kunnen de volgende argumenten aangevoerd worden. 1. De weg moet van noord naar zuid langs de Meirmansflat, het Merckenburg, de appartementen op de hoek van de Rondenburglaan en de appartementen aan het Ridderburgpark, zo'n 200 woningen. Allemaal woningen die niet zijn ontworpen met het oog op een mogelijke geluidshinder van wegverkeerslawaai, dat geldt met name voor de appartementen aan het Ridderburgpark die met de open loggia's extra kwetsbaar lijken voor geluidshinder. 2. Een hoofdontsluiting geeft in principe geen directe woningontsluiting om gevaarlijke verkeerssituaties te voorkomen. Hoe zou dat hier dan opgelost moeten worden ? 3. Vervolgens zal de fietsenstalling bij de bushalte moeten vervallen, dan wel aan de overzijde van de hoofdontsluiting moeten komen. Dat staat haaks op de algemene wens om het fietsen en het OV een hogere prioriteit toe te kennen dan het autoverkeer. 4. De aanleg van de weg door het Toolenburgerpark heeft grote gevolgen. Aan de zuid-west kant van het park is forse verhoging aangelegd, dat lijkt een aardigheidje maar heeft ook een functie om de invloed van de overheersende zuid-westenwind op de plas te verminderen. Als die functie vervalt zal de golfslag op de plas toenemen en dat kan gevolgen hebben voor de tegenoverliggende oever en het karakter van de plas danig aantasten. Ook de recreatieve functie van het park wordt aanzienlijk aangetast. 5. Onduidelijk is of de "oude" Bennebroekerweg aangesloten wordt op de nieuwe weg. Als dat wel zo zou zijn wordt een gevaarlijk kruispunt gecreëerd vlak naast het viaduct van de busbaan waardoor het uitzicht erg beperkt is. 6. Tussen de "oude" en de Nieuwe Bennebroekerweg staat het waterzuiveringsgemaal Zuidrand. Dat lijkt vanaf de buitenkant een fors gemaal en staat lelijk in de weg van de nieuwe ontsluiting. Verplaatsing zal wel een kostbare operatie worden. 7. De aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg komt op een plek direct naast het viaduct van de busbaan. Hoe hier een overzichtelijke en veilige aansluiting gemaakt kan worden lijkt welhaast een onmogelijke opgave. 8. Kortom : zo'n nieuwe ontsluiting is geen oplossing maar een groot probleem. Met als argument dat er minder verkeer door de wijken zal rijden worden de bestaande ontsluitingen naar de Nieuwe Bennebroekerweg via de Hoofdweg-oostzijde en de Spoorlaan geserveerd en de Toolenburgerweg opgevoerd. Dit is volstrekt onbegrijpelijk en in mijn ogen ook nergens op gebaseerd. Die wegen hebben namelijk wel voldoende ruimte voor capaciteitsuitbreiding en ook de mogelijkheid van overzichtelijke aansluitingen, terwijl die niet door woonwijken gaan. In het rapport wordt STOMP (-stappen -trappen -openbaar vervoer -mobility as service -prive auto) opgevoerd als leidend mobiliteitsprincipe, een principe waar ik volledig achter sta. Het rapport is echter ook een gemene STOMP in de richting van de mooie wijk Toolenburg. Ik hoop dat u de door mij aangevoerde argumenten tegen de "Toolenburgerweg" begrijpt en reken er op dat u bij de besluitvorming dit project uit de plannen schrapt.		
335	Ik ben tegen de aanleg van de Toolenburgerweg. De aanleg van een drukke weg dwars door onze mooie, groene wijk heeft enorme impact op het woongenot en het welzijn van de bewoners. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de gezondheid. Omwonenden zullen overlast ervaren van de emissie van schadelijke stoffen, en geluid. Deze weg wordt een toevoer weg naar de A4, en zal veelvuldig gebruikt gaan worden. In de presentatie van de gemeente wordt gesproken over 8500 gemotoriseerde	a. U bent tegen aanleg van de Toolenburgerweg: deze weg door een groene wijk heeft impact op het woongenot van bewoners: overlast schadelijke stoffen en geluid, verkeersveiligheid komt in het geding en wat zijn de gevolgen voor flora en fauna?	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	bewegingen per dag. Het milieu al hier ongetwijfeld onder te lijden hebben. De kinderen vanuit Nassaupark en TudorPark passeren deze weg twee maal per dag om naar school te kunnen gaan. Wie garandeert de veiligheid van de kinderen? Wat zijn de gevolgen op de flora en fauna van de groenstrook die nu opgeofferd gaat worden voor de nieuw aan te leggen weg? Algemeen bekend is dat groen stressverlagend werkt, en verkeers drukte/verkeerslawaai stressverhogend. Wat betekent dit voor het welzijn en het welbevinden van de bewoners? Dat deze nieuwe weg een aanzuigende werking betekent voor alle toevoerwegen, is klip en klaar. De impact op de gehele wijk Toolenburg is groot en ik verzoek u dan ook met klem hier onderzoek naar te doen.		
336	Krankzinnig plan, slecht voor Milieu, de bereikbaarheid van Beukenhorst oost en west, station en graan voor visch. De enigen die er misschien wijzer van worden zijn de bewoners van de zuidelijker wijken, maar die komen niks te kort. Zinloos plan dus.	a. U bent tegen de afsluiting Van Heuven Goedhartlaan: slecht voor milieu, bereikbaarheid van Beukenhorst, station en Graan voor Visch.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
337	Beste meneer/mevrouw Ik ben tegen het verkeersstructuurplan Hoofddorp. Zelf woon ik sinds 1½ aan de straatnaam. Wij zijn het drukke Haarlem uit gegaan om juist op deze plek te gaan wonen van wege de rust en de ruimte om ons heen. U kunt zich voorstellen dat daar een einde aan komt als er een drukke weg wordt gerealiseerd! Als de ramen nu open staan, of als ik in de tuin zit hoor ik natuurgeluiden, als het plan doorgaat kan ik dat niet meer horen omdat de verkeersgeluiden dat gaan overstemmen En wat te denken van het verminderen van het ontzettende mooie groen in het Toolenburgerpark... ?, voetbalveldje voor de jongeren op de schop ?, ouderen die met hun balkon bijna op de weg zitten ?, kleine kinderen die nu niet meer zelfstandig naar het park kunnen lopen ivm de verkeersveiligheid?..beter achter de tv en de i-pad dan maar ?. Waarde vermindering van de huizen ?.. Nee , u zult begrijpen dat dit gewoon weg niet kan worden gerealiseerd in dit mooie stukje hoofddorp waar ik bewust voor gekozen heb , en vele met mij.	a. U heeft bewust gekozen om te gaan wonen aan de Annie Mankes-Zernikestraat vanwege de rustige woonomgeving. Met de aanleg van de Toolenburgerweg gaat dit verloren. Ook verdwijnt de groene omgeving en wordt de verkeerssituatie onveiliger.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
338	Beste mensen, Een al lang bestaand probleem rond het centrum is het gebrek aan goede doorstroming voor het verkeer rond de Vier Meren als winkelcentrum. Die doorstroming wordt verder bemoeilijkt met de globale lijnen van dit verkeersstructuurplan door het verder verkeersluw maken van de A-weg in Graan voor Visch. Het lijkt logischer de functie van de A-weg te handhaven en bij de kruising naar de Van Heuven Goedhartlaan een afsplitsing te maken richting de Spoorlaan of een verdere ondertunneling richting de Rijnlanderweg. Een busbaan over de B-weg in Graan voor Visch is waarschijnlijk vragen om moeilijkheden omdat de B-weg nu al gevaarlijke verkeerssituaties met zich meebrengt rond het winkelcentrum bij de Aldi en in de bocht bij de Moskee, met name bij moskeebezoek. Daarom zijn wij daar absoluut tegen. Op termijn lijkt het logischer de wijk Graan voor Visch af te breken en de Vier Meren te verplaatsen naar de wijk Graan voor Visch. Op die manier kan een groter stadspark gerealiseerd worden en een nieuw winkelcentrum.	a. De doorstroming in het centrum is al een probleem. Het lijkt logischer de functie van de A-weg te handhaven ben bij de kruising Van Heuven Goedhartlaan een afsplitsing te maken richting de Spoorlaan of een verdere ondertunneling richting Rijnlanderweg. b. Een busbaan over de B-weg in Graan Voor Visch is waarschijnlijk vragen om moeilijkheden. c. U stelt dat het op termijn logischer lijkt de wijk Graan voor Visch af te breken en de Vier Meren te verplaatsen naar de wijk Graan voor Visch om een groot stadspark te kunnen realiseren en een nieuw winkelcentrum.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch. c. Het VSP gaat uit van de bekende gebiedsontwikkelingen tot 2040, uw idee komt niet voor in de gemeentelijke plannen zodat hiervoor ook geen maatregelen voor zijn bedacht.

339	Wij hebben een woning gekocht in tudorpark met het idee dat het een rustige wijk zou zijn in een groene omgeving. Naar nu blijkt bent u van plan een drukken weg aan te leggen en gaat onze ruist en groen verloren. Als we het nu hebben over het verminder van fijnstof, dan is dit niet de juiste weg om te volgen. Hiermee wordt een groene wijk een stuk ongezonder. Als ik dit van te voren had geweten, had ik geen woning gekocht in tudorpark.	a. Als u van tevoren had geweten dat er een drukke weg zou komen (met als gevolg verloren gaan van rust en groen meer fijnstof), had u nooit een woning gekocht in Tudorpark.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
340	Aanleg van de 'Toolenburgerweg' is desastreus voor de groene oase rond de Toolenburgse Plas. Ook wordt er een drukke weg gecreëerd die Tudorpark afsnijdt van de recreatieplas en de wijk Toolenburg wordt plaatselijk gesplitst. Laat de prima toegangs en rondweg intact door deze bijvoorbeeld bij het station ondergronds te maken of onder een zeer breed viaduct te leggen.	a. De aanleg van de Toolenburgerweg splits Toolenburg in tweeën en snijdt Tudorpark af van de recreatieplas. b. Laat de prima toegangs- en rondweg in stand door deze bijvoorbeeld bij het station ondergrond te maken of een breed viaduct aan te leggen.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
341	Zienswijze Toolenburgerweg Min of meer bij toeval bereikte mij het bericht over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Dat Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede infrastructuur en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt zeker te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik echter het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is aan dat mooie STOMP, daarom voel ik mij genoodzaakt mijn zienswijze voor het voetlicht te brengen. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert, maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorp-Centrum vanuit het NS-station en de hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Dat dit een wens is kan ik billijken, dit valt echter ook te bewerkstelligen zonder de Van Heuven Goedhartlaan volledig af te sluiten. Zo kan er bijvoorbeeld voor gekozen worden van het toch al verhoogde stationsgebied een brede, fraaie loop- en fietsbrug naar Hydepark te maken. Ook kan er voor gekozen worden de autoluw gemaakte Van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede loop- en/of fietsbrug(gen). Aanvullend zou de Spoorlaan van de Van Heuven Goedhartlaan nadrukkelijker als uitvalsweg naar de (Nieuwe) Bennebroeker kunnen worden getransformeerd. Denk hierbij aan het verdubbelen van het aantal rijstroken. Deze opties kunnen in volledige harmonie met het STOMP principe worden gekozen. Afsluiting is geen oplossing voor een potentieel verkeersinfarct, maar creëert of versterkt juist dat verwachte infarct, waardoor er logischerwijs extra maatregelen moeten worden genomen om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses nu of in de toekomst te voorkomen. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Een van de bypasses. Een onzalige gedachte en wel om de volgende redenen: Met deze Inprikker (de Toolenburgerweg) snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er per dag 9000(!) auto's over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; "een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk".	a. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. b. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de verkeersveiligheid in de hele wijk. Uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. Te weten het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp het KSH, Haarlemmermeer Lyceum of het Kaj Munk College. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, ik zeg het nog maar eens, 9000 auto's per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de Oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondenburglaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto's per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Tevens bevindt zich halverwege de Maria Rutgerslaan een kinderdagverblijf en zie je net als op de andere twee genoemde wegen veel ouders op de fiets hun kinderen naar school begeleiden. Dit schrijvende vraag ik mij wederom af hoe dit te staven valt met het door u omarmde STOMP principe? In het kader de veiligheid is het ook aardig te nog even te lezen wat het Verkeersstructuurplan stelt in paragraaf 2.6, Leefbaarheid en verkeersveiligheid. 'Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar een buurten wijkwinkelcentrum. Ook worden steeds meer kinderen per auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig. Hierdoor laten steeds meer ouders hun kind niet meer naar school fietsen. Ook zorgt de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.' Hier mag ik toch uit concluderen dat het aanleggen van de Toolenburgerweg en de effecten die dit zal hebben op de aanpalende wijken haaks staat op deze paragraaf. Levensvreugde, welzijn en welbevinden. Ik ben ervan overtuigd dat u deze door het aanleggen van de Inprikker in deze rustige, autoluw gemaakte wijk zal aantasten: door een extra weg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de Toolenburgerplas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer. Ik denk dan aan die geluidsoverlast, maar zeker ook aan gevaarlijke oversteekplaatsen et cetera, waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan en eerder gestimuleerd zullen worden de auto te pakken om de plas te bereiken. Denk aan mensen die plotsklaps naast de weg komen te wonen, soms aan de overkant van een sloot, soms direct op een paar meter. Denk aan de twee aanleuningwoningcomplexen waarvan de tuintjes aan de weg zullen gaan grenzen. Ziet u zich voor u hoe die mensen nog buiten moeten gaan genieten op hun oude dag in hun tuintje of op het balkon, met de auto's onder hun neus? Vele hardlopers en tourfietsers maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Hoe valt dit te rijmen met de uitgangspunten van de gemeente? Ook wij zijn uw burgers, net als de bewoners aan de IJweg en die mensen die in Hydepark moeten gaan wonen. Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad, er is een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar		

	waarschijnlijker lijkt dat dit ten koste zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas, ten koste van het mooie groen. Terwijl het in de zomer al erg druk is en juist de stukken aan de randen voor de wat oudere bewoners, sporters en hondenbezitters aantrekkelijk zijn. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. Een uitgangspunt dat de gemeente zelf gelukkig ook heeft geformuleerd. Tijd voor de invulling. Passeer je bushalte Toolenburg-Zuid, dan kom je bij de flats aan Ridderburgpark, kijk je wederom naar de fysieke ruimte dan stel je al snel de vraag; verschuiven de parkeerplaatsen het park in? De bewoners zullen hun auto niet gaan wegdoen en in de avonduren zijn alle plekjes vrijwel altijd bezet. Met als gevolg nog verdere aantasting van het recreatiegebied? Het zo vaak genoemde groen dat onze groene gemeente vormt. Nog iets verder kruisen we inmiddels de Maria Rutgerslaan, vlak daarna zal het grasveld voor de aanleunwoningen sneuvelen en zo ook een sportveld voor de jeugd. Ook de aanleunwoningen aan het einde van de Inprikker zullen vanuit hun tuin de uitlaatgassen rechtsreeks de huiskamer in krijgen en dan zal ik niet nogmaals wijzen over het benutten van tuin en balkon. In de praktijk zorgt de aanleg van de Inprikker de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dit ook aan, daar is dus geen verschil van inzicht. Ook is het te verwachten dat bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Nogmaals, dit is strijdig met het STOMP principe dat u zegt te hanteren (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet bij de IJweg en in het centrum inclusief het stationsgebied, waarbij het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. In dit opzicht biedt de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien geen fraai beeld. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog echt een doorgaande weg via welke de wijken goed hadden kunnen worden ontsloten. Echter de grond werd verkocht ten behoeve van mooie woningen in het duurdere segment. Tegen mijn vrouw zei ik toen al, de bewoners gaan de inrichting van de IJweg niet accepteren op deze manier en de gemeente zal naar de klachten luisteren en minimaal drempels laten aanleggen. Nu komt er zelfs een inrichting waarbij de auto te gast is en van een uitvalsweg helemaal geen sprake meer kan zijn. Met als gevolg dat u een nieuwe uitvalsweg zoekt, in een bestaande wijk, met ook bewoners die, gevoelsmatig, kennelijk minder waard zijn dan de bewoners aan de IJweg, die ik, laat dat duidelijk zijn, de nieuwe inrichting niet misgun. Maar dat de bewoners van Toolenburg en Tudorpark dan voor de gevolgen mogen opdraaien, dat vind ik eufemistisch gesteld uitermate kwalijk. Toolenburg is al vrij lang een 30 km/uur wijk, tot ieders tevredenheid. Nu komt er een weg waarmee 9000 auto’s per dag de wijk in en uit zullen gaan. Waarbij zij vijf punten passeren waar het verkeer zal kruisen met verkeer in de wijk. Te weten voetgangers, fietsers, scooters en auto’s. Kruispunten waarvan ik aanneem dat de broodnodige verkeerslichten zullen blijven staan. Verkeerslichten die de verkeersstroom danig zullen ophouden. Hoe lang houdt die 30 km/uur stand voor de gehaaste bestuurder, hoe lang voordat men 40/50 km/uur rijdt en de verkeerslichten negeert om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen, hoe lang voor het tot ongelukken leidt? Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km/uur eigenlijk niet past bij die 9000 auto’s per dag nota bene! Of zullen we bij ‘succes’ en dus		

	files voor de verkeerslichten dagelijks de uitlaatgassen inademen omdat er een lange rij auto's van verkeerslicht naar verkeerslicht tuffen. 9000 auto's per dag. Hoe is dit te plaatsen naast STOMP? Wiens kalf zal verdrinken voordat u de put komt dempen? Voor ons persoonlijk zal de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan betekenen dat wij meer kilometers moeten gaan maken wanneer wij Hoofddorp willen verlaten richting Amsterdam, en dat is voor ons toch 9 van de 10 maal het geval. Dit geldt voor meer mensen aan deze kant van ons dorp. Maar goed, dat is een particulier gevolg waarvan ik de gevolgen niet in zijn geheel kan inschatten. Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg; 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket'. Dan lijkt mij de keuze snel gemaakt, die Inprikker gaat niet door. Zonde van uw tijd, van het belastinggeld, zonde van de wijk Toolenburg, zonde van het recreatiegebied. Ik zou zeggen, komt u als gemeenteraad eens kijken om de consequenties van dit plan te ervaren, of gewoon om te toetsen in hoeverre het STOMP principe evenwichtig wordt gehanteerd en niet slechts om een bedacht mooi plan rondom het NS Station te faciliteren. Ik denk dat u dan zult inzien dat de het Verkeersstructuurplan, hoe noodzakelijk ook, op een aantal punten aanpassing behoeft. Een zeer onverantwoord plan van de gemeente. Laten we onze wijk Toolenburg veilig houden voor iedereen. Bij de bouw van de wijk in de jaren 90 van de vorige eeuw, stond er een mooi bord aan het begin van de wijk "" Toolenburg, een wijk met allure"". Daar blijft op deze manier weinig van over.		
342	meer groen, auto luw minder geluid overlast. Wat gaan we doen een race baan maken door een natuurgebied en door een mooie woonwijk. Niet te begrijpen zorg dat de mensen meer openbaar vervoer nemen en niet promoten de auto te nemen.	a. Meer groen, autoluw en minder geluid wordt net bereikt met het aanleggen van een weg door een natuurgebied en mooie woonwijk. b. Zorg dat mensen meer openbaar vervoer nemen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Het VSP geeft ook een beeld hoe de gemeente inzet op het meer gebruik van openbaar vervoer. Verbeteren van de kwaliteit, aanleg van nieuwe (met name) buslijnen, de komst van de metro, fietsenstallingen bij OV-knopen etc.
343	Op dinsdag 18 december 2020 was ik bij de bijeenkomst in de Amazone waarbij men zich kon laten informeren en uitleg werd gegeven aan het Verkeersstructuurplan Hoofddorp. Hierbij lag het concept plan ter inzage waarin de ambities op hoofdlijnen en de Ruimtelijke ordening tot 2040 werden aangegeven. De groei van het aantal woningen in de Haarlemmermeer veroorzaken groei in de mobiliteit. Daarnaast spelen de ontwikkelingen binnen het Stationsgebied, door verdichting van de bebouwing, een grote rol in het gepresenteerde (VSP) plan. Een groot struikelblok hierin is het verkeersluw maken van het Stationsgebied. Dit leidt tot grote verstoringen van de verkeersstromen binnen Hoofddorp. Dit zal niet alleen leiden tot een grotere -en zeer onwenselijke- verkeersintensiteit in bepaalde wijken of delen hiervan. Daarnaast veroorzaakt dit dat verkeersdeelnemers die zich van de ene naar de andere zijde van Hoofddorp verplaatsen, of normaliter via de Spoorlaan naar Nieuw Vennep reizen, nu gedwongen worden de ringwegen te nemen en/of de A4. Dit leidt tot zeer veel extra kilometersen de daaraan verbonden milieuschade (Ook elektriciteit voor (e)voertuigen moet worden opgewekt). Ook bestaat de kans dat deze	a. Zowel de knip in de Van Heuven Goedhartlaan als de aanleg van de Toolenburgerweg hebben desastreuse gevolgen: • Beide opties van het VSP-totaalpakket kennen uit verkeerstechnisch oogpunt zeer verontrustende consequenties. • De belasting van woonstraten wordt hierdoor zeer hoog. • Bewoners (fietsers en voetgangers) lopen veel meer risico door de grote toename van het verkeer. • Dit plan leidt ertoe dat voertuigen grotere afstanden moeten afleggen om hun eindbestemming te bereiken. • Grotere af te leggen afstanden leidt ook tot meer belasting van het milieu. (Elektriciteit moet ook worden opgewekt)	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe van Heuven Goedhartlaan en toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	verplaatsingen door de wijken plaats gaat vinden wat een ongewensteffect heeft op de verkeersdruk en verkeersveiligheid. Door het maken van een knip bij het stationsgebied komt slechts ten goede van de in de nabijheid wonenden die zich per fiets of lopende naar het station verplaatsen. Voor bewoners rondom de Kruisweg en richting het centrum en bewoners van Toolenburg Oost, pakt de knip desastreus uit door de grote toename van de verkeersdruk en verslechterde verkeersveiligheid. Voor verkeer komende vanaf de A4/Kruisweg met bestemming het centrumEn Graan voor Visch is de Kruisweg nagenoeg de enige route om hun bestemming te bereiken. Voor verkeer komende vanaf de A4 - Nieuwe Bennebroekerweg met bestemming Toolenburg Oost danwel het Wc Toolenburg pakt het voor bewoners nog slechter uit. Het daar fors toegenomen verkeer wordt gedwongen door de woonwijk geleidt over woonstraten die niet zijn ontworpen met een toename van duizenden voertuigbewegingen. Hier vinden nu al veel verplaatsingen van voetgangers en fietsers plaats van hun huis naar scholen, wijkcentra, recreatie gebieden en het winkelcentrum. Langs de wegen waar de verkeersintensiteit fors toeneemt, liggen niet altijd vrijliggende fietspaden of zijn daar niet te realiseren. Ook de andere optie, de naast de busbaan te realiseren 'Toolenburgerweg', kent een aantal zorgwekkende kenmerken met betrekking tot de verkeersveiligheid. Een aantal van 8800 voertuigbewegingen is fors. Ook hier is veel kruisend verkeer dat zich verplaatst van oost naar west. Dit bestaat uit scholieren, recreanten en bewoners die naar het WC, artsen, apotheek etc verplaatsen. Naast de bussen moeten deze dan ook rekening gaan houden met een toename van honderden procenten voertuigen welke op hun pad komen. Daarnaast vindt deze gedwongen exercitie zijn eindpunt bij het kruispunt Markenburg-Lunenburgdreef. Dit punt is nu al druk en onoverzichtelijk. Door de forse toename zie ik hier een verkeerschaos ontstaan en dit punt in de toekomst op één staan in de ongelukken top10 van de gemeente. Conclusie(s): Door het maken van een knip t.h.v. het station worden wijken of delen daarvan onevenredig belast. 1. Beide opties van het VSP-totaalpakket kennen uit verkeerstechnisch oogpunt zeer verontrustende consquenties. 2. De belasting van woonstraten wordt hierdoor zeer hoog. 3. Bewoners (fietsers en voetgangers) lopen veel meer risico door de grote toename van het verkeer. 4. Dit plan leidt er toe dat voertuigen grotere afstanden moeten afleggen om hun eind bestemming te bereiken. 5. Grotere af te leggen afstanden leidt ook tot meer belasting van het milieu. (Elektriciteit moet ook worden opgewekt)		
345	Beste gemeente, Wij hebben kennis genomen van het concept verkeerstructuurplan. Het getuigt van visie om nu al te kijken of de bereikbaarheid toekomstbestendig kan worden gehouden. M.b.t. de hoofdfietsroute Heemstede - Aalsmeer benoemt u het deel tussen Station Hoofddorp en de Nieuweweg als een missing link. Dat klopt niet. Aan de kant van Graan voor Visch ligt al een prima en breed fietspad. In 2000 is de discussie over een fietspad aan de Noordzijde van de Geniedijk al gevoerd en beslecht. U hanteert als uitgangspunt dat het hoofdfietsnetwerk de sociale veiligheid moet garanderen (zie pag 37). Daar is hier geen sprake van: Als er iets gebeurt (ongeluk of het	a. Er is geen missing link in de hoofdfietsroute Heemstede-Aalsmeer. Het huidige fietspad langs Graan voor Visch voldoet. U bent dan ook tegen het fietspad op de Geniedijk en wel om de volgende redenen: - De sociale veiligheid wordt niet gegarandeerd want als er iets gebeurt kunt u als bewoners niet doen vanwege aanwezigheid sloot. - Aan de noodzijde liggen veel kabels en leidingen die regelmatig vervangen moeten worden. Asfalteren is geen optie. - De privacy in uw tuin gaat verloren.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.

	ervaren van overlast) kunnen wij als bewoners niets doen. Er ligt immers een brede sloot tussen onze tuinen en het beoogde fietspad aan de Noordzijde van de Geniedijk. Vanaf de openbare weg is er ook helemaal geen zicht op. Aan de Noordzijde liggen heel veel kabels en worden er nog regelmatig nieuwe kabels gelegd dus (herhaaldelijk opnieuw) asfalteren voor comfort is dan ook geen optie en is verkwisting van gemeenschapsgeld (zie pag 25). Komende vanuit het station en de onderdoorgang bij de Van Heuven Goedhartlaan is het onlogisch eerst naar rechts te moeten fietsen, na 30 meter naar links, omhoog de dijk op, terwijl het vanuit de tunnel juist een rechte weg is over het bestaande fietspad richting Heemstede. Wij kunnen ons helemaal vinden in uw overweging de openbare weg Graan voor Visch langs de Geniedijk alleen voor bestemmingsverkeer te gebruiken (zie pag 22). Daarmee kan zelfs extra ruimte worden gewonnen voor een dubbel fietspad voor conventioneel "trap"-verkeer en E-bike verkeer. Persoonlijk hebben wij ook moeite met de voorgenomen aanleg aan de Noordzijde aangezien: • De privacy in onze tuin verloren gaat; • Wij aan deze kant van de Piratenwijk in onze tuin al veel last van vliegtuiglawaai ondervinden die vertrekken vanaf de Kaagbaan in zuidwestelijke richting. Aanleg van een hoofdfietsnetwerk pad zal deze hinder onnodig verhogen met geluidsoverlast van fietsers en door gemotoriseerd tweewieler verkeer, dag en nacht; • Uitkijk op het fietspad heeft bij verkoop van de woning mogelijk een lagere verkoopwaarde tot gevolg; • Wij ons menen te herinneren dat het bestemmingsplan van dit stuk Geniedijk bestemming "openbaar groen" heeft dus dan zou er ook geen fietspad op mogen komen te liggen. Wij zijn van mening dat het huidige fietspad aan Graan voor Visch prima voldoet met goede aansluiting op het OV. U geeft zelf aan dat knelpunten voorkomen beter is dan knelpunten oplossen door nieuwe infrastructuur. (zie pag 20). Wij zouden het geld liever steken in een veilige oversteekplaats voor fietsers bij de Nieuweweg.	- Er zal extra geluidsoverlast ontstaan door fietsers en gemotoriseerd tweewieler verkeer, dag en nacht. - Mogelijk waardedaling woning. - Op grond van het bestemmingsplan mag er geen fietspad liggen.	
346	Knip Van Heuven Goedhartlaan tussen de kruispunten Aweg en Polarisavenue. Ik ben hier op tegen. Ikzelf en veel kennissen en collega's werken op de Taurusavenue en Polarisavenue en wonen in Toolenburg en Pax. Van allen hoor ik hetzelfde: omrijden met de auto via Rijnlanderweg en Bennebroekerweg is geen optie, veel te veel om. Mensen zullen een sluiproute gaan zoeken via het centrum van Hoofddorp (Rijnlanderweg – 201 - Kruisweg – Van Willigenlaan – Stamplein – Hoofdweg oostzijde). Waardoor juist het tegengestelde wordt bereikt: drukte in het centrum. Fietsen is voor mij geen optie wegens lichamelijke beperking en het meenemen van apparatuur/documenten i.v.m. hybride werken. Dit laatste zal voor anderen ook gelden. Laat de verbinding van Van Heuven Goedhartlaan tussen de kruispunten Aweg en Polarisavenue alstublieft open. De Van Heuven Goedhartlaan is de perfecte doorgangsweg, langs kantoren en water, op afstand van woningen. Maak een voorziening zodat dat de bewoners uit Hydepark een tweede uitgang krijgen via Kruisweg – A4, waardoor de aansluiting Van Heuven Goedhartlaan met de Polarisavenue minder druk wordt. En bouw bruggen/tunnels voor fietsers en voetgangers.	a. U bent tegen knip Van Heuven Goedhartlaan want omrijden is geen optie. Mensen zullen een sluiproute gaan zoeken via het centrum: met drukte in het centrum als gevolg.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe van Heuven Goedhartlaan.
347	Ik ben tegen de Toolenburgerweg omdat dit de veiligheid van mij schoolgaande kinderen niet ten goede komt. Elke dag fietsen ze alleen vanaf TudorPark naar de basisschool de	a. U bent tegen de Toolenburgerweg omdat:	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	optimist en dit zal een hele onveilige situatie voor ze worden. Tevens verwachten wij enorme geluidsoverlast wat zal resulteren in dagelijkse frustratie in ons woongenot. De wijk is hier neergezet een aantal jaar geleden en nu komt dit plan. Had dit dan voor het plaatsen van de wijk bedacht, niet nu. Ook gaat het allemaal ten koste van het kleine beetje groen en leisure wat hoofddorp nog heeft. De plas is een drukbezochte plek voor jong en oud.	• Het de veiligheid van uw schoolgaande kinderen niet tegen goede komt; • Er geluidsoverlast zal ontstaan; • Dit gaat ten koste van uw woongenot; • Gaat ten koste van leisure en groen.	
348	Fel tegen dit plan. Het zorgt voor een slechter bereik van de plas, overlast van geluid, waardevermindering van de woning, luchtkwaliteit. bereik van mijn zoontje en dochter naar school etc.	a. De Toolenburgerweg zorgt voor: • Slechter bereik van de plas; • Geluidsoverlast; • Waardevermindering woning; • Luchtkwaliteit verslechterd; • Slechter bereik school kinderen	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
349	Zou graag een andere oplossing zien voor de geplande Toolenburger weg. Zo'n drukke weg naast en al drukke busbaan en steeds drukkere woonwijk (Tudorpark en de nog geplande nieuwbouw langs de Nieuwe Bennebroekerweg). Er zullen steeds meer fietsers bij komen en vraag me af of dit alles wel veilig kan op deze manier.	a. U vraagt zich af of de komst van de Toolenburgerweg wel kan naast een drukke busbaan en een steeds drukkere woonwijk. Er zullen nog meer fietsers komen en kan dat wel veilig?	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
350	Ik ben tegen de komst van de toolenburgerweg. Er is geen veilige doorgang meer van tudorpark naar de toolenburger plas voor kinderen. Er zal meer geluidsoverlast zijn in rand tudorpark en de plas. Het is juist een fijn rustig stuk langs de busbaan. Niet overal hoeven autos te rijden.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: - Er is geen veilige doorgang meer van Tudorpark naar de Toolenburgse plas voor kinderen. - Er zal meer geluidsoverlast zijn.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
351	Ik maak bezwaar tegen de mogelijke nieuwe Toolenburgerweg. Op dit moment is de verkeerssituatie in onze wijk Toolenburg, zeker rond het Winkelcentrum Toolenburg al erg druk en ingewikkeld, en daardoor gevaarlijk voor de zwakkeren in het verkeer. Verder naar het zuiden geeft de zeer intensief gebruikte R-Net-busbaan en de Toolenburgerplas al behoorlijk wat verkeer en daar past eenvoudig geen grote, doorgaande weg in of bij.	a. U maakt bezwaar tegen de mogelijke nieuwe Toolenburgerweg: het is nu al druk en daardoor gevaarlijk voor zwakkeren in het verkeer, ook door de R-Net-busbaan.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
352	Ik heb reeds eerder dit ingevuld.Maar heb geen bericht van ontvangst gekregen. Hierbij nogmaals mijn mening ik vond dit een slecht plan en maak bezwaar hier tegen. Op de weg vanaf de bennebroekerweg langs de toolenburgse plas naar het Winkel centrum. Geachte heer/mevrouw, Als inwoner van Tudorpark ben ik het volledig oneens met het aanleggen van deze nieuwe weg langs shakespeare island en ten koste van groen en rust rondom de toolenburgseplas naar het winkelcentrum toe. Ik heb mijn woning op de William Shakespearelaan gekocht met de gedachte dat ik via me achtertuin rust en groen zou zien. Wanneer dit plan wordt doorgevoerd wordt mijn leven in rust in mijn tuin volledig verpest, hier heb ik mijn woning niet voor gekocht…….	a. U had al een bericht ingezonden maar nog geen reactie ontvangen. U geeft nogmaals aan de Toolenburgerweg een slecht plan te vinden.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
353	Ik ben tegen! - onnodig om extra kosten te maken. Maak gebruik van bestaande wegen al 's Hendrik Didonweg, Jane Seymourlaan en Willem Alexanderlaan. - mijn nieuwe huis op W. Shakespearelaan (net 2 jaar oud!) Vermindert van waarde! - er komt geluidsoverlast	a. U bent tegen de Toolenburgerweg, - maak gebuik van bestaande wegen. - u huis vermindert in waarde; - er komt geluidsoverlast; - grote verkeersoverlast;	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	- grote verkeersoverlast - milieuvervuiling/ fijnstof - leg een nieuw winkelcentrum aan in Tudorpark! Voorkom daarmee de nood naar WC Toolenburg. Kortom er zijn andere, meer gunstigere mogelijkheden!	- milieuvervuiling/fijnstof; b. U draagt een alternatief aan: leg een nieuw winkelcentrum aan in Tudorpark.	b. De Toolenburgerweg is niet bedoeld als ontsluitingsroute naar het Winkelcentrum Toolenburg. Dit winkelcentrum is op acceptabele loop- en fietsafstand vanuit Tudorpark, meer winkels zijn niet nodig.
354	Ik dien bezwaar in tegen het realiseren van de nieuwe toolenburgerweg naast de busbaan tussen de bennebroekerweg en het winkelcentrum Toolenburg. Dit zal een dermate overlast bezorgen dat het negatieve gevolgen heeft voor oa. Milieu, gezondheid, woongenot, waardevermindering Vd woning, leefveiligheid etc.	a. U dient bezwaar in tegen het realiseren van de Toolenburgerweg want negatieve gevolgen voor: - Milieu - Gezondheid - Woongenot - Waardevermindering woning - Leefveiligheid	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
355	Het idee van de Toolenburgse weg is in mijn inziens een erg slecht idee en zal een enorme hoeveelheid auto’s opleveren die de weg zullen gebruiken om naar de a4 te komen. En gaat dan zijn doel voorbij	a. De Toolenburgerweg is een slecht idee en zal een enorme hoeveelheid auto's opleveren die de weg zullen gebruiken om naar de A4 te komen.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
356	Wij zijn sinds kort woonachtig in de wijk Tudorpark. Naast de prachtige woningen was ook doorslaggevend de rustige omgeving. Nu verneem ik dat de gemeente van de busbaan (Toolenburgerweg) een auto aan wil gaan maken…verschrikkelijk. Hier ben ik als bewoner stellig op tegen. Ik hoop dan ook dat mijn mening word meegenomen in het besluit.	a. U bent als bewoner tegen de Toolenburgerweg in de nu rustige omgeving met prachtige huizen te realiseren.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
357	Ik hoop dat dit plan niet doorgaat, zelf wonende in toolenburg en zit niet te wachten op extra drukte en een nieuwe weg. Toolenburg is een rustige en fijne wijk om in te wonen en dat moet zo blijven! Ook zo zonde als al het groen ervoor moet wijken, Nee geen nieuwe weg door toolenburg dus! Nieuwe weg naar Hybridepark, stem ik tegen. Ik ben erop tegen dat er een nieuwe weg door Hoofddorp komt, niet fijn de drukte in toolenburg, nieuwe weg niet goed voor milieu en overlast .... Ik stem dus tegen!	a. Woonachtig in Toolenburg zit u niet te wachten op een extra drukke nieuwe weg. Ook zonde van al het groen dat ervoor moet wijken.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
358	Wij wonen aan de Frankenburgsingel nummer 92. Het is voor ons onduidelijk wat dit met de verkeersdrukte gaat doen. Als er een Toolenburgerweg komt, wordt het vrachtverkeer dan minder omdat heengaand de ring over de Toolenburgerweg komt? Of wordt het meer? Omdat er een knip in de vhgh laan komt en iedereen bij ons door de straat komt rijden naar de nieuwe weg? Het is hier al vrij druk, en die 30km wordt niet gerespecteerd. Het vele verkeer zorgt ook voor geluidsoverlast en trillingen, dus ik heb hier graag meer duidelijkheid over. Ik hoor graag van u.	a. Het is voor u onduidelijk wat de komst van de Toolenburgerweg met de verkeersdrukte gaat doen. b. Komt iedereen door de knip in de Van Heuven Goedhartlaan bij u door de straat naar de nieuwe weg? c. Al het verkeer zorgt voor geluidsoverlast en trillingen waar u duidelijkheid over wilt.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. Op dit moment is er geen sprake van een uitwerking en kan er dus nog niet ingegaan worden op uw vraag over geluidsoverlast en trillingen, bij uitwerking zijn dit zeker wel onderdelen die in beeld gebracht moeten worden.

359	Wij verhuizen binnenkort naar deze wijk om hier in een veilige, kindvriendelijke wijk te gaan wonen. Ik zou het geen fijn en veilig gevoel vinden wanneer dit een hele drukke weg gaat worden! Van mij mag die weg weg blijven!	a. Van u mag de Toolenburgerweg wegblijven.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
360	Geen drukke weg door toolenburg oost. Wijk met veel jonge (fietsende) kinderen. Laten we dit houden. Verkeer via de hoofdvaart en nieuwe bennebroekerweg is een goede oplossing voor dit drukke verkeer...	a. U bent tegen de Toolenburgerweg. Als alternatief stelt u voor verkeer via de Hoofdvaart en Nieuwe Bennebroekerweg te laten gaan.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
361	Wij zijn het NIET eens met het plan om een doorgaande verkeersweg voor onze deur te realiseren. Wij wonen aan het Ridderburgpark en hebben al een busbaan voor onze neus gekregen, nu nog eventueel druk verkeer erbij. Stank, lawaai, overlast, dus niet meer lekker op het balkon zitten! Waardevermindering van ons appartement!! Bovendien gaat er wéér 'n deel van het park verloren o.a. de mooie aangeplante bomen en struiken.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: - U heeft al een busbaan voor de deur; - Extra druk verkeer zorgt voor stank, lawaai, overlast, waardevermindering en een deel van het park gaat verloren.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
362	Wat een slecht plan!	a. Wat een slecht plan!	a. U heeft geen specifieke elementen uit het VSP benoemd en daarom is het voor ons niet mogelijk is om een directe inhoudelijke reactie te geven. Wij verwijzen u naar de algemene reactie.
363	Beste meneer of mevrouw, Graag wil ik gebruik maken van de mogelijkheid om aan te geven dat ik niet blij ben met het voorgenomen plan van de Toolenburgerweg. Dit te meer vanwege persoonlijke redenen. Ik woon zelf aan de busbaan en velen van mijn buren, waaronder ik, hebben deze woning gekocht met het idee dat het zo fijn is om bij een park te wonen, vooral omdat velen van ons jonge kinderen hebben. Wonen in een rustige wijk met speeltuintjes en een park waar lekker gebadderd kan worden en waar we onze kinderen leren fietsen is dan heel fijn. Ik ben bang dat deze weg gaat leiden tot een daling van de waarde van onze woning, maak me zorgen over geluidsoverlast, vanuit mijn tuin zal ik namelijk in de toekomst mogelijk uitkijken op een weg. Niet erg fijn natuurlijk als het zonnetje schijnt en je met de kinderen lekker in het zwambadje buiten zit en er auto's langs je huis razen. Ik had me dat zo anders voorgesteld. Daarnaast is het juist zo fijn dat we hier in Toolenburg een mooi park hebben, een park waar mensen kunnen wandelen tijdens hun lunchpauze en de vogeltjes kunnen horen fluiten, Of wanneer je als gezin lekker aan het water gaat badderen als het zonnetje schijnt . Met zo'n weg in het verschiet wordt die ontspannig ook teniet gedaan. Getoeter en geraas van auo's zullen dan hoogstwaarschijnlijk overheersen. Ik vind het erg jammer dat u dit sowieso overweegt om hier een autoweg te realiseren. Begrijp dat er aan het verkeer gedacht moet worden, maar met de komst van Tudorpark en alle nieuwe woningen en gezinnen, echtparen, etc had hier niet eerder over nagedacht kunnen worden? Alvorens we zo'n kostbare investering hebben gedaan in een woning waarin we dachten oud te worden. Nu met de komst van zo'n weg, wil ik hier niet eens meer wonen, Kunt u zich dat voorstellen? Dit heb ik meerdere mensen horen zeggen. Nu weet ik niet of dit u wat doet. Maar gevoelsmatig heeft zo'n beslissing toch echt een impact hier op de bewoners van Tudorpark, inclusief mijzelf en mijn gezin. Dat heeft u ook gezien tijdens	a. U bent niet blij met het voorgenomen plan van de Toolenburgerweg omdat u bewust gekozen heeft in een rustige omgeving een woning te kopen: - Waardedaling woning; - Geluidsoverlast; - Ontspanning in het park wordt met deze weg tenietgedaan;	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	de bijeenkomst ergens afgelopen week, hier waren veel mensen op af gekomen om hun ongenoegen te uitten en informatie op te halen. Om verschillende redenen wil ik u dus vragen om dit concept te heroverwegen en uit te kijken naar andere mogelijkheden.		
364	Geachte, Het geplande voornemen van de gemeente Haarlemmermeer om Toolenburg en haar winkelcentrum beter bereikbaar te maken m.b.t. het doortrekken van de Ridderburgpark naar de Bennebroekerweg, leidt in de beleving van mij en mijn echtgenote tot een zeer onveilige en ongewilde verkeerssituatie. Ondanks de eerder gedane belofte van het gemeentebestuur om de doodlopende weg van het Ridderburgpark gezien zijn specifieke liggingskarakter voor de toekomst ongemoeid te laten, zien wij dit als een vorm van onbehoorlijk bestuur van de gemeenteraad en een schoffering naar de bewoners aan het Ridderburgpark. De gegeven motivatie en zwakke onderbouwing voor dit desastreuze plan, slaat ons inziens kant nog wal om in een tijd dat autogebruik vanuit rijkswege van alle kanten m.b.t. het landelijk CO-2-probleem wordt ontmoedigd, dat dan de gemeente Haarlemmermeer kostbaar groen en natuur laat verdwijnen om deze in te ruilen voor asfalt met de daaraan gerelateerde toenemende verkeer, geluidsoverlast en onveilige situatie creëert m.b.t de bewoners aan het Ridderburgpark. Al bij al teken ik en mijn echtgenote ernstig bezwaar aan tegen het voornemen van de gemeente Haarlemmermeer betreffende deze ongewilde en onbezonnen kwestie.	a. Het doortrekken van de Ridderburgpark naar de Bennebroekerweg leidt tot een zeer onveilige en ongewilde verkeerssituatie. b. De belofte van het gemeentebestuur dat de Ridderburgpark ongemoeid zou worden gelaten wordt hiermee tenietgedaan: onbehoorlijk bestuur. c. Autogebruik moet ontmoedigd worden; d. Kostbaar groen en natuur gaat verloren; e. Extra asfalt zorgt voor toenemend verkeer, geluidsoverlast en onveilige situaties voor de bewoners aan het Ridderburgpark.	a. Zie toelichting paragraaf Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. De voorbereiding van de busbaan vond plaats in 2001 door de Provincie Noord-Holland. In de besluitvorming hierover zijn geen toezeggingen gedaan over de functie van Ridderburgpark. De recreatiewaarde van de Toolenburgerplas zone is zodanig dat de ambitie is om het bestaande beeld en de functionaliteit te behouden. c. Het VSP zet in op meer lopen, fietsen en Openbaar Vervoer, hierdoor wordt de keuze om minder vaak de auto te nemen makkelijker. d. Op dit moment geeft het VSP nog geen uitwerking van de maatregelen zodat ook geen beeld geschetst kan worden of er groen verloren gaat. Compensatie van groen is bij uitwerking altijd uitgangspunt. e. Het VSP zet in op verstandig investeren in asfalt, de focus ligt op lopen, fietsen en openbaar vervoer.
365	Ik ben tegen dit plan. Wij wonen met veel plezier bij de plas. Hier hebben wij ook onze woning op uitgekozen. Ik vind de locatie van deze weg, in een van de weinige omgevingen van Hoofddorp waar natuur nog in enige rust kan gedijen echt absurd. De vogels hebben nu al last van omgevingsvervuiling. Het hele idee van de plas, waar heel veel mensen dagelijks in rust van genieten, gaat teniet. Geluidsoverlast, vervuiling, welke meneer of mevrouw heeft dit in hemelsblauw bedacht??? Vast niet iemand woonachtig in Hoofddorp die geniet van rust, ruimte en natuur. Ook met kleine kinderen die dagelijks fietsen door het park, zie ik niet dat dit ten goede gaat komen van de veiligheid. Misschien had de gemeente eerst moeten nadenken over bereikbaarheid voordat Hoofddorp volgestouwd ging worden met woningen. Er is vast wel een andere, minder ingrijpende en veiligere optie. Terug naar de tekentafel zou ik zeggen. Veel succes gewenst.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: - u heeft bewust uw woning bij de plas gekocht; - De vogels hebben nu al last van de omgevingsvervuiling; - Geluidsoverlast; - Verkeersveiligheid van fietsende kinderen komt in gevaar. Misschien had de gemeente eerst moeten nadenken over bereikbaarheid voordat Hoofddorp volgestouwd ging worden met woningen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
366	Ik ben tegen het aanleggen van de weg in toolenburg. Er is al een busbaan en fietspad en dat lijkt me voldoende. Gooi de brug bij de oude bennenbroekerweg open voor auto's ipv alleen traktoren en er is al een kortere route naar tudorpark en tudorgardens.	a. U bent tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

		b. U stelt als alternatief voor de brug bij de Oude Bennebroekeweg open te stellen voor auto's.	b. Het open stellen van de brug over de Hoofdvaart past niet in het tegengaan van autoverkeer en bij de gewenste verbetering van de kwaliteit van de polderlinten..
367	Wat een verschrikkelijk fout plan om een verkeersweg dwars door een woonwijk te gaan aanleggen! Voor mijn situatie betekent dit dat aan mijn achtertuin een weg komt op 1,5 meter afstand! De wegen Rondenburglaan en Maria Rutgerslaan gaan als aanvoer wegen fungeren, wat niet wenselijk is. Er staat als prognose dat er 9000! Voertuigen langs komen rijden, dat is hinderlijk, luchtvervuilend en onnodig. Wijk uit naar de Hoofdweg, daar hebben de mensen in de wijk minder last. Ook is dat veiliger voor fietsers en voetgangers. Dit is mijn zienswijze en ik hoop dat er naar gekeken wordt en wordt mee genomen in de plannen ten aanzien van de Toolenburgerweg die er wat mij betreft nooit mag komen!	a. U bent tegen de Toolenburgerweg op 1,5 meter van uw achtertuin: al de voertuigen zullen voor hinder en luchtvervuiling zorgen. b. Als alternatief geeft u aan uit te wijken naar de Hoofdweg: minder mensen in de wijk hebben daar last van en het is veiliger voor fietsers en voetgangers.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. De Hoofdweg wordt in het VSP gebruikt voor meer ruimte voor fiets en openbaar vervoer en bestemmingsverkeer. Groei van autoverkeer op deze polderlinten is niet gewenst.
368	Ik woon aan Ridderburgpark, de weg die blijvend doodlopend zou blijven. Dit zou dus m.i. ook zo moeten blijven. Daarnaast is het gebied rond Toolenburgerplas een uniek stukje natuur dat m.i. gehandhaafd moet blijven ook voor de honderden mensen die er dagelijks gebruik van maken. Bovendien zijn m.i. de kosten die gepaard gaan met het verplaatsen van de fietsenstalling en het sportveldje niet te verantwoorden. Ook het aantasten van de omvang van het park is m.i. Niet te rechtvaardigen. Tenslotte is het m.i. niet zinnig om de weg naar het winkelcentrum te laten lopen en daar m.i. een chaos te laten ontstaan.	a. De Ridderburgpark moet blijvend doodlopend blijven: - Het gebied rond Toolenburgerplas is een uniek stukje natuur en moet behouden blijven; - De kosten van verplaatsen fietsenstalling en het sportveldje zijn niet te verantwoorden. - Een weg naar het winkelcentrum zal voor chaos zorgen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
369	Bij deze maak ik bezwaar op het verkeers-structuurplan Hoofddorp. Hierbij gaat het om de plannen om een ""inprikker"" te realiseren vanaf de nieuwe Bennebroekerweg de wijk Toolenburg in. Redenen bezwaar: - Het staat haaks op het huidige S.T.O.M.P. principe van de gemeente om langs deze route een nieuwe weg aan te leggen. Dit terwijl er wellicht ook gekozen kan worden voor een extra bushalte ter hoogte van Toolenburg centrum. Om zo het gebruik van het OV te bevorderen. (O komt voor de P in stomp) - Veiligheid van alle bewoners komt in het gedrang door de aanleg van de inprikker welke direct langs het drukbezochte park Toolenburgerplas is gepland. De huidige busbaan levert dagelijks al veel gevaarlijke situaties op laat staan als daar nog een autoweg langs komt te liggen. Dit terwijl er met gemak gekozen kan worden om de Hoofdweg Westzijde evenals de IJweg weer beter begaanbaar te maken. Deze stukken infrastructuur zijn al aanwezig. Dit in combinatie met het aanleggen van doorgangen vanuit Tudorpark. Als voorbeelden geef ik de aansluitingen van: de Jane Seymourlaan op de Caro van Eycksingel, de Kon. Maximalaan op de Maria Tesselschadelaan de Koning Willem-Alexanderlaan op de Maria Tesselschadelaan. Hiermee opent de wijk Tudorpark zich en zo wordt de verkeersluwte gestroomlijnd voor bestemmingsverkeer. Ook de gevaarlijke situaties bij de Calatravabrug de Luit zullen verminderen daar er veel minder verkeer naar de Hooftdweg Westzijde zal gaan stromen.	a. U maakt bezwaar tegen de inprikker vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg de wijk Toolenburg in: - Het staat haaks op het STOMP principe; - Veiligheid van bewoners komt nog verder in het gedrang; - Geluidshinder van de busbaan zou al gecompenseerd worden door natuurlijke barrieres aan te leggen. Deze zijn er nooit gekomen en met de nieuwe inprikker verdwijnt er nog meer groen, natuur: herrie, gezondheidsklachten en minder leefplezier. Volgens u zijn er voldoende alternatieven.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	-Natuur/Groenstrook langs de huidige busbaan vanuit Nieuw Vennep is niet eens volledig afgerond of nooit gekomen. In het verleden werd er gesproken om de geluidshinder van deze busbaan te compenseren door natuurlijke barrières aan te leggen. (zoals in Nieuw-Vennep ter hoogte van Getsewoud centrum) Deze zijn er nooit gekomen en met de planning van de nieuwe inprikker verdwijnt er nog meer natuur/groen. Dit brengt niet alleen herrie, gevaar en gezondheidsklachten met zich mee maar zorgt ook voor minder leefplezier door toenemende asfaltering. Ook dit is iets wat lijnrecht tegenover de mooie uitgangspunten van de ontwikkeling van de Haarlemmermeer ingaat. -Zo zijn nog tal van andere redenen te noemen om af te zien van dit voorgenomen plan. Met alle respect naar de huidige beleidsmakers/verkeersplanners van de gemeente maar deze plannen komen op ons over als ""oeps"" dit hebben we niet goed gepland tijdens de aanleg van Tudorpark. Of is juist wel zo gepland is omdat er naar alle waarschijnlijkheid nu noodzaak ontstaat deze plannen door te voeren. Omdat er nu een complete wijk (lees Tudorpark) reizende met persoonlijk vervoer alleen met een omweg naar de dichtstbijzijnde winkelgelegenheid kan komen. Deze laatste omschrijving qua planning zou ik persoonlijk erg zorgelijk vinden. Ons inziens bestaan er meer als genoeg alternatieven om de aanleg van deze ""inprikker"" te voorkomen. Of zal er beter en vaker in overleg gegaan moeten worden met de bewoners over de ontwikkeling van de wijk.		
370	Om het prestigeproject Hydepark een mooie entree te geven en een mooi aangezicht vanuit station en kantoren te geven en een mooie wandelroute aan te leggen, krijgt onze mooie wijk Toolenburg een omleidongsweg. Een weg die loopt van de Bennebroekerweg, dwars door de wjjk Toolenburg. Is de gemeente dit serieus van plan?? Hier ben ik het totaal niet mee eens!! Natuur, veiligheid en niet te vergeten geluidsoverlast; er kleven alleen maar nadelen aan....	a. U bent het niet eens met de Toolenburgerweg ten gunste van prestigeproject Hydepark. Er kleven veel nadelen aan o.a.: - Natuur; - Veiligheid; - Geluidsoverlast.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
371	Pakket Nieuwe Bennebroekerweg Afsluiting Van Heuven Goedhartlaan/ autoluw maken stationsgebied. 1. Het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan blokkeert een soepele verkeersafhandeling richting A4 en de weg om de Noord. De afsluiting creëert sluipverkeer en een verhoogde druk op de Van Heuven GoedHartlaan richting de brandweer kazerne. Het is een slecht idee om de huidige goed functionerende situatie aan te passen. 2. Het handhaven van de huidige verkeerssituatie heeft voor de bewoners van Hoofddorp meer voordelen dan de voordelen die de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan voor hen oplevert. 3. Het NS station heeft niet alleen voor Hoofddorp, maar voor de hele Haarlemmermeer en de regio een belangrijke mobiliteitsfunctie. Goede bereikbaarheid is essentieel, het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan belemmert de bereikbaarheid met de auto van het NS station en is daarom geen goed idee. 4. Vanwege het bevorderen van het OV gebruik en de vergrijzing is een P+R noodzakelijk in de directe nabijheid van het NS station en niet op afstand. Een autoluw stationsgebied staat dit in de weg 5. Voor bewoners van Hoofdorp is een goede bereikbaarheid van het NS station met de auto belangrijker dan goede looproutes naar het centrum.	a. Van Heuven Goedhartlaan: - Het afsluiten van de Van Heven Goedhartlaan blokkeert een soepele verkeersafhandeling richting A4 en weg om de Nood en creëert sluipverkeer. - Goede bereikbaarheid van NS-station Hoofddorp is voor heel Haarlemmermeer van belang; - Een goede P+R in de nabijheid van het station is noodzakelijk om OV te bevorderen en vanwege vergrijzing. Een autoluw stationsgebied staat dit in de weg. - Voor inwoners van Hoofddorp is een goede bereikbaarheid met de auto van het station belangrijker dan goede looproutes naar het centrum. - Een voetgangers- en fietsbrug is beter voor de doorstroming en goedkoper. b. Nieuwe Bennebroekerweg: - De aanleg van de Toolenburgerweg is niet per se nodig: beperk het plan tot de onderdelen die noodzakelijk zijn.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	6. Om een goede doorstroming van het stationsgebied naar het centrum mogelijk te maken voor voetgangers en fietsers is een voetgangers- en fietsbrug een veel betere en goedkopere oplossing die leidt minder infrastructurele aanpassingen. Pakket nieuwe Bennebroekerweg Aanleg Toolenburgerweg 1. De aanleg van de Toolenburgerweg is niet perse nodig maar kan helpen volgens het verkeersstructuurplan. Beperk het plan tot de noodzakelijke onderdelen dat voorkomt extra kosten en bevordert het maatschappelijk draagvlak. Een onderdeel dat niet perse nodig is en zou kunnen helpen moet daarom geschrapt worden uit de plannen. “nice to have’” is de investering niet waard, beperk het plan tot “need to have”. 2. De voorgestelde Toolenburgerweg langs de Toolenburgerplas verstoort de rust rond de plas. Deze geluidsoverlast dient vermeden te worden zodat de bewoners ongestuurd kunnen genieten van dit mooie stukje Hoofddorp 3. De voorgestelde Toolenburgerweg gaat dwars door een woonwijk. Dit heeft een aantal ernstige nadelen die haaks staan op de uitgangspunten van het verkeerscirculatieplan a) Geluidsoverlast van de nieuwe weg b) Extra CO2 uitstoot midden door een woonwijk, nadelige effecten op de gezondheid c) Onveilige verkeersituatie rond het winkelcentrum d) De tweedeling van de wijk door een weg gaat ten kosten van de maatschappelijke verbinding. De nadelen van een weg dwars door een woonwijk zijn zo groot dat dit niet opweegt tegen de voordelen. Daarom dit onderdeel verwijderen uit het plan 4. De Toolenburgerweg zorgt voor verdichting van de verkeersintensiteit waardoor de overlast voor de omgeving toeneemt. In de huidige situatie verdunt het verkeer zich door verschillende routes waardoor er sprake is van minder overlast. Verdichting door concentratie van de verkeersstrooom heeft teveel negatieve effecten, daarom is het beter de bestaande situatie te handhaven. 5. Het plan heeft als motto prettig bewegen in 2040. Nog belangrijker dan prettig bewegen is prettig en gezond leven. De Toolenburgerweg leidt voor de bewoners van Tooolenburg tot minder woon en leefplezier in hun wijk en heeft negatieve effecten op de gezondheid van de wijkbewoners. Het kan niet de bedoeling zijn dat een verkeerstructuurplan leidt tot deze effecten. Daarom moet de Toolenburgerweg van tafel.	- De weg zal langs de Toolenburgerplas voor verstoring van de rust zorgen; - De weg gaat dwars door de woonwijk. Dit staat haaks op argumenten uit het VSP: geluidsoverlast, extra uitstoot, onveilige verkeerssituaties, ontwrichting maatschappelijke verbinding. - De weg zorgt voor verdichting van de verkeerssituatie waardoor overlast voor de omgeving toeneemt. - De weg leidt voor bewoners tot minder woon- en leefplezier en heeft negatieve effecten op de gezondheid.	
372	Wat een onzalig plan. De Vve Athene aan het Ridderburgpark zal uitgebreid hierop reageren, mijn eigen bezwaren uit ik hier. In principe is de infrastructuur van alle Hoofddorpse wijken er op gericht dat het niet mogelijk is om door de wijk heen sluipwegen te creëren. Uitzondering hierop zijn de ontsluitingswegen die in de planologie meegenomen zijn en daarop zijn ingericht , met name met oog voor de verkeersveiligheid. Met dit plan gaat dit er echter niet beter op worden. In onze straat (Ridderburgpark) zou het alleen al betekenen dat er om de 50 meter (zo'n 10 keer) een uitrit van parkeerterreinen ontstaat, waarbij men moet proberen tussen het doorgaande verkeer te geraken, met als gevolg een potentieel gevaarlijke situatie. Komt er dan ook nog een separaat fietspad aan deze zijde van de busbaan? En verdwijnen daardoor (en wellicht sowieso al) veel bestaande parkeerplaatsen in onze doodlopende straat, hetgeen zeer ongewenst is, omdat er nu ook al flink veel (gratis) geparkeerd wordt om de bus naar Schiphol te nemen. Een betere bereikbaarheid van het winkelcentrum Toolenburg zou dan ook met zich meebrengen dat er veel meer winkelenden daar naar	a. De infrastructuur van Hoofddorpse wijken is ingericht om geen sluipverkeer te creëren. Uitzondering zijn de ontsluitingswegen. Met dit plan wordt dit er niet beter op in uw straat: om de 50 meter ontstaat een parkeerterrein waarbij men moet proberen tussen het doorgaande verkeer te geraken: gevaarlijke verkeerssituatie. b. Er verdwijnen parkeerplaatsen terwijl de weg een aantrekkende werking heeft op winkelend publiek.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. De functie van de Toolenburgerweg is niet om extra autoverkeer naar het winkelcentrum Toolenburg te trekken. Er ligt geen uitwerking dus kan nu nog geen uitspraak gedaan worden of parkeerplaatsen verdwijnen. Uitgangspunt is dat bij wijzigingen in de omgeving het aantal parkeerplaatsen minimaal gelijk blijft.

	toegaan en waar gaan die hun auto's dan parkeren? Bovenal is het onbegrijpelijk dat de tot op heden bestaande zeer goed functionerende Hoofddorpse rondweg, voor wat betreft een deel van de Van Heuven Goedhartlaan, onderbroken gaat worden met alle gevolgen van dien. Oplossing zou m.i. gezocht moeten worden in 2 taken. A. zorg voor een extra adequaat winkelcentrum in de nog te bouwen wijken en B. zorg voor een zeer ruime onderdoorgang (eventueel met winkels) van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het Hydepark, zodat die min of meer gedwongen parkeerplaatsloze toekomstige bewoners onbelemmerd naar het treinstation kunnen komen.	c. U vindt het onbegrijpelijk dat een goed functionerende Hoofddorpse rondweg onderbroken wordt met alle gevolgen van dien. d. Een oplossing moet gezocht worden in een adequaat winkelcentrum in de nog te bouwen wijk en zorg voor een zeer ruimte onderdoorgang van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van Hydepark.	c. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. d. Het VSP gaat niet in op ontwikkelingen en locaties van nieuwe winkelcentra. Waarom een onderdoorgang op de locatie die u voorstelt geen voordelen heeft leest u in de uitgangspunten van de Knip in de Van Heuven Goedhartlaan.
373	Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorp van 15 september 2022. Namens het bestuur en de 22 appartementseigenaren van VVE Athene aan het Ridderburgpark 137 t/m 179 Inleiding Door de gemeente Haarlemmermeer is het Verkeersstructuurplan Hoofddorp Concept ten behoeve van inspraak – 15 september 2022 opgemaakt. Hierna te noemen VSP. Naar wij pas achteraf hebben kunnen nagaan is dit gepubliceerd in de HC van 21 september 2022. De HC wordt met grote regelmaat binnen ons appartement niet verspreid. Publicatie op de gemeentelijke website hebben wij ondanks allerlei zoekwoorden niet of zeer moeizaam kunnen vinden, wel uiteindelijk algemene informatie onder https://haarlemmermeergemeente.nl/hoofddorp/verkeersstructuurplan-hoofddorp. Pas op 12 oktober 2022 zijn onze vve's op de door de Wijkraad Toolenburg georganiseerde informatiebijeenkomst met medewerking van de gemeente over het in inspraak gebrachte VCP Hoofddorp geïnformeerd. Onbegrijpelijk dat wij op deze wijze als belanghebbenden en inwoners van Hoofddorp op de hoogte moesten worden gebracht van een zo ingrijpend plan voor geheel Hoofddorp en voor ons Toolenburgers aan het Ridderburgpark in het bijzonder. Het komt er in feite op neer dat een plan waar al jaren aan gewerkt is in 2 weken tijd een onderbouwde zienswijze van burgers wordt gevraagd. Desalniettemin geven wij daar hiermede een aanzet toe en willen wij ons nadrukkelijk het recht voorbehouden tot een vervolg op deze zienswijze, mede gezien de wijze waarop participatie en inspraak zowel tijdens als na de planvorming vorm is gegeven. Deze zienswijze omvat de volgende hoofdpunten: 1. De gevolgde procedures 2. De gehanteerde uitgangspunten 3. Het vervolgproces 1.De gevolgde procedures De vraag doet zich voor of de gemeente bij het opmaken van het Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp zich gehouden heeft aan haar eigen inspraakverordening. In onze ogen is dat niet het geval: Op blz 3 Voorwoord staat dat het VSP tot stand is gekomen "met input van bewoners en ondernemers". Op blz 7 staat "via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners" en er wordt vervolgens gesproken over een drietal gesprekken waarbij de opgehaalde reacties vervolgens zijn verwerkt in een concept VSP. De wijkraad Toolenburg is bij geen van deze gesprekken uitgenodigd of betrokken geweest. Voorts wordt doodleuk vermeld dat bij	Onbegrijpelijk dat u als belanghebbenden en inwoners niet adequaat op de hoogte bent gebracht van het VSP. Uw zienswijze kent drie hoofdpunten. a. Heeft de gemeente zich wel gehouden aan de eigen inspraakverordening? U stelt dat er sprake is van strijd met artikel 10 van de inspraakverordening. Ook vraagt u zich af of er geen deugdelijke financiële onderbouwing en MER- procedure aan dit plan ten grondslag hoort te liggen. Mag dit zomaar worden doorgeschoven naar de deeluitwerkingen? Is de in december 2018 mobiliteitsvisie niet strijdig met het VSP? Het daarin opgenomen standpunt eerst bewegen dan bouwen komt niet naar voren in het VSP. Onbegrijpelijke volgorde: eerst een VSP en dan een mobiliteitsvisie. Klopt het ook dat het vervolgproces met mogelijke herziening(en) van het VSP pas daadwerkelijk wordt opgepakt na daadwerkelijke verbetering van de Nieuwe Bennebroekerweg zoals in een persoonlijk gesprek verzekerd werd aan een in onze VVE woonachtig oud-raadslid. Volstrekt onduidelijk is welke randvoorwaarden aan de opdracht ten grondslag liggen. Daarnaast lijkt het erop dat er een totaalplan met bijbehorende planning wordt gepresenteerd waarbij deeloplossingen worden uitgewerkt zonder een in beeld gebracht proces met de daarbij benodigde evaluaties en wat dit betekent voor het totale plan en daarmee een adequate bijsturing. b. Er wordt in het plan nog uitgegaan van groei van Schiphol maar hoe zeker is dat nog? c. Hoe denkt de gemeente een groene omgeving bij het station te creëren bij een verdichting van 15.000 woningen en 11.500 banen? d. Klopt het dat de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan eerder al is toegezegd door de gemeente aan de projectontwikkelaars van Hydepark? e. De hinder zal zich verplaatsen naar de overige wijken, tellen die niet mee?	a. Per fase en per onderwerp kan door de gemeente worden bepaald hoe de participatie wordt uitgevoerd. Door de gemeente is na de eerste fase van het proces met de klankbordgroep voor deze tweede fase in het proces ervoor gekozen om inwoners te informeren over de mogelijkheid van reageren op het concept VSP via de website van de gemeente, een artikel in de InforMeer online en in HCNieuws, de dorps- en wijkraden, een persbericht (dat is overgenomen door HCNieuws), posters en flyers (bibliotheek, PierK, Maatvast enz.) 2x een advertentie in het Witte Weekblad. dvertenties op Facebook en Instagram en tweets via de twitterkanalen van de gemeente. Als de maatregelen daadwerkelijk tot uitvoering komen zal hierover og geparticipeerd worden en bestaat er voor u als direct betrokken inwoner nog volop de mogelijkheid om per wijk of buurt mee te praten over de ideeën en maatregelen. b. Groei van Schiphol zit niet alleen in het aantal vluchten, het gaat ook om de arbeidsplaatsen en daar zijn de nu bij de gemeente bekende uitgangspunten in het verkeersmodel meegenomen. Het verkeersmodel gaat uit van groei van de arbeidsplaatsen tot 2040. c. Het VSP doet geen uitspraken over de (groene) invulling van de stationsomgeving. d. Wij kunnen niet achterhalen waarop u dit baseert. e. Natuurlijk tellen de overige wijken mee en worde hiervoor maatregelen opgenomen in het VSP.-

	deze participatiegesprekken iedereen welkom was. Hoe dan? Met uitnodigingen die ons niet hebben bereikt? Heeft dan zowel onze wijkraad net als heel Toolenburg zitten slapen? Deze wijze van werken voldoet niet aan deugdelijke criteria volgens artikel 10 van de gemeentelijke inspraakverordening. Onderdeel van het rapport had moeten zijn deugdelijke verslaggeving en hoe met de inspraak c.q. participatie is omgegaan dan wel verwerkt. Hoewel het VSP veel meer het karakter heeft van een visie, zie ook de leeswijzer onder 1.4 , wordt gesproken over een plan. Hoort overigens bij een plan ook niet een deugdelijke financiële onderbouwing en een MER rapportage of beoordeling? En kan/mag je dat doorschuiven naar deeluitwerkingen en plannen wat het gemeentelijk antwoord was op de door de wijkraad Toolenburg georganiseerde informatieavond? Een relevante vraag in onze ogen is ook of de mobiliteitsvisie zoals definitief vastgesteld in december 2018 niet strijdig is met het VSP. Waar in de visie als eerste uitgangspunt wordt gekozen voor eerst bewegen dan bouwen komt dat niet terug in het VSP. Waar gesproken wordt van opgaves voor alle modaliteiten en het wegennet robuust moet worden gemaakt om onder andere de verwachte groeivan automobiliteit te kunnen accommoderen wordt als uitgangspunt in het VSP gesproken van beleid gericht op het ontmoedigen van de automobiliteit. Nog veel meer vraagtekens roept de op 19 oktober 2022 gepubliceerde Mobiliteitsvisie “Haarlemmermeer Vrijheid van bewegen “ op! Gesteld wordt dat “Ons doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken.” Het VSP heeft als uitgangspunt waar mogelijk het ontmoedigen van automobiliteit.Onbegrijpelijke volgorde ook: een visie op mobiliteit en daarop vooruitlopend een VSP.Klopt het ook dat het vervolgproces met mogelijke herziening(en) van het VSP pas daadwerkelijk wordt opgepakt na daadwerkelijke verbetering van de Nieuwe Bennebroekerweg zoals in een persoonlijk gesprek verzekerd aan een in onze VVE woonachtig oud-raadslid. Volstrekt onduidelijk is ook onder welke randvoorwaarden de opdracht is geformuleerd en opgedragen aan de externe adviseurs en hoe vanuit de gemeente is bijgestuurd op de output. Er wordt tevens geen enkel inzicht gegeven uit welke alternatieven en vanuit welke onderbouwing er keuzes zijn gemaakt zoals verwerkt in het VSP. Daarnaast lijkt het er op dat er een totaalplan met bijbehorende planning wordt gepresenteerd waarbij deeloplossingen worden uitgewerkt zonder een in beeld gebracht proces met de daarbij benodigde evaluaties en wat dit betekent voor het totale plan en daarmee een adequate bijsturing. Op ambities kun je niet plannen en bijsturen, daar horen goede prognoses en data ,monitoring en evaluaties bij!Dat breng ons op het punt van: 2. De gehanteerde uitgangspunten Gezien blz 10 van het rapport: Daar waar Schiphol beperkingen wordt opgelegd wordt gesproken van + 9000 banen voor Schiphol en omgeving. Hoe is dit onderbouwd, daar waar Schiphol inmiddels vergaande beperkingen worden opgelegd? Waar kan de verdichting worden gerealiseerd met 3000 woningen en 6500 banen onder divers? Hoe denkt de gemeente een aantrekkelijke en groene ruimte te kunnen creëren rondom het station met een stedelijke verdichting van 15000 woningen en 11.500 banen? Klopt het dat het afsluiten van de van de van Heuven Goedhartlaan voor het station al eerder door de gemeente is toegezegd aan de projectontwikkelaars van Hydepark?	f. De huidige wijken zijn ingericht met de Van Heuven Goedhartlaan als ontsluiting. Die moet behouden blijven. g. Inprikkers hebben aangetoond dat verkeer veel meer door wijken gaat rijden. h. Waarom komt er geen alternatief in het VSP voor ten aanzien van het knippen van de Van Heuven Goedhartlaan? i. Klopt het overigens dat de beoogde knip in de van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg van Graan voor Visch en de aansluiting van de Polarisavenue komt? j. Blz 50 suggereert een knip nabij de aansluiting van de Parellaan. k. Voorts oogt blz. 50 van het rapport vooral manipulatief en leidt tot verkeerde conclusies: vanaf de N201 wordt hoofdader Leenderbos neergezet als inprikker, maar zij maakt essentieel deel uit van de hoofdstructuur evenals de ontbrekende aansluitingen (niet eens als inprikker) op de IJweg en de Hoofdweg. l. Op de infoavond is verteld dat de barrièrewerking van de N201 de komende 20 jaar als onoplosbaar wordt beschouwd. Wat is een visie en doorkijk naar 2040 waard als dit als uitgangspunt wordt gehanteerd? Als dat uitgangspunt is, is het dan niet veel logischer de ongekende ambitie van verstedelijking en woningbouwopgaves te matigen binnen Haarlemmermeer? m. Bij de aanleg van de busbaan is toegezegd Ridderburgpark te laten zoals het is. Waarom wordt daar nu weer aan voorbij gegaan? n. Waarom is alleen een planning van deelwerkzaamheden opgenomen in het VSP zonder inzicht hoe het vervolgproces er uit? Als de Toolenburgerweg en de knip in de van Heuven Goedhartlaan gehandhaafd blijven in het definitieve VSP komen er dan eerst financiële onderbouwingen en MER toetsen? Of komen er daarna alleen nog deeluitwerkingen?Hoe gaat de participatie vormgegeven worden van het vervolg? o. Het woongenot van de bewoners Ridderburgpark wordt steeds verder aangetast. Eerst een busbaan en nu een weg. Het groene karakter komt onder druk te staan, meer geluidshinder en de verkeersveiligheid komt in het geding. Het doortrekken van	f. De Van Heuven Goedhartlaan behoudt voor het grootste deel van het traject zijn functie voor de huidige wijken. g. Wij kunnen niet achterhalen waarop u dit baseert. h. Er zijn al diverse alternatieven bestudeerd en deze zijn inhoudelijk beoordeeld en als niet reëel beschouwd en dus niet opgenomen in het VSP. i. Ja dit is correct. j. Dit is niet het geval, de kaart wordt hierop aangepast en verduidelijkt. k. Zoals u het schetst is het niet bedoeld, we checken de kaart naar aanleiding van uw opmerking. l. De nu bekende ontwikkelingen passen, met de nu voorgestelde maatregelen, tot 2040. Indien nog meer groei gewenst is moet de N201 echt aangepakt worden, dit wordt ook zo benoemd in het VSP. m. De voorbereiding van de busbaan vond plaats in 2001 door de Provincie Noord-Holland. In de besluitvorming hierover zijn geen toezeggingen gedaan over de functie van Ridderburgpark. De recreatiewaarde van de Toolenburgerplas zone is zodanig dat de ambitie is om het bestaande beeld en de functionaliteit te behouden. n. Het VSP geeft een maatregelenpakket aan dat nog uitwerking behoeft. Pas dan volgen ontwerpen, financiële onderbouwingen en MER- toetsen. Ook wordt dan de gebruikelijke participatie opgestart en kunt u hierbij betrokken worden. o. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Kennelijk sowieso zonder een goede oplossing voor het blokkeren van logische en in stand te houden doorgaande of verzamelroutes voor haar grote meerderheid van inwoners die buiten het centrum wonen. Wat rechtvaardigt de bewering in het rapport onder Randstructuur Hoofddorp dat de van Heuven Goedhartlaan zijn functie verliest als hoofdstructuur voor de ontsluiting van Toolenburg, Pax en Overbos via de aansluiting op het Leenderbos? Tellen de ambities en voor een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder alleen voor het centrum? Dat de weg makkelijker oversteekbaar wordt is een drogreden en op te lossen met een extra voetgangerstunnel als het al lukt om het huidige onder voorkeursregeling bedrijvengebied Graan voor Visch te transformeren tot woonlocatie. Zoals er nu al 5 tunnels voor voetgangers en fietsers zijn voor de oversteekbaarheid noord-zuid. Schaal en grootte van Hoofddorp zijn inmiddels van dien aard dat een als hoofdontsluiting ontwikkelde en bedoelde weg als de van Heuven Goedhartllaan als oost-west hoofdader in stand moet blijven in combinatie met het Leenderbos. Daar zijn immers alle wijken op aangelegd. Het op andere wijze forceren van “inprikkers” vanuit de Nieuwe Bennebroekerweg heeft als inmiddels aangetoond effect veel meer automobiliteit door de wijken als gevolg met dank aan ambities elders! Ongewenste effecten van gezond geachte ambities dienen opgelost in plaats van verplaatst te worden naar de omliggende woonwijken. Dat de A4 onderdeel wordt gemaakt van de randstructuur is een farce en regionaal en landelijk niet uit te leggen. Onbegrijpelijk dat dit een uitgangspunt is voor de hoofdstructuur rond de bebouwde kom van Hoofddorp en er geen enkel alternatief voor het knippen van de van Heuven Goedhartlaan bij het stationsgebied voor terug komt. Klopt het overigens dat de beoogde knip in de van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg van Graan voor Visch en de aansluiting van de Polarisavenue komt? Blz 50 suggereert een knip nabij de aansluiting van de Parelllaan. Voorts oogt blz 50 van het rapport vooral manipulatief en leidt tot verkeerde conclusies: vanaf de N201 wordt hoofdader Leenderbos neergezet als inprikker, maar zij maakt essentieel deel uit van de hoofdstructuur evenals de ontbrekende aansluitingen (niet eens als inprikker) op de IJweg en de Hoofdweg. Ook de aangegeven knelpunten zijn nogal selectief alleen aan de noordzijde aangegeven. Op de infoavond is verteld dat de barrièrewerking van de N201 de komende 20 jaar als onoplosbaar wordt beschouwd. Wat is een visie en doorkijk naar 2040 waard als dit als uitgangspunt wordt gehanteerd? Als dat uitgangspunt is, is het dan niet veel logischer de ongekende ambitie van verstedelijking en woningbouwopgaves te matigen binnen Haarlemmermeer? Een visie mag gebaseerd zijn op ambities, een plan dient gebaseerd te zijn op onderbouwde ontwikkelingen en uitgangspunten. Overigens wordt er volledig aan voorbij gegaan dat er bij de indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige plannen om te willen bebouwen in de zuid-oosthoek van het Toolenburgerpark. Waarom wordt keer op keer geprobeerd dit uitgangspunt terzijde te leggen? 3.Het vervolgproces Waarom is alleen een planning van deelwerkzaamheden opgenomen in het VSP zonder inzicht hoe het vervolgproces er uit? Als de Toolenburgerweg en de knip in de van Heuven Goedhartlaan gehandhaafd blijven in het definitieve VSP komen er dan eerst financiële onderbouwingen en MER toetsen?	Ridderburgpark betekent ook een ernstige aantasting van grondgebied en karakter van het park- en recreatiegebied langs de Toolenburgerplas. Het werkelijke probleem is dat er geen voorzieningen zijn aangebracht in nieuwe wijken.	

	Of komen er daarna alleen nog deeluitwerkingen? Hoe gaat het participatie en inspraak proces verder vorm gegeven worden: gaan wij weer verrast worden als bewoners van Toolenurg? Onze inhoudelijke zienswijze op het totale plan en met name de consequenties voor Toolenburg in het bijzonder zullen nog nader aan de orde gesteld worden. Voor nu zijn wij van mening dat het gaat om oude wijn in nieuwe zakken. Een oud idee om winkelcentrum Toolenburg beter bereikbaar te maken vanaf het zuiden. De appartementen aan het Ridderburgpark zijn ontwikkeld in een park aan een doodlopend straatje. Vervolgens werd er een busbaan langs gelegd en moest de groenvoorziening tussen de appartementen plaats maken voor parkeerplaatsen. Nu is het idee het doodlopende straatje te veranderen in een gebied ontsluitende weg zonder enig inzicht in de ruimtelijke haalbaarheid, waar so wie so al grote vraagtekens bij geplaatst kunnen worden. Het is een soort salami tactiek, waarbij het woongenot steeds verder wordt aangetast, het groene karakter van het gebied onder druk komt te staan, de verkeersveiligheid in het geding is en de geluidhinder op de gevels van de appartementen toeneemt. Beperking van de snelheid tot 30 km is daarbij geen oplossing gebleken in Toolenburg. Het doortrekken van Ridderburgpark betekent ook een ernstige aantasting van grondgebied en karakter van het park- en recreatiegebied langs de Toolenburger plas. Het werkelijke probleem is ook dat er een achterstand is in voorzieningen op wijkniveau bij alle woningbouwontwikkelingen zoals in Tudorpark, langs de Bennebroekerweg en overzijde Hoofdvaart bij de Calatravabrug. Kortom een Toolenburgerweg is een slecht idee om andere problemen op te lossen met het creëren van nieuwe problemen en weer eens een schoolvoorbeeld hoe burgers geconfronteerd worden met onbetrouwbare beloftes en toezeggingen vanuit de gemeente.		
374	Zienswijze bestuur VVE Athene op Verkeersstructuurplan Hoofddorp, concept ten behoeve voor inspraak 15 september. Wij gaan in onze reactie eerst in op de door de gemeente gekozen en in onze ogen verkeerde oplossingen voor het stationsgebied, met daarvoor ook enkele mogelijke alternatieven. Vervolgens brengen wij onze zienswijze en bezwaren in tegen de voorgestelde plannen zoals deze ons direct zullen treffen, vanuit onze visie als bewoners aan het Ridderburgpark. Vervolgens trekken wij de inspraakprocedure zoals deze gevolgd is in twijfel en hebben daar vragen over. Verder voegen wij nog een observatie toe over het gemeentelijk beleid. Tot slot een samenvatting van de belangrijkste punten uit deze reactie. • Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? • Stationsgebied moet verkeersluw worden omdat ruim 15.000 woningen gebouwd gaan worden en de huidige verkeerssituatie onveilig zou zijn. • Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. • Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn. • Deze veiligheid voor voetgangers en fietsers zou ook gerealiseerd kunnen worden door een extra ondertunneling voor voetgangers en fietsers van de Van Heuven Goedhartlaan te realiseren zoals deze nu ook aanwezig is tussen het stationsgebied en Graan voor Visch (de z.g. Aweg).	a. Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? b. Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn. c. De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. De A4 is op grote delen van de dag nog goed berijdbaar en kan prima dienen aan de oostkant als Ring voor Hoofddorp. Door te investeren in fietspaden willen we bewegingen binnen Hoofddorp vooral met de fiets laten plaatsvinden. Logisch is dat mensen met grote spullen of mensen met een beperking altijd de mogelijkheid behouden om met de auto deze relaties in te vullen. Het verbreden van de Rijnlanderweg is, gezien de ambities met de polderlinten en de landbouwroute juist geen goed alternatief.

	• Een andere optie is om de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het stationsgebied te onder tunnelen voor het autoverkeer zodat er op maaiveldhoogte alle ruimte is voor groen, voetgangers en fietsers. In Amstelveen is dit ook succesvol uitgevoerd op de Beneluxbaan. • Om de verkeersdruk in het gebied bij het station te verminderen zou als alternatief een tunnel vanaf het bestaande kruispunt van de Van Heuven Goedhartlaan en Graan voor Visch (de z.g. Aweg) naar een weg aan de zuidwest zijde van de Geniedijk aangelegd kunnen worden. Deze kruising is al bestaand voor bussen vanaf het station. Deze weg zou bv via ondertunneling kunnen aansluiten op de Taurusavenue of op de Rijnlanderweg waar al een doorkruising van de Geniedijk aanwezig is. Daarmee wordt het hele stationsgebied ontlast. • Een ander alternatief is om de Taurusavenue richting centrum af te sluiten. Dat is nu de toevoerroute voor heel veel autoverkeer vanaf de A4 naar de Van Heuven Goedhartlaan. Bij afsluiting blijft de ontsluiting van de Beukenhorst vanaf de A4 bestaan. Het verkeer dat een andere bestemming in Hoofddorp heeft kan dan, zoals in het plan ook de bedoeling is, gebruik maken van de N201 en de Nieuwe Bennebroekerweg. • De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. • De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. • Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen. • Of als alternatief een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg via een verlengde Nelson Mandeladreef naar de N201/ Taurusavenue, eventueel met een ondertunneling van de Geniedijk. • Bij de inrichting van de wijken Toolenburg, Pax en Overbos is de Van Heuven Goedhartlaan een essentiële verkeersader richting de 201 en de Spoorlaan. Dat is ook duidelijk aan de inrichting van de weg te zien, gescheiden rijstroken en veel afstand tot de woningen waar de weg langs loopt. Zoals nu uit de plannen naar voren komt lijkt er niet alleen een knip ter hoogte van het station gepland, maar is ook het gedeelte van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan ingepland met veel minder verkeer. Dit ontregelt de hele opzet van bundeling naar de randstructuur en zal inderdaad veel verkeer de wijk in jagen. Hier lijkt alle ratio te ontbreken. • Ons inziens ontbreekt in de plannen een mogelijke opwaardering van de Spoorlaan zodat deze weg een groot deel van de verkeersdruk zou kunnen overnemen. Sterker nog, bij realisering van de Toolenburgerweg waar 8800 auto's over gaan rijden wordt voor de Spoorlaan een afname van 2500 auto's verwacht. • Een mogelijk extra maatregel zou het opwaarderen van de Hoofdweg tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuwe Bennebroekerweg kunnen zijn. • Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. • Argumenten tegen de Toolenburgerweg • Volgens het Verkeersstructuurplan punt 5.6 - Pakket Nieuwe Bennebroekerweg - is deze weg niet perse nodig, maar kan helpen het verkeer minder door wijken te laten rijden. Dit is een aanname die niet wordt onderbouwd. • Verkeersveiligheid. • Het stationsgebied moet verkeersluw worden zodat voetgangers en fietsers veilig van en naar het station kunnen. Als er zoals voorspeld 8800 auto's over de Toolenburgerweg rijden is er van verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers vanuit de wijken naar het park rond de Toolenburgerplas geen sprake meer. Een soort uitruil van veiligheid op het ene punt voor onveiligheid op een ander punt. Lijkt ons niet	d. Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. e. Er werd geopperd door iemand van de gemeente dat er op de geplande Toolenburgerweg een snelheidslimiet van 30 km zou kunnen worden ingesteld. Dat kan echter alleen maar wanneer sprake is van gemengd langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dus niet op een weg waar een apart fietspad naast ligt zoals hier het geval is. Zie https://swov.nl/nl/fact/30kmuur-gebieden-hoe-ziet-een-30kmuur-gebied-eruit. Overigens is dus de 30 km zone zoals deze is aangegeven op de Altenburg niet rechtsgeldig. f. Inspraakprocedure. De gemeente verdient geen schoonheidsprijs voor de gevolgde inspraak procedure. Een dusdanig ingrijpend verkeersstructuurplan had veel meer onder de aandacht van de bewoners gebracht moeten worden. In ieder geval bij de bewoners waar een nieuwe weg met geprognotiseerd 8800 verkeersbewegingen voor de deur gepland is zou een briefje in de bus op zijn plaats zijn geweest. Het is de vraag of de hele procedure wel volgens de geldende "Verordening van de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer houdende regels omtrent inspraak - Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer - https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR621029 " is gegaan. Inhoudelijke kennis ontbreekt daarover maar wij gaan zeker juridisch advies op dit punt inwinnen als de gemeente niet kan aangeven dat zij juist gehandeld heeft.	d. De inprikker Leenderbos is schematisch wel degelijk op de afbeelding opgenomen. e. Er zijn meerdere oplossingen mogelijk om een 30km weg in te richten. De voorkeur gaat inderdaad uit naar het mengen van fietsers en autos maar het is niet verboden om andere oplossingen voor te stellen. f. We begrijpen dat u graag persoonlijk door de gemeente geïnformeerd had willen worden. Per fase is dit verschillend. Na de eerste participatiefase met de klankbordgroep in 2021 en 2022 is voor deze fase, het indienen van zienswijzen)door de gemeente gekozen om vanwege duurzaamheid alle inwoners te informeren via de website van de gemeente, een artikel in de InforMeer online en in HCNieuws, de dorps- en wijkraden, een persbericht (dat is overgenomen door HCNieuws), posters en flyers (bibliotheek, PierK, Maatvast enz.) 2x een advertentie in het Witte Weekblad en advertenties op Facebook en Instagram en tweets via de twitterkanalen van de gemeente. Verder in het proces, wanneer het gaat over de daadwerkelijke uitvoering van eventueel vastgestelde maatregelen wordt u nog volop in de gelegenheid gesteld om mee te denken en te praten. Artikel 9 gaat bij 1 over het vooraf informeren van inwoners op een geschikte wijze. We hebben alles gedaan om inwoners te bereiken. Er zijn geen brieven verstuurd maar dat is i.h.k.v. duurzaamheid (Nieuw Vennep en Hoofddorp zijn 60.000 brieven) ook geen optie meer in deze tijd. Artikel 2 gaat over het zorgen dat inwoners ruim de tijd hebben. Ook daar hebben we ons aan gehouden.

	echt de bedoeling van nieuw te ontwikkelen infrastructuur om onveilige situaties elders te creëren. • Tijdens de informatieavond op 18 oktober georganiseerd door de wijkraad opperde de gebiedsmanager van de gemeente dat er voor de veiligheid van voetgangers en fietsers van en naar het Toolenburgerpark een tunnel onder of brug over de weg zou kunnen worden aangelegd. Lijkt ons eenvoudiger om die tunnel zoals hierboven al voorgesteld onder de Van Heuven Goedhartlaan bij het station aan te leggen. • Op de oversteek van de busbaan bij de Ina Boudier Bakkerdreef zijn regelmatig gevaarlijke situaties met fietsers die nog net even oversteken of buschauffeurs die ervan uitgaan dat het stoplicht toch wel nog net op groen springt wat niet altijd gebeurt. Er is al een ernstig ongeluk op deze kruising te betreuren. • Bewoners van de appartementen aan het Ridderburgpark zullen om te parkeren of weg te kunnen rijden moeten uitvoegen of invoegen in de verkeersstroom van 8800 auto's per etmaal. Dit gaat zeer onveilige situaties geven. • Er is nu al overlast van parkeerders die op vakantie gaan en hun auto aan het Ridderburgpark parkeren en dan met de bus naar Schiphol gaan. Als er zoveel auto's langsrijden zal dit nog meer mensen op deze gedachte brengen. • Parkeerplekken zullen verplaatst moeten worden van voor de appartementsgebouwen naar de parkzijde, er is immers geen ruimte voor een weg tussen de busbaan en de gebouwen dus daar zullen parkeerplekken voor opgeofferd moeten worden. • Het nieuw te realiseren kruispunt van de nieuwe Toolenburgerweg met de overige infrastructuur bij winkelcentrum Toolenburg kan niet anders dan voor een onveilige situatie zorgen. Het is nu al een lastig kruispunt met de busbanen Zuidtangent en Zuidtak Zuidtangent, fiets en wandelpaden, de Aletta Jacobsdreef, de Manenburgdreef , Markenburg en de Lunenburgdreef/ Reina Prinsen Geerlingsdreef. • Er werd geopperd door iemand van de gemeente dat er op de geplande Toolenburgerweg een snelheidslimiet van 30 km zou kunnen worden ingesteld. Dat kan echter alleen maar wanneer sprake is van gemend langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dus niet op een weg waar een apart fietspad naast ligt zoals hier het geval is. Zie https://swov.nl/nl/fact/30kmuur-gebieden-hoe-ziet-een-30kmuur-gebied-eruit. Overigens is dus de 30 km zone zoals deze is aangegeven op de Altenburg niet rechtsgeldig. • Geluidsoverlast. • De appartementen aan het Ridderburgpark komen zeer dicht bij aan de Toolenburgerweg te liggen, dit kan niet anders dan veel te veel geluidsoverlast opleveren. • Daarbij komt dat de bovenste appartementen op de slaapetage door de ronde vorm van de dakconstructie die als een klankkast werkt waardoor geluiden van de begane grond versterkt worden extra geluidsoverlast zullen ondervinden. Een geluidswal zal dit niet kunnen ondervangen. Het zou betekenen dat er voor deze bewoners voortaan de ramen dicht zullen moeten blijven. • Stankoverlast. • 8800 auto's per etmaal zullen een aanzienlijke vervuiling van de lucht veroorzaken. • Waardevermindering woningen. • Of je aan een verkeersluwe doodlopende straat woont of aan een weg waar per etmaal op niet perse noodzakelijke weg volgens de prognose 8800 auto's langsrijden is zeker van enorme invloed op de waarde van de woningen. • Er zal een ernstige aantasting van flora en fauna van het park rond de Toolenburgerplas plaatsvinden om de nieuwe weg aan te kunnen leggen. • Inspraakprocedure		

	• De gemeente verdient geen schoonheidsprijs voor de gevolgde inspraak procedure. Een dusdanig ingrijpend verkeersstructuurplan had veel meer onder de aandacht van de bewoners gebracht moeten worden. In ieder geval bij de bewoners waar een nieuwe weg met geprognotiseerd 8800 verkeersbewegingen voor de deur gepland is zou een briefje in de bus op zijn plaats zijn geweest. • Er was bij veel aanwezigen op de voorlichtingsavond georganiseerd door de wijkraad op 18 oktober het sterke gevoel aanwezig dat de gemeente het er wel even doorheen wilde fietsen, zonder lastige inspraak cq reacties van bewoners. • Het is de vraag of de hele procedure wel volgens de geldende “Verordening van de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer houdende regels omtrent inspraak - Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer - https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR621029 ” is gegaan. Inhoudelijke kennis ontbreekt daarover maar wij gaan zeker juridisch advies op dit punt inwinnen als de gemeente niet kan aangeven dat zij juist gehandeld heeft. • Reden voor onze twijfel zijn een aantal vragen die bij ons bovenkwamen bij het doornemen van het VSP over wat er wordt gezegd over het tot stand komen van dit plan. Dit omdat voor alle aanwezigen, inclusief de leden van de wijkraad, het verkeersstructuurplan tot voor kort helemaal onbekend was. Als er gesprekken zijn geweest, met wie en wanneer? • In het voorwoord van het VSP van wethouder Marja Ruigrok schrijft zij: “Met deze blik op de toekomst is dit VSP tot stand gekomen. Dat gebeurde met input van bewoners en ondernemers.” • Onder punt 1.2, hoe is het verkeersstructuurplan gemaakt staat te lezen: “We hebben via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners.” En verderop: “Bij deze participatie-gesprekken was iedereen welkom.” Vraag is dan, hoe zijn deze gesprekken kenbaar gemaakt. Iedereen kan welkom zijn, maar als niemand weet dat deze gesprekken plaatsvinden… • Onder punt 3.5, huidige knelpunten oplossen staat te lezen: “In de gesprekken die we met bewoners en organisatie hebben gevoerd in het kader van het opstellen van het VSP, zijn ook knel- en aandachtspunten meegegeven.” • Wij hebben de gemeentelijke informatiepagina InforMeer erop nagekeken maar kan alleen voor de vergadering van 5 oktober een uitnodiging vinden. Deze hebben wij gemist. Voor de vergaderingen die volgens de website van de gemeente op de pagina over het verkeersstructuurplan zijn gehouden op resp. 13 oktober 2021, 29 november 2021 en 24 januari 2022 kunnen wij nergens uitnodigingen of aankondigen vinden. • Een van onze leden is geabonneerd op Overheid.nl / berichten over uw buurt en ook daar is geen informatie bekend gesteld over de eerdere vergaderingen • Wij verzoeken om een uitgebreide uitleg van de gemeente betreffende: • de gevolgde procedure bij de inspraak op dit verkeersstructuurplan zoals zij in bovenstaande punten stelt dat dit gegaan is • of deze inspraak volgens de eigen richtlijnen zoals vastgelegd in de Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer is gegaan. • Wanneer zijn de gesprekken met bewoners en wijkraden geweest, wie zijn daarvoor uitgenodigd, hoe is kenbaar gemaakt in de gemeente dat deze gesprekken gehouden zouden worden. • Zijn er verslagen van de gesprekken met bewoners en wijkraden gemaakt? • Observatie • Al met al lijkt het erop dat er een visie is ontwikkeld voor het stationsgebied waar een soort ‘de Zuidas Zuid’ moet verrijzen met allerlei prestigieuze projecten. De rest van Hoofddorp, en dan specifiek de bewoners langs de geplande Toolenburgerweg moeten de negatieve gevolgen hiervan dragen.		

	• Samenvatting belangrijkste punten: • Knip in Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station geeft elders in de gemeente grote overlast. • Alternatief hiervoor kunnen ondermeer zijn: • Ondertunneling huidige Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station voor voetgangers • Ondertunneling huidige Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station voor autoverkeer • Niet verkeersluw maken van Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan en opwaarderen van de Spoorlaan zodat verkeer van de Van Heuven Goedhartlaan een goed alternatief heeft naar randstructuur. • Eventueel nieuwe weg ten zuidwesten van het station aanleggen, tussen het kruispunt van Graan voor Visch en de Van Heuven Goedhartlaan, onder het spoor door, met aansluiting middels een tunnel op de Taurusavenue of aansluitend op de Rijnlanderweg. • Opwaarderen van de Rijnlanderweg als onderdeel van de randstructuur, zodat de A4 hier niet voor gebruikt hoeft te worden. • Eventueel aanleg weg in het verlengde van de Nelson Mandeladreef, de Geniedijk kruisend, naar de Taurusavenue om de randstructuur te versterken. • Afzien van het plan om een Toolenburgerweg aan te leggen. Dit heeft zoveel negatieve impact op dat deel van Hoofddorp dat dat nooit opweegt tegen positieve effecten elders. Daar zijn immers genoeg goede alternatieven voor aangereikt in deze reactie op het Verkeersstructuurplan.		
375	In 2000 was de gemeente ook voornemens een fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk ter hoogte van de Piratenwijk aan te leggen. Hier heeft de gemeente na bezwaar van bewoners uiteindelijk van afgezien. Wij juichen een betere bereikbaarheid van Hoofddorp toe maar zien wel de volgende bezwaren: • Er gaat een groot deel van de privacy in onze tuinen verloren; • Op deze kant van de Piratenwijk ondervinden wij juist in onze tuinen al veel last van vliegtuiglawaai. Aanleg van een hoofdfietsnetwerk pad zal deze hinder onnodig verhogen; • De veiligheid van toekomstige gebruikers van dit fietspad is in het geding. Als er iets gebeurt (ongeluk of ervaren van overlast) kunnen wij als bewoners niets doen. Er ligt immers een sloot tussen. Vanaf de openbare weg is er ook geen zicht op; • Geluidsoverlast door gemotoriseerd verkeer, dag en nacht; • Er liggen al veel kabels en er worden nog regelmatig nieuwe kabels gelegd aan de noordzijde dus asfalteren is geen optie; • Uitkijk op het fietspad heeft bij verkoop van de woning mogelijk een lagere verkoopwaarde tot gevolg. • Mogelijk is het bestemmingsplan van 6 januari 1978 nog van toepassing dat de Geniedijk een bestemming “openbaar groen” heeft. Aanleg van een fietspad zou dan niet mogen volgens het bestemmingsplan. (Dit hebben wij nog niet kunnen verifiëren maar kwam uit de bezwaarprocedure in 2000 naar voren).	a. U bent tegen het aanleggen van een fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk (net als in 2000) en geeft de volgende argumenten: - Verlies van privacy in de tuin; - Aanleg van een fietspad zal geluidhinder onnodig verhogen; - De veiligheid van toekomstige gebruikers komt in gevaar aangezien u niet kunt helpen als er iets gebeurt vanwege aanwezigheid sloot; - Geluidsoverlast door dag en nacht gemotoriseerd verkeer; - Aanwezigheid van kabels en leidingen maakt dat asfalteren niet mogelijk is; - Lagere verkoopwaard woning; - Aanleg op grond van het bestemmingsplan lijkt niet mogelijk.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.

376	Het Bestuur van de Stichting Kortebaandraverij Hoofddorp maakt zich ernstig zorgen over het volgende: In de plannen het centrum van Hoofddorp autoluw te maken zien wij dat dit ook voor de Kruisweg geldt en geeft de tekening op pagina 45 aan dat de Kruisweg tussen de Burg. Pabstlaan en de rotonde t.h.v. De Beurs wordt veranderd in een Fietsstraat en vrije busbaan. Dit is onderdeel van de eerste fase (2023 - 2028). Dit deel van de Kruisweg betreft het parcours van de Kortebaandraverij Hoofddorp, in 2021 ingeschreven in het register van Immaterieel Erfgoed. Graag ontvangen wij nadere informatie over de consequenties en de planning van dit deel van het plan. De identiteit van de Kortebaan Hoofddorp als Immaterieel Erfgoed wordt mede bepaald en is uniek door de connectie met het centrum van Hoofddorp. De voorbereidingen van de Kortebaan 2023 zijn reeds in volle gang. Wij vernemen graag nader, waarvoor dank.	a. Het autoluw maken heeft consequenties voor het parcours van de Kortebaandraverij Hoofddorp, in 2021 ingeschreven in het register van Immaterieel Erfgoed. U ontvangt graag nadere informatie.	a. Op dit moment is deze maatregel globaal benoemd zonder uitwerking en met een zeer globale planning. Zodra de uitwerking wordt opgepakt wordt uiteraard de functie van de Kruisweg, zoals u hem beschrijft meegenomen. Dan volgt ook een participatie traject waaraan u kunt deelnemen.
377	Ik ben het niet eens met het volgende plan van de ""Toolburgerweg"". Dit is voor onze kinderen een veilige weg (fiets/Bus) om naar en van school/sport/werk zonder al te veel last te hebben van auto's. Wanneer hier een weg komt dan wordt het veel drukker in onze wijk en veel minder veiliger voor alle fietsers. Aangezien veiligheid voorop staat lijkt mij dit geen goed idee. En wat ik ook vind is dat de natuur weer moet wijken en het veel drukker wordt in onze wijk waar al weinig parkeerplaatsen zijn. Mensen uit andere wijken zullen dan hun auto gaan parkeren in onze wijk voor het nemen van de bus en dan blijft er nog minder plek over. Ik hoop dat de bus wel blijft want deze zorgt juist voor mobiliteit voor de jongeren voor school en werk. Kortom ik vind het echt een beetje een raar plan om een weg te maken waar eigenlijk geen plek voor is. Het zou zonde zijn als we een stuk natuur bij de Toolenburgerplas moeten opgeven hiervoor. Plan gemeente Door de aanleg van een nieuwe verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg (‘Toolenburgerweg’), ontstaat een directe route naar de randstructuur vanuit dit deel van Hoofddorp, zodat er minder verkeer door de wijken naar de Spoorlaan of Hoofdweg zal rijden.	a. U bent het niet eens met de Toolenburgerweg, er is eigenlijk geen plek voor deze weg: - Onveiliger voor uw kinderen/fietsers - Natuur moet wijken - Minder parkeerplaatsen in de wijk en omdat er nog meer mensen de wijk in komen voor de bus blijven er nog minder parkeerplaatsen voor bewoners over.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
378	L.S., Ik kan mij in grote lijnen prima vinden in het genoemde verkeersstructuurplan. Tegen één onderdeel moet ik heftig bezwaar maken : het plan om een fietspad aan te leggen op het stuk Geniedijk (UNESCO beschermd!!) tussen de Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan.. Dit om de volgende redenen : - Ik woon in de Piratenwijk en mijn tuin grenst aan genoemd stuk dijk. Het moge duidelijk zijn dat een mogelijk fietspad grote gevolgen heeft voor mijn privacy en woongenot - Tevens heeft het grote gevolgen voor de veiligheid, de achterkant van onze huizen is dan 's avonds en 's nachts makkelijk toegankelijk via de dan vaak verlaten dijk zonder enige vorm van sociale controle - Ten derde heeft dit voornemen grote financiële consequenties. Het vermindert sterk de aantrekkelijkheid van de locatie van mijn huis hetgeen tot uiting zal komen in de waarde ervan. Makelaars hebben dit reeds bevestigd. Voor nu zal ik het hierbij laten. Er zijn echter nog legio andere argumenten aan te voeren. Tot slot nog een vraag : Waarom???	a. U maakt bezwaar tegen het aanleggen van een fietspad op het stuk Geniedijk tussen de Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan om de volgende redenen: - Uw woongenot en privacy worden aangetast door fietspad grenzend aan uw tuin; - Uw sociale veiligheid neemt af aangezien uw tuin beter bereikbaar wordt in de avond en nacht - De waarde van uw woning zal dalen, hebben makelaars reeds bevestigd. Wat is de toegevoegde waarde aangezien er reeds een fietspad aanwezig is op nog geen 50 meter afstand?	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.

	Op nog geen 50 meter afstand loopt, parallel in dezelfde richting, al een fietspad (Graan voor Visch). Wat is dan de toegevoegde waarde van genoemd voornemen gegeven de heftige gevolgen voor bewoners van dat deel van de Piratenwijk?		
379	Betreft: bezwaar op deel verkeersstructuurplan als bewoner met achtertuin langs de geniedijk - dd 26 oktober 2022. Ls Hierbij wil ik mijn grote zorg uiten en bezwaar maken tegen het geplande fietspad over dat deel van de Geniedijk waar onze achtertuin op uitkijkt. Mijn bezwaren zijn divers en luiden als volgt: • Er gaat een groot deel van de privacy in onze tuin verloren; • Op deze kant van de Piratenwijk ondervinden wij juist in onze tuin al veel last van vliegtuiglawaai. Aanleg van een hoofdfietsnetwerk pad zal deze hinder onnodig verhogen; • De veiligheid van toekomstige gebruikers van dit fietspad is in het geding. Als er iets gebeurt (ongeluk of ervaren van overlast) kunnen wij als bewoners niets doen. Er ligt immers een sloot tussen. Vanaf de openbare weg is er ook geen zicht op; • Geluidsoverlast door gemotoriseerd verkeer, dag en nacht; • Er liggen al veel kabels en er worden nog regelmatig nieuwe kabels gelegd aan de noordzijde dus asfalteren is geen optie; • Uitkijk op het fietspad heeft bij verkoop van de woning mogelijk een lagere verkoopwaarde tot gevolg. • Mogelijk is het bestemmingsplan van 6 januari 1978 nog van toepassing dat de Geniedijk een bestemming “openbaar groen” heeft. Aanleg van een fietspad zou dan niet mogen volgens het bestemmingsplan. (Dit hebben wij nog niet kunnen verifiëren maar kwam uit de bezwaarprocedure in 2000 naar voren). • de noodzaak en het nut van het geplande fietspad is onlogisch, daar er aan de ander zijde van de geniedijk al een fietspad ligt, langs Graan voor Visch. • het gevoel van veiligheid zal minder worden voor ons als bewoner als het fietspad er zou komen. We hebben nu sporadisch wandelaars langs onze achtertuin lopen (er zit alleen een sloot tussen), maar ervaren nu dat wij een vrij uitzicht hebben. Met toenemend verkeer zullen meer mensen achter ons huis langs komen en wij ons niet meer vrij en veilig voelen. Feitelijk wordt er bovendien een vluchtroute gecreëerd. • Wij wonen dicht bij het station. Met de geplande verlenging van de noord-zuid lijn verwachten wij onevenredig veel verkeerstoename met een exponentieel nadelig effect van bovenstaande argumenten.	a. U bent tegen het aanleggen van een fietspad aan de van de Geniedijk en geeft de volgende argumenten: - Verlies van privacy in de tuin; - Aanleg van een fietspad zal geluidhinder onnodig verhogen; - De veiligheid van toekomstige gebruikers komt in gevaar aangezien u niet kunt helpen als er iets gebeurt vanwege aanwezigheid sloot; - Geluidsoverlast door dag en nacht gemotoriseerd verkeer; - Aanwezigheid van kabels en leidingen maakt dat asfalteren niet mogelijk is; - Lagere verkoopwaard woning; - Aanleg op grond van het bestemmingsplan lijkt niet mogelijk; - De nut en noodzaak in onlogisch aangezien er reeds een fietspad aan de andere zijde van de Geniedijk ligt; - Uw gevoel van veiligheid zal afnemen; - U woont dicht bij het station. Met de geplande verlenging van de Noord/Zuidlijn verwacht u onevenredig veel verkeerstoename met een exponentieel nadelig effect van bovenstaande argumenten.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.
380	Nee!	a. Nee!	a. U heeft geen specifieke elementen uit het VSP benoemd en daarom is het voor ons niet mogelijk is om een directe inhoudelijke reactie te geven. Wij verwijzen u naar de algemene reactie.
381	Ik maak bezwaar tegen het plan om een busbaan door Graan voor Visch te laten komen en een extra brug naar de v Heuven Goedhartlaan. Dit is een auto luwe wijk waar een busbaan niet thuis hoort! Maak gebruik van huidige bestaande busbaan om de wijk heen, mens en wijkvriendelijk	a. U maakt bezwaar tegen de busbaan door Graan voor Visch. De wijk is autoluw. Gebruik de huidige bestaande busbaan.	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch.

382	Met verbazing verkeersstructuurplan Hoofddorp gelezen en met name m.b.t. Toolenburgweg / Ridderburgpark. - schade aan natuur o.a. vogels en andere dieren in het park -Ridderburgpark zou autoluwe straat blijven (1994-1996) -grote overlast voor omwonenden Ridderburgpark - parkeerplekken moeten verdwijnen etc. - park moet heraangelegd worden - parkeerplekken moeten aangepast worden, straat nu al aan de smalle kant - men rijd tegen app. complex Rondenburg aan en moet dan toch omrijden - onveilige situatie, rust wordt verstoord Bewoners van Tudorpark kunnen via Bennebroekerweg naar Floriade of Nieuw-Vennep of via Hoofdvaart naar het centrum.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg om diverse redenen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
383	In het verkeersstructuurplan(conceptversie)bestaat het plan om aan de Noordzijde van de geniedijk aan de overzijde van de Boekanierlaan,Simon de Danserhof,Klaas Compaanhof en Peer de Schuimerhof een fietspad aan te leggen. Reeds in 2000 is met succes bezwaar gemaakt tegen een eerder identiek plan. De bezwaren destijds en nu zijn legio.Zo zal de privacy van mijn tuin volledig verdwijnen.De(geluids)overlast zal alleen maar toenemen.Een uniek stukje ""groen"" zal verdwijnen(schapen, koeien en ganzen die op de dijk vertoeven). Wellicht komt ook de verkeersveiligheid(verlichting fietspad?) in het geding. Daarnaast verwacht ik een waardevermindering van mijn koopwoning. Al met al voel ik mij genoodzaakt bezwaar te maken tegen dit onzalige fietspad/verkeersstructuurplan.	a. U maakt bezwaar tegen het aanleggen van een fietspad op de Geniedijk. - Privacy in uw tuin zal volledig verdwijnen; - (Geluids)overlast zal alleen maar toenemen; - Een uniek stukje groen zal verdwijnen; - Wellicht komt de verkeersveiligheid in het geding; - Waardevermindering van uw koopwoning.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.
384	Als bewoner direct grenzend aan de Geniedijk uit ik bij deze mijn grote bezwaren tegen de plannen voor de aanleg van een fietspad aan de Noordzijde van de Geniedijk. 1. Veiligheid van de weggebruikers over 't fietspad is in het geding vooral in het donker met de diepe helling ernaast naar de sloot. 2. Bewoners zullen veel hinder ondervinden van de weggebruikers zowel wat betreft het lawaai als ook wat betreft privacy. Door de ligging van de fietspad die naar schatting rond 4-5 meter hoger ligt dan onze tuin kijkt men letterlijk zonder belemmering in onze achtertuin. 3. Iedere volgende aanleg van ondergrondse leidingen etc zullen veel meer gecompliceerder en dus langer gaan. duren. Dan heb ik nog niet over de meer kosten. 4. Waarom onnodig meer kosten maken terwijl nu al een ruime fietspad ligt langs de weg aan de Zuidzijde van Geniedijk.	a. U heeft grote bezwaren tegen de aanleg van een fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk: - Veiligheid van de weggebruikers over het fietspad is in het geding; - Bewoners zullen veel hinder ondervinden van weggebruikers, privacy in achtertuin gaat verloren; - Aanleggen ondergrondse leidingen wordt moeilijker; - Waarom onnodig kosten maken terwijl nu al een ruim fietspad langs de weg aanwezig is?	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.
385	Ik woon in de wijk Kalorama. Het meest onzinnige van dit plan is om de van heuvel Goedhartlaan bij het station af te sluiten. Voor onze wijk is dit de toegangsweg naar de spoorlaan. Met de komst van Hydepark komt er al veel meer verkeer aan onze kant van hoofddorp. De kruisweg oversteken kan wel eens een groot probleem worden. Het afsluiten van de weg langs het station is het meest onzinnige plan wat ik gehoord heb. Over de andere delen van hoofddorp kan ik weinig zeggen. Ken de situatie niet goed. Kom maar eens kijken hoe vaak de weg langs het station wordt gebruikt. Ik kan me voorstellen dat andere wijken zich ook grote zorgen maken.	a. U woont in Kalorama en bent tegen het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan. Voor uw wijk is dit de toegangsweg naar de Spoorlaan. Het afsluiten gaat zorgen voor een groot probleem.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

386	Wat een belachelijk idee. Het is al druk met kruisende busbanen fietspaden en niet te vergeten het verkeer voor winkelcentrum. Er is een ijweg, die is erg geschikt ervoor	a. Waarschijnlijk bent u tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg. U geeft aan dat de IJweg geschikt is.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
387	Geachte Gemeente Haarlemmermeer, Het idee dat tussen winkelcentrum Toolenburg en de Bennebroekerweg in Hoofddorp de Toolenburgerweg aangelegd gaat worden (op basis van het verkeersstructuurplan) valt heel slecht en geeft ons grote zorgen over de gemoedelijkheid en rust in de wijk en het recreatiepark Toolenburgse plas. Met meer autoverkeer langs het recreatiegebied zal de rust afnemen in de wijk maar zeker ook in het recreatiegebied (geluidsoverlast neemt immers toe wat wandelplezier sterk doet verminderen), de kans op ongelukken neemt toe, de geluidsoverlast neemt toe en bestaande en nieuwe bezoekers van het park worden eerder gestimuleerd dan ontmoedigd voor de auto te kiezen om naar deze omgeving toe te komen. Met als gevolg dat er in de wijk heel veel extra parkeeroverlast ontstaat waardoor de wijk en het wonen in Hoofddorp verstedelijkt en dat zou ontzettend jammer zijn. We moeten de rust van de wijk en het recreatiegebied maximaal zien te beschermen en koesteren. Het ontmoedigen van autogebruik zou juist het plan moeten zijn en dat lukt het beste door bereikbaarheid met de auto niet zo'n hoge prioriteit te geven, het moet niet eenvoudiger gemaakt worden voor autoverkeer, eerder lastiger. De busbaan in Hoofddorp bewijst het dat mensen wonend in Hoofddorp vaak kiezen voor gebruik van OV wanneer zij naar Schiphol moeten reizen, met de auto is het namelijk lastiger. Gelieve NIET tot de aanleg van de Toolenburgerweg te besluiten.	a. Het idee om een Toolenburgerweg aan te leggen valt slecht en wel hierom: - Met meer autoverkeer langs het recreatiegebied zal de rust afnemen in de wijk maar ook in het recreatiegebied. - De kans op ongelukken zal toenemen. - Geluidsoverlast neemt toe. - Parkeeroverlast in de wijk neemt toe omdat bezoekers van het park de auto kiezen. - Staat haaks op ontmoedigen autogebruik.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
388	Beste Heer, Mevrouw, Wij willen geen Toolenburgerweg langs ons huis, 'Rustig wonen aan de plas' dat is wat we gekocht hebben. De weg zal invloed hebben op de gezondheid, veiligheid van de kinderrijke buurten en ouderen in de flats met de hoeveelheid fijnstof. De recreatie moet weg en de beschermde diersoorten in het genoemde recreatiegebied.	b. U wilt geen Toolenburgerweg langs uw huis, de weg heeft invloed op: - Uw gezondheid; - Veiligheid van de kinderrijke buurten en ouderen in de flats met hoeveelheid fijnstof; - Recreatie verdwijnt; - Beschermde diersoorten verdwijnen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
389	In de verdichtingsvisie wordt onder andere de omgeving langs de N201 ter hoogte van Overbos Noord genoemd als een ontwikkelingsgebied. Tevens is er een project Overbos als Nieuw Cultureel Erfgoed waarin informatie wordt opgehaald met betrekking tot de mogelijkheden van hernieuwbouw, die een toename van bewoners van deze wijk inhoudt. De wijk Overbos heeft een in- uitrijroute - ontsluitingsweg, de tweebaansweg Leenderbos waarover verkeer uit de wijken Overbos Zuid en -Noord en de wijk Floriande de nationale infrastructuur N201 bereikt. Sinds enige tijd is ook merkbaar verkeer toegenomen vanuit een ander deel van Hoofddorp. (VSP bladzijde 46 - Randstructuur Hoofddorp). Het verkeer dat zich uit de richting centrum via de vHG laan naar de N201 richting Heemstede beweegt neemt steeds vaker de route Altenburg - Leenderbos. Reden hiervoor lijkt te zijn dat vanaf de vHGlaan kruising Paxlaan-Altenburg tot aan de Driemerenweg via de route vHGlaan - N201 er maar liefst 8 vri's zijn, terwijl de route Altenburg - Leenderbos er maar 2 kent. De toename van verkeer over het Leenderbos leidt er toe dat, zeker tijdens de drukke verkeersmomenten, vooral bewoners van de wijken met een aansluiting op Leenderbos moeite hebben om zich in het verkeer op Leenderbos te voegen en dit probleem alleen maar toeneemt. Bovendien veroorzaakt de toename van verkeer over Leenderbos een toename van uitstoot co2, fijnstof en	a. Wijkraad Overbos ziet een toename van verkeer over de ontsluitingsweg Leenderbos van de wijk. Dit lijkt alleen maar meer te worden. Toename van verkeer zorgt voor toename uitstoot Co2, fijnstof en geluidsoverlast, kortomv veroorzaakt een gezondheidsprobleem voor de aangrenzende bewoning van Leenderbos. U leest hier niets over terug in het VSP en vraagt welke maatregelen er worden genomen om de toename van bovengenoemde te beperken.	a. U signaleert een lokaal probleem waarvoor het VSP geen concrete maatregelen voor opgenomen heeft. Wel lijkt u constatering over de aanleiding van de toename van het verkeer wel een mogelijke kern van waarheid te bevatten. Het is verstandig dat bij het nader bestuderen van de aansluiting Van Heuven Goedhartlaan – N201 de route via Leenderbos ook onderdeel wordt van de studie die wellicht kan leiden tot maatregelen.

	geluidoverlast, kortom veroorzaakt een gezondheidsprobleem voor de aangrenzende bewoning van het Leenderbos. De wijkraad vindt hierover niets terug in het VSP en vraagt welke maatregelen er worden genomen om de toename van bovengenoemde te beperken.		
390	Zienswijze verkeersstructuurplan Hoofddorp Ik maak graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het verkeersstructuurplan Hoofddorp. Mijn zienswijze gaat over de Toolenburgerweg, die is aangegeven als nieuwe verbindingsweg (inprikker) tussen de wijk Toolenburg en de nieuwe Bennebroekerweg. Mijn beeld is dat deze nieuwe weg niet nodig is en zal zorgen voor een enorme toename van hinder (autoverkeer, vrachtverkeer, geluidsoverlast, onveiligheid) op een plaats waar nu honderden Hoofddorpers op een prettige en rustige manier wonen. De weg is bedoeld om op een snelle manier in en uit Hoofddorp te kunnen rijden. De weg is volgens ons niet nodig; wij wonen al ruim 30 jaar in Hoofddorp en hebben nooit problemen om het dorp of onze wijk in of uit te komen. Het aanleggen van een weg door een wijk waar geen doorstroomproblemen zijn (en die daar niet op is ingericht) is onnodig. Alleen het omvormen van de IJweg tot fietsstraat en het leggen van een knip in de Van Heuven Goedhartlaan maakt het blijkbaar (?) nodig om een nieuwe verbinding aan te leggen. De weg zal zorgen voor een grote verandering in de verkeersstromen door onze hele wijk. Aangezien tegelijkertijd de IJweg tot fietsstraat wordt omgevormd zal dit DE zuidelijke toegang tot Hoofddorp worden. Los van het woon/werk verkeer zal ook de route van en naar Winkelcentrum Toolenburg een aanzuigende werking hebben op inwoners uit bijvoorbeeld Tudorpark en nog aan te leggen wijken, maar ook voor vrachtverkeer. De Toolenburgerweg is geprojecteerd op een smalle strook tussen de bestaande bebouwing. Op die smalle strook lopen momenteel de Nieuwekerkertocht (nodig om de polder droog te houden), een ondergrondse CO2 leiding (waarop niet mag worden gebouwd), de busbaan Hoofdddorp–Nieuw-Vennep die druk wordt gebruikt en het doorgaande en druk gebruikte Fietspad Hoofddorp-Nieuw-Vennep. Wij zien geen ruimte voor een drukke weg die daar tussen moet worden geperst. In het plan is helaas niet aangegeven hoe deze ruimte gaat worden gevonden. Wij vrezen zeer voor heel veel verkeer pal voor onze voordeur! De bewoners van de straten die aan deze nieuwe weg komen te liggen hebben hun huizen over het algemeen gekozen vanwege de rustige ligging, juist omdat hier heel weinig verkeer is. In ons geval betreft het een doodlopend straatje met 6 woningen. De overgang van bijna geen verkeer naar meer dan 8800 voertuigen per etmaal (zoals ingetekend bij de informatieavond, dit staat niet in het plan zelf) zou enorm zijn. Samenvattend: ik verzoek de gemeente om zorgvuldig om te gaan met de belangen van haar inwoners; de bestaande wegen in onze stad te blijven gebruiken waarvoor ze bedoeld zijn en geen onnodige problemen te veroorzaken door het aanleg van de nieuwe Toolenburgerweg.	a. U zienswijze gaat over de Toolenburgerweg. - De weg is volgens niet nodig want u heeft al 30 jaar geen problemen het dorp of de wijk uit te komen. - De weg is noodzakelijk vanwege het omvormen van de IJweg tot fietsstraat en de knip in de Van Heuven Goedhartlaan. Hierdoor zal er meer verkeer komen, ook vrachtverkeer over de nieuwe weg. - U ziet geen ruimte voor een drukke weg gezien de nu reeds aanwezige busbaan, fietspad, Nieuwekerkertocht en ondergrondse Co2 leiding. - De weg zal pal langs de nu nog rustige woningen komen te liggen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
391	Reactie van de bewoners van de Peer de Schuimerhof 4 Hoofddorp op het Verkeersstructuurplan Hoofddorp, waarbij door de Gemeente Haarlemmermeer is voorgesteld aan de noordzijde van de Geniedijk, grenzend aan de woningen van de Piratenwijk een fietspad aan te leggen. De bezwaren die worden aangevoerd hebben betrekking op: 1. Algemeen belang 2. Gevolgen voor de bewoners	a. U maakt bezwaar tegen de aanleg van het fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk: - Er is reeds een fietspad aan de zijde van Graan voor Visch, een tweede fietspad is een onverstandige investering. - Het geeft verstoring van het landelijk karakter. - De benodigde extra oversteekplaats is onveilig.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.

	Ad1. Langs de Geniedijk is aan de zijde van Graan voor Visch enige jaren geleden een breed fietspad aangelegd dat voldoende capaciteit heeft. Op basis van de verkeersstroom is er geen redelijk argument om nog een tweede fietspad parallel aan de andere kant (noordzijde) van de dijk aan te leggen. Het is ons inziens een onverstandige investering in een project, waarvoor niet alleen kosten voor aanleg, maar ook voor verlichting en onderhoud nodig zijn. Het geeft bovendien een verstoring het landelijke karakter en van het vee dat op de dijk geweid wordt. Voor een fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk is aan de Nieuweweg een oversteekplaats nodig om de fietsers aansluiting te geven op de dijk in de richting van de graanmolen “de Eersteling”. Dit creëert een extra onveilige situatie, gezien ook de snelheden waarmee regelmatig op de Nieuweweg gereden wordt. Vanuit de richting van de molen komend is het logischer en zeker ook veiliger om rechtsaf te slaan en bij de rotonde linksaf, om aansluiting te krijgen op het fietspad, dat al aanwezig is aan de Graan voor Visch zijde. In de grond van het geprojecteerde fietspad aan de noordzijde van de dijk liggen diverse vitale kabels en leidingen. In de afgelopen jaren bleek het diverse malen nodig om onderhoud uit te voeren of nieuwe verbindingen aan te leggen, waarvoor de grond open moest. Een (geasfalteerd) fietspad zou hierbij een belangrijke hindernis vormen. Bij een calamiteit is er geen zicht op het fietspad, dit in tegenstelling tot het fietspad aan de zijde van Graan voor Visch. Dit kan tot een aanzienlijke vertraging van de hulpverlening leiden zowel overdag, maar met name ook ’s nachts. Ad2. De aanleg van een fietspad aan de noordzijde van de dijk heeft aanzienlijke negatieve gevolgen voor de bewoners aan de dijk. De hoge ligging van het geprojecteerde fietspad verschaft de passanten een uitstekende kijk op de tuinen en woningen. Dit leidt tot een onacceptabele aantasting van de privacy. Het maakt de woningen bovendien inbraakgevoeliger. Verder is de verwachting dat er zowel overdag als ’s nachts een toename zal zijn van de geluidsoverlast door gemotoriseerd verkeer op de dijk. Voor de bewoners, die toch al fors belast worden door het vliegtuiglawaai is dit onaanvaardbaar. Mede als gevolg van deze effecten is de verwachting dat een waardedaling optreedt van de woningen die aan de dijk zijn gelegen. Tenslotte, moet worden vermeld dat de Geniedijk deel uitmaakt van de “Stelling van Amsterdam” Er zou de gemeente veel aan gelegen moeten zijn om het landelijke karakter van de dijk te behouden en geen onnodige veranderingen aan te brengen in dit fraaie openbare groen. Redelijke argumenten voor de aanleg van een fietspad aan de noordzijde ontbreken mijns inziens. Last but not least: het geprojecteerde fietspad komt bij het viaduct bij het station uit op hetzelfde punt als het reeds bestaande fietspad aan de Graan voor Visch-zijde. De nieuwe verbinding levert daarmee geen enkel voordeel op, integendeel. De nadelen zijn talrijk en leiden bovendien tot een ondoelmatige besteding van gemeenschapsgeld. Naar ik hoop neemt de gemeente het besluit om evenals in 2000 af te zien van de aanleg van het fietspad aan de noordzijde van de dijk.	- Gezien de in de grond aanwezige kabels en leidingen is asfalteren een hindernis voor onderhoud. - Hulpverlening gaat langzaam gezien geen zicht op het fietspad. - Aantasting van privacy in uw tuin en inbraakgevoelig. - Toename geluidsoverlast. - Waardedaling woning. - De Geniedijk maakt onderdeel uit van de Stelling van Amsterdam. Er zou de gemeente veel aan gelegen moeten zijn om het landelijk karakter van de dijk te behouden. - Gezien de locatie waar het fietspad uitkomt, zelfde plek als waar het huidige fietspad uitkomt, ziet u de toegevoegde waarde niet.	
392	Ik vind dat de verkeersdrukte die toeneemt onveilig. Mede door het kruisen van de 2-baans autobaan/busbaan met de Maria Rutgerslaan en Aletta Jacobsdreef plus diverse wandel en voetgangers oversteekplaatsen word ongemakkelijk. Het gaat ten koste van groen, woongenot, veilige fietsverbinding en veiligheid.	a. U vindt de toename van verkeersdrukte onveilig; de oversteek voor voetgangers en wandelaars wordt ongemakkelijk en het gaat ten koste van groen, woongenot, veilige fietsverbinding en veiligheid.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

393	De idee voor een Toolenburgerweg is een afgestofd idee om Toolenburg en haar winkelcentrum beter bereikbaar te maken vanaf het zuiden. De appartementen aan het Ridderburgpark zijn ontwikkeld in een park aan een doodlopend straatje. Vervolgens werd er een busbaanlangs gelegd en moest de groenvoorziening tussen de appartementen plaats maken voor parkeerplaatsen met de belofte dat Ridderburgpark geen doorgaande weg zou worden. Nu is de idee het doodlopende straatje te veranderen in een gebiedsontsluitende weg zonder enig ruimtelijk haalbaarheidsinzicht, waar sowieso al grote vraagtekens bij geplaatst kunnen worden. Het is een soort salami tacktiek, waarbij het woongenot steeds verder wordt aangetast, het groene karakter van het gebied onder druk komt te staan, de verkeersveiligheid in het gedrang is en de geluidhinder op de gevels van de appartementen toeneemt. Beperking van de snelheid tot 30 km is daarbij geen oplossing gebleken in Toolenburg. Het doortrekken van Ridderburgpark betekent ook een ernstige aantasting ven het grondgebied en karakter van het park- en recreatiegebied langs de Toolenburgerplas. Het werkelijk probleem is ook dat er een achterstand is in voorzieningen op wijkniveau bij alle woningbouwontwikkelingen zoals in Tudorpark, langs de Bennebroekerweg en overzijde Hoofdvaart bij de Calatravabrug. Het knippen van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het stationsgebied is een slecht idee waarmee autoverkeer door alle wijken van Hoofddorp wordt gestimuleerd. Onbegrijpelijk dat ieder alternatief voor het knippen van de Van Heuven Goedhartlaan ontbreekt. Kortom een slecht idee om problemen elders in de stad op te lossen met het creeren van nieuwe problemen en weer eens geconfronteerd te moeten worden met onbetrouwbare beloftes en toezeggingen vanuit het gemeentebestuur.	a. Het idee om Ridderburgpark te veranderen in een gebiedsontsluitende weg zonder enig ruimtelijk haalbaarheidsinzicht? - Het woongenot wordt steeds verder aangetast, eerst een busbaan nu een weg. - Het groene karakter van het gebied komt onder druk te staan. - De verkeersveiligheid komt in het gedrang. - De geluidshinder op de gevels van de appartementen neemt toe. - Ernstige aantasting van het grondgebied en karakter van het park en recreatiegebied. - Werkelijke probleem is ontbreken van voorzieningen op wijkniveau. b. Het knippen van de Van Heuven Goedhartlaan is een slecht idee waarmee autoverkeer door wijken in Hoofddorp gestimuleerd wordt. Er ontbreekt een alternatief.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
394	Ik snap dat een OV gebied zoals het station in Hoofddorp een te drukke weg heeft. Dat is echter al vele jaren zo het geval. Wat zou de reden zijn dit te wijzigen, ik lees een groener beleid. Dat kan ik op zich volgen, maar om dan een ontsluiting te gaan aanleggen dwars door een groen gebied gaat de perken te buiten. Een al bestaand groengebied slechter maken om een al bestaand grijs gebied groener maken met welk doel, dat kan ik in het plan niet goed geduid krijgen. Meegenomen dat daardoor de woningen die om de toolenburgerplas zijn gesitueerd hierdoor sterk in waarde zullen dalen. Ik ben als bewoner van de Lizzy Ansinghstraat hier pertinent op tegen, mede ook omdat ik een dergelijke ontsluiting naar de toekomst niet zal werken. Hoofddorp is een dorp met vele wijken, waar omheen gereden wordt en een rondweg heeft. Om van zuid dwars daardoor een weg aan te leggen heeft totaal geen zin en zal denk ik over ettelijke jaren wederom een reden zijn dat Hoofddorp en de gemeente Haarlemmermeer op TV komt met programma's zoals de Rekenkamer waar uitgaven en plannen die nergens op slaan worden geëtaleerd.	a. U krijgt het plan niet goed geduid als een groen gebied grijzer wordt gemaakt om een ander gebied groener te maken. De woningen om de Toolenburgerplas heen zullen in waarde dalen. Hoofddorp is een dorp met vele wijken en heeft een rondweg nodig voor de ontsluiting.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
395	Ik ben het niet eens met de aanleg van de Toolenburgerweg! Past niet in een 30km wijk die rust en recreatie waarborgt. *Meer geluidsoverlast *Gevaarlijke oversteekplaatsten * Veel Scholieren maken veelvuldig gebruik van het fietspad naar middelbarescholen. *Er gaat veel groen verdwijnen waaronder ook sportveldjes voor de jeugd. *Bewoners komen plots langs een drukke weg te wonen. *Waarde van de huizen die langs de Toolenburgerweg staan daalt.	a. U bent het niet eens met de Toolenburgerweg: - Meer geluidsoverlast; - Gevaarlijke oversteekplaatsen; - Veel scholieren maken gebruik van het fietspad; - Veel groen verdwijnt waaronder sportveldjes voor de jeugd; - Bewoners komen plots langs een drukke weg te wonen; - Waarde van woningen langs de Toolenburgerweg daalt.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Ben trots op de wijk, Toolenburg, zoals hij nu is..veilig voor jong en oud, veilig voor recreanten, sporters en fietsers (schoolgaande kinderen), Mooi recreatiegebied waar veel dieren leven en mensen wandelen voor de rust...		
396	Bij verkeersluw horen korte loopafstanden naar het OV, de nieuwe weg naar winkelcentrum Toolenburg is overbodig als bus 397 daar eindelijk een halte krijgt. Ook tussen Toolenburg Zuid en het winkelcentrum is een extra halte nodig. De nieuwe weg is daarmee overbodig. Het verkeersplan stimuleert autogebruik en kweekt parkeerproblemen en een onbereikbaar NS station.	a. Bij verkeersluw horen kortere loopafstanden naar het OV, maak extra halten voor 397 om de Toolenburgerweg overbodig te maken. b. Het plan stimuleert autogebruik en kweekt parkeerproblemen en onbereikbaarheid NS -station.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. Een extra halte is geen goede optie omdat de huidige haltenafstanden voldoen. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
397	ik heb kennis van het verkeersstructuurplan Hoofddorp genomen en onderschrijf de principes waarop het plan gebaseerd is. Ik wil reageren op het geplande aanleggen van de Toolenburgerweg, beschreven op pag.47 en als maatregel nr.33 op pag. 54. Dit is een zeer onwenselijke ontwikkeling. De wijken in Toolenburg Zuid zijn gekenmerkt door de directe verbinding met het recreatiegebied van de Toolenburgerplas. Het creeren van een snelle auto verbinding in dit gebied gaat deze wijken loskoppelen van de Toolenburgerplas en de rustige karakter van wijken zoals Tudorpark helemaal verwoesten. Als bewoner van de Tudorpark/Shakespeare Island ben ik fel tegen zulk plan. De integriteit van woonwijk/recreatie gebied dient behouden te worden en het doorlopend verkeer dient aan de rand van dit gebied geconcentreerd te worden. Dit was ook de verwachting ten tijde van de verhuizing vanuit drukke Amsterdam: het aanleg van de Toolenburgerweg zal mijns inziens een verraad zijn voor de bewoners van Toolenburg Zuid, ook voor de potentiele negatieve consequenties op de huiswaarde. Ik vind dat de capaciteit van de randwegen zoals Hoofdweg Oostzijde, Moolenaarslaan en de as Maria Tesselschadelaan/Ina Boudier-Bakkerdreef dient goed uitgezocht te worden om een efficiente route te creeren die de prachtige combinatie van rustige woonwijken en recreatie gebied in een groeiende stadsomgeving intact houdt. Ik hoop en vertrouw dat gehoor aan mijn reactie wordt gegeven. Alvast bedankt hiervoor.	a. U wilt reageren op de Toolenburgerweg: - Het creëren van een weg gaat de wijken loskoppelen van de Toolenburgerplas en het rustige karakter van de wijken verwoesten. - Doorlopend verkeer dienst aan de rand van het gebied geconcentreerd te worden. - De waarde van woningen zal dalen. - De capaciteit van randwegen dient goed onderzocht te worden.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
398	Waarom is er een plan om de bus te veranderen en door de wijk Graan voor Visch te laten gaan? Ik begrijp een nieuw brug achter de moskee. Kan de bus niet liever via de Hoofdweg? Dat lijkt mij minder kosten en veiliger voor bewoners en schoolgaande kinderen. Bushaltes zijn er al dus win-win situatie.	a. Een bus via de Hoofdweg lijkt u minder te kosten en veiliger voor bewoners en schoolgaande kinderen in Graan voor Visch.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.
399	Goedemiddag, Wij wonen in het verlengde van de straatnaam in Tudorpark en zijn het niet eens met het nieuwe voorstel omtrent aanleg nieuwe verkeersweg aan de Toolenburgse plas. Wij hebben juist een huis gekocht met 3 min lopen van de plas, veel groen en zonder geluidsoverlast. Wij zien dit absoluut niet graag veranderen. Wij hebben , samen met dit stuk van de wijk, absoluut geen baat bij aanleg van deze weg. Wij rijden de Hoofdweg al naar Toolenburg winkelcentrum als we dat willen. Wel zullen we de lasten hebben, vandaar nu hier onze stem. Wij schatten in dat de wijk zeer (kind)onvriendelijk wordt en gevaarlijk voor spelende kinderen en huisdieren. Om maar niet te spreken over de health hazards door de uitlaatgassen van zo’n 10.000 auto’s per dag. Dit zal negatief effect hebben op de omwonenden waaronder ouderen, (veel kleine) kinderen, huisdieren, en de flora en fauna in de omgeving. Wij zien graag een onafhankelijk	a. U bent het niet eens met de Toolenburgerweg. - U heeft uw huis juist gekocht dicht bij de plas, nabijheid van groen en zonder geluidsoverlast. - U heeft geen baat bij de weg maar wel de lasten. - U schat in dat de wijk zeer gevaarlijk wordt. - Uitlaatgassen hebben een negatieve invloed op mens en natuur. U ziet hier graag een rapport over. - Wat gaat dit plan doen met de waarde van uw woning?	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	rapport over ditgeen. Wij uit de wijk wonende praktisch aan de Bennebroekerweg zullen geen profijt hebben van deze weg, alleen maar overlast! En dan maar niet te spreken over wat dit gaat doen met de huiswaarde. Graag onze reactie meenemen in het plan.		
400	I wish to express my opinion about the new traffic lane to be opened in Toolenburg, along Ridderburgpark street. As I resident of the straatnaam, quite next to the new proposed road, I do not agree with the construction of this high traffic road. Bringing 8000 cars per day next to so many apartments and houses will bring high noise and pollution to what is today a very green and peaceful area. Toolenburg Park and the lake should be an island of tranquility and relaxation, where people come to breathe fresh air, bring their kids and walk their dogs. The new road will compromise all this nice and relaxing area. The road will bring disturbance also to Tudor park residents that live on the park side. Everyone chose the living spot in order to benefit this green area, and the municipality should support the green areas and not destroy them and bring more care instead. There are other road options to be considered I am sure.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
401	TEGEN Toolenburgerweg stem ik. TEGEN! Zo mooi groen is het hier, straks wonen veel mensen langs een autoweg ipv aan een groenstrook of park. TEGEN!	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
402	Gelet op het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en in het bijzonder het voorstel om een “inprikweg” aan te leggen van de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, acht ik dit plan niet acceptabel en verzoek ik u het volgende in overweging te nemen: a) Luchtvervuiling – Het gebied Toolenburg wordt al beïnvloed door luchthavenverkeer, daarom zou de introductie van een nieuwe weg met gemiddeld 9.000 auto's de luchtvervuiling voor de bewoners in het gebied en voor de vele bezoekers van de Toolenburgplas vergroten. Mogelijk een aanzienlijke impact op de gezondheid en het welzijn van velen; b) Groene ruimte - er is een bekende behoefte aan 'groene ruimten' in bevolkte gebieden en naarmate de bevolking van Toolenburg en omgeving toeneemt, wordt de behoefte aan verbetering van de groene ruimte steeds belangrijker. De Toolenburgplas is al erg populair en druk, maar er wordt de komende jaren nog steeds een toename van de omringende bevolking verwacht. In plaats van de introductie van een nieuwe weg moet er worden nagedacht over hoe de groene ruimte van de Toolenburgplas kan worden verbeterd of uitgebreid in plaats van deze te verkleinen of de groene ruimte te belasten met meer vervuiling door verkeer; c) Natuur & Milieu – Toolenburgplas heeft veel levende bewoners, vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal voor deze bewoners gevolgen hebben voor het milieu. Deze milieugevolgen zijn ook nadelig voor flora en fauna in het recreatiegebied. d) Verkeersveiligheid – Er zijn veel fietsers op de route van Nieuw-Vennep naar Hoofddorp, velen zijn erg jong en fietsen in de winter in het donker. Het fietspad is al onduidelijk en gevaarlijk richting het winkelcentrum Toolenburg. Door de aanleg van een nieuwe weg wordt dit steeds onveiliger omdat fietsers de krappe ruimte niet alleen delen met bussen en voetgangers, maar ook met autoverkeer met herkenbare hoge snelheden. Dit is ook relevant voor de aansluiting en kruising op de oude Bennebroekerweg.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg en geeft een aantal redenen: - luchtvervuiling; - verdwijnen van groene ruimte Toolenburgerplas; - gevolgen voor de velen levende bewoners van de plas; - verkeersveiligheid: het wordt gevaarlijk om te fietsen; - geluidsoverlast, zowel voor bewoners als recreanten; - waardevermindering van woningen; - verlies van privacy; - het STOMP principe lijkt niet te worden toegepast voor het aanleggen van de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	De huidige busbaan wordt door veel bewoners (veelal gezinnen met jonge kinderen die nog leren fietsen of lopen) gebruikt om over te steken naar de Toolenburgplas of om de nabijgelegen kinderopvang te bereiken. Dat een woonwijk gemiddeld 9.000 auto's heeft met een snelheid van 50 km die moeten worden overgestoken om een recreatiegebied of kinderopvang te bereiken, is volkomen onveilig en zal waarschijnlijk tot veel ernstige ongevallen leiden. e) Geluidsoverlast – de recreanten van de Toolenburgplas en de bewoners van het Toolenburggebied krijgen te maken met een verhoogde geluidsoverlast. In een woonwijk zijn zulke hoge niveaus van geluidsoverlast gedurende de dag en nacht niet acceptabel en ook niet plezierig. De auto's zullen heel dicht langs de kant van de flatgebouwen langs de weg rijden, waar veel oude bewoners wonen (ook onveilig). Door deze geluidsoverlast neemt het genot van de Toolenburgplas voor veel recreanten af – de weg ligt voor de gebruikers zo dicht bij het gebied dat het onvermijdelijk is. f) Waardevermindering – een nieuwe weg zal leiden tot een aanzienlijke devaluatie van alle huizen/appartementen in het gebied. De bewoners hebben hun woning gekocht (in tegenstelling tot de bewoners van Ijweg & Hyde Park) met de veronderstelling dat er alleen een bus/fietspad is. De devaluatie zal door de gemeente moeten worden gecompenseerd. g) Privacy – Langs de beoogde nieuwe wegroute staan veel woningen waarvan de achtertuinen aan de huidige busbaan liggen en als zodanig volledig worden blootgesteld aan het autoverkeer. Hoewel de bussen acceptabel zijn omdat ze niet zo imposant zijn, zou het autoverkeer op een nieuwe weg leiden tot absoluut geen privacy voor deze huizen aan de voor- of achterkant. Dit is niet goed voor het welzijn van deze bewoners en daar lijkt geen rekening mee te worden gehouden. Ik begrijp dat het op de IJweg een fietspad wordt en toch hebben ze nu al volledige privacy in hun eigen achtertuinen, wat niet het geval is in Tudorpark-woningen - dit lijkt geen evenwichtige afweging van elk gebied door de gemeente. h) STOMP-principe – het STOMP-principe wordt toegepast in heel Hoofddorp en niet in de door de gemeente geselecteerde gebieden. Het lijkt erop dat het STOMP-beleid niet wordt toegepast door de introductie van deze nieuwe weg. De bewoners van Hyde Park hebben hun huizen gekocht met de kennis van een reeds aangelegde weg en hoewel er misschien verbetering voor dit gebied is, zou de oplossing niet moeten zijn om al het autoverkeer in dat gebied te stoppen en het te verplaatsen naar woonwijken die nu opzettelijk zijn gebouwd om autovrij te zijn. Het is van belang dat de gemeente het leefgebied bezoekt en de gevolgen van dit plan beter inschat. Ik ben van mening dat deze nieuwe weg geen oplossing is in het belang van Toolenburg en Hoofddorp in het algemeen.		
403	Mijn reactie als inwoner van Hoofddorp op het concept verkeersstructuurplan is dat daar een aantal onverstandige voorstellen in staan namelijk: 1. Het doorkruisen van de wijk Toolenburg met een drukke doorgaande Toolenburgweg. Dit levert veel geluidshinder op en een inperking van de mobiliteit voor veel inwoners van de wijk Toolenburg. 2. Het afsluiten van de van Heuven Goedhartlaan ten behoeve van een mooie entree naar het centrum van Hoofddorp. Ook dit veroorzaakt een inperking van de mobiliteit maar nu voor heel Hoofddorp én de regio. Een beter plan is een ondertunneling van de van Heuven Goethartlaan ter hoogte van het station. Op deze wijze wordt de verkeersmobiliteit niet belemmerd en kan bovengronds de auto vrije zone vorm krijgen. Ondertunneling beperkt de geluidsoverlast en draagt bij aan een moderne en	a. Het aanleggen van de Toolenburgerweg levert veel geluidshinder op en een inperking van de mobiliteit voor veel inwoners van Toolenburg. b. Het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan zorgt voor inperking mobiliteit voor Hoofddorp en de regio. c. U stelt een alternatief voor: ondertunneling van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station. Zo blijft Hoofddorp voor alle verkeersdeelnemers bereikbaar.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. Dit alternatief is bekeken en levert onvoldoende oplossend vermogen voor de problematiek en heeft zeer hoge investeringskosten.

	innovatieve uitstraling die bij Hoofddorp past. Last but not least: voor voetgangers, fietsers en gebruikers van de auto en openbaar vervoer blijven Hoofddorp centrum en het NS station vlot bereikbaar.		
404	Wij vinden het onbegrijpelijk dat er over nagedacht wordt zo'n drukke weg door een woon en natuur gebied aan te leggen. Gaat ten kosten aan zoveel woonplezier, veiligheid, gezondheid noem maar op. En daartegen volledig in strijd met het STOMP principe. Dus maken wij hier bezwaar tegen.	a. Het aanleggen van de Toolenburgerweg gaat ten koste van: - Woonplezier; - Veiligheid; - Gezondheid; - Is in strijd met het STOMP principe.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
405	Ik wil bezwaar maken tegen dit onbegrijpelijke verkeersplan. Dit gaat echt ten koste van ons leefklimaat. Hoop lawaai, uitlaatgassen, onveilige verkeersdrukte. En wat doet dat met het natuurgebied. Allemaal zo prachtig aangelegde om vervolgens te vernielen. Hier lopen heel veel mensen om aan de drukte te ontsnappen. Hier je huis er op uit gezocht. En daarnaast totaal niet volgens jullie STOMP principe.	a. De aanleg van de Toolenburgerweg: - Gaat ten koste van uw leefklimaat; - Hoop lawaai; - Uitlaatgassen; - Onveilige verkeersdrukte; - Gaat ten koste van natuurgebied; - Totaal niet in overeenstemming met STOMP principe.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
406	Beste gemeente, ik vind het een totaal belachelijk plan om onze geliefde wijk toolenburg zo op de schop te gooien. Dit is totaal onacceptabel en zal iedere kans benutten om hiervoor bezwaar te maken. Laat toolenburg met rust en plaats hier geen drukke weg doorheen.	a. U bent het niet eens om de wijk Toolenburg zo op de schop te gooien.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
407	Beste gemeente, ik vind het een totaal belachelijk plan om onze geliefde wijk toolenburg zo op de schop te gooien. Dit is totaal onacceptabel en zal iedere kans benutten om hiervoor bezwaar te maken. Zelf woon ik aan de Schoonenburgsingel een zeer rustige weg waar ze momenteel al regelmatig te hard rijden. Als je hier een doorgaande weg zal maken zal dit alleen maar toenemen. Tevens is er een zeer gevaarlijke oversteek richting jeugdland waar al regelmatig bijna aanrijdingen etc. zijn. Laat toolenburg met rust en plaats hier geen drukke weg doorheen.	a. U bent het niet eens om de wijk Toolenburg zo op de schop te gooien. Met het maken van een doorgaande weg zal verkeersoverlast alleen maar toenemen. Het is al gevaarlijk om in de huidige situatie over te steken.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
408	Eerlijk gezegd zie ik totaal geen verbetering in de toekomstige plannen. 1. Een viaduct dwars door Graan v Visch heen voor een buslijn is geen optie. of de bus nu rechtstreek rechtdoor vanuit het station Graan v Visch in rijdt of via een lus via de v heuven Goedhart laan in de wijk komt heeft geen meerwaarde. Daarbij komt dat de bewoners van de DikTrom en Flipse flats niet zitten te wachten op een viaduct voor hun deur. 2. Afsluiting v heuvengoedhartlaan bij station. Dit heeft totaal geen meerwaarde. Dit geeft alleen maar ellende in de doorstroming van oa vrachtverkeer naar de N 201 vanuit hoofddorp. Ander verkeer richting de A4 moet dan via een overvolle weg zijn weg zien te vinden naar de A4 Reistijd nu 15 min naar A4 straks 40 min Reistijd naar de A4 vanuit graan v visch. 3. Uit het hele verhaal omtrent de nieuwbouw achter het station begrijp ik dat er geen winkelcentrum komt. Niet echt slim.....Al die nieuwe bewoners moeten dan naar het marktplein winkelcentrum.	a. U ziet geen meerwaarde in een buslijn door Graan voor Visch. b. Het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan heeft geen meerwaarde want reistijd neemt toe. c. Niet slim om bij de nieuwbouw achter het station geen winkelcentrum te realiseren.	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. Het VSP gaat niet over de keuze om wel of geen winkelcentra aan te leggen.

	Zoals de huidige situatie is vind ik het prima. Alles kan lekker doorrijden en er liggen al prima fietspaden. Ik wens u wijsheid toe en van de toekomstige plannen af te zien. Waarom iets wat goed werkt ....moeilijk maken.		
409 410	De idee voor een Toolenburgerweg is een afgestofd idee om Toolenburg en haar winkelcentrum beter bereikbaar te maken vanaf het zuiden. De appartementen aan het Ridderburgpark zijn ontwikkeld in een park aan een doodlopend straatje. Vervolgens werd er een busbaan langs gelegd en moest de groenvoorziening tussen de appartementen plaats maken voor parkeerplaatsen met de belofte dat Ridderburgpark geen doorgaande weg zou worden. Nu is de idee het doodlopende straatje te veranderen in een gebiedsontsluitende weg zonder enig ruimtelijk haalbaarheids inzicht, waar sowieso al grote vraagtekens bij geplaatst kunnen worden. Het is een soort salami tactiek, waarbij het woongenot steeds verder wordt aangetast, het groene karakter van het gebied onder druk komt te staan, de verkeersveiligheid in het geding is en de geluidhinder op de gevels van de appartementen toeneemt. Beperking van de snelheid tot 30 km is daarbij geen oplossing gebleken in Toolenburg. Het doortrekken van Ridderburgpark betekent ook een ernstige aantasting van grondgebied en karakter van het park- en recreatiegebied langs de Toolenburger plas. Het werkelijke probleem is ook dat er een achterstand is in voorzieningen op wijkniveau bij alle woningbouwontwikkelingen zoals in Tudorpark, langs de Bennebroekerweg en overzijde Hoofdvaart bij de Calatravabrug. Het knippen van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het stationsgebied is een slecht idee waarmee autoverkeer door alle wijken van Hoofddorp wordt gestimuleerd. Onbegrijpelijk dat ieder alternatief voor het knippen van de VHGlaan ontbreekt. Kortom slecht idee om problemen elders in de stad op te lossen met het creëren van nieuwe problemen en weer eens geconfronteerd te moeten worden met onbetrouwbare beloftes en toezeggingen vanuit het gemeentebestuur. Bovendien zitten de Nieuw-Vennepers echt niet te wachten op een weg naar Winkelcentrum Toolenburg. Zij hebben zelf een prachtig winkelcentrum.	a. Het veranderen van het doodlopende straatje Ridderburgpark in een gebiedsontsluitende weg zonder enig ruimtelijk haalbaarheidsinzicht betekent een ernstige aantasting van de rustige woonwijk en aantasting van het recreatiegebied. b. Waarom zijn er geen voorzieningen gerealiseerd in nieuwe wijken? c. Door de knip in de Van Heuven Goedhartlaan zal het verkeer de wijken van Hoofddorp opzoeken. Onbegrijpelijk dat er geen alternatief voor de knip in het plan beschreven is.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Het VSP gaat niet over de keuze om wel of niet winkelcentra aan te leggen. c. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
411	Graag wil ik gebruik maken van de mogelijkheid om aan te geven dat ik niet blij ben met het voorgenomen plan van de Toolenburgerweg. Dit te meer vanwege persoonlijke redenen. Ik woon zelf aan de busbaan en velen van mijn buren, waaronder ik, hebben deze woning gekocht met het idee dat het zo fijn is om bij een park te wonen, vooral omdat velen van ons jonge kinderen hebben. Wonen in een rustige wijk met speeltuintjes en een park waar lekker gebadderd kan worden en waar we onze kinderen leren fietsen is dan heel fijn. Ik ben bang dat deze weg gaat leiden tot een daling van de waarde van onze woning, maak me zorgen over geluidsoverlast, vanuit mijn tuin zal ik namelijk in de toekomst mogelijk uitkijken op een weg. Niet erg fijn natuurlijk als het zonnetje schijnt en je met de kinderen lekker in het zwambadje buiten zit en er auto's langs je huis razen. Ik had me dat zo anders voorgesteld. Daarnaast is het juist zo fijn dat we hier in Toolenburg een mooi park hebben, een park waar mensen kunnen wandelen tijdens hun lunchpauze en de vogeltjes kunnen horen fluiten, Of wanneer je als gezin lekker aan het water gaat badderen als het zonnetje schijnt . Met zo'n weg in het verschiet wordt die ontspannig ook teniet gedaan. Getoeter en geraas van auo's zullen dan hoogstwaarschijnlijk overheersen. Ik vind het erg jammer dat u dit sowieso overweegt om hier een autoweg te realiseren. Begrijp dat er aan het verkeer gedacht moet worden, maar met de komst van Tudorpark en alle nieuwe	a. U bent niet blij met het voorgenomen plan van de Toolenburgerweg: - Waardedaling van uw woning; - Geluidsoverlast; - Ontspanning in het nabije park wordt ook tenietgedaan door de aanwezigheid van de weg; - Had hier niet eerder over nagedacht kunnen worden zodat er bewust voor deze woning gekozen had kunnen worden want met de komst van de weg wilt u er niet meer wonen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	woningen en gezinnen, echtparen, etc had hier niet eerder over nagedacht kunnen worden? Alvorens we zo'n kostbare investering hebben gedaan in een woning waarin we dachten oud te worden. Nu met de komst van zo'n weg, wil ik hier niet eens meer wonen, Kunt u zich dat voorstellen? Dit heb ik meerdere mensen horen zeggen. Nu weet ik niet of dit u wat doet. Maar gevoelsmatig heeft zo'n beslissing toch echt een impact hier op de bewoners van Tudorpark, inclusief mijzelf en mijn gezin. Dat heeft u ook gezien tijdens de bijeenkomst ergens afgelopen week, hier waren veel mensen op af gekomen om hun ongenoegen te uitten en informatie op te halen. Om verschillende redenen wil ik u dus vragen om dit concept te heroverwegen en uit te kijken naar andere mogelijkheden.		
412	Beste gemeente, Waarom maken jullie niet een tunnel aan bij de van heuven goedhart laan waar jullie het auto luw willen maken. Door een tunnel te maken zijn geen andere ingrijpende plannen nodig en wordt het toch autoluw. Hiermee heeft u niet alle bewoners van de gemeente haarlemmermeer tegen u. Wat mij het meeste tegen het zere been stoot is dat ik altijd VVD stem en dat de wethouder die dit plan heeft laten bedenken van de VVD is.	a. U stelt voor een tunnel te maken op de Van Heuven Goedhartlaan zodat andere ingrijpende plannen niet nodig zijn en het toch autoluw wordt.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
413	Ik ben tegen de ingepland Toolenburgerweg. Hoofddorp heeft zo weinig groen en dan nog meer groen opofferen voor asfalt? Nee, graag niet.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: Hoofddorp heeft zo weinig groen en waarom dan groen opofferen voor asfalt?	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
414	Ik woon sinds december 2021 in de seniorenflat straatnaam met uitzicht op de busbaan +fietspad . Hier heb ik geen bezwaar tegen omdat dit de bestaande situatie is ! Echter als er nu een extra weg pal naast komt gaat dit zeker mijn woongenot storen door geluidsoverlast maar ook zal het mijn gevoel van welbevinden en welzijn aantasten . Ik heb hier niet voor gekozen maar ik kan nu geen kant meer op . Conclusie ik vindt dit onacceptabel dat de prettige groene wijk Toolenburg nu de dupe wordt door de bouw van nieuwbouwwijken en ik vind dat er gekeken moet worden naar alternatieven waarbij wij niet de prijs betalen voor de toename van het verkeer in de Haarlemmermeer.	a. Een extra weg in een groene wijk pal naast de bestaande busbaan en fietspad gaat uw woongenot verstoren door geluidsoverlast maar ook uw gevoel van welbevinden aantasten.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
415	-dorpskern moet beschermd blijven.-op elk adres moet 1,5 parkeerplaats hebben ivm""groen'en vol gestouwd met hoge flats. -grote bomen op de kruisweg moeten worden beschermd.-geen drempels op de Kruisweg ivm ongeheide woningen.-rontonde centrum één richtings fiets verkeer-.tussen Beurs en RK-kerk verkeers sluis voor werk-en woonverkeer en blauwe zone op de parralelweg vd kruisweg en geen zwaar verkeer, bedankt !!	a. U vindt dat de dorpskern beschermd moet blijven. b. op elk adres moet 1,5 parkeerplaats hebben i.v.m."groen' en vol gestouwd met hoge flats. c. Grote bomen op de Kruisweg moeten worden beschermd. d. Geen drempels op de Kruisweg ivm ongeheide woningen.	a. Uiteraard zal bij de uitwerking van het VSP rekening gehouden worden met de dorpskern. b. Elk nieuw bouwplan moet volgens het gemeentelijk parkeerbeleid voldoen aan hun parkeeropgave, de aantallen verschillen per woningtype en locatie. c. Uiteraard worden bomen beschermd bij de uitwerking van de maatregelen uit het VSP d. Of drempels noodzakelijk zijn wordt bepaald bij de uitwerking, dan wordt ook gekeken of voor de ongeheide woningen andere maatregelen mogelijk zijn.

		e. De rotonde centrum één richtings fiets verkeer f. Tussen Beurs en RK-kerk verkeers sluis voor werk-en woonverkeer en blauwe zone op de parralelweg vd kruisweg en geen zwaar verkeer	e. Afhankelijk van de aan- en afrijdroutes worden fietspaden op de rotondes in het centrum voorzien van 1 richting of 2 richtingen. U geeft niet aan over welke rotonde u het heeft zodat er geen specifiek antwoord mogelijk is. f. De gemeente is geen voorstander van verkeerssluizen (los van de locatie), eventuele problemen proberen we door andere verkeersmaatregelen op te lossen. Bij een eventuele herinrichting van de Kruisweg worden de onderwerpen die u benoemt meegenomen, dan krijgt u ook de kans om deel te nemen aan het ontwerpproces via de participatie.
416	Ik heb een paar dagen geleden al gereageerd op het VSP maar ik heb nog een suggestie: Het geld dat wordt bespaard door geen fietspad aan te leggen (Geniedijk noord) daar waar er 50 meter verder al een ligt (Graan voor Visch) kan b.v. in een fonds gestort worden waaruit de voedselbank jaarlijks een donatie krijgt. Helaas ook in onze gemeente nodig!	a. Het geld dat bespaard wordt door geen fietspad aan te leggen op de Geniedijk in een fonds storten waaruit de voedselbank jaarlijks een donatie krijgt.	a. De Voedselbank en de financiering van een eventuele fietsroute vanuit het VSP hebben binnen de gemeente geen financiële relatie. Er liggen voldoende verkeersprojecten op de plank die nog financiering behoeven. Het is logischer om deze dan uit te voeren.
417	Ik woon aan het Ridderburgpark en heb al eerder mijn reactie gegeven op het verschrikkelijke plan voor een Toolenburgerweg, maar ben een belangrijke aanvulling vergeten te melden. Wij hebben nu al veel overlast van mensen die op Schiphol werken en/of reizen. Als het Ridderburgpark omgezet gaat worden door de Toolenburgerweg weg dan gaat het helemaal de spuigaten uitlopen met parkeerders voor Schiphol en kunnen wij als bewoners zelfs onze eigen auto niet meer voor de deur parkeren. Buiten al het lawaai en luchtvervuiling van al die extra auto bewegingen ook midden in de nacht. Ik maak mij ernstige zorgen voor onze toekomst aan het nu of zo rustige Ridderburgpark, wij als bewoners bewust gekozen om in zo'n rustige buurt te wonen. Wij mij betreft mag er bij ons voor de deur nooit een Toolenburgweg komen!	a. U heeft nu al overlast van parkerende mensen die voor Schiphol werken en of reizen. U vreest dat dit toeneemt als de Toolenburgerweg er komt. Als bewoners kunt u dan niet meer voor de deur parkeren. En het aantal autobewegingen met lawaai en luchtvervuiling zal toenemen.	a. De gemeente kan moeilijk optreden tegen het door u gesignaleerde probleem van Schipholparkeerders, het is immers openbare straat met openbare parkeerplaatsen. Wij schatten in dat door de aanleg van de Toolenburgerweg deze problematiek niet toeneemt. Als de overlast echt significant is kan met een onderzoek dit aangetoond worden en is een logische oplossing blauwe zones of bewonersvergunning parkeren.
418	Ik maak bezwaar tegen het onderstaande plan; Door de aanleg van een nieuwe verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg ('Toolenburgerweg'), ontstaat een directe route naar de randstructuur vanuit dit deel van Hoofddorp, zodat er minder verkeer door de wijken naar de Spoorlaan of Hoofdweg zal rijden. Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket, maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden. De woningen in Tudorpark werden verkocht als rustig gelegen wijk verbonden aan de Toolenburgerplas. Onze kinderen kunnen nu veilig naar de plas om bijvoorbeeld te basketballen, skaten, enz. In Tudorpark zijn geen voorzieningen voor de iets oudere jeugd (6+) en zijn dus ook aangewezen op de faciliteiten van de Toolenburgerplas. Als hier straks een doorgaande weg wordt aangelegd wordt dit onveilig voor de kinderen en het verstoord ook zeker de rust in de wijk.	a. U maakt bezwaar tegen de Toolenburgerweg. Tudorpark is verkocht als een rustig gelegen wijk. Met een doorgaande weg wordt dit onveilig voor kinderen en het verstoord de rust in de wijk.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

419	Hallo, hierbij wil ik bezwaar indienen tegen de plannen van de gemeente Haarlemmermeer om de Toolenburgerweg aan te leggen omdat dit ten koste zal gaan van de natuur, recreatiemogelijkheden en veiligheid om en nabij de Toolenburger plas. Er moet een (ander) plan komen om de huidige uitvalswegen beter te gebruiken om Hoofddorp te verlaten of binnen te komen maar dit moet niet ten koste gaan van dit gebied.	a. U maakt bezwaar tegen de Toolenburgerweg: - Gaat ten koste van natuur, - Recreatiemogelijkheden; - En veiligheid om en nabij de Toolenburgerplas. Er moet een plan komen om de huidige uitvalswegen beter te gebruiken.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
420	Met verbazing en grote schrik heb ik kennis genomen van het concept verkeersstructuurplan Hoofddorp d.d. 15 september jl. Hoewel de voorgenomen focus op aantrekkelijke en groene openbare ruimte en goede verbindingen te voet en per fiets tussen het station, het centrum en omliggende wijken mij zeer aangenaam in de oren klinkt, kan ik mij niet aan de indruk onttrekken dat het plan enige inconsistenties bevat. Als eigenaar en bewoner van een appartement in de straatnaam te Graan voor Visch (nummers huisnummer) word ik, indien dit concept daadwerkelijk zo ten uitvoer wordt gelegd, zeer ernstig in mijn belangen geschaad. Naar ik heb begrepen en zoals blijkt uit het concept (paragraaf 5.4 Pakket Openbaar Vervoer) wordt een busbaan nodig geacht die bussen vanuit het centrum naar de 'hoge' route leiden. Om dit te kunnen bewerkstelligen heeft u het voornemen om een busbaan vanaf de Nieuweweg door Graan voor Visch naar de Van Heuven Goedhartlaan te leiden. Uit tekeningen heb ik begrepen dat de busbaan vanaf de rotonde bij de Aldi links langs de moskee tussen de twee flats (Dik Trom Flat en Flipse) geleid moet gaan worden. Een plan waar ik van schrik en waar ik ernstige bedenkingen bij heb. Het is een feit dat er twee flats daar staan, die beiden in de jaren '70 zijn gebouwd. De ruimte tussen de flats zelf is op het smalste punt nog geen 20 meter. Nergens anders is een busbaan zo dicht op bebouwing geplaatst. Een busbaan zo dicht op de flats lijkt mij zeer onverantwoord. Daarbij dienen er de nodige aanpassingen te worden gedaan alvorens de busbaan geplaatst kan worden. Deze aanpassingen (denk aan weghalen van groen gebied, alsmede het plaatsen van geluidsmuren) hebben dusdanig vergaande gevolgen voor de directe omgeving van de flats dat dit ten koste gaat van meerdere aspecten zoals woonplezier, bereikbaarheid van de woningen in de gebouwen alsmede het aanzicht. Met het plaatsen van de busbaan komt de bereikbaarheid van onze woningen ernstig in het geding. Een omstandigheid waarmee ik met de aanschaf van mijn woning ruim twee jaren geleden geen rekening mee heb gehouden en waarmee ik mijns inziens ook nooit rekening had hoeven houden. Om daar zware vervoersmiddelen met een snelheid van 50 km/u langs te laten rijden is een zeer zorgelijk plan. Dit plan heeft zeer grote gevolgen voor de direct belanghebbenden waarvan ik mij afvraag of u die allemaal heeft meegewogen in dit voornemen. Het is immers niet onvoorstelbaar dat met het plaatsen van een dergelijke busbaan zo dicht op bebouwing dit ten koste gaat van de waarde van de appartementen in deze twee flats, alsmede van andere woningen gelegen langs de route. Daarbij vraag ik mij af of de plaatsing bouwtechnisch wel verantwoord is gezien het bouwjaar van de twee flats. Ook de privacy van de bewoners van de flats komen in het geding. Daar waar wij nu wonen in een plek in de wijk die redelijk autoluw is kunnen wij dan rekenen op mogelijk 12-16 ritten in de spits met de nodige pottenkijkers van dien. Rustig ongestoord op een balkon zitten is er dan niet meer bij. Tevens is er vorig jaar uit ecologisch onderzoek gebleken dat onze twee flats een huisvesting zijn voor een bedreigde diersoort, te weten: de dwergvleermuis. Door een busbaan zo dicht op de gebouwen te plaatsen wordt de natuurlijke habitat van deze bedreigde diersoort ernstig verstoord. Aangezien het reeds een bedreigde diersoort is kan worden gesteld dat dit plan zeer onwenselijk is. Daarbij bevinden zich aan beide zijden van de flats twee grote	a. U maakt bezwaar tegen de busbaan door Graan voor Visch.	a. Zie toelichting paragraaf busbaan Graan door Visch.

	parkeerplaatsen, die eveneens opgeofferd zullen gaan worden. Althans, dit lijkt immers een logisch gevolg te zijn van het aanleggen van de busbaan. Parkeerplekken zijn in de wijk al enigszins schaars, althans dat geldt voor de parkeerplekken waar geen blauwe zone geldt. De wijk 16000 van Graan voor Visch heeft immers al meermalen tegen gestemd bij een stemming over het aanleggen van een blauwe zone in dat deel van de wijk. Met het opofferen van deze parkeerplaatsen ontstaat er niet enkel een tekort aan parkeerplaatsen, maar dwingt u de bewoners uit de wijk 16000 er ook toe gebruik te maken van parkeerplaatsen gelegen in de blauwe zone. Dit is een serieuze ondermijning van het democratische recht dat de bewoners uit de wijk 16000 hebben in de stemming evenals jaagt u de bewoners uit die wijk op extra kosten waar zij nadrukkelijk niet voor hebben gekozen. Niet alleen de waardedaling van de woningen alsmede de opoffering van de parkeerplaatsen zullen een direct gevolg zijn. Ook zal de gehele infrastructuur van de gehele wijk Graan voor Visch geheel ontregelt worden. De wijkingang vanaf de rotonde bij de Aldi is een zeer belangrijke toegang tot de wijk. Niet alleen bezoekers van de Aldi, de moskee, de dönertent maken gebruik van deze toegang, maar ook zeer veel bewoners die in de wijken 15000, 16000 en 17000 woonachtig zijn. Indien deze toegang wordt afgesloten omdat er een busbaan wordt aangelegd levert dit grote problemen en frustraties op in het verkeer. Bezoekers van de moskee zullen immers heel graag nog steeds hun religieuze ontmoetingsplaats willen kunnen bezoeken en zijn genoodzaakt andere ingangen van de wijk te gebruiken. Dit geldt dan eveneens voor een heel aantal bewoners die hun woning niet meer via voornoemde route kunnen bereiken. Een stuwing van het verkeer ligt voor de hand zeker indien er eveneens een zeer belangrijke en nieuwe toegangsweg richting de snelweg (Taurusavenue) eveneens autoluw wordt gemaakt. Door uitvoering te geven aan de plannen zoals in het concept opgenomen wordt de gehele wijk Graan voor Visch geïsoleerd en worden de bewoners van de wijk onevenredig beperkt in hun bewegingsvrijheid in het verkeer. Uw voornemen is om het centrum en de omliggende wijken aantrekkelijk en groen te maken. Het plan ten aanzien van de busbaan strookt hier in het geheel niet mee. Door het aanleggen van de busbaan zullen de weinige delen groen (bijvoorbeeld achter de moskee en de gemeentetuinen rond de flats) onvermijdelijk plaats moeten maken voor een (betonnen) weg. Tevens zal het wandelpad dat langs het water loopt ook onderbroken moeten worden. Een van de weinige routes binnen de wijk waar eigenaren met honden en ouders met kinderen met een gerust hart kunnen wandelen zonder op verkeer te hoeven letten wordt met dit plan eveneens opgeofferd. De plannen verbazen mij ten zeerste, zeker ook met oog op de recente renovatie wegen en parkeerplekken in de wijk waar ook het nodige geld in is gaan zitten. De wijk Graan voor Visch heeft de afgelopen jaren ingezet op vernieuwing en verbinding, door de wijk letterlijk door de midden te kleven met een busbaan is al die moeite voor niets geweest. Zijn er dan geen andere opties die meer in de rede liggen, vroeg ik mij af? Ik weet uiteraard niet waar het pijnpunt zit, maar als weldenkend individu meen ik dat andere, reeds bestaande routes, voor een dergelijke buslijn veel meer voor de hand liggen. Zo zou de bus van de Nieuweweg rechtsaf kunnen slaan richting de Hoofdweg, daar linksaf over de hoofdweg richting de Van Heuven Goedhartlaan. Een andere mogelijkheid is om de bestaande busroute, te weten: Nieuweweg – linksaf op de rotonde naar de Graan voor Visch direct het station aanrijdend aan te houden. Wellicht moeten reizigers dan van de ‘lage’ route naar de ‘hoge’ route wandelen, maar dat is dan weer geheel in overeenstemming met uw voornemen om de burgers meer aan te sporen te bewegen. Mocht de rotonde bij de Aldi een praktisch probleem opleveren omdat de bussen de rotonde niet zouden kunnen nemen dan is het wellicht nog de overweging waard om hier een kruispunt van de te maken. Deze aanpassing zou vele malen goedkoper zijn dan het aanleggen van een geheel nieuwe busbaan waarbij en ook nog een brug aangelegd moet worden. Een andere optie is om voorbeeld te nemen aan steden internationaal die in de mogelijkheid		

	voorzien op verschillende plekken in de stad om een, al dan niet elektrische, fiets te kunnen huren en je daarmee te verplaatsen naar de plek van de 'hoge' route. Ook dit zou meer stroken met de voornemens van het verkeersstructuurplan. Desnoods wordt er over het water tussen de Van Heuven Goedhartlaan en Graan voor Visch een fietsbrug gerealiseerd zodat reizigers de Van Heuven Goedhartlaan zo sneller kunnen bereiken voor een busroute naar de 'hoge' route. Daarmee zou ik mij kunnen verenigen, maar met de aanleg van de busbaan zoals in het plan voorgenomen is in het geheel niet. Ik hoop ten zeerste dat u bovengenoemde bezwaren zeer serieus neemt nu de voorgenomen plannen voor de inwoners van de wijk zeer verregaande gevolgen zullen hebben en dat u kijkt naar andere alternatieven die meer in de rede liggen.		
421	Beste, Wij zijn niet tegen een betere bereikbaarheid van Hoofddorp maar zien wel oa de volgende bezwaren: • Er gaat een groot deel van de privacy in onze tuinen verloren; • Op deze kant van de Piratenwijk ondervinden wij juist in onze tuinen al veel last van vliegtuiglawaai. Aanleg van een hoofdfietsnetwerk pad zal deze hinder onnodig verhogen en ons woongenot verminderen.	a. U bent tegen de aanleg van een fietspad op de Geniedijk: - Er gaat een groot deel van de privacy in uw tuin verloren; - U heeft al veel last van vliegtuiglawaai, door het fietspad zal deze hinder onnodig worden verhinderd net als uw woongenot.	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.
422	Presentatie mooi en ambitieus. Met name de planning (eerst infra daarna uitbreiding). Infra pas in 2040 klaar. Wordt er dan pas gestart met de uitbreidingen? Goed dat er een "ring/randstructuur" komt. De afbeeldingen randstructuur Hoofddorp geeft niet de reeële situatie weer (bv inprikkers Floriande). Nieuwe Bennebroekerweg tussen Spoorbaan en N205 wordt niet verbreed tot 2x2. De N201 wordt niet aangepast. De aansluiting N205 en N201 missen wij verbeterde aansluiting(mn de stoplichten). Er komt geen verbreding van de N205 vanaf Hoofddorp en Lisse. Dit is geen goede ring. Plan is gefocused op het centrum. Consequenties voor bijvoorbeeld Floriande (bereikbaarheid, veiligheid) wordt niets over gezegd. Deltaweg en Waddenweg zullen zwaarder belast gaan worden. Voorstel is om een verkeersstelling verkeersbewegingen nogmaals uit te voeren voor een goed en reeel beeld. Veiligheid rond scholen staat dat dit in overleg met scholen en bewoners gedaan wordt. Uit ervaring blijkt dat "gebruikers" niet de aanpassingen willen doen. Voorstel is dan ook om het "gewoon" uit te voeren. Algemene punten: TNO gaat ervan uit dat ov gebruik en thuiswerken verhoogd zal gaan worden. De huidige tijd geeft dat niet aan. In het plan lijkt geen aandacht te zijn voor de snelheid van de fietsen en scooters en dus de veiligheid in het verkeer.	a. Wordt er pas gestart met uitbreidingen als de infra in 2040 klaar is? b. De afbeeldingen randstructuur Hoofddorp geeft niet de reële situatie weer; c. Nieuwe Bennebroekerweg tussen Spoorbaan en N205 wordt niet verbreed tot 2x2; d. De N201 wordt niet aangepast; e. De aansluiting N205 en N201 missen wij verbeterde aansluiting (met name de stoplichten); f. Er komt geen verbreding van de N205 vanaf Hoofddorp en Lisse; g. Consequenties voor Floriande zijn niet in beeld, teveel focus op centrum, h. Deltaweg en Waddenweg zullen zwaarder worden belast. Voorstel is om verkeerstelling verkeersbewegingen nogmaals uit te voeren voor een reel beeld;	a. Nee, een groot deel van de ontwikkelingen kan al starten als niet alle infrastructuur gereed is. b. We zullen de kaart met inprikkers n.a.v. uw opmerking checken en daar waar nodig aanpassen met de juiste inprikkers. c. Het idee is om de Nieuwe Bennebroekerweg op het tracé Spoorlaan -Deltaweg zeker op termijn te verbreden tot 2x2 rijstroken, tussen Deltaweg en N205 volstaat 2x1 rijstrook. d. Klopt, wellicht is het mogelijk om de doorstroming op de kruispunten nog te optimaliseren, zoals bij de Rijnlanderweg en Van Heuven Goedhartlaan west. e. Dit is een detailuitwerking die in de scope valt van de verbreding Nieuwe Bennebroekerweg. f. Dit lijkt tot 2040 inderdaad niet noodzakelijk. g. De noodzakelijke maatregelen in Floriande voor het verkeer zijn beperkt, inzetten op meer lopen, fietsen en beter Openbaar Vervoer gelden welk degelijk voor Floriande. h. Er is geen aanleiding om meer verkeer op de Delta- en Waddenweg te verwachten, grote gebiedsontwikkelingen vinden op andere locaties

			plaats waarbij de ontsluitingsroutes over andere wegen gaan.
		i. Veiligheid rondom scholen in overleg met scholen en bewoners. Gebruikers willen niet aan aanpassingen doen. Gewoon uitvoeren.	i. De maatregelen rondom scholen zullen in breed verband besproken moeten worden voor realisatie mogelijk is.
		j. TNO gaat ervan uit dat ov gebruik en thuiswerken verhoogd zal gaan worden. De huidige tijd geeft dat niet aan.	j. Wij houden wel rekening met meer OV gebruik en 1 dag thuiswerken voor de kantoor gerelateerde banen.
		k. In het plan lijkt geen aandacht te zijn voor de snelheid van de fietsen en scooters en dus de veiligheid in het verkeer.	k. Wel zeker, de aanleg van het regionale fietsnetwerk is bedoeld voor de snellere fietsers en scooters indien deze niet van de rijbaan gebruik moeten maken.
423	ZIENSWIJZE mbt het Verkeerststructuurplan/aanleg Toolenburgweg. Met toenemende verbazing en ontsteltenis heb ik kennis genomen van het verkeersstructuurplan van de gemeente waarin sprake is van de aanleg van een (drukke!) weg langs de Ridderburgpark. Het ontbreekt totaal aan logica waarom een binnenringweg zoals de Van Heuven Goedhartlaan moet worden afgesloten en er vervolgens een weg zou moeten worden aangelegd dwars door een bestaande woonwijk. Onevenredig grote gevolgen voor zowel de bewoners langs de beoogde weg (overlast, veiligheid, gezondheid, woongenot) maar ook de wijken erachter! En in meerdere opzichten een aantasting van het recreatiegebied! Hoe kan de gemeente dit rijmen met hun Stomp-beleid? Hoe kun je burgers voor dit beleid motiveren terwijl je plannen wilt uitvoeren die een gebied, ingericht op fietsers en wandelaars (en een busbaan) zo totaal om zeep gaan helpen om autoverkeer te stimuleren!? De hele infrastructuur wordt hiermee compleet veranderd met alle negatieve gevolgen voor de wijk vandien. De beoogde weg mag dan ophouden bij winkelcentrum Toolenburg, de auto's moeten ergens heen. Waar zijn de argumenten om de noodzaak van deze zeer ingrijpende plannen voldoende hard te maken? De gemeente stelt zelf in de zeer recent bekend gemaakte Mobiliteitsvisie dat "de waardering van de verbindingen onverminderd zeer hoog is". Wie wil deze ingrijpende wijzigingen dan? Ik zal de ontwikkelingen blijven volgen en zonder overtuigend bewijs van de noodzaak van deze plannen en gedegen onderzoek naar alternatieven (mocht er echt iets nodig zijn..) zal ik me blijven verzetten tegen de uitvoering hiervan.	a. Het ontbreekt totaal aan logica om een binnenringweg zoals de Van Heuven Goedhartlaan af te sluiten om vervolgens een weg aan te moeten leggen door een bestaande woonwijk. Onevenredig grote gevolgen voor de bewoners langs de beoogde weg: overlast, veiligheid, gezondheid, woongenot. b. Het STOMP-beleid wordt om zeep geholpen want het autogebruik wordt gestimuleerd. c. Hoe rijmt dit plan met de recent bekend gemaakte Mobiliteitsvisie?	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe van Heuven Goedhartlaan en de toelichting in paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Het idee van de Toolenburgerweg is niet om extra verkeer te faciliteren maar om het verkeer over de juiste wegen te laten rijden. c. Inprikkers vanaf de ring (hoofdwegen) om direct zonder omrijdbewegingen en dwars door woonwijken veilig hun woningen te bereiken past uitstekend in de mobiliteitsvisie. Deze mobiliteitsvisie is echter al van 2018. De Wet Elektronische Publicaties stelt eisen aan de wijze waarop wij beleidsstukken publiceren. Publicaties uit het verleden voldoen hier niet altijd aan. De gemeente is daarom bezig met een centrale inhaalslag om alle publicaties die niet juist zijn gepubliceerd nogmaals op de volgens de wet voorgeschreven wijze te publiceren..
424	De rare gedachte om een tooleburgweg door een rustige wijk en plas lijkt mij geen goed plan.	a. De Toolenburgerweg door een rustige wijk en plas lijkt u geen goed plan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
425	Ernstig bezwaar tegen autoweg langs busbaan 397 in wijk Toolenburg	a. Ernstig bezwaar tegen een autoweg langs busbaan 397 in de wijk Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

426	Wij zijn voor de natuur, rust en recreatie zo dicht mogelijk bij de Toolenburgseplas gaan wonen. Met mogelijk aanleg van een nieuwe verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas gaat ons woon en leef genot alsmede de natuur enorm verstoren. Hadden wij dit plan eerder geweten, dan waren wij niet naar Tudorpark verhuisd. Het is dan ook niet te begrijpen dat er eerst een nieuwe wijk wordt gebouwd, bestemmingsplannen voor meer wijken worden gemaakt en daarna pas wordt gekeken naar een verbeterende infrastructuur ten koste van mens en dier. Wij kunnen dan ook niet anders dan bezwaar maken tegen het nieuwe verkeersstructuurplan Hoofddorp.	a. Als u van het plan van de Toolenburgerweg had geweten, had u nooit in Tudorpark komen wonen. b. Waarom eerst plannen maken voor een nieuwe wijk, bestemmingsplannen voor meer wijken en daarna pas kijken naar infrastructuur?	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Een VSP wordt pas gemaakt als de verwachting is dat de structuren op termijn het verkeer niet meer aankunnen. Om dit te kunnen constateren zijn er dus eerst ontwikkelingen nodig, anders kan er niet gerekend worden. Daarnaast geldt dat er geen extra infra nodig is zolang er nog restcapaciteit is. Omdat we verwachten dat met de huidige plannen de restcapaciteit er niet meer is, komen we met een verkeersstructuurplan voor heel Hoofddorp.
427	Ik heb op 13 oktober en opnieuw op 26 oktober per e-mail een zienswijze ingediend. Ik heb geen ontvangstbevestiging gehad. Kunt u deze a.u.b. aan mij verzenden?	a. -	a. -
428	Laat Toolenburg een rustige wijk blijven, zonder doorgaande weg. Doodzonde van de natuur, de rust, de omgeving, de overlast die ontstaat, de onveiligheid voor kinderen... De busbaan is al genoeg! Een doorgaande weg is helemaal niet nodig. Dan rijdt men maar een klein stukje om, en blijft Toolenburg een fijne, groene, rustige en veilige wijk.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: laat Toolenburg een rustige wijk blijven, doodzonde van natuur, rust, de omgeving, de overlast die ontstaat, onveiligheid voor kinderen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
429	ik ben voor het behoud van de huidige situatie wij zijn uit Amsterdam verhuisd naar Tudorpark omdat het hier autoluw is. Als we dit van te voren hadden geweten waren we niet naar Hoofddorp verhuisd!	a. U bent vanuit Amsterdam naar Tudorpark verhuisd vanwege het autoluw zijn dus u bent voor behoud van de huidige situatie.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
430	Mometeel zijn er al wegen aangelegd in toolenburg die al jaren goed functioneren in de wijk. De aanbouw van nieuwe wijken zou er niet toe moeten leiden dat er wijzigingen plaats vinden in een goed functionerende wijk, waarbij het zwaarte punt slechts een paar honderd meter wordt verplaatst van de ijweg, waar de dure huizen staan naar midden in de "gewone" wijk. Ik pleit er dan ook voor om de toolenburgerweg niet uit te laten voeren en het verkeersplan aan te passen.	a. De wegen in de wijk Toolenburg functioneren nu goed. b. De aanbouw van nieuwe wijken zou er niet toe moeten leiden dat er wijzigingen moeten plaatsvinden in een goed functionerende wijk.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Een VSP wordt pas gemaakt als de verwachting is dat de structuren op termijn het verkeer niet meer aankunnen. Om dit te kunnen constateren zijn er dus eerst ontwikkelingen nodig, anders kan er niet gerekend worden. Daarnaast geldt dat er geen extra infra nodig is zolang er nog restcapaciteit is. Omdat we verwachten dat met de huidige plannen de restcapaciteit er niet meer is, komen we met een verkeersstructuurplan voor heel Hoofddorp.
431	Toolenburgerweg gaat doorkruisen een rustige wijk. Dit is nu nog een hele rustige wijk, maar deze weg zou hele grote gevolgen hebben. Denk aan veiligheid, milieu, gezondheid en geluidsoverlast. Veilig word het in iedergeval niet. En vooral niet te vergeten er gaat een heleboel groen sneuvelen. Om deze weg te bereiken gaan de Schoonenburgersingel, Rondenburglaan, Frankenburgsingel, Manenburgdreef, Middenburg, Reina Prinsen Geerlingsdreef, Aletta Jacobsdreef veranderen van bestemmingsverkeer naar een drukke aanvoer verkeersweg. De 2 seniorencomplexen Meiermanflat & de Rondenburg krijgen de weg	a. De Toolenburgerweg gaat een rustige wijk doorkruisen met alle gevolgen van dien: veiligheid, milieu, gezondheid en geluidsoverlast. Ook gaat er een hoop groen sneuvelen, net als een druk bezocht voetbalveld.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	letterlijk en figuurlijk aangrenzend aan hun voortuintje. Tegenover Merckenburg gaat een zeer druk bezocht voetbalveld verdwijnen.De zonneflats aan het Ridderburgpark krijgen de Toolenburgerweg pal voor de ingang van hun flats. De P plaatsen zullen verdwijnen en moeten ergens anders weer gerealiseerd moeten worden. Vanaf de bushalte Toolenburg Zuid gaat een prachtige groenstrook van bomen en struiken sneuvelen. De toegang tot het park zal moeilijk zijn. Vreselijk! Weg met die weg!		
432	Een doorgaande weg realiseren tussen de Bennebroekerweg en winkelcentrum Toolenburg is niet meer van deze tijd. Ontsluiting moet gericht zijn op bereikbaarheid met openbaar vervoer en fietsen. Met de realisatie van deze weg belast je onnodig de wijk met onnodig auto verkeer.	a. Ontsluiting met gericht zijn om bereikbaarheid met openbaar vervoer en fietsen. Met de realisatie van de Toolenburgerweg, wordt de wijk onnodig belast met autoverkeer.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
433	Ik wil bezwaar maken tegen het plan om een autoweg naast de busbaan in Toolenburg aannte leggen. De ontsluiting van de wijk richting nwe bennebroekerweg en / of winkelcentra is voldoende; openbaar vervoer, per fiets prima bereikbaar. Ook via Hoofdweg functioneert de aansluiting.	a. U maakt bezwaar tegen het plan om een autoweg naast de busbaan in Toolenburg aan te leggen	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
434	We hebben gehoord dat het wel bekend is hoe de uitbreiding komt vanuit het centrum door Graan voor visch naar de buslijn. Bladzijde 39 en 40. We hebben bezwaar als deze busbaan wordt uitgebreid dwars van Nieuwe weg, vlak langs onze Snackbar (GVV 14006) en ons huis Graan voor visch 15201, naar de van Heuvelgoedlaan zal gaan.	a. U heeft bezwaar als deze busbaan wordt uitgebreid vanaf de Nieuwe weg, vlak langs onze Snackbar (GVV 14006) en ons huis naar de van Heuvelgoedlaan.	b. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch.
435	Met verbazing heb ik kennis genomen van uw plan om een weg aan te leggen vanaf winkelcentrum Toolenburg naar de nieuwe Bennebroekerweg. Dit om wijken elders te ontlasten. M.a.w.: de ene wijk wordt ontlast door een andere wijk op meerdere wijzen zwaar te belasten. Er verdwijnt daar dan openbaar groen en een sportveld en de omgeving rond de flats verandert dramatisch, in de eerste plaats voor de flatbewoners! (Ik woon daar niet, dus het gaat mij hierbij niet om eigenbelang!!!) Bovendien wordt de verkeerssituatie winkelcentrum Toolenburg richting Toolenburgse plas nog ingewikkelder en nog onoverzichtelijker voor alle verkeer, inclusief voetgangers. Er kan een hoop verbeterd worden aan de huidige situatie. De straatweg die vanuit Toolenburg rechtstreeks naar de Calatravabrug loopt is zeer zwaar belast. Maak daar eenrichtingsverkeer van richting de brug. Richting Toolenburg moet het verkeer dan rechtsaf langs de Hoofdvaart afbuigen. Ontlast de situatie op de Calatravabrug door de enige tijd geleden gerenoveerde brug bij de oude Bennebroekerweg open te stellen voor autoverkeer. Dit maakt de verkeerssituatie op de Calatravabrug een stuk overzichtelijker/veiliger. Door de rijrichtingen aan te passen wordt het ook voor fietsers, die van beide kanten van de Hoofdvaart komen, een stuk veiliger.	a. U heeft bezwaar tegen de Toolenburgerweg b. U komt met voorstellen aan de wegen rondom Toolenburg om de bestaande situatie te verbeteren.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zonder kaart zijn uw oplossingen lastig te begrijpen. Het VSP gaat echter uit van minder verkeer over de Hoofdweg en Bennebroekerweg, de oude polderlinten, juist, zoals u ook aangeeft om een veiligere situatie voor fietsers te maken. Ook is de gemeente geen voorstander van eenrichtingsverkeer omdat dit voor de weggebruiker leidt tot omrijden en onduidelijke structuren.
436	Mijn bezwaar richt zich op de in het plan genoemende ‘Inprikker’ vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkel centrum Toolenburg. Een van de bypasses. Een onzalige gedachte en wel om de volgende redenen: 1. U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de verkeersveiligheid in de hele wijk. Uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Als de verkeer op voetpad, fietspad en straat hier (‘Toolenburgerweg’)	a. U maakt bezwaar tegen de in het plan genoemde ‘Inprikker’ vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkel centrum Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	toeneemt, blijft geen veilige manier voor gezinnen met kleine kinderen om met de fiets van Tudor Park naar naast gelegene wijken richting Toolenburg te gaan (naar de kinderdagverblijf of basisschool). Nu kan het over de fietspad naast de busbaan (en straks de voetpad) maar niet meer als de drukte hier toe neemt. De Catharina Parrlaan is niet veilig voor ouders met kleinere kinderen op fiets. De auto's (en vrachtwagen) rijden hier vrij hard en het is best wel druk. Het is nu al moeilijk in te schatten en in te zien waar de auto's vandaan komen. De fietspad naast de buslijn is nu al druk met voetgangers, fietsers en scooters. De veiligheid van deze weg gaat zeker afnemen als er nog een straat bijkomt. 2. Ook word het gevaarlijker om van de wijken naar de Toolenburger Plas te gaan. Heel veel fietsers, voetgangers, mensen met honden en gezinnen gaan over de busbaan om naar de Park te gaan. Een straat verandert de nu veilige weg in een risico voor mensen die dagelijks naar te park gaan. Dit kan niet de idee zijn in Hoofddorp die eigenlijk autoluw wil worden. 3. Verder neemt de leefbaarheid van de wijk Tudor Park af. We zijn hier naartoe verhuisd omdat het rustig is, leuk voor gezinnen met kleine kinderen. Dit is niet langer het geval als hier een drukke straat word geplaatst. De scooters rijden nu al hard op de fietspad wat behoorlijk lawaaiig is vooral in de avonduren. De geluidsoverlast gaat toenemen als er een straat word geplaatst. 4. Zeker is het ook voor het milieu niet goed als er een straat naast de busbaan word geplaatst. Het zal voor meer uitlaatgassen zorgen. Dit is niet leuk voor de recreatiegebied, voor de diversiteit van dieren en vogels in dit gebied maar ook niet voor mensen met een tuin naast de busbaan. 5. We wonen naast de busbaan, dus zijn we direct getroffen als er de Toolenburgerweg word geplaatst van geluidsoverlast, uitlaatgassen minder veiligheid voor ons en onze kinderen. Een de waarde van onze huis gaat flink dalen. Dit was niet herkenbaar toen dit huis hebben gekocht om hier naartoe te verhuizen met de idee in een rustige en groene wijk te gaan wonen. We zijn beslist tegen de plaatsing van de Toolenburgerweg tussen de Bennebroekeweg en de Winkelcentrum.		
437	Ik ben tegen de verkeersstructuurplan.van mij hoeft daar geen nieuwe weg te komen.ga eerst maar is in de straten kijken voor parkeer problemen.we hebben al dingen voor gesteld .maar dat kan natuurlijk niet.	a. U bent tegen het verkeersstructuurplan zonder exact aan te geven over welke nieuwe weg u het heeft en waar u parkeerproblemen ervaart.	a. U heeft geen specifieke elementen uit het VSP benoemd en daarom is het voor ons niet mogelijk is om een directe inhoudelijke reactie te geven. Wij verwijzen u naar de algemene reactie.
438	Ik zie het niet zitten zo 'n drukke weg vlak naast een recreatie gebied. Er wordt veel gebruik gemaakt van de omgeving rondom de Toolenburgplas door alle leeftijdsgroepen. Dit zou een grote achteruitgang zijn van het woongenot en onze leefomgeving.	a. U maakt bezwaar tegen een weg langs het recreatiegebied Toolenburgerplas.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

439	Geachte heer, mevrouw, Helaas heb ik kennisgenomen van het verkeersstructuurplan Hoofddorp d.d. 15 september jl. Ik ben hier heel erg van geschrokken en wil daarom hierbij mijn bezwaar aantekenen. Ik ben eigenaar en bewoner van een appartement in Graan voor Visch, de Dik Trom flat nummers 16201 – 16268. Zoals ik heb begrepen uit het verkeersstructuurplan is er een busbaan nodig die bussen vanuit het centrum naar de hoge route zullen leiden. Om dit te kunnen realiseren heeft u het voornemen om een busbaan aan te leggen vanaf de Nieuweweg door Graan voor Visch naar de Van Heuven Goedhartlaan. Uit de tekeningen maak ik op dat de busbaan vanaf de rotonde bij de Aldi links langs de moskee tussen de twee flats (Dik Trom en Flipse) geleid moet worden. De ruimte tussen de twee flats is minimaal en tussen deze twee complexen zou een busbaan zeer dicht op de complexen geplaatst worden, dit lijkt mij zeer onwenselijk. Het zou betekenen dat de bewoners van o.a. deze complexen (en andere omwonenden) heel erg veel last zouden krijgen van geluidsoverlast en de bereikbaarheid van deze complexen komt in het geding. Hierbij een opsomming met redenen waarom ik bezwaar wil maken tegen dit plan: • Geluidsoverlast (24 uur per dag bussen heel dicht langs de complexen!); • Waardevermindering van de appartementen!!! • Bereikbaarheid van deze twee complexen (Dik Trom en Flipse) en tevens de omliggende wijken in Graag voor Visch; • Bereikbaarheid omliggende gelegenheden, winkels, moskee, station en snelweg; • Privacy (die er nu wel is); Parkeergelegenheid aan beide zijden van de complexen (parkeerproblemen zijn er al) en de eventuele extra kosten voor bewoners uit wijk 16000 waar geen blauwe zone is en ook tegen dit plan is gestemd.Ik trek in twijfel of er serieus goed nagedacht is over dit plan. Zeker omdat ook het plan is om een nieuwe toegangsweg richting de snelweg (Taurusavenue) autoluw te maken. Mensen zullen andere routes gaan bedenken waardoor andere wijken hier overlast van gaan krijgen. De hele infrastructuur zal overhoop gaan, de wijk Graan voor Visch zal worden geïsoleerd en de bewoners worden beperkt in hun bewegingsvrijheid. Daarbij zijn de wegen en parkeergelegenheden recent vernieuwd en de rotonde bij de Aldi opgeknapt, in mijn beleving is dit dan toch echt kapitaalvernietiging. Dit plan zal zeer vervelende gevolgen hebben voor alle bewoners van Graan voor Visch en alle omliggende gelegenheden. Ik hoop dat u serieus zal omgaan met mijn bezwaren tegen de plannen die jullie hiervoor hebben. Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.	a. U maakt bezwaar tegen een busbaan door Graan voor Visch zoals deze nu is aangegeven in het concept VSP vanwege de volgende redenen: • Geluidsoverlast (24 uur per dag bussen heel dicht langs de complexen!); • Waardevermindering van de appartementen!!! • Bereikbaarheid van deze twee complexen (Dik Trom en Flipse) en tevens de omliggende wijken in Graag voor Visch; • Bereikbaarheid omliggende gelegenheden, winkels, moskee, station en snelweg; • Privacy (die er nu wel is); • Parkeergelegenheid aan beide zijden van de complexen	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch.
440	Is Rijkswaterstaat, de beheerder van de A4, geïnformeerd over het voornemen om deze onderdeel te laten worden van de ring om Hoofddorp? Naar mijn weten is daar toestemming voor nodig welke slechts bij hoge uitzondering wordt verleend.	a. Is Rijkswaterstaat, de beheerder van de A4, geïnformeerd over het voornemen om deze onderdeel te laten worden van de ring om Hoofddorp?	a. Rijkswaterstaat is op de hoogte gebracht van de verkeersstructuurplannen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep en heeft een zienswijze ingediend waarin zij aangeven geen bezwaren te hebben.
441	Hierbij maak ik bezwaar tegen de bouw van de Toolenburgerweg. Dit is nu nog een hele fijne en rustige wijk, maar deze weg zou hele grote gevolgen hebben. Voor mij als bewoner in de straat Ina Boudier Bakkerdreef in de wijk Toolenburg zou de weg een einde aan onze rustige, groene wijkje betekenen. In het plan staat dat de weg zomaar duizenden extra auto's per dag door de wijk zou kunnen betekenen. Het heeft enorme gevolgen voor onze rustige groene woonwijk. Denk aan veiligheid, milieu, gezondheid en geluidsoverlast. Er wordt daar heel veel gewandeld bijvoorbeeld, maar denk ook aan alle toevoerwegen die dan helemaal dicht gaan lopen. De bouw van deze weg mag echt NIET	a. Hierbij maakt u bezwaar tegen de bouw van de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	plaatsvinden !!!!Gaarne uw bevestiging dat de plannen voor de fictieve Toolenburgerweg niet door gaan!!		
442	Als bewoner van graan voor visch sta ik niet achter sit plan. Ik moet een flink stuk omrijden om naar de a4 te komen, waar ik vervolgens richting Amsterdam moet met mn auto. Verder heb ik ook geen begrip voor het aanleggen van de toolenburgerweg. Een doorgaande weg aanleggen welke aansluit op woonwijken waar veel kinderen spelen lijkt mij ontzettend gevaarlijk.	a. U maakt bezwaar tegen de knip in de Van heuven Goedhartlaan en tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan, en de toelichting in paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
443	Goededag, Graag wil ik u laten weten dat ik tegen het verkeersstructuurplan in Hoofddorp Toolenburg ben. Ik ben wonende in Toolenburg en woon hier in een fijne rustige wijk. Als er een nieuwe weg door Toolenburg komt is het gedaan met de rust. Ook zou ik dit zo zonde vinden van al het groen in de wijk en ook onrust voor de toolenburgse plas waar ik nu graag kom. Ik ben dus tegen de plannen van de gemeente en hoop dat er een oplossing komt voor de Hydepark en omgeving. Maar absoluut geen nieuwe weg door Toolenburg!	a. U laat ons weten dat u tegen het verkeersstructuurplan in Hoofddorp Toolenburg bent.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
444	Goededag, Graag wil ik u laten weten dat ik tegen het verkeersstructuurplan in Hoofddorp Toolenburg ben. Ik ben wonende in Toolenburg en woon hier in een fijne rustige wijk. Als er een nieuwe weg door Toolenburg komt is het gedaan met de rust. Ook zou ik dit zo zonde vinden van al het groen in de wijk en ook onrust voor de toolenburgse plas waar ik nu graag kom. Ik ben dus tegen de plannen van de gemeente en hoop dat er een oplossing komt voor de Hydepark en omgeving. Maar absoluut geen nieuwe weg door Toolenburg!	a. U laat ons weten dat u tegen het verkeersstructuurplan in Hoofddorp Toolenburg bent.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
445	Wat is het alternatief binnen de nieuw voorgestelde randstructuur voor het vervallen van de van Heuven Goedhartlaan? Gesteld wordt op blz 50 dat de functie van de van Heuven Goedhartlaan wordt verplaatst naar de Nieuwe Bennebroekerweg. Deze is oost-west en loopt van de Driemerenweg tot A4. Hoe wordt het noord-zuid trace opgevangen rondom de bebouwde kom van Hoofddorp?	a. Wat is het alternatief binnen de nieuw voorgestelde randstructuur voor het vervallen van de van Heuven Goedhartlaan? Hoe wordt het noord-zuid trace opgevangen rondom de bebouwde kom van Hoofddorp?	a. De Nieuwe Bennebroekerweg vervangt de verbinding Van Heuven Goedhartlaan – taurusavenue – A4. Dit is vooral de route voor verkeer met bestemmingen buiten Hoofddorp. Nergens in het VSP staat dat noord zuid verkeer met bestemmingen in Hoofddorp geen gebruik mogen maken van de bestaande wegen in Hoofddorp om van noord naar zuid te rijden maar de voorkeur ligt voor de gemeente dat dergelijke ritten met de fiets of het OV worden gedaan als alternatief voor de auto.
446	Een plan waar totaal niet bij nagedacht wordt over de veiligheid in de wijk met kinderen. Kindvriendelijke wijk is het allang niet meer en nu ook nog groenvoorziening wat weg moet en een weg dat door een prachtig gebied heen zal worden gebouwd. Door gelezen en kan mij niet voorstellen dat ze dit willen gaan uitvoeren. Was een kindvriendelijke wijk en je ziet nu al waar het drukker is geworden vooral bij de Haya van Someren singel waar kleine kinderen niet eens meer normaal op de stoep kunnen spelen door al dat	a. U heeft bezwaar tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	drukke verkeer. Auto,s die voorbij razen en oudere mensen niet eens normaal kunnen oversteken. Waarom moet er zoveel natuur voorzieningen ervoor weg gehaald moeten worden? Hoe belangrijk is het niet een veilige wijk met ook een mooi groengebied om ons heen. Is onze wijk het niet meer waard om ook een fijne veilige toekomst voor onze kinderen te kunnen behouden? Stem er op tegen.		
447	Om het prestige project Hydepark/Stationsgebied te realiseren moet er een oplossing komen voor het afsluiten van de van Heuven Goedhartlaan thv het station. De gemeente Haarlemmermeer wil daarvoor een heleboel dingen opofferen in de woonwijk Toolenburg West. Als het aan de gemeente ligt wordt er een Toolenburgerweg gerealiseerd vanaf het winkelcentrum Toolenburg naar de Nieuwe Bennebroekerweg. Deze Toolenburgerweg doorkruist een rustige prettig bewoonbare wijk.Nu krijgen wij de verkeershinder, geluidsoverlast, luchtvervuiling etc. En vooral niet te vergeten er gaat een heleboel groen sneuvelen. Om deze weg te bereiken gaan de Schoonenburgersingel, Rondenburglaan, Frankenburgsingel, Manenburgdreef, Middenburg, Reina Prinsen Geerlingsdreef, Aletta Jacobsdreef veranderen van bestemmingsverkeer naar een drukke aanvoer verkeersweg. De 2 seniorencomplexen Meiermanflat & de Rondenburg krijgen de weg letterlijk en figuurlijk aangrenzend aan hun voortuintje. thv Merckenburg gaat een zeer druk bezocht voetbalveld verdwijnen. De zonneflats aan het Ridderburgpark krijgen de Toolenburgerweg pal voor de ingang van hun flats. De P plaatsen zullen verdwijnen en moeten ergens anders weer gerealiseerd moeten worden. Vanaf de bushalte Toolenburgerweg Zuid gaat een prachtige groenstrook van bomen en struiken sneuvelen. Ik zeg alles bij elkaar … complete waanzin !!!! En de oplossing is voorhanden en ligt er reeds. De van Heuven Goedhartlaan afrijden tot de Hoofdweg Oostzijde en daar rechtsaf slaan richting Johan Enschede of rechtdoor naar de Nieuwe Bennenbroekerweg.	a. U heeft bezwaar tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
448	Absoluut TEGEN Toolenburgerweg !!!! Absoluut waanzin.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
449	Bezwaar tegen verkeersstructuur plan Toolenburg. M.i. onnodig maar slechts oplossing voor problemen elders die ten koste gaan van een wijk die in balans is. Verkeer vs bewoners en hun leefruimte..Dit plan zou een hele slechte keuze zijn voor bewoners die hier al jaren wonen vs bewoners die in Hyde park komen wonen en weten waar ze voor kiezen !!	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
450	Zoals vele mede hoofddorpers en toolenburgse bewoners zeg ik 'NEE'! Tegen de ontsluiting weg de 'toolenburgse weg' ivm de toenemende verkeersveiligheid in een rustige vriendelijke woonwijk. Door ideeën en openheid krijg je medewerking van bewoners om ieder zijn zin te krijgen en te geven.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

451	Mijn woning Rondenburglaan ligt aan de busbaan en ik ben tegen het verkeersstructuurplan om de weg te plannen langs de bestaande busbaan die loopt van de Nieuwe Bennebroekerweg naar winkelcentrum Toolenburg. De ruimte tussen de bestaande woningen en een nieuwe weg is veel te klein. De weg komt veel te dichtbij de huizen en er zullen waarschijnlijk ook vele bomen worden weggehaald. De bewoners zullen veel last gaan ondervinden van het verkeersgeluid en verkeersdrukte overlast. Ook zullen de schoolgaande kinderen uit Nieuw Vennep die nu gebruikmaken van het fietspad naast de busbaan niet meer veilig zijn. Ook de vooral wat ouderen die hier wonen en gebruikmaken van het voetpad naast de busbaan worden geconfronteerd met gevaarlijke situaties door hard rijdend autoverkeer. Iedereen weet dat veel automobilisten zich niet aan de maximale snelheid houden, zeker op een vrij lang auto baan naast de bestaande busbaan. Heel veel redenen om bezwaar te maken tegen het plan!	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
452	Het concept-verkeersstructuurplan Hoofddorp roept mij de volgende vragen op rondom verkeersveiligheid en uitvoerbaarheid. Graag ontvang ik de nota van zienswijzen hierop meer duidelijkheid. Algemeen: licht er een verkeersonderzoek ten grondslag aan het verkeersstructuurplan? Zo ja kan deze als bijlage worden toegevoegd bij de nota van zienswijzen? 1. Ten aanzien van de Toolenburgerweg begrijp ik dat het ingaande en uitgaande verkeer via deze route wordt afgewikkeld en niet meer via de Van Heuvengoedhartlaan of de IJweg (fietsstraat). 2. Om hoeveel verkeersbewegingen gaat dit? En wat is het effect qua extra verkeersbewegingen op de wegen in de wijk zoals de Reina Prinsen Geerlingsdreef? Gaat het alleen om verkeersbewegingen vanuit de wijk Toolenburg of ook uit andere wijken? 3. Hoe zal de Toolenburgerweg worden gesitueerd? Komt deze in plaats van de busbaan? Of komt deze naast de busbaan? En zo ja welke kant? En tot waar loopt de Toolenburgerweg door? Tot aan de Reina Prinsen Geerlingsdreef? Of minder ver of verder? Wat betreft uitvoerbaarheid: als de weg naast de busbaan wordt aangelegd: hoe wordt dan 4. rekening gehouden met: a. Externe veiligheid: uit de vigerende bestemmingsplannen blijkt er een gasleiding en CO2-leiding te liggen en mag er geen weg worden aangelegd. b. Bomen: aan de zijkant staan diverse bomen; zijn deze kapvergunningplichtig? c. Parkeerplaatsen: gaat de weg ten koste van het aantal parkeerplaatsen? Wordt dan nog voldaan aan de parkeernormen? Of worden de parkeerplaatsen verplaatst? En zo ja waarnaar toe? d. Geluid: er zullen extra verkeersbewegingen komen wat extra geluid genereert op de aanliggende woningen. Volgens de Wet geluidhinder is een reconstructiebesluit nodig. Niet alleen voor de Toolenburgerweg, maar ook voor de andere wegen in Toolenburg, zoals de Reina Prinsen Geerlingsdreef waar extra verkeersbewegingen komen. Is er al een geluidsonderzoek verricht? Zo ja wat kwam daar uit? (NB onder de Omgevingswet komt de Wet geluidhinder onder de Omgevingswet te vallen, maar er zal aan vergelijkbare geluidsnormen voldaan moeten blijven worden). e. Water: er ligt een waterweg naast het huidige voetpad; blijft deze ongewijzigd? Zo nee, mag deze gewijzigd worden van het Hoogheemraadschap Rijnland? f. Kunstwerken: gaat het alleen om de aanleg van een weg of moeten er ook kunstwerken worden gebouwd als een viaduct of tunnel?	a. Algemeen: licht er een verkeersonderzoek ten grondslag aan het verkeersstructuurplan? Zo ja kan deze als bijlage worden toegevoegd bij de nota van zienswijzen? b. Ten aanzien van de Toolenburgerweg begrijp ik dat het ingaande en uitgaande verkeer via deze route wordt afgewikkeld en niet meer via de Van Heuvengoedhartlaan of de IJweg (fietsstraat). c. Om hoeveel verkeersbewegingen gaat dit? En wat is het effect qua extra verkeersbewegingen op de wegen in de wijk zoals de Reina Prinsen Geerlingsdreef? Gaat het alleen om verkeersbewegingen vanuit de wijk Toolenburg of ook uit andere wijken? d. Hoe zal de Toolenburgerweg worden gesitueerd? Komt deze in plaats van de busbaan? Of komt deze naast de busbaan? En zo ja welke kant? En tot waar loopt de Toolenburgerweg door? Tot aan de Reina Prinsen Geerlingsdreef? Of minder ver of verder? e. Als de weg naast de busbaan wordt aangelegd: hoe wordt dan rekening gehouden met: • Externe veiligheid • Bomen • Parkeerplaatsen • Geluid • Water • Kunstwerken f. Stel dat de Toolenburgerweg toch aangelegd moet worden (en het is uitvoerbaar), welke maatregelen worden dan genomen om de verkeersveiligheid rondom de Toolenburgerweg en de aanbepalende wegen te waarborgen? De kruising van de Reina Prinsen Geerlingsdreef naar het winkelcentrum is nu al onoverzichtelijk.	a. Er ligt een verkeersonderzoek ten grondslag aan het VSP. Via de website van de gemeente 'Haarlemmermeer van morgen' is deze via het e-mailadres van het VSP Hoofddorp opvraagbaar. b. Dit is een onjuiste constatering, de Van Heuven Goedhartlaan blijft onderdeel van het netwerk evenals de IJweg om de wijk te bereiken. c. Over de Toolenburgerweg rijdt voornamelijk verkeer van en naar Toolenburg, dit verkeer verdwijnt dan van de andere bestaande inprikkers van de wijk. Er rijdt ook wat verkeer uit andere wijken over de Toolenburgerweg maar dat is in verhouding een klein deel, maximaal een kwart. d. Er ligt geen ontwerp voor de Toolenburgerweg, pas als de keuze wordt genomen om verder te studeren aan deze weg volgt een ontwerp- en inpassingsstudie. e. Deze elementen zijn onderdeel van de belangenafweging. f. Op het moment dat de weg wordt uitgewerkt wordt uiteraard de consequentie op het bestaande netwerk in beeld gebracht en aanvullende maatregelen genomen indien noodzakelijk. Daar is op dit moment niets over te zeggen.

	4. Stel dat de Toolenburgerweg toch aangelegd moet worden (en het is uitvoerbaar), welke maatregelen worden dan genomen om de verkeersveiligheid rondom de Toolenburgerweg en de aanbepalende wegen te waarborgen? De kruising van de Reina Prinsen Geerlingsdreef naar het winkelcentrum is nu al onoverzichtelijk.		
453	In deze reactie wil ik ingaan op de visie op de inrichting van het stadscentrum en het stationsgebied. In het stationsgebied wordt uitgegaan van verdichtingsbouw en een aansluiting op de Noord-Zuidlijn voorzien. Er wordt uitgegaan van (zie Hoofddorpse Courant 19/10/2022) dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, omdat er waargenomen wordt dat op de piekmomenten parkeerplaatsen in de parkeergarages onbezet blijven. Deze conclusie lijkt mij verkeerd, omdat de onbezette parkeerplaatsen de dure parkeerplaatsen zijn, die waarschijnlijk onbezet zijn door de prijs en niet door de behoefte. Verdere beperkingen van het aantal parkeerplaatsen zal dus waarschijnlijk leiden tot een verminderd bezoek van het winkelcentrum aan het van Stampplein. Er wordt uitgegaan van een inrichting van het stations gebied waar men prioriteit wil geven aan lopen, fietsen en verblijven, uitgaande van aansluiting op de Noord-Zuid lijn. Men geeft grote prioriteit aan bereikbaarheid van het stationsgebied met het OV. Op dit moment is het opstappen op het OV in het stationsgebied vrijwel onmogelijk als men met de auto naar het Stationsgebied gaat met de auto. Dit komt doordat betaalbare/gratis parkeerplekken ontbreken voor het woonwerkverkeer dat in het Stationsgebied wil opstappen op het openbaar vervoer. Bij aansluiting van de Noord-Zuidlijn op het stationsgebied zal de behoefte voor betaalbare parkeerplekken voor woon-werkverkeer alleen maar toenemen. Deze visie leidt er toe om juist te steven naar veel meer betaalbare parkeerplekken in het centrum en het stationsgebied. Laat hierbij de wens van de bewoners van de Haarlemmermeer leidend zijn en geen partijpolitieke besluitvorming of ambitie van de wedhouder of een beperking tot een visie van de mensen die in het centrum/Stationsgebied wonen. Het streven moet zijn om het gebruik van het Centrum/Stationsgebied te behouden voor alle inwoners van de Haarlemmermeer.	a. U gaat uit van de noodzaak van minder parkeerplaatsen in het centrum vanwege onderbezetting. b. U ziet de noodzaak voor goede overstapvoorzieningen tussen auto en openbaar vervoer.	a. Het VSP doet geen uitspraken over parkeren. b. Het VSP erkent het belang van goede overstap van fiets en auto op HOV. Of deze voorziening rondom station Hoofddorp een plek kan krijgen wordt niet door het VSP bepaald. In het VSP worden wel andere mogelijke locaties benoemd. Deze moeten nog wel uitgewerkt worden.

454	Bij het opstellen van het verkeersplan is uitgegaan van aannames ten aanzien van het aantal te bouwen nieuwe woningen, het aantal arbeidsplaatsen en dat de metro zal worden doorgetrokken tot Hoofddorp. Het zijn aannames omdat nog niet met zekerheid kan worden gezegd dat de ontwikkelingen die nu worden aangenomen in werkelijkheid zullen worden gerealiseerd. Een goed plan houdt met deze onzekerheid rekening en is genoeg flexibel om aangepast te kunnen worden als de ontwikkelingen anders zijn dan wat oorspronkelijk was aangenomen. Die flexibiliteit is niet expliciet in het plan verwoord en ik vraag mij af hoe gemakkelijk het plan kan worden aangepast als de omstandigheden anders blijken te zijn. Ik zou graag zien dat in het plan wordt vermeld dat periodiek, zeg om de vijf jaar, een evaluatie plaats vindt om te zien in hoeverre de ontwikkelingen nog in de pas lopen met de in het plan verwachte ontwikkelingen en, indien nodig, het plan wordt aangepast.	a. U ziet graag dat in het plan wordt vermeld dat periodiek, zeg om de vijf jaar, een evaluatie plaats vindt om te zien in hoeverre de ontwikkelingen nog in de pas lopen met de in het plan verwachte ontwikkelingen en, indien nodig, het plan wordt aangepast.	a. Uiteraard kunnen we niet in de toekomst kijken en is het VSP opgesteld met de huidige kennis. Daarom heeft het VSP ook een bepaalde mate van grofheid en worden maatregelen benoemd die verder uitgewerkt moeten worden. Dat is het moment dat er ruimte is om met de dan geldende kennis opnieuw gedetailleerd te kijken naar invulling van de voorgestelde maatregel en deze, indien nodig, aan te passen. Maar de kans is groot dat er niet van de voorgestelde beleidslijnen afgeweken hoeft te worden.
455	Beste, Via deze weg zou ik graag aan willen geven dat de inrichting van de Toolenburgerweg zeer onwenselijk is. Deze weg zal gelegen zijn in een groenstrook met veel natuur. Dit zal ernstig verstoord worden. De fijnstof en geluidsvervuiling is zeer onwenselijk voor de omliggende woonwijken en hiermee komt de leefbaarheid ernstig in het geding. Er zijn op dit moment goede alternatieven om, om de wijk heen te rijden.	a. U geeft aan dat de inrichting van de Toolenburgerweg zeer onwenselijk is.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
456	Beste Gemeente Haarlemmermeer, Uiteraard begrijp ik dat het belangrijk is om de omgeving goed bereikbaar te houden maar het kan natuurlijk niet zo zijn dat dit ten koste moet gaan van natuur en groen. We zijn absoluut tegen de aanleg van een Toolenburgerweg omdat de huidige wegen zoals de Hoofdweg en de IJweg voldoende moeten zijn om de bereikbaarheid op peil te houden. Het getuigd van weinig creativiteit en vooral gemakzucht om maar gewoon een extra weg aan te leggen met alle gevolgen van dien zoals overlast door lawaai en fijnstof. Een bezorgde bewoner van Tudorpark	a. U bent absoluut tegen de aanleg van een Toolenburgerweg omdat de huidige wegen zoals de Hoofdweg en de IJweg voldoende moeten zijn om de bereikbaarheid op peil te houden.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
457	Wij hebben twee jaar geleden een huis gekocht aan de Merckenburg, een rustige, autoluwe en groene straat met vrij uitzicht aan de voorzijde. Nu blijkt in het VSP hier de Toolenburgerweg gepland te zijn, een drukke weg waar veel lawaai en fijnstof vandaan zal komen. We maken ons hier zorgen over. Het wonen zal hier minder prettig en veilig worden, en ons huis zal in waarde dalen. Ik durf nu mijn kinderen naar de basisschool te laten fietsen, maar straks met een drukke weg voor ons huis niet meer. Ook is het ontzettend zonde dat het voetbalveldje voor ons huis zou verdwijnen. Dit wordt intensief gebruikt door jong en oud, en maakt de wijk levendig en aantrekkelijk. Bovendien zou deze weg met de beschikbare ruimte echt pál langs de bestaande bewoning komen te liggen. Het is mij uit de plannen niet duidelijk geworden waarom deze ingrijpende maatregel van het aanleggen van een drukke weg door een rustige woonwijk nodig zou zijn. Zoals ik het zie, wordt er een enorm probleem gecreerd door de 'knip' in de Van Heuven	a. U maakt zich zorgen over de komst van de Toolenburgerweg b. U ziet het nut van de knip in de Van Heuven Goedhartlaan niet.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	Goedhartlaan bij het station. Daardoor ontstaat er een verkeersinfarct in de rest van de stad dat alleen met drastische maatregelen is op te lossen. Regelrechte kapitaalvernietiging om de bestaande infrastructuur gewoon op te heffen. Volgens mij zijn er een aantal oplossingen die niet goed onderzocht of toegelicht zijn veel beter i.p.v. deze 'knip': 1. Met bijv. een fietsers/voetgangerstunnel, of zelfs een autotunnel voor dat deel van de VHG-laan is het stationsgebied ook autoluw te maken. 2. De drukte op de kruising VHG-laan met de N201 wordt minder als een deel van het verkeer van de VHG-laan wordt omgeleid via een nieuwe autostrook langs de busbaan aan de zuid-westzijde van het station naar de Taurusavenue. Zeker als de 'knip' niet plaatsvindt hoeft dit geen brede/drukke weg te zijn, maar geeft het wel verlichting op de kruising met de N201. 3. De IJweg loopt parallel aan de geplande Toolenburgerweg. Voor mij is het onbegrijpelijk dat hier wederom een bestaande autoweg (de IJweg) grotendeels wordt opgeheven, om dan te constateren dat er een nieuwe weg nodig is. Waarom is het zó belangrijk dat de villa's aan de IJweg een autoluwe voortuin krijgen, en moet ik daarom een drukke weg voor míjn huis krijgen? Is het niet veel logischer om de IJweg in te zetten als aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg, zoals hij ook ooit bedoeld is? Wederom kapitaalvernietiging. Of spelen hier andere belangen die niet in het VSP genoemd worden? In mijn ogen is het huidige VSP, en met name de 'knip' in de VHG-laan en de aanleg van de Toolenburgerweg véél te drastisch voor het probleem wat er opgelost moet worden. De logistieke en financiele gevolgen van dit plan zijn groot en moeilijk te overzien, en de gevolgen voor de bewoners van Hoofddorp zeer ingrijpend. Met een set aan kleinere maatregelen zijn de geschetste problemen ook op te lossen. Ik hoop van harte dat de gemeente dan ook afziet van het voorgestelde plan, en de opdracht terug naar de tekentafel stuurt. Zo niet, dan kan de gemeente zeker rekenen op groot verzet vanuit de wijk Toolenburg.		
458	Goedemiddag, Zienswijze Min of meer bij toeval bereikte mij het bericht over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Dat Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede infrastructuur en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt zeker te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik echter het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is aan dat mooie STOMP, daarom voel ik mij genoodzaakt mijn zienswijze voor het voetlicht te brengen. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert, maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorp-Centrum vanuit het NS-station en de hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Dat dit een wens is kan ik billijken, dit valt echter ook te bewerkstelligen zonder de Van Heuven Goedhartlaan volledig af te sluiten. Zo kan er bijvoorbeeld voor gekozen worden van het toch al verhoogde stationsgebied een brede, fraaie loop- en fietsbrug naar Hydepark te maken. Ook kan er voor gekozen worden de autoluw gemaakte Van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede loop- en/of fietsbrug(gen). Aanvullend zou de Spoorlaan van de Van Heuven Goedhartlaan nadrukkelijker als uitvalsweg naar de (Nieuwe) Bennebroeker kunnen worden getransformeerd. Denk	a. In algemene zin maakt u bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. b. uw voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde ‘Inprikker’ vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	hierbij aan het verdubbelen van het aantal rijstroken. Deze opties kunnen in volledige harmonie met het STOMP principe worden gekozen. Afsluiting is geen oplossing voor een potentieel verkeersinfarct, maar creëert of versterkt juist dat verwachte infarct, waardoor er logischerwijs extra maatregelen moeten worden genomen om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses nu of in de toekomst te voorkomen. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Een van de bypasses. Een onzalige gedachte en wel om de volgende redenen: Met deze Inprikker (de Toolenburgerweg) snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er per dag 9000(!) auto's over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; "een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk". U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de verkeersveiligheid in de hele wijk. Uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. Te weten het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp het KSH, Haarlemmermeer Lyceum of het Kaj Munk College. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, ik zeg het nog maar eens, 9000 auto's per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de Oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondenburglaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto's per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Tevens bevindt zich halverwege de Maria Rutgerslaan een kinderdagverblijf en zie je net als op de andere twee genoemde wegen veel ouders op de fiets hun kinderen naar school begeleiden. Dit schrijvende vraag ik mij wederom af hoe dit te staven valt met het door u omarmde STOMP principe? In het kader de veiligheid is het ook aardig te nog even te lezen wat het Verkeersstructuurplan stelt in paragraaf 2.6, Leefbaarheid en verkeersveiligheid. 'Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar een buurten wijkwinkelcentrum. Ook worden steeds meer kinderen per auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig. Hierdoor laten steeds meer ouders hun kind niet meer naar school fietsen. Ook zorgt de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.' Hier mag ik toch uit concluderen dat het aanleggen van de Toolenburgerweg en de effecten die dit zal hebben op de aanpalende wijken haaks staat op deze paragraaf. Levensvreugde, welzijn en welbevinden. Ik ben ervan overtuigd dat u deze door het aanleggen van de Inprikker in deze rustige, autoluw gemaakte wijk zal aantasten: door een extra weg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de Toolenburgerplas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer. Ik denk dan aan die geluidsoverlast, maar zeker ook aan gevaarlijke oversteekplaatsen et cetera, waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan en eerder		

	gestimuleerd zullen worden de auto te pakken om de plas te bereiken. Denk aan mensen die plotsklaps naast de weg komen te wonen, soms aan de overkant van een sloot, soms direct op een paar meter. Denk aan de twee aanleuningwoningcomplexen waarvan de tuintjes aan de weg zullen gaan grenzen. Ziet u zich voor u hoe die mensen nog buiten moeten gaan genieten op hun oude dag in hun tuintje of op het balkon, met de auto's onder hun neus? Vele hardlopers en tourfietsers maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Hoe valt dit te rijmen met de uitgangspunten van de gemeente? Ook wij zijn uw burgers, net als de bewoners aan de IJweg en die mensen die in Hydepark moeten gaan wonen. Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad, er is een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten koste zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas, ten koste van het mooie groen. Terwijl het in de zomer al erg druk is en juist de stukken aan de randen voor de wat oudere bewoners, sporters en hondenbezitters aantrekkelijk zijn. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. Een uitgangspunt dat de gemeente zelf gelukkig ook heeft geformuleerd. Tijd voor de invulling. Passeer je bushalte Toolenburg-Zuid, dan kom je bij de flats aan Ridderburgpark, kijk je wederom naar de fysieke ruimte dan stel je al snel de vraag; verschuiven de parkeerplaatsen het park in? De bewoners zullen hun auto niet gaan wegdoen en in de avonduren zijn alle plekjes vrijwel altijd bezet. Met als gevolg nog verdere aantasting van het recreatiegebied? Het zo vaak genoemde groen dat onze groene gemeente vormt. Nog iets verder kruisen we inmiddels de Maria Rutgerslaan, vlak daarna zal het grasveld voor de aanleunwoningen sneuvelen en zo ook een sportveld voor de jeugd. Ook de aanleunwoningen aan het einde van de Inprikker zullen vanuit hun tuin de uitlaatgassen rechtsreeks de huiskamer in krijgen en dan zal ik niet nogmaals wijzen over het benutten van tuin en balkon. In de praktijk zorgt de aanleg van de Inprikker de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dit ook aan, daar is dus geen verschil van inzicht. Ook is het te verwachten dat bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Nogmaals, dit is strijdig met het STOMP principe dat u zegt te hanteren (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet bij de IJweg en in het centrum inclusief het stationsgebied, waarbij het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. In dit opzicht biedt de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien geen fraai beeld. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog echt een doorgaande weg via welke de wijken goed hadden kunnen worden ontsloten. Echter de grond werd verkocht ten behoeve van mooie woningen in het duurdere segment. Tegen mijn vrouw zei ik toen al, de bewoners gaan de inrichting van de IJweg niet accepteren op deze manier en de gemeente zal naar de klachten luisteren en minimaal drempels laten aanleggen. Nu komt er zelfs een inrichting waarbij de auto te gast is en van een uitvalsweg helemaal geen sprake meer kan zijn. Met als gevolg dat u een nieuwe uitvalsweg zoekt, in een bestaande wijk, met ook bewoners die, gevoelsmatig, kennelijk minder waard zijn dan de bewoners aan de IJweg, die ik, laat dat duidelijk zijn, de nieuwe inrichting niet misgun. Maar dat de bewoners van Toolenburg		

	en Tudorpark dan voor de gevolgen mogen opdraaien, dat vind ik eufemistisch gesteld uitermate kwalijk. Toolenburg is al vrij lang een 30 km/uur wijk, tot ieders tevredenheid. Nu komt er een weg waarmee 9000 auto's per dag de wijk in en uit zullen gaan. Waarbij zij vijf punten passeren waar het verkeer zal kruisen met verkeer in de wijk. Te weten voetgangers, fietsers, scooters en auto's. Kruispunten waarvan ik aanneem dat de broodnodige verkeerslichten zullen blijven staan. Verkeerslichten die de verkeersstroom danig zullen ophouden. Hoe lang houdt die 30 km/uur stand voor de gehaaste bestuurder, hoe lang voordat men 40/50 km/uur rijdt en de verkeerslichten negeert om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen, hoe lang voor het tot ongelukken leidt? Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km/uur eigenlijk niet past bij die 9000 auto's per dag nota bene! Of zullen we bij 'succes' en dus files voor de verkeerslichten dagelijks de uitlaatgassen inademen omdat er een lange rij auto's van verkeerslicht naar verkeerslicht tuffen. 9000 auto's per dag. Hoe is dit te plaatsen naast STOMP? Wiens kalf zal verdrinken voordat u de put komt dempen? Voor ons persoonlijk zal de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan betekenen dat wij meer kilometers moeten gaan maken wanneer wij Hoofddorp willen verlaten richting Amsterdam, en dat is voor ons toch 9 van de 10 maal het geval. Dit geldt voor meer mensen aan deze kant van ons dorp. Maar goed, dat is een particulier gevolg waarvan ik de gevolgen niet in zijn geheel kan inschatten. Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg; 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket'. Dan lijkt mij de keuze snel gemaakt, die Inprikker gaat niet door. Zonde van uw tijd, van het belastinggeld, zonde van de wijk Toolenburg, zonde van het recreatiegebied. Ik zou zeggen, komt u als gemeenteraad eens kijken om de consequenties van dit plan te ervaren, of gewoon om te toetsen in hoeverre het STOMP principe evenwichtig wordt gehanteerd en niet slechts om een bedacht mooi plan rondom het NS Station te faciliteren. Ik denk dat u dan zult inzien dat de het Verkeersstructuurplan, hoe noodzakelijk ook, op een aantal punten aanpassing behoeft.		
459	Dit lijkt mij geen goed plan, er moet teveel opgeofferd worden qua groenstroken en woonplezier, veiligheid (denk aan basis schoolgaande kinderen) en gezondheid van bewoners. Ik ben hier dan ook fel op tegen. Naar ik begrijp zijn er makkelijkere en betere oplossingen, ipv dwars door een fijne woonwijk heen te razen.	a. U vindt het idee van de Toolenburgerweg geen goed plan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
460	Beste, Ik ben tegen de komst van een eventuele Toolenburgerweg. Deze weg zal pal langs het complex lopen waarin ik woonachtig ben.	a. U bent tegen de komst van een eventuele Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
461	Belachelijk plan geheel niet over na gedacht over een weg naast een recreatiepark neer te leggen waar al een busbaan ligt maak de hoofdweg hoofdvaart beter begaanbaar vernieuw de nieuwe en oude bennerbroekerweg zorg dat ouden wegen onderhouden worden voor er nieuwe plannen worden gemaakt over het verkeer op basis van verkeerde metingen. Ik woon aan de busbaan hier hoeft geen drukke weg te komen dwars door de wijk heen genoeg mogelijkheden om het verkeer anders te laten rijden om de wijk heen bomen parkjes alles zou voor de toolenburgerweg moeten wijken terwijl er niet naar andere betere miss wat duurdere opties wordt gekeken ik zeg geen toolenburger weg	a. U bent tegen de komst van een eventuele Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

462	BELACHELIJK PLAN!!! Toename van verkeer, onveilige situatie voor bewoners en kinderen wordt vergroot. Geluidshinder toename. Terwijl er met bestaande wegen een goede ontsluitingsweg gemaakt kan worden. Haarlemmermeer, STOP DIT PLAN. Dit is gekomen uit het verkeersluw / autovrij maken van het al even vreselijk prestigieuze plan Hyde Park.	a. U bent tegen de komst van een eventuele Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
463	Beste heren/dames, Mijn reactie gaat vooral over de voorgestelde aanleg van de Toolenburgerweg. Er zijn verschillende redenen waarom ik denk dat deze weg geen goed idee is. - Jullie willen Hoofddorp fiets- en OV-vriendelijker maken. De aanleg van een weg langs een druk fietspad en busbaan gaat zeker niet in deze richting. Het maakt het gebruik van de fietspad veel gevaarlijker en onrustiger. - Tegenwoordig hebben de Toolenburg inwoners minimaal 4 opties om naar de A4 of de N205 te komen: o Richting A4 - Via Taurus Avenue - Via Van Heuven Goedhartlaan en Spoorlaan richting Nieuwe Bennebroekerweg o Richting N205 - Via Overbos - Via Spectrum Deze wegen zijn makkelijk te bereiken. In mijn ervaring (en ik rijd tijdens de spitsuren) zijn deze wegen nooit overbelast. Met geen van deze 4 opties heb ik ooit in de files gestaan waarbij ik dacht dat een andere oplossing nodig was. Met deze Toolenburgerweg moet het hele Toolenburg verkeer via deze ene weg richting A4 en N205 gebruiken. Dus wat tot nu toe verdeeld was over minimaal 4 opties gaat in de toekomst geconcentreerd worden op 1 weg. We gaan van een situatie zonder noemenswaardige overlast tot een situatie met een heel drukke weg (en dat nog langs een fietspad in een rustige bebouwde kom). - Vanaf Toolenburg richting Nieuw Bennebroekerweg zijn er al 3 opties: Johan Enschedélaan/Spoorlaan, Hoofdweg en Ijweg. Waarom niet deze 3 opties aanpassen om het verkeer richting Nieuwe Bennebroekerweg te vergemakkelijken in plaats van een totaal nieuwe weg te bouwen? Dat zou veel kost-efficiënter zijn en geen overlast langs de fietspad/busbaan veroorzaken. Vooral die optie via Johan Enschedélaan/Spoorlaan lijkt ideaal te zijn. Die gaat door geen natuurgebied en geen bebouwde kom. Het zou niemand storen als deze 2 wegen breder worden. - Voor mij is het nog steeds niet duidelijk waarom deze Toolenburgerweg nodig is. Nu is het geen probleem om uit Toolenburg te komen. Met deze nieuwe weg wordt het er meer verkeer richting Toolenburg veroorzaakt, vooral naar het winkelcentrum. Dat willen we ten alle koste vermijden. Het winkelcentrum past goed bij de grootte van Toolenburg, maar is te klein als mensen van Tudor Park, Lincoln Park etc. ook gebruik ervan gaan maken. Deze wijken moeten hun eigen winkelcentrum gebruiken of kunnen sneller naar Floriande, Hoofddorp centrum of zelfs Nieuw-Vennep. En als ze toch naar Toolenburg winkelcentrum willen komen kunnen ze dat makkelijk lopend of met de fiets doen. - Toolenburg is vol gebouwd en er zijn voldoende wegen om uit de wijk te komen. Deze Toolenburgerweg is een aanmoediging voor mensen van buiten de wijk Toolenburg om naar Toolenburg te komen. Dat zou grote overlast voor Toolenburg veroorzaken.	a. U bent tegen de komst van een eventuele Toolenburgerweg. b. U geeft aan dat er naast de Toolenburgerweg geen andere ontsluitingen van Toolenburg blijven. c. U geeft aan er geen behoefte is aan een verbinding direct naar het winkelcentrum.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Uw idee dat al het verkeer van en naar Toolenburg via de nieuwe inprikker moet rijden is niet correct, de bestaande structuur blijf ook bestaan. c. De Toolenburgerweg is ook niet bedacht om een snelle route naar het winkelcentrum Toolenburg te maken, de route is met name voor de inwoners van Toolenburg.

	- Er is al een fietspad en een busbaan waar de Toolenburgerweg zou moeten komen. Veel ruimte voor een nieuwe weg is er niet. Dat wil zeggen dat een deel van natuurgebied bij de Toolenburgseplas moet verdwijnen om plaats te maken voor de Toolenburgerweg. Dat kan zeker niet de lange termijn bedoeling zijn van de gemeente. - Dat staat niet op jullie website, maar was wel te zien tijdens de vergadering van 18 okt in de Amazone: het is verwacht dat 8800 auto's per dag gaan rijden langs de Toolenburgerweg. Dat is ongeveer 1200 voertuigen per uur in de ochtend en avond spitsuren. Dus 20 voertuigen per minuut of 1 elke 3 seconde. Dat is continu verkeer, of zelfs files, minimaal 3 uur lang in het ochtend en 3 uur lang in de middag. Impact zou gigantisch zijn op de woningen langs deze weg (vooral door het geluid dat dit verkeer/files zou veroorzaken) en zou ook nog de veiligheid van de fietsers kunnen verkleinen. Om al deze redenen vind ik dat deze Toolenburgerweg een verschrikkelijk slecht idee is en ik hoop dat de gemeente dit voorstel opnieuw gaat evalueren en concluderen dat het niet door gaat. Ik vertrouw dat de gemeente creatiever en rekening houdend met alle factoren t.w. veiligheid, natuurbescherming, overlast, financiële kosten, etc. tot een ander besluit komt.		
464	Ik heb het verkeersstructuur plan het volgende gelezen Door de aanleg van een nieuwe verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg ('Toolenburgerweg'), ontstaat een directe route naar de randstructuur vanuit dit deel van Hoofddorp, zodat er minder verkeer door de wijken naar de Spoorlaan of Hoofdweg zal rijden. Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket, maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden Is de Gemeente zich bewust, dat door het creëren van een weg op deze locatie de toolenburger plas voor veel jongeren met name kinderen niet meer veilig te benaderen is. Waardoor het nut van de plas eigenlijk te niet gedaan wordt. op dit moment is het al zo dat de bus er behoorlijk hard langs rijdt. Maar die rijdt daar beperkt. Het risico dat zal ontstaan dat als daar een doorgaande weg is voor auto's er veel ongelukken kunnen ontstaan. Aangezien automobilisten nu niet echt hebben bewezen zich op dit soort wegen fatsoenlijk te gedragen. Als dit dan een doorgaande weg wordt, zal deze weg ook als sluiproute gebruikt worden, met kans op een weg met dusdanig veel auto's dat oversteken nauwelijks meer mogelijk is, ook millieu technisch is dit zeer onlogisch, want het zou betekenen dat er vele oversteekplaatsen gerealiseerd dienen te worden waar opstoppingen zullen ontstaan.. Daarnaast is het zo dat in de wijk al regelmatig harder dan 40 wordt gereden. Op zo'n doorgaande weg kunnen we verwachten dat auto's harder zullen rijden en in een dusdanige regelmaat dat kinderen niet meer veilig zelfstandig naar de plas kunnen gaan om daar met vrienden te spelen en van het water te genieten. Dat lijkt mij niet de bedoeling. Daarnaast wordt beschreven dat dit het wijkverkeer zal verminderen Dat lijk mij niet logisch, Het wijkverkeer is op dit moment zowieso voor namelijk van bewoners en niet van personen buiten de wijk dus het wijkverkeer zal ook niet echt afnemen met dit plan.	a. U ziet bezwaren bij de eventuele aanleg van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
465	Geachte heer/mevrouw, Hierbij wil ik bezwaar aantekenen tegen het verkeersstructuurplan vanwege de komst van de nieuwe Toolenburgseweg en afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan. Met de komst van de nieuwe Toolenburgseweg zal de drukte op de hoofdwegen verplaatsen	a. U tekent bezwaar aan tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg b. U bent tegen de knip in de van Heuven Goedhartlaan,	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	naar de wijken langs deze nieuwe weg, zoals het Tudorpark. Door de extra drukte zal de leefbaarheid en verkeersveiligheid bij de wijken langs de Toolenburgseweg onder druk komen te staan. Op de Toolenburgerweg zullen naar verwachting 9000 auto's gaan rijden waarbij de weg zal lopen waar nu een fietspad langs de busbaan ligt met veel fietsers en spelende kinderen vanuit de wijken. De extra weg zal dan gedeeld moeten worden in een krappe ruimte. Er zal groen moeten worden opgeofferd wat waarschijnlijk ten koste zal gaan van het recreatiegebied Toolenburgseplas. Er zal door het drukke wegverkeer meer uitstoot komen van CO2, luchtvervuiling en geluidsoverlast wat schadelijk is voor de gezondheid van de bewoners in de omliggende wijken van de Toolenburgseweg. Verder zal de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan betekenen dat veel bewoners uit Toolenburg meer kilometers moeten gaan maken om vanuit Hoofddorp naar Amsterdam te gaan.Graag zie ik uw reactie tegemoet. Hartelijk dank.		b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
466	De Toolenburgerweg is absoluut onwenselijk en volgens het plan zelfs niet noodzakelijk. Naast het groen en de stilte die hierdoor moeten verdwijnen, zal deze aanpassing zorgen voor een onveilige verkeerssituatie bij de oversteek van Tudorpark naar het recreatiegebied Toolenburgerplas. Bedenk dat deze route in toenemende mate wordt gebruikt door jonge kinderen onderweg naar scholen o.a. in Floriande. Ook de kwaliteit van het recreatiegebied zal hierdoor afnemen. Deze wordt juist door stilte en eenvoudige en veilige bereikbaarheid gekenmerkt.	a. U tekent bezwaar aan tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
467	Bezwaar Toolenburgerweg. Verwacht veel overlast van de extra verkeersbewegingen. Extra verkeer eigenlijk door een natuurgebied. Schoolgaande kinderen / fietsers / wandelaars moeten die weg passeren wat extra gevaar op kan leveren. Geluidsoverlast, uitlaatgassen, ... Alleen maar nadelen voor alle bewoners in de wijken eromheen.	a. U tekent bezwaar aan tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
468	Zienswijze Verkeersstructuurplan Hoofddorp, concept ten behoeve voor inspraak 15 september. Allereerst wil ik de gemeente bedanken voor het verlengen van de termijn voor indienen van een zienswijze. Ik ga in mijn reactie eerst in op de door de gemeente gekozen en in mijn ogen verkeerde oplossingen voor het stationsgebied, met daarvoor ook enkele mogelijke alternatieven. Vervolgens breng ik mijn zienswijze en bezwaren in tegen de voorgestelde plannen zoals deze mij direct zullen treffen, vanuit mijn visie en positie als bewoner aan het Ridderburgpark. Vervolgens trek ik de inspraakprocedure zoals deze gevolgd is in twijfel en heb daar vragen over. Verder voeg ik nog een persoonlijke observatie toe over het gemeentelijk beleid om de bevolking uit de auto te krijgen. Tot slot geef ik een samenvatting van de belangrijkste punten uit mijn reactie. • WAAR IS DE TOOLENBURGERWEG EEN OPLOSSING VOOR? • Stationsgebied moet verkeersluw worden omdat begrijp ik ruim 15.000 woningen gebouwd gaan worden en de huidige verkeerssituatie onveilig zou zijn.	a. Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? b. Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn. c. De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen.	Zie beantwoording zienswijze 374.

	• Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. • Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn. • Deze veiligheid voor voetgangers en fietsers zou ook gerealiseerd kunnen worden door een extra ondertunneling voor voetgangers en fietsers van de Van Heuven Goedhartlaan te realiseren zoals deze nu ook aanwezig is tussen het stationsgebied en Graan voor Visch (de z.g. Aweg). • Een andere optie is om de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het stationsgebied te onder tunnelen voor het autoverkeer zodat er op maaiveldhoogte alle ruimte is voor groen, voetgangers en fietsers. In Amstelveen is dit ook succesvol uitgevoerd op de Beneluxbaan. • Om de verkeersdruk in het gebied bij het station te verminderen zou als alternatief een tunnel vanaf het bestaande kruispunt van de Van Heuven Goedhartlaan en Graan voor Visch (de z.g. Aweg) naar een weg aan de zuidwestzijde van de Geniedijk aangelegd kunnen worden. Deze kruising is al bestaand voor bussen vanaf het station. Deze weg zou bv via ondertunneling kunnen aansluiten op de Taurusavenue of op de Rijlanderweg waar al een doorkruising van de Geniedijk aanwezig is. Daarmee wordt het hele stationsgebied ontlast. • Een ander alternatief is om de Taurusavenue richting centrum af te sluiten. Dat is nu de toevoerroute voor heel veel autoverkeer vanaf de A4 naar de Van Heuven Goedhartlaan. Bij afsluiting blijft de ontsluiting van de Beukenhorst vanaf de A4 bestaan. Het verkeer dat een andere bestemming in Hoofddorp heeft kan dan, zoals in het plan ook de bedoeling is, gebruik maken van de N201 en de Bennebroekerweg. • De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. • De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. • Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen. • Of als alternatief een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg via een verlengde Nelson Mandeladreef naar de N201/ Taurusavenue, eventueel met een ondertunneling van de Geniedijk. • Bij de inrichting van de wijken Toolenburg, Pax en Overbos is de Van Heuven Goedhartlaan een essentiële verkeersader richting de N201 en de Spoorlaan. Dat is ook duidelijk aan de inrichting van de weg te zien, gescheiden rijstroken en veel afstand tot de woningen waar de weg langs loopt. Hierbij zijn geen uitritten vanaf parkeerplekken direct aansluitend op de Van Heuven Goedhartlaan, wat wel het geval zal zijn bij de geplande Toolenburgerweg. Zoals nu uit de plannen naar voren komt lijkt er niet alleen een knip ter hoogte van het station gepland, maar is ook het gedeelte van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan ingepland met veel minder verkeer. Dit ontregelt de hele opzet van bundeling naar de randstructuur en zal inderdaad veel verkeer de wijk in jagen. Hier lijkt alle ratio te ontbreken. • Mijns inziens ontbreekt in de plannen een mogelijke opwaardering van de Spoorlaan zodat deze weg een groot deel van de verkeersdruk zou kunnen overnemen. Sterker nog, bij realisering van de Toolenburgerweg waar 8800 auto's over gaan rijden wordt voor de Spoorlaan een afname van 2500 auto's verwacht. • Een mogelijk extra maatregel zou het opwaarderen van de Hoofdweg tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuwe Bennebroekerweg kunnen zijn.	d. Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. e. Er werd geopperd door iemand van de gemeente dat er op de geplande Toolenburgerweg een snelheidslimiet van 30 km zou kunnen worden ingesteld. Dat kan echter alleen maar wanneer sprake is van gemengd langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dus niet op een weg waar een apart fietspad naast ligt zoals hier het geval is. Zie https://swov.nl/nl/fact/30kmuur-gebieden-hoe-ziet-een-30kmuur-gebied-eruit. Overigens is dus de 30 km zone zoals deze is aangegeven op de Altenburg niet rechtsgeldig. f. Inspraakprocedure. De gemeente verdient geen schoonheidsprijs voor de gevolgde inspraak procedure. Een dusdanig ingrijpend verkeersstructuurplan had veel meer onder de aandacht van de bewoners gebracht moeten worden. In ieder geval bij de bewoners waar een nieuwe weg met geprognotiseerd 8800 verkeersbewegingen voor de deur gepland is zou een briefje in de bus op zijn plaats zijn geweest. g. Het is de vraag of de hele procedure wel volgens de geldende "Verordening van de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer houdende regels omtrent inspraak - Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer - https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR621029 " is gegaan. Inhoudelijke kennis ontbreekt daarover maar wij gaan zeker juridisch advies op dit punt inwinnen als de gemeente niet kan aangeven dat zij juist gehandeld heeft.	

	• Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. • ARGUMENTEN TEGEN DE TOOLENBURGERWEG • Volgens het Verkeersstructuurplan punt 5.6 - Pakket Nieuwe Bennebroekerweg - is deze weg niet perse nodig, maar kan helpen het verkeer door de wijken te laten rijden. Dit is een aanname die niet wordt onderbouwd. • Verkeersveiligheid. • Het stationsgebied moet verkeersluw worden zodat voetgangers en fietsers veilig van en naar het station kunnen. Als er zoals voorspeld 8800 auto's over de Toolenburgerweg rijden is er van verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers vanuit de wijken naar het park rond de Toolenburgerplas geen sprake meer. Een soort uitruil van veiligheid op het ene punt voor onveiligheid op een ander punt. Lijkt me niet echt de bedoeling van nieuw te ontwikkelen infrastructuur om onveilige situaties elders te creëren. • Tijdens de informatieavond op 18 oktober georganiseerd door de wijkraad opperde de dame van de gemeente dat er voor de veiligheid van voetgangers en fietsers van en naar het Toolenburgerpark een tunnel onder of brug over de weg zou kunnen worden aangelegd. Lijkt me eenvoudiger om die tunnel zoals hierboven al voorgesteld onder de Van Heuven Goedhartlaan bij het station aan te leggen. • Op de oversteek van de busbaan bij de Ina Boudier Bakkerdreef zijn regelmatig gevaarlijke situaties met fietsers die nog net even oversteken of buschauffeurs die ervan uitgaan dat het stoplicht toch wel nog net op groen springt wat niet altijd gebeurt. Er is al een ernstig ongeluk op deze kruising te betreuren. Bij andere kruisingen met de busbaan zijn al meerdere ernstige ongelukken geweest. • Bewoners van de appartementen aan het Ridderburgpark zullen om te parkeren of weg te kunnen rijden moeten uitvoegen of invoegen in de verkeersstroom van 8800 auto's per etmaal. Dit gaat zeer onveilige situaties geven. • Tweemaal per week wordt de vuilnis bij alle 5 appartementengebouwen aan het Ridderburgpark opgehaald. Verder worden een aantal maal per dag pakketjes bezorgd met een bestelbus. Deze voertuigen moeten daarbij bij ieder gebouw uitvoegen en invoegen. Daarbij komt dat de vrachtwagens die de vuilnis komen ophalen achteruit moeten insteken op het parkeerterrein om de containers te kunnen legen. Dit is vragen om ongelukken. • Verkeer uit de wijken daarentegen komt op via toevoerwegen naar de Van Heuven Goedhartlaan om daar op een met verkeerslichten beveiligd kruispunt in te kunnen voegen. Dat zal aan de geplande Toolenburgerweg niet mogelijk zijn, daar ontbreekt de ruimte voor. • Er is nu al overlast van parkeerders die op vakantie gaan en hun auto aan het Ridderburgpark parkeren en dan met de bus naar Schiphol gaan. Als er zoveel auto's langsrijden zal dit nog meer mensen op deze gedachte brengen. • Parkeerplekken zullen verplaatst moeten worden van voor de appartementsgebouwen naar de parkzijde, er is immers geen ruimte voor een weg tussen de busbaan en de gebouwen dus daar zullen parkeerplekken voor opgeofferd moeten worden. • Het nieuw te realiseren kruispunt van de nieuwe Toolenburgerweg met de overige infrastructuur bij winkelcentrum Toolenburg kan niet anders dan voor een onveilige situatie zorgen. Het is nu al een lastig kruispunt met de busbanen Zuidtangent en Zuidtak Zuidtangent, fiets en wandelpaden, de Aletta Jacobsdreef, de Manenburgdreef , Markenburg en de Lunenburgdreef/ Reina Prinsen Geerlingsdreef.		

	• Er werd geopperd door iemand van de gemeente dat er op de geplande Toolenburgerweg een snelheidslimiet van 30 km zou kunnen worden ingesteld. Dat kan echter alleen maar wanneer sprake is van gemend langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dus niet op een weg waar een apart fietspad naast ligt zoals hier het geval is. Zie https://swov.nl/nl/fact/30kmuur-gebieden-hoe-ziet-een-30kmuur-gebied-eruit. • Geluidsoverlast. • De appartementen aan het Ridderburgpark komen zeer dichtbij aan de Toolenburgerweg te liggen, dit kan niet anders dan veel te veel geluidsoverlast opleveren. • Daarbij komt dat de bovenste appartementen op de slaapetage door de ronde vorm van de dakconstructie die als een klankkast werkt waardoor geluiden van de begane grond versterkt worden extra geluidsoverlast zullen ondervinden. Een geluidswal zal dit niet kunnen ondervangen. Het zou betekenen dat er voor deze bewoners voortaan de ramen dicht zullen moeten blijven. • Stankoverlast. • 8800 auto’s per etmaal zullen een aanzienlijke vervuiling van de lucht veroorzaken. • Waardevermindering woningen. • Of je aan een verkeersluwe doodlopende straat woont of aan een weg waar per etmaal op niet perse noodzakelijke weg volgens de prognose 8800 auto’s langsrijden is zeker van enorme invloed op de waarde van de woningen. • Er zal een ernstige aantasting van flora en fauna van het park rond de Toolenburgerplas plaatsvinden om de nieuwe weg aan te kunnen leggen. INSPRAAKPROCEDURE • De gemeente verdient geen schoonheidsprijs voor de gevolgde inspraak procedure. Een dusdanig ingrijpend verkeersstructuurplan had veel meer onder de aandacht van de bewoners gebracht moeten worden. In ieder geval bij de bewoners waar een nieuwe weg met geprognotiseerd 8800 verkeersbewegingen voor de deur gepland is zou een briefje in de bus op zijn plaats zijn geweest. • Er was bij veel aanwezigen op de voorlichtingsavond georganiseerd door de wijkraad op 18 oktober het sterke gevoel aanwezig dat de gemeente het er wel even doorheen wilde fietsen, zonder lastige inspraak c.q. reacties van bewoners. • Het is de vraag of de hele procedure wel volgens de geldende “Verordening van de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer houdende regels omtrent inspraak - Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer - https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR621029 ” is gegaan. Ik heb daar geen inhoudelijke kennis over maar ga zeker juridisch advies op dit punt inwinnen als de gemeente niet kan aangeven dat zij juist gehandeld hebben. • Reden voor mijn twijfel zijn een aantal vragen die bij mij bovenkwamen bij het doornemen van het VSP over wat er wordt gezegd over het tot stand komen van dit plan. Dit omdat voor alle aanwezigen, inclusief de leden van de wijkraad, het verkeersstructuurplan tot voor kort helemaal onbekend was. Als er gesprekken zijn geweest, met wie en wanneer? • In het voorwoord van het VSP van wethouder Marja Ruigrok schrijft zij: “Met deze blik op de toekomst is dit VSP tot stand gekomen. Dat gebeurde met input van bewoners en ondernemers.” • Onder punt 1.2, hoe is het verkeersstructuurplan gemaakt staat te lezen: “We hebben via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners.” En verderop: “Bij deze participatie-gesprekken was iedereen welkom.” Vraag is dan, hoe		

	zijn deze gesprekken kenbaar gemaakt. Iedereen kan welkom zijn, maar als niemand weet dat deze gesprekken plaatsvinden… • Onder punt 3.5, huidige knelpunten oplossen staat te lezen: “In de gesprekken die we met bewoners en organisatie hebben gevoerd in het kader van het opstellen van het VSP, zijn ook knel- en aandachtspunten meegegeven.” • Ik heb de gemeentelijke informatiepagina InforMeer erop nagekeken maar kan alleen voor de vergadering van 5 oktober een uitnodiging vinden. Deze heb ik gemist. Voor de vergaderingen die volgens de website van de gemeente op de pagina over het verkeersstructuurplan zijn gehouden op resp. 13 oktober 2021, 29 november 2021 en 24 januari 2022 kan ik nergens uitnodigingen of aankondigen vinden. • Ik ben geabonneerd op Overheid.nl / berichten over uw buurt en ook daar is geen informatie bekend gesteld over de eerdere vergaderingen • Ik verzoek om een uitgebreide uitleg van de gemeente betreffende: • de gevolgde procedure bij de inspraak op dit verkeersstructuurplan zoals zij in bovenstaande punten stelt dat dit gegaan is • Of deze inspraak volgens de eigen richtlijnen zoals vastgelegd in de Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer is gegaan. • Wanneer zijn de gesprekken met bewoners en wijkraden geweest, wie zijn daarvoor uitgenodigd, hoe is kenbaar gemaakt in de gemeente dat deze gesprekken gehouden zouden worden. • Zijn er verslagen van de gesprekken met bewoners en wijkraden gemaakt? • PERSOONLIJKE OBSERVATIE • In de op 19 oktober 2022 in het Gemeenteblad van Haarlemmermeer nr. 466509 gepubliceerde Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer Vrijheid van bewegen staat dat mobiliteit van vitaal belang is voor het functioneren van Haarlemmermeer en dat de reiziger keuzevrijheid krijgt, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteit hij het beste zijn reis kan maken – of het nu de per auto, fiets, openbaar vervoer etc. is. Dit in tegenstelling tot de gepropageerde STOMP-regeling zoals opgenomen in de Verkeersstructuurplan. Je zou zeggen dat er eerst een visie wordt ontwikkeld, waaruit plannen voortkomen. Die volgorde lijkt hier omgedraaid waarbij tegengestelde uitgangspunten worden gehanteerd. Vreemd. • Al met al lijkt het erop dat er een visie is ontwikkeld voor het stationsgebied waar een soort ‘de Zuidas Zuid’ moet verrijzen met allerlei prestigieuze projecten. De rest van Hoofddorp, en dan specifiek de bewoners langs de geplande Toolenburgerweg moeten de negatieve gevolgen hiervan dragen. • SAMENVATTING BELANGRIJKSTE PUNTEN: • Knip in Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station geeft elders in de gemeente grote overlast. • Alternatief hiervoor kunnen onder meer zijn: • Ondertunneling huidige Van Heuven Goehartlaan ter hoogte van het station voor voetgangers; • Ondertunneling huidige Van Heuven Goehartlaan ter hoogte van het station voor autoverkeer. • Niet verkeersluw maken van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan en opwaarderen van de Spoorlaan zodat verkeer van de Van Heuven Goedhartlaan een goed alternatief heeft naar randstructuur. • Eventueel nieuwe weg ten zuidwesten van het station aanleggen, tussen het kruispunt van Graan voor Visch en de Van Heuven Goedhartlaan, onder het spoor door, met aansluiting middels een tunnel op de Taurusavenue of aansluitend op de Rijnlanderweg.		

	• Opwaarderen van de Rijnlanderweg als onderdeel van de randstructuur, zodat de A4 hier niet voor gebruikt hoeft te worden. • Eventueel aanleg weg in het verlengde van de Nelson Mandeladreef, de Geniedijk kruisend, naar de Taurusavenue om de randstructuur te versterken. • Afzien van het plan om een Toolenburgerweg aan te leggen. Dit heeft zoveel negatieve impact op dat deel van Hoofddorp dat dat nooit opweegt tegen positieve effecten elders. Daar zijn immers genoeg goede alternatieven voor aangereikt in deze reactie op het Verkeersstructuurplan.		
469	Zienswijze VSP Ik ben tegen de aanleg van de Toolenburgerweg door onze mooie, rustige wijk Toolenburg. De geluidsoverlast voor de directe omwonenden zal groot zijn. Evenals de gevolgen voor natuur en milieu. Met ruim 8000 gemotoriseerde bewegingen per dag zal de emissie met schadelijke stoffen aanzienlijk zijn. Is daar onderzoek naar gedaan? Wat betekent dit voor de gezondheid en het welzijn van de bewoners? Bovendien schijnt het dat er een leiding loopt van de Botlek naar Schiphol waarmee kerosine getransporteerd wordt. Is onderzocht of daarbovenop een weg aangelegd mag worden? Vele scholieren vanuit Tudor Park in Nieuw-Vennep kruisen dagelijks de weg. Wat betekent dit voor de verkeersveiligheid? Wat betekent dit voor de veiligheid van onze kinderen? En wat betekent de aanleg van die weg voor de overige aanvoer wegen? Hierop zal een aanzuigende werking plaatsvinden. Is dat onderzocht? Wat betekent dit alles voor het welzijn en het woongenot van de aangrenzende woningen met bewoners? Ik ontvang graag antwoord op mijn bovengestelde vragen.	a. u bent tegen de aanleg van de Toolenburgerweg door uw mooie, rustige wijk Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
470	Hierbij maak ik bezwaar tegen de Toolenburgerweg en het autoluw maken van de omgeving rond Station Hoofddorp en wel om o.a. de volgende redenen: -De Toolenburgerweg draagt niet bij aan het plan van de gemeente om recreatie en groen te bevorderen. Door de weg zal groen verdwijnen en woongenot verminderen. - De Toolenburgerweg zal mensen niet motiveren om de fiets te pakken ipv de auto voor ritjes binnen Hoofddorp. - De Toolenburgerweg zal een drukke weg worden met 9000 bewegingen per dag. Dit is onacceptabel midden in een woonwijk met veel kinderen die op de fiets naar school willen. - De omgeving rond het station en Hyde park autoluw maken kan ook middels een loopbrug en goede OV verbindingen. Kortom; waarom een toegang tot het centrum en kantoren aan de buitenzijde van Hoofddorp autoluw maken ten koste van het milieu, gezondheid en veiligheid in een rustige woonwijk.	a. U maakt bezwaar tegen de aanleg van de Toolenburgerweg b. U maakt bezwaar tegen het autoluw maken van de omgeving van het station Hoofddorp.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
471	Tegen dit verkeersplan omdat. Meer overlast door lawaai en fijnstoffen. Waardevermindering van ons huis. Gevaarlijke verkeerssituaties	a. U maakt bezwaar tegen de aanleg van de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

472	Ik nam kennis van het Verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Ik woon in Pax. Voor wat mijzelf betreft verslechtert uw plan mijn toegang tot de uitvalswegen. Ik zal vaker gebruik moeten maken van wegen door het centrum en wegen door woonwijken, tenzij ik 6 km wil omrijden. Daarnaast verbaast het mij dat u doorgaande door bestaande woonwijken wilt aanleggen. Dit lijkt mij niet in het belang van de bewoners van die wijken en ook niet in het belang van weggebruikers, gezien de verkeersrisico's die doorgaande wegen door woonwijken met zich meebrengen. Daarnaast lijkt mij uw aanpak strijdig met het door uzelf aangehangen STOMP principe. Ik verzoek u mijn zienswijze te overwegen in de hoop dat u van plannen zult afzien, omdat uw aanpak leidt tot verslechtering voor heel Hoofddorp, terwijl u in wezen een locaal probleem probeert op te lossen.	a. Voor U verslechtert ons plan uw toegang tot de uitvalswegen. U zult vaker gebruik moeten maken van wegen door het centrum en wegen door woonwijken, tenzij u 6 km wilt omrijden.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
473	Ik ben tegen het aanleggen van de ""Toolenburgerweg"" aangezien dit aanzienlijk meer bewegingen veroorzaakt en dus ook nog meer uitstoot en geluid dan wij nu al hebben. Daarnaast zal deze weg plaats innemen van een deel van het groen.	a. Ik ben tegen het aanleggen van de ""Toolenburgerweg""	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
474	Beste gemeente, Graag geef ik mijn zienswijze op het nieuwe verkeersstructuurplan. Het gaat er bij mij niet in dat de gemeente er jaren alles aan gedaan heeft om de woonwijken in Hoofddorp autoluw te maken. En dat er nu ineens een plan ligt om een hele drukke weg midden door een woonwijk en recreatiegebied te maken. Mijn ouders (wonend aan de Merckenburg) hebben er bijna 30 jaar geleden heel bewust voor gekozen om in een doodlopende straat te gaan wonen met groen voor de deur. Een gedeelte van dat groen heeft een paar jaar geleden helaas al plaats moeten maken voor Zuidtangent. Het is belachelijk dat daar zonder pardon ineens een hele drukke weg bij gemaakt kan worden. De bewoners die ervoor kiezen om in Hyde Park te kopen weten dat er een drukke verkeersweg vlakbij is. Voor vele zal dat ook een bewuste keuze zijn. Waarom kan de gemeente geen voorbeeld nemen aan andere gemeentes waarbij drukke wegen ondergronds worden gemaakt zodat daarboven een park gemaakt kan worden.	a. U bent tegen het aanleggen van de ""Toolenburgerweg""	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
475	Algemeen Het concept VSP is gebaseerd op een aantal algemene uitgangspunten waarmee men het moeilijk niet eens kan zijn, zo algemeen zijn ze, en bovendien gerelateerd aan actuele knelpunten als duurzaamheid, klimaat en bevolkingsgroei. De algemene uitgangspunten staan veelal haaks op de uitgangspunten die van toepassing waren op de bestaande situatie in Hoofddorp. Dit heeft tot gevolg dat de gemeente bij het realiseren van het VSP moet ingrijpen in de manier van leven van de burgers; De gemeente etaleert in het VSP een groot geloof in de maakbaarheid van de samenleving, die weinig realistisch overkomt. Hoewel bij velen de overtuiging groeit , dat onze huidige manier van leven en bewegen moet veranderen om klimaatdoestellingen e.d. te realiseren, valt het de meesten zwaar om aan die veranderingen mee te werken als ze dicht in de buurt van de eigen woning of het eigen werk komen. Kijk naar het boerenprotest. Een voorbeeld: u schrijft ergens dat u rond de scholen gaat bevorderen dat ouders en kinderen te voet of per fiets naar de scholen komen, en u gaat proberen het autogebruik daar te verminderen, door bijvoorbeeld parkeergelegenheid te verminderen. Een prachtig streven. Ik woon op de hoek van de straatnaam en de straatnaam, daar waar	a. u schrijft ergens dat u rond de scholen gaat bevorderen dat ouders en kinderen te voet of per fiets naar de scholen komen, en u gaat proberen het autogebruik daar te verminderen, door bijvoorbeeld parkeergelegenheid te verminderen. Een prachtig streven. Ik woon op de hoek van de Mathilde Wibautstraat en de Marga Klompésingel, daar waar drie basisscholen dagelijks openen en sluiten. Elke dag is het een gigantische puinhoop van parkerende, komende en vertrekken auto’s , veelal van ouders die doorgaan naar of komen van hun werk. Talloos zijn de pogingen van de schooldirecties om tot reguleren van deze puinhoop te komen. Niet gelukt. b. Het gemeenbestuur heeft in de afgelopen jaren geprobeerd de verkeersstromen rond het stadscentrum te reguleren, en in andere banen te lijden. Het is niet gelukt, ondanks verboden, blokkades etc. de automobilist bleef zijn eigen weg gaan en rijden waar hij dat gewend was of makkelijker vindt.	a. De gemeente is bekend dat de situatie rondom de scholen niet altijd en overal optimaal functioneert. vaak is gedrag hier de aanleiding van. samen met de scholen probeert de gemeente de situatie te verbeteren. Dit is een continue zoektocht naar de juiste maatregelen, fysiek en via gedrags-campagnes. b. Ook nu zijn er weer maatregelen voor het stadscentrum opgenomen, in relatie met de aanpassingen rondom het station. Deze maatregelen zijn ingrijpend en moeten leiden tot daadwerkelijke routewijzigingen.

	drie basisscholen dagelijks openen en sluiten. Elke dag is het een gigantische puinhoop van parkerende, komende en vertrekken auto's , veelal van ouders die doorgaan naar of komen van hun werk. Talloos zijn de pogingen van de schooldirecties om tot reguleren van deze puinhoop te komen. Niet gelukt. Met veel respect voor uw geloof in de maakbaarheid van de samenleving, ik denk niet dat het u voor 2040 gaat lukken. Een tweede voorbeeld om dit te adstrueren: Het gemeenbestuur heeft in de afgelopen jaren geprobeerd de verkeersstromen rond het stadscentrum te reguleren, en in andere banen te lijden. Het is niet gelukt, ondanks verboden, blokkades etc. de automobilist bleef zijn eigen weg gaan en rijden waar hij dat gewend was of makkelijker vindt. Wat specifieker: De basis van u overwegingen is het doortrekken van de Noord-Zuid metro vanuit Amsterdam. U bent daar te optimistisch in, u zou vanuit de geschiedenis van die lijn beter moeten weten. Uw alternatief, snelle en hoogfrequente treinen, deugt niet. Dat kunnen we vandaag de dag steeds weer constateren. U zet veel van uw geld op de ontwikkelingen van de Toolenburgerweg. Grappig, als je kijkt naar wat de gemeente uitgehaald heeft met de IJweg, aan de overkant van de Toolenburgerplas. Dat is een schier onbegaanbare weg geworden door de vele verkeersdrempels. Gedaan vanuit compassie met de bewoners van de naastgelegen huizen en de verkeersveiligheid, begrepen we. Met de Toolenburgerweg wilt u precies het tegendeel doen: een brede verkeersader creëren, om een snelle aan en afvoer van niet-lokaal verkeer mogelijk te maken. Wij hopen dat we van u hierbij eenzelfde compassie met bewoners en zorg voor de verkeersveiligheid mogen verwachten. Wij hopen dat u beseft dat u in de afgelopen jaren een intensieve verkeersstroom van Toolenburg-Oost naar de Plas tot stand hebt gebracht, waar velen gebruik van maken, lopend en fietsend. Als u die verkeersader tot stand brengt, dan gaan wij ervan uit dat u doorgangen, makkelijke oversteken, en geen enge tunnels, mogelijk maakt.En dan nog twee slotopmerkingen: In paragraaf 1.3. legt u verband met een aantal andere rapporten en ontwikkelingen. Dat maakt ons achterdochtig. Wij hebben vervelende ervaringen met uw gemeente (verandering hondenuitlaatgebied) waarbij onze terechte opmerkingen werden weggegewoven met de repliek dat dit nu eenmaal al ergens anders of eerder besloten was. We hopen dat u deze truc hier niet opnieuw uithaalt. Het woordgebruik in uw concept VSP is buitengewoon ongemakkelijk en afstandelijk. Begrippen als "multimodale knoop" en "mobliteitstransitie" zeggen de meeste burgers niets, maar zullen over enige tijd mogelijk uitgelegd worden als een ander woord voor : Verboden in te rijden.	c. Met de Toolenburgerweg wilt u precies het tegendeel doen: een brede verkeersader creëren, om een snelle aan en afvoer van niet-lokaal verkeer mogelijk te maken.	c. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
476	Je gaat toch niet 8800 Autos per dag door een nette wijk laten rijden? Dat er nu een paar snotapen hoofddorp kapot maken en de politie ze niet kan vinden! Je gaat toch geen autoweg midden in een rustig woongebied plaatsen. Die busbaan was al een hele stap! Ik ben er vlak naast mn hele leven opgegroeid.. kan t echt niet accepteren!!	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
477	In het verkeersplan is de "Toolenburgerweg" opgenomen, een verbindingsweg tussen de nieuwe Bennebroekerweg en het Toolenbug winkelcentrum. In het plan wordt enerzijds gezegd dat de Toolenburgerweg niet essentieel is voor het plan, maar anderzijds wordt gesteld dat een Toolenburgerweg de straten/wegen in Toolenburg -oost sterk zou ontlasten. Dat werd op de voorlichtingsavond gedemonstreerd met twee kaarten. Een kaart met de situatie zonder Toolenburgerweg en een kaart met de Toolenburgerweg. Op de eerste kaart waren (bijna) alle straten/wegen in Toolenburg-oost rood gekleurd, ten teken dat er een hoge verkeersintensiteit is. Op de tweede kaart is alleen de	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Toolenburgerweg rood gekleurd. Dat is op z'n zachts gezegd vreemd. Waar komt al dat verkeer dan vandaan? En moeten de twee straten die aansluiten op de Toolenburgerweg dan ook niet rood gekleurd worden? Een andere vraag is of het aanleggen van een Toolenburgerweg uitvoerbaar is. Omdat er al een busbaan is, is de ruimte beperkt. Een tracé west van de busbaan is geen optie. Het opofferen van een groot stuk van het Toolenburgerpark is natuurlijk niet acceptabel. Noord van de Rondenburglaan staan twee flatgebouwen waarvan de afstand tot de busbaan te gering om er nog een weg aan te kunnen leggen. Oost van de busbaan ligt een fietspad en ook als het fietspad opgeofferd zou worden is er zo goed als zeker te weinig ruimte voor een extra weg. Ik ga dus niet akkoord met het verkeersplan.		
478	Een weg langs de busbaan ridderburgpark naar nieuw vennep. Afgelopen jaren is bewezen dat lichamelijke weerstand de beste reactie is op virussen en stress. Wat wil de gemeente nu ?. De automobilist belonen en daarvoor een deel park afbreken.... . Ook als bij effect meer lawaai door toename van verkeer naast een park en omwonenden!. Dit voorstel weegt niet op tegen de voordelen van een recreatiepark waar veel mensen gebruik van maken om even te ontspannen.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
479	Geachte dames/heren, toen wij hier kwamen wonen op het Ridderburgpark werd ons verzekerd dat er alleen een doorgaand fietspad zou komen. De busbaan is ons ook al door de strot geduwd en nu weer de weg voor gemotoriseerd verkeer!? Voor het ontginnen van de plas was doorgaand verkeer mogelijk, krijgen we dit nu weer. Vele automobilisten maakten er een een racebaan van om maar zo snel mogelijk de Bennebroekerweg te bereiken. Waar zijn wij mee bezig!? Denk goed na, voordat dit plan ons weer door de strot geduwd wordt. Er is al zoveel groen weggehaald door de aanleg van de busbaan, nu weer????	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
480	Dit lijkt mij een bijzonder slecht plan om deze weg naast de busbaan aan te leggen met 9000 verkeersmomenten, naast een park, waar veel mensen gebruik van maken. Inclusief veel kinderen. De flatbewoners zullen ook niet blij zijn, waar moeten zij hun auto's kwijt, het hele uitzicht wordt er niet beter op en het wordt veel te druk in deze woonwijk met alle gevaren van dien.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
481	1. Waarom een busbaan dwars door de wijk als er langs de wijk (station en hoofdvaart) ook al vrije busbanen zijn en voor wijkbewoners zijn er al diverse haltes. Voor kinderen die naar school gaan in de wijk wordt het er niet veiliger op. Ruimte voor de busbaan is ook zeer beperkt en zal ten koste gaan van aanzicht en leefbaarheid. 2. Maak gehele A-weg 30 km zone dus ook stuk tussen station en rotonde. Er wordt op dit stuk te vaak en veel te hard gereden!	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
482	Communicatie Alhoewel het Verkeersstructuurplan Hoofddorp op de website van de gemeente Haarlemmermeer staat is de informatievoorziening naar de belanghebbenden sterk	a. Alhoewel het Verkeersstructuurplan Hoofddorp op de website van de gemeente Haarlemmermeer staat is de informatievoorziening naar de belanghebbenden sterk ontoereikend. We hebben geen brief als	a. We begrijpen dat u persoonlijk door de gemeente geïnformeerd had willen worden. Voor deze fase in het proces is vanuit

	ontoereikend. We hebben geen brief als belanghebbende van dit plan van u mogen ontvangen waardoor we potentieel de periode van inzage hadden kunnen missen en daarmee niet in staat waren om te reageren. Overbodige investering: • Er ligt al een fietspad langs de weg van Graan voor Visch. Vanuit natuur-, veiligheids- en kostenoverwegingen is het veel beter om de kwaliteit van dit fietspad te verbeteren en te verbreden zodat het prima kan functioneren als hoofdfietsroute. Behoud van spaarzame bestaande groenvoorzieningen • De geniedijk staat op de lijst van Unesco Werelderfgoed met bestemming openbaar groen Verslechtering van veiligheidsbeleving • De centrumzijde van de geniedijk (de zijde van de Piratenwijk) is volledig aan het zicht onttrokken waardoor het een aantrekkelijke plek is voor hangjongeren of andere groepen om ongestoord criminele activiteiten uit te voeren met als gevolg een zeer lage veiligheidsbeleving voor fietsers en bewoners • Als ook op dit gedeelte van de dijk fietspad (dat zelfs gaat functioneren als hoofdfietsroute) wordt gecombineerd met loslopende schapen bestaat er een reeel grotere kans op ongelukken die overigens volledig buiten het zicht plaatsvinden. Verslechtering van woonbeleving • Er gaat een groot deel van de privacy in de tuinen van de bewoners van de Piratenwijk verloren • Zowel overdag, 's avonds als 's nachts geluidsoverlast door gemotoriseerd verkeer • Er liggen al veel kabels in de grond en er worden nog regelmatig nieuwe kabels gelegd aan de centrumzijde (de zijde van de Piratenwijk) waardoor asfalteren geen optie is en daarmee extra 'rol-geluid' door stoeptegels is te verwachten • Om het fietspad ook 's avonds en 's nachts veilig te laten zijn, dient deze volledig en goed verlicht te worden. Aangezien de huizen en tuinen zeer dicht bij de dijk staan heeft dit grote gevolgen voor de huidige woonbeleving. Met name de verslechtering van de woon- en veiligheidsbeleving hebben duidelijke gevolgen voor de waarde van het huis en we zullen in dat geval de gemeente Haarlemmermeer aansprakelijk stellen voor deze waardevermindering.	belanghebbende van dit plan van u mogen ontvangen waardoor we potentieel de periode van inzage hadden kunnen missen en daarmee niet in staat waren om te reageren. b. Er ligt al een fietspad langs de weg van Graan voor Visch. Vanuit natuur-, veiligheids- en kostenoverwegingen is het veel beter om de kwaliteit van dit fietspad te verbeteren en te verbreden zodat het prima kan functioneren als hoofdfietsroute.	duurzaamheidsoverwefingen er juist voor gekozen om alle inwoners te informeren via de website van de gemeente, een artikel in de InforMeer online en in HCNieuws, de dorps- en wijkrade, een persbericht (dat is overgenomen door HCNieuws), posters en flyers (bibliotheek, PierK, Maatvast enz.) 2x een advertentie in het Witte Weekblad. Advertenties op Facebook en Instagram en tweets via de twitterkanalen van de gemeente. Alle inwoners worden later in het proces, wellicht ook persoonlijk per brief, nogmaals via dezelfde communicatiemiddelen geïnformeerd. Als de plannen/maatregelen daadwerkelijk tot uitvoering komen zal hierover later in het proces geparticipeerd worden met direct betrokkenen. b. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en Van Heuven Goedhartlaan.
483	Ik ben tegen de busbaan die door graan voor Visch (langs Moskee) moet komen. Er zijn prima alternatieven, hoofdweg bijvoorbeeld.	a. U bent tegen de busbaan door Graan voor Visch.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.
484	Zienswijze Min of meer bij toeval bereikte mij het bericht over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Dat Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede infrastructuur en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt zeker te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik echter het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is aan dat mooie STOMP, daarom voel ik mij genoodzaakt mijn zienswijze voor het voetlicht te brengen. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert, maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorp-Centrum vanuit het NS-station en de hotels visueel op een hoger niveau te	a. U bent tegen de knip in de Van Heuven Goedhartlaan. b. U bent tegen de aanleg van de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	krijgen. Dat dit een wens is kan ik billijken, dit valt echter ook te bewerkstelligen zonder de Van Heuven Goedhartlaan volledig af te sluiten. Zo kan er bijvoorbeeld voor gekozen worden van het toch al verhoogde stationsgebied een brede, fraaie loop- en fietsbrug naar Hydepark te maken. Ook kan er voor gekozen worden de autoluw gemaakte Van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede loop- en/of fietsbrug(gen). Aanvullend zou de Spoorlaan van de Van Heuven Goedhartlaan nadrukkelijker als uitvalsweg naar de (Nieuwe) Bennebroeker kunnen worden getransformeerd. Denk hierbij aan het verdubbelen van het aantal rijstroken. Deze opties kunnen in volledige harmonie met het STOMP principe worden gekozen. Afsluiting is geen oplossing voor een potentieel verkeersinfarct, maar creëert of versterkt juist dat verwachte infarct, waardoor er logischerwijs extra maatregelen moeten worden genomen om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses nu of in de toekomst te voorkomen. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Een van de bypasses. Een onzalige gedachte en wel om de volgende redenen: Met deze Inprikker (de Toolenburgerweg) snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er per dag 9000(!) auto's over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; "een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk". U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de verkeersveiligheid in de hele wijk. Uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. Te weten het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp het KSH, Haarlemmermeer Lyceum of het Kaj Munk College. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, ik zeg het nog maar eens, 9000 auto's per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de Oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondenburglaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto's per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Tevens bevindt zich halverwege de Maria Rutgerslaan een kinderdagverblijf en zie je net als op de andere twee genoemde wegen veel ouders op de fiets hun kinderen naar school begeleiden.Dit schrijvende vraag ik mij wederom af hoe dit te staven valt met het door u omarmde STOMP principe? In het kader de veiligheid is het ook aardig te nog even te lezen wat het Verkeersstructuurplan stelt in paragraaf 2.6, Leefbaarheid en verkeersveiligheid. 'Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar een buurten wijkwinkelcentrum. Ook worden steeds meer kinderen per auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig. Hierdoor laten steeds meer ouders hun kind niet meer naar school fietsen. Ook zorgt de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.' Hier mag ik toch uit concluderen dat het aanleggen van de Toolenburgerweg en de effecten die dit zal hebben op de aanpalende wijken haaks staat op deze paragraaf. Levensvreugde, welzijn en welbevinden. Ik ben ervan overtuigd dat u deze door het aanleggen van de Inprikker in deze rustige, autoluw gemaakte wijk zal aantasten: door een extra weg zullen de bewoners in Toolenburg en		

	Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de Toolenburgerplas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer. Ik denk dan aan die geluidsoverlast, maar zeker ook aan gevaarlijke oversteekplaatsen et cetera, waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan en eerder gestimuleerd zullen worden de auto te pakken om de plas te bereiken. Denk aan mensen die plotsklaps naast de weg komen te wonen, soms aan de overkant van een sloot, soms direct op een paar meter. Denk aan de twee aanleuningwoningcomplexen waarvan de tuintjes aan de weg zullen gaan grenzen. Ziet u zich voor u hoe die mensen nog buiten moeten gaan genieten op hun oude dag in hun tuintje of op het balkon, met de auto's onder hun neus? Vele hardlopers en tourfietsers maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Hoe valt dit te rijmen met de uitgangspunten van de gemeente? Ook wij zijn uw burgers, net als de bewoners aan de IJweg en die mensen die in Hydepark moeten gaan wonen. Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad, er is een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten koste zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas, ten koste van het mooie groen. Terwijl het in de zomer al erg druk is en juist de stukken aan de randen voor de wat oudere bewoners, sporters en hondenbezitters aantrekkelijk zijn. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. Een uitgangspunt dat de gemeente zelf gelukkig ook heeft geformuleerd. Tijd voor de invulling. Passeer je bushalte Toolenburg-Zuid, dan kom je bij de flats aan Ridderburgpark, kijk je wederom naar de fysieke ruimte dan stel je al snel de vraag; verschuiven de parkeerplaatsen het park in? De bewoners zullen hun auto niet gaan wegdoen en in de avonduren zijn alle plekjes vrijwel altijd bezet. Met als gevolg nog verdere aantasting van het recreatiegebied? Het zo vaak genoemde groen dat onze groene gemeente vormt. Nog iets verder kruisen we inmiddels de Maria Rutgerslaan, vlak daarna zal het grasveld voor de aanleunwoningen sneuvelen en zo ook een sportveld voor de jeugd. Ook de aanleunwoningen aan het einde van de Inprikker zullen vanuit hun tuin de uitlaatgassen rechtsreeks de huiskamer in krijgen en dan zal ik niet nogmaals wijzen over het benutten van tuin en balkon. In de praktijk zorgt de aanleg van de Inprikker de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dit ook aan, daar is dus geen verschil van inzicht. Ook is het te verwachten dat bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Nogmaals, dit is strijdig met het STOMP principe dat u zegt te hanteren (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet bij de IJweg en in het centrum inclusief het stationsgebied, waarbij het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. In dit opzicht biedt de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien geen fraai beeld. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog echt een doorgaande weg via welke de wijken goed hadden kunnen worden ontsloten. Echter de grond werd verkocht ten behoeve van mooie woningen in het		

	duurdere segment. Tegen mijn vrouw zei ik toen al, de bewoners gaan de inrichting van de IJweg niet accepteren op deze manier en de gemeente zal naar de klachten luisteren en minimaal drempels laten aanleggen. Nu komt er zelfs een inrichting waarbij de auto te gast is en van een uitvalsweg helemaal geen sprake meer kan zijn. Met als gevolg dat u een nieuwe uitvalsweg zoekt, in een bestaande wijk, met ook bewoners die, gevoelsmatig, kennelijk minder waard zijn dan de bewoners aan de IJweg, die ik, laat dat duidelijk zijn, de nieuwe inrichting niet misgun. Maar dat de bewoners van Toolenburg en Tudorpark dan voor de gevolgen mogen opdraaien, dat vind ik eufemistisch gesteld uitermate kwalijk. Toolenburg is al vrij lang een 30 km/uur wijk, tot ieders tevredenheid. Nu komt er een weg waarmee 9000 auto's per dag de wijk in en uit zullen gaan. Waarbij zij vijf punten passeren waar het verkeer zal kruisen met verkeer in de wijk. Te weten voetgangers, fietsers, scooters en auto's. Kruispunten waarvan ik aanneem dat de broodnodige verkeerslichten zullen blijven staan. Verkeerslichten die de verkeersstroom danig zullen ophouden. Hoe lang houdt die 30 km/uur stand voor de gehaaste bestuurder, hoe lang voordat men 40/50 km/uur rijdt en de verkeerslichten negeert om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen, hoe lang voor het tot ongelukken leidt? Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km/uur eigenlijk niet past bij die 9000 auto's per dag nota bene! Of zullen we bij 'succes' en dus files voor de verkeerslichten dagelijks de uitlaatgassen inademen omdat er een lange rij auto's van verkeerslicht naar verkeerslicht tuffen. 9000 auto's per dag. Hoe is dit te plaatsen naast STOMP? Wiens kalf zal verdrinken voordat u de put komt dempen? Voor ons persoonlijk zal de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan betekenen dat wij meer kilometers moeten gaan maken wanneer wij Hoofddorp willen verlaten richting Amsterdam, en dat is voor ons toch 9 van de 10 maal het geval. Dit geldt voor meer mensen aan deze kant van ons dorp. Maar goed, dat is een particulier gevolg waarvan ik de gevolgen niet in zijn geheel kan inschatten. Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg; 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket'. Dan lijkt mij de keuze snel gemaakt, die Inprikker gaat niet door. Zonde van uw tijd, van het belastinggeld, zonde van de wijk Toolenburg, zonde van het recreatiegebied. Ik zou zeggen, komt u als gemeenteraad eens kijken om de consequenties van dit plan te ervaren, of gewoon om te toetsen in hoeverre het STOMP principe evenwichtig wordt gehanteerd en niet slechts om een bedacht mooi plan rondom het NS Station te faciliteren. Ik denk dat u dan zult inzien dat de het Verkeersstructuurplan, hoe noodzakelijk ook, op een aantal punten aanpassing behoeft.		
485	Beste Gemeente, Een uitgebreide zienswijze op het verkeersstructuurplan zal ik niet gegeven omdat andere medebewoners van Hoofddorp dat ongetwijfeld zullen. Ik verbaas mij heel erg dat in het plan een optie is genomen voor een Toolenburgerweg. Deze nieuwe weg die gepland zou worden in een nu hele fijne rustige wijk met veel recreatie mogelijkheden die ruimschoots voldoet aan de bewoners van de wijk en verder. Hierdoor zou onze voorheen autoluwe wijk plotseling overstromen met autoverkeer. Dit past toch niet in de visie om woonwijken autoluw te maken en het verkeer zoveel mogelijk via de randwegen te laten lopen en via de bestaande doorgangswegen? Ik hoop dat snel duidelijk wordt gemaakt ten behoeve van de gemoedsrust van de bewoners dat deze fictieve Toolenburgerweg er niet gaat komen.	a. U bent tegen de aanleg van de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

486	In veel visies en plannen van de gemeente Haarlemmermeer is geanticipeerd op de komst van de Duinpolderweg. In hoeverre is dat het geval voor het VSP, nu de deze weg niet doorgaat?	a. In veel visies en plannen van de gemeente Haarlemmermeer is geanticipeerd op de komst van de Duinpolderweg. In hoeverre is dat het geval voor het VSP, nu de deze weg niet doorgaat?	a. Het VSP gaat niet uit van de Duinpolderweg maar maakt een eventuele komst ook niet onmogelijk.
487	Als bewoner van appartementencomplex naam laat ik u weten dat ik het geheel eens ben met de door het Bestuur van de VvE ingediende zienswijze. Mijn woning ligt met 3 kamers aan de voorzijde en vangt daardoor al het straatgeluid op, zelfs van pratende fietsers aan de overzijde van de busbaan. Extra autoverkeersgeluid van 8000 per etmaal is een bizarre aantasting van onze gezondheid.	a. U bent tegen de aanleg van de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
488	Ik maak bezwaar tegen de komst van de toolenburgerweg. Het plan maakt voor ons als bewoners met kinderen van Toolenburg de weg en verkeerssituatie rondom de straatnaam onveilig. Kinderen spelen in deze wijk en kunnen zelfstandig naar school. Met de nieuwe plannen komen er veel auto's langs en is het onveilig.	a. U bent tegen de aanleg van de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
489	Punt 5.6 bullet 3: toolenburgerweg. Bezwaar is de te verwachten toename van verkeersonveiligheid en geluidsoverlast door motorvoertuigen. Tevens toename van uitlaatgassen met negatief effect op huidige schone leef-en recreatie omgeving. Verwachting van hoge verkeersintensiteit door beperkte uitstroomwegen Tudor en nassaupark.	a. U bent tegen de aanleg van de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
490	Op dit moment vervult de Van Heuven Goedhardtlaan een functie als rondweg en kransslagader voor Hoofddorp. Hiermee worden alle wijken bereikbaar. Het afsluiten van de Van Heuven Goedhardtlaan ter hoogte van het station, zal de bereikbaarheid van heel Hoofddorp verkleinen, terwijl er juist meer woningen en inwoners bijkomen, die zich ook van en naar en binnen Hoofddorp gaan verplaatsen. Bovendien wordt het station zo minder goed bereikbaar en dat kan zorgen voor minder gebruik van het OV. Even iemand afzetten of ophalen wordt dan ontmoedigd. Een neveneffect van dit plan is toename van verkeersdrukte in nu reeds bestaande wijken, zoals de voorgenomen Toolenburgerweg, die de wijk in twee stukken verdeelt die niet additioneel maar als enige alternatief om de wijk te bereiken gaat werken, omdat de toegang via de Van Heuven Goedhardlaan wordt beperkt. Het STOMP principe zal voornamelijk gelden voor bewegingen binnen Hoofddorp en naaste omgeving. Er blijft echter een grote stoom woon-werk verkeer bestaan, die gebaat is bij een goede infrastructuur. Wat nu bestaat is acceptabel, maar met de groei van Hoofddorp zal er ook meer infrastructuur moeten komen, in plaats van de huidige mogelijkheden te beperken. Bovendien zorgt meer drukte binnen de wijken voor een slechtere leefbaarheid. De Toolenburgerweg wordt vlak langs bestaande bebouwing aangelegd, en krijgen we dan over een paar jaar niet dezelfde discussie dat het verkeer op deze nieuwe weg beperkt moet worden, net als is voorzien met de Van Heuven Goedhardtlaan en de Ijweg, die ook autoluw gemaakt zal gaan worden.	a. U heeft vragen of de knip in de Van Heuven Goedhartlaan wel gaat functioneren. b. U maakt bezwaar tegen de komst van de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
491	Zienswijze Toolenburgerweg Min of meer bij toeval bereikte mij het bericht over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Dat Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede	a. U maakt bezwaar tegen de knip in de Van Heuven Goedhartlaan	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	infrastructuur en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt zeker te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik echter het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is aan dat mooie STOMP, daarom voel ik mij genoodzaakt mijn zienswijze voor het voetlicht te brengen. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert, maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorp-Centrum vanuit het NS-station en de hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Dat dit een wens is kan ik billijken, dit valt echter ook te bewerkstelligen zonder de Van Heuven Goedhartlaan volledig af te sluiten. Zo kan er bijvoorbeeld voor gekozen worden van het toch al verhoogde stationsgebied een brede, fraaie loop- en fietsbrug naar Hydepark te maken. Ook kan er voor gekozen worden de autoluw gemaakte Van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede loop- en/of fietsbrug(gen). Aanvullend zou de Spoorlaan van de Van Heuven Goedhartlaan nadrukkelijker als uitvalsweg naar de (Nieuwe) Bennebroeker kunnen worden getransformeerd. Denk hierbij aan het verdubbelen van het aantal rijstroken. Deze opties kunnen in volledige harmonie met het STOMP principe worden gekozen. Afsluiting is geen oplossing voor een potentieel verkeersinfarct, maar creëert of versterkt juist dat verwachte infarct, waardoor er logischerwijs extra maatregelen moeten worden genomen om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses nu of in de toekomst te voorkomen. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde ‘Inprikker’ vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Een van de bypasses. Een onzalige gedachte en wel om de volgende redenen: Met deze Inprikker (de Toolenburgerweg) snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er per dag 9000(!) auto’s over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; “een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk”. U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de verkeersveiligheid in de hele wijk. Uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. Te weten het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp het KSH, Haarlemmermeer Lyceum of het Kaj Munk College. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, ik zeg het nog maar eens, 9000 auto’s per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de Oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondenburglaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto’s per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Tevens bevindt zich halverwege de Maria Rutgerslaan een kinderdagverblijf en zie je net als op de andere twee genoemde wegen veel ouders op de fiets hun kinderen naar school begeleiden. Dit schrijvende vraag ik mij wederom af hoe dit te staven valt met het door u omarmde STOMP principe? In het kader de veiligheid is het ook aardig te nog even te lezen wat het Verkeersstructuurplan stelt in paragraaf 2.6, Leefbaarheid en verkeersveiligheid. ‘Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door	b. U maakt bezwaar tegen de komst van de Toolenburgerweg	b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar een buurten wijkwinkelcentrum. Ook worden steeds meer kinderen per auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig. Hierdoor laten steeds meer ouders hun kind niet meer naar school fietsen. Ook zorgt de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.' Hier mag ik toch uit concluderen dat het aanleggen van de Toolenburgerweg en de effecten die dit zal hebben op de aanpalende wijken haaks staat op deze paragraaf. Levensvreugde, welzijn en welbevinden. Ik ben ervan overtuigd dat u deze door het aanleggen van de Inprikker in deze rustige, autoluw gemaakte wijk zal aantasten: door een extra weg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de Toolenburgerplas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer. Ik denk dan aan die geluidsoverlast, maar zeker ook aan gevaarlijke oversteekplaatsen et cetera, waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan en eerder gestimuleerd zullen worden de auto te pakken om de plas te bereiken. Denk aan mensen die plotsklaps naast de weg komen te wonen, soms aan de overkant van een sloot, soms direct op een paar meter. Denk aan de twee aanleuningwoningcomplexen waarvan de tuintjes aan de weg zullen gaan grenzen. Ziet u zich voor u hoe die mensen nog buiten moeten gaan genieten op hun oude dag in hun tuintje of op het balkon, met de auto's onder hun neus? Vele hardlopers en tourfietsers maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Hoe valt dit te rijmen met de uitgangspunten van de gemeente? Ook wij zijn uw burgers, net als de bewoners aan de IJweg en die mensen die in Hydepark moeten gaan wonen. Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad, er is een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten koste zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas, ten koste van het mooie groen. Terwijl het in de zomer al erg druk is en juist de stukken aan de randen voor de wat oudere bewoners, sporters en hondenbezitters aantrekkelijk zijn. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. Een uitgangspunt dat de gemeente zelf gelukkig ook heeft geformuleerd. Tijd voor de invulling. Passeer je bushalte Toolenburg-Zuid, dan kom je bij de flats aan Ridderburgpark, kijk je wederom naar de fysieke ruimte dan stel je al snel de vraag; verschuiven de parkeerplaatsen het park in? De bewoners zullen hun auto niet gaan wegdoen en in de avonduren zijn alle plekjes vrijwel altijd bezet. Met als gevolg nog verdere aantasting van het recreatiegebied? Het zo vaak genoemde groen dat onze groene gemeente vormt. Nog iets verder kruisen we inmiddels de Maria Rutgerslaan, vlak daarna zal het grasveld voor de aanleunwoningen sneuvelen en zo ook een sportveld voor de jeugd. Ook de aanleunwoningen aan het einde van de Inprikker zullen vanuit hun tuin de uitlaatgassen rechtsreeks de huiskamer in krijgen en dan zal ik niet nogmaals wijzen over het benutten van tuin en balkon. In de praktijk zorgt de aanleg van de Inprikker de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dit ook aan, daar is dus geen verschil van inzicht. Ook is het te verwachten dat bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de Van		

	Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Nogmaals, dit is strijdig met het STOMP principe dat u zegt te hanteren (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet bij de IJweg en in het centrum inclusief het stationsgebied, waarbij het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. In dit opzicht biedt de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien geen fraai beeld. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog echt een doorgaande weg via welke de wijken goed hadden kunnen worden ontsloten. Echter de grond werd verkocht ten behoeve van mooie woningen in het duurdere segment. Tegen mijn vrouw zei ik toen al, de bewoners gaan de inrichting van de IJweg niet accepteren op deze manier en de gemeente zal naar de klachten luisteren en minimaal drempels laten aanleggen. Nu komt er zelfs een inrichting waarbij de auto te gast is en van een uitvalsweg helemaal geen sprake meer kan zijn. Met als gevolg dat u een nieuwe uitvalsweg zoekt, in een bestaande wijk, met ook bewoners die, gevoelsmatig, kennelijk minder waard zijn dan de bewoners aan de IJweg, die ik, laat dat duidelijk zijn, de nieuwe inrichting niet misgun. Maar dat de bewoners van Toolenburg en Tudorpark dan voor de gevolgen mogen opdraaien, dat vind ik eufemistisch gesteld uitermate kwalijk. Toolenburg is al vrij lang een 30 km/uur wijk, tot ieders tevredenheid. Nu komt er een weg waarmee 9000 auto’s per dag de wijk in en uit zullen gaan. Waarbij zij vijf punten passeren waar het verkeer zal kruisen met verkeer in de wijk. Te weten voetgangers, fietsers, scooters en auto’s. Kruispunten waarvan ik aanneem dat de broodnodige verkeerslichten zullen blijven staan. Verkeerslichten die de verkeersstroom danig zullen ophouden. Hoe lang houdt die 30 km/uur stand voor de gehaaste bestuurder, hoe lang voordat men 40/50 km/uur rijdt en de verkeerslichten negeert om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen, hoe lang voor het tot ongelukken leidt? Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km/uur eigenlijk niet past bij die 9000 auto’s per dag nota bene! Of zullen we bij ‘succes’ en dus files voor de verkeerslichten dagelijks de uitlaatgassen inademen omdat er een lange rij auto’s van verkeerslicht naar verkeerslicht tuffen. 9000 auto’s per dag. Hoe is dit te plaatsen naast STOMP? Wiens kalf zal verdrinken voordat u de put komt dempen?Voor ons persoonlijk zal de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan betekenen dat wij meer kilometers moeten gaan maken wanneer wij Hoofddorp willen verlaten richting Amsterdam, en dat is voor ons toch 9 van de 10 maal het geval. Dit geldt voor meer mensen aan deze kant van ons dorp. Maar goed, dat is een particulier gevolg waarvan ik de gevolgen niet in zijn geheel kan inschatten. Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg; ‘Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket’. Dan lijkt mij de keuze snel gemaakt, die Inprikker gaat niet door. Zonde van uw tijd, van het belastinggeld, zonde van de wijk Toolenburg, zonde van het recreatiegebied.Ik zou zeggen, komt u als gemeenteraad eens kijken om de consequenties van dit plan te ervaren, of gewoon om te toetsen in hoeverre het STOMP principe evenwichtig wordt gehanteerd en niet slechts om een bedacht mooi plan rondom het NS Station te faciliteren. Ik denk dat u dan zult inzien dat de het Verkeersstructuurplan, hoe noodzakelijk ook, op een aantal punten aanpassing behoeft.		
492	Goedemorgen, Wij zijn woonachtig aan de straatnaam .. in Hoofddorp en zijn recent door Wijkraad van Toolenburg op de hoogte gebracht van de studie / voornemens om de Toolenburgerweg aan te leggen langs de Toolenburgerplas. Niet alleen zijn wij geschrokken van de omvang	a. Is het mogelijk om het onderzoeksvoorstel in te kunnen zien waarop het besluit genomen is dat deze studie moet worden uitgevoerd?	a. In het openbare raadsbesluit van het vaststellen van het Uitvoeringsprogramma 2021 is het starten van de studie VSP Nieuw Vennep en Hoofddorp opgenomen.

	en impact die de plannen in deze ‘studie’ hebben op deze nu groene en rustige omgeving, wij zijn ook behoorlijk verbaasd dat dit door de Wijkraad moet worden gecommuniceerd en dat er geen communicatie vanuit de Gemeente zelf aan de bewoners wordt voorgelegd. Dit gaat niet bepaald over de aanleg van een groenperkje en als het een studie is dan verwacht ik zelf dat bewonersinput en sentiment ook een factor is die meegenomen wordt in het onderzoek. Als jong gezin dat veel gebruik maakt van de rustige omgeving nabij de Toolenburgerplas zijn we bang dat dat rustige karakter compleet gaat verdwijnen door de komst van zo'n drukke weg. De combinatie van groen, een fietspad en goed openbaar vervoer is juist de reden dat wij hier 2 jaar terug zijn komen wonen. Voor ons nu nog een perfecte plek en omgeving om ons gezin te stichten. Ik zou dus graag het volgende willen weten: - Is het mogelijk om het onderzoeksvoorstel in te kunnen zien waarop het besluit genomen is dat deze studie moet worden uitgevoerd? - Hoe – en door wie – wordt deze studie precies uitgevoerd? - Welke factoren / variabelen worden in deze studie meegenomen als onderdeel van besluitvorming? Oftewel: wat is doorslaggevend voor het besluit? - Welke alternatieve ‘studies’ naar een oplossing worden er uitgevoerd? - Heeft de Gemeente plannen om de bewoners van Toolenburg / omwonenden pro-actief op de hoogte te stellen van toekomstige bijeenkomsten rondom de studie? - Is er / wordt er onderzoek gedaan naar de risico's van juist meer verkeer die de aanleg van deze weg naar het Centrum trekt? - Is er een soortgelijke studie gedaan alvorens het besluit genomen is om de knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan?	b. Hoe – en door wie – wordt deze studie precies uitgevoerd? c. Welke factoren / variabelen worden in deze studie meegenomen als onderdeel van besluitvorming? Oftewel: wat is doorslaggevend voor het besluit? d. Welke alternatieve ‘studies’ naar een oplossing worden er uitgevoerd? e. Heeft de Gemeente plannen om de bewoners van Toolenburg / omwonenden pro-actief op de hoogte te stellen van toekomstige bijeenkomsten rondom de studie? f. Is er / wordt er onderzoek gedaan naar de risico's van juist meer verkeer die de aanleg van deze weg naar het Centrum trekt? g. Is er een soortgelijke studie gedaan alvorens het besluit genomen is om de knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan?	b. De studie is inmiddels afgerond en is door APPM, Goudappel Coffeng en Posad uitgevoerd. c. De Raad stelt de definitieve VSP’s vast op advies van het college. De definitieve VSP’s zijn op basis van de nota van beantwoording door het college vastgesteld. d. Voor de meeste maatregelen, zoals opgenomen in het VSP worden nog deelstudies en uitwerkingen gedaan. Dan ook is er ruimte om daar waar mogelijk nog varianten en alternatieven in te brengen. e. Uiteraard worden de wijkraad, bewoners en overige stakeholders actief betrokken bij deze vervolgstudies. f. Berekeningen horen bij de verdere uitwerking van de Toolenburgerweg, dan worden dergelijke risico’s in beeld gebracht als deze zouden optreden. g. Een autoluwe Van Heuven Goedhartlaan is ook een uitkomst van de studie naar de plannen rondom station Hoofddorp .
493	Ik ben tegen het concept plan omdat er een te grote belasting wordt gecreëerd bij de Toolenburgseplas en de hoeveelheid van verkeer dat door deze plannen zal ontstaan veel te veel is. Waarom niet de Spoorlaan verbreden waar niemand last heeft hiervan en de woonwijken daardoor ontlasten. Ik hoop niet dat de plannen zijn ingegeven door het feit dat de duurdere woningen een voorrangbehandeling (i.e. minder verkeer) krijgen.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
494	Argumenten tegen Toolenburgerweg ▯ Volgens het Verkeersstructuurplan punt 5.6 - Pakket Nieuwe Bennebroekerweg - is deze weg niet perse nodig, maar kan helpen het verkeer minder door wijken te laten rijden. Dit is een aanname die niet wordt onderbouwd. ▯ Verkeersveiligheid. ▯ Het stationsgebied moet verkeersluw worden zodat voetgangers en fietsers veilig van en naar het station kunnen. Als er zoals voorspeld 8800 auto’s over de Toolenburgerweg rijden is er van verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers vanuit de wijken naar het park rond de Toolenburgerplas geen sprake meer. Een soort uitruil van veiligheid op het ene punt voor onveiligheid op een ander punt. Lijkt ons niet echt de bedoeling van nieuw te ontwikkelen infrastructuur om onveilige situaties elders te creëren. Pagina 7 van 8	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Bewoners van de appartementen aan het Ridderburgpark zullen om te parkeren of weg te kunnen rijden moeten uitvoegen of invoegen in de verkeersstroom van 8800 auto’s per etmaal. Dit gaat zeer onveilige situaties geven. Er is nu al overlast van parkeerders die op vakantie gaan en hun auto aan het Ridderburgpark parkeren en dan met de bus naar Schiphol gaan. Als er zoveel auto’s langsrijden zal dit nog meer mensen op deze gedachte brengen. Parkeerplekken zullen verplaatst moeten worden van voor de appartementsgebouwen naar de parkzijde, er is immers geen ruimte voor een weg tussen de busbaan en de gebouwen dus daar zullen parkeerplekken voor opgeofferd moeten worden. Het nieuw te realiseren kruispunt van de nieuwe Toolenburgerweg met de overige infrastructuur bij winkelcentrum Toolenburg kan niet anders dan voor een onveilige situatie zorgen. Het is nu al een lastig kruispunt met de busbanen Zuidtangent en Zuidtak Zuidtangent, fiets en wandelpaden, de Aletta Jacobsdreef, de Manenburgdreef , Markenburg en de Lunenburgdreef/ Reina Prinsen Geerlingsdreef. Geluidsoverlast. De appartementen aan het Ridderburgpark komen zeer dicht bij aan de Toolenburgerweg te liggen, dit kan niet anders dan veel te veel geluidsoverlast opleveren. Daarbij komt dat de bovenste appartementen op de slaapetage door de ronde vorm van de dakconstructie die als een klankkast werkt waardoor geluiden van de begane grond versterkt worden extra geluidsoverlast zullen ondervinden. Een geluidswal zal dit niet kunnen ondervangen. Het zou betekenen dat er voor deze bewoners voortaan de ramen dicht zullen moeten blijven. Stankoverlast. 8800 auto’s per etmaal zullen een aanzienlijke vervuiling van de lucht veroorzaken. Waardevermindering woningen. Of je aan een verkeersluwe doodlopende straat woont of aan een weg waar per etmaal op niet perse noodzakelijke weg volgens de prognose 8800 auto’s Pagina 8 van 8 langsrijden is zeker van enorme invloed op de waarde van de woningen. Er zal een ernstige aantasting van flora en fauna van het park rond de Toolenburgerplas plaatsvinden om de nieuwe weg aan te kunnen leggen.		
495	Ik ben TEGEN de aanleg van de Toolenburgerweg (de geplande weg langs de bestaande busbaan en loopt van de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg). Aan de ene kant van de busbaan en fietspad liggen leidingen/buizen en aan de andere kant is natuurgebied. Het Winkelcentrum Toolenburg is prima te bereiken per fiets en te voet en nog gezond ook. Het bestaande fietspad en ook het fiets/voetpad langs de Toolenburgerplas is efficiënt genoeg. Waarom een weg aanleggen, terwijl een nieuw winkelcentrum verwacht wordt in de nieuwe wijk Hoofddorp Zuidrand. De bewoners van de Bennebroekerweg kunnen ook kiezen voor de winkelcentra Floriande, Centrum en het komende ""Hoofddorp Zuidrand"". Wil men naar de winkelcentra per auto, dan is een eventuele kleine omweg toch niet bezwaarlijk. Wil men toch een weg van de Bennebroekerweg naar W.C. Toolenburg, dan denk ik dat het aanpassen van de bestaande route: Pad van Devon, Laan van Tudor, Jane Seymourlaan, Caro van	a. U bent tegen de aanleg van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Eycksingel, Haya van Somerensingel, enz. een goedkopere oplossing van het belastinggeld is, dan een hele nieuwe weg aan te leggen.		
496	Hoofddorp, 3 november 2022. Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorpvan 15 september 2022 Inleiding Deze zienswijze omvat de volgende hoofdpunten: 1. De gevolgde procedures 2. De gehanteerde uitgangspunten 3. Alternatieven 4. Argumenten tegen de Toolenburgerweg 5. Het vervolgproces 1. De gevolgde procedures De vraag doet zich voor of de gemeente bij het opmaken van het Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp zich gehouden heeft aan haar eigen inspraakverordening ? Het lijkt er niet op. Op blz 3 Voorwoord staat dat het VSP tot stand is gekomen “met input van bewoners en ondernemers”. Op blz 7 staat “via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners” en er wordt vervolgens gesproken over een drietal gesprekken waarbij de opgehaalde reacties vervolgens zijn verwerkt in een concept VSP.De wijkraad Toolenburg is bij geen van deze gesprekken uitgenodigd of betrokken geweest. Voorts wordt doodleuk vermeld dat bij deze participatiegesprekken iedereen welkom was. Hoe dan? Met uitnodigingen die ons niet hebben bereikt? Heeft dan zowel onze wijkraad net als heel Toolenburg zitten slapen ? Deze wijze van werken voldoet niet aan deugdelijke criteria volgens artikel 10 van de gemeentelijke inspraakverordening. Onderdeel van het rapport had moeten zijn deugdelijke verslaggeving en hoe met de inspraak c.q. participatie is omgegaan dan wel verwerkt. Hoewel het VSP veel meer het karakter heeft van een visie, zie ook de leeswijzer onder 1.4 , wordt gesproken over een plan. Hoort overigens bij een plan ook niet een deugdelijke financiële onderbouwing en een MER rapportage of beoordeling? En kan/mag je dat doorschuiven naar deeluitwerkingen en plannen wat het gemeentelijk antwoord was op de door de wijkraad Toolenburg georganiseerde informatieavond? Een relevante vraag in onze ogen is ook of de mobiliteitsvisie zoals definitief vastgesteld in december 2018 niet strijdig is met het VSP. Waar in de visie als eerste uitgangspunt wordt gekozen voor eerst bewegen dan bouwen komt dat niet terug in het VSP. Waar gesproken wordt van opgaves voor alle modaliteiten en het wegennet robuust moet worden gemaakt om onder andere de verwachte groei van automobiliteit te kunnen accommoderen wordt als uitgangspunt in het VSP gesproken van beleid gericht op het ontmoedigen van de automobiliteit. Nog veel meer vraagtekens roept de op 19 oktober 2022 gepubliceerde Mobiliteitsvisie “Haarlemmermeer Vrijheid van bewegen “ op! Gesteld wordt dat “Ons doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren.	a. U heeft vragen bij de gevolgde procedures. De vraag doet zich voor of de gemeente bij het opmaken van het Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp zich gehouden heeft aan haar eigen inspraakverordening ? Het lijkt er niet op. Op blz 3 Voorwoord staat dat het VSP tot stand is gekomen “met input van bewoners en ondernemers”.Op blz 7 staat “via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners” en er wordt vervolgens gesproken over een drietal gesprekken waarbij de opgehaalde reacties vervolgens zijn verwerkt in een concept VSP. De wijkraad Toolenburg is bij geen van deze gesprekken uitgenodigd of betrokken geweest. Voorts wordt doodleuk vermeld dat bij deze participatiegesprekken iedereen welkom was. Hoe dan? Met uitnodigingen die ons niet hebben bereikt? Heeft dan zowel onze wijkraad net als heel Toolenburg zitten slapen? Deze wijze van werken voldoet niet aan deugdelijke criteria volgens artikel 10 van de gemeentelijke inspraakverordening. Onderdeel van het rapport had moeten zijn deugdelijke verslaggeving enhoe met de inspraak c.q. participatie is omgegaan dan wel verwerkt. Hoewel het VSP veel meer het karakter heeft van een visie, zie ook de leeswijzer onder 1.4 , wordt gesproken over een plan. b. Hoort overigens bij een plan ook niet een deugdelijke financiële onderbouwing en een MER rapportage of beoordeling? En kan/mag je dat doorschuiven naar deeluitwerkingen en plannen wat het gemeentelijk antwoord was op de door de wijkraad Toolenburg georganiseerde informatieavond? c. Een relevante vraag in onze ogen is ook of de mobiliteitsvisie zoals definitief vastgesteld in december 2018 niet strijdig is met het VSP. Waar in de visie als eerste uitgangspunt wordt gekozen voor eerst bewegen dan bouwen komt dat niet terug in het VSP. d. Nog veel meer vraagtekens roept de op 19 oktober 2022 gepubliceerde Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer Vrijheid van bewegen “ op! Gesteld wordt dat “Ons doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken.” Het VSP heeft als uitgangspunt waar mogelijk het ontmoedigen van automobiliteit. Onbegrijpelijke volgorde ook: een visie op mobiliteit en daarop vooruitlopend een VSP. e. Daar waar Schiphol beperkingen wordt opgelegd wordt gesproken van + 9000 banen voor Schiphol en omgeving. Hoe is dit onderbouwd, daar waar Schiphol inmiddels vergaande beperkingen worden opgelegd?	Zie beantwoording zienswijze 373.

	De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken.” Het VSP heeft als uitgangspunt waar mogelijk het ontmoedigen van automobiliteit. Onbegrijpelijke volgorde ook: een visie op mobiliteit en daarop vooruitlopend een VSP. Klopt het ook dat het vervolgproces met mogelijke herziening(en) van het VSP pas daadwerkelijk wordt opgepakt na daadwerkelijke verbetering van de Nieuwe Bennebroekerweg zoals in een persoonlijk gesprek verzekerd aan een in onze VVE woonachtig oud-raadslid …….. Volstrekt onduidelijk is ook onder welke randvoorwaarden de opdracht is geformuleerd en opgedragen aan de externe adviseurs en hoe vanuit de gemeente is bijgestuurd op de output. Er wordt tevens geen enkel inzicht gegeven uit welke alternatieven en vanuit welke onderbouwing er keuzes zijn gemaakt zoals verwerkt in het VSP. Daarnaast lijkt het er op dat er een totaalplan met bijbehorende planning wordt gepresenteerd waarbij deeloplossingen worden uitgewerkt zonder een in beeld gebracht proces met de daarbij benodigde evaluaties en wat dit betekent voor het totale plan en daarmee een adequate bijsturing. Op ambities kun je niet plannen en bijsturen, daar horen goede prognoses en data ,monitoring en evaluaties bij. 2. De gehanteerde uitgangspunten Gezien blz 10 van het rapport: Daar waar Schiphol beperkingen wordt opgelegd wordt gesproken van + 9000 banen voor Schiphol en omgeving. Hoe is dit onderbouwd, daar waar Schiphol inmiddels vergaande beperkingen worden opgelegd? Waar kan de verdichting worden gerealiseerd met 3000 woningen en 6500 banen onder divers? Hoe denkt de gemeente een aantrekkelijke en groene ruimte te kunnen creëren rondom het station met een stedelijke verdichting van 15000 woningen en 11.500 banen? Klopt het dat het afsluiten van de van de van Heuven Goedhartlaan voor het station al eerder door de gemeente is toegezegd aan de projectontwikkelaars van Hydepark? Kennelijk sowieso zonder een goede oplossing voor het blokkeren van logische en in stand te houden doorgaande of verzamelroutes voor haar grote meerderheid van inwoners die buiten het centrum wonen. Wat rechtvaardigt de bewering in het rapport onder Randstructuur Hoofddorp dat de van Heuven Goedhartlaan zijn functie verliest als hoofdstructuur voor de ontsluiting van Toolenburg, Pax en Overbos via de aansluiting op het Leenderbos? Tellen de ambities en voor een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder alleen voor het centrum? Dat de weg makkelijker oversteekbaar wordt is een drogreden en op te lossen met een extra voetgangerstunnel als het al lukt om het huidige onder voorkeursregeling bedrijvengebied Graan voor Visch te transformeren tot woonlocatie. Zoals er nu al 5 tunnels voor voetgangers en fietsers zijn voor de oversteekbaarheid noord-zuid. Schaal en grootte van Hoofddorp zijn inmiddels van dien aard dat een als hoofdontsluiting ontwikkelde en bedoelde weg als de van Heuven Goedhartlaan als oost-west hoofdader in stand moet blijven in combinatie met het Leenderbos. Daar zijn immers alle wijken op aangelegd. Het op andere wijze forceren van “inprikkers” vanuit de Nieuwe Bennebroekerweg heeft als inmiddels aangetoond effect veel meer automobiliteit door de wijken als gevolg met dank aan ambities elders! Ongewenste effecten van gezond geachte ambities dienen opgelost in plaats van verplaatst te worden naar de omliggende woonwijken. Dat de A4 onderdeel wordt gemaakt van de randstructuur is een farce en regionaal en landelijk niet uit te leggen. Onbegrijpelijk dat dit een uitgangspunt is voor de hoofdstructuur rond de bebouwde kom van Hoofddorp en er geen enkel alternatief voor het	f. Waar kan de verdichting worden gerealiseerd met 3000 woningen en 6500 banen onder divers? g. Hoe denkt de gemeente een aantrekkelijke en groene ruimte te kunnen creëren rondom het station met een stedelijke verdichting van 15000 woningen en 11.500 banen? h. Klopt het dat het afsluiten van de van de van Heuven Goedhartlaan voor het station al eerder door de gemeente is toegezegd aan de projectontwikkelaars van Hydepark? i. Wat rechtvaardigt de bewering in het rapport onder Randstructuur Hoofddorp dat de van Heuven Goedhartlaan zijn functie verliest als hoofdstructuur voor de ontsluiting van Toolenburg, Pax en Overbos via de aansluiting op het Leenderbos? j. Klopt het overigens dat de beoogde knip in de van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg van Graan voor Visch en de aansluiting van de Polarisavenue komt? k. Voorts oogt blz 50 van het rapport vooral manipulatief en leidt tot verkeerde conclusies: vanaf de N201 wordt hoofdader Leenderbos neergezet als inprikker, maar zij maakt essentieel deel uit van de hoofdstructuur evenals de ontbrekende aansluitingen (niet eens als inprikker) op de IJweg en de Hoofdweg. l. Op de infoavond is verteld dat de barrièrewerking van de N201 de komende 20 jaar als onoplosbaar wordt beschouwd. Wat is een visie en doorkijk naar 2040 waard als dit als uitgangspunt wordt gehanteerd? Als dat uitgangspunt is, is het dan niet veel logischer de ongekende ambitie van verstedelijking en woningbouwopgaves te matigen binnen Haarlemmermeer? m. Overigens wordt er volledig aan voorbij gegaan dat er bij de indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige plannen om te willen bebouwen in de zuid-oosthoek van het Toolenburgerpark. Waarom wordt keer op keer geprobeerd dit uitgangspunt terzijde te leggen? n. Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? o. Stationsgebied moet verkeersluw worden omdat ruim 15.000 woningen gebouwd gaan worden en de huidige verkeerssituatie onveilig zou zijn. p. De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar	

	knippen van de van Heuven Goedhartlaan bij het stationsgebied voor terug komt. Klopt het overigens dat de beoogde knip in de van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg van Graan voor Visch en de aansluiting van de Polarisavenue komt? Blz 50 suggereert een knip nabij de aansluiting van de Parelllaan. Voorts oogt blz 50 van het rapport vooral manipulatief en leidt tot verkeerde conclusies: vanaf de N201 wordt hoofdader Leenderbos neergezet als inprikker, maar zij maakt essentieel deel uit van de hoofdstructuur evenals de ontbrekende aansluitingen (niet eens als inprikker) op de IJweg en de Hoofdweg. Ook de aangegeven knelpunten zijn nogal selectief alleen aan de noordzijde aangegeven. Op de infoavond is verteld dat de barrièrewerking van de N201 de komende 20 jaar als onoplosbaar wordt beschouwd. Wat is een visie en doorkijk naar 2040 waard als dit als uitgangspunt wordt gehanteerd? Als dat uitgangspunt is, is het dan niet veel logischer de ongekende ambitie van verstedelijking en woningbouwopgaves te matigen binnen Haarlemmermeer? Een visie mag gebaseerd zijn op ambities, een plan dient gebaseerd te zijn op onderbouwde ontwikkelingen en uitgangspunten. Overigens wordt er volledig aan voorbij gegaan dat er bij de indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige plannen om te willen bebouwen in de zuid-oosthoek van het Toolenburgerpark.Waarom wordt keer op keer geprobeerd dit uitgangspunt terzijde te leggen? 3. Alternatieven • Waar is de Toolenburgerweg een oplossing vo or? • Stationsgebied moet verkeersluw worden omdat ruim 15.000 woningen gebouwd gaan worden en de huidige verkeerssituatie onveilig zou zijn. • Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. • Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn. • Deze veiligheid voor voetgangers en fietsers zou ook gerealiseerd kunnen worden door een extra ondertunneling voor voetgangers en fietsers van de Van Heuven Goedhartlaan te realiseren zoals deze nu ook aanwezig is tussen het stationsgebied en Graan voor Visch (de z.g. Aweg). • Een andere optie is om de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het stationsgebied te onder tunnelen voor het autoverkeer zodat er op maaiveldhoogte alle ruimte is voor groen, voetgangers en fietsers. In Amstelveen is dit ook succesvol uitgevoerd op de Beneluxbaan. • Om de verkeersdruk in het gebied bij het station te verminderen zou als alternatief een tunnel vanaf het bestaande kruispunt van de Van Heuven Goedhartlaan en Graan voor Visch (de z.g. Aweg) naar een weg aan de zuidwest zijde van de Geniedijk aangelegd kunnen worden. Deze kruising is al bestaand voor bussen vanaf het station. Deze weg zou bv via ondertunneling kunnen aansluiten op de Taurusavenue of op de Rijnlanderweg waar al een doorkruising van de Geniedijk aanwezig is. Daarmee wordt het hele stationsgebied ontlast. • Een ander alternatief is om de Taurusavenue richting centrum af te sluiten. Dat is nu de toevoerroute voor heel veel autoverkeer vanaf de A4 naar de Van Heuven Goedhartlaan. Bij afsluiting blijft de ontsluiting van de Beukenhorst vanaf de A4 bestaan. Het verkeer dat een andere bestemming in Hoofddorp heeft kan dan, zoals in het plan ook de bedoeling is, gebruik maken van de N201 en de	een functie in kunnen spelen. Of als alternatief een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg via een verlengde Nelson Mandeladreef naar de N201/ Taurusavenue, eventueel met een ondertunneling van de Geniedijk. q. Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. r. Kan de gemeente aangeven wanneer e.e.a. wordt verwerkt in een bestemmingsplan? Komt er één bestemmingsplan voor het geheel of komen er diverse deelbestemmingsplannen? Als er meerdere bestemmingsplannen komen, welke procedure(s) is/zijn dan van (juridisch) belang voor de omwonenden van de zogenoemde Toolenburgerweg? s. Wilt u mij in het vervolg ook persoonlijk de stukken betreffen verkeersstructuurplan toezenden? Dit kan wat mij betreft per mail.	

	Nieuwe Bennebroekerweg. • De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen. Of als alternatief een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg via een verlengde Nelson Mandeladreef naar de N201/ Taurusavenue, eventueel met een ondertunneling van de Geniedijk. • Bij de inrichting van de wijken Toolenburg, Pax en Overbos is de Van Heuven Goedhartlaan een essentiële verkeersader richting de 201 en de Spoorlaan. Dat is ook duidelijk aan de inrichting van de weg te zien, gescheiden rijstroken en veel afstand tot de woningen waar de weg langs loopt. Zoals nu uit de plannen naar voren komt lijkt er niet alleen een knip ter hoogte van het station gepland, maar is ook het gedeelte van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan ingepland met veel minder verkeer. Dit ontregelt de hele opzet van bundeling naar de randstructuur en zal inderdaad veel verkeer de wijk in jagen. Hier lijkt alle ratio te ontbreken. • Ons inziens ontbreekt in de plannen een mogelijke opwaardering van de Spoorlaan zodat deze weg een groot deel van de verkeersdruk zou kunnen overnemen. Sterker nog, bij realisering van de Toolenburgerweg waar 8800 auto’s over gaan rijden wordt voor de Spoorlaan een afname van 2500 auto’s verwacht. • Een mogelijk extra maatregel zou het opwaarderen van de Hoofdweg tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuwe Bennebroekerweg kunnen zijn. • Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbindingvanuit de wijken met de N201. 4. Argumenten tegen Toolenburgerweg • Volgens het Verkeersstructuurplan punt 5.6 - Pakket Nieuwe Bennebroekerweg - is deze weg niet perse nodig, maar kan helpen het verkeer minder door wijken te laten rijden. Dit is een aanname die niet wordt onderbouwd. • Verkeersveiligheid. • Het stationsgebied moet verkeersluw worden zodat voetgangers en fietsers veilig van en naar het station kunnen. Als er zoals voorspeld 8800 auto’s over de Toolenburgerweg rijden is er van verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers vanuit de wijken naar het park rond de Toolenburgerplas geen sprake meer. Een soort uitruil van veiligheid op het ene punt voor onveiligheid op een ander punt. Lijkt ons niet echt de bedoeling van nieuw te ontwikkelen infrastructuur om onveilige situaties elders te creëren. • Bewoners van de appartementen aan het Ridderburgpark zullen om te parkeren of weg te kunnen rijden moeten uitvoegen of invoegen in de verkeersstroom van 8800 auto’s per etmaal. Dit gaat zeer onveilige situaties geven. • Er is nu al overlast van parkeerders die op vakantie gaan en hun auto aan het Ridderburgpark parkeren en dan met de bus naar Schiphol gaan. Als er zoveel auto’s langsrijden zal dit nog meer mensen op deze gedachte brengen.		

	• Parkeerplekken zullen verplaatst moeten worden van voor de appartementsgebouwen naar de parkzijde, er is immers geen ruimte voor een weg tussen de busbaan en de gebouwen dus daar zullen parkeerplekken voor opgeofferd moeten worden. • Het nieuw te realiseren kruispunt van de nieuwe Toolenburgerweg met de overige infrastructuur bij winkelcentrum Toolenburg kan niet anders dan voor een onveilige situatie zorgen. Het is nu al een lastigkruispunt met de busbanen Zuidtangent en Zuidtak Zuidtangent, fiets en wandelpaden, de Aletta Jacobsdreef, de Manenburgdreef , Markenburg en de Lunenburgdreef/ Reina Prinsen Geerlingsdreef. • Geluidsoverlast. • De appartementen aan het Ridderburgpark komen zeer dicht bij aan de Toolenburgerweg te liggen, dit kan niet anders dan veel te veel geluidsoverlast opleveren. • Daarbij komt dat de bovenste appartementen op de slaapetage door de ronde vorm van de dakconstructie die als een klankkast werkt waardoor geluiden van de begane grond versterkt worden extra geluidsoverlast zullen ondervinden. Een geluidswal zal dit niet kunnen ondervangen. Het zou betekenen dat er voor deze bewoners voortaan de ramen dicht zullen moeten blijven. • Stankoverlast. • 8800 auto’s per etmaal zullen een aanzienlijke vervuiling van de lucht veroorzaken. • Waardevermindering woningen. • Of je aan een verkeersluwe doodlopende straat woont of aan een weg waar per etmaal op niet perse noodzakelijke weg volgens de prognose 8800 auto’s langsrijden is zeker van enorme invloed op de waarde van de woningen. • Er zal een ernstige aantasting van flora en fauna van het park rond de Toolenburgerplas plaatsvinden om de nieuwe weg aan te kunnen leggen. 5. Het vervolgproces Kan de gemeente aangeven wanneer e.e.a. wordt verwerkt in een bestemmingsplan? Komt er één bestemmingsplan voor het geheel of komen er diverse deelbestemmingsplannen? Als er meerdere bestemmingsplannen komen, welke procedure(s) is/zijn dan van (juridisch) belang voor de omwonenden van de zogenoemde Toolenburgerweg ? Veel vragen, weinig antwoorden tot nu toe. Hoe dan ook, wij zouden het op prijs stellen als we tijdig inzicht krijgen in de vervolgprocedures om niet weer op het laatste moment een reactie te moeten voorbereiden. Wilt u mij in het vervolg ook persoonlijk de stukken betreffen verkeersstructuurplan toezenden? Dit kan wat mij betreft per mail.		
497	Geachte, Sinds 2005 woon ik met mijn gezin met veel plezier in Hoofddorp, wijk Toolenburg zuid. We hebben een en ander in de omgeving zien veranderen en in het algemeen waren we blij met ontwikkelingen in en rondom Hoofddorp. Nieuwe plannen maken ons echter heel onrustig. Het dorp een nieuwe uitstraling te geven vind ik een prima idee, echter mag dat niet ten kosten gaan van al goed functionerende wijken en straten. Om het kort te houden zit ik met de volgende mee: 1. Aanleggen van de Toolenburgerweg als onderdeel van het project Nieuwe Bennebroekerweg (NBBW) Wijk Toolenburg heeft in de afgelopen 10-12 jaar vele veranderingen van de wegen, busbanen en fietspaden ondergegaan en er is ook de zone 30 km/uur ingevoerd. Het idee was om de wijk veiliger te maken. Hoewel het niet meteen een succes was (sommige oplossingen moesten meerdere keren aangepast worden) is er, met de uitzondering van een aantal onveilige oversteek plekken (met	a. U heeft bezwaar tegen de eventuele aanleg van een Toolenburgerweg. b. Het idee van het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan vind u niet goed.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	name bij het winkelcentrum Toolenburg), een rustigere en veiligere wijk gecreëerd. Onze wijk heeft wat ruimte en rust opgeofferd voor een busbaan (Zuidtangent) in ruil voor een goede verbinding met Schiphol en Amsterdam. Huidige infrastructuur functioneert dus goed, geeft genoeg ruimte en rust aan omringende huizen en flats en staat netjes in harmonie met onze geliefde Toolenburgerplas. Om deze nu te gaan verstoren met een nieuwe weg midden in de wijk en deels langs de plas en mooie natuurgebied vind ik geen goed idee. Sterker nog, zie ik het als een hele slechte oplossing die de ziel en verbondenheid van de wijk zal aantasten maar ook voor veel overlast zorgen, met name voor naastgelegen huizen en, niet vergeten een paar seniorenwoningen die dan direct aan de weg zullen grenzen. Bovendien staat deze potentiële oplossing in tegenstelling tot paragraaf 4.6. uit verkeersstructuurplan (Focus op bestemmingsverkeer in kern Hoofddorp) waar staat: "Door het doorgaande verkeer uit de wijken van Hoofddorp te weren, ontstaat er een rustiger verkeersbeeld waardoor er ook meer ruimte vrijkomt voor verbetering van openbare ruimte, fietsen en wandelen..." Of geldt dit alleen voor nieuwe te komen wijken waarvoor al bestaande moeten lijden? Tot slot, aangezien de plannen van de Gemeente rondom aanleggen van deze weg nog niet definitief zijn (paragraaf 5.6): "Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket, maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden.", hoop ik dat u nog eens goed gaat nadenken over deze oplossing en de weg uit de plannen laat. 2. Afsluiten van De Van Heuven Goedhartlaan Dit idee bevalt me ook niet en hopelijk kan deze belangrijke weg wel open blijven. Dit zal betekenen dat het hele gebied rondom station en de nieuwe woonwijk (Hydepark) volledig gescheiden zal worden van de rest van het dorp (aan het westen en zuidwesten gelegen). Loop- en fietsroutes kunnen misschien als alternatief dan onder of boven de weg geplaatst worden? Hopelijk kan deze belangrijke weg, met kleine aanpassingen, wel blijven bestaan.		
498	Wij willen bezwaar maken tegen de weg die gepland is van af de Bennebroekerweg naar het centrum van Toolenburg. Deze weg zal veel woonwerk en sluiperkeer genereren en onveilige situaties laten ontstaan midden in een woonwijk zoals bij de kruising met Maria Rutgerslaan en nog meer verwarring bij het centrum van Toolenburg. Het is een oplossing van een probleem wat niet bestaat, wij merken nu geen problemen voor het woon werkverkeer. Of gaan daar ook 15 verkeersdrempels in. Wel zal het door het afsluiten van de weg bij het station, verkeer anders gaan lopen, maar dat moet daar opgelost worden door b.v. nieuwe weg onder het spoor waar toch al een onderdoorgang is, naar het nieuwe bedrijven terrein en kom je direct bij de A4 en ontlast gelijk de Bennebroekerweg die nu anders helemaal vol gaat lopen. En als de spoorweg ook wordt afgesloten bij de Shell wat eeuwig zonde zal zijn, moet eerde iets gevonden worden via het industrieterrein of Hoofdweg en niet door Toolenburg. Als er toch meer ontsluiting moet komen?? is de IJweg een goed alternatief, deze heeft genoeg ruimte en kan prima het verkeer verweken met een iets andere inrichting. Ook is daar een goede op en af rit naar de rondweg te maken voor een snelle afhandeling van het verkeer. Door de nu vele rotondes gaat de rondweg zijn functie ook verliezen om verkeer snel af te handelen. Voor het boodschappen verkeer van uit Tudor is het anders, en jammer dat daar geen rekening is gehouden tijdens het ontwerp hiervan. Maar kan prima ontsloten worden via een doorgang vanuit Kon Maximalaan naar de brug van de Maria Tesselschadelaan,	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van de Toolenburgerweg. b. U ziet ook problemen ontstaan door de afsluiting van de weg bij het station en komt met alternatieven.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	waarbij de Kon Maximalaan nog gemakkelijk aan gepast kan worden. Of via Jane Seymourlaan en caro van Eycksingel met eventueel een bruggen over het water wat een duurdere oplossing is. Daarnaast is het centrum van Toolenburg ook niet gemaakt en geschikt om grote hoeveel heden verkeer door te voeren en zijn er maar beperkte parkeerplaatsen. Wij zijn daarom Morris tegen een doorgaande weg van Bennebroekerweg naar het centrum van Toolenburg.		
499	Te gek voor woorden. Belachelijk,	a. Te gek voor woorden. Belachelijk,	a. U heeft geen specifieke elementen uit het VSP benoemd en daarom is het voor ons niet mogelijk is om een directe inhoudelijke reactie te geven. Wij verwijzen u naar de algemene reactie.
500	Geachte wethouder, Als bewoner van Hoofddorp heb ik een aantal opmerkingen en vragen omtrent het verkeersstructuurplan. In het plan is te zien dat er een nieuwe auto 'inprikker' wordt gerealiseerd langs de R-Net buslijn Toolenburg zuid in. Is hier over nagedacht wat een impact van zo'n dergelijke weg heeft op de directe omgeving? Een ontsluitingsweg van dit kaliber zorgt niet voor 'autoluw' waar op nagenoeg iedere pagina van dit plan iets over gezegd wordt. Dit heeft tevens te maken met het autoluw maken van de omgeving bij station Hoofddorp. In het plan staat beschreven dat de VHG hier wordt doorgeknipt en geen toegang geeft tot de rijkssnelweg A4. Hierdoor zal het verkeer een nieuwe weg moeten vinden richting een andere toegang tot deze snelweg. Dit zal via de nieuwe 'inprikker' én de nu al té drukke spoorlaan gaan. Is er over nagedacht om het bestaande verkeer en het bijkomende verkeer van de vele nieuwbouw te accommoderen richting de rijkssnelweg? Het lijkt er op dat bijvoorbeeld de spoorlaan de huidige drukte al niet aankan door file. Is er over nagedacht of de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg genoeg is en bijtijds in realisatiefase gaat? Het hierboven beschreven probleem en het bijkomend verkeer vanuit Nieuw-Vennep, de rest van Toolenburg en Floriande lijkt vanuit mijn visie als een zeer grote stroming van verkeer en mogelijk niet geschikt voor een ontsluitingsweg als deze. Het zal tot een nog groter verkeersinfarct. Momenteel proberen velen mensen de file van de rijkssnelweg te ontlopen via de spoorlaan en via de snelwegafslag: Hoofddorp-Zuid. Iedere werkdag na vieren staat er gegarandeerd file op de Bennebroekerweg en de spoorlaan. Iets waar nogmaals over nagedacht moet worden. Tevens vraag ik mij af of er gekeken is naar de Hoofdorper zelf. Óf hier echt onderzoek naar gedaan is, want dat vind ik niet blijken vanuit de studie die gedaan is wat resulteert in de plannen die gemaakt zijn. Er wordt nadrukkelijk beschreven over hoe de gemeente zich inzet op mobiliteit zoals OV, Fietsen en lopen. Echter heeft Hoofddorp een duidelijke Vinex structuur waar veel Hoofddorpers hier leven/wonen en in een ander dorp of stad werken/studeren. Hierdoor wordt er al snel gebruik gemaakt van het vervoermiddel: de auto. Door eenvoudig een knip in de VHG te zetten voor het al te leuke ""nieuwe visitekaartje van Hoofddorp"" (Hydepark) leidt tot desastreuze gevolgen voor iets waar een goed alternatief voor is. Afsluiting is geen optie.	a. U heeft vragen over de Toolenburgerweg, u vraagt of hier is over nagedacht wat een impact van zo'n dergelijke weg heeft op de directe omgeving? b. U heeft vragen over de knip in de Van Heuven Goedhartlaan en vraagt of er over nagedacht is om het bestaande verkeer en het bijkomende verkeer van de vele nieuwbouw te accommoderen richting de rijkssnelweg? c. Is er over nagedacht of de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg genoeg is en bijtijds in realisatiefase gaat? d. Tevens vraag ik mij af of er gekeken is naar de Hoofdorper zelf. Óf hier echt onderzoek naar gedaan is, want dat vind ik niet blijken vanuit de studie die gedaan is wat resulteert in de plannen die gemaakt zijn. Er wordt nadrukkelijk beschreven over hoe de gemeente zich inzet op mobiliteit zoals OV, Fietsen en lopen. Echter heeft Hoofddorp een duidelijke Vinex structuur waar veel Hoofddorpers hier leven/wonen en in een ander dorp of stad werken/studeren. Hierdoor wordt er al snel gebruik gemaakt van het vervoermiddel: de auto.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. Het VSP heeft de maatregelen bepaald om alle ontwikkelingen tot 2040, inclusief het bestaande verkeer zo goed mogelijk te faciliteren, ook richting de A4. c. De opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg is een belangrijke stap in het VSP omdat na oplevering de gebiedsontwikkeling verder door kan en er ook belangrijke maatregelen uit het VSP doorgevoerd kunnen worden, zoals de knip bij het station. Zolang de Nieuwe Bennebroekerweg niet verbreed is zit er een beperking op de groei. d. U constatering over de Vinexstructuur en het autogebruik klopt maar het VSP geeft ook een beeld dat er een einde is aan de fysieke ruimte en het budget om door te kunnen met investeren in autoinfrastructuur, vandaar de aandacht voor lopen, fietsen en openbaar Vervoer als (nieuw) alternatief

501	Ik ben pertinent tegen de aanleg van de Toolenburgerweg. Hiermee zou de hele inrichting van de wijk, gericht op rust, groen, milieu en veiligheid onderuit worden gehaald. Dat kan niet de bedoeling zijn.	a. U bent tegen aanleg van de Toolenburgerweg: inrichting van de wijk gericht op rust, groen, milieu en veiligheid wordt onderuitgehaald.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
502	Wat een onzinnig, onzalig plan is onze reactie als bewoner wonend aan het Ridderburgpark. • Natuurvernietigend, • Rustverstorend, • Gevaarlijke wegsituaties creërend. Het rustgevende, recreatieve Toolenburgpark gaat geheel verloren bij een weg waar 9000 auto's overheen razen dag en nacht. Hoe waren de oversteekplaatsen bedacht en hoe moeilijk zal het zijn om auto's van bewoners van 5 appartementengebouwen en daarbij behorende parkeerplaatsen in te laten voegen. Kom eens kijken hoe het park gebruikt wordt, 's zomers én 's winters. Het plan zoals het nu voorligt en zomaar wordt gepresenteerd met een berichtje in het plaatselijk 'suffertje' verdiend het om in de afvalbak gedeponeerd te worden. Bewoners aan het Ridderburgpark werden in het verleden al verrast met een busbaan en nu moet er een weg komen om het winkelcentrum te verbinden met de Nieuwe Bennebroekerweg, hoe verzin je het. De busbaan moet dan natuurlijk weer ergens anders komen. Alsof bewoners van de nog nieuw te bouwen wijken gaan winkelen in het kleine winkelcentrum Toolenburg, waar nu al te weinig ruimte is om te parkeren en als winkelend publiek je maar weinig keus hebt. Winkelcentrum Toolenburg is totaal niet berekend op nóg meer winkelenden, een nieuw groter centrum aan de andere kant van de Nieuwe Bennebroekerweg is daarom aan te bevelen. Maak een tunnel bij de Van Heuven Goedhartlaan voor de oversteek van Hydepark naar het station. De bedoeling is dat mensen die hier komen te wonen geen auto hebben en dus alles lopend doen. Een onderdoorgang is dan ook de perfecte oplossing voor deze mensen. Zelfs in een onderdoorgang kunnen winkels worden gesitueerd. Hydepark is het begin van HoofdDORP, stadser wordt het niet. Toolenburgpark is een PARK en geen stad, waar een autoweg door en langs heen moet gaan. Het lijkt alsof de veiligheid zoals die nu aan het Ridderburgpark/ Toolenburg gevoeld wordt (tenslotte doodlopende weg) kan worden opgeofferd voor de veiligheid van bewuste c.q. gedwongen autoloze burgers die in het Hydepark komen te wonen. Dit kan toch ook niet de bedoeling zijn.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: het rustgevende, recreatieve Toolenburgpark gaat geheel verloren. b. De busbaan moet zeker ook ergens anders komen? c. Bewoners van nieuwe wijken gaan toch niet winkelen in Toolenburg, waar nu al te weinig ruimte is. En te weinig parkeerruimte. Maak een nieuw winkelcentrum. d. Maak een tunnel bij de Van Heuven Goedhartlaan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Op dit moment is nog geen ontwerp gemaakt hoe de eventuele Toolenburgerweg ingepast kan worden. c. De functie van de eventuele Toolenburgerweg is niet om het bestaande winkelcentrum te ontsluiten voor bewoners uit omliggende (nieuwe) wijken. d. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
503	Beste Gemeente, Als bewoner van Tudor park geef ik u hierbij mijn zienswijze op het voorgestelde verkeersstructuurplan Hoofddorp. Ik heb heb bezwaar tegen dit plan en dan vooral betreffende de Toolenburgerweg, en sluiten van de van Heuvel Goedhartlaan, Polaris en Antaris Avenue nl: * Met de Toolenburgerweg haal je groen en recreatie weg uit Hoofddorp, iets wat de stad juist zo hard nodig heeft om tot een fijn, duurzaam en toekomstigbestendig leefklimaat te komen.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg want er wordt groen en recreatie uit Hoofddorp weggehaald.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	* De Toolenburgerweg gaat een miljoenen investering zijn, waarbij nog niet vaststaat of het ook daadwerkelijk oplevert wat wordt beoogd: met de Toolenburgerweg, haal je juist verkeer Hoofddorp IN en gaat het tegen het voornemen om verkeer naar de randen van Hoofddorp te brengen. De ene oplossing van Hyhdepark creeert dan gewoon een probleem ergens anders en draagt niet bij tot een algemeen beleid. * Een tweebaansweg met 50 km/u snelheden, met minimaal 9000 verkeersbewegingen, brengt de veiligheid in gevaar aangezien de huidge route langs de busbaan door veel kinderen, families, ouderen en volwassenen gebruikt wordt om naar de recreatieplas te gaan alsook de lagere en middelbare scholen. Een weg met veel stoplichten lost dit niet op en is voor de verkeersflow niet aantrekkelijk. Verder zou er met de huidige plannen een concentratieprobleem rond het Toolenburgwinkelcentrum komen.We verwachten veel sluipverkeer en dit draagt niet bij tot het verkeer buiten Hoofddorp houden. * Een tweebaansweg met 50 km/u zal aantrekkelijk zijn voor vrachtverkeer en bovenop 9000 autos extra luchtvervuiling in Hoofddorp brengen - wat al een probleem is vanwege Schiphol. Onderzoek heeft aangewezen dat 1 op 5 mensen asthma hebben. * Een grote weg langs de Toolenburgerplas doet de waarde van de huizen enorm dalen. Verder zijn deze plannen tegen de verwachtingen van alle kopers. Er zijn al geluiden dat sommige kopers blij zijn dat hun koop niet door is gegaan ivm oneerlijke schets van zaken bij de aankoopbrochures. * De Toolenburgerplas is de enige van twee recreatiegebieden dicht bij bewoners naast de Haarlemmeermeersche Bos. Dit is per inwoner erg weinig. Ook stel ik grote vraagtekens bij het het proces van deze plannen. Het voelt dat de gemeente dit project er zo even zijdelings doorheen wil duwen. Dit doordat veel wijkraden hier niet eens van af hebben geweten, geen inspraak hebben kunnen geven en nu pas bij ‘5 voor 12’ een bezwaar kunnen indienen tegen plannen die ondoordacht lijken te zijn en niet in het belang van Hoofddorp bewoners. In hoeverre zijn de bedrijven, ondernemers, bezoekers, recreanten, sporten, scholen, maatschappelijke groepen en bewoners in het algemeen op de hoogte van deze plannen gesteld, die blijkbaar al 2 jaar in de maak zijn? Het lijkt mij dat als de gemeente deze plannen er echt door wil duwen ze kan rekenen op jarenlange juridische procedures waarbij bovenstaande punten ten grondslag zullen liggen.		
504	Het plan om een weg langs de busbaan in Toolenburg te leggen is absurd. Waarom zo’n drukke verkeersadder dwars door de wijk. De busbaan geeft al genoeg geluidsoverlast. Word nog gevaarlijker op de oversteekplaatsen van de bus. De weg komt onder mensen hun slaapkamerraam te liggen. Wie heeft dit verzonnen. De situatie is goed zoals hij is. Mensen kunnen nu via de van heuven goedhartslaan, deze weg ligt tussen 2 wijken in. Hou dit zo!!! Fail gemeente haarlemmermeer als dit doorgaat. Houd u bezig met belangrijkere zaken dan dit verschrikkelijke plan.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: busbaan geeft al genoeg geluidsoverlast en het wordt gevaarlijker.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

505	Hallo, ik ben het volledig oneens over de komst van de toolenburgerweg, een nieuwe weg langs de busbaan bennebroekerweg naar winkelcentrum Toolenburg. Wij kwamen hier in 1992 wonen en was er een bepaalde rust in de wijk en geen plannen voor een busbaan. Op dit moment razen er met grote snelheid bussen door de wijk heen, veel te hard. Dit heeft al meerdere malen tot ernstige ongelukken geleid. Tevens is er nu nog een beetje rust langs de Toolenburgse plas voor de omwonenden, natuur, wandelaars en fietsers. Veel kinderen en ouderen steken de busbaan over en dan zal het veel gevaarlijker worden met veel meer verkeer door de extra weg. Graag op de hoogte blijven van de onwikkelingen en hopelijk geen doorgang van dit slechte plan.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: onveilige situatie en er verdwijnt recreatie.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
506	De toolenburgerweg dwars door Toolenburg Oost. Zie dit plan niet zo zitten. Er loopt al een busbaan over Aletta Jacobs en Reina Prinsen Geerligsdreef. Deze weg zou langs Toolenburger plas en bovengenoemde straten gaan lopen. Dit is een bestaande wijk en lijkt mij onnodig om daar een nieuwe verkeersader in aan te leggen. Dit alles om het doel te halen dat hydeparc autoluw moet worden. Zonde van de kosten. Er zijn alternatieve routes mogelijk. Kijk daar eens naar.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: onnodig om een verkeersader door een bestaande wijk aan te leggen. b. Kijk naar alternatieven om een nieuwe wijk autoluw te maken.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Uiteraard worden bij een nadere studie hoe de geconstateerde problemen voorkomen kunnen worden, ook alternatieven voor een Toolenburgerweg beoordeeld, berekend en uitgewerkt. Hierbij wordt de wijk betrokken.
507	Namens de Wijkraad Pax reageer ik hiermee op het plan. Allereerst hebben wij grote bedenkingen tegen de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station Hoofddorp. Door de afsluiting zal vooral verkeer uit de wijken ten zuidwesten van het centrum richting Amsterdam/Zaandam/Aalsmeer gaan zoeken naar een alternatieve en kortere route dan de omweg via de Nieuwe Bennebroekerweg. Een voor de hand liggende route is Paxlaan - Burg.Pabstlaan - Hoofdweg. Onder meer door een knip in de Hoofdweg in het centrum moet de Paxlaan in onze wijk nu al veel meer verkeer verwerken dan waarvoor de weg is aangelegd: wijk aan- en afvoerweg. Ook wordt er veel te hard gereden. Aanwonende inwoners van de wijk ondervinden hier veel last van. Omdat de weg ook gebruikt wordt door de hulpdiensten zouden snelheidsremmende maatregelen niet mogelijk zijn. Tevens willen wij er op wijzen dat er geen fatsoenlijke en veilige looproute is langs de Hoofdweg-Westzijde tussen Toolenburg en het centrum. Ter hoogte van Pax ontbreekt het aan een voetpad zodat voetgangers zich op de weg - waar nu 50 km/u is toegestaan - moeten begeven. Ook bij de (steile) opgang bij het sluisje bij de molen ontbreekt een veilig vrijliggend voetpad. Voetgangers uit het westen van Hoofddorp komen vaak via de Ter Veenlaan. Vanaf de kruising met de Hoofdweg is er geen fatsoenlijke looproute richting winkelcentrum.	a. U heeft bedenkingen bij het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan: meer verkeer in Pax tot gevolg. b. Ontbreekt een fatsoenlijk voetpad op de Hoofdweg westzijde ter hoogte van Pax.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Het VSP gaat niet op ontbrekende trottoirs,
508	Ik ben het niet eens met de voorgestelde aanleg van de Toolenburgerweg. De rust bij de Toolenburgerplas wordt dan zeer verstoord. Er zijn daar veel vogels, o.a. de grote karekiet, ijsvogel, baardmannetje, rietgorzen en vele eendensoorten heb ik daar afgelopen	a. U bent het niet eens met de Toolenburgerweg: zal de rust verstoren	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	jaren waargenomen. Ik vrees, dat het door het verkeer met geluidshinder en uitlaatgassen het met de rust gedaan is. Daarom ben ik zeer tegen de aanleg van de Toolenburgerweg. Ik woon al vanaf 1990 in deze wijk.		
509	Er is ruimte voor verbetering zullen we maar zeggen;-) Is er al gedacht aan een voetgangersbrug (denk aan de brug/viaduct 678 bij Sloterpark bad) of een fly over (denk aan Haarlem Spaarnwoude) zodat de snelweg vrij bereikbaar blijft!!! Dat jullie Nieuw Vennepers niet erover willen hebben-hun kun je frustreren met stoplichten, 30km/h en drempels. De busbaan door de wijk-kan volgens mij voorkomen worden door op de huidige busbaan te rijden aan de oostzijde, stukje centrum, 5 minuutjes omrijden en je komt via beukenhorst de helling op van de busbaan naar het station. 30km/h is het minst slechte idee. Al gedacht eraan om spiegels te plaatsen, zodat men het veer beter ziet aankomen?!	a. Is er al gedacht aan een voetgangersbrug (denk aan de brug/viaduct 678 bij Sloterpark bad) of een fly over (denk aan Haarlem Spaarnwoude)? b. U draagt een alternatief aan voor de busbaan door Graan voor Visch. c. Al gedacht eraan om spiegels te plaatsen, zodat men het verkeer beter ziet aankomen?	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraf busbaan door Graan voor Visch. c. Het VSP gaat niet in op dergelijke kleine verkeersmaatregelen.
510	Beste Gemeente, Wij als gezin zijn 3 jaar terug in wijk Toolenburg in de straat straatnaam komen wonen voor de rust en de mooie groene omgeving. Graag zouden wij die houden zoals deze momenteel is. Alles is al zo bebouwd, laat de omgeving rond de toolenburgerplas zoals deze is. Mensen hebben naast alle drukte die er al is ook rust nodig om te ontspannen en zo goed te kunnen functioneren. Pak dit niet af.	a. U verzoekt de omgeving van de Toolenburgerplas te laten zoals deze is.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
511	Belachelijk idee om een deel (hydepark) autoluw te Maken. Verkeerplan van Hoofddorp Centrum deugd niet. En nu Tolenburg belasten met extra verkeer en blijf van tolenburgplas af!!!	a. Belachelijk om Hydepark autoluw te maken; b. Blijf van de Toolenburgerplas af!	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
512 513 514 515 516	Zienswijze bewoners; straatnaam en huisnummers op Verkeersstructuurplan Hoofddorp, concept ten behoeve voor inspraak 15 september. Wij gaan in onze reactie eerst in op de door de gemeente gekozen en in onze ogen verkeerde oplossingen voor het stationsgebied, met daarvoor ook enkele mogelijke alternatieven. Vervolgens brengen wij onze zienswijze en bezwaren in tegen de voorgestelde plannen zoals deze ons direct zullen treffen, vanuit onze visie als bewoners aan het Ridderburgpark. Vervolgens trekken wij de inspraakprocedure zoals deze gevolgd is in twijfel en hebben daar vragen over. Verder voegen wij nog een observatie toe over het gemeentelijk beleid. Tot slot een samenvatting van de belangrijkste punten uit deze reactie. • Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? • Stationsgebied moet verkeersluw worden omdat ruim 15.000 woningen gebouwd gaan worden en de huidige verkeerssituatie onveilig zou zijn.	a. Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? b. Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn. c. De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen. d. Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50.	Zie beantwoording zienswijze 374.

	• Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. • Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn. • Deze veiligheid voor voetgangers en fietsers zou ook gerealiseerd kunnen worden door een extra ondertunneling voor voetgangers en fietsers van de Van Heuven Goedhartlaan te realiseren zoals deze nu ook aanwezig is tussen het stationsgebied en Graan voor Visch (de z.g. Aweg). • Een andere optie is om de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het stationsgebied te onder tunnelen voor het autoverkeer zodat er op maaiveldhoogte alle ruimte is voor groen, voetgangers en fietsers. In Amstelveen is dit ook succesvol uitgevoerd op de Beneluxbaan. • Om de verkeersdruk in het gebied bij het station te verminderen zou als alternatief een tunnel vanaf het bestaande kruispunt van de Van Heuven Goedhartlaan en Graan voor Visch (de z.g. Aweg) naar een weg aan de zuidwest zijde van de Geniedijk aangelegd kunnen worden. Deze kruising is al bestaand voor bussen vanaf het station. Deze weg zou bv via ondertunneling kunnen aansluiten op de Taurusavenue of op de Rijnlanderweg waar al een doorkruising van de Geniedijk aanwezig is. Daarmee wordt het hele stationsgebied ontlast. • Een ander alternatief is om de Taurusavenue richting centrum af te sluiten. Dat is nu de toevoerroute voor heel veel autoverkeer vanaf de A4 naar de Van Heuven Goedhartlaan. Bij afsluiting blijft de ontsluiting van de Beukenhorst vanaf de A4 bestaan. Het verkeer dat een andere bestemming in Hoofddorp heeft kan dan, zoals in het plan ook de bedoeling is, gebruik maken van de N201 en de Nieuwe Bennebroekerweg. • De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. • De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. • Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen. • Of als alternatief een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg via een verlengde Nelson Mandeladreef naar de N201/ Taurusavenue, eventueel met een ondertunneling van de Geniedijk. • Bij de inrichting van de wijken Toolenburg, Pax en Overbos is de Van Heuven Goedhartlaan een essentiële verkeersader richting de 201 en de Spoorlaan. Dat is ook duidelijk aan de inrichting van de weg te zien, gescheiden rijstroken en veel afstand tot de woningen waar de weg langs loopt. Zoals nu uit de plannen naar voren komt lijkt er niet alleen een knip ter hoogte van het station gepland, maar is ook het gedeelte van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan ingepland met veel minder verkeer. Dit ontregelt de hele opzet van bundeling naar de randstructuur en zal inderdaad veel verkeer de wijk in jagen. Hier lijkt alle ratio te ontbreken.	Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. e. Er werd geopperd door iemand van de gemeente dat er op de geplande Toolenburgerweg een snelheidslimiet van 30 km zou kunnen worden ingesteld. Dat kan echter alleen maar wanneer sprake is van gemend langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dus niet op een weg waar een apart fietspad naast ligt zoals hier het geval is. Zie https://swov.nl/nl/fact/30kmuur-gebieden-hoe-ziet-een-30kmuur-gebied-eruit. Overigens is dus de 30 km zone zoals deze is aangegeven op de Altenburg niet rechtsgeldig. f. Inspraakprocedure. De gemeente verdient geen schoonheidsprijs voor de gevolgde inspraak procedure. Een dusdanig ingrijpend verkeersstructuurplan had veel meer onder de aandacht van de bewoners gebracht moeten worden. In ieder geval bij de bewoners waar een nieuwe weg met geprognotiseerd 8800 verkeersbewegingen voor de deur gepland is zou een briefje in de bus op zijn plaats zijn geweest. g. Het is de vraag of de hele procedure wel volgens de geldende “Verordening van de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer houdende regels omtrent inspraak - Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer - https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR621029 ” is gegaan. Inhoudelijke kennis ontbreekt daarover maar wij gaan zeker juridisch advies op dit punt inwinnen als de gemeente niet kan aangeven dat zij juist gehandeld heeft.	

	• Ons inziens ontbreekt in de plannen een mogelijke opwaardering van de Spoorlaan zodat deze weg een groot deel van de verkeersdruk zou kunnen overnemen. Sterker nog, bij realisering van de Toolenburgerweg waar 8800 auto's over gaan rijden wordt voor de Spoorlaan een afname van 2500 auto's verwacht. • Een mogelijk extra maatregel zou het opwaarderen van de Hoofdweg tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuwe Bennebroekerweg kunnen zijn. • Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. • Argumenten tegen de Toolenburgerweg • Volgens het Verkeersstructuurplan punt 5.6 - Pakket Nieuwe Bennebroekerweg - is deze weg niet perse nodig, maar kan helpen het verkeer minder door wijken te laten rijden. Dit is een aanname die niet wordt onderbouwd. • Verkeersveiligheid. • Het stationsgebied moet verkeersluw worden zodat voetgangers en fietsers veilig van en naar het station kunnen. Als er zoals voorspeld 8800 auto's over de Toolenburgerweg rijden is er van verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers vanuit de wijken naar het park rond de Toolenburgerplas geen sprake meer. Een soort uitruil van veiligheid op het ene punt voor onveiligheid op een ander punt. Lijkt ons niet echt de bedoeling van nieuw te ontwikkelen infrastructuur om onveilige situaties elders te creëren. • Tijdens de informatieavond op 18 oktober georganiseerd door de wijkraad opperde de gebiedsmanager van de gemeente dat er voor de veiligheid van voetgangers en fietsers van en naar het Toolenburgerpark een tunnel onder of brug over de weg zou kunnen worden aangelegd. Lijkt ons eenvoudiger om die tunnel zoals hierboven al voorgesteld onder de Van Heuven Goedhartlaan bij het station aan te leggen. • Op de oversteek van de busbaan bij de Ina Boudier Bakkerdreef zijn regelmatig gevaarlijke situaties met fietsers die nog net even oversteken of buschauffeurs die ervan uitgaan dat het stoplicht toch wel nog net op groen springt wat niet altijd gebeurt. Er is al een ernstig ongeluk op deze kruising te betreuren. • Bewoners van de appartementen aan het Ridderburgpark zullen om te parkeren of weg te kunnen rijden moeten uitvoegen of invoegen in de verkeersstroom van 8800 auto's per etmaal. Dit gaat zeer onveilige situaties geven. • Er is nu al overlast van parkeerders die op vakantie gaan en hun auto aan het Ridderburgpark parkeren en dan met de bus naar Schiphol gaan. Als er zoveel auto's langsrijden zal dit nog meer mensen op deze gedachte brengen. • Parkeerplekken zullen verplaatst moeten worden van voor de appartementsgebouwen naar de parkzijde, er is immers geen ruimte voor een weg tussen de busbaan en de gebouwen dus daar zullen parkeerplekken voor opgeofferd moeten worden. • Het nieuw te realiseren kruispunt van de nieuwe Toolenburgerweg met de overige infrastructuur bij winkelcentrum		

	Toolenburg kan niet anders dan voor een onveilige situatie zorgen. Het is nu al een lastig kruispunt met de busbanen Zuidtangent en Zuidtak Zuidtangent, fiets en wandelpaden, de Aletta Jacobsdreef, de Manenburgdreef , Markenburg en de Lunenburgdreef/ Reina Prinsen Geerlingsdreef. • Er werd geopperd door iemand van de gemeente dat er op de geplande Toolenburgerweg een snelheidslimiet van 30 km zou kunnen worden ingesteld. Dat kan echter alleen maar wanneer sprake is van gemend langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dus niet op een weg waar een apart fietspad naast ligt zoals hier het geval is. Zie https://swov.nl/nl/fact/30kmuur-gebieden-hoe-ziet-een-30kmuur-gebied-eruit. Overigens is dus de 30 km zone zoals deze is aangegeven op de Altenburg niet rechtsgeldig. • Geluidsoverlast. • De appartementen aan het Ridderburgpark komen zeer dicht bij aan de Toolenburgerweg te liggen, dit kan niet anders dan veel te veel geluidsoverlast opleveren. • Daarbij komt dat de bovenste appartementen op de slaapetage door de ronde vorm van de dakconstructie die als een klankkast werkt waardoor geluiden van de begane grond versterkt worden extra geluidsoverlast zullen ondervinden. Een geluidswal zal dit niet kunnen ondervangen. Het zou betekenen dat er voor deze bewoners voortaan de ramen dicht zullen moeten blijven. • Stankoverlast. • 8800 auto’s per etmaal zullen een aanzienlijke vervuiling van de lucht veroorzaken. • Waardevermindering woningen. • Of je aan een verkeersluwe doodlopende straat woont of aan een weg waar per etmaal op niet perse noodzakelijke weg volgens de prognose 8800 auto’s langsrijden is zeker van enorme invloed op de waarde van de woningen. • Er zal een ernstige aantasting van flora en fauna van het park rond de Toolenburgerplas plaatsvinden om de nieuwe weg aan te kunnen leggen. • Inspraakprocedure • De gemeente verdient geen schoonheidsprijs voor de gevolgde inspraak procedure. Een dusdanig ingrijpend verkeersstructuurplan had veel meer onder de aandacht van de bewoners gebracht moeten worden. In ieder geval bij de bewoners waar een nieuwe weg met geprognotiseerd 8800 verkeersbewegingen voor de deur gepland is zou een briefje in de bus op zijn plaats zijn geweest. • Er was bij veel aanwezigen op de voorlichtingsavond georganiseerd door de wijkraad op 18 oktober het sterke gevoel aanwezig dat de gemeente het er wel even doorheen wilde fietsen, zonder lastige inspraak cq reacties van bewoners. • Het is de vraag of de hele procedure wel volgens de geldende “Verordening van de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer houdende regels omtrent inspraak - Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer - https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR621029 ” is gegaan. Inhoudelijke kennis ontbreekt daarover maar wij gaan zeker		

	juridisch advies op dit punt inwinnen als de gemeente niet kan aangeven dat zij juist gehandeld heeft. • Reden voor onze twijfel zijn een aantal vragen die bij ons bovenkwamen bij het doornemen van het VSP over wat er wordt gezegd over het tot stand komen van dit plan. Dit omdat voor alle aanwezigen, inclusief de leden van de wijkraad, het verkeersstructuurplan tot voor kort helemaal onbekend was. Als er gesprekken zijn geweest, met wie en wanneer? • In het voorwoord van het VSP van wethouder Marja Ruigrok schrijft zij: “Met deze blik op de toekomst is dit VSP tot stand gekomen. Dat gebeurde met input van bewoners en ondernemers.” • Onder punt 1.2, hoe is het verkeersstructuurplan gemaakt staat te lezen: “We hebben via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners.” En verderop: “Bij deze participatie-gesprekken was iedereen welkom.” Vraag is dan, hoe zijn deze gesprekken kenbaar gemaakt. Iedereen kan welkom zijn, maar als niemand weet dat deze gesprekken plaatsvinden… • Onder punt 3.5, huidige knelpunten oplossen staat te lezen: “In de gesprekken die we met bewoners en organisatie hebben gevoerd in het kader van het opstellen van het VSP, zijn ook knel- en aandachtspunten meegegeven.” • Wij hebben de gemeentelijke informatiepagina InforMeer erop nagekeken maar kan alleen voor de vergadering van 5 oktober een uitnodiging vinden. Deze hebben wij gemist. Voor de vergaderingen die volgens de website van de gemeente op de pagina over het verkeersstructuurplan zijn gehouden op resp. 13 oktober 2021, 29 november 2021 en 24 januari 2022 kunnen wij nergens uitnodigingen of aankondigen vinden. • Een van onze leden is geabonneerd op Overheid.nl / berichten over uw buurt en ook daar is geen informatie bekend gesteld over de eerdere vergaderingen • Wij verzoeken om een uitgebreide uitleg van de gemeente betreffende: • de gevolgde procedure bij de inspraak op dit verkeersstructuurplan zoals zij in bovenstaande punten stelt dat dit gegaan is • of deze inspraak volgens de eigen richtlijnen zoals vastgelegd in de Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer is gegaan. • Wanneer zijn de gesprekken met bewoners en wijkraden geweest, wie zijn daarvoor uitgenodigd, hoe is kenbaar gemaakt in de gemeente dat deze gesprekken gehouden zouden worden. • Zijn er verslagen van de gesprekken met bewoners en wijkraden gemaakt? • Observatie • Al met al lijkt het erop dat er een visie is ontwikkeld voor het stationsgebied waar een soort ‘de Zuidas Zuid’ moet verrijzen met allerlei prestigieuze projecten. De rest van Hoofddorp, en dan specifiek de bewoners langs de geplande Toolenburgerweg moeten de negatieve gevolgen hiervan dragen. • Samenvatting belangrijkste punten:		

	• Knip in Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station geeft elders in de gemeente grote overlast. • Alternatief hiervoor kunnen ondermeer zijn: • Ondertunneling huidige Van Heuven Goehartlaan ter hoogte van het station voor voetgangers • Ondertunneling huidige Van Heuven Goehartlaan ter hoogte van het station voor autoverkeer • Niet verkeersluw maken van Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan en opwaarderen van de Spoorlaan zodat verkeer van de Van Heuven Goedhartlaan een goed alternatief heeft naar randstructuur. • Eventueel nieuwe weg ten zuidwesten van het station aanleggen, tussen het kruispunt van Graan voor Visch en de Van Heuven Goedhartlaan, onder het spoor door, met aansluiting middels een tunnel op de Taurusavenue of aansluitend op de Rijnlanderweg. • Opwaarderen van de Rijnlanderweg als onderdeel van de randstructuur, zodat de A4 hier niet voor gebruikt hoeft te worden. • Eventueel aanleg weg in het verlengde van de Nelson Mandeladreef, de Geniedijk kruisend, naar de Taurusavenue om de randstructuur te versterken. • Afzien van het plan om een Toolenburgerweg aan te leggen. Dit heeft zoveel negatieve impact op dat deel van Hoofddorp dat dat nooit opweegt tegen positieve effecten elders. Daar zijn immers genoeg goede alternatieven voor aangereikt in deze reactie op het Verkeersstructuurplan.		
517	Wij zien geen positieve ontwikkeling in het autoluw maken van het stationsgebied. Ook de Tolenburgerweg is geen positieve ontwikkeling voor de omliggende wijk(en) en zal de rust rondom de plas beïnvloeden. Daarnaast zijn er erg veel kinderen in de wijk die hierdoor minder van en naar de plas kunnen. Tudorpark is in het beginsel zo gebouwd dat het weinig doorgaand verkeer heeft wat men met deze weg teniet doet.	a. Niet positief over autoluw maken stationsgebied. b. Geen Toolenburgerweg: rust behouden!	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
518	Tegen	Tegen	U heeft geen specifieke elementen uit het VSP benoemd en daarom is het voor ons niet mogelijk is om een directe inhoudelijke reactie te geven. Wij verwijzen u naar de algemene reactie.
519	L.s., Hierbij wil ik u laten weten tegen de aangekondigde verkeers plannen te zijn. Het aangekondigde “knipje” in de Van Heuven Goedhartlaan zorgt voor de mensen in de wijk Graan voor Visch extra reistijd, meer kilometers en brandstof kosten om de A4 te bereiken en een grotere belasting voor het milieu. De huidige route is prima. Verplaats het “knipje” tussen Spoorlaan en Graan voor Visch kruising bij het station (waar nu de bussen vanuit het station komen). De busbaan dwars door de Graan voor Visch is totaal ongewenst en veroorzaakt gevaarlijke situaties voor onder andere kinderen die naar school gaan, of naar bijvoorbeeld het voetbalveldje in de 14000 wijk	a. De huidige route Van Heuven Goedhartlaan is prima. b. De busbaan door Graan voor Visch is ongewenst en veroorzaakt gevaarlijke situaties en verlies van groen.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch.

	vanuit de 16000, 17000, 18000 wijken. Dan de verkeerssituatie rond de ALDI is druk en zijn er veel dubbel parkeerders die het overige verkeer ophouden, met alle bussen die daarbij gaan komen verslechterd de doorstroom en veiligheid voor de bewoners van de Graan voor Visch. Daarnaast moet er een groot stuk groen en rust gebied verdwijnen. Voor de bewoners die dichtbij de busbaan wonen zien hun woning waarde flink dalen. Waarom wordt er niet gekeken en gebruikgemnaakt van de busbaan stroken aan de Hoofdweg Oostzijde die daar al liggen. Een win win situatie lijkt mij om daarvan gebruik te maken.		
520	This will increase traffic in an area that a lot of kids are using to get to their schools, endagering their daily moves. Increased traffic will also increase the noise in the area. It will have a disproportionate impact to the park. Other alternatives should provide much better options.	a. U bent tegen de Toolenbrugerweg: meer verkeer, meer geluid, park wordt ontoegankelijker. Onderzoek alternatieven.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
521	Ruim twee jaar geleden zijn wij verhuisd van middenin Toolenburg naar de rand van Tudorpark - onze achtertuin kijkt uit op de Toolenburgerplas. Een heerlijke plaats om oud te worden. Een buurman wees ons onlangs op een berichtje in de media over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Toen ik op de informatieavond aan een beleidsmedewerker van de gemeente mijn verbazing kenbaar maakte dat wij, als direct belanghebbenden, niet eerder zijn betrokken bij dit plan was het antwoord 'ja, corona'. Kunt u toelichten hoe Corona u heeft weerhouden om mij te informeren? Paard achter de klimaatwagen Uit het plan maak ik op dat de het idee is om het autoverkeer van het stationsgebied letterlijk langs onze achtertuin om te leiden. De voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan is mijns inziens een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbeterd. Deze maatregel lijkt mij eerder om de entree van Hoofddorp-Centrum vanuit het NS-station en de hotels mooier te maken. Afgezien van het ongemak dat wij als bewoners hierdoor ondervinden (Ambitie plan: 'Een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder'), maken al deze omrijdende mensen samen veel extra kilometers. Bij de geschatte 10.000 bewegingen per dag, keer 3 kilometer extra hebben we het over meer dan een miljoen extra autokilometers per jaar - het equivalent van zo'n 750 extra autobezitters. Wanneer we omrijders die andere wegen volgen meenemen, hebben we het over nog veel meer extra autoverkeer. Kun u mij vertellen hoe dit te rijmen met de in het plan genoemde ambitie: 'Het leveren van een bijdrage aan de reductie van CO2 ten behoeve van (inter)nationale klimaatdoelstellingen.' ? Inprikker versus IJweg. In het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Deze Toolenburgerweg snijdt een goed functionerende en veilige wijk in tweeën. De verwacht verkeersstroom is met bijna 10.000 bewegingen aanzienlijk. De Toolenburgerweg wordt een hele drukke weg, precies in een gebied waar 's iedere dag heel veel mensen langs fietsen. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg c.q naar de	a. Waarom weerhoudt Corona om te informeren over deze plannen? b. Door de afsluiting Van Heuven Goedhartlaan moet er een weg achter uw tuin worden aangelegd. c. De Toolenburgerweg snijdt een wijk in tweeën. Wordt nog drukker: kunt u deze keuze toelichten? d. Maak een tunnel onder het station.	a. Corona weerhoudt de gemeente niet om te informeren over de plannen. Bij de start van het proces in 2021 zijn er diverse participatie-bijeenkomsten georganiseerd door een bureau (APPM) samen met de gemeente. Via advertenties en mails zijn inwoners, wijkraden en ondernemers uitgenodigd. Toen waren de bijeenkomsten digitaal. (13 oktober 2021, 29 november 2021 en 24 januari 2022. De wijkraad Toolenburg is voor 13 oktober en 29 november uitgenodigd. Voor ondernemers was dat op 29 november 2021 en 19 januari 2022.) Zij allen hebben input geleverd voor het concept-VSP van Hoofddorp. Toen het concept-plan klaar was heeft de gemeente een artikel op InforMeer online geplaatst https://haarlemmermeergemeente.nl/informeer-online en in de papieren versie die zit als bijlage in HC-Nieuws: https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuws/prettig-bewegen-in-haarlemmermeer om mensen te informeren dat het concept klaar was en men kon reageren Ook is er een persbericht verstuurd en zijn er posters en flyers (bibliotheek, PierK, Maatvast enz.) verspreid. Er is 2x een advertentie in het Witte Weekblad gezet en er zijn advertenties op Facebook geplaatst. Ook zijn verschillende tweets verstuurd via de kanalen van de gemeente. Voor het concept VSP Hoofddorp is een inloopbijeenkomst georganiseerd op 5 oktober 2022 in de Jan Grasfoyer. Daarna is er nog een extra inloopbijeenkomst geweest waar de gemeente door de wijkraad Toolenburg was uitgenodigd om extra uitleg te geven. Zo ook door de wijkraad Graan voor Visch op 1 november. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. d. Zie toelichting knip in de van Heuven Goedhartlaan, paragraaf….

	Bennebroekerweg is nu al onoverzichtelijk, maar met een drukke weg erbij zal het risico voor de kwetsbaarste groep weggebruikers aanzienlijk toenemen. Wat ik ook niet begrijp is de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog een doorgaande weg via welke de wijken goed werden ontsloten. Kennelijk zijn de mensen die daar aan de al bestaande weg zijn gaan wonen belangrijker dan de Toolenburgers: eerst kwamen er drempels en in het nieuwe plan wordt de IJweg nog verder afgewaardeerd - ook hier moet ik concluderen dat het verkeer wordt verplaatst naar de nog niet bestaande Toolenburgerweg, dwars door een bestaande wijk! Kunt u deze keuze toelichten? Tunnelvisie In het Verkeersstructuurplan Hoofddorp zie ik op bladzijde 11 een mooi plaatje van het toekomstige stationsgebied. Ik zie dat de voetganger op het plaatje de trap op loopt - je zou bijna denken dat de tekenaar de oplossing heeft bedacht die ik de laatste weken uit vele monden heb gehoord: doe gewoon wat steden als Amsterdam, Leiden, Den Bosch, etc doen en leidt het autoverkeer onder het stationsplein door. Afsluiting is geen oplossing - het huidige plan maakt van een non-probleem voor nog niet Hoofddorpers bewoners (tunnel = klaar) naar een echt-probleem voor Hoofddorpers. Kunt u aangeven of er een studie is verricht naar deze oplossing?		
522	Ik wil mij graag aansluiten bij de reacties op dit belachelijke verkeersstructuurplan van meerdere personen o.a. persoongegegevens. Duidelijk aangegeven wat een slecht plan dit is en volkomen in strijd met wat ooit is voorgesteld dat de wijk Toolenburg en omgeving zou zijn.	a. Slecht plan: in strijd met wat ooit is voorgesteld voor Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
523	Afgopen week heb ik een reactie verstuurd: Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorp van 15 september 2022 Namens het VvE bestuur Carthago en de appartementseigenaren van appartementencomplex Carthago aan het Ridderburgpark. Echter heb ik tot heden geen bevestiging ontvangen klopt dat?	Geen ontvangstbevestiging maar er is onduidelijkheid hoe u uw zienswijze heeft ingediend.	Geen inhoudelijke reactie.
524	Inprikker versus IJweg In het plan genoemde ‘Inprikker’ vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Deze Toolenburgerweg snijdt een goed functionerende en veilige wijk in tweeën. De verwacht verkeersstroom is met bijna 10.000 bewegingen aanzienlijk. De Toolenburgerweg wordt een hele drukke weg, precies in een gebied waar ‘s iedere dag heel veel mensen langs fietsen. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg c.q naar de Bennebroekerweg is nu al onoverzichtelijk, maar met een drukke weg erbij zal het risico voor de kwetsbaarste groep weggebruikers aanzienlijk toenemen. Wat ik ook niet begrijp is de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog een doorgaande weg via welke de wijken goed werden	a. De Toolenburgerweg snijdt een goed functionerende weg in tweeën. Wordt nog drukker, kunt u deze keuze toelichten?	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	ontsloten. Kennelijk zijn de mensen die daar aan de al bestaande weg zijn gaan wonen belangrijker dan de Toolenburgers: eerst kwamen er drempels en in het nieuwe plan wordt de IJweg nog verder afgewaardeerd - ook hier moet ik concluderen dat het verkeer wordt verplaatst naar de nog niet bestaande Toolenburgerweg, dwars door een bestaande wijk! Kunt u deze keuze toelichten?		
525	Beste, ik ben tegen de Toolenburgerweg. Reden: Ernaast ligt de recreatie Toolenburgerplas. De weg zal de natuur en rust beschadigen. Ook voor de bewoners een onaangenaam plan.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg vanwege ernaast liggende Toolenburgerplas.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
526	Slecht idee. Kijk naar de reacties van bewoners van onze wijk. U praat over sluipverkeer. Dan zou ik graag weten waar en op welke tijden. Ik zou het niet weten. Bij de aanleg van de busbaan is rekening gehouden met de gevaarlijke situatie die bij het winkelcentrum zou ontstaan. Daarom buigt de busbaan af naar de Reina Prinsen Geerligsdreef. Denk aan de spelende kinderen bij het winkelcentrum. De ouderen die minder mobiel zijn met hun rollator of scootmobiel. Kort om zoals ik schreef; slecht idee.	a. U vindt de Toolenburgerweg een slecht idee: gevaarlijk.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
527	Ik zou het echt heel jannes vinden voor onze wijk als dit doorgaat. Het gaat ten koste van groen bij de toolenburgse plaats. Een plek waar heel hoofddorp en omstreken geniet. Het gaat ten koste van rust van de bewoners die straks echt veel meer verkeers overlast krijgen. Wie vergoed de waarde vermindering van deze huizen? Het gaat ten koste van de fiets veiligheid. Er zijn veel basis en middelbare scholen in de buurt en veel fiets verkeer door jongeren. De fijne veilige rustige fietsplekken worden drukker met meer gevaarlijke oversteek punten. Wat gek om een weg langs 2 ontzettend kinderrijke wijken te laten lopen. Ik hoop van harte dat dit plan wordt aangepast.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: ten koste van rust, verkeersoverlast, waardevermindering van woning, verkeersveiligheid.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
528	Ik maak bezwaar tegen de plannen om de busbaan dwars door de wijk Graan voor Visch te laten lopen waar nu het water langs de moskee loopt. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties in een druk gedeelte van de wijk bij school, wijkcentra, moskee en winkels. Op vrijdag bij moskee opening zal de busbaan op de E plek tot nog meer verkeersoverlast en dus gevaarlijke situaties leiden. Ook de afsluiting van de uitvalsweg langs station naar snelweg via Taurus avenue leidt tot ongewenste vertragingen en drukte als de Spoorbaan nog intensiever gebruikt gaat worden en we nog maar via een weg de wijk kunnen verlaten om tot de snelweg te komen. Zoek aub andere oplossingen!	a. U maakt bezwaar tegen de busbaan in Graan voor Visch b. Afsluiting van de uitvalsweg zal zorgen voor ongewenste vertragingen.	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

529	Ik vind hoofddorp een heerlijke plek om te wonen en te sporten. Woon er mijn hele leven al. De stad blijft groeien wat ik deels begrijp en daarmee ook het verkeer. Fijn dat er goed wordt nagedacht. Tov het plan zou ik wel mee willen geven dat ik niet begrijp waarom wel overwogen besluiten uit vorige plannen worden aangepast omgebogen en vervolgens nu een nieuwe weg moet kimen. Ik doel op de ijweg. Prima weg voor verkeer en doorgang, ook voor ambulance en brandweer. Na de bouw van luxe huizen bleek deze weg niet meer er toe te doen. Wat mij betreft draaien we dat terug. Wordt de plas en de wijken weer verbonden en gangbaar en hebben we geen nieuwe weg nodig.	a. Geen nieuwe weg nodig als de IJweg weer wordt gebruikt als vroeger.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
530	Als eigenaren van een appartement aan de Ridderburgpark zijn wij het niet eens met de zienswijze van het verkeersstructuurplan. Er zou dan de Tollenburgerweg komen paralel aan Ridderburgpark. Dit lijkt ons een onzinnig plan. De weg loopt alleen van de Bennebroekerweg naar het winkelcentrum Toolenburg en leidt dus nergens heen. Daarna moet het verkeer maar zijn weg zien te vinden wat voor overlast zorgt voor de wijk. Deze weg zou het verkeer bij het station en de Van Heuven Goedhartlaan moeten ontlasten. Een betere oplossing is om een tunnel onder het stationsplein te maken of een fly over. Maar niet een weg door een bestaande woonwijk, die daardoor extra verkeersoverlast ondervinden.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: b. laat de Van Heuven Goedhartlaan intact en maak een tunnel onder het station.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
531	Een tweede ijweg met drempels wordt deze Toolenburgerweg!! Géén visie hebben ze op het Raadhuis!!!	a. De Toolenburgerweg wordt een tweede IJweg : niet doen!	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
532	Wij vinden het volstrekt overbodig om de Toolenburgerweg aan te leggen. Als argument om deze aan te leggen vindt men dat de van Heuven Goedhartlaan verkeersluw moet worden. Dat vinden wij onzin. Deze 4baansweg (richting station) loopt grotendeels door bedrijven- en kantorengebied. Hij loopt ook ver van de huizen in Graan voor Visch. Ook de Hoofdweg oostzijde is een prima ontsluitingsweg naar de Bennebroekerweg. Deze gaat ook niet langs woningen, alleen langs kantoren en bedrijven. Ook de Spoorlaan loopt niet langs woningen, alleen bedrijven. Ook kan je prima met de auto via de van Heuven Goedhartlaan langs het station naar de Kruisweg en zo naar de A4. Een nieuwe autoweg tussen een bestaande wijk aanleggen is onwenselijk.Er is al een busbaan aangelegd tussen de Nieuwerkerkertocht en de bebouwing ""gepropt"" en werd het fietspad met overgangen aangepast. Hiervoor moest aardig wat groen voor wijken en voetbalveld werd een stuk kleiner. De busbaan voldoet prima, maar waarom moet er ook nog een autoweg naar het winkelcentrum naast komen? We willen het fietsen toch stimuleren en het autoverkeer afremmen? In Park 21 en bij de Toolenburgplas wonen geen mensen, dus daarvoor is het niet nodig. Waarom niet een fietssnelweg aanleggen? Vanuit Nassaupark en Tudorpark en deels Toolenburg ben je veel sneller met de fiets bij het	a. U bent tegen de Toolenburgerweg met als doel het stationsgebied te ontlasten. De ontsluiting is nu prima en het wordt er niet veiliger en gezonder op. b. Leg een fietssnelweg aan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. En toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Het VSP gaat zeker ook uit van de aanleg van fietssnelwegen (doorfietsroutes).

	winkelcentrum dan met de auto. Zoals bv in Nijmegen en Enschede is gedaan. Fietsen is veel gezonder voor mens en natuur. Er rijden dagelijks veel scholieren vanuit Nieuw Vennep naar Hoofddorp via het fietspad langs de busbaan. Zij moeten nu twee maal een busbaan oversteken. Dit moet veiliger en dat kan met een goede fietssnelweg. Het autoverkeer door de wijk moet juist afgeremd ipv gestimuleerd. Hopelijk wordt met de beslissing rekening gehouden met de verkeersveiligheid en vooral met het milieu. Wij zitten niet te wachten op meer uitlaatgassen.		
533	Ik woon in PAX en maak dagelijks gebruik van de Van Heuven Goedhartlaan om naar mijn werk te komen. De voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan is mijns inziens een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert. Afgezien van het ongemak dat wij als bewoners hierdoor ondervinden (Ambitie plan: 'Een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder'), maken al deze omrijdende mensen samen veel extra kilometers. Bij de geschatte 10.000 bewegingen per dag, keer 3 kilometer extra hebben we het over meer dan een miljoen extra autokilometers per jaar - het equivalent van zo'n 750 extra autobezitters. Wanneer we omrijders die andere wegen volgen meenemen, hebben we het over nog veel meer extra autoverkeer. Kun u mij vertellen hoe dit te rijmen met de in het plan genoemde ambitie: 'Het leveren van een bijdrage aan de reductie van CO2 ten behoeve van (inter)nationale klimaatdoelstellingen.' ?Inprikker versus IJweg In het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Deze Toolenburgerweg snijdt een goed functionerende en veilige wijk in tweeën. De verwacht verkeersstroom is met bijna 10.000 bewegingen aanzienlijk. De Toolenburgerweg wordt een hele drukke weg, precies in een gebied waar 's iedere dag heel veel mensen langs fietsen. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg c.q naar de Bennebroekerweg is nu al onoverzichtelijk, maar met een drukke weg erbij zal het risico voor de kwetsbaarste groep weggebruikers aanzienlijk toenemen. Wat ik ook niet begrijp is de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien. Toen ik in PAX kwam wonen was de IJweg nog een doorgaande weg via welke de wijken goed werden ontsloten. Kennelijk zijn de mensen die daar aan de al bestaande weg zijn gaan wonen belangrijker dan de Toolenburgers: eerst kwamen er drempels en in het nieuwe plan wordt de IJweg nog verder afgewaardeerd - ook hier moet ik concluderen dat het verkeer wordt verplaatst naar de nog niet bestaande Toolenburgerweg, dwars door een bestaande wijk! Kunt u deze keuze toelichten? Tunnelvisie In het Verkeersstructuurplan Hoofddorp zie ik op bladzijde 11 een mooi plaatje van het toekomstige stationsgebied. Ik zie dat de voetganger op het plaatje de trap op loopt - je zou bijna denken dat de tekenaar de oplossing heeft bedacht die ik de laatste weken uit vele monden heb	a. De knip Van Heuven Goedhartlaan komt de infrastructuur niet ten goede: komt juist meer autoverkeer. Hoe rijmt dit met meer uitstoot Co2? b. Maak een tunnel onder het station. c. Tollenburgerweg snijdt een goed functionerende wijk in tweeën: wordt nog drukker. Kunt u de keuze toelichten	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	gehoord: doe gewoon wat steden als Amsterdam, Leiden, Den Bosch, etc doen en leidt het autoverkeer onder het stationsplein door. Afsluiting is geen oplossing - het huidige plan maakt van een non-probleem voor nog niet Hoofddorpers bewoners (tunnel = klaar) naar een echt-probleem voor Hoofddorpers. Kunt u aangeven of er een studie is verricht naar deze oplossing?		
534	Als inwoner van Graan voor Visch maak ik bezwaar tegen een busbaan vanaf de Nieuweg door de wijk naar de Van Heuven Goedhartlaan. Ook al is nu nog niet bekend hoe het tracé wordt aangelegd.	a. U bent tegen de busbaan in Graan voor Visch.	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch.
535	Ik heb om meer informatie gevraagd over het verkeersstructuurplan Hoofddorp. Is mij niet ter beschikking gesteld. Mijn e-mailadres wordt ook niet geaccepteerd. Hierbij mijn (voorlopige) reaktie: grote (doorgangs)wegen moeten zo veel mogelijk om de wijken heen geleid worden. I.v.m. leefbaarheid, verkeersveiligheid, luchtvervuiling, geluidsoverlast en een goede bereikbaarheid voor de inwoners van voorzieningen zoals: winkelcentrum, medische voorzieningen en de Toolenburgseplas. Het rustige karakter van onze wijk wordt hierdoor verstoord.	a. U bent tegen Toolenburgerweg: leefbaarheid, verkeersveiligheid, luchtvervuiling, geluidsoverlast en goede bereikbaarheid.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
536	Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorp van 15 september 2022. Inleiding Deze zienswijze omvat de volgende hoofdpunten: 1. De gevolgde procedures 2. De gehanteerde uitgangspunten 3. Alternatieven 4. Argumenten tegen de Toolenburgerweg 5. Het vervolgproces 1. De gevolgde procedures De vraag doet zich voor of de gemeente bij het opmaken van het Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp zich gehouden heeft aan haar eigen inspraakverordening ? Het lijkt er niet op. Op blz 3 Voorwoord staat dat het VSP tot stand is gekomen “met input van bewoners en ondernemers”. Op blz 7 staat “via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners” en er wordt vervolgens gesproken over een drietal gesprekken waarbij de opgehaalde reacties vervolgens zijn verwerkt in een concept VSP. De wijkraad Toolenburg is bij geen van deze gesprekken uitgenodigd of betrokken geweest. Voorts wordt doodleuk vermeld dat bij deze participatiegesprekken iedereen welkom was. Hoe dan? Met uitnodigingen die ons niet hebben bereikt?	a. U heeft vragen bij de gevolgde procedures. De vraag doet zich voor of de gemeente bij het opmaken van het Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp zich gehouden heeft aan haar eigen inspraakverordening ? Het lijkt er niet op. Op blz 3 Voorwoord staat dat het VSP tot stand is gekomen “met input van bewoners en ondernemers”.Op blz 7 staat “via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners” en er wordt vervolgens gesproken over een drietal gesprekken waarbij de opgehaalde reacties vervolgens zijn verwerkt in een concept VSP. De wijkraad Toolenburg is bij geen van deze gesprekken uitgenodigd of betrokken geweest. Voorts wordt doodleuk vermeld dat bij deze participatiegesprekken iedereen welkom was. Hoe dan? Met uitnodigingen die ons niet hebben bereikt? Heeft dan zowel onze wijkraad net als heel Toolenburg zitten slapen? Deze wijze van werken voldoet niet aan deugdelijke criteria volgens artikel 10 van de gemeentelijke inspraakverordening. Onderdeel van het rapport had moeten zijn deugdelijke verslaggeving en hoe met de inspraak c.q. participatie is omgegaan dan wel verwerkt. Hoewel het VSP veel meer het karakter heeft van een visie, zie ook de leeswijzer onder 1.4 , wordt gesproken over een plan. b. Hoort overigens bij een plan ook niet een deugdelijke financiële onderbouwing en een MER rapportage of beoordeling? En kan/mag je dat doorschuiven naar deeluitwerkingen en plannen wat het	a. Zie beantwoording zienswijze 373

	Heeft dan zowel onze wijkraad net als heel Toolenburg zitten slapen ? Deze wijze van werken voldoet niet aan deugdelijke criteria volgens artikel 10 van de gemeentelijke inspraakverordening. Onderdeel van het rapport had moeten zijn deugdelijke verslaggeving en hoe met de inspraak c.q. participatie is omgegaan dan wel verwerkt. Hoewel het VSP veel meer het karakter heeft van een visie, zie ook de leeswijzer onder 1.4 , wordt gesproken over een plan. Pagina 1 van 8 Hoort overigens bij een plan ook niet een deugdelijke financiële onderbouwing en een MER rapportage of beoordeling? En kan/mag je dat doorschuiven naar deeluitwerkingen en plannen wat het gemeentelijk antwoord was op de door de wijkraad Toolenburg georganiseerde informatieavond? Een relevante vraag in onze ogen is ook of de mobiliteitsvisie zoals definitief vastgesteld in december 2018 niet strijdig is met het VSP. Waar in de visie als eerste uitgangspunt wordt gekozen voor eerst bewegen dan bouwen komt dat niet terug in het VSP. Waar gesproken wordt van opgaves voor alle modaliteiten en het wegennet robuust moet worden gemaakt om onder andere de verwachte groei van automobiliteit te kunnen accommoderen wordt als uitgangspunt in het VSP gesproken van beleid gericht op het ontmoedigen van de automobiliteit. Nog veel meer vraagtekens roept de op 19 oktober 2022 gepubliceerde Mobiliteitsvisie “Haarlemmermeer Vrijheid van bewegen “ op! Gesteld wordt dat “Ons doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken.” Het VSP heeft als uitgangspunt waar mogelijk het ontmoedigen van automobiliteit. Onbegrijpelijke volgorde ook: een visie op mobiliteit en daarop vooruitlopend een VSP. Klopt het ook dat het vervolgproces met mogelijke herziening(en) van het VSP pas daadwerkelijk wordt opgepakt na daadwerkelijke verbetering van de Nieuwe Bennebroekerweg zoals in een persoonlijk gesprek verzekerd aan een in onze VVE woonachtig oud-raadslid door de heer van Halteren, mede opdrachtgever namens de gemeente. Volstrekt onduidelijk is ook onder welke randvoorwaarden de opdracht is geformuleerd en opgedragen aan de externe adviseurs en hoe vanuit de gemeente is bijgestuurd op de output. Er wordt tevens geen enkel inzicht gegeven uit welke alternatieven en vanuit welke onderbouwing er keuzes zijn gemaakt zoals verwerkt in het VSP. Daarnaast lijkt het er op dat er een totaalplan met bijbehorende planning wordt gepresenteerd waarbij deeloplossingen worden uitgewerkt zonder een in beeld gebracht proces met de daarbij benodigde evaluaties en wat dit betekent voor het totale plan en daarmee een adequate bijsturing. Op ambities kun je niet plannen en bijsturen, daar horen goede prognoses en data ,monitoring en evaluaties bij. Pagina 2 van 8	gemeentelijk antwoord was op de door de wijkraad Toolenburg georganiseerde informatieavond? c. Een relevante vraag in onze ogen is ook of de mobiliteitsvisie zoals definitief vastgesteld in december 2018 niet strijdig is met het VSP. Waar in de visie als eerste uitgangspunt wordt gekozen voor eerst bewegen dan bouwen komt dat niet terug in het VSP. d. Nog veel meer vraagtekens roept de op 19 oktober 2022 gepubliceerde Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer Vrijheid van bewegen “ op! Gesteld wordt dat “Ons doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken.” Het VSP heeft als uitgangspunt waar mogelijk het ontmoedigen van automobiliteit. Onbegrijpelijke volgorde ook: een visie op mobiliteit en daarop vooruitlopend een VSP. e. Daar waar Schiphol beperkingen wordt opgelegd wordt gesproken van + 9000 banen voor Schiphol en omgeving. Hoe is dit onderbouwd, daar waar Schiphol inmiddels vergaande beperkingen worden opgelegd? f. Waar kan de verdichting worden gerealiseerd met 3000 woningen en 6500 banen onder divers? g. Hoe denkt de gemeente een aantrekkelijke en groene ruimte te kunnen creëren rondom het station met een stedelijke verdichting van 15000 woningen en 11.500 banen? h. Klopt het dat het afsluiten van de van de van Heuven Goedhartlaan voor het station al eerder door de gemeente is toegezegd aan de projectontwikkelaars van Hydepark? i. Wat rechtvaardigt de bewering in het rapport onder Randstructuur Hoofddorp dat de van Heuven Goedhartlaan zijn functie verliest als hoofdstructuur voor de ontsluiting van Toolenburg, Pax en Overbos via de aansluiting op het Leenderbos? j. klopt het overigens dat de beoogde knip in de van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg van Graan voor Visch en de aansluiting van de Polarisavenue komt? k. Voorts oogt blz 50 van het rapport vooral manipulatief en leidt tot verkeerde conclusies: vanaf de N201 wordt hoofdader Leenderbos neergezet als inprikker, maar zij maakt essentieel deel uit van de hoofdstructuur evenals de ontbrekende aansluitingen (niet eens als inprikker) op de IJweg en de Hoofdweg. l. Op de infoavond is verteld dat de barrièrewerking van de N201 de komende 20 jaar als onoplosbaar wordt beschouwd. Wat is een	

	2. De gehanteerde uitgangspunten Gezien blz 10 van het rapport: Daar waar Schiphol beperkingen wordt opgelegd wordt gesproken van + 9000 banen voor Schiphol en omgeving. Hoe is dit onderbouwd, daar waar Schiphol inmiddels vergaande beperkingen worden opgelegd? Waar kan de verdichting worden gerealiseerd met 3000 woningen en 6500 banen onder divers? Hoe denkt de gemeente een aantrekkelijke en groene ruimte te kunnen creëren rondom het station met een stedelijke verdichting van 15000 woningen en 11.500 banen? Klopt het dat het afsluiten van de van de van Heuven Goedhartlaan voor het station al eerder door de gemeente is toegezegd aan de projectontwikkelaars van Hydepark? Kennelijk sowieso zonder een goede oplossing voor het blokkeren van logische en in stand te houden doorgaande of verzamelroutes voor haar grote meerderheid van inwoners die buiten het centrum wonen. Wat rechtvaardigt de bewering in het rapport onder Randstructuur Hoofddorp dat de van Heuven Goedhartlaan zijn functie verliest als hoofdstructuur voor de ontsluiting van Toolenburg, Pax en Overbos via de aansluiting op het Leenderbos? Tellen de ambities en voor een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder alleen voor het centrum? Dat de weg makkelijker oversteekbaar wordt is een drogreden en op te lossen met een extra voetgangerstunnel als het al lukt om het huidige onder voorkeursregeling bedrijvengebied Graan voor Visch te transformeren tot woonlocatie. Zoals er nu al 5 tunnels voor voetgangers en fietsers zijn voor de oversteekbaarheid noord-zuid. Schaal en grootte van Hoofddorp zijn inmiddels van dien aard dat een als hoofdontsluiting ontwikkelde en bedoelde weg als de van Heuven Goedhartlaan als oost-west hoofdader in stand moet blijven in combinatie met het Leenderbos. Daar zijn immers alle wijken op aangelegd. Het op andere wijze forceren van “inprikkers” vanuit de Nieuwe Bennebroekerweg heeft als inmiddels aangetoond effect veel meer automobiliteit door de wijken als gevolg met dank aan ambities elders! Ongewenste effecten van gezond geachte ambities dienen opgelost in plaats van verplaatst te worden naar de omliggende woonwijken. Dat de A4 onderdeel wordt gemaakt van de randstructuur is een farce en regionaal en landelijk niet uit te leggen. Onbegrijpelijk dat dit een uitgangspunt is voor de hoofdstructuur rond de bebouwde kom van Hoofddorp en er geen enkel alternatief voor het Pagina 3 van 8 knippen van de van Heuven Goedhartlaan bij het stationsgebied voor terug komt. Klopt het overigens dat de beoogde knip in de van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg van Graan voor Visch en de aansluiting van de Polarisavenue komt? Blz 50 suggereert een knip nabij de aansluiting van de Parelllaan. Voorts oogt blz 50 van het rapport vooral manipulatief en leidt tot verkeerde conclusies: vanaf de N201 wordt hoofdader Leenderbos neergezet als	visie en doorkijk naar 2040 waard als dit als uitgangspunt wordt gehanteerd? Als dat uitgangspunt is, is het dan niet veel logischer de ongekende ambitie van verstedelijking en woningbouwopgaves te matigen binnen Haarlemmermeer? m. Overigens wordt er volledig aan voorbij gegaan dat er bij de indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige plannen om te willen bebouwen in de zuid-oosthoek van het Toolenburgerpark. Waarom wordt keer op keer geprobeerd dit uitgangspunt terzijde te leggen? n. Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? o. Stationsgebied moet verkeersluw worden omdat ruim 15.000 woningen gebouwd gaan worden en de huidige verkeerssituatie onveilig zou zijn. p. De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen. Of als alternatief een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg via een verlengde Nelson Mandeladreef naar de N201/ Taurusavenue, eventueel met een ondertunneling van de Geniedijk. q. Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. r. Kan de gemeente aangeven wanneer e.e.a. wordt verwerkt in een bestemmingsplan? Komt er één bestemmingsplan voor het geheel of komen er diverse deelbestemmingsplannen? Als er meerdere bestemmingsplannen komen, welke procedure(s) is/zijn dan van (juridisch) belang voor de omwonenden van de zogenoemde Toolenburgerweg? s. Wilt u mij in het vervolg ook persoonlijk de stukken betreffen verkeersstructuurplan toezenden? Dit kan wat mij betreft per mail.	

	inprikker, maar zij maakt essentieel deel uit van de hoofdstructuur evenals de ontbrekende aansluitingen (niet eens als inprikker) op de IJweg en de Hoofdweg. Ook de aangegeven knelpunten zijn nogal selectief alleen aan de noordzijde aangegeven. Op de infoavond is verteld dat de barrièrewerking van de N201 de komende 20 jaar als onoplosbaar wordt beschouwd. Wat is een visie en doorkijk naar 2040 waard als dit als uitgangspunt wordt gehanteerd? Als dat uitgangspunt is, is het dan niet veel logischer de ongekende ambitie van verstedelijking en woningbouwopgaves te matigen binnen Haarlemmermeer? Een visie mag gebaseerd zijn op ambities, een plan dient gebaseerd te zijn op onderbouwde ontwikkelingen en uitgangspunten. Overigens wordt er volledig aan voorbij gegaan dat er bij de indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige plannen om te willen bebouwen in de zuid-oosthoek van het Toolenburgerpark. Waarom wordt keer op keer geprobeerd dit uitgangspunt terzijde te leggen? 3. Alternatieven ▯ Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? ▯ Stationsgebied moet verkeersluw worden omdat ruim 15.000 woningen gebouwd gaan worden en de huidige verkeerssituatie onveilig zou zijn. ▯ Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. ▯ Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn. Pagina 4 van 8 ▯ Deze veiligheid voor voetgangers en fietsers zou ook gerealiseerd kunnen worden door een extra ondertunneling voor voetgangers en fietsers van de Van Heuven Goedhartlaan te realiseren zoals deze nu ook aanwezig is tussen het stationsgebied en Graan voor Visch (de z.g. Aweg). ▯ Een andere optie is om de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het stationsgebied te onder tunnelen voor het autoverkeer zodat er op maaiveldhoogte alle ruimte is voor groen, voetgangers en fietsers. In Amstelveen is dit ook succesvol uitgevoerd op de Beneluxbaan. ▯ Om de verkeersdruk in het gebied bij het station te verminderen zou als alternatief een tunnel vanaf het bestaande kruispunt van de Van Heuven Goedhartlaan en Graan voor Visch (de z.g. Aweg) naar een weg aan de zuidwest zijde van de Geniedijk aangelegd kunnen worden. Deze kruising is al bestaand voor bussen vanaf het station. Deze weg zou bv via ondertunneling kunnen aansluiten op de Taurusavenue of op de Rijnlanderweg waar al een doorkruising van de Geniedijk aanwezig is. Daarmee wordt het hele stationsgebied ontlast.		

	Een ander alternatief is om de Taurusavenue richting centrum af te sluiten. Dat is nu de toevoerroute voor heel veel autoverkeer vanaf de A4 naar de Van Heuven Goedhartlaan. Bij afsluiting blijft de ontsluiting van de Beukenhorst vanaf de A4 bestaan. Het verkeer dat een andere bestemming in Hoofddorp heeft kan dan, zoals in het plan ook de bedoeling is, gebruik maken van de N201 en de Nieuwe Bennebroekerweg. De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen. Of als alternatief een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg via een verlengde Nelson Mandeladreef naar de N201/ Taurusavenue, eventueel met een ondertunneling van de Geniedijk. Pagina 5 van 8 Bij de inrichting van de wijken Toolenburg, Pax en Overbos is de Van Heuven Goedhartlaan een essentiële verkeersader richting de 201 en de Spoorlaan. Dat is ook duidelijk aan de inrichting van de weg te zien, gescheiden rijstroken en veel afstand tot de woningen waar de weg langs loopt. Zoals nu uit de plannen naar voren komt lijkt er niet alleen een knip ter hoogte van het station gepland, maar is ook het gedeelte van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan ingepland met veel minder verkeer. Dit ontregelt de hele opzet van bundeling naar de randstructuur en zal inderdaad veel verkeer de wijk in jagen. Hier lijkt alle ratio te ontbreken. Ons inziens ontbreekt in de plannen een mogelijke opwaardering van de Spoorlaan zodat deze weg een groot deel van de verkeersdruk zou kunnen overnemen. Sterker nog, bij realisering van de Toolenburgerweg waar 8800 auto’s over gaan rijden wordt voor de Spoorlaan een afname van 2500 auto’s verwacht. Een mogelijk extra maatregel zou het opwaarderen van de Hoofdweg tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuwe Bennebroekerweg kunnen zijn. Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. 4. Argumenten tegen Toolenburgerweg Volgens het Verkeersstructuurplan punt 5.6 - Pakket Nieuwe Bennebroekerweg - is deze weg niet perse nodig, maar kan helpen het verkeer minder door wijken te laten rijden. Dit is een aanname die niet wordt onderbouwd. Verkeersveiligheid. Het stationsgebied moet verkeersluw worden zodat voetgangers en fietsers veilig van en naar het station kunnen. Als er zoals voorspeld 8800 auto’s over de Toolenburgerweg rijden is er van verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers vanuit de wijken naar		

	het park rond de Toolenburgerplas geen sprake meer. Een soort uitruil van veiligheid op het ene punt voor onveiligheid op een ander punt. Lijkt ons niet echt de bedoeling van nieuw te ontwikkelen infrastructuur om onveilige situaties elders te creëren. Pagina 6 van 8 Bewoners van de appartementen aan het Ridderburgpark zullen om te parkeren of weg te kunnen rijden moeten uitvoegen of invoegen in de verkeersstroom van 8800 auto's per etmaal. Dit gaat zeer onveilige situaties geven. Er is nu al overlast van parkeerders die op vakantie gaan en hun auto aan het Ridderburgpark parkeren en dan met de bus naar Schiphol gaan. Als er zoveel auto's langsrijden zal dit nog meer mensen op deze gedachte brengen. Parkeerplekken zullen verplaatst moeten worden van voor de appartementsgebouwen naar de parkzijde, er is immers geen ruimte voor een weg tussen de busbaan en de gebouwen dus daar zullen parkeerplekken voor opgeofferd moeten worden. Het nieuw te realiseren kruispunt van de nieuwe Toolenburgerweg met de overige infrastructuur bij winkelcentrum Toolenburg kan niet anders dan voor een onveilige situatie zorgen. Het is nu al een lastig kruispunt met de busbanen Zuidtangent en Zuidtak Zuidtangent, fiets en wandelpaden, de Aletta Jacobsdreef, de Manenburgdreef , Markenburg en de Lunenburgdreef/ Reina Prinsen Geerlingsdreef. Geluidsoverlast. De appartementen aan het Ridderburgpark komen zeer dicht bij aan de Toolenburgerweg te liggen, dit kan niet anders dan veel te veel geluidsoverlast opleveren. Daarbij komt dat de bovenste appartementen op de slaapetage door de ronde vorm van de dakconstructie die als een klankkast werkt waardoor geluiden van de begane grond versterkt worden extra geluidsoverlast zullen ondervinden. Een geluidswal zal dit niet kunnen ondervangen. Het zou betekenen dat er voor deze bewoners voortaan de ramen dicht zullen moeten blijven. Stankoverlast. 8800 auto's per etmaal zullen een aanzienlijke vervuiling van de lucht veroorzaken. Waardevermindering woningen. Of je aan een verkeersluwe doodlopende straat woont of aan een weg waar per etmaal op niet perse noodzakelijke weg volgens de prognose 8800 auto's Pagina 7 van 8 langsrijden is zeker van enorme invloed op de waarde van de woningen. Er zal een ernstige aantasting van flora en fauna van het park rond de Toolenburgerplas plaatsvinden om de nieuwe weg aan te kunnen leggen. 5. Het vervolgproces Kan de gemeente aangeven wanneer e.e.a. wordt verwerkt in een bestemmingsplan ?		

	Komt er één bestemmingsplan voor het geheel of komen er diverse deelbestemmingsplannen ? Als er meerdere bestemmingsplannen komen, welke procedure(s) is/zijn dan van (juridisch) belang voor de omwonenden van de zogenoemde Toolenburgerweg ? Veel vragen, weinig antwoorden tot nu toe. Hoe dan ook, wij zouden het op prijs stellen als we tijdig inzicht krijgen in de vervolgprocedures om niet weer op het laatste moment een reactie te moeten voorbereiden.		
537	Zienswijze Verkeersstructuurplan Hoofddorp Meer dan 20 jaar wonen wij met veel plezier in de straatnaam. Wij hebben veel zien veranderen - nl de bouw van de Tudor Park, de aanleg van de busbaan en de doorontwikkeling van de recreatieplas. De recreatieplas Toolenburg heeft zich ontwikkeld als een ware oase van rust en ontspanningsmogelijkheden. Het is een van de weinige groene delen in Hoofddorp, die zich anders steeds verder verstedelijkt. Inspraakproces Via een buurtapp werden we op de hoogte gesteld van een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp tijdens de herfstvakantie. Gelukkig waren we op tijd terug en konden we naar de ingelaste informatieavond die de Wijkraad Toolenburg had georganiseerd. Tijdens de bijeenkomst werd het duidelijk dat de Wijkraad Toolenburg, Wijkraad Floriande en alle aanwezigen niet op de hoogte waren van de voornemens van de gemeente. Kunt u toelichten hoe de inspraak procedure is verlopen en of de gemeente zich aan de wettelijke verantwoordelijkheden hieromtrent heeft gehouden? In hoeverre zijn de bedrijven, ondernemers, bezoekers, recreanten, sporten, scholen, maatschappelijke groepen en bewoners in het algemeen op de hoogte van deze plannen gesteld? En hoe zijn jullie adhv deze inspraak tot deze conclusie gekomen? Verkeersplan algemeen Ons beeld is dat door een weg te sluiten (die buiten de kernen van Hoofddorp ligt) de gemeente zelf een ontsluitingsprobleem creëert. Dit wordt dan opgelost met het voorstellen van en nieuwe ontsluitingsweg. Dit kan niet los van elkaar gezien worden. Wat is de echte reden van het sluiten van de van Heuven Goedhartlaan? Moet dat en kan het anders? Uit het plan komt het idee om het autoverkeer van het stationsgebied te weren en te verplaatsen naar een ander deel van Hoofddorp. De voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan is niet logisch en draagt niet bij tot een verbeterde infrastructuur. Er zullen meer mensen moeten omrijden en extra kilometers maken. Met de voorstel voor de Toolenburgerweg, haal je juist verkeer Hoofddorp IN en gaat het tegen het voornemen om verkeer naar de randen van Hoofddorp te brengen. De ene oplossing van Hydepark creëert dan gewoon een probleem ergens anders en draagt niet bij tot een algemeen beleid.	a. Kunt u toelichten hoe de inspraak procedure is verlopen? b. door een weg te sluiten moet een andere weg in een bestaande wijk worden aangelegd. c. het overwegen van E-bike fastlanes waardoor bewoners met E-bikes naar Schiphol en/of Amsterdam kunnen fietsen (en dus minder autos en minder overlast) d. U stelt alternatieven voor en vraagt wat we ervan vinden en als we ze niet overnemen waarom niet? e. In een uitgebreidere openbaarvervoersplan is er rekening houdt met de Noord-Zuid metro in de toekomst. Wanneer verwacht u hier een uitsluitsel over? Als de Noord-Zuid metro niet doorgaat,	a. Aan het begin van het proces in 2021 zijn er 9 participatie-bijeenkomsten georganiseerd door bureau APPM samen met de gemeente. Via advertenties en mails zijn inwoners, wijkraden en ondernemers uitgenodigd. Zij hebben input geleverd voor het concept-VSP van Hoofddorp. Toen het concept-plan klaar was voor de tweede fase van participatie heeft de gemeente een artikel op de gemeentepagina van de gemeentelijke website “InforMeer online” geplaatst https://haarlemmermeergemeente.nl/informeer-online en in de papieren versie die zit als bijlage in HC-Nieuws. https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuws/prettig-bewegen-in-haarlemmermeer om mensen te informeren dat het concept klaar was en men kon reageren. Ook is er een persbericht verstuurd en zijn er posters en flyers (bibliotheek, PierK, Maatvast enz.) verspreid. Er is 2x een advertentie in het Witte Weekblad gezet en er zijn advertenties op Facebook geplaatst. Daarnaast zijn er verschillende tweets verstuurd via de kanalen van de gemeente. Voor het concept VSP Hoofddorp zijn ook fysieke bijeenkomsten gehouden, zo was er een inloopbijeenkomst op 5 oktober 2022 in de Jan Grasfoyer. Daarna is er nog een inloopbijeenkomst geweest op 18 oktober waar de gemeente door de wijkraad Toolenburg was uitgenodigd om extra uitleg te geven. Zo ook door de wijkraad Graan voor Visch op 1 november. b. Door aanpassingen aan het netwerk voor de auto werd geconstateerd dat verkeer ongewenste routes ging gebruiken. Door de aanleg van een Toolenburgerweg in combinatie met maatregelen op andere wegen wordt de overlast van verkeer door de wijken voorkomen, onderzocht gaat worden of er andere oplossingen mogelijk zijn om het geconstateerde probleem te voorkomen. c. In het VSP wordt de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur voorgesteld en tevens verbeteren van de bestaande fietsinfrastructuur, juist ook op de door u genoemde woon-werkrelatie d. Zie toelichting paragraaf autoluwe van Heuven Goedhartlaan. e. Het VSP gaat uit van de komst van de Noord-Zuid metro maar het VSP geeft hier geen uitsluitsel over. De vervoerder en de Vervoerregio moeten de openbaarvervoerscapaciteit bepalen en het daarbij behorende jaarlijkse vervoerplan.

	We zouden verwachten dat de plannen rondom HydePark - die nog in aanbouw is - niet de bestaande bouw zou moeten raken. Andere oplossingen zouden kunnen zijn, bv - een loopbrug cq looptunnel tussen HydePark en station en/of andere plekken. - Een restrictief beleid tav parkeervergunningen rondom HydePark. - Lees aub dit internationaal artikel over een nederlandse oplossing: https://www.nytimes.com/2022/10/12/business/ebike-vanmoof-future-transportation.html Kunt u toelichten wat u van deze voorstellen vindt en of ze een optie kunnen zijn voor de oplossing naar een ander verkeersplan? En zo niet, waarom niet? In een uitgebreidere openbaarvervoersplan is er rekening houdt met de Noord-Zuid metro in de toekomst. Wanneer verwacht u hier een uitsluitsel over? Als de Noord-Zuid metro niet doorgaat, heeft u deze verkeersplannen getoetst aan de openbaarvervoerscapaciteit en plannen. In hoeverre zijn verschillende opties hiervoor besproken en op welke criteria zijn ze gewogen? De Toolenburgerweg doet afbreuk aan het verkeersbeleid om meer openbaarvervoer te stimuleren . Nieuwe wegen zoals de Toolenburgerweg stroken hier tegen in. Ons voorstel is om in plaats van een nieuwe weg, een extra bushalte bij de Toolenburgwinkelcentrum te maken waardoor er een goede verbinding met andere busroutes gemaakt wordt, en het winkelcentrum nog beter bereikbaar is - waardoor minder autos de wijk in hoeven te gaan. Dit zal ook tengoede komen aan de wens ‘minder mensen de auto in’ Kunt u toelichten of dit een optie en zo niet, waarom niet? In hoeverre is het openbaarvervoersplan herzien of bekeken? Veiligheid De opzet van de gemeentelijke groei van Hoofddorp was simpel, veilig en doeltreffend te weten wonen en zwaar verkeer uit elkaar halen door een rondweg te creeren en de wijken op die rondweg te ontsluiten. Door die opzet konden de straten in de woonkern veilig blijven want het vele en zware verkeer werd uit de woonwijken geweerd. Nu is de gemeente voornemens om die opzet te doorbreken en die doorbraak brengt onze mede Hoofddorpers in groter gevaar. Wonen en zwaarder verkeer worden immers in het voorstel bij elkaar gebracht en dat leidt onherroepelijk tot gevaarlijkere situaties en potentieel ongelukken met grote gevolgen. Veel verkeer door woonwijken is nog nimmer veilig gebleken en dat zal het nu ook blijken te zijn. Spelende kinderen en slecht ter been zijnde ouderen worden gedupeerd. Die moeten weg van de weg blijven immers. De voorgestelde Toolenburgerweg snijdt een goed functionerende en veilige wijk in tweeën. De verwacht verkeersstroom is met bijna 9.000 bewegingen aanzienlijk. De Toolenburgerweg wordt een hele drukke weg, precies in een gebied waar ‘s iedere dag heel veel mensen langs fietsen. Een tweebaansweg met 50 km/u snelheden brengt het veiligheid in gevaar aangezien de huidge route langs de busbaan door veel kinderen, families, ouderen en volwassenen gebruikt wordt om naar de	heeft u deze verkeersplannen getoetst aan de openbaarvervoerscapaciteit en plannen. f. De Toolenburgerweg doet afbreuk aan stimuleren openbaar vervoer. Maak extra bushaltes. Kunt U toelichten hoe de Toolenburgerweg de veiligheid ten goede komt en welke andere opties hiervoor zijn bekeken? g. Hoe past de weg in de klimaatopgave? h. Waardedaling woningen: hoe op te lossen?	 f. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. g. Bij een eventuele uitwerking van de Toolenburgerweg wordt de vraag hoe deze weg in de klimaatopgave past beantwoord. h. Mocht de Toolenburgerweg aangelegd gaan worden dan is waardedaling woningen een aandachtspunt. Pas dan wordt ook bepaald of dit een punt is dat door de gemeente opgepakt gaat en moet worden.

	recreatieplas te gaan alsook de lagere en middelbare scholen. Een weg met veel stoplichten lost dit niet op en is voor de verkeersflow niet aantrekkelijk. Verder zou er met de huidige plannen een concentratieprobleem rond het Toolenburgwinkelcentrum komen.We verwachten veel sluipverkeer en dit draagt niet bij tot het verkeer buiten Hoofddorp houden en komt de veiligheid van de inwoners niet ten goede. Kunt U toelichten hoe de Toolenburgerweg de veiligheid ten goede komt en welke andere opties hiervoor zijn bekeken? Gezondheidsdoelstellingen en Klimaatdoelstellingen De Toolenburgerweg wordt getekend als een tweebaansweg, die met 50 km/u aantrekkelijk zal zijn voor vrachtverkeer en bovenop 9000 autos extra luchtvervuiling direct in woonwijken kan Hoofddorp brengen. Gezondheidsklachten zijn al een probleem in de Haarlemmermeer, vanwege Schiphol. Onderzoek heeft aangewezen dat 1 op 5 mensen asthma hebben. En dan melden we niet eens het gevaar van NO2 en NOx die door verkeer uitgestoot wordt. Behalve gezondheidsproblemen voor de mens, gaat slechte luchtkwaliteit ten nadele van flora, fauna en de algemene biodiversiteit in de recreatieplas en bredere omgeving. De EU heeft een Luchtkwaliteits Richtlijn (EU Air Quality Directive) waardoor alle steden met een verhoogde luchtvervuiling een plan moeten maken en tonen hoe ze de lucht kwaliteit gaan verbeteren en aanpakken. Kunt u toelichten of de Haarlemmeer gemeente deze plannen heeft? Kun u mij vertellen hoe dit te rijmen is met de in het plan genoemde ambitie: 'Het leveren van een bijdrage aan de reductie van CO2 ten behoeve van (inter)nationale klimaatdoelstellingen.' ? Kunt u toelichten hoe deze weg geen extra luchtvervuiling zal geven in de directe omgeving van woonwijken, en welke wetenschappelijke toesten hebben jullie hiervoor gedaan? Verwacht U anders dat heel Haarlemmermeer een LEZ (low emission zone) zal worden? Hoe passen de klimaat plannen tav biodiversiteit, vergroening en ecologische impact in de klimaatplannen van de Provincie, Nederland en de EU? Waardevermindering Een grote weg langs de Toolenburgerplas doet de waarde van de huizen enorm dalen. Verder zijn deze plannen tegen de verwachtingen van alle kopers. Er zijn al geluiden dat sommige kopers blij zijn dat hun koop niet door is gegaan ivm oneerlijke schets van zaken bij de aankoopbrochures. De Toolenburgerplas is de enige van twee recreatiegebieden dicht bij bewoners (naast de Haarlemmeermeersche Bos). Dit is per inwoner erg weinig en geeft de woningen in de wijken eromheen een extra waarde door de verstedelijking van de rest van de Haarlemmermeer. Kunt u toelichten waarom de gemeente de bestemming van een recreatiegebied wil wijzigen ten goede van verstedelijking en daardoor de waarde van huizen in de Haarlemmermeer gemiddeld omlaag brengt?		

538	We hebben hier te maken met 2 verkeersluwe wijken (Tudorparkk en Toolenburg) en door deze weg door deze wijken te plaatsen wordt dit ineens verstoord. Juist de rust heeft ons doen besluiten hier naar toe te verhuizen. Dit veroorzaakt een onveiligere manier voor de kinderen om naar school te fietsen, luchtverontreiniging en geluidsoverlast. Juist naast een natuurplas kan dit niet de bedoeling zijn. Ik maak hier dan ook ernstig bezwaar tegen.	a. Door de weg wordt de rust in Tudorpark en Toolenburg verstoord en de weg veroorzaakt onveiligheid, luchtverontreiniging en geluidsoverlast.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
539	Goedemorgen, het verkeersstructuurplan Hoofddorp heeft bij de voorgenomen aanleg van de Toolenburgerweg grote gevolgen voor de wijk Toolenburg en omliggende wijken. De weg (inprikker) vanaf de verbrede Nieuwe Bennebroekerweg zal de verkeersveiligheid in de wijk niet ten goede laten komen. Door de verkeersstromen vanuit de NBBW zullen mogelijk een verkeersinfarct kunnen veroorzaken bij het Winkelcentrum Toolenburg waar soms nu al een chaos is. Bovendien zal de nieuwe Toolenburgerweg de rust verstoren voor mens en dier. De weg zal ook het klimaat niet ten goede doen en stikstofuitstoot veroorzaken die het omliggende natuurgebied van de Toolenburgerplas schade toe brengen. Conclusie: geen goed plan!	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: verkeersinfarct, onveilig, meer stikstofuitstoot.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
540	Reactie Verkeersstructuurplan Hoofddorp Betreft: aanleg Toolenburgerweg. Het is een mooi verkeersstructuurplan met veel aandacht en ruimte voor groen, wandelen, fietsen en het verminderen van het autoverkeer in de woonwijken. Maar door de Toolenburgerweg aan te leggen op een plek die helemaal voldoet aan de zienswijze STOMP, want er ligt een voetpad, een fietspad en een busbaan, wordt er helemaal geen rekening gehouden met rust in de woonwijken. In tegendeel: wanneer deze weg er is, worden er gemiddeld 300 auto's extra per dag verwacht in de Maria Rutgerslaan, waar wij wonen, en 9.000 auto's per dag zullen gebruik maken van de Toolenburgerweg die dwars door de wijk Toolenburg loopt. Er zullen heel wat bomen moeten sneuvelen voor de aanleg van deze weg en o.a. een sportveld en een speelveld voor kinderen. Bovendien komen de flats die nu aan een rustige busbaan en een fietspad liggen plotseling aan een drukke weg te liggen en de tuinen van huizen voor ouderen grenzen straks direct aan een drukke weg met veel geluids- en stankoverlast. Ten slotte ligt ook de mooie Toolenburgerplas met het park direct aan deze weg. Er wordt heel veel gebruik gemaakt van dit park, waar ook strandjes in liggen. Ook de Toolenburgerplas past goed in de zienswijze STOMP, waarbij stappen op de eerste plaats staat. Het enige is dat je er een beetje last hebt van het geluid van de Nieuwe Bennebroekerweg en in het nieuwe Verkeersstructuurplan is voorzien dat er veel meer verkeer over de Nieuwe Bennebroekerweg zal komen, dus er zal sowieso al veel meer geluidsoverlast in het park zijn. Het is een heel slecht idee om aan de andere kant van het park nog een drukke weg toe te voegen! In 5.6 Pakket Nieuwe Bennebroekerweg van het Verkeersstructuurplan staat bij het derde punt: 'Door de aanleg van een nieuwe verbinding	a. De Toolenburgerweg aanleggen gaat ten koste van het STOMP principe en loopt dwars door de wijk Toolenburg, groen sneuvelt, geluids- stankoverlast, gevaarlijk.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg (Toolenburgerweg) ontstaat een directe route naar de randstructuur vanuit dit deel van Hoofddorp, zodat er minder verkeer door de wijken naar de Spoorlaan of Hoofdweg zal rijden.' > Er komt juist veel meer verkeer door onze wijk Toolenburg. En: 'Deze bouwsteen is niet per se nodig voor het functioneren van het totale pakket maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden.'> Nogmaals: dit is niet waar. Deze weg snijdt dwars door Toolenburg en is zeer nadelig voor de rust van recreatiegebied de Toolenburgerplas. Deze bouwsteen is niet per se nodig dus alstublieft: geen Toolenburgerweg!		
541 542	Zienswijze Verkeersstructuurplan Hoofddorp Ruim twee jaar geleden zijn wij verhuisd van middenin Toolenburg naar de rand van Tudorpark - onze achtertuin kijkt uit op de Toolenburgerplas. Een heerlijke plaats om oud te worden. Een buurman wees ons onlangs op een berichtje in de media over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Toen ik op de informatieavond aan een beleidsmedewerker van de gemeente mijn verbazing kenbaar maakte dat wij, als direct belanghebbenden, niet eerder zijn betrokken bij dit plan was het antwoord 'ja, corona'. Kunt u toelichten hoe Corona u heeft weerhouden om mij te informeren? Paard achter de klimaatwagen Uit het plan maak ik op dat de het idee is om het autoverkeer van het stationsgebied letterlijk langs onze achtertuin om te leiden. De voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan is mijns inziens een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbeterd. Deze maatregel lijkt mij eerder om de entree van Hoofddorp-Centrum vanuit het NS-station en de hotels mooier te maken. Afgezien van het ongemak dat wij als bewoners hierdoor ondervinden (Ambitie plan: 'Een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder'), maken al deze omrijdende mensen samen veel extra kilometers. Bij de geschatte 10.000 bewegingen per dag, keer 3 kilometer extra hebben we het over meer dan een miljoen extra autokilometers per jaar - het equivalent van zo'n 750 extra autobezitters. Wanneer we omrijders die andere wegen volgen meenemen, hebben we het over nog veel meer extra autoverkeer. Kun u mij vertellen hoe dit te rijmen met de in het plan genoemde ambitie: 'Het leveren van een bijdrage aan de reductie van CO2 ten behoeve van (inter)nationale klimaatdoelstellingen.' ? Inprikker versus IJweg In het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Deze Toolenburgerweg snijdt een goed functionerende en veilige wijk in tweeën. De verwacht verkeersstroom is met bijna 10.000 bewegingen aanzienlijk. De Toolenburgerweg wordt een hele drukke weg, precies in	a. Waarom weerhoudt Corona om te informeren over deze plannen? b. Door de afsluiting Van Heuven Goedhartlaan moet er een weg achter uw tuin worden aangelegd. Omrijders zorgen voor veel meer uitstoot Co2. c. De Toolenburgerweg snijdt een wijk in tweeën. Wordt nog drukker: kunt u deze keuze toelichten? d. Maak een tunnel onder het station.	a. Zie beantwoording 521. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. d. Zie toelichting paragraaf autoluwe van Heuven Goedhartlaan.

	een gebied waar ‘s iedere dag heel veel mensen langs fietsen. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg c.q naar de Bennebroekerweg is nu al onoverzichtelijk, maar met een drukke weg erbij zal het risico voor de kwetsbaarste groep weggebruikers aanzienlijk toenemen. Wat ik ook niet begrijp is de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog een doorgaande weg via welke de wijken goed werden ontsloten. Kennelijk zijn de mensen die daar aan de al bestaande weg zijn gaan wonen belangrijker dan de Toolenburgers: eerst kwamen er drempels en in het nieuwe plan wordt de IJweg nog verder afgewaardeerd - ook hier moet ik concluderen dat het verkeer wordt verplaatst naar de nog niet bestaande Toolenburgerweg, dwars door een bestaande wijk! Kunt u deze keuze toelichten? Tunnelvisie In het Verkeersstructuurplan Hoofddorp zie ik op bladzijde 11 een mooi plaatje van het toekomstige stationsgebied. Ik zie dat de voetganger op het plaatje de trap op loopt - je zou bijna denken dat de tekenaar de oplossing heeft bedacht die ik de laatste weken uit vele monden heb gehoord: doe gewoon wat steden als Amsterdam, Leiden, Den Bosch, etc doen en leidt het autoverkeer onder het stationsplein door. Afsluiting is geen oplossing - het huidige plan maakt van een non-probleem voor nog niet Hoofddorpers bewoners (tunnel = klaar) naar een echt-probleem voor Hoofddorpers. Kunt u aangeven of er een studie is verricht naar deze oplossing?		
543	Ik woon aan de Ridderburgpark in één van de appartementen. Ik stel de gemeente voor om een alternatief te bekijken. Het kan toch niet zo zijn dat men via deze route eerder bij de A4 is. Dit is grote onzin. Kijk maar eens goed naar de kaart van Haarlemmermeer.	a. U verzoekt om naar een alternatief te kijken voor de Toolenburgerwegweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
544	Ls, In het Verkeersstructuurplan (VSP) geeft u aan dat het STOMP-principe hanteert. Op deze manier willen jullie werken aan comfortabel, betrouwbaar, veilig en kwalitatief verkeer en vervoer in Haarlemmermeer. U geeft aan dat iedereen in het stationsgebied van Hoofddorp veilig, snel en comfortabel binnen 20 minuten vanuit het stationsgebied van en naar school, werk of winkels moeten kunnen gaan. Bij voorkeur lopend, per fiets of met het OV. Waarom geldt dit niet voor de overige woonwijken in Hoofddorp? In het nieuwe VSP zie ik dat de andere wijken de dupe worden van het plan om het stationsgebied af te sluiten voor autoverkeer. De Van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg en de Polarisavenue wordt autovrij. Hierdoor zal de drukte toenemen vanuit de woonwijken richting de rondweg van Hoofddorp. De oplossing die jullie aandragen: ‘het aanleggen van nieuwe verbindingswegen’, veroorzaakt meer autoverkeer, overlast en onveilige situaties. Dit staat haaks op het STOMP-principe.	a. Waarom geldt STOMP alleen in het stationsgebied? b. Andere wijken in Hoofddorp zijn de dupe van verkeersluw maken stationsgebied. c. Aanleg van de Toolenburgerweg staat haaks op het STOMP principe. • Uw woonplezier neemt af door aanleg Toolenburgerweg. • Toename verkeersonveiligheid. • Toename milieuvervuiling. • Parkeeroverlast. • Toename geluidsoverlast. • Waardedaling woningen.	a. Dit is niet het geval, het STOMP-principe geldt voor heel Hoofddorp, dus ook voor de wijken in Hoofddorp. b. Er zijn maatregelen in heel Hoofddorp voorgesteld om de ingrepen bij het station te kunnen laten slagen zonder dat de wijken hier de dupe van worden. c. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Wij wonen in Tudorpark en hebben voor deze locatie gekozen omdat hier een goede busverbinding is, het autoluw is, kindervriendelijk is en een landelijke sfeer heeft. Wij zien ons woonplezier sterk afnemen als er een nieuwe verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg (‘Toolenburgerweg’) wordt aangelegd. Wij vragen u met de volgende punten rekening te houden, voordat u besluit om over te gaan tot realisatie van de nieuwe verbinding: 1. Kinderen en ouders moeten dagelijks meerdere keren per dag de nieuwe Toolenburgerweg oversteken om bij scholen of naschoolse opvang te komen. Nu rijdt er maximaal elke 7,5 minuut een bus. Dit veroorzaakt soms al gevaarlijke situaties. Als er straks bijna 9.000 auto’s per dag rijden is het wachten op een dodelijk ongeluk. 2. Bij de Toolenburgerplas is er voor de jeugd een skatebaan/basketbalveld gerealiseerd. Ook zit Jeugdland hier in de buurt. Bij Merckenburg is een voetbalveld wat dagelijks door de jeugd wordt gebruikt. De kinderen die aan de oostelijke kant wonen van de nieuwe Toolenburgerweg zullen een drukke en gevaarlijke weg moeten oversteken als ze gebruik willen maken van bovenstaande faciliteiten. 3. Boeren worden in de buurt van natuurgebieden uitgekocht voor een beter milieu. Het aanleggen van een drukke nieuwe weg met 9.000 auto’s per dag naast een recreatiegebied staat hier haaks op. Gemiddeld 82,3 gram CO2 per auto per kilometer. Om nog maar niet te spreken over het fijnstof. 4. De bussen op zuidtak van de Zuidtangent rijden sinds kort allemaal elektrisch. Dit is beter voor het milieu en geeft minder geluid en stankoverlast. Naast de busbaan een drukke verbindingsweg realiseren heft dit voordeel gelijk weer op. 5. De woonwijken zouden autoluw worden. Door het realiseren van een verbindingsweg zullen meer mensen voor de auto kiezen, dan voor de fiets of te gaan lopen. Het is dan namelijk sneller om met de auto, dan met de fiets, naar het winkelcentrum te gaan. 6. Door de nieuwe Toolenburgerweg is de bushalte Toolenburg-zuid nog beter bereikbaar met de auto. Tudorpark/Toolenburg-Zuid heeft nu al last van Schipholparkeerders (vakantiegangers die vaak gratis twee weken hun auto parkeren). Dit zal door de betere bereikbaarheid nog erger worden. 7. De huidige busbaan heeft vier plaatsen waar fietsers en voetgangers van het oostelijk naar het westelijk of westelijk naar oostelijk deel kunnen. Als deze plekken blijven bestaan wordt het een stop & go weg. Door het remmen en optrekken zal er nog meer overlast voor de bewoners rond de nieuwe verblindingsweg zijn. 8. De vier oversteekplaatsen zijn nu op basis dat de bus altijd voorgang heeft. De voetgangers wachten op de bus. Als er een verbindingsweg is, zal het overige verkeer moeten wachten als er fietsers of voetgangers willen overstekken. Tijdens de drukke spits zal dit tot irritatie leiden als niet iedereen zich aan de verkeerregels houdt. Als een van de beide partijen haast heeft, zal het vaak gebeuren dat iemand zich niet aan de regels houdt als er een overvloed van stoplichten is. 9. Bij het winkelcentrum is het nu al druk met auto’s. Voetgangers en fietsers zouden voorrang moeten hebben bij het woon-winkel	d. Het bevreemdt u dat dit plan via de digitale weg bekend is gemaakt en dat men hierop ook digitaal je reactie op kunt geven. Dit aangezien dit plan ook veel ouderen (Ridderburgpark) raakt die niet bekend zijn met deze digitale weg. U stelt voor om de direct omwonenden schriftelijk te informeren en iedereen een kans te geven om ook schriftelijk hun bezwaar te kunnen maken.	d. Schriftelijk reageren kan en zal ook in de toekomst altijd mogelijk blijven. Voor deze fase van het proces is er niet voor gekozen om inwoners via een brief te informeren. De ideeën en maatregelen zijn voor iedereen van belang. Daarom heeft de gemeente ervoor gekozen om inwoners niet te informeren per brief (erg duur en niet duurzaam) maar om inwoners te informeren via een artikel op de website van de gemeente (InforMeer Online) dat artikel is ook verschenen in de papieren versie van de InforMeer Online die zit als bijlage in HC-Nieuws. Ook is er een persbericht verstuurd en zijn er posters en flyers (bibliotheek, PierK, Maatvast enz.) Er is 2x een advertentie in het Witte Weekblad gezet. Voor het concept VSP Hoofddorp is een fysieke een inloopbijeenkomst georganiseerd op 5 oktober 2022 in de Jan Grasfoyer. Daarna is er nog een extra inloopbijeenkomst geweest op 18 oktober waar de gemeente door de wijkraad Toolenburg was uitgenodigd om extra uitleg te geven. Zo ook door de wijkraad Graan voor Visch op 1 november.

	verkeer. Door de nieuwe Toolenburgerweg zullen meer mensen met de auto naar het winkelcentrum gaan. Hierdoor is er nog meer overlast voor de omwonenden, omdat de bewoners hun auto niet kunnen parkeren omdat bezoekers van het winkelcentrum hun auto in de wijk parkeren. Dit zal vooral gebeuren tijdens de markt als er al weinig parkeerplaatsen zijn. 10. Het huidige fietspad is nu al druk met fietsers, brommers en speed pedelecs. Door de nieuwe Toolenburgerweg zal het in de toekomst lastiger zijn om het fietspad te verbreden omdat er geen ruimte meer is. ’s Morgens is het erg druk met kinderen op fiets, die zowel in zuidelijke als noordelijke richting rijden. 11. Het uitzicht en de geluidsoverlast van de huizen, vlak naast de busbaan en het fietspad, op de Toolenburgerplas zal ernstig verstoord worden door de aanleg van een autoweg. Dit zal leiden tot een waardedaling van de huizen. 12. Tudorpark is verkocht als “rustig wonen aan de plas”. Dat gaat dus veranderen als deze plannen doorgaan. Want 9.000 auto’s in 24 uur is niet “rustig” meer te noemen. Wij vragen de gemeenteraad en alternatief te zoeken voor dit probleem. Rekening houden met STOMP, verwachten wij pas als er echt geen alternatieven zijn, er wordt gekeken naar de P van privéauto. Wees creatief met wandelen, fietsen en openbaar vervoer. Denk aan bruggen over de Van Heuven Goedhartlaan naar en van het station, in plaats van het autoluw maken van dat deel. De reden dat wij voor Toolenburg hebben gekozen is tenslotte dat de woonwijk en omgeving rustig en autoluw zijn. Als alternatief hebben wij zelf een variant bedacht welke beter aansluit bij de wensen van de forensen welke nu nog de Taurusavenue kiezen om richting Amsterdam te reizen. In het VSP zouden deze forensen eerst richting Nieuw-Vennep moeten rijden om via de Nelson Mandeladreef naar Amsterdam te reizen. Het lijkt ons sneller en beter om deze forensen vanaf de Van Heuven Goedhartlaan, rechtstreek te verbinden met de Hoofddorpdreef. Hierbij loopt de Van Heuven Goedhartlaan vanaf het Shell tankstation rechtdoor onder de spoorlijn parallel aan de Geniedijk en sluit dan haaks aan op de Hoofddorpdreef. PS. Het bevreemdt ons dat dit plan via de digitale weg bekend is gemaakt en dat men hierop ook digitaal je reactie op kunt geven. Dit aangezien dit plan ook veel ouderen (Ridderburgpark) raakt die niet bekend zijn met deze digitale weg. Ik stel voor om de direct omwonenden schriftelijk te informeren en iedereen een kans te geven om ook schriftelijk hun bezwaar te kunnen maken.		
545	Ik ben tegen de aanleg van een doorgang bennenbroekerweg naar winkelcentrum Toolenburg. De rede: uitstoot uitlaatgassen en het kappen van bomen om dit te realiseren. Het groen rondom de Toolenburgerplas moet behouden blijven en zeker de bushalte Toolenburg Zuid. Het zou zinvoller zijn als er een busstop komt voor bus 397 nabij winkelcentrum Toolenburg dit is voor mensen uit het Tudorpark die geen auto bezitten een beter idee.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: groen moet behouden blijven. b. Maak een extra busstop.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. De huidige haltenafstanden lijken voldoende om alle gebruikers goed te kunnen bedienen. Extra halten passen niet bij de R-net formule van Hoogwaardig Openbaar vervoer.

546	Met meer dan verbazing heb ik kennis genomen van het plan wat er is om dwars door de wijk Toolenburg een hele drukke verkeersweg te gaan aanleggen. (ca 900 verkeersbewegingen per dag. Dus in de spits iedere 5-6 seconden !) De communicatie hierover is ook erg slecht geweest vele bewoners waren totaal niet op de hoogte! Dit plan zou een aanslag zijn op de rust waar wij en vele medebewoners bewust voor hebben gekozen hier bij het park, wat te denken van het lawaai, dag en nacht vlak langs de woningen aldaar. De fijnstof die daar bij vrij komt zal een aanslag zijn op de gezondheid van de bewoners zijn. Nog maar te zwijgen over de waarde vermindering van de woningen. Het zal ook een uitermate negatieve uitwerking hebben op de flora en fauna in het park waar al, door aanleg van de busbaan, al veel ruimte is ingeleverd. Dit alkemaal terwijl en zeer afdoende andere oplossingen zijn. Er zijn door meerdere bewoners hele goede andere oplossingen aangedragen. Hopelijk zal de gemeente tot inkeer komen op dit, mijn inziens, toch wel hele slechte ondoordachte plan. Vriendelijk groet van een zeer bezorgde bewoner van Ridderburgpark.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg vanwege verdwijnen rust, toename lawaai, fijnstof en waardevermindering.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
547	Ik ben tegen de weg omdat ik dicht op de weg zou zitten en dus veel lawaai hoor van de auto’s. Ook gaat de waarde van mijn huis achter uit en doordat er een weg komt met auto’s is de kans op ongelukken hierdoor ook vele malen groter. Gr buurtbewoner	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: lawaai, waarde woning daalt, verkeersveiligheid neemt af.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
548	Wij wonen aan de Toolenburgseplas en de plas is een natuurgebied. Een beetje rust in het drukke Hoofddorp. Wij zijn dus absoluut tegen een weg waar dagelijks 9000 auto's rijden. Er zal veel meer herrie en uitstoot komen. Dat zou erg jammer zijn.	a. A. U bent tegen de Toolenburgerweg: meer herrie en uitstoot.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
549	Hierbij onze reactie cq zienswijze . De overheid pleit ervoor om ouderen van grote woningen te verhuizen naar kleinere om ook de ouderen in staat te stellen zo lang mogelijk zelfstandig te kunnen functioneren. Zo zijn wij enige jaren geleden verhuisd van een vrijstaande woning naar een gelijkvloers appartement aan de Ridderburgpark.Nu zal als beloning daarvoor een drukke verkeersweg aangelegd worden op een paar meter van onze woning. Absurd. De Gemeente heeft indertijd bij de aanleg van de busbaan toegezegd dat de ventweg niet verder naar het zuiden zou worden doorgetrokken en dus geen doorgaande weg zou worden.Is de Gemeente nu wel betrouwbaar? In de voorgelegde plannen voor de aanleg van de Toolenburgerweg is op de vage kaartjes alleen een vette rode streep te zien als aanduiding van de mogelijk aan te leggen weg. Geen omschrijving over de weg zelf. Uit hoeveel banen zou de weg gaan bestaan? Komt er een middenberm?	a. Absurd dat er een weg op een paar meter van uw woning wordt aangelegd, waar de specifieke informatie overigens over ontbreekt. b. Verkeersveiligheid gaat achteruit. c. U onderschrijft de zienswijze van de VvE van gebouw Carthago.	A t/m C - Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp en beantwoording 373.

	Komen er in- en uitvoegstroken? Waar komen er verkeerslichten? Niets van dat alles.Nu moeten de omwonenden gaan beslissen over een weg waarvan ze niets essentieels weten. Ik heb het gevoel dat de Gemeente heel erg in het geniep bezig is. Als invalide ben ik voor mijn vervoer buitenshuis afhankelijk van een scootmobiel. Nu kan ik op een veilige manier gebruik maken van de bestaande ventweg maar dat zou met die plannen voor een drukke verkeersader beslist niet meer veilig kunnen. Ook voorzie ik onveilige verkeerssituaties voor de bestelwagens van leveranciers en meer gevaar voor scholieren en bezoekers van de Recreatieplas.Kortom: een krankzinnig plan met veel ellende voo ralle omwonenden.En dan heb ik het nog niet eens over de milieu- en geluidsoverlast die het woongenot van de hele buurt zwaar zullen aantasten. Ik onderschrijf ten volle de bezwaren die zijn aangevoerd door de VvE van gebouw Carthago zoals die hier zijn bijgevoegd. Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorp van 15 september 2022 Namens het VvE bestuur Carthago en de appartementseigenaren van appartementencomplex Carthago aan het Ridderburgpark. Inleiding Deze zienswijze omvat de volgende hoofdpunten: 1. De gevolgde procedures 2. De gehanteerde uitgangspunten 3. Alternatieven 4. Argumenten tegen de Toolenburgerweg 5. Het vervolgproces 1. De gevolgde procedures De vraag doet zich voor of de gemeente bij het opmaken van het Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp zich gehouden heeft aan haar eigen inspraakverordening? Het lijkt er niet op. Op blz 3 Voorwoord staat dat het VSP tot stand is gekomen “met input van bewoners en ondernemers”. Op blz 7 staat “via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners” en er wordt vervolgens gesproken over een drietal gesprekken waarbij de opgehaalde reacties vervolgens zijn verwerkt in een concept VSP. De wijkraad Toolenburg is bij geen van deze gesprekken itgenodigd of betrokken geweest. Voorts wordt doodleuk vermeld dat bij deze participatiegesprekken iedereen welkom was. Hoe dan? Met uitnodigingen die ons niet hebben bereikt? Heeft dan zowel onze wijkraad net als heel Toolenburg zitten slapen? Deze wijze van werken voldoet niet aan deugdelijke criteria volgens artikel 10 van de gemeentelijke inspraakverordening. Onderdeel van het rapport had moeten zijn deugdelijke verslaggeving en hoe met de inspraak c.q. participatie is omgegaan dan wel verwerkt. Hoewel het VSP veel meer het karakter heeft van een visie, zie ook de leeswijzer onder 1.4 , wordt gesproken over een plan. Hoort overigens bij een plan ook niet een deugdelijke financiële		

	onderbouwing en een MER rapportage of beoordeling? En kan/mag je dat doorschuiven naar deeluitwerkingen en plannen wat het gemeentelijk antwoord was op de door de wijkraad Toolenburg georganiseerde informatieavond? Een relevante vraag in onze ogen is ook of de mobiliteitsvisie zoals definitief vastgesteld in december 2018 niet strijdig is met het VSP. Waar in de visie als eerste uitgangspunt wordt gekozen voor eerst bewegen dan bouwen komt dat niet terug in het VSP. Waar gesproken wordt van opgaves voor alle modaliteiten en het wegennet robuust moet worden gemaakt om onder andere de verwachte groei van automobiliteit te kunnen accommoderen wordt als uitgangspunt in het VSP gesproken van beleid gericht op het ontmoedigen van de automobiliteit. Nog veel meer vraagtekens roept de op 19 oktober 2022 gepubliceerde Mobiliteitsvisie “Haarlemmermeer Vrijheid van bewegen “ op! Gesteld wordt dat “Ons doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken.” Het VSP heeft als uitgangspunt waar mogelijk het ontmoedigen van automobiliteit. Onbegrijpelijke volgorde ook: een visie op mobiliteit en daarop vooruitlopend een VSP. Klopt het ook dat het vervolgproces met mogelijke herziening(en) van het VSP pas daadwerkelijk wordt opgepakt na daadwerkelijke verbetering van de Nieuwe Bennebroekerweg zoals in een persoonlijk gesprek verzekerd aan een in onze VVE woonachtig oud-raadslid. Volstrekt onduidelijk is ook onder welke randvoorwaarden de opdracht is geformuleerd en opgedragen aan de externe adviseurs en hoe vanuit de gemeente is bijgestuurd op de output. Er wordt tevens geen enkel inzicht gegeven uit welke alternatieven en vanuit welke onderbouwing er keuzes zijn gemaakt zoals verwerkt in het VSP. Daarnaast lijkt het er op dat er een totaalplan met bijbehorende planning wordt gepresenteerd waarbij deeloplossingen worden uitgewerkt zonder een in beeld gebracht proces met de daarbij benodigde evaluaties en wat dit betekent voor het totale plan en daarmee een adequate bijsturing. Op ambities kun je niet plannen en bijsturen, daar horen goede prognoses en data ,monitoring en evaluaties bij. 2. De gehanteerde uitgangspunten Gezien blz 10 van het rapport: Daar waar Schiphol beperkingen wordt opgelegd wordt gesproken van + 9000 banen voor Schiphol en omgeving. Hoe is dit onderbouwd, daar waar Schiphol inmiddels vergaande beperkingen worden opgelegd? Waar kan de verdichting worden gerealiseerd met 3000 woningen en 6500 banen onder divers? Hoe denkt de gemeente een aantrekkelijke en groene ruimte te kunnen creëren rondom het station met een stedelijke verdichting van 15000 woningen en 11.500 banen? Klopt het dat het afsluiten van de van de van Heuven Goedhartlaan voor het station al eerder door de gemeente is toegezegd aan de projectontwikkelaars van Hydepark? Kennelijk sowieso zonder een goede oplossing voor het blokkeren van logische en in stand te houden doorgaande of verzamelroutes voor haar grote meerderheid van inwoners die buiten		

	het centrum wonen. Wat rechtvaardigt de bewering in het rapport onder Randstructuur Hoofddorp dat de van Heuven Goedhartlaan zijn functie verliest als hoofdstructuur voor de ontsluiting van Toolenburg, Pax en Overbos via de aansluiting op het Leenderbos? Tellen de ambities en voor een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder alleen voor het centrum? Dat de weg makkelijker oversteekbaar wordt is een drogreden en op te lossen met een extra voetgangerstunnel als het al lukt om het huidige onder voorkeursregeling bedrijvengebied Graan voor Visch te transformeren tot woonlocatie. Zoals er nu al 5 tunnels voor voetgangers en fietsers zijn voor de oversteekbaarheid noord-zuid. Schaal en grootte van Hoofddorp zijn inmiddels van dien aard dat een als hoofdontsluiting ontwikkelde en bedoelde weg als de van Heuven Goedhartlaan als oost-west hoofdader in stand moet blijven in combinatie met het Leenderbos. Daar zijn immers alle wijken op aangelegd. Het op andere wijze forceren van “inprikkers” vanuit de Nieuwe Bennebroekerweg heeft als inmiddels aangetoond effect veel meer automobiliteit door de wijken als gevolg met dank aan ambities elders! Ongewenste effecten van gezond geachte ambities dienen opgelost in plaats van verplaatst te worden naar de omliggende woonwijken. Dat de A4 onderdeel wordt gemaakt van de randstructuur is een farce en regionaal en landelijk niet uit te leggen. Onbegrijpelijk dat dit een uitgangspunt is voor de hoofdstructuur rond de bebouwde kom van Hoofddorp en er geen enkel alternatief voor het knippen van de van Heuven Goedhartlaan bij het stationsgebied voor terug komt. Klopt het overigens dat de beoogde knip in de van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg van Graan voor Visch en de aansluiting van de Polarisavenue komt? Blz 50 suggereert een knip nabij de aansluiting van de Parelllaan. Voorts oogt blz 50 van het rapport vooral manipulatief en leidt tot verkeerde conclusies: vanaf de N201 wordt hoofdader Leenderbos neergezet als inprikker, maar zij maakt essentieel deel uit van de hoofdstructuur evenals de ontbrekende aansluitingen (niet eens als inprikker) op de IJweg en de Hoofdweg. Ook de aangegeven knelpunten zijn nogal selectief alleen aan de noordzijde aangegeven. Op de infoavond is verteld dat de barrièrewerking van de N201 de komende 20 jaar als onoplosbaar wordt beschouwd. Wat is een visie en doorkijk naar 2040 waard als dit als uitgangspunt wordt gehanteerd? Als dat uitgangspunt is, is het dan niet veel logischer de ongekende ambitie van verstedelijking en woningbouwopgaves te matigen binnen Haarlemmermeer? Een visie mag gebaseerd zijn op ambities, een plan dient gebaseerd te zijn op onderbouwde ontwikkelingen en uitgangspunten. Overigens wordt er volledig aan voorbij gegaan dat er bij de indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige plannen om te		

	willen bebouwen in de zuid-oosthoek van het Toolenburgerpark. Waarom wordt keer op keer geprobeerd dit uitgangspunt terzijde te leggen? 3. Alternatieven Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? Stationsgebied moet verkeersluw worden omdat ruim 15.000 woningen gebouwd gaan worden en de huidige verkeerssituatie onveilig zou zijn. Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn.		
550	Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorp van 15 september 2022 Namens de bewoners en tevens de appartementseigenaren van straatnaam te Hoofddorp Inleiding Deze zienswijze omvat de volgende hoofdpunten: 1. De gevolgde procedures 2. De gehanteerde uitgangspunten 3. Alternatieven 4. Argumenten tegen de Toolenburgerweg 5. Het vervolgproces 1. De gevolgde procedures De vraag doet zich voor of de gemeente bij het opmaken van het Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp zich gehouden heeft aan haar eigen inspraakverordening? Het lijkt er niet op. Op blz 3 Voorwoord staat dat het VSP tot stand is gekomen “met input van bewoners en ondernemers”. Op blz 7 staat “via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners” en er wordt vervolgens gesproken over een drietal gesprekken waarbij de opgehaalde reacties vervolgens zijn verwerkt in een concept VSP. De wijkraad Toolenburg is bij geen van deze gesprekken uitgenodigd of betrokken geweest. Voorts wordt doodleuk vermeld dat bij deze participatiegesprekken iedereen welkom was. Hoe dan? Met uitnodigingen die ons niet hebben bereikt? Heeft dan zowel onze wijkraad net als heel Toolenburg zitten slapen? Deze wijze van werken voldoet niet aan deugdelijke criteria volgens artikel 10 van de gemeentelijke inspraakverordening. Onderdeel van het rapport had moeten zijn deugdelijke verslaggeving en hoe met de inspraak c.q. participatie is omgegaan dan wel verwerkt. Hoewel het VSP veel meer het karakter heeft van een visie, zie ook de leeswijzer onder 1.4 , wordt gesproken over een plan.	Zie zienswijze 373.	Zie zienswijze 373.

	Hoort overigens bij een plan ook niet een deugdelijke financiële onderbouwing en een MER rapportage of beoordeling? En kan/mag je dat doorschuiven naar deeluitwerkingen en plannen wat het gemeentelijk antwoord was op de door de wijkraad Toolenburg georganiseerde informatieavond? Een relevante vraag in onze ogen is ook of de mobiliteitsvisie zoals definitief vastgesteld in december 2018 niet strijdig is met het VSP. Waar in de visie als eerste uitgangspunt wordt gekozen voor eerst bewegen dan bouwen komt dat niet terug in het VSP. Waar gesproken wordt van opgaves voor alle modaliteiten en het wegennet robuust moet worden gemaakt om onder andere de verwachte groei van automobiliteit te kunnen accommoderen wordt als uitgangspunt in het VSP gesproken van beleid gericht op het ontmoedigen van de automobiliteit. Nog veel meer vraagtekens roept de op 19 oktober 2022 gepubliceerde Mobiliteitsvisie “Haarlemmermeer Vrijheid van bewegen “ op! Gesteld wordt dat “Ons doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken.” Het VSP heeft als uitgangspunt waar mogelijk het ontmoedigen van automobiliteit. Onbegrijpelijke volgorde ook: een visie op mobiliteit en daarop vooruitlopend een VSP. Klopt het ook dat het vervolgproces met mogelijke herziening(en) van het VSP pas daadwerkelijk wordt opgepakt na daadwerkelijke verbetering van de Nieuwe Bennebroekerweg zoals in een persoonlijk gesprek verzekerd aan een in onze VVE woonachtig oud-raadslid. Volstrekt onduidelijk is ook onder welke randvoorwaarden de opdracht is geformuleerd en opgedragen aan de externe adviseurs en hoe vanuit de gemeente is bijgestuurd op de output. Er wordt tevens geen enkel inzicht gegeven uit welke alternatieven en vanuit welke onderbouwing er keuzes zijn gemaakt zoals verwerkt in het VSP. Daarnaast lijkt het er op dat er een totaalplan met bijbehorende planning wordt gepresenteerd waarbij deeloplossingen worden uitgewerkt zonder een in beeld gebracht proces met de daarbij benodigde evaluaties en wat dit betekent voor het totale plan en daarmee een adequate bijsturing. Op ambities kun je niet plannen en bijsturen, daar horen goede prognoses en data ,monitoring en evaluaties bij. 2. De gehanteerde uitgangspunten Gezien blz 10 van het rapport: Daar waar Schiphol beperkingen wordt opgelegd wordt gesproken van + 9000 banen voor Schiphol en omgeving. Hoe is dit onderbouwd, daar waar Schiphol inmiddels vergaande beperkingen worden opgelegd? Waar kan de verdichting worden gerealiseerd met 3000 woningen en 6500 banen onder divers? Hoe denkt de gemeente een aantrekkelijke en groene ruimte te kunnen creëren rondom het station met een stedelijke verdichting van 15000 woningen en 11.500 banen? Klopt het dat het afsluiten van de van de van Heuven Goedhartlaan voor het station al eerder door de gemeente		

	is toegezegd aan de projectontwikkelaars van Hydepark? Kennelijk sowieso zonder een goede oplossing voor het blokkeren van logische en in stand te houden doorgaande of verzamelroutes voor haar grote meerderheid van inwoners die buiten het centrum wonen. Wat rechtvaardigt de bewering in het rapport onder Randstructuur Hoofddorp dat de van Heuven Goedhartlaan zijn functie verliest als hoofdstructuur voor de ontsluiting van Toolenburg, Pax en Overbos via de aansluiting op het Leenderbos? Tellen de ambities en voor een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder alleen voor het centrum? Dat de weg makkelijker oversteekbaar wordt is een drogreden en op te lossen met een extra voetgangerstunnel als het al lukt om het huidige onder voorkeursregeling bedrijvengebied Graan voor Visch te transformeren tot woonlocatie. Zoals er nu al 5 tunnels voor voetgangers en fietsers zijn voor de oversteekbaarheid noord-zuid. Schaal en grootte van Hoofddorp zijn inmiddels van dien aard dat een als hoofdontsluiting ontwikkelde en bedoelde weg als de van Heuven Goedhartlaan als oost-west hoofdader in stand moet blijven in combinatie met het Leenderbos. Daar zijn immers alle wijken op aangelegd. Het op andere wijze forceren van “inprikkers” vanuit de Nieuwe Bennebroekerweg heeft als inmiddels aangetoond effect veel meer automobiliteit door de wijken als gevolg met dank aan ambities elders! Ongewenste effecten van gezond geachte ambities dienen opgelost in plaats van verplaatst te worden naar de omliggende woonwijken. Dat de A4 onderdeel wordt gemaakt van de randstructuur is een farce en regionaal en landelijk niet uit te leggen. Onbegrijpelijk dat dit een uitgangspunt is voor de hoofdstructuur rond de bebouwde kom van Hoofddorp en er geen enkel alternatief voor het knippen van de van Heuven Goedhartlaan bij het stationsgebied voor terug komt. Klopt het overigens dat de beoogde knip in de van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg van Graan voor Visch en de aansluiting van de Polarisavenue komt? Blz 50 suggereert een knip nabij de aansluiting van de Parelllaan. Voorts oogt blz 50 van het rapport vooral manipulatief en leidt tot verkeerde conclusies: vanaf de N201 wordt hoofdader Leenderbos neergezet als inprikker, maar zij maakt essentieel deel uit van de hoofdstructuur evenals de ontbrekende aansluitingen (niet eens als inprikker) op de IJweg en de Hoofdweg. Ook de aangegeven knelpunten zijn nogal selectief alleen aan de noordzijde aangegeven. Op de infoavond is verteld dat de barrièrewerking van de N201 de komende 20 jaar als onoplosbaar wordt beschouwd. Wat is een visie en doorkijk naar 2040 waard als dit als uitgangspunt wordt gehanteerd? Als dat uitgangspunt is, is het dan niet veel logischer de ongekende ambitie van verstedelijking en woningbouwopgaves te matigen binnen Haarlemmermeer? Een visie mag gebaseerd zijn op ambities, een plan dient gebaseerd te zijn op onderbouwde ontwikkelingen en uitgangspunten. Overigens wordt er volledig aan voorbij gegaan dat er bij de indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting.		

	In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige plannen om te willen bebouwen in de zuid-oosthoek van het Toolenburgerpark. Waarom wordt keer op keer geprobeerd dit uitgangspunt terzijde te leggen? 3. Alternatieven • Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? • Stationsgebied moet verkeersluw worden omdat ruim 15.000 woningen gebouwd gaan worden en de huidige verkeerssituatie onveilig zou zijn. • Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. • Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn. • Deze veiligheid voor voetgangers en fietsers zou ook gerealiseerd kunnen worden door een extra ondertunneling voor voetgangers en fietsers van de Van Heuven Goedhartlaan te realiseren zoals deze nu ook aanwezig is tussen het stationsgebied en Graan voor Visch (de z.g. Aweg). • Een andere optie is om de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het stationsgebied te onder tunnelen voor het autoverkeer zodat er op maaiveldhoogte alle ruimte is voor groen, voetgangers en fietsers. In Amstelveen is dit ook succesvol uitgevoerd op de Beneluxbaan. • Om de verkeersdruk in het gebied bij het station te verminderen zou als alternatief een tunnel vanaf het bestaande kruispunt van de Van Heuven Goedhartlaan en Graan voor Visch (de z.g. Aweg) naar een weg aan de zuidwest zijde van de Geniedijk aangelegd kunnen worden. Deze kruising is al bestaand voor bussen vanaf het station. Deze weg zou bv via ondertunneling kunnen aansluiten op de Taurusavenue of op de Rijnlanderweg waar al een doorkruising van de Geniedijk aanwezig is. Daarmee wordt het hele stationsgebied ontlast. • Een ander alternatief is om de Taurusavenue richting centrum af te sluiten. Dat is nu de toevoerroute voor heel veel autoverkeer vanaf de A4 naar de Van Heuven Goedhartlaan. Bij afsluiting blijft de ontsluiting van de Beukenhorst vanaf de A4 bestaan. Het verkeer dat een andere bestemming in Hoofddorp heeft kan dan, zoals in het plan ook de bedoeling is, gebruik maken van de N201 en de Nieuwe Bennebroekerweg. • De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. • De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. • Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen. • Of als alternatief een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg via een verlengde Nelson Mandeladreef naar de N201/ Taurusavenue, eventueel met een ondertunneling van de Geniedijk.		

	• Bij de inrichting van de wijken Toolenburg, Pax en Overbos is de Van Heuven Goedhartlaan een essentiële verkeersader richting de 201 en de Spoorlaan. Dat is ook duidelijk aan de inrichting van de weg te zien, gescheiden rijstroken en veel afstand tot de woningen waar de weg langs loopt. Zoals nu uit de plannen naar voren komt lijkt er niet alleen een knip ter hoogte van het station gepland, maar is ook het gedeelte van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan ingepland met veel minder verkeer. Dit ontregelt de hele opzet van bundeling naar de randstructuur en zal inderdaad veel verkeer de wijk in jagen. Hier lijkt alle ratio te ontbreken. • Ons inziens ontbreekt in de plannen een mogelijke opwaardering van de Spoorlaan zodat deze weg een groot deel van de verkeersdruk zou kunnen overnemen. Sterker nog, bij realisering van de Toolenburgerweg waar 8800 auto's over gaan rijden wordt voor de Spoorlaan een afname van 2500 auto's verwacht. • Een mogelijk extra maatregel zou het opwaarderen van de Hoofdweg tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuwe Bennebroekerweg kunnen zijn. • Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. 4. Argumenten tegen Toolenburgerweg • Volgens het Verkeersstructuurplan punt 5.6 - Pakket Nieuwe Bennebroekerweg - is deze weg niet perse nodig, maar kan helpen het verkeer minder door wijken te laten rijden. Dit is een aanname die niet wordt onderbouwd. • Verkeersveiligheid. • Het stationsgebied moet verkeersluw worden zodat voetgangers en fietsers veilig van en naar het station kunnen. Als er zoals voorspeld 8800 auto's over de Toolenburgerweg rijden is er van verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers vanuit de wijken naar het park rond de Toolenburgerplas geen sprake meer. Een soort uitruil van veiligheid op het ene punt voor onveiligheid op een ander punt. Lijkt ons niet echt de bedoeling van nieuw te ontwikkelen infrastructuur om onveilige situaties elders te creëren. • Bewoners van de appartementen aan het Ridderburgpark zullen om te parkeren of weg te kunnen rijden moeten uitvoegen of invoegen in de verkeersstroom van 8800 auto's per etmaal. Dit gaat zeer onveilige situaties geven. • Er is nu al overlast van parkeerders die op vakantie gaan en hun auto aan het Ridderburgpark parkeren en dan met de bus naar Schiphol gaan. Als er zoveel auto's langsrijden zal dit nog meer mensen op deze gedachte brengen. • Parkeerplekken zullen verplaatst moeten worden van voor de appartementsgebouwen naar de parkzijde, er is immers geen ruimte voor een weg tussen de busbaan en de gebouwen dus daar zullen parkeerplekken voor opgeofferd moeten worden. • Het nieuw te realiseren kruispunt van de nieuwe Toolenburgerweg met de overige infrastructuur bij winkelcentrum		

	Toolenburg kan niet anders dan voor een onveilige situatie zorgen. Het is nu al een lastig kruispunt met de busbanen Zuidtangent en Zuidtak Zuidtangent, fiets en wandelpaden, de Aletta Jacobsdreef, de Manenburgdreef , Markenburg en de Lunenburgdreef/ Reina Prinsen Geerlingsdreef. • Geluidsoverlast. • De appartementen aan het Ridderburgpark komen zeer dicht bij aan de Toolenburgerweg te liggen, dit kan niet anders dan veel te veel geluidsoverlast opleveren. • Daarbij komt dat de bovenste appartementen op de slaapetage door de ronde vorm van de dakconstructie die als een klankkast werkt waardoor geluiden van de begane grond versterkt worden extra geluidsoverlast zullen ondervinden. Een geluidswal zal dit niet kunnen ondervangen. Het zou betekenen dat er voor deze bewoners voortaan de ramen dicht zullen moeten blijven. • Stankoverlast. • 8800 auto's per etmaal zullen een aanzienlijke vervuiling van de lucht veroorzaken. • Waardevermindering woningen. • Of je aan een verkeersluwe doodlopende straat woont of aan een weg waar per etmaal op niet perse noodzakelijke weg volgens de prognose 8800 auto's langsrijden is zeker van enorme invloed op de waarde van de woningen. • Er zal een ernstige aantasting van flora en fauna van het park rond de Toolenburgerplas plaatsvinden om de nieuwe weg aan te kunnen leggen. 5. Het vervolgproces Kan de gemeente aangeven wanneer e.e.a. wordt verwerkt in een bestemmingsplan ? Komt er één bestemmingsplan voor het geheel of komen er diverse deelbestemmingsplannen ? Als er meerdere bestemmingsplannen komen, welke procedure(s) is/zijn dan van (juridisch) belang voor de omwonenden van de zogenoemde Toolenburgerweg ? Veel vragen, weinig antwoorden tot nu toe. Hoe dan ook, wij zouden het op prijs stellen als we tijdig inzicht krijgen in de vervolgprocedures om niet weer op het laatste moment een reactie te moeten voorbereiden.		
551	Beste heer, mevrouw, wij hebben het verkeersstructuurplan ingezien en toelichting ontvangen op het gemeentehuis. Wij maken ons vooral zorgen over de plannen om vanaf de Bennebroekerweg een weg aan te leggen naar winkelcentrum Toolenburg. Wij wonen zelf in Tudorpark vlak naast de huidige busbaan. Deze busbaan geeft al veel geluidsoverlast, evenals de vliegtuigen, maar dit wisten we toen we hier kwamen wonen. Een nieuwe weg langs de wijk zou extra overlast geven en ten koste gaan van een deel van de Toolenburgerplas, een zeer fijne plek om te ontspannen voor velen. Het winkelcentrum Toolenburg heeft nu al een zeer onoverzichtelijk	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: - Geluidsoverlast neemt toe; - Verkeersonveiligheid neemt toe; - Verschuiven van het probleem om de IJweg te ontzien. - Aanleggen van de weg zorgt voor meer mensen die in de auto stappen naar het winkelcentrum: slecht voor milieu en gezondheid.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	kruispunt en het vele extra verkeer wat de nieuwe weg zou veroorzaken zal de veiligheid zeker niet ten goede komen. De weg zou aangelegd worden om de IJweg te ontzien. Dit is alleen het verschuiven van het probleem van de IJweg. Daarnaast is de IJweg een bestaande weg en bewoners langs deze weg hebben bewust voor het wonen naast deze weg gekozen. Winkelcentrum Toolenburg is op dit moment moeilijk bereikbaar met de auto. Om deze reden nemen veel mensen de fiets of lopen naar het winkelcentrum, iets wat de gezondheid en het milieu bevordert. Het aanleggen van een autoweg zal juist een averechts effect hebben hierop. Ook zal de uitstoot aan uitlaatgassen flink toenemen, iets waar we zeker last van zullen hebben aangezien we veel in de tuin zitten. Kortom, wij zien alleen maar nadelen van het aanleggen van deze weg en vragen u dit te heroverwegen.		
552	Ik ben tegen de nieuwe Toolenburgerweg. Er komt meer lawaai en fijnstof. Mijn huis zal in waarde verminderen. Er zullen gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan omdat fietsers, voetgangers, honden en de bus de krappe ruimte moeten delen met duizenden auto’s per dag uit andere wijken. Kanton: leg deze weg hier niet aan!!	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: meer lawaai en fijnstof en gevaarlijk.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
553	Beste gemeente ,bij deze wil ik reageren op het verkeerstructuurplan. Ik ben tegen dit plan aangezien het te kosten gaat van veel groen, veiligheid en rust. Gevaar voor spelende kinderen en mensen die naar de toolenburgse plas willen oversteken. We zijn hier komen wonen vanwege de rust en de prachtige omgeving. Nu er een groot gedeelte groen moet wijken om duizenden auto's te laten passeren, voelt dit niet goed. In deze tijd van C02 uitstoot en groene daken etc is het toch de omgekeerde wereld aan het worden lijkt mij. Wat betreft de rust dit zal niet meer zo zijn als nu , wanneer de ramen. Open staan of in de tuin zitten gaat dit zeker geluidsoverlast bezorgen	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: verlies van groen en rust, meer uitstoot, geluidsoverlast en verkeersonveilig	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
554	Wij vernamen dat de gemeente werkt aan een verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Onderdeel daarvan is het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station en ter compensatie daarvan het aanleggen van een weg door Toolenburg vanaf winkelcentrum Toolenburg naar de Nieuwe Bennebroekerweg. Hierbij willen wij graag onze zienswijze geven op het aanleggen van deze “Toolenburgerweg”. Wij zijn twaalf jaar geleden in de wijk Toolenburg (Wilhelmina Druckerstraat, dicht bij het winkelcentrum Toolenburg) komen wonen. Die keuze hebben wij gemaakt omdat we destijds een zoon van 1 jaar hadden en een tweede kind verwachtten. In Toolenburg vonden we een rustige, prettig bewoonbare en veilige wijk met alle voorzieningen voor de kinderen en voor onszelf in de buurt. Als de Toolenburgerweg er komt gaat er wat ons betreft veel van de leefbaarheid verloren in de directe omgeving van onze woning. Wij hebben begrepen dat er naar schatting 9.000- 10.000 autobewegingen per dag zullen zijn op de Toolenburgerweg. Onze kinderen (en die van de overige bewoners) zullen deze weg moeten	a. Als er een Toolenburgerweg komt gaat de leefbaarheid verloren in de directe omgeving van uw woning. De verkeersonveiligheid neemt toe en dit valt niet te rijmen met ambities uit het plan. b. Afsluiten Van Heuven Goedhartlaan zorgt voor meer uitstoot. c. Toolenburgerweg zorgt voor meer geluidsoverlast. Groen en recreatiemogelijkheden zullen verloren gaan. Het verbeteren van de ene wijk gaat ten koste van de andere wijk.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan, . c. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	oversteken als zij naar sport of school gaan, bij vriendjes gaan spelen of bijvoorbeeld in de zomer naar de Toolenburgplas fietsen. Ook op de omliggende wegen in Toolenburg zal het drukker worden. Hierdoor zullen de risico's op verkeersongelukken voor deze kwetsbare groep weggebruikers toenemen. Wij vragen ons af hoe dit valt te rijmen met de ambitie die in het plan wordt genoemd, namelijk "Een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder" (pagina 9 van het plan). In het plan wordt geconstateerd dat steeds meer mensen hun kinderen per auto naar school brengen en dat dit voor onveilige situaties zorgt. Het aanleggen van de Toolenburgerweg zal ervoor zorgen dat nog meer mensen hun kinderen met de auto zullen wegbrengen, omdat zij de verkeerssituatie door de nieuwe weg nog onveiliger zullen vinden. De Toolenburgerweg zal daardoor een negatieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid en veiligheid. Je kunt tegenwoordig haast geen nieuwsitem meer lezen zonder dat het over de noodzaak van het reduceren van co2- en stikstofuitstoot en andere vervuiling gaat. Door het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station en het aanleggen van de Toolenburgerweg zullen er meer verkeersbewegingen komen. Hoe kan dit in overeenstemming zijn met een andere doelstelling uit het plan, namelijk het "leveren van een bijdrage aan de reductie van co2" (pagina 9 van het plan)? De extra vervuiling door de toename van verkeersbewegingen ontstaat daarbij midden in een woonwijk, met directe gevolgen voor de bewoners. Dit is een gedeelte van Nederland waar de luchtkwaliteit als ondermaats is (mede door Schiphol). Daarnaast zal er sprake zijn van extra geluidsoverlast door de weg, die bovenop de geluidsoverlast komt die er vanwege Schiphol altijd al is geweest in de wijk Toolenburg. Het aanleggen van drempels zoals bijvoorbeeld op de IJweg in Hoofddorp is niet zinvol, want tussen de drempels door trekken de auto's op, hetgeen juist geluidsoverlast oplevert. Er zal dus altijd extra geluidsoverlast zijn. Als de Toolenburgerweg wordt aangelegd zal een deel van de groene rand van het gebied van de Toolenburgplas verdwijnen. De gemeente Haarlemmermeer staat al niet bekend als een groene jungle, dus is het wel erg teleurstellend dat er (alweer) een stuk natuur moet verdwijnen dat nu net na een aantal jaren tot wasdom is gekomen. Bovendien zal een drukke weg zo dicht bij het recreatiegebied het gevoel van "vrij in de natuur" te zijn geheel wegnemen. Daarnaast vragen wij ons af of er onderzoek is gedaan naar de gevolgen die de uitstoot als gevolg van de nieuwe weg zal hebben op de natuur en het water van het recreatiegebied. Verder hebben wij begrepen dat het afsluiten van Van Heuven Goedhartlaan de belangrijkste reden is om de Toolenburgerweg te willen aanleggen. Het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan is met name gericht op het visueel op een hoger niveau krijgen van de entree van Hoofddorp centrum vanuit het NS-station en de hotels. Dat zou echter ook bewerkstelligd moeten kunnen worden op andere wijzen. Het verbeteren van de ene wijk gaat nu gepaard met het verslechteren van een andere wijk en dat is een vreemde gang van zaken. Wij verzoeken de gemeente dan ook dringend om af te zien van de aanleg		

	van de Toolenburgerweg en in het belang van de inwoners van Toolenburg te zoeken naar andere alternatieven.		
555	Tot onze verbazing namen wij kennis van de plannen die u heeft betreffende de Toolenburgseweg. Wij wonen aan de Merckenburg. Zijn hier komen wonen omdat het lekker rustig wonen was in een doodlopende straat met een voetbalveld voor de deur. Enige jaren geleden hebben wij een gedeelte van deze rust op moeten geven voor de busbaan, overdag elke 7 minuten 2 bussen die langsrijden, 's avonds iets minder vaak en ook 's nachts. Eerst de ouderwetse diesels en nu dan de “fluitende” elektrische bussen. Nu wilt u er nog een nieuwe verkeersweg neerleggen, met wat wij begrepen als doel een ontsluitingsweg om uit Toolenburg via de Bennebroekerweg naar de snelweg te kunnen en v.v., en zo de stadskern te ontlasten. (Belachelijk) U zult kunnen begrijpen dat wij hier (op zijn zachts gezegd) niet zo blij mee zijn. Niet alleen voor ons woongenot maar ook voor de veiligheid en het milieu. Er zullen vele auto’s zijn die hiervan gebruik gaan maken die niet uit deze directe wijk komen, maar genoodzaakt zijn deze route te rijden aangezien jullie de van Heuven Goedhartlaan ook gedeeltelijk afsluiten. Tevens zal het vrachtverkeer voor de bevoorrading van de diverse winkelcentra’s hier dan gebruik van moeten gaan maken. Waarom een nieuwe weg aanleggen door een bestaande wijk, terwijl er aan de overkant van de Toolenburgerplas de IJweg ligt. Aan deze weg zijn later huizen gebouwd dus de weg moest verkeersdood gemaakt worden, waarvoor… overlast, veiligheid, milieu?. Maar dat wij hier al wonen mag er een nieuwe drukke weg neergelegd worden om het niet-lokale verkeer snel te kunnen aan- en afvoeren. Wij krijgen daar geen (milieu)overlast van, geen fijnstof en over de veiligheid maar te zwijgen. Er gebeuren nu al regelmatig aanrijdingen op de busbaan, hoe gaat dat straks als daar nog een brede “snel”weg komt? En begin niet over (enge) fietstunneltjes, deze zijn niet veilig met al die hangjongeren. Ik zou mijn kinderen niet graag meer alleen naar de Toolenburgerplas laten gaan. Waarom niet roeien met de riemen die wij hebben. Jullie willen de Bennebroekerweg verbreden, prima. Waarom dan ook niet de Spoorlaan verbreden, zodat het verkeer van het nieuwe Hydepark en het industrieterrein snel via de Spoorlaan en Bennebroekerweg bij de snelweg kunnen komen. Het verkeer uit de wijk kan gewoon via de van Heuven Goedhartlaan blijven rijden dit is een bestaande verkeersader, waarom deze lam leggen? Waarom ook niet de Hoofdvaart oostzijde desnoods verbreden voor het verkeer uit het Tudorpark. Maak gebruik van de wegen die er al liggen. Waarom deze verkeersluw maken en een nieuwe weg aanleggen in een bestaande wijk en ons met al dat verkeer opzadelen. En over het milieu maar te zwijgen. Er zullen heel veel mensen zijn die in de situatie die jullie willen ver om moeten rijden voor hun woon-werk verkeer. Dit lijkt me niet wenselijk. Wij zullen er alles aan doen om de aanleg van de Toolenburgseweg tegen te houden.!!!	a. U bent niet blij met de Toolenburgerweg: gaat ten koste van woongenot, veiligheid en het milieu. Waarom een nieuwe weg als er al een weg aanwezig is, de IJweg. b. Waarom wordt er geen gebruik gemaakt van de bestaande wegen?	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
556	Wij juichen een betere bereikbaarheid van Hoofddorp toe maar zien wel de volgende bezwaren:	a. U heeft de volgende bezwaren tegen het fietspad op de Geniedijk: - Groot deel privacy in tuin verloren;	a. Zie toelichting paragraaf fietspad Geniedijk tussen de Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan.

	• Er gaat een groot deel van de privacy in onze tuinen verloren; • Op deze kant van de Piratenwijk ondervinden wij juist in onze tuinen al veel last van vliegtuiglawaai. Aanleg van een hoofdfietsnetwerk pad zal deze hinder onnodig verhogen; • De veiligheid van toekomstige gebruikers van dit fietspad is in het geding. Als er iets gebeurt (ongeluk of ervaren van overlast) kunnen wij als bewoners niets doen. Er ligt immers een sloot tussen. Vanaf de openbare weg is er ook geen zicht op; • Geluidsoverlast door gemotoriseerd verkeer, dag en nacht; • Er liggen al veel kabels en er worden nog regelmatig nieuwe kabels gelegd aan de noordzijde dus asfalteren is geen optie; • Uitkijk op het fietspad heeft bij verkoop van de woning mogelijk een lagere verkoopwaarde tot gevolg.	- Aanleg van een fietspad zorgt voor meer geluidsoverlast, dag en nacht; - Veiligheid van fietsers in het geding aangezien u niets kunt doen bij een ongeluk vanwege de sloot; - Asfalteren is geen optie vanwege aanwezigheid kabels en leidingen; - Waardedaling woning.	
557 558	Als bewoner van deze omgeving maak ik oprecht bezwaar tegen het voorgestelde plan om de B-weg, langs Graan voor Visch 15xxx, de school en de moskee, tot een busbaan te maken. Dit gaat niet alleen ten koste van de veiligheid, maar geeft ook nieuwe geluids- en verkeersoverlast. Los van deze nadelen zie ik dat de bereikbaarheid van de snelweg dusdanig wordt bemoeilijkt dat bewoners een extra 8km moeten afleggen, om via een oprit bij Nieuw Vennep, de snelweg op te kunnen. Onacceptabel en ook zeker geen positieve bijdrage aan onze ""footprint"". Gevolgen van het stug doorvoeren van deze plannen zal resulteren in een sterke achteruitgang van het woongenot, een verslechtering van de logistiek/infrastructuur en mede door deze zaken een devaluatie van onze investeringen, te weten onze woningen.	a. U maakt bezwaar tegen de busbaan door Graan voor Visch: ten koste van de veiligheid, geluids- en verkeersoverlast. b. Omrijden door knip in de weg is onacceptabel en geen positieve bijdrage aan de ‘footprint’.	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
559	Niet fijn hierdoor langere files binnen Hoofddorp zelf. Hierdoor is Hoofddorp juist minder goed bereikbaar.	a. Hierdoor is Hoofdorp minder goed bereikbaar.	a. Zie toelichting paragraaf autoluweg Van Heuven Goedhartlaan.
560	Sinds 2015 wonen wij aan de straatnaam in Hoofddorp. Aantrekkelijke aspecten om voor Toolenburg te kiezen waren o.a. de rustige buurt, auto luwte en de Toolenburger Plas. Wij hoorden over het plan van de Toolenburgerweg. Deze weg zou het positieve gevoel over al deze aspecten aantasten. Daarbij wordt het ook nog onveiliger voor onze kinderen en zal de toch al hoge uitstoot van fijnstof nog meer toenemen. Een drukke uitvalsweg aanleggen dwars door een wijk, waardoor zoveel gezinnen in hun leefbaarheid worden aangetast kan nooit de bedoeling zijn. Ik kan mij niet voorstellen dat bewoners van Toolenburg zelf voorstander zijn van dit plan, dus voor wie is het dan? Een uitvalsweg moet je aanleggen waar de ruimte is en niet waar bewoners en natuur er zoveel last van hebben. Wij rekenen erop dat de gemeente dit begrijpt en op zoek gaat naar een andere oplossing.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: onveiliger, leefbaarheid aangetast.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
561	Bij deze wil ik bezwaar maken tegen het plan om de Toolenburgerweg aan te leggen. Ik maak me ernstige zorgen over de impact van een dergelijke weg in onze tot nu toe rustige en groene woonwijk. Het zal	a. U maakt bezwaar tegen de Toolenburgerweg: invloed op milieu, de veiligheid, gezondheid, geluidsoverlast.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	invloed hebben op het milieu, de veiligheid, gezondheid, geluidsoverlast en noem maar op.		
562	Hoofddorp, 9 november 2022. Graag willen wij reageren op uw plan van Ridderburgpark, de doodlopende weg waar wij nu aan wonen, een doorgaande weg te maken door deze door te trekken naar de Nieuwe Bennebroekerweg, de zogenaamde 'Toolenburgerweg'. Dit plan hebben wij met verbazing gelezen. Door het hele verkeersstructuurplan heen heeft u het over de ambities en hoofdlijnen van de gemeente om de groei van de gemeente Haarlemmermeer te faciliteren en dat het tegelijk een aantrekkelijke gemeente moet blijven voor tevreden en gezonde inwoners. En dat de gemeente daarom inzet op: - Het accommoderen van de groei van woningen en banen met aantrekkelijke en diverse woon- en werkmilieus en goede voorzieningen; - Een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder; - Het stimuleren van actieve mobiliteit (lopen en fietsen); - Het leveren van een bijdrage aan de reductie van CO2 ten behoeve van (inter)nationale klimaatdoelstellingen. Helaas zien wij dat uw ambities en plannen voor ons als bewoners van Ridderburgpark zeer negatief zullen uitpakken. Door het accommoderen van de groei van woningen en banen krijgen wij een drukke doorlopende weg pal voor de deur, waardoor wij straks in een onveilige en onaantrekkelijke woonomgeving met veel hinder zullen wonen. Het stimuleren van lopen en fietsen zal door de komst van de weg juist voor veel inwoners van aansluitende wijken een omgekeerd effect hebben want het zal makkelijker worden met de auto naar winkelcentrum Toolenburg te rijden (heeft dit winkelcentrum trouwens wel genoeg capaciteit voor al die mensen die parkeren en boodschappen komen doen?). Ook zullen bewoners van achterliggende wijken de weg gaan gebruiken om sneller op de A4 te komen. En hierdoor zal de CO2-uitstoot in onze wijk zeker niet gereduceerd worden, integendeel! Naast al deze punten willen wij u graag wijzen op het feit dat door deze zogenaamde 'nieuwe inprikker naar randstructuur' i.i.g. voor alle bewoners van Ridderburgpark zal gelden dat: -de rust in de wijk zal verdwijnen -de woningwaarde zal verminderen -een deel van 'onze' Toolenburgerplas zal verdwijnen, en daarmee ook planten, dieren en insecten -al steeds schaarser wordende parkeerplaatsen zullen verdwijnen (dit nemen wij aan want zo breed is Ridderburgpark niet) Toen wij anderhalf jaar geleden gingen onderzoeken of wij de woning die we op het oog hadden wilden kopen, spraken we veel bewoners en eigenlijk iedereen zei hetzelfde over deze wijk: "het is hier heerlijk rustig en fijn wonen!". Naast dit pluspunt was ook dat het nihil zou zijn dat er	a. De ambities uit het VSP pakken negatief uit voor bewoners Ridderburgpark door een weg pal voor uw deur: rust verdwijnt, waardevermindering woning, natuur verdwijnt, parkeerplaatsen verdwijnen	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	ineens iets pal voor de deur gebouwd zou worden (zoals een flatgebouw, of een weg) een doorslaggevende reden om de woning te kopen. Wij zouden het heel erg vinden, niet alleen voor ons maar ook voor al onze buren die hier vaak al heel wat jaren naar tevredenheid wonen, als uw plan door zal gaan. Wij zien het als verplaatsen van een probleem waar wij de dupe van zullen worden. En dit alles terwijl “deze bouwsteen niet perse nodig is voor het functioneren van het totale pakket”. U hebt het in uw verkeersstructuurplan ook over tevreden en gezonde inwoners. Wij zijn nu tevreden en gezonde inwoners en hopen dat ook te blijven! Als u uw plan van tafel veegt, zal dat daar zeker aan bijdragen!		
563	De Tholenburgerweg ligt hoog en zal met volle bezetting veel verkeerslawaaioverlast zorgen. Kan toch niet de bedoeling zijn. Is er geen mogelijkheid een driebaansweg te maken van de Bennebroekerweg?	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: is er geen mogelijkheid om de Bennebroekerweg driebaans te maken?	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp waar de functie van deze weg beschreven is in relatie tot de Nieuwe Bennebroekerweg.
564	Een weg langs de appartementen aan het Ridderburgpark is volslagen krankzinnig. Wie heeft dat bedacht?? Woont er natuurlijk zelf niet. Van de Van Heuven Goedhartlaan naar de Hoofdweg zo naar de Nieuwe Bennebroekerweg. Dat scheelt miljoenen.	a. Geen Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
565	Goedemiddag, hierbij willen wij onze bezwaren kenbaar maken tegen onderhavig stuctuurplan (Toolenburgerweg). Als inwoners van de Haarlemmermeer sinds 1979 lijkt dit ons niet echt een goed plan. Het is begrijpelijk dat een gemeente aan verandering onderhevig is, dat kan ook niet anders gezien de snelle veranderingen in de maatschappij, maar om nu en gedeelte van de Toolenburgerplas op te offeren en een snelle, drukke verkeersweg dwars door een kinderrijke wijk te laten gaan, is niet wenselijk en verstandig. Er zal zeker extra geluidshinder zijn, bovenop alle geluidshinder van de vele vliegtuigen die reeds dagelijks overkomen en die nog lang niet geluidsarm zullen zijn! En dan zal er ook zeker veel meer luchtvervuiling zijn dan dat er nu al is! Met weinig vertrouwen in de gemeente Haarlemmermeer om naar de (belastingbetalende) inwoners te luisteren en daar het beleid op aan te passen, beëindigen we dit bezwaar.	a. De Toolenburgerplas opofferen voor een snelle drukke verkeersweg door een kinderrijke wijk is niet wenselijk en verstandig. Verkeersonveilig, luchtvervuiling, geluidsoverlast.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
566	Belachelijk, ik weet niet wie dat plan verzonnen heeft maar die moeten jullie snel ontslaan. Is er nu echt niet iets wat jullie als gemeente een keer. Goed kunnen doen??	a. Belachelijk	a. U heeft geen specifieke elementen uit het VSP benoemd en daarom is het voor ons niet mogelijk is om een directe inhoudelijke reactie te geven. Wij verwijzen u naar de algemene reactie.
567	1. Ik ben tegen het plan om een Toolenburgerweg aan te leggen van het winkelcentrum Toolenburg naar de nieuwe Bennebroekerweg. Dit betekent veel extra verkeer langs mijn huis met extra fijnstof en geluid, aantasting van het Toolenburgerpark, kappen van volgroeide bomen en vermindering van het aantal parkeerplaatsen langs de Ridderburgpark.	a. U bent tegen de Toolenburgerweg: extra fijnstof, extra geluid, aantasting recreatie, verlies groen, verlies parkeerplaatsen. b. Waarom niet de ringweg intact houden en het station ondertunnelen?	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe van Heuven Goedhartlaan.

	Mijn woongenot zal hierdoor flink verminderen en de waarde van mijn woning zal dalen. 2. De afkappen van de ringweg 'van Heuven Goedhartlaan' ter hoogte van het station is ridicuul. Als je vanuit Toolenburg naar Amsterdam moet, zal je in het nieuwe plan ter hoogte van de Shell richting Nieuw-Vennep moeten rijden (de andere kant op dus) om via de Nieuwe Bennebroekerweg bij de snelweg te komen. Of anders de VHGoedhartlaan de andere kant oprijden richting Brandweer en dan pas richting Amsterdam. Veel extra km's dus. Waarom niet de ringweg intact laten en ondertunnelen ter hoogte van het station? Zal wat meer kosten, maar het zal de doorstroming verbeteren en de keuze van rijroutes vergroten.		
568	Toolenburgerweg. Beste meneer / mevrouw, Bij deze deel ik u mede tegen het plan te zijn om een weg langs het ridderburgpark te realiseren, de zgn Toolenburgerweg. Hieronder mijn argumenten waarom ik vindt dat het geen goed plan is ; Groen wordt vermindert , terwijl Hoofddorp voor meer groen is . Uitlaatgassen Drukte Lawaai Verkeersonveiligheid Waardevermindering van de woning enz enz.	a. U vindt de Toolenburgerweg geen goed idee: minder groen, meer uitlaatgassen, drukte, lawaai, verkeersonveilig, waardevermindering	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
569	Onlangs heeft een mede-Hoofddorper mij gewezen op de conceptversie van het verkeersstructuurplan Hoofddorp wat ik met veel interesse heb gelezen. In het omvangrijke en ambitieuze verkeersstructuurplan staan ‘oplossingen voor knelpunten en aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid, verbeteringen van de bereikbaarheid en het verminderen van overlast en hinder’. Al lezende kwamen er verschillende vraagtekens bij de voorgestelde oplossingen die zijn beschreven in het plan. In mijn ogen creëert de gemeente met dit plan nieuwe knelpunten of verplaatst knelpunten waardoor de leefbaarheid en veiligheid op andere plekken achteruit gaat. Hieronder vindt u mijn bezorgdheid, mening en vragen over dit plan. Ik lees dat “het gebied rondom het station inclusief het centrum van Hoofddorp wordt ingericht tot een hoogstedelijk woon- en werkmilieu voor 15.000 woningen. Er wordt ruimte gecreëerd voor voetgangers, fietsers, pleinen, groen en nieuwe gebouwen, waardoor er minder ruimte voor auto-infrastructuur beschikbaar is. De ruimte rondom het station wordt getransformeerd met genoeg ruimte voor de voetganger en fietser die naar het station komt en voldoende stallingscapaciteit voor de fiets. ‘Daarvoor is het nodig’ om aan alle vier zijden van het station een autoluwe situatie te creëren met een goede oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers”. 1. Ik vind het zeer positief dat er rekening wordt gehouden met fietsers en voetgangers in dit plan, echter dat kan mijn inziens goed te realiseren zijn met een plan waarbij ook rekening wordt gehouden met autobestuurders. Er staat niet uitgelegd waarom ‘het nodig is’ om alle 4 zijden van het station autoluw te maken? Er zou ook gekozen kunnen worden voor 2 of 3 autoluwe zones rond het station. Bewoners brengen	a. Er wordt niet uitgelegd waarom het nodig is om alle vier de zijden van het station autoluw te maken. Het station moet ook voor de auto bereikbaar zijn. Hoe gaat daar voor gezorgd worden? Juist door het autoluw maken wordt de bereikbaarheid verslechterd. b. Het in het centrum gecreëerde knelpunt, autoluw maken, wordt opgelost door de Toolenburgerweg aan te leggen. Waarom wordt er geen gebruik gemaakt van bestaande wegen?	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	en halen gezinsleden en vrienden van en naar het station; het station moet ook goed met de auto bereikbaar zijn. Hoe gaat u daarvoor zorgen? 2) In het centrum worden veel nieuwe woningen gecreëerd én een groot deel wordt autoluw. Net als bestaande bewoners zal een grote groep nieuwkomers uit forenzen bestaan die niet allemaal met het openbaar vervoer naar hun werk zullen gaan. U bent heel optimistisch met uw verwachting van het aantal nieuwe bewoners dat de auto laat staan. Mijn inziens, door het autoluw maken van dit gedeelte van Hoofddorp verslechterd de gemeente de bereikbaarheid (met de auto) van dit gebied waardoor daar juist een groot knelpunt wordt gecreëerd. 3) Het lijkt erop dat dit gecreëerde knelpunt in het centrum en stationsgebied wordt opgelost door een extra weg (de inprikker 'Toolenburgerweg') in de wijk Toolenburg aan te leggen. Er staat ook letterlijk in het rapport: 'door de aanleg van een nieuwe verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg ('Toolenburgerweg'), ontstaat een directe route naar de randstructuur vanuit dit deel van Hoofddorp, zodat er minder verkeer door de wijken naar de Spoorlaan of Hoofdweg zal rijden'. In tegenstelling tot de 'Toolenburgerweg' staan er direct aan de Spoorlaan en de Hoofdweg (en de Van Heuven Goedhartlaan die op deze wegen aansluit) geen huizen. Door de aanleg van de nieuwe Toolenburgerweg komt de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Toolenburg juist in het geding, terwijl de gemeente die juist wilt verbeteren. Door de aanleg van deze weg zal er meer verkeer door de wijk Toolenburg rijden. Mijn straat, de straatnaam, waar nu alleen bestemmingsverkeer rijdt (wat al veel autoverkeer per dag betekent) zal een doorgaande weg worden met veel meer verkeer van en naar de nieuwe weg. Kunt u mij vertellen waarom de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het nieuw te creëren centrumgebied (en de Spoorlaan en Hoofdweg waar voornamelijk bedrijven staan) belangrijker lijkt te zijn dan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de bestaande wijk Toolenburg? Naast de Spoorlaan en de Hoofdweg is ook de IJweg een mogelijkheid om vanaf de randstructuur van en naar de wijken te rijden. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg een doorgaande weg. Echter toen daar nieuwe huizen waren gebouwd kwamen er tig drempels en in dit nieuwe verkeersplan wordt de IJweg nog verder ontmoedigd voor autoverkeer. Hierdoor creëert de gemeente nóg een knelpunt dat klaarblijkelijk moet worden opgelost door een nieuw aan te leggen weg midden in de nu nog prachtige, bestaande wijk Toolenburg. Ook deze keuze wordt niet uitgelegd. Bestaande wegen worden ontzien en u overweegt een nieuwe weg 'de Toolenburgerweg' aan te leggen, die volgens het plan niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket'. Dat is dan een gemakkelijke keuze: die Inprikker moet u niet aanleggen.		
570	Reactie verkeersplan hoofddorp. Goed om te zien dat hoofddorp in beweging blijft om de leef&bereikbaarheid te maximaliseren voor nu en in de toekomst. Het	a. U vindt het fijn dat fietspad Bennebroekerweg is gekenmerkt als een hoofdfietsroute maar vraagt zich af waarom er niets over de kwaliteit van de route is beschreven.	a. De Bennebroekerweg is een belangrijke fietsroute. In de toekomst streven we ernaar dat alle belangrijke fietsroutes ook worden voorzien van voetgangersvoorzieningen. Daarbij zullen we wel rekening houden

	plan doorlezend mis ik de aansluiting van jullie stomp visie met de uitwerking van het plan. Hierbij mijn vragen die direct impact hebben op ons gezin. Fiets: Hoofdfietslijn bennebroekerweg: 1. Ik vond het interessant om te lezen dat de bennebroekerweg een hoofd fiets lijn is, hoe is het mogelijk dat het fietspad hier gecombineerd is met wandelaars en van waardeloze kwaliteit. Hier is niks van opgenomen in het plan ter verbetering. Ik neem aan dat dit een belangrijk knelpunt is om op te lossen. 2. Er zal wat gedaan moeten worden de ingang van tudorpark met momenteel de enige inrit. Door mijn thuiswerken op laan van norfolk zijn de toeters omdat een fietser in conflict is met een auto niet te tellen. Het is ook slecht te rijmen dat je geen voorrang hebt als fietser op een hoofd fiets route. Wat zijn de plannen hiervoor? Ijweg 3. De impressie foto van de ijweg staat vol met drempels, drempels zijn voor auto's niet fijn, maar ook niet voor fietsers. Als dit een fiets ontsluitings route moet zijn, Waarom wordt er niet gekozen voor een scheiding van auto en fiets, daar moeten toch mogelijkheden zijn. 4. Waarom een voetpad als er prachtig park tegenover staat met veel mooiere wandel/fietspaden? 5. Graag snap ik ook wat beter de logica om juist de ijweg autoluw te maken om 1 km verderop natuur op te offeren, planschade te creeren etc met de nieuwe inprikker Auto: Nieuwe inprikker/toolenburgerweg 6. Ik leer dat dit plan niet perse nodig is, waarom dan zo iets ingrijpends in consideratie nemen? 7. Waarom is er een plan om natuur, een prachtige recreate plas te degraderen? Hoe rijmt dit met een aantrekkelijke publieke ruimte als uitgangspunt van dit plan? 8. Waarom de keuze maken om wegen af te sluiten om meer asfalt ergens anders te creeren, waarom niet kijken naar oplossingen binnen huidige structuur? 9. Waar gaan de auto's heen, 9000 extra bewegingen is een hoop, past dat in huidige netwerk? Concluderend, graag de visie in de fietspaden beter uitvoeren, huidig netwerk beter benutten en zorg dragen voor alle burgers in hoofddorp, niet alleen rondom een stationsgebied dit alles resulterend in een beter fietsnetwerk van de bennebroekerweg en absoluut geen toolenburgerweg. Graag word ik op de hoogte gehouden van en zou ik willen leren wat ik exact kan verwachten als terugkoppelingen. Helaas kan dit formaat geen foto's aan, natuurlijk stuur ik die graag ter verduidelijking waar nodig	b. Wat zijn de plannen voor de ingang Tudorpark gezien de onveiligheid voor fietsers? c. Waarom is er bij de IJweg niet gekozen voor een scheiding auto-fietsen? d. Waarom een voetpad als er aan de overkant een park is met wandelpaden? e. Wat de IJweg autoluw maken maar 1 km verderop de natuur opofferen? f. Waarom Toolenburgerweg als deze niet echt nodig is? g. Waarom niet kijken binnen bestaande structuur?	met de beschikbare ruimte. Het VSP is echter niet de plek om dit vast te leggen, dat doen we in de Leidraad openbare ruimte. Daarnaast zullen we uw opmerking meenemen bij de inspraak op het Fietsplan Haarlemmermeer. b. Het VSP gaat niet in op zulke gedetailleerde kwesties. We zullen we uw opmerking meenemen bij de inspraak op het Fietsplan Haarlemmermeer. c. De inrichting van wegen is maatwerk, dat hangt onder andere af van de beschikbare ruimte, de categorie van de weg en de functie van de weg in het fietsnetwerk. Bij de herinrichting wordt hier rekening mee gehouden. d. Het voetpad langs de IJweg is een directe, sociaal veilige route voor voetgangers, de routes in het park hebben een meer recreatieve functie. e. Er is wel een relatie tussen een eventuele Toolenburgerweg en de IJweg. De belangenafweging geeft antwoord op uw kwestie. f. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. g. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
571	Ik maak bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert, maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorp-Centrum vanuit het NS- station en	a. U maakt bezwaar tegen de afsluiting Van Heuven Goedhartlaan. Het doel ervan kan ook op andere manieren bereikt worden.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	de hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Dat dit een wens is kan ik billijken, dit valt echter ook te bewerkstelligen zonder de Van Heuven Goedhartlaan volledig af te sluiten. Zo kan er bijvoorbeeld voor gekozen worden van het toch al verhoogde stationsgebied een brede, fraaie loop- en fietsbrug naar Hydepark te maken. Ook kan er voor gekozen worden de autoluw gemaakte Van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede loop- en/of fietsbrug(gen). Aanvullend zou de Spoorlaan van de Van Heuven Goedhartlaan nadrukkelijker als uitvalsweg naar de (Nieuwe) Bennebroeker kunnen worden getransformeerd. Denk hierbij aan het verdubbelen van het aantal rijstroken. Afsluiting is geen oplossing voor een potentieel verkeersinfarct, maar creëert of versterkt juist dat verwachte infarct, waardoor er logischerwijs extra maatregelen moeten worden genomen om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses nu of in de toekomst te voorkomen. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Een van de bypasses. Een onzalige gedachte en wel om de volgende redenen: Met deze Inprikker (de Toolenburgerweg) snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er per dag 9000(!) auto's over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; "een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk". U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de verkeersveiligheid in de hele wijk. Uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. Te weten het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp het KSH, Haarlemmermeer Lyceum of het Kaj Munk College. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, ik zeg het nog maar eens, 9000 auto's per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de Oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondenburglaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto's per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Tevens bevindt zich halverwege de Maria Rutgerslaan een kinderdagverblijf en zie je net als op de andere twee genoemde wegen veel ouders op de fiets hun kinderen naar school begeleiden. In het kader de veiligheid is het ook aardig te nog even te lezen wat het Verkeersstructuurplan stelt in paragraaf 2.6, Leefbaarheid en verkeersveiligheid. 'Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar een buurten wijkwinkelcentrum.	b. U maakt bezwaar tegen de Toolenburgerweg als een van de maatregelen voor het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan: wijk wordt in tweeen gesplitst, verkeersonveiligheid, geluidsoverlast, woongenot neemt af.	b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Ook worden steeds meer kinderen per auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig. Hierdoor laten steeds meer ouders hun kind niet meer naar school fietsen. Ook zorgt de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.’ Hier mag ik toch uit concluderen dat het aanleggen van de Toolenburgerweg en de effecten die dit zal hebben op de aanpalende wijken haaks staat op deze paragraaf. Levensvreugde, welzijn en welbevinden. Ik ben ervan overtuigd dat u deze door het aanleggen van de Inprikker in deze rustige, autoluw gemaakte wijk zal aantasten: door een extra weg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de Toolenburgerplas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer. Ik denk dan aan die geluidsoverlast, maar zeker ook aan gevaarlijke oversteekplaatsen et cetera, waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan en eerder gestimuleerd zullen worden de auto te pakken om de plas te bereiken. Denk aan mensen die plotsklaps naast de weg komen te wonen, soms aan de overkant van een sloot, soms direct op een paar meter. Denk aan de twee aanleuningwoningcomplexen waarvan de tuintjes aan de weg zullen gaan grenzen. Ziet u zich voor u hoe die mensen nog buiten moeten gaan genieten op hun oude dag in hun tuintje of op het balkon, met de auto’s onder hun neus? Vele hardlopers en tourfietsers maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Hoe valt dit te rijmen met de uitgangspunten van de gemeente? Ook wij zijn uw burgers, net als de bewoners aan de IJweg en die mensen die in Hydepark moeten gaan wonen. Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad, er is een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten koste zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas, ten koste van het mooie groen. Terwijl het in de zomer al erg druk is en juist de stukken aan de randen voor de wat oudere bewoners, sporters en hondenbezitters aantrekkelijk zijn. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. Een uitgangspunt dat de gemeente zelf gelukkig ook heeft geformuleerd. Tijd voor de invulling. Passeer je bushalte Toolenburg-Zuid, dan kom je bij de flats aan Ridderburgpark, kijk je wederom naar de fysieke ruimte dan stel je al snel de vraag; verschuiven de parkeerplaatsen het park in? De bewoners zullen hun auto niet gaan wegdoen en in de avonduren zijn alle plekjes vrijwel altijd bezet. Met als gevolg nog verdere aantasting van het recreatiegebied? Het zo vaak genoemde groen dat onze groene gemeente vormt. Nog iets verder kruisen we inmiddels de Maria		

	Rutgerslaan, vlak daarna zal het grasveld voor de aanleunwoningen sneuvelen en zo ook een sportveld voor de jeugd. Ook de aanleunwoningen aan het einde van de Inprikker zullen vanuit hun tuin de uitlaatgassen rechtsreeks de huiskamer in krijgen en dan zal ik niet nogmaals wijzen over het benutten van tuin en balkon. In de praktijk zorgt de aanleg van de Inprikker de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dit ook aan, daar is dus geen verschil van inzicht. Ook is het te verwachten dat bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. In dit opzicht biedt de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien geen fraai beeld. Toen ik in Hoofddorp kwam wonen was de IJweg nog echt een doorgaande weg via welke de wijken goed hadden kunnen worden ontsloten. Echter de grond werd verkocht ten behoeve van mooie woningen in het duurdere segment. Nu komt er zelfs een inrichting waarbij de auto te gast is en van een uitvalsweg helemaal geen sprake meer kan zijn. Met als gevolg dat u een nieuwe uitvalsweg zoekt, in een bestaande wijk, met ook bewoners die, gevoelsmatig, kennelijk minder waard zijn dan de bewoners aan de IJweg, die ik, laat dat duidelijk zijn, de nieuwe inrichting niet misgun. Maar dat de bewoners van Toolenburg en Tudorpark dan voor de gevolgen mogen opdraaien, dat vind ik eufemistisch gesteld uitermate kwalijk. Toolenburg is al vrij lang een 30 km/uur wijk, tot ieders tevredenheid. Nu komt er een weg waarmee 9000 auto’s per dag de wijk in en uit zullen gaan. Waarbij zij vijf punten passeren waar het verkeer zal kruisen met verkeer in de wijk. Te weten voetgangers, fietsers, scooters en auto’s. Kruispunten waarvan ik aanneem dat de broodnodige verkeerslichten zullen blijven staan. Verkeerslichten die de verkeersstroom danig zullen ophouden. Hoe lang houdt die 30 km/ uur stand voor de gehaaste bestuurder, hoe lang voordat men 40/50 km/uur rijdt en de verkeerslichten negeert om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen, hoe lang voor het tot ongelukken leidt? Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km/uur eigenlijk niet past bij die 9000 auto’s per dag nota bene! Of zullen we bij ‘succes’ en dus files voor de verkeerslichten dagelijks de uitlaatgassen inademen omdat er een lange rij auto’s van verkeerslicht naar verkeerslicht tuffen. 9000 auto’s per dag. Wiens kalf zal verdrinken voordat u de put komt dempen? Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg; ‘Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket’. Dan lijkt mij de keuze snel gemaakt, die Inprikker gaat niet door. Zonde van uw tijd, van het belastinggeld, zonde van de wijk Toolenburg, zonde van het recreatiegebied. Ik zou zeggen, komt u als gemeenteraad eens kijken om de consequenties van dit plan te ervaren. Ik denk dat u dan zult inzien dat de het Verkeersstructuurplan, hoe noodzakelijk ook, op een aantal punten aanpassing behoeft.		

572	Sluiproute door Toolenburg, terwijl de IJweg autoluw is gemaakt. Dit maakt de leefbaarheid minder in Toolenburg en split de wijk in tweeën. Het fietsgebruik zou voldoende moeten zijn voor bewoners van bijvoorbeeld Tudorpark om winkelcentrum Toolenburg te bereiken. Veel functies zoals scholen zijn verspreid door de wijk en heeft deze weg totaal geen toegevoegde waarde.	a. De Toolenburgerweg split een wijk in tweeën en heeft geen toegevoegde waarde want fietsgebruik bewoners zou voldoende moeten zijn.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
573	Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorp van 15 september 2022 Werkwijze De werkwijze waarop dit concept Verkeersstructuurplan tot stand is gekomen voldoet niet aan deugdelijke criteria volgens artikel 10 van de gemeentelijke inspraakverordening. • Op blz 3 Voorwoord staat dat het VSP tot stand is gekomen “met input van bewoners en ondernemers”. • Op blz 7 staat “via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners” en er wordt vervolgens gesproken over een drietal gesprekken waarbij de opgehaalde reacties vervolgens zijn verwerkt in een concept VSP. Naast het feit dat de wijkraad Toolenburg bij geen van deze gesprekken uitgenodigd of betrokken geweest hebben er geen of in ieder geval onvoldoende participatiegesprekken plaatsgevonden. In het rapport ontbreekt daarom, omdat de gegevens er simpelweg niet zijn, een deugdelijke verslaggeving hoe met inspraken en participatie is omgegaan dan wel op welke wijze dat is verwerkt. Kunt u aangeven op welke wijze een deugdelijke financiële onderbouwing en een MER rapportage of beoordeling toegevoegd gaat worden aan het geheel? Het in deelwerkplannen uitwerken van dergelijke ingrepen die onderdeel zijn van een dusdanig groter geheel houdt juridisch geen stand. Klopt het dat het vervolgproces met mogelijke herziening(en) van het VSP pas daadwerkelijk wordt opgepakt na daadwerkelijke verbetering van de Nieuwe Bennebroekerweg zoals het gemeentelijk antwoord op de door de wijkraad Toolenburg georganiseerde informatieavond? Tevens aangegeven door de gemeente dat de verwachte vervoersbewegingen nog een erg grote aanname zijn. Gehanteerde uitgangspunten. Wat rechtvaardigt de bewering in het rapport onder Randstructuur Hoofddorp dat de van Heuven Goedhartlaan zijn functie verliest als hoofdstructuur voor de ontsluiting van Toolenburg, Pax en Overbos via de aansluiting op het Leenderbos? Tellen de ambities en voor een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder alleen voor het centrum? Dat de weg makkelijker oversteekbaar wordt is een drogreden en op te lossen met een extra voetgangerstunnel als het al lukt om het huidige onder	Zie vragen uit zienswijze 373	Zie beantwoording zienswijze 373

	voorkeursregeling bedrijvengebied Graan voor Visch te transformeren tot woonlocatie. Zoals er nu al 5 tunnels voor voetgangers en fietsers zijn voor de oversteekbaarheid noord-zuid. Schaal en grootte van Hoofddorp zijn inmiddels van dien aard dat een als hoofdontsluiting ontwikkelde en bedoelde weg als de van Heuven Goedhartlaan als oost-west hoofdader in stand moet blijven in combinatie met het Leenderbos. Daar zijn immers alle wijken op aangelegd. Het op andere wijze forceren van “inprikkers” vanuit de Nieuwe Bennebroekerweg heeft als inmiddels aangetoond effect veel meer automobiliteit door de wijken als gevolg met dank aan ambities elders! Ongewenste effecten van gezond geachte ambities dienen opgelost in plaats van verplaatst te worden naar de omliggende woonwijken. Dat de A4 onderdeel wordt gemaakt van de randstructuur is een farce en regionaal en landelijk niet uit te leggen. Onbegrijpelijk dat dit een uitgangspunt is voor de hoofdstructuur rond de bebouwde kom van Hoofddorp en er geen enkel alternatief voor het knippen van de van Heuven Goedhartlaan bij het stationsgebied voor terug komt. Klopt het overigens dat de beoogde knip in de van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg van Graan voor Visch en de aansluiting van de Polarisavenue komt? Blz 50 suggereert een knip nabij de aansluiting van de Parelllaan. Voorts oogt blz 50 van het rapport vooral manipulatief en leidt tot verkeerde conclusies: vanaf de N201 wordt hoofdader Leenderbos neergezet als inprikker, maar zij maakt essentieel deel uit van de hoofdstructuur evenals de ontbrekende aansluitingen (niet eens als inprikker) op de IJweg en de Hoofdweg. Ook de aangegeven knelpunten zijn nogal selectief alleen aan de noordzijde aangegeven. Overigens wordt er volledig aan voorbij gegaan dat er bij de indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige plannen om te willen bebouwen in de zuid-oosthoek van het Toolenburgerpark. Waarom wordt keer op keer geprobeerd dit uitgangspunt terzijde te leggen? Alternatieven • Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? • Stationsgebied moet verkeersluw worden omdat ruim 15.000 woningen gebouwd gaan worden en de huidige verkeerssituatie onveilig zou zijn. • Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. • Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn. • Deze veiligheid voor voetgangers en fietsers zou ook gerealiseerd kunnen worden door een extra ondertunneling voor voetgangers en fietsers van de Van Heuven Goedhartlaan te realiseren		

	zoals deze nu ook aanwezig is tussen het stationsgebied en Graan voor Visch (de z.g. Aweg). • Een andere optie is om de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het stationsgebied te onder tunnelen voor het autoverkeer zodat er op maaiveldhoogte alle ruimte is voor groen, voetgangers en fietsers. In Amstelveen is dit ook succesvol uitgevoerd op de Beneluxbaan. • Om de verkeersdruk in het gebied bij het station te verminderen zou als alternatief een tunnel vanaf het bestaande kruispunt van de Van Heuven Goedhartlaan en Graan voor Visch (de z.g. Aweg) naar een weg aan de zuidwest zijde van de Geniedijk aangelegd kunnen worden. Deze kruising is al bestaand voor bussen vanaf het station. Deze weg zou bv via ondertunneling kunnen aansluiten op de Taurusavenue of op de Rijnlanderweg waar al een doorkruising van de Geniedijk aanwezig is. Daarmee wordt het hele stationsgebied ontlast. • Een ander alternatief is om de Taurusavenue richting centrum af te sluiten. Dat is nu de toevoerroute voor heel veel autoverkeer vanaf de A4 naar de Van Heuven Goedhartlaan. Bij afsluiting blijft de ontsluiting van de Beukenhorst vanaf de A4 bestaan. Het verkeer dat een andere bestemming in Hoofddorp heeft kan dan, zoals in het plan ook de bedoeling is, gebruik maken van de N201 en de Nieuwe Bennebroekerweg. • De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. • De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. • Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen. • Of als alternatief een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg via een verlengde Nelson Mandeladreef naar de N201/ Taurusavenue, eventueel met een ondertunneling van de Geniedijk. • Bij de inrichting van de wijken Toolenburg, Pax en Overbos is de Van Heuven Goedhartlaan een essentiële verkeersader richting de 201 en de Spoorlaan. Dat is ook duidelijk aan de inrichting van de weg te zien, gescheiden rijstroken en veel afstand tot de woningen waar de weg langs loopt. Zoals nu uit de plannen naar voren komt lijkt er niet alleen een knip ter hoogte van het station gepland, maar is ook het gedeelte van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan ingepland met veel minder verkeer. Dit ontregelt de hele opzet van bundeling naar de randstructuur en zal inderdaad veel verkeer de wijk in jagen. Hier lijkt alle ratio te ontbreken. • Er ontbreekt in de plannen een mogelijke opwaardering van de Spoorlaan zodat deze weg een groot deel van de verkeersdruk zou kunnen overnemen. Sterker nog, bij realisering van de Toolenburgerweg waar 8800 auto’s over gaan rijden wordt voor de Spoorlaan een afname van 2500 auto’s verwacht. • Een mogelijk extra maatregel zou het opwaarderen van de Hoofdweg tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuwe Bennebroekerweg kunnen zijn.		

	• Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. Argumenten tegen Toolenburgerweg • Volgens het Verkeersstructuurplan punt 5.6 - Pakket Nieuwe Bennebroekerweg - is deze weg niet nodig om het gehele systeem te laten functioneren. Direct laten rusten deze oplossing en oplossingen zoeken zoals hierboven aangegeven. • De rechtvaardiging om een zeer drukke extra weg te creëren (8800 vervoersbewegingen) staat niet in verhouding tot het oplossen van verkeersdrukte elders (maximaal 3800 vervoersbewegingen minder op de Maria Tesselschadelaan). Overige invloed op vervoersbewegingen Hoofddorp is minimaal). Effect Toolenburgerweg t.o.v. VSP-totaalpakket is minimaal en niet te rechtvaardigen om ergens anders minimale verschillen te bewerkstellingen. Zeker niet met de nu gehanteerde globale modellen. • Verkeersveiligheid. • Het stationsgebied moet verkeersluw worden zodat voetgangers en fietsers veilig van en naar het station kunnen. Als er zoals voorspeld 8800 auto’s over de Toolenburgerweg rijden is er van verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers vanuit de wijken naar het park rond de Toolenburgerplas geen sprake meer. Een soort uitruil van veiligheid op het ene punt voor onveiligheid op een ander punt. Lijkt ons niet echt de bedoeling van nieuw te ontwikkelen infrastructuur om onveilige situaties elders te creëren. • Bewoners van de appartementen aan het Ridderburgpark zullen om te parkeren of weg te kunnen rijden moeten uitvoegen of invoegen in de verkeersstroom van 8800 auto’s per etmaal. Dit gaat zeer onveilige situaties geven. • Er is nu al overlast van parkeerders die op vakantie gaan en hun auto aan het Ridderburgpark parkeren en dan met de bus naar Schiphol gaan. Als er zoveel auto’s langsrijden zal dit nog meer mensen op deze gedachte brengen. • Parkeerplekken zullen verplaatst moeten worden van voor de appartementsgebouwen naar de parkzijde, er is immers geen ruimte voor een weg tussen de busbaan en de gebouwen dus daar zullen parkeerplekken voor opgeofferd moeten worden. • Het nieuw te realiseren kruispunt van de nieuwe Toolenburgerweg met de overige infrastructuur bij winkelcentrum Toolenburg kan niet anders dan voor een onveilige situatie zorgen. Het is nu al een lastig kruispunt met de busbanen Zuidtangent en Zuidtak Zuidtangent, fiets en wandelpaden, de Aletta Jacobsdreef, de Manenburgdreef , Markenburg en de Lunenburgdreef/ Reina Prinsen Geerlingsdreef. • Geluidsoverlast. • De appartementen aan het Ridderburgpark komen zeer dicht bij aan de Toolenburgerweg te liggen, dit kan niet anders dan veel te veel geluidsoverlast opleveren. • Stankoverlast.		

	• 8800 auto’s per etmaal zullen een aanzienlijke vervuiling van de lucht veroorzaken. Daarnaast liggen de tuinen en vlonders van Tudorpark aanzienlijk dan het wegdek. Diverse studies hebben aangetoond geen drukke wegen aan te leggen boven het leefniveau op dergelijk korte afstanden. • Waardevermindering woningen. • Of je aan een verkeersluwe doodlopende straat woont of aan een weg waar per etmaal op niet perse noodzakelijke weg volgens de prognose 8800 auto’s langsrijden is zeker van enorme invloed op de waarde van de woningen. • Er zal een ernstige aantasting van flora en fauna van het park rond de Toolenburgerplas plaatsvinden om de nieuwe weg aan te kunnen leggen. Vervolg Kan de gemeente aangeven wanneer e.e.a. wordt verwerkt in een bestemmingsplan? Komt er één bestemmingsplan voor het geheel of komen er diverse deelbestemmingsplannen ? Als er meerdere bestemmingsplannen komen, welke procedure(s) is/zijn dan van (juridisch) belang voor de omwonenden van de zogenoemde Toolenburgerweg?		
574	Bij deze wil ik ons bezwaar kenbaar maken tegen de aanleg van de Toolenburgerweg. Wij wonen op de Ridderburgpark en het idee dat van een doodlopende rustige weg een drukke weg gemaakt wordt waar 9000 auto's per dag voorbij komen, is voor ons onbegrijpelijk. Naar ons idee moet dat dan een weg worden zoals de v. Heuvengoedhartlaan is, om een dergelijk aantal auto's te verwerken. Waar wordt de ruimte vandaan gehaald om die Toolenburgerweg aan te leggen? Parkeervakken weghalen? Weg tegen de voordeuren aanleggen? Waar kunnen wij straks nog parkeren, gaat dat ten koste van het park? Waar we nu in een rustige buurt wonen, wordt dat straks een drukke stadsomgeving á la Amsterdam? In de appartementen aan de Ridderburgpark wonen veel mensen op leeftijd die daar bewust voor gekozen hebben omdat het rustig wonen is en waar de faciliteiten op comfortabele loopafstand te bereiken zijn. Is dit nog steeds mogelijk als die drukke autoweg aangelegd is? Waarom niet de Spoorlaan gebruiken als doorgaande weg of ontsluitingsweg of de Bennebroekerweg, die daar voor aangelegd is? Als er tussen Toolenburg Zuid en Nieuw Vennep nog meer woningen gebouwd gaan worden, waarom wordt daar geen groot winkelcentrum gebouwd met ontsluitingswegen naar de snelweg? Eindigt de Toolenburgerweg dan bij het winkelcentrum en gaan al die 9000 auto's dan door de wijk naar de Rondenburglaan of de Maria Rutgersstraat? Of loopt de weg nog verder door en wordt het nog drukker bij het winkelcentrum om te parkeren. Dit geeft toch alleen maar onveilige verkeerssituaties? Gaat het voetbalveldje Merckenburg weg ten gunste van de weg? Wat doet een dergelijke weg met het gebouw de Rondenburg, daar komt de	a. U maakt bezwaar tegen aanleg Toolenburgerweg: - Is volgens u nodig vanwege knip Van Heuven Goedhartlaan. - Waar wordt de ruimte vandaan gehaald? -Waar kunt u nog parkeren? - Rust en groene omgeving gaan verloren. - Waarom geen winkelcentrum bouwen bij de nieuw te bouwen woningen? -Verkeerssituatie wordt onveiliger.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	weg echt pal tegenaan dan. Wordt dit gebouw gesloopt? Juist daar wonen heel veel ouderen. Voor ons is dit echt onbegrijpelijk en zeer ongewenst. We begrijpen echt niet hoe iemand een dergelijk idee kan verzinnen.		
575	Naar aanleiding van het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om een ""inprikweg"" (Toolenburgerweg) te maken vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar winkelcentrum Toolenburg, vraag ik u het volgende in overweging te nemen: 1. Verkeersveiligheid Op de busbaan langs de Toolenburgerplas rijden bussen met een snelheid van 80 km/uur. Dit is verraderlijk snel voor een rustige woonwijk. De oversteekplaatsen en kruisingen zijn nu al gevaarlijk. In het recente verleden heeft dit geleid tot een aantal ernstige ongevallen. De ruimte voor het inpassen van de Toolenburgerweg in het wegprofiel is zeer krap. Door de aanleg van de Toolenburgerweg wordt de situatie nog onoverzichtelijker en gevaarlijker. Voetgangers zullen een fietspad (50 km/uur), een busbaan (80 km/uur) en een autoweg (30 km/uur) moeten oversteken om de Toolenburgerplas en het winkelcentrum te bereiken. 2. Welzijn De bewoners van Tudorpark, Ridderburgpark, Belle van Zuylenstraat, Anna de Waalstraat en Merckenburg zullen te maken krijgen met een verhoogde geluidsoverlast. Gezien de te verwachten voertuigintensiteit (8.800 mvt/etmaal) zal de geluidsbelasting op de woningen aan beide zijden van de Toolenburgerweg uitstijgen boven 53 dB Lden. De is de standaardwaarde die ook voor 30 km/uur wegen zal gelden als de Omgevingswet van kracht wordt. Dit betekent dat alle woningen moeten worden onderworpen aan een gevelonderzoek om te waarborgen dat er sprake is van een acceptabel binnenklimaat. 3. Overbelasting winkelcentrum De Toolenburgerweg verbindt winkelcentrum Toolenburg met onder meer de nieuwbouwwijk Toolenburg-Zuid. De weg maakt het voor de bewoners van Toolenburg-Zuid aantrekkelijk om boodschappen te gaan doen in het winkelcentrum. Winkelcentrum Toolenburg is echter niet berekend op een toestroom van extra bezoekers. In de huidige situatie is het al moeilijk om op zaterdagen een parkeerplaats te vinden. Nog meer bezoekers leiden tot een verkeerschaos rond het winkelcentrum. Bij de ontwikkeling van de wijk Toolenburg-Zuid heeft de gemeente de belofte gedaan om de toegangswegen van de nieuwe wijk naar het winkelcentrum autoluw te maken. Met de komst van de Toolenburgerweg wordt deze belofte verbroken. 4. Waardevermindering Het uitzicht van de huizen naast de busbaan en het fietspad op de Toolenburgerplas zal ernstig verstoord worden door de aanleg van een autoweg en zal leiden tot een waardedaling van de huizen. De gemeente zal gevraagd worden om compensatie voor de ontstane planschade.	a. U geeft de volgende overweging mee: - Een Toolenburgerweg maakt de verkeerssituatie onveiliger voor alle weggebruikers. - Geluidsoverlast neemt toe, geluidsbelasting op woningen te hoog? - Winkelcentrum Toolenburg zal overbelast raken. - Waardevermindering woningen. - De nieuwe weg is slecht voor flora en fauna rondom de Toolenburgerplas. b. Door het knippen van de Van Heuven Goedhartlaan moeten inwoners meer kilometers maken. Zoek alternatieven voor de knip om het station bereikbaar te houden.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	5. Natuur en milieu Rondom de Toolenburgerplas leven veel vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dat is slecht voor flora en fauna in het recreatiegebied. Het aantal aangereden dieren zal fors stijgen, wat tevens een gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert. 6. Extra autokilometers De Toolenburgerweg is bedoeld voor een 'snelle ontsluiting' van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan zal een deel van de inwoners echter méér kilometers moeten maken om op de snelweg of N201 te komen. In de praktijk zorgt de aanleg van meer asfalt in de praktijk ook voor meer autoverkeer. Dat is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privé auto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd. 7. Alternatieven De Van Heuven Goedhartlaan functioneert uitstekend als ontsluitingsweg naar veel woonwijken binnen Hoofddorp. Indien het nodig is om een knip ter hoogte van het station te maken, dienen alternatieven te worden gevonden om de weg te voeden. Dit kan bijvoorbeeld door een onderdoorgang te creëren ter hoogte van Intercity Hotel Amsterdam Airport en een nieuwe weg richting de A4 aan te leggen langs het Voorkanaal en de Geniedijk. Een andere mogelijkheid is om het verkeer over de Spoorlaan te intensiveren. Alternatieven voor de Toolenburgerweg zijn in ieder geval nog onvoldoende onderzocht. Conclusie Het verkeersstructuurplan vermeldt dat de Toolenburgerweg niet noodzakelijk is voor de werking van het verkeersplan. Het is niet te verdedigen om een weg aan te leggen die niet nodig is, maar wel nadelig is voor de verkeersveiligheid, de natuur en het welzijn in onze woonwijk.		
576	De volledige toolenburgerweg is totaal niet nodig in een prachtige wijk als toolenburg. Het zorgt voor veel mensen voor onrust in de wijk terwijl de omliggende wegen al aanwezig zijn.	a. De Toolenburgerweg is niet nodig: het zorgt voor onrust in de wijk terwijl omliggende wegen aanwezig zijn.	Zie toelichting Toolenburgerweg, paragraaf….
577	Ik heb uw plan doorgenomen en begrijp van dit plan helemaal niets. Ik maak dan ook ernstig bezwaar tegen de uitvoering hiervan. Ik snap niiets van het plan om de van Heuven Goedhartlaan bij het station af te sluiten. Dit is m.i. de ideale route om om het stadshart te komen en de uitvalswegen naar Amsterdam en Den Haag/Rotterdam te bereiken. Tevens maak ik u er op attent, dat ik als bewoner van het Ridderburgpark, in 1996 de garantie heb gekregen dat deze weg doodlopend zou blijven. Er zou nooit of te nimmer een aansluiting	a. U snapt niets van het plan de Van Heuven Goedhartlaan af te sluiten. Waarom geen tunnel? b. U hebt als bewoner van Ridderburgpark de garantie gekregen dat dit een doodlopende straat zou blijven. Als hier een weg komt krijgt u: geluidsoverlast, natuur verdwijnt, kost veel geld en verkeersveiligheid neemt af.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	komen met de Bennebroekerweg. Hoe krijgt men het idee om een verkeersluwe weg ineens om te gaan bouwen tot uitvalsweg voor bijna heel Hoofddorp. Er komen voor de bewoners aan deze weg dan enorme aantallen auto's door deze straat. Dit geeft enorme geluidsoverlast, stank van diesel en benzineauto's. Daar komt nog bij dat via deze weg/fietspad grote aantallen scholieren dagelijks naar de diverse scholen in Hoofddorp fietsen. Ook deze kinderen komen door dit plan in de knel. Tevens maak ik bezwaar dat deze weg een deel van het Toolenburgpark gaat inpikken terwijl we al zo zuinig met onze natuur om moeten gaan. Kortom ik begrijp dit doldwaze plan totaal niet. Als ik dan ook nog aan de kosten voor dit plan denk, dan is het wel zo dat ik als bewoner van Hoofddorp voor de kosten van de uitvoering van het planopdraai en dat wil ik absoluut niet. Zeker niet in de tijd van nu. Ik verzoek u dan ook dringend dit plan daar op te bergen waar het hoort : in de prullenbak! Voor wat betreft de knip in de van Heuven Goedhartlaan geef ik u de overweging daar een soort van tunnel te maken zodat het verkeer daar dan onder door kan gaan en dan is het probleem m.i. opgelost..		
578	Geachte, Als wij met zijn allen: • niet onnodig extra CO2 uit willen stoten, • niet onnodig extra stikstof uit willen stoten, • niet onnodig extra fijnstof uit willen stoten, • geluidsoverlast niet willen laten toenemen in de wijken, • Mooie groene wijken willen houden, • De woonwijk veilig willen houden, Dan moeten we niet dom zijn! Dan moeten we juist afzien van het aanleggen van extra wegen in woonwijken. Dan moeten we niet beginnen aan een Toolenburgerweg tussen de Bennebroekerweg en Winkelcentrum Toolenburg. De verkeerssituatie daar is al een onoverzichtelijk echec. Hoeveel wegen wil je daar nog meer op uit laten komen? In ieder journaal, elke dag in de krant, hebben we het over boven genoemde problemen. Waarom gaan we dan tegen beter weten in verder met wegen aanleggen in woonwijken die al ingedeeld zijn. "Spaar" de milieu belasting die dit meebrengt liever op voor het bouwen van nieuwe huizen en wegen die nodig zijn. Toolenburg is klaar! Natuurlijk zal de weg gebruikt worden als die er zou komen. Immers: ""elk aanbod schept zijn eigen vraag"". Maar zullen we de weg missen als die er niet komt? Ik denk het niet! Ik zie uw reactie graag tegemoet.	a. Om alle milieuwinst te behalen moeten we juist geen extra wegen in woonwijken aanleggen. De verkeerssituatie is al onoverzichtelijk.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
579	Ik woon aan het Ridderburgpark in Hoofddorp en maak mij ernstige zorgen over de plannen voor de Toolenburgerweg (Bennebroekerweg naar Markenburg). Deze weg is mijns inziens gevaarlijk en zal veel overlast veroorzaken. Er bevinden zich oversteek plaatsen binnen Toolenburg en vanuit de wijk TudorPark naar de Toolenburgerplas, dit wordt een gevaarlijke situatie. Ook is het gevaarlijk om vanuit de parkeerplaatsen bij de appartement aan het Ridderburgpark op deze weg in te voegen. Het zal veel geluidsoverlast veroorzaken en waarde	a. U maakt zich ernstig zorgen over de plannen voor de Toolenburgerweg: - Gevaarlijk; - Veel overlast; - Geluidsoverlast; - Waardevermindering woning.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	vermindering van ons huis (niemand wil aan zo'n weg wonen). Ik hoop dat de gemeente de plannen voor deze weg zal herzien, het is namelijk een raar, gevaarlijk en zeer onwenselijk plan.		
580	Geachte lezer, Geschokt en verbijsterd heb ik kennis genomen van uw conceptversie Verkeersstructuurplan, hierna te noemen VSP. Ik begin graag met mijn conclusie. Ik verzoek u om mijn zienswijze over te nemen dat het niet noodzakelijk is om de doorgaande weg door de wijk Toolenburg aan te leggen, zowel op basis van uw eigen overwegingen over nut, noodzaak en de kwaliteit van de huidige verkeersinfrastructuur, als op basis van de verstrekkende nadelige gevolgen voor de leefbaarheid in de wijk Toolenburg en over te gaan tot het schrappen van het voornemen van de aanleg van deze of een vergelijkbare weg door de wijk Toolenburg. De conclusie mijnerzijds is tevens dat ik u oproep dit VSP te schrappen. Indien niet geheel, dan zeker te schrappen het plan onder nummer 5.6 om een Toolenburgerweg aan te leggen. U heeft de kennis en de kunde om alternatieven te bedenken. Alternatieven die geen enkele bestaande én nieuwe woonwijk extreem hoeven te belasten zijn beslist mogelijk. Hier zouden we kunnen stoppen, maar deze burger is toch een beetje bang dat de gemeente haar plannen zal trachten door te zetten. Ieder plan voor een nieuwe woonwijk begint met tekenen van waterpartijen, wegennet de algehele infrastructuur en woningbouw. De in dit VSP gehanteerde volgorde draait dit uitganspunt 180 graden om. In Toolenburg is namelijk een bestaande wijk met woningen en voorzieningen binnen een bestaand vrij goed functionerende infrastructuur. Dit VSP gooit de infrastructuur van een hele woonwijk overhoop. Het raakt zeker 50% van de wijkbewoners direct of indirect door extreem veel meer verkeersbewegingen en zelfs een doorgaande route. Dit VSP redeneert vanaf WC Toolenburg (derhalve over de huidige doodlopende en dus zeer rustige Ridderburgpark) niet langs ! maar door ! het recreatiegebied Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg (NwBwg). Dus ook vlak langs het nieuwe gemaal, omdat de andere zijde niet zou kunnen worden bebouwd vanwege een geheime -oranje paaltjes- leiding, of iets dergelijks. (reeds ten tijde van het busbaan dispuut, gaan we niet tegen de Russen zeggen). Dit VSP offert een fors deel van het recreatiegebied Toolenburgerplas op. 1. Waarom vermeldt het VSP niet ‘door’ het recreatiegebied Toolenburgerplas? Dit ‘langs’ geeft op zijn zachts gezegd een verkeerd beeld. 2. Is ‘door’ een deel van het park een taboe? Andersom vanuit de richting NwBwg is het overigens helemaal geen doorgaande route maar in feite een doodlopende weg uitkomend op	a. U roept op het VSP te schrappen, in ieder geval het plan onder nummer 5.6 om een Toolenburgerweg aan te leggen. b. Waarom vermeldt het VSP niet ‘door’ het recreatiegebied Toolenburgerplas? Dit ‘langs’ geeft op zijn zachts gezegd een verkeerd beeld. 2. Is ‘door’ een deel van het park een taboe? c. ‘Het kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden’. Het is voor ondergetekende en velen met mij een onbegrijpelijke conclusie. Circa 9000 verkeersbewegingen meer, zouden leiden tot minder verkeer. 3. Ik vraag u wat bedoelt het VSP met minder verkeer? d. VSP 5.6 Het 2e punt stelt de NwBwg hoeft niet op korte termijn verbreed te worden. In alle overige toelichtingen en stukken staat dat de vHGlaan pas geknipt zal worden nádat de NwBwg 2x2 baans is geworden. 4. Hoelang is korte termijn? e. VSP pagina 56 staat dat de NwBwg in 2029 gereed zal zijn. 5. Betekent gereed 2x2 banen tot de N205, of slechts deels gereed? f. 6.kunt u meer duidelijkheid geven over de volgorde? Verbreden NwBwg, mijn zienswijze toevoegen verbreden Spoorlaan (hierna) en pas dan knip vHGlaan of beter ondertunneling vHGlaan? g. Nu ontwerpt men een nieuwe wijk Hyde Park, GrvV Zuid, en een upgrade van het centrum. 7. Waarom moeten bestaande wijken voor bloeden? Waarom vindt de gemeente dat dit überhaupt nodig is? h. 8. Stationsplein gelegen naast nieuwbouwwijk Hyde park. Is dat toeval? 9. Of is diezelfde projectontwikkelaar ook bij stationsomgeving betrokken, hoe dan? 10. Heeft dat invloed op uw gemeentelijke plannen? Hoe is men aan het knip idee gekomen. Deze ontwikkelaar heeft ervaring met studentenhuisvesting in Diemen.’	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. De schets van de mogelijke Toolenburgerweg gaat uit van een ligging parallel aan de huidige busbaan. Dat is voor ons aan de oostkant van de Toolenburgerplas en wij hebben dit als langs benoemd. c. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. d. De verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg lijkt nu gereed te zijn rond 2033 en we streven naar eerdere. De korte termijn duurt dus maximaal 10 jaar. e. Het streven is dat de volledige Nieuwe Bennebroekerweg dan verbreed is tot 2x2 rijstroken f. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan waarom ondertunneling van de Van heuven Goedhartlaan niet werkt. De Nieuwe Bennebroekerweg moet eerst verbreed zijn voordat de Van Heuven Goedhartaan geknipt kan worden. Het lijkt erop dat enkel de kruisingen op de Spoorlaan aangepast moeten worden door de groei van het aantal woningen in dit gebied. g. Het VSP geeft een beeld van de maatregelen die in heel Hoofddorp genomen moeten worden om de totale schaalsprong (zoals met de regio is afgesproken) van meer woningen en meer arbeidsplaatsen te kunnen realiseren. Dus ook maatregelen in de bestaande wijken. Het VSP houdt rekening in deze schaalspring met een toename van 30.000 woningen (rond de 60.000 inwoners) en 30.000 arbeidsplaatsen tot 2040. h. Het stationsplein komt op een locatie naast het station en Hydepark is een herontwikkelingslocatie van een niet meer functionerend kantoorgebied. Deze ontwikkelingen passen in de gewenste en noodzakelijke schaalsprong en wie de projectontwikkelaar is heeft hier niets mee te maken. De kwaliteit van de buitenruimte maar zeker ook de gewenste bereikbaarheid voor fietsen en lopen vragen om minimaal autoverkeer en zo is de knip ontstaan.

	een kruising van 3 busbanen, uitkomend op het winkelcentrum WC Toolenburg. Spreid uw 10 vingers en dan kunt u bedenken hoe de 5.000 auto's vanuit het zuiden door alle omliggende straten, die daar niet voor ontworpen zijn, derhalve niet geschikt voor zijn, zich zullen verspreiden. VSP 5.6 'Het kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden'. Het is voor ondergetekende en velen met mij een onbegrijpelijke conclusie. Circa 9000 verkeersbewegingen meer, zouden leiden tot minder verkeer. 3. Ik vraag u wat bedoelt het VSP met minder verkeer? Maar gelukkig stelt het VSP 5.6, weliswaar en niet onderbouwde stelling, dat deze weg ook niet perse nodig is voor het totale pakket! Daar hou ik mij aan vast. VSP 5.6 Het 2e punt stelt de NwBwg hoeft niet op korte termijn verbreed te worden. In alle overige toelichtingen en stukken staat dat de vHGlaan pas geknipt zal worden nádat de NwBwg 2x2 baans is geworden. 4. Hoelang is korte termijn? De Verkeerskundige onderbouwing stelt echter wel een nieuwe verbinding voor met 9000 verkeersbewegingen die uitkomt op de NwBwg. VSP pagina 56 staat dat de NwBwg in 2029 gereed zal zijn. 5. Betekent gereed 2x2 banen tot de N205, of slechts deels gereed? Daarna onder nummer 23 de knip en onder nummer 33 de Toolenburgerweg vanwege een te verwachten verkeersinfarct. 6. Kunt u meer duidelijkheid geven over de volgorde? Verbreden NwBwg, mijn zienswijze toevoegen verbreden Spoorlaan (hierna) en pas dan knip vHGlaan of beter ondertunneling vHGlaan? In mijn zienswijze is de Toolenburgerweg niet nodig. Alle wijken in Hoofddorp van West naar Zuid naar Oost zijn gerealiseerd richting Deltaweg, Leenderbos, de zeer brede vHG laan. Alle wijken met een aantrekkelijke woonomgeving. Nu ontwerpt men een nieuwe wijk Hyde Park, GrvV Zuid, en een upgrade van het centrum. 7. Waarom moeten bestaande wijken voor bloeden? Waarom vindt de gemeente dat dit überhaupt nodig is? De gemeente wil met een stationsplein op 3 kilometer afstand van de wijk Toolenburg zo graag haar ambities bevredigen om het mooiste trein- metro- bus- multimodale knooppunt van de regio te bouwen. Alle inwoners gaan daar volgens het STOMP-principe naar toe. Denkt men, hoopt men, zelfs forceert men. Men denkt ook dat STOMP niet zaligmakend zal zijn, dat de reiziger toch keuzevrijheid (Mobiliteitsvisie 19-10-2022) krijgt. Passend in dat forceren wil men een knip aanbrengen in de bestaande rondweg in Hoofddorp. Deze knip is de enige reden waardoor een verkeersinfarct zal ontstaan in Hoofddorp. 8. Stationsplein gelegen naast nieuwbouwwijk Hyde park. Is dat toeval? 9. Of is diezelfde projectontwikkelaar ook bij stationsomgeving betrokken, hoe dan? 10. Heeft dat invloed op uw gemeentelijke plannen? Hoe is men aan het knip idee gekomen.Deze ontwikkelaar heeft ervaring met studentenhuisvesting in Diemen. 11. Gaat dat uitgangspunt ook op voor Hoofddorpse gezinnen, met bijna een verbod (0,3 auto) op autobezit? Wanneer de gemeente zelf het probleem creëert ter hoogte van het station, neem dan de verantwoording en los het probleem aldaar op. Transformeren van wegen kan ook betekenen deze ondergronds brengen. Absoluut niet 3 kilometer verderop ten laste van een goed	i. 11. Gaat dat uitgangspunt ook op voor Hoofddorpse gezinnen, met bijna een verbod (0,3 auto) op autobezit? j. 13. Busbaan plus een nieuwe (doorgaande) weg plus parkeerplaatsen, past simpelweg niet. Waar laat u de parkeerplaatsen. Krijgen deze parkeerplaatsen een stoplicht omdat deze op een zeer drukke weg uit te komen? 14. Wonen wij in 2035 aan de Toolenburgerweg of -singel of -laan? Of aan een soort Overtoom in Amsterdam? Vol met verkeer en OV.' k. 15. Waarom hingen op de inloopavond presentaties die niet verstrekt mochten worden? De ene voor de helft vuurrood verkeersoverlast tot ver in Beukenhorst-Oost plus de gehele N201. De andere presentatie alleen een vuurrode Toolenburgerweg l. 16. Met wie gaat de gemeente op landelijk niveau bespreken dat de A4 tot de rondweg van Hoofddorp behoort? Wie bedenkt dit, terwijl er mogelijkheden genoeg zijn om bijvoorbeeld de Spoorlaan 2x2 baans te maken. Daar woont nog niemand. m. U kunt de vHGlaan ondergronds brengen, net zoals ZuidAsdok in Amsterdam en Beneluxbaan in Amstelveen. Vele andere alternatieven (tunnels, Rijnlanderweg, etcetera) zijn mogelijk, maar heeft u verzuimd te melden in dit VSP. 17. Is dat per ongeluk of bewust verzuimd te vermelden? n. " Lees het voorwoord uit uw eigen Mobiliteitsplan d.d. 19 oktober 2022. "We zijn een goed bereikbare gemeente" met als eerste genoemd de auto, en vol lof over parkeren. 'Keuzevrijheid voor de reiziger'. Het VSP gaat over STOMP-principes met de P, de auto, als laatste belang. In amper een maand tijd geeft u 2 plannen of visies uit die volkomen tegenstrijdig zijn met elkaar. 20. Zijn het visies, zijn het plannen, zijn er akoestische onderzoeken gedaan, zijn er MER procedures in gang gezet? Het lijkt een beetje op schieten met hagel. o. In het voorwoord en op vele pagina's schrijft u dat dit VSP tot stand is gekomen met input van bewoners en ondernemers, meerdere participatiegesprekken. In heel Toolenburg zijn behalve het WC Toolenburg nauwelijks ondernemers. Op Ridderburgpark, de straat die onacceptabel hard wordt getroffen in uw plannen is, zeker weten, niemand benaderd. Zelfs de Wijkraad is niet uitgenodigd. Iedereen was welkom op deze gesprekken. 21. Hoe weet iedereen dat die gesprekken er waren?	i. De parkeernorm is afhankelijk van het type woning en de locatie waar deze woningen zich (gaan) bevinden, in de buurt van Hoogwaardig Openbaar bijvoorbeeld kan met een lagere parkeernorm gewerkt worden. j. Een Toolenburgerweg is op dit moment nog niet uitgewerkt, de zienswijzen helpen ons, als het wel tot uitwerking gaat komen, met welke aspecten rekening gehouden moet worden en hoe de weg dus wordt vormgegeven. Uiteraard worden deze sessies gezamenlijk met wijkraad en bewoners gedaan. k. Deze afbeeldingen zijn beschikbaar in de achterliggende verkeersrapportage die met u gedeeld kan worden. Het is logisch dat de Toolenburgerweg vuurrood werd omdat het hier om een verschilplot ging die een beeld geeft van de wijzigingen tussen de bestaande verkeersstromen en nieuwe verkeersbewegingen. Meer verkeer is rood, minder verkeer is groen. Nu bestaat er geen Toolenburgerweg dus als we die toevoegen in het model dan kleurt deze uiteraard rood omdat dit nieuwe weg is en het verschil met de huidige situatie zonder weg dus altijd een toename is. l. De Spoorlaan alleen kan geen rondweg hoofddorp tot stand brengen. Het VSP is gedeeld en besproken met Rijkswaterstaat die geen bezwaren zien van de voorgestelde oplossingen, juist het ontlasten van aansluiting 3 Hoofddorp is voor Rijkswaterstaat positief. m. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan en de achterliggende verkeersrapportage, die via de email opvraagbaar is op de site Haarlemmermeer van morgen onder het VSP Hoofddorp. n. We kunnen ons heel goed voorstellen hoe verwarrend dit overkomt. De mobiliteitsvisie waar u op doelt dateert echter van 2018. De gemeente heeft deze op 19 oktober opnieuw gepubliceerd omdat de Wet Elektronische Publicaties eisen stelt aan de wijze waarop we beleidsstukken publiceren. Publicaties uit het verleden voldoen hier niet altijd aan. De gemeente is daarom bezig met een inhaalslag om alle publicaties die niet juist zijn gepubliceerd nogmaals op de volgens de wet voorgeschreven wijze te publiceren. o. In het voorwoord wordt bedoelt dat in de eerste fase van het proces om te komen tot een VSP er in oktober en november 2021 en januari 2022 er een aantal bijeenkomsten met dorps- en wijkraden zijn georganiseerd en een bijeenkomst specifiek met ondernemers uit heel Hoofddorp.

	functionerende rustige woonwijk, met voorzieningen, met scholen, met vele fietsers, met speeltuinen, met een prachtig recreatiegebied en nog veel meer. Met slechts een aantal iets ruimere wegen voor toegang naar de wijk, maar zonder uitzondering allemaal te smal voor twee tegemoetkomende vrachtauto's. 12. Hoe groot is de afstand van nieuwe station tot Centrum Polderplein? In een rechte lijn is dat al bijna 1 kilometer. Het wordt natuurlijk nooit één rechte lijn, dat is onmogelijk. Past dat in het STOMP-principe? Gaat men een kilometer Stappen om boodschappen te doen en dan met een boodschappentas verder naar huis Stappen? Ik herinner mij ergens eind jaren 80. Een nieuwe wijk Toolenburg. Uw ambtenaren kregen de opdracht dat alle straatnamen moesten eindigen op BURG. De ruimere - maar geen van alle doorgaande wegen - werden een Singel of een Laan, en slechts 2 straten (doodlopend) werden een Park. Waaronder Ridderburgpark. Inmiddels ligt hier een busbaan voor de deur met alle geluidsoverlast van dien. Verdwenen is het toegezegde en al bestaande groen rondom deze appartementsgebouwen. De parkeerplaatsen kwamen in een bak in het park terecht. Van een alternatief verdiept aanleggen en groene overkapping kon geen sprake zijn. In het VSP 2022 ontstaat exact dezelfde problematiek. Over een invulling of oplossing daarvan lijkt nog niet nagedacht. 13. Busbaan plus een nieuwe (doorgaande) weg plus parkeerplaatsen, past simpelweg niet. Waar laat u de parkeerplaatsen. Krijgen deze parkeerplaatsen een stoplicht omdat deze op een zeer drukke weg uit te komen? 14. Wonen wij in 2035 aan de Toolenburgerweg of -singel of -laan? Of aan een soort Overtoom in Amsterdam? Vol met verkeer en OV. Als burger en direct betrokken belanghebbende mag ik een zienswijze indienen. Mijn inziens kunnen we dit beter een brandbrief noemen. Uit een ivoren toren tekent men lijntjes in een VSP. Hoeveel direct betrokken bij het opstellen van dit VSP wonen in de wijk Toolenburg aan de straten die volgens een niet beschikbaar gesteld onderliggend plan felrood gekleurd gaan worden door extreme toename van verkeersbewegingen? Haya van Someren, Maria Tesselschade. Helemaal niet nodig want de vHGlaan blijft ter hoogte van Toolenburg bestaan. 15. Waarom hingen op de inloopavond presentaties die niet verstrekt mochten worden? De ene voor de helft vuurrood verkeersoverlast tot ver in Beukenhorst-Oost plus de gehele N201. De andere presentatie alleen een vuurrode Toolenburgerweg. Vroeger hadden we Spic en Span, loste alles op. In dit VSP lost 1 nieuwe weg alle verkeersinfarcten in en rond Hoofddorp op. Dat gelooft u toch zelf niet, het is zo suggestief. U knipt een bestaande rondweg in tweeën en ziet een buitenring rond Hoofddorp waarvan notabene de overvolle A4 volgens dit plan onderdeel van uitmaakt. 16. Met wie gaat de gemeente op landelijk niveau bespreken dat de A4 tot de rondweg van Hoofddorp behoort?	p. 22. Is een Toolenburgerweg goedkoper dan een verdiepte vHGlaan ter hoogte van het station? 23. Is dat een argument om de bewoners van een hele wijk op te zadelen met overlast van 9000 of meer extra autobewegingen? Niet bepaald CO2 vriendelijk. q. 24. Waarom moet ik het Mobiliteitsplan vinden door een 2-regels lange link circa 100 tekens op de gemeentelijke website in te tikken? r. 25. Ligt het aan mij en vele anderen dat in het algemeen geldt dat een item op uw website nauwelijks is te vinden? s. U stuurt 9000 verkeersbewegingen door de wijk Toolenburg direct langs de flats van Ridderburgpark. 26. Mogen ouderen wel geluidsoverlast krijgen en flink veel CO2 inademen? 27. Worden de balkons aangepast door de gemeente als zij besluiten een Toolenburgerweg aan te leggen? Met 9000 verkeersbewegingen en bussen zijn de balkons niet meer te gebruiken. 28. Worden de ramen zodanig door de gemeente aangepast dat geluidsoverlast wordt beperkt? Hoogste geluidwerende waardes en dus ook de beste isolatiewaardes. Nog iets positiefs. 29. Welke oplossing is er voor slapen met open ramen als er 9000 plus de bus verkeersbewegingen in een etmaal langskomen? t. Overigens staat bij de Wijkraad een schets van de NwBwg april 2022 waar de Toolenburgerweg niet op voor komt. 30. Hoe spontaan is deze oplossing in het VSP bedacht? u. Er zou een vergadering over dit VSP zijn geweest op 5 oktober 2022. 32. Welke direct belanghebbenden heeft de gemeente daarvoor uitgenodigd? 33. Hoe heeft de gemeente de belanghebbenden uitgenodigd? 34. Hoeveel direct betrokkenen of belanghebbenden zijn daar aanwezig geweest?	p. Er zit geen financieel verband tussen een eventuele afweging van een verdiepte Van Heuven Goedhartlaan of de aanleg van een Toolenburgerweg. q. U heeft gelijk dat dit in de toekomst eenvoudiger zou moeten worden uitgevoerd. r. De gemeente heeft gekozen voor een toptakensite waar je via google als zoekmachine terecht komt bij het onderwerp waar je naar op zoek bent. s. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. t. Het klopt dat tijdens de verkenning / planstudie van de verbreding van de nieuwe Bennebroekerweg een eventuele extra aansluiting Toolenburgerweg nog niet in beeld was omdat de stationsmaatregelen pas later in beeld zijn gekomen toen het voorkeursalternatief van de Nieuwe Bennebroekerweg al vastgesteld was. Bij de verdere uitwerking van de Nieuwe Bennebroekerweg kan nu rekening gehouden worden met het VSP. u. Om het VSP toe te lichten heeft de gemeente op 5 oktober een inloopavond georganiseerd. Dat is gecommuniceerd via de gemeentepagina InforMeer Online: https://haarlemmermeergemeente.nl/informeer-online en in de papieren versie die zit als bijlage in HC-Nieuws. Ook is er een persbericht verstuurd en zijn er posters en flyers (bibliotheek, PierK, Maatvast enz.) verspreid door onder andere Gebiedsmanagement. Er is 2x een advertentie in het Witte Weekblad gezet en er zijn advertenties op Facebook geplaatst. Daarnaast zijn verschillende tweets verstuurd via de kanalen van de gemeente. Die tweets zijn doorgezet door o.a. Gebiedsmanagement en de wethouder. Daarna is er nog een extra inloopbijeenkomst geweest waar de gemeente door de wijkraad Toolenburg was uitgenodigd om extra uitleg te geven. Zo ook door de wijkraad Graan voor Visch op 1 november.

	Wie bedenkt dit, terwijl er mogelijkheden genoeg zijn om bijvoorbeeld de Spoorlaan 2x2 baans te maken. Daar woont nog niemand. In GrvV Zuid komen 6500 (vele) huurwoningen op goedkoop te verkrijgen grond, vandaar de Wvg voorjaar 2022. De autonorm wordt vast nog minder dan de 0,3 in het dure Hyde Park. Voor GrvV Zuid gaat de gemeente nog een bestemmingsplan maken. Dit wordt een volledig nieuwe woonwijk, want anders past dat aantal 6500 niet. U kunt nu nog rekening houden met 2x2 baans uitgaande en inkomende Spoorlaan. In de toekomst hoeft geen bewoner van GrvV Zuid daar last van te hebben. Dit in tegenstelling tot de VSP 5.6 Toolenburgerweg, daar krijgt heel Toolenburg last van. U kunt de vHGlaan ondergronds brengen, net zoals ZuidAsdok in Amsterdam en Beneluxbaan in Amstelveen. Vele andere alternatieven (tunnels, Rijnlanderweg, etcetera) zijn mogelijk, maar heeft u verzuimd te melden in dit VSP. 17. Is dat per ongeluk of bewust verzuimd te vermelden? Bewoners van Tudor en toekomstige wijken tussen de twee Bennebroekerwegen kunnen met de bus naar het WC Toolenburg wanneer er 2 haltes Park21 en WC Toolenburg bij komen. Rnet 397 racet meestal met 55-60 km/uur door de bocht voorbij WC Toolenburg. In Amsterdam liggen diverse Rnet 397 haltes op korte afstand van elkaar (Leidseplein, Museumplein en Concertgebouw). Dat kan hier ook. (Toolenburg-Oost, Toolenburg-WC, Toolenburg-Zuid en Park21) Een fietsenstalling is al opgenomen in het VSP zag ik. Lost ook direct het probleem op dat de gemeente in de wijk Tudor in het bestemmingsplan lijkt te zijn vergeten voorzieningen op te nemen. Geen winkel, geen zorg, niets. Halte Park21 kan een P&R locatie worden. Een kruispunt met de nieuwe Lisserbroek Rnet-lijn. Geen enkele bewoner van de wijk Tudor of Toolenburg heeft daar last van. Het STOMP-principe wordt gevolgd. Ideaal voor een deel van de nieuwe nog aan te leggen wijk Zuidrand en recreatief Stappen in het Park21. Uitermate geschikt voor de veel te dicht bebouwde Hydepark bewoners. Zij kunnen met het OV binnen 6 minuten in Park21 wandelen. OV is goed, de 3e letter in STOMP. Een Toolenburgerweg is daarvoor echter niet nodig. 18. Waarom is VSP pagina 38 de fietsenstalling bij halte Rnet Toolenburg-Zuid al verdwenen. Wel gepland op het voetbalveldje bij Merckenburg, terwijl daar in de verste verte (nog) geen bushalte is, zie VSP pagina 40. 19. Is het mogelijk dat u met deze fietsenstalling vooruitloopt op mijn zienswijze. Deze laatste voorbeelden mag u betitelen als zienswijze, waarover is nagedacht. VSP Punt 1.4 “aanleiding zijn om maatregelen op het gebied van mobiliteit te nemen” Lees het voorwoord uit uw eigen Mobiliteitsplan d.d. 19 oktober 2022. “We zijn een goed bereikbare gemeente” met als eerste genoemd de auto, en vol lof over parkeren. ‘Keuzevrijheid voor de reiziger’.	v. 35. Veiligheid toch wel, is te belangrijk. Rond en naar het station moet met name het fietsverkeer veilig worden. Is dat bij een Toolenburgerweg met vele gelijkvloerse kruisingen ook het uitgangspunt? Of gaat dat alleen in het centrum gelden?36. Hoeveel schoolgaande kinderen fietsen nu langs de busbaan, zowel naar Hoofddorp als naar Nieuw-Vennep, en ‘s middags omgekeerd? Idem de oost-west route naar Floriande	v. Uiteraard worden bij een eventuele uitwerking van een Toolenburgerweg de ontwerprichtlijnen gevolgd om een verkeersveilig ontwerp te maken.

	Het VSP gaat over STOMP-principes met de P, de auto, als laatste belang. In amper een maand tijd geeft u 2 plannen of visies uit die volkomen tegenstrijdig zijn met elkaar. 20. Zijn het visies, zijn het plannen, zijn er akoestische onderzoeken gedaan, zijn er MER procedures in gang gezet? Het lijkt een beetje op schieten met hagel. In het voorwoord en op vele pagina's schrijft u dat dit VSP tot stand is gekomen met input van bewoners en ondernemers, meerdere participatiegesprekken. In heel Toolenburg zijn behalve het WC Toolenburg nauwelijks ondernemers. Op Ridderburgpark, de straat die onacceptabel hard wordt getroffen in uw plannen is, zeker weten, niemand benaderd. Zelfs de Wijkraad is niet uitgenodigd. Iedereen was welkom op deze gesprekken. 21. Hoe weet iedereen dat die gesprekken er waren? 22. Is een Toolenburgerweg goedkoper dan een verdiepte vHGlaan ter hoogte van het station? 23. Is dat een argument om de bewoners van een hele wijk op te zadelen met overlast van 9000 of meer extra autobewegingen? Niet bepaald CO2 vriendelijk. 24. Waarom moet ik het Mobiliteitsplan vinden door een 2-regels lange link circa 100 tekens op de gemeentelijke website in te tikken? 25. Ligt het aan mij en vele anderen dat in het algemeen geldt dat een item op uw website nauwelijks is te vinden? VSP pagina 17 punt 5. Ik citeer. 'Sturen met verkeersmanagement zal ook gebruikt worden om verkeer dat niet in het centrum of de wijken een bestemming heeft, naar andere routes te leiden'. Dit is volstrekt strijdig met VSP pagina 47. Over Ridderburgpark zullen heden dagelijks ongeveer 200 verkeersbewegingen zijn. Alleen door en voor aanwonenden, veelal ouderen die daar fijn en rustig wonen. De gemiddelde leeftijd ligt boven de 70 jaar. We rijden niet iedere dag. Veelal hanteren wij wel de eerste drie letters uit het STOMP-principe. VSP pagina 47. U stuurt 9000 verkeersbewegingen door de wijk Toolenburg direct langs de flats van Ridderburgpark. 26. Mogen ouderen wel geluidsoverlast krijgen en flink veel CO2 inademen? 27. Worden de balkons aangepast door de gemeente als zij besluiten een Toolenburgerweg aan te leggen? Met 9000 verkeersbewegingen en bussen zijn de balkons niet meer te gebruiken. 28. Worden de ramen zodanig door de gemeente aangepast dat geluidsoverlast wordt beperkt? Hoogste geluidwerende waardes en dus ook de beste isolatiewaardes. Nog iets positiefs. 29. Welke oplossing is er voor slapen met open ramen als er 9000 plus de bus verkeersbewegingen in een etmaal langskomen? Nu rijden er bussen, ander verkeer is er 's nacht niet of nauwelijks. Wat doen we met de bijzondere rondingen in het dak van de gebouwen? Worden klankkasten.		

	Het verkeer van en bestemd voor de wijk Toolenburg is geen issue. Dit is en was geen probleem, neemt niet af, neemt niet toe. De wijk is al decennia klaar. Doorgaand verkeer is er niet in de wijk. Door de aanleg van een Toolenburgerweg trekt deze weg verkeer aan uit PAX en andere omliggende wijken, en zelfs vanuit het zuiden. Dat is exact wat u op pagina 17 stelt niet te willen. Ik wil dat ook niet. Het VSP is op punten tegenstrijdig en deze invulling is absoluut onaanvaardbaar. Ik heb nu twee weken voor het verlopen van de termijn voor het indienen van een zienswijze op het plan van de mogelijkheid om er een zienswijze op in te dienen gehoord. Ik volg niet altijd uw publicaties, dat is mijn eigen verantwoordelijkheid. Toen echter bleek dat mensen die zich daarmee wel regelmatig bezighouden, zoals de leden van de wijkraad Toolenburg, ondanks hun voortdurende betrokkenheid niet veel eerder kennis konden nemen van uw plan en er door verrast waren, begreep ik dat mijn initiële onwetendheid zeker ook aan u en niet alleen aan mijzelf moest worden toegeschreven. Overigens staat bij de Wijkraad een schets van de NwBwg april 2022 waar de Toolenburgerweg niet op voor komt. 30. Hoe spontaan is deze oplossing in het VSP bedacht? Tussen de oorspronkelijk datum inloopavond 25 oktober 2022 en indienen van een zienswijze voor 28 oktober 2022 zat beslist geen redelijke termijn. De inloopavond is op verzoek van de Wijkraad een week vervroegd naar een datum midden in de herfstvakantie, en later heeft de gemeente op uitdrukkelijk verzoek van de Wijkraad 2 weken extra tijd gegeven. 31. Beseft een gemeente hoeveel stress deze planning geeft aan bewoners waarvan hun directe omgeving meer dan ingrijpend zal worden gewijzigd? Gespeend van ieder realiteitszin en gespeend ook van ieder gevoel wat uw plan teweegbrengt bij de helft van Toolenburger Zuid en Oost bewoners. De Tudor bewoners aan de westzijde sleept u daar ook in mee. Er zou een vergadering over dit VSP zijn geweest op 5 oktober 2022. 32. Welke direct belanghebbenden heeft de gemeente daarvoor uitgenodigd? 33. Hoe heeft de gemeente de belanghebbenden uitgenodigd? 34. Hoeveel direct betrokkenen of belanghebbenden zijn daar aanwezig geweest? In het onderstaande beperk ik mij tot mijn zienswijze (brandbrief) op uw voorstel tot de aanleg van de doorgaande weg tussen het winkelcentrum Toolenburg en de NwBwg vice versa, en die als doel heeft om een verbinding tussen de NwBwg en de verkeersinfrastructuur in het meer centrale deel van Hoofddorp tot stand te brengen. In geval van een voor betrokkenen zoals ik, niet verstrekkend besluit of in geval van een verstrekkend besluit in het algemeen belang, zou dergelijke onwetendheid overigens nog geen probleem hoeven zijn. Ervan uitgaande dat gemeente en gemeentelijke politici het beste met		

	de gemiddelde burger voorhebben, zou vanuit die gedachte het missen van een termijn voor een plan als dit eigenlijk geen bezwaar moeten zijn. Als ik uitga van het principe dat belangen van betrokken partijen professioneel en met oog voor die belangen zullen worden afgewogen, dan moet die afweging leiden tot een uitkomst die voor iedereen acceptabel is, ook al zou dat enig aanpassingsvermogen van betrokkenen vragen en ook al zouden sommige onprettige gevolgen voor betrokken onvermijdelijk zijn. Gedegen besluitvorming en evenwichtige afweging van belangen mag in alle redelijkheid en billijkheid van het openbaar bestuur worden verwacht. Vooralsnog lijkt dit hier te ontbreken. De aan te leggen weg is GEEN doorgaande verkeersweg met volgens uw eigen schatting wel ongeveer 9000 verkeersbewegingen per dag. De weg begint midden in een woonwijk, en omgekeerd eindigt als doodlopende weg op het Winkelcentrum. Dit betekent dat er elke 10 seconden een auto over de weg rijdt, uitgaande van de aanname dat de verkeersstroom regelmatig over een periode van 24 uur is verdeeld. De 9000 verkeersbewegingen staan overigens nergens in het aan mij ter beschikking staande document, ik moest er kennis van nemen op een door de wijkraad Toolenburg inderhaast bijeengeroepen informatieaankomst waar ook medewerkers van de gemeente Haarlemmermeer aanwezig waren. Ik kan derhalve niet beoordelen of er nog meer voor mij relevante informatie aan uw document ontbreekt, maar als een zo belangrijke aanname zelfs in de kantlijn niet wordt vermeld, dan is dat voor mij aanleiding tot gerede twijfel over de volledigheid van de door u ter beschikking gestelde informatie in dit document. Ik weet niet of het hier om een vergissing of opzet gaat, maar ongeacht de aard van de onderliggende redenen is enige en iedere onvolledigheid en onjuistheid aan u verwijtbaar. Ik richt mij verder – buiten voorgenoemde mogelijkheden - niet al te uitgebreid op eerder genoemde alternatieven, op eventuele onjuistheden die in de procedure zijn gevolgd, op mogelijkheden ter veranderingen en voorkoming van dit plan die voor bewoners van de wijk Toolenburg beschikbaar zijn. Ook ga ik nog niet in detail in op de gevolgen voor verkeersveiligheid, voor de kwaliteit van de leefomgeving van bewoners van de wijk, deels vernietigen van recreatiegebied, en voor de strijdigheden van dit plan met de door u uitgedragen principes voor wat betreft leefbaarheid die u samenvat onder de afkorting STOMP. 35. Veiligheid toch wel, is te belangrijk. Rond en naar het station moet met name het fietsverkeer veilig worden. Is dat bij een Toolenburgerweg met vele gelijkvloerse kruisingen ook het uitgangspunt? Of gaat dat alleen in het centrum gelden? 36. Hoeveel schoolgaande kinderen fietsen nu langs de busbaan, zowel naar Hoofddorp als naar Nieuw-Vennep, en ‘s middags omgekeerd? Idem de oost-west route naar Floriande.		

	In 2016 kwamen politici en gemeente tot de conclusie dat op dat moment een verbinding tussen de NwBwg en de doorgaande verkeersstructuur in Hoofddorp niet noodzakelijk was. In dit document laat u het voorbehoud van tijd vallen en stelt u dat voor het toekomstbestendig maken van de verkeerssituatie in Hoofddorp dit deel van het plan, de aanleg van de eerder genoemde doorgaande weg, binnen de planperiode niet noodzakelijk is voor het bereikbaar houden en maken van nieuwe en bestaande infrastructuur. U laat zelf het tijdsvoorbehoud uit 2016 vallen. Klaarblijkelijk is een en ander dus niet noodzakelijk en gezien het niet langer maken van het voorbehoud voor wat betreft de tijd binnen de planperiode is een en ander zelfs nog minder noodzakelijk dan in 2016. Dit beeld wordt verder versterkt door het voorwoord bij uw publicatie van de Mobiliteitsvisie (19 oktober j.l., Gemeenteblad 2022 466509) waarin wordt gesteld dat de huidige verkeersinfrastructuur als uitstekend en voldoende geschikt voor het gebruik waartoe het is bestemd wordt beschouwd. Een zo uitstekende infrastructuur zou in mijn ogen niet moeten worden opgegeven om een lokaal door u te creëren probleem op te lossen. Vervolgens beschrijft u een na te streven situatie die verstrekkende gevolgen zal hebben voor de leefbaarheid in de wijk Toolenburg, zonder in te gaan op die gevolgen en daarbij behorende risico’s voor de bewoners van de wijk en zonder ook maar enige indicatie te geven voor beheersbaar houden van die gevolgen, c.q. voor mitigatie van die risico’s. U stelt de bewoners van de wijk Toolenburg volgens uw eigen uitspraak zonder enige noodzaak bloot aan niet goed omschreven en volgens uw eigen woorden ingrijpende gevolgen en risico’s voor wat betreft verkeersveiligheid en leefbaarheid en het heeft er in ieder geval de schijn van dat in geval u uw plan zou uitvoeren, ook uw STOMP principe niet wordt gevolgd. Als gezegd, ik ga niet in detail in op die gevolgen, en ook niet verder op alternatieven voor de door u aangedragen plannen, die ontvangt u vast ook van andere wijkbewoners, maar ik ben met hen van mening dat die gevolgen verstrekkend zijn en pas werkelijk kunnen worden ingeschat nadat duidelijk is dat door u ter beschikking gestelde informatie juist, compleet en consistent geformuleerd is. Mijn zienswijze is dat het proces wat ons tot hier heeft gebracht opnieuw (Wvg 2022) geen schoonheidsprijs verdient en dat uitvoering van het plan voor wat betreft het aanleggen van een doorgaande weg door de wijk door uzelf gedurende de planperiode tot en met 2040 als niet noodzakelijk wordt beschouwd, onder andere omdat u het tijdsvoorbehoud uit 2016 zelf heeft geschrapt en heeft vervangen VSP 5.6 door de opmerking dat deze ‘bouwsteen’ voor de realisatie van uw in het plan geformuleerde doelstellingen niet perse noodzakelijk is. Nogmaals de conclusie.		

	Ik verzoek u om mijn zienswijze over te nemen dat het niet noodzakelijk is om de doorgaande weg door de wijk Toolenburg aan te leggen, zowel op basis van uw eigen overwegingen over nut, noodzaak en de kwaliteit van de huidige verkeersinfrastructuur, als op basis van de verstrekkende nadelige gevolgen voor de leefbaarheid in de wijk Toolenburg en over te gaan tot het schrappen van het voornemen van de aanleg van deze of een vergelijkbare weg door de wijk Toolenburg. Mocht u van mening zijn dat deze zienswijze onjuist is, dan verzoek ik u ervoor te zorgen dat een volledig plan ter inzage komt, waarin alle bij u bekende gegevens zijn opgenomen alsmede de door u verwachte gevolgen voor de leefbaarheid in de wijk, waar nodig voorzien van een risico-inventarisatie en voor wat betreft als hoog ingeschatte risico's een plan voor de mitigatie van die risico's. Ook die van waardeverlies van alle woningen heden aan een rustige doodlopende weg, in uw plannen aan een drukke 9000 verkeersbewegingen weg. Het zou fijn zijn als overal waar vraagtekens achter de zin staan deze worden beantwoord. Voor het gemak zijn deze genummerd.		
581	Wij wonen aan het Ridderburgpark in Hoofddorp en maken ons ernstige zorgen over de voorgenomen plannen voor de Toolenburgerweg (Bennebroekerweg naar Markenburg). Deze weg is in onze ogen gevaarlijk, zal daarnaast veel overlast voor de omwonenden veroorzaken en zal weinig tot geen verbetering brengen qua doorstroom van verkeer. Dit vanwege de beperkte maximale snelheid en ook vele in- en uitritten Er zijn veel voetgangers en fietsers, vooral kinderen, gezinnen en senioren die deze weg moeten oversteken om vanuit Tudor Park c.q. Toolenburg naar de populaire Toolenburgerplas te komen. Daarnaast wordt het fietspad door het recreatiegebied door veel schoolgaande fietsers gebruikt die op spitstijd deze weg moeten oversteken. Om de veiligheid te kunnen garanderen zal de maximalsnelheid op de huidige 30 km/u moeten blijven en stoplichten worden geplaatst waardoor de doorstroom zeer beperkt zal zijn. De 5 torens aan het Ridderburgpark moeten in deze nieuwe situatie invoegen of uitvoegen op een drukke verkeersweg. Dit zal ook gevaarlijke situaties opleveren, zeker gezien de gemiddelde leeftijd van de bewoners (veelal 70 of zelfs 80 plus). Naast het veiligheidsaspect maken we ons vanzelfsprekend ook zorgen over de hieruit voortvloeiende geluidsoverlast, de waardevermindering van onze woning en de schade aan de flora en fauna rondom de Toolenburgerplas. Wij hopen dat de gemeente de plannen voor deze weg zal herzien. Het betreft in onze ogen namelijk een raar, gevaarlijk en zeer onwenselijk plan.	a. U maakt zich ernstige zorgen over de voorgenomen plannen voor de Toolenburgerweg: - Gevaarlijk; - Overlast voor omwonenden zoals geluid; - Waardevermindering woning; - Schade flora en fauna rondom Toolenburgerplas.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
582	Het plan gaat heel concreet in op het deel van de Kruisweg dat autoluw moet worden (p.42), maar voor ons zijn er nog een aantal punten onduidelijk en waarvan we benieuwd zijn hoe die samen gaan met de autoluwe weg.	a. U heeft een aantal vragen over het autoluw maken van de Kruisweg, blijft de parkeergarage van de Primark bereikbaar? b. Vanaf welke route wordt de parkeergarage van de toekomstige ontwikkeling SEM bereikt?	a. De parkeergarages in het centrum blijven allemaal bereikbaar vanaf alle belangrijke invalsroutes. b. zie a.

	Blijft de bestaande parkeergarage van de Primark bereikbaar? Vanaf welke route wordt de parkeergarage van de toekomstige ontwikkeling SEM bereikt? Ook op de plot van het voormalige postkantoor is een ontwikkeling beoogt, hoe wordt de parkeergarage daar bereikt? Als deze parkeergarages bereikbaar blijven via de Kruisweg, en voor de ondernemers aan de Kruisweg ook de ""shop & go"" toegankelijk blijft; in welke mate wordt de Kruisweg dan echt autoluw? Een tweede vraag heeft betrekking op het 'middel' dat genoemd wordt in paragraaf 3.2 autoluw ontwikkelen: ""Bij andere woningbouwplannen in Hoofddorp zetten we ook in op minder autogebruik door een lagere parkeernorm"". Is er al iets bekend van deze lagere parkeernorm?	c. Ook op het plot van het voormalige postkantoor is een ontwikkeling beoogt, hoe wordt de parkeergarage daar bereikt? d. Als deze parkeergarages bereikbaar blijven via de Kruisweg, en voor de ondernemers aan de Kruisweg ook de Shop&Go toegankelijk blijft: hoe autoluw wort de Kruisweg dan? e. "Bij andere woningbouwplannen in Hoofddorp zetten we ook in op minder autogebruik door een lagere parkeernorm". Is er al iets bekend van deze lagere parkeernorm?	c. Er is op dit moment geen plan voor de plot van het voormalige postkantoor. d. Op dit moment wordt gewerkt aan een visie voor het stadscentrum. In deze visie worden dit soort vragen verder uitgewerkt. In de tweede helft van 2023 zal aan de gemeenteraad een integrale visie op het parkeren van het stadscentrum worden gepresenteerd. Dit zal mede input zijn voor de uitwerking van een autoluw centrum. e. Voor een aantal plannen die in ontwikkeling zijn zetten we in op extra voorzieningen voor de fiets, het openbaar vervoer en deelmobiliteit. In de bestemmingsplannen van deze ontwikkelingen wordt rekening gehouden met een lagere parkeernorm. Denk hierbij onder andere aan de plannen voor Hyde Park, Pionier-Bols en Lincolnpark.
583	Onzalig plan. - waarom een bestaande woonwijk in tweeën splitsen als dit voor deze wijk alleen maar nadelen oplevert? Toolenburgerplas - bereikbaarheid neemt af vanuit Toolenburg Oost. Meer geluidsoverlast. Nog meer luchtverontreiniging. Meer verkeersonveiligheid, met name voor fietsers, waaronder veel schoolgaande kinderen. Fysiek ontbreekt de ruimte tussen de bebouwing aan Ridderburgpark en de busbaan. De bewoners daar krijgen het voor de tweede keer zwaar te verduren (de eerste keer was bij het aanleggen van de busbaan). Winkelcentrum Toolenburg en de omliggende omgeving krijgt te maken met parkeeroverlast. Gemeente handelt onzorgvuldig: maakt nieuwe wijken, (waarom zoveel égards richting Hyde Park?) aantrekkelijker ten koste van de bestaande wijk Toolenburg. Er is altijd aangegeven dat Toolenburg Zuid zou ontsluiten via de Bennebroekerweg en niet via Toolenburg. De bestaande ontsluitingswegen ((IJweg, Hoofdweg en delen van de Van Heuven Goedhartlaan) worden autoluw gemaakt en om het verkeersinfarct wat hierdoor ontstaat het hoofd te kunnen bieden bedenkt de gemeente een nieuwe, drukke weg dwars door een recreatiegebied (nota bene ter plaatse van de ecologische zone) en een bestaande woonwijk. Gemeente, bezint eer ge begint.	a. Bestaande ontsluitingswegen worden autoluw gemaakt en om het verkeersinfarct wat hierdoor ontstaat het hoofd te bieden wordt een nieuwe weg dwars door een recreatiegebied aangelegd. Met alle gevolgen van dien: - Geluidsoverlast; - Luchtverontreiniging; - Meer verkeersonveiligheid; - Fysiek ontbreekt de ruimte.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
584	Niet goed doordacht plan. Bus langs de moskee in graan voor visch is bedacht door iemand die niet op de hoogte is van de feitelijke situatie. Al heel veel auto's daar. Daar komen ongelukken van.	a. Bus door Graan voor Visch geen goed idee.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.
585	Met veel belangstelling heb ik het concept VSP Hoofddorp gelezen, nadat ik door een buurtgenoot werd gewezen op het bestaan van het document. Hoewel in het plan wordt gesproken over het betrekken van	a. Uw bezwaar richt zich vooral op de Toolenburgerweg: - Waarom geen gebruik maken van de IJweg?	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	bewoners bij de plannen, kan ik mij niet herinneren als direct betrokkene een duidelijke uitnodiging te hebben ontvangen. Het VSP is bedoeld om de afwikkeling van het verkeer in Hoofddorp zo in te richten dat twee doelen (groei van de bevolking en daarmee van het verkeer en een prettige leefomgeving) met elkaar verenigd kunnen worden. Daarbij hanteert de gemeente het STOMP principe, waarbij lopen, fietsen, OV en deelvervoer voorrang hebben op eigen autobezit. Dit principe onderschrijf ik ten volste. Ik was dan ook zeer verbaasd, zeg maar gerust ontstemd om te lezen dat dit principe wel in het stations- en centrumgebied wordt toegepast, maar dat als gevolg daarvan het autoverkeer verlegd wordt naar de overige wijken. Mijn bezwaar tegen het concept VSP richt zich vooral op de inprikker Toolenburgerweg. Deze wordt in het concept plan aangeduid als ""niet noodzakelijk"". Ik kan dit volledig begrijpen. Op krap 1,5 kilometer afstand ligt immers een bestaande inprikker: de IJweg. het aanleggen van de Toolenburgerweg zal tot veel problemen leiden in de wijk Toolenburg, Ik beperkt me hierbij tot de belangrijkste: 1. onveilige verkeerssituatie bij Winkelcentrum Toolenburg: het fietspad langs de busbaan is in de ochtend en middag druk met scholieren die uit Nieuw-Vennep en Hoofddorp naar de middelbare scholen (zoals KSH, Haarlemmermeer Lyceum TTO, Kaj Munk en Herbert Visser College). De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Met een extra weg zal de de krappe ruimte niet alleen door bus, voetgangers en fietsers, maar ook door (volgens berekeningen van de gemeente 9.000 (!) auto's per dag) gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. 2. Welzijn: door een extra weg zullen de bewoners in Tudorpark, maar waarschijnlijk meer delen van Hoofddorp, te maken krijgen met meer geluidsoverlast. Dit geldt ook voor alle recreanten van de Toolenburgerplas die ook te maken krijgen met gevaarlijke oversteekplaatsen. 3. Waardevermindering huizen: het uitzicht van de huizen en appartementencomplezen naast de busbaan en het fietspadzal ernstig verstoord worden door de aanleg van een autoweg en zal leiden tot een waardedaling van de huizen. De gemeente zal gevraagd worden om compensatie voor de ontstane planschade. 4. Natuur en milieu: Rondom de Toolenburgerplas leven veel vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dat is slecht voor flora en fauna in het recreatiegebied. Het aantal aangereden dieren zal fors stijgen, wat tevens een gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert. 5. Extra autokilometers: de Toolenburgerweg is bedoeld voor een snelle ontsluiting van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan zal een deel van de inwoners echter méér kilometers moeten maken om op de snelweg of N201 te komen. In de praktijk zorgt de aanleg van meer asfalt in de praktijk ook voor meer autoverkeer. Dat is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privé auto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het	- Ontstaat een onveilige verkeerssituatie bij winkelcentrum Toolenburg; - Meer geluidsoverlast bewoners; - Waardevermindering huizen; - Verloren gaan van natuur rondom de Toolenburgerplas; - Extra kilometers vanwege autoluw maken stationsgebied, gaat ook ten kosten van STOMP.	

	stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd. Wij nodigen de gemeenteraad graag uit om eens te komen kijken naar ons leefgebied en de consequenties van dit plan beter op waarde te kunnen schatten. Vaak zien oplossingen op papier er namelijk vaak logischer uit dan in de werkelijkheid.		
586	Graag dien ik mijn zienswijze in op het nieuwe verkeersstructuurplan. Het document waarin alles wordt uitgelegd is niet bepaald toegankelijk in voor mij begrijpelijke taal, veel informatie heb ik tot mij genomen in gesprekken met wijkbewoners. Dat Hoofddorp groeit en er meer en meer verkeer is en dat dat aanpassing behoeft is mij duidelijk, echter vraag ik mij ook een hoop dingen af met betrekking tot de optie: inprikker Toolenburgerweg vanaf de de Bennebroekerweg. Ten eerste het plan van het autoluw maken van het stationsgebied en de nieuwe wijk Hydepark. Is er gekeken naar een andere manier van het verkeer om te leiden met bv een tunnel waar autoverkeer kan passeren met daarboven het gebied voor voetgangers e.d. Tenslotte ligt direct achter het station de aansluiting naar de snelwegen. Na het station gelegen spoorbaan kan zo ook blijven fungeren als uitvalsweg naar bv Nieuw Vennep. Ik begrijp ook dat het op de Hoofdweg westzijde tussen de Bennebroekerweg en Maria Tesselschade erg druk is. Waarom wordt de brug naar de Hoofdweg oostzijde niet geopend zodat het verkeer direct kan aansluiten op deze weg? Vreemd vind ik het, in kader van leefbaarheid en veiligheid dat gekozen zou worden voor de Toolenburgerweg. Dat moet een rechte weg worden lijkt me, er is immers weinig ruimte om deze weg te laten meanderen. Zoals in het verleden is gebeurd met de Leenderbos om snelheid te temperen. Hoe zien jullie dit met de Toolenburgerweg? En als het dan een 30 km weg wordt is er dan sprake van drempels met alle overlast die met zich meebrengen. Zelf woon ik in de Rondenburgflat, nu nog rustig gelegen met alleen een busbaan. Ik hoor van 9000-10.000 autobewegingen per etmaal. Rustig in je tuin zitten is daarmee wel voorbij. Ter vergelijking wat is bijvoorbeeld het aantal bewegingen op de van Heuven Goedhartlaan? Hoe veilig kunnen recreanten nog oversteken op deze nieuwe weg naar het recreatiegebied Toolenburgerplas? Op mooie dagen is het een komen en gaan van kinderen die nu veilig en zelfstandig naar dit gebied kunnen en ouderen die hun dagelijkse beweging halen. En de school die verderop achter het winkelcentrum ligt, ook deze kinderen maken gebruik van het veilige fietspad naast de busbaan. Bij het winkelcentrum gelegen flat aan Middenburg/ Manenburgdreef grenzen direct met de achtertuin aan de openbare ruimte, stukje grasveld en daarnaast het fietspad, hoe is gedacht om deze mensen nog rust en ruimte te kunnen bieden? Aan de Middenburg ligt een speelveld waar zeer veel gebruik van wordt gemaakt, verdwijnt dat? Niet te spreken van al het groen wat daar moet verdwijnen ten behoeve van de nieuwe weg, Toolenburgerweg.	U vraagt zich m.b.t. de Toolenburgerweg het volgende af: a. Is er gekeken naar andere manieren om het verkeer om te leiden bij het stationsgebied, bijvoorbeeld een tunnel? b. Waarom wordt de brug Hoofdweg oostzijde niet geopend zodat het verkeer direct kan aansluiten? c. Waarom wordt er gekozen voor een Toolenburgerweg als de leefbaarheid en veiligheid belangrijk is en hoe gaat worden voorkomen dat automobilisten massaal gebruik gaan maken van de Toolenburgerweg? d. Hoe veilig kunnen recreanten oversteken naar de Toolenburgerplas? Verdwijnt er groen, speelveldjes en parkeerplaatsen? e. Bij een groeiend Hoofddorp hoort toch een ring?	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. De Bennebroekerweg is een landbouwroute, belangrijke fietsroute en oude polderstructuur, meer verkeer over deze weg, wat gebeurt als de brug weer toegankelijk voor al het verkeer wordt gemaakt, is ongewenst. c. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. d. een eventuele Toolenburgerweg wordt ontworpen volgens de geldende ontwerprichtlijnen waarbij veilige oversteekplaatsen onderdeel zijn van het totaalontwerp. In het ontwerp wordt ook ruimte gemaakt voor voorzieningen die gecompenseerd of gewijzigd moeten worden als ze door de aanleg van de weg in de weg liggen. e. Het VSP heeft als uitgangspunt dat minder doorgaand verkeer gebruik gaat maken van de interne wegen binnen Hoofddorp maar dat het verkeer snel naar de randen kan waardoor hiermee een ring is gecreëerd rondom Hoofddorp. De N201, de verbrede Nieuwe Bennebroekerweg, de N205 en de parallelstructuur van de A4 kan hiervoor dienen.

	Hetzelfde geldt voor de woningen aan het Ridderburgpark. Moeten de parkeerplaatsen die daar beschikbaar zijn wijken voor de nieuwe weg en zo ja waar worden deze dan gesitueerd, wordt daar eveneens weer groen, in een park notabene voor opgeofferd? Wat ik mij ook afvraag is het volgende: de nieuwe Bennebroekerweg die fungeert als ring om Hoofddorp in verbinding met de 3 Merenweg, de Hoofdweg, de van Heuven Goedhartlaan en de verlengde Kruisweg. Hoe kan worden voorkomen dat automobilisten vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg de inprikker massaal gaan gebruikt om de wijk Toolenburgerweg letterlijk te doorkruisen. Wat wordt ondernomen om automobilisten als ware " op te voeden" om gebruikt te maken van de ring en pas het "dorp, dan wel woonkernen in te rijden als daar je bestemming ligt. Nu Hoofddorp groeit en is gegroeid is het logisch lijkt mij dat als je in Hoofddorp Noord moet zijn je niet al via Zuid binnenkort, zoals wel veel gebeurd. Dat is toch de bedoeling van een ring? Ik maak mij ernstig zorgen om de leefbaarheid van deze groene en rustige wijk die momenteel veilig en vriendelijk is voor alle gebruikers. Een weg die de wijk in 2 splist lijkt mij een erg onlogische beslissing die haaks staat op de kernwaarde van deze gemeente nl een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder. Persoonlijk denk ik dat de Toolenburgerweg dit zeker niet gaat bewerkstelligen. Ik hoop van harte dat er wordt gekeken naar ander oplossingen		
587	Good afternoon, I'm writing to you in response to the traffic structure plan for Hoofddorp with several suggestions and complaints regarding the proposal: - Graan voor Visch is impacted a lot by air, bus and car traffic and it should be made greener and more pleasant for its residents. Please note that the street Van Heuven Goedhartlaan (between the police station and the train station) brings a lot of nuisance due to bus and car traffic and even train traffic. In this regards, I would like to request a solution for this and to try to make the area better for the residents. One option could be to install, between the bike lane and the street, some noise dampening panels and add tall green bushes to mask the panels and noise better, hence providing some help with the noise and making the area greener. - Related to my previous point, creating a bus line through the Graan voor Visch district is a very inappropriate measure which will cause even more unneeded nuisance for the residents, no matter the speed of the buses (despite this being shown as 50km/h in the map on page 45 which is completely unacceptable). In order to create this line, it's unacceptable to destroy the very little nature we have in the neighborhood and bring so much noise from the traffic, please consider improving the green spaces around the neighborhood instead and consider other options to connect to the city center. For instance, bus line 340 which reaches Haarlem could have a bus stop at the existing bus station on Graan voor Visch close to Aldi (bus stop for 161, 162, 169, 401 according to Google maps) and this way you could connect our neighborhood with the city center and station better. If it's important for the line 300 to have a bus	a. Graan voor Visch mag groener en gezonder worden, geluiddempende panelen stelt u voor. b. Geen busbaan door Graan voor Visch, laat meer bussen stoppen vlak bij de Aldi. Of overweg de route via de Hoofdweg Oostzijde. c. Minder auto's is goed maar de nieuwe route die wordt voorgesteld betekent alleen maar meer kilometers. d. U vraagt aandacht voor het iedereen betrekken bij de plannen, ook mensen die geen Nederlands spreken.	a. Het VSP gaat niet in op de bestaande overlast maar houdt bij nieuwe ontwikkelingen hier wel rekening mee zodra er gedetailleerd aan een maatregel gewerkt gaat worden. b. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch. c. Zie toelichting paragraaf autoluweVan Heuven Goedhartlaan. d. Het beleid van de gemeente is om al haar plannen in het Nederlands op te stellen en om in het Nederlands te communiceren met haar inwoners. Hierop is een uitzondering mogelijk en dat is wanneer er sprake is van een crisis. Dan kan de burgemeester ervoor kiezen om naast Nederlands te communiceren in het Engels.

	stop in the city center, please consider a route via Hoofdweg Oostzijde. Please do not destroy the little nature we have in the neighborhood and bring more nuisance to make a new bus line right through Graan voor Visch, I am sure there are other solutions friendlier to the environment. - I encourage less car traffic and having a car-free area for the train station is a very pleasant development, however the proposed alternative route for the cars via Nieuwe Bennebroekerweg is very unreasonable for the residents of Graan voor Visch and it may even have a negative overall impact even for pedestrians and bikers since drivers will try to avoid that proposed long route and discouraging this by decreasing the speed limit doesn't appear to be the correct approach, please consider rerouting in a different way and perhaps building a new connection. In addition please consider better public transport solutions with other cities for instance Aalsmeer to encourage people to use public transport more instead of their cars. - In order to improve and encourage bike traffic, please consider making the intersection of Kruisweg with Nieuweg (close to New York pizza) in the city center safer by implementing a roundabout for instance. - In general terms, for the train station area, please consider creating a space for one or more general practitioner (GP) practices (huisarts) since so many people will need to register and there is already a huge shortage in Hoofddorp and a dedicated space for a gym to encourage people to have a healthier life. - Lastly, I would like to express my disappointment regarding the communication and transparency of this project, such changes should also be advertised via regular mail considering the age of the population of Graan voor Visch. It is unbelievable that there wasn't even a letter sent to bring this to our attention and more ways of feedback to be allowed. Additionally, the deadline for receiving feedback, considering the lack of advertisement of these huge changes, is incredibly inconvenient - reviewing and understanding 60 pages of descriptions, especially for people that don't speak the language is a challenge and nothing has been done to include and consider all residents. This denotes that the opinion of the residents doesn't matter and it is very unfortunate to see this attitude. Please kindly consider more reasonable timelines and better communication via different channels in regards to the community involvement. Thank you in advance for considering these comments.		
588	Uw plan voor Toolenburgerweg is volstrekt onacceptabel gelet op de beperkte ruimte die voor een dergelijke weg is in deze buurt. De huizen c.q. Flats staan veel te dicht op de geplande weg. Bovendien wordt het gevaarlijk met het drukke busvervoer fietsverkeer en de vele voetgangers ook degenen die gebruik maken van het park. Daarnaast in tijden van minder is het ongelooflijk dat u de bewoners in deze omgeving opzadelt met meer geluid en viezigheid. De van Heuven Goedhartlaan ligt veel verder af van de bebouwing en is derhalve beter geschikt als ontsluitingsweg.	a. U vindt de Toolenburgerweg onacceptabel: - Huizen staan er te dicht op. - Wordt gevaarlijk voor fietsers en voetgangers. - Meer geluid en viezigheid voor bewoners. - Van Heuven Goedhartlaan is beter geschikt als ontsluitingsweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

589	Op pag. 17 staat vermeld ".. voor het autonetwerk is het van belang dat wegen GESCHIKT zijn voor de stromen die er gaan rijden. …Zo zijn wegen binnen de wijk ALLEEN bedoeld voor bestemmingsverkeer. " WAAROM WORDEN ER IN HET VSP VERKEERSSTROMEN NAAR EN DOOR TOOLENBURG GESTUURD, OM HET STATIONSGEBIED TE ONTLASTEN? Waarom wordt Toolenburg opgezadeld met al het extra verkeer simpelweg om het stationsgebied en Hyde park te ontlasten? Waarom moet er een autoweg (Toolenburgerweg) worden aangelegd naast de bestaande busbaan van Toolenburg richting Nieuw Vennep? En wat moet al dat verkeer dan bij winkelcentrum Toolenburg? Dwars door de wijk? De ambitie voor een autoluw stationsgebied is prachtig, maar het probleem wordt nu gewoon verschoven naar Toolenburg. Hoezo? Los het autoluw zijn van het stationsgebied bij het stationsgebied op. En belast de omringende WOONwijken (ook Graan voor Visch) hier niet mee.	a. Waarom wordt er in het VSP naar en door Toolenburg gestuurd om het stationsgebied te ontlasten? Los autoluw zijn van het stationsgebied bij het stationsgebied op.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp en toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
590	We zijn sinds 2017 woonachtig in Tudorpark. Helaas nog steeds weinig rust, groen en ruimte hier terwijl dat ons beloofd was. Vandaar zijn we tegen meer wegen naast de Thoolenburgerplas naast onze huizen.	a. U bent tegen meer wegen naast de Toolenburgerplas.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
591	Geachte, Deze weg kan hier echt niet komen! Los van de rust, het groen, dat beloofd was alleen maar te expanderen, en het geluid, is de veiligheid voor mij wellicht nóg belangrijker. De overlast die er nu al heerst door met name hangjongeren word alleen maar gestimuleerd als dit nog beter bereikbaar word. De plas moet groen blijven en met name de overgang naar tudorpark!	a. De Toolenburgerweg mag er niet komen! Nog minder rust, groen, meer geluid en meer overlast.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
592	Wij wonen aan de straatnaam deze weg zal zorgen voor meer geluidshinder. Daarbij zal de rust en het plezier in de park enorm verstoord worden. Wij zijn hier mede voor het park gaan wonen en lopen hier dan ook dagelijks. Wij zijn dus absoluut tegen deze weg.	a. U verwacht meer geluidsoverlast, rust en plezier in het park zal verstoord worden met Tooolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
593	Hallo, ik acht verkeersstructuurplan als NIET wenselijk. Reden hiervoor is dat ik naar Hoofddorp ben verhuisd voor meer groen, rust, en veiligheid. Dit wordt allemaal teniet gedaan door dit plan. Ik woon aan de Bennebroekerweg en huidige verkeer op de Bennebroekerweg veroorzaakt al ondragelijke geluidsoverlast en behoorlijke onveiligheid. Komst van dit verkeersstructuurplan zal dit alleen maar verergeren!	a. U bent naar Hoofddorp verhuisd voor meer groen rust en veiligheid. Dit neemt af met VSP.	a. Het is zo dat de gemeente Haarlemmermeer voor een grote opgave staat om meer woningen en meer arbeidsplaatsen in de toekomst te realiseren. Het VSP probeert Hoofddorp in deze nieuwe situatie door gerichte maatregelen leefbaar en veilig te houden. Maar groei betekent voor elke inwoner wel een verandering ten opzichte van de huidige situatie.
594	Mijn zienswijze op VerkeersStructuurPlan (VSP) Haarlemmermeer heb ik opgebouwd in een aantal hoofditems: - Doorlopen procedure - Uitgangspunten VSP	a. Algemeen: Waarom kunnen we als bewoners geen bestanden invoegen in deze zienswijze?	a. Via het reactieformulier op de website van de gemeente kon inderdaad geen bestand worden toegevoegd. Dat kan wel door te reageren via een mail.

	- Reactie geschetste oplossingen - Alternatieven - Gevraagd vervolgproces - Besluitvorming en uitvoering Algemeen: Waarom kunnen we als bewoners geen bestanden invoegen in deze zienswijze? Doorlopen procedure: Ik maak als bewoner en wijkraad-lid bezwaar tegen de doorlopen procedure. Hoe is participatie en informatie ingevuld door de Gemeente? De Wijkraad is door de Gemeente geïnformeerd dat de Nieuwe Bennebroekerweg een relevante ontwikkeling is voor Toolenburg. Echter VSP had geen consequenties / impact voor de wijk Toolenburg. Daarom is daar ook beperkt tot niet aanwezigheid geweest. Vanuit de Projectgroep VSP had men, zodra daar beeld ontstond over impact voor Toolenburg het Gebiedsmanagement proactief moeten informeren. Daarbij had men ook kunnen constateren dat de wijkraad Toolenburg niet aanwezig was en dus actief betrokken moest worden. Dit omdat men anders het risico zou gaan lopen in dit proces een stap terug te moeten doen. De Gemeente mag zich daarin ook de vraag stellen: waarom informeren we bewoners wel breed over inspraak over een speeltoestel om de hoek…(een mini-item) en informeren en betrekken we niemand actief bij een impactvolle weg door een wijk… (een mega-impact)? Als je het kleine zo zorgvuldig doet; waarom laat je dan het grote/impactvolle na? Is dat onbewust of strategie? Overigens zijn de eerdere plaatjes van oktober 2021 over het VSP redelijk vaag. Daar staan meerdere ondiepe aantakkers (2x voor wijk Tudorpark en 1x op IJweg). In het VSP zijn deze ineens anders ontwikkeld: de aantakker IJ-weg vervalt en de Toolenburgerweg staat prominent en diep in de wijk getekend. Welke leesbaarheid en informatiewaarde hebben dit soort plaatjes dan voor betrokkenen en bewoners? Bewaar in alle doorlopen procedures van de gemeente is dat men nadenkt. We voegen als Gemeente eerst woningen toe (grondopbrengst) en gaan daarna kijken hoe we autoverkeer kunnen oplossen. We bouwen eerst wijken zonder scholen en gaan daarna na-denken. Waarom is deze ontwikkeling niet veel eerder gestart? Deze had in de gebiedsvisie moeten zitten toen Toolenburg-zuid werd ontwikkeld. Waarom is er toen niet voor-gedacht? Overigens, onze kinderen gaan dus elders in Toolenburg naar school omdat de gemeente niet voor-denkt. De consequentie is dat er veel fietsbewegingen zijn van kwetsbare scholieren.. Uitgangpunten: In het VSP worden allerhande keuzes en scenario's getoond maar is niet herleidbaar waarom en op basis van welke criteria en wegingen er keuzes worden gemaakt. Waarom wordt een variant D met al zijn impact gekozen als uitgangspunt? Het VSP staat voor kwaliteit van leven en verkeersveiligheid. Staan hoog in het vaandel. Hoe kan het dan zijn dat de wijk Toolenburg hier stevig op achteruit gaat? Hoe kan het dat voor	b. De Gemeente mag zich daarin ook de vraag stellen: waarom informeren we bewoners wel breed over inspraak over een speeltoestel om de hoek…(een mini-item) en informeren en betrekken we niemand actief bij een impactvolle weg door een wijk… (een mega-impact)? Als je het kleine zo zorgvuldig doet; waarom laat je dan het grote/impactvolle na? Is dat onbewust of strategie? c. In het VSP worden allerhande keuzes en scenario's getoond maar is niet herleidbaar waarom en op basis van welke criteria en wegingen er keuzes worden gemaakt. Waarom wordt een variant D met al zijn impact gekozen als uitgangspunt? d. U geeft aan dat de weergave en benadering in de achterliggende verkeersrapportage te grof is met het risico dat er straks veel grotere en onvoorziene consequenties blijken. Hoe voorkomt de Gemeente dat? Hoe is deze onzorgvuldige uitwerking in een bestaande omgeving verklaarbaar en uit te leggen aan bewoners aldaar? e. Welke argumenten zijn er voor de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan (VHGL) Oost? Waarom moet die worden afgesloten terwijl de koppeling met de spoorlaan buiten de markeren van het centrum-gebied (gele cirkel) ligt? f. In de stukken en figuren die getoond zijn tijdens de voorlichtingsavond in wijkgebouw De Amazone zijn figuren getoond mét en zonder Toolenburgerweg. Daaruit blijkt dat Hoofddorp komt stil te staan (alles rood) zonder Toolenburgerweg. Ik zou graag een onderbouwing ontvangen van deze plaatjes. Ze lijken suggestief en populistisch. g. Overigens zal het sluiten van wegen en de VHGL consequenties hebben voor aanrijden van hulpdiensten. De drempels in de IJweg	b. De gemeente heeft de participatie aan het begin van het proces in 2021 vormgegeven via diverse online (vanwege Corona) participatie-bijeenkomsten georganiseerd door een bureau. Via advertenties en mails zijn inwoners, wijkraden en ondernemers uitgenodigd. Die avonden waren op 13 oktober 2021, 29 november 2021 en 24 januari 2022. De wijkraad Toolenburg is voor 13 oktober en 29 november uitgenodigd. Voor ondernemers was dat op 29 november 2021 en 19 januari 2022. Zij allen hebben input geleverd voor het concept-VSP van Hoofddorp. Toen het concept-plan klaar was heeft de gemeente een artikel op InforMeer online geplaatst https://haarlemmermeergemeente.nl/informeer-online en in de papieren versie die zit als bijlage in HC-Nieuws: https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuws/prettig-bewegen-in-haarlemmermeer om mensen te informeren dat het concept klaar was en men kon reageren. Ook is er een persbericht verstuurd en zijn er posters en flyers verspreid. Er is 2x een advertentie in het Witte Weekblad gezet en er zijn advertenties op Facebook geplaatst. Er zijn verschillende tweets verstuurd via de kanalen van de gemeente. Voor het concept VSP Hoofddorp is een inloopbijeenkomst georganiseerd op 5 oktober 2022 in de Jan Grasfoyer. Daarna is er nog een extra inloopbijeenkomst geweest waar de gemeente door de wijkraad Toolenburg was uitgenodigd om extra uitleg te geven. Zo ook door de wijkraad Graan voor Visch op 1 november. c. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan d. Verkeersonderzoeken met dit verkeersmodel zijn nooit op micro niveau. Bovendien is een verkeersonderzoek alleen nooit de onderbouwing voor een besluit. De oplossingsrichtingen in het VSP worden daarom nog alle onderzocht en uitgewerkt met alle bijkomende onderbouwing en besluiten. e. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. f. De afbeeldingen zijn zogenoemde verschilplots en geven een beeld van de afname en toename op het wegennet door aanpassingen aan het netwerk, dus bijvoorbeeld door het toevoegen van de Toolenburgerweg wordt duidelijk welke wegen rustiger worden. Het is duidelijk dat de Toolenburgerweg rood kleurt omdat er in de huidige situatie immers geen weg ligt en dus een toename is die rood kleurt in de afbeelding. g. Elk nieuw plan wordt door de hulpdiensten getoetst en is standaard onderdeel van de procedure bij de planvorming van nieuwe wegen.

	de uitbreiding en leefbaarheid van TOEKOMSTIGE (nog niet aanwezige) bewoners de huidige bewoners moeten inleveren en lijden? Studies met verkeersaantallen zijn grof. De rapportage met verkeerskundige onderbouwing laat getallen met voertuigen zien maar die kloppen niet of kunnen niet. Bijvoorbeeld: hoe kun je 5000 voertuigbewegingen laten uitkomen op een winkelcentrum Toolenburg en na dit winkelcentrum zijn deze voertuigen in eens verdwenen? Die voertuigen komen ergens vandaag en hebben impact. Deze weergave en benadering is te grof met het risico dat er straks veel grotere en onvoorziene consequenties blijken. Hoe voorkomt de Gemeente dat? Hoe is deze onzorgvuldige uitwerking in een bestaande omgeving verklaarbaar en uit te leggen aan bewoners aldaar? Welke argumenten zijn er voor de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan (VHGL) Oost? Waarom moet die worden afgesloten terwijl de koppeling met de spoorlaan buiten de markeren van het centrum-gebied (gele cirkel) ligt? Door die afsluiting vervalt de functie van de spoorlaan; vervallen daar 9.200 voertuig bewegingen (zie p30 verkeerskundige onderbouwing) en ontstaat er een knelpunt… de oplossing is dan een Toolenburgerweg? Op basis van welke keuzes en argumentaties. In de stukken en figuren die getoond zijn tijdens de voorlichtingsavond in wijkgebouw De Amazone zijn figuren getoond mét en zonder Toolenburgerweg. Daaruit blijkt dat Hoofddorp komt stil te staan (alles rood) zonder Toolenburgerweg. Ik zou graag een onderbouwing ontvangen van deze plaatjes. Ze lijken suggestief en populistisch. Ze sluiten ook niet aan op de opmerking dat de Toolenburgerweg niet een noodzakelijkheid is voor het succes van het VSP. Reactie op geschetste oplossingen: Hierboven is al ingegaan op de afsluiting van de VHGL-oost. Waarom? Waarom worden daar geen onderdoorgangen gerealiseerd zoals overal aan de VHGL? Parallel aan de VHGL zijn veel waterpartijen. Er kan wel gesuggereerd worden dat de VHGL een barrière is; maar als je de weg overkomt moet je alsnog over het water? Kortom, er zijn in Hoofddorp allerhande barrières. De vraag is of deze barrières wel goed zijn meegenomen in deze planvorming? Overigens zal het sluiten van wegen en de VHGL consequenties hebben voor aanrijden van hulpdiensten. De drempels in de IJweg waren geen succes; wat doet dit plan met onze veiligheid? Tudorpark was recent bij een brand totaal onbereikbaar met gelukkig geen zwangeren of incidenten; maar hoe en hoe zorgvuldig wordt planvorming voorbereid en doordacht? In de plannen wordt de A4 geschetst ter completering van de ring. Heeft u op een willekeurige ochtend en middag wel eens gekeken op 1) de toeritten naar de A4 en daarna 2) de parallelbanen van de A4 tussen Hoofddorp en Hoofddorp-Zuid en vice-versa. Ter informatie: de toeritten en parallelbanen staan nu al vol; dus daar lokaal verkeer aan toevoegen lijkt mij nauwelijks serieus te noemen.	waren geen succes; wat doet dit plan met onze veiligheid? Tudorpark was recent bij een brand totaal onbereikbaar met gelukkig geen zwangeren of incidenten; maar hoe en hoe zorgvuldig wordt planvorming voorbereid en doordacht? h. In de plannen wordt de A4 geschetst ter completering van de ring. Heeft u op een willekeurige ochtend en middag wel eens gekeken op 1) de toeritten naar de A4 en daarna 2) de parallelbanen van de A4 tussen Hoofddorp en Hoofddorp-Zuid en vice-versa. Ter informatie: de toeritten en parallelbanen staan nu al vol; dus daar lokaal verkeer aan toevoegen lijkt mij nauwelijks serieus te noemen. i. In het verleden zijn aan de bewoners van de flats aan Ridderburgpark afspraken gemaakt dat de busbaan er zou komen maar dat de Ridderburgpark nooit zou worden doorgetrokken naar de Bennebroekerweg. Hoe staat de Toolenburgerweg ten opzichte van die afspraken met bewoners? j. In de fasering en het geschetste tijdspak (zie p32 verkeerskundige onderbouwing) staat de Toolenburgerweg helemaal niet genoemd. Is dat bewust, onbewust of om een andere reden? k. Mijn voorstel is dus een stap terug te maken. Daarbij moet in die stap terug een serieuze impact- en inpassingsanalyse worden gemaakt. Veel verkeerskundige informatie en knelpunten zijn de basis geweest voor dit VSP.	h. Buiten de spitsperioden kunnen de parallelbanen van de A4 nog prima dienen als ringstructuur voor Hoofddorp. Uiteraard zet de gemeente in om de bewegingen in Hoofddorp voornamelijk door lopen, fietsen of het openbaar vervoer in te vullen. i. De voorbereiding van de busbaan vond plaats in 2001 door de Provincie Noord-Holland. In de besluitvorming hierover zijn geen toezeggingen gedaan over de functie van Ridderburgpark. De recreatiewaarde van de Toolenburgerplas zone is zodanig dat ambitie is het bestaande beeld en functionaliteit te behouden. j. In de beschrijving van de maatregelen komt de Toolenburgerweg wel degelijk voor. k. In het VSP worden de verwachte problemen en de mogelijke oplossingen over de zuidelijke ontsluiting van Hoofddorp beschreven. Deze worden, mede naar aanleiding van uw inspraakreactie, op korte termijn onderdeel van een brede belangenafweging waarbij ook gekeken wordt naar inpassing.

	Daarbij inzake verkeersveiligheid vindt een redelijk deel van de oudere automobilist het helemaal niet prettig de snelweg op te moeten; laat staan meerdere keren in-men uitvoegen. In de oplossing van de Toolenburgerweg is onvoldoende nagedacht of deze kan worden ingepast en wat de consequenties zijn. Deze Toolenburgerweg gaat een rustige wijk doorsnijden. De huidige busbaan doet dat al maar nog met een overzichtelijke frequentie, aantallen en geluidsoverlast. De Toolenburgerweg gaat de totale verkeersintensiteit door de hele wijk verstoren waarbij veiligheid en rust ernstig worden aangetast. In de geschetste oplossingen wordt daar niet op in gegaan. In de mondelinge toelichtingen wordt dit afgedaan als: zoeken we nog wel uit. Onze consequentie als bewoners is dat verkeersveiligheid voor de kinderen en schooljeugd enorm achteruit gaat. Er is veel fietsverkeer parallel aan de busbaan Toolenburgerplas. Die fietsers naar lagere scholen, KSH en Zuidrand worden straks gemixt met 8500 voertuigbewegingen? Is dat een vooruitgang in de beoogde leef kwaliteit en verkeersveiligheid? Deze weg is nauwelijks ruimtelijk in te passen. Er is in het trace tussen gevels en bestaande voorzieningen geen overmaat meer. Zeker niet door de ook aanwezige ondergrondse kabels en leidingen (o.a. Defensie-pijpleidingen voor Schiphol hoorde ik van oudere bewoners?). In het verleden zijn aan de bewoners van de flats aan Ridderburgpark afspraken gemaakt dat de busbaan er zou komen maar dat de Ridderburgpark nooit zou worden doorgetrokken naar de Bennebroekerweg. Hoe staat de Toolenburgerweg ten opzichte van die afspraken met bewoners? Los van de ruimtelijke inpassing zijn de woningen (rond 340 aanwonenden) in de bouw helemaal niet ontworpen of geschikt gemaakt voor de geluidsbelasting van een Toolenburgerweg. Waarom daar dan nu een weg toevoegen en een IJweg afschalen? De 46 (!) aanwonenden daar wisten heel goed waar ze gingen wonen en wat de situatie was. Waarom worden dit soort keuzes gemaakt? Ergens lijkt er iets te zitten in ambities om polderlinten en iconen te willen accentueren en te behouden. Nobel maar moet daarvoor een hele wijk overhoop worden gehaald en een nieuwe doorsnijdende weg worden ingevoegd? Is dat een visie op polderlinten of iconen waard? In de fasering en het geschetste tijdspak (zie p32 verkeerskundige onderbouwing) staat de Toolenburgerweg helemaal niet genoemd. Is dat bewust, onbewust of om een andere reden? Alternatieven: Als bewoner en wijkraad lid mag je kritisch zijn maar moet je ook meedenken. Welke alternatieven zijn er te bedenken? Een ring structuur om Hoofddorp begrijp ik best. Maar loopt die via de A4 of maak je eerder een parallel aan de A4 om de gemeentelijke ring te sluiten? Zou een andere invulling nabij de Rijnlanderweg niet een oplossing bieden voor het deel A4? Met de ring stel ik voor een ‘langzame diagonaal’ toe te voegen via de VHGL en spoorlaan. Deze diagonaal mag langzamer en/of minder aantrekkelijk zijn maar biedt wel een verbinding en doorstroming. Deze loopt dan vanaf de brandweer		

	over de VHGL tot aan de Shell en volgt dan de spoorlaan. Daarmee ontstaat een diagonale noord-zuid verbinding die de ringstructuur faciliteert en bestaande structuren niet afsluit. Daarbij is de VHGL-oost prima te kruisen door de onderdoorgangen toe te voegen net zoals elders op de VHGL. Want waarom zouden die op het oostelijke deel niet kunnen en elders wel? Vervolgproces Het is vervelend voor het proces maar geconstateerd moet worden dan een proces-fout is gemaakt in het betrekken en informeren van bewoners uit (sowieso) de wijk Toolenburg. Dus we moeten een stap terug en deze stakeholders actief betrekken in de planvorming. Dit plan is tot stand gekomen met input van een deel van de bewoners. Daarmee is het geen volwaardig plan en kunnen de afwezigen de dupe zijn geworden. Dat kan niet de bedoeling zijn van een zorgvuldig proces. Mijn voorstel is dus een stap terug te maken. Daarbij moet in die stap terug een serieuze impact- en inpassingsanalyse worden gemaakt. Veel verkeerskundige informatie en knelpunten zijn de basis geweest voor dit VSP. Dus het jarenlange gemopper van de bewoners van de IJweg is wel goed meegenomen en de ambities in het centrumgebied ook; maar hoe is de impact van de Toolenburgerweg meegenomen? Die gegevens moeten er op gelijkwaardig niveau zijn om afgewogen keuzes te kunnen maken. In dat vervolgproces willen wij als bewoners actiever en als gelijkwaardige partner worden betrokken en geïnformeerd. Om dit moment is de hele wijk alert en wantrouwend; dat is geen goede basis voor de toekomst. Besluitvorming en Uitvoering Dit plan kan alleen integraal worden goedgekeurd en uitgevoerd. Het mag in geen geval stapsgewijs worden besloten en uitgevoerd en ‘dan zien we wel’. Wat er dan optreedt is een salamitactiek waarbij we over 8 jaar door allerhande deelbesluiten en afsluitingen tot de conclusie komen dat de Toolenburgerweg wel MOET omwille van leefbaarheid. Nee, ik en wij als bewoners willen graag dat er dat er voor-gedacht wordt. Dus voordat we de eerste maatregel nemen moeten we beseffen en voordenken welke onomkeerbare stappen er dan moeten volgen.		
595	Via de gezamenlijke zienswijze van appartementencomplex Sparta, heb ik mijn zienswijze al kenbaar gemaakt. Maar de kwestie is zo zwaarwegend dat ik ook op persoonlijke titel wil reageren. Ik ben 91 en het lukt mij niet meer dit heel uitgebreid te doen. Maar de plannen om een Toolenburgweg aan te leggen zijn onbegrijpelijk en de uitvoering zou een veel te grote impact hebben op de woon- en leefomgeving. Niet alleen van bewoners aan het Ridderburgpark maar ook de wijken er omheen. We hebben jaren geleden gekozen om te wonen in het RidderburgPARK!! En nu zou dat een drukke weg moeten worden. Ik vind dat de gemeente de noodzaak voor deze keuze onvoldoende kan onderbouwen en ik zal me waar mogelijk blijven verzetten.	a. De plannen voor Toolenburgerweg zijn onbegrijpelijk. Uitvoering heeft impact op woon- en leefomgeving.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

596	Toolenburgerweg. Ik maak bezwaar tegen de verkeerscirculatieplannen in Hoofddorp met name het idee om de Toolenburgerweg te realiseren. 9000 auto's per dag die dwars door mijn wijk gaan! En waarvoor veel groen moet verdwijnen. En dit van een gemeente die altijd heeft gezegd de wijken leefbaar te willen houden en het verkeer zo veel mogelijk buiten de wijken wil leiden. De media staan vol over preventie en gezondheid. Een groene omgeving bepaalt voor 70% het gevoel van gezond zijn. En dat groen wordt uit onze weg weggehaald om een autoluw centrum te maken. Wij, uw burgers wonen in de wijken. NIET in het centrum.	a. U maakt bezwaar tegen met name de Toolenburgerweg. Groen wordt uit de wijk weggehaald om het centrum autoluw te maken.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
597	Naar aanleiding van het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om de Toolenburgerweg te maken vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, wil ik u graag laten weten hoe ik hier tegenaan kijk. De geplande nieuwbouw Hydepark en het plan om de stationsregio autoluw te maken zullen grote gevolgen hebben voor de bestaande wijken in Hoofddorp. Het autoluw maken van de nieuw te bouwen woonwijk in de buurt van het treinstation zal onherroepelijk leiden tot het verleggen van die verkeersdrukte naar de wijk Toolenburg; een wijk die lijkt te worden opgeofferd. Het voornemen om de Van Heuven Goedhartlaan af te sluiten richting station en het verkeer dan door Toolenburg te sturen via de Haya van Somerensingel en de Maria Tesselschadestraat is onverantwoord. De wijk is daar niet op berekend. Waarom niet de huidige Van Heuven Goedhartlaan blijven gebruiken? Toolenburg, en specifiek deze straten, zijn bij de aanleg ervan niet op deze verkeersdrukte berekend, waardoor dit onaanvaardbare negatieve gevolgen heeft voor verkeersveiligheid, geluidsoverlast, woongenot, hoeveelheid ‘groen’ en niet in de laatste plaats de gezondheid van de inwoners. Zo is recent grootschalig in het nieuws geweest dat autobanden naast plastic de grootste bron zijn van microplastics, waarvan de precieze gezondheidsrisico’s nog opgehelderd moeten worden. Bovendien wordt in het Verkeersstructuurplan in paragraaf 2.6 het volgende gesteld: ’’Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan’’. Het autoluw maken van Hydepark heeft precies de uitwerking die juist voorkomen zou moeten worden. Ook het plan om een weg te maken tussen het winkelcentrum Toolenburg en de Nieuwe Bennebroekerweg is zeer nadelig voor de wijk Toolenburg. Bij de busbaan die daar nu loopt, met daarnaast een fiets- en voetpad, vinden al vaak aanrijdingen met fietsers plaats. Om daar nog een weg naast te leggen is onverantwoord. Er gaan veel scholieren overheen die vanuit Nieuw-Vennep naar middelbare scholen in Hoofddorp gaan. Er is geen ruimte voor een weg, zonder overlast van de bewoners, het opofferen van heel veel flora en fauna bij de	a. Het autoluw maken van het stationsgebied zal leiden tot het verleggen van de verkeersdrukte naar de wijk Toolenburg. De wijk is hier niet op berekend. b. Het aanleggen van de Toolenburgerweg is nadelig voor Toolenburg: verlies groen, rust en meer vervuiling. Opofferen flora en fauna.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Toolenburgerplas en het creëren van een gevaarlijke oversteek tussen de wijk, het recreatiegebied en Floriande. Bovendien zal de weg leiden tot een significante toename van verkeer (ook verkeer uit andere wijken van Hoofddorp zullen hierdoor aangezogen worden), wederom met meer geluidsoverlast en fijnstof tot gevolg. Op grond hiervan ontraad ik u met klem om een extra weg tussen de Nieuwe Bennebroekerweg en winkelcentrum Toolenburg in het VSP te handhaven.		
598	Hierbij reactie van bewoner Bennebroekerweg. Dit verkeersplan zorgt voor veel extra overlast door veel extra verkeersbewegingen, luchtvervuiling, herrie in een gebied waar groen en rust is toegezegd vanuit plan Tudorpark. Dit plan staat haaks op de omgeving waarop wij ons huis hebben laten bouwen aan de Bennebroekerweg. Volledig oneens met dit plan.	a. Dit plan staat haaks op de omgeving waarop u uw huis heeft laten bouwen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
599	Geachte bestuurders, Wij, de bewoners van de straatnaam willen bezwaar aantekenen tegen het voorgenoemde besluit een fietspad aan te leggen aan de noordzijde van de Geniedijk tegenover de zgn. Piratenwijk. Onze argumenten zijn: • Er gaat een groot deel van de privacy in onze tuinen verloren; • Op deze kant van de Piratenwijk ondervinden wij juist in onze tuinen al veel last van vliegtuiglawaai. Aanleg van een hoofdfietsnetwerk pad zal deze hinder onnodig verhogen; • De veiligheid van toekomstige gebruikers van dit fietspad is in het geding. Als er iets gebeurt (ongeluk of ervaren van overlast) kunnen wij als bewoners niets doen. Er ligt immers een sloot tussen. Vanaf de openbare weg is er ook geen zicht op; • Geluidsoverlast door gemotoriseerd verkeer, dag en nacht; • Er liggen al veel kabels en er worden nog regelmatig nieuwe kabels gelegd aan de noordzijde dus asfalteren is geen optie; • Uitkijk op het fietspad heeft bij verkoop van de woning een lagere verkoopwaarde tot gevolg. Tevens zijn wij verbaasd over uw geplande discussie die circa reeds 20 jaar geleden door uw gemeente is gevoerd en waarbij het besluit werd genomen om af te zien van het hierboven bedoelde fietspad.	a. U bent tegen het fietspad aan de noordzijde van de Geniedijk: - Er gaat een groot deel van de privacy in onze tuinen verloren; - Op deze kant van de Piratenwijk ondervinden wij juist in onze tuinen al veel last van vliegtuiglawaai. Aanleg van een hoofdfietsnetwerk pad zal deze hinder onnodig verhogen; - De veiligheid van toekomstige gebruikers van dit fietspad is in het geding. Als er iets gebeurt (ongeluk of ervaren van overlast) kunnen wij als bewoners niets doen. Er ligt immers een sloot tussen. Vanaf de openbare weg is er ook geen zicht op; - Geluidsoverlast door gemotoriseerd verkeer, dag en nacht; - Er liggen al veel kabels en er worden nog regelmatig nieuwe kabels gelegd aan de noordzijde dus asfalteren is geen optie; - Uitkijk op het fietspad heeft bij verkoop van de woning een lagere verkoopwaarde tot gevolg b. Tevens zijn wij verbaasd over uw geplande discussie die circa reeds 20 jaar geleden door uw gemeente is gevoerd en waarbij het besluit werd genomen om af te zien van het hierboven bedoelde fietspad.	a. Zie toelichting paragraaf Fietspad Geniedijk tussen Nieuweweg en de Van Heuven Goedhartlaan. b. We zijn een enorm dynamische gemeente. Met grote ontwikkelingen en nieuwe beleidsuitgangspunten die meer gericht zijn op het gebruik van de fiets waardoor keuzes uit het verleden opnieuw ter discussie kunnen komen te staan.
600	Commentaar op Concept-Verkeersstructuurplan Hoofddorp (VSP) Als inwoner van Hoofddorp – Pax (sinds 1976) en thans Hoofddorp – Toolenburg (sinds 2003) lever ik hierbij -in het kort- commentaar op bovengenoemd plan. Via een flyer van de wijkraad Toolenburg werd ik attent gemaakt op dit plan en werd verwezen naar de groep 'Toolenburgerweg' op Facebook. Mogelijk is het mij ontgaan, maar ik verbaas mij erover dat het	a. U bent verbaasd dat u niet bent geïnformeerd over het VSP.	a. Aan het begin van het proces in 2021 zijn er 9 participatie-bijeenkomsten georganiseerd door een bureau. Via advertenties en mails zijn inwoners, wijkraden en ondernemers uitgenodigd. Die avonden waren op 13 oktober 2021, 29 november 2021 en 24 januari 2022. De wijkraad Toolenburg is voor 13 oktober en 29 november uitgenodigd. Voor ondernemers was dat op 29 november 2021 en 19 januari 2022. Zij allen hebben input geleverd voor het concept-VSP van Hoofddorp. Toen het concept-plan klaar was heeft de gemeente een artikel op InforMeer online geplaatst

	gemeentebestuur mij niet (veel) eerder op enigerlei wijze heeft geïnformeerd over het VSP. Volgens de wijkraad mag ik in dit document mijn 'zienswijze' over het VSP vermelden. Ik noem het liever mijn 'bezwaar'. Hoewel ik ervan uitga dat 'formele bezwaren' later aan de orde mogen en zullen komen. Voor mij zal dat zeker gelden, als het VSP niet op voor mij essentiële punten wijzigt. Voor per auto reizende inwoners van de wijken Graan voor Visch, Pax, Toolenburg en (een deel van) Bornholm zal het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station leiden tot het (moeten) afleggen van oneindig meer kilometers. Iedere verkeersbeweging uit voornoemde wijken richting de A4 (naar Schiphol, Amsterdam, Aalsmeer, Leiden, Den Haag en Rotterdam en vice versa) zal -na genoemde afsluiting- moeten plaatsvinden via de Van Heuven Goedhartlaan en de Weg om de Noord. Los van de extra af te leggen kilometers (en meer brandstof) en de extra tijd zal dit leiden tot een forse (dit is een understatement) extra uitstoot van CO2, stikstof en fijnstof. Dit is volstrekt tegenstrijdig met alle mooie woorden die er in het VSP te lezen zijn over -samenvattend- het milieu. En dit alles om de nieuwe wijk Hyde Park en het aanpalende centrum lopend of per fiets veiliger te kunnen bereiken. Zijn -van stoplichten voorziene- zebrapaden niet veilig genoeg? Of ondermijnt dat de (gewenste?) allure van Hyde Park? Het volledig veilig oversteken kan opgelost worden door over de Van Heuven Goedhartlaan één of meer 'Avioslurfen' of 'Vliegtuigbruggen' te plaatsen. Die zijn in de planperiode gratis af te halen bij de luchthaven Schiphol, die in diezelfde periode ingekrompen zal zijn wegens een overmatige (wederom een understatement) uitstoot van stikstof. Ondanks dat (zie Hoofdkeuzes, 4.1) 'binnen de wijken … in principe alleen bestemmingsverkeer zal zijn' en (zie Hoofdkeuzes, 4.6) 'het doorgaand verkeer uit de wijken van Hoofddorp te weren, waardoor een rustiger verkeersbeeld zal ontstaan' wordt er in het VSP gekozen voor de aanleg van de Toolenburgerweg: hoe tegenstrijdig met die hoofdkeuzes! Eén auto (inclusief vrachtwagens richting Dirk van de Broek, Albert Heijn en Blokker in het winkelcentrum Toolenburg) per negen à tien seconden over deze weg. En een veelvoud van dit aantal in de spits: onveilig, slecht voor het milieu en voor de leefbaarheid van omwonenden in het Ridderburgpark en de bejaardenwoningen langs de busbaan. Parkeerplaatsen voor de appartementen zullen verplaatst moeten worden ten koste van een deel van het -groene-Toolenburgerpark. Een druk bezocht voetbalveldje zal moeten verdwijnen. Daarnaast zal de aanleg van deze weg leiden tot veel sluipverkeer via de Rondenburglaan en de Maria Rutgerslaan. Dit alles is strijdig met de inhoud van het coalitieakkoord 2022-2026, dat hoog inzet op 'bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid'. Een en ander is prima verwoord in punt 2.6 van het VSP 'Leefbaarheid en verkeersveiligheid'.	b. Het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan zal voor bewoners van bestaande wijken zorgen voor meer kilometers met als gevolg meer kosten en meer uitstoot. Volstrekt tegenstrijdig met mooie woorden in het VSP m.b.t. milieu. c. Er zijn andere mogelijkheden om veilig oversteken van bewoners nieuwe wijk Hydepark mogelijk te maken. d. Tegenstrijdig met het coalitieakkoord dat hoog inzet op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. e. Waarom stopt lijn 397 niet op de busbaan ter hoogte van (het einde van) de Aletta Jacobsdreef / hoek Anna de Waalstraat?	https://haarlemmermeergemeente.nl/informeer-online en in de papieren versie die zit als bijlage in HC-Nieuws: https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuws/prettig-bewegen-in-haarlemmermeer om mensen te informeren dat het concept klaar was en men kon reageren Ook is er een persbericht verstuurd en zijn er posters en flyers verspreid. Er is 2x een advertentie in het Witte Weekblad gezet en er zijn advertenties op Facebook geplaatst. Er zijn verschillende tweets verstuurd via de kanalen van de gemeente. Voor het concept VSP Hoofddorp is een inloopbijeenkomst georganiseerd op 5 oktober 2022 in de Jan Grasfoyer. Daarna is er nog een extra inloopbijeenkomst geweest waar de gemeente door de wijkraad Toolenburg was uitgenodigd om extra uitleg te geven. Zo ook door de wijkraad Graan voor Visch op 1 november. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. De autoluwe Van Heuven Goedhartlaan dient meerdere doelen, niet alleen om een veilige oversteek te bieden. Zie toelichting paragraaf autoluwe Heuven Goedhartlaan. d. Het VSP heeft juist de insteek om met de groei waar Haarlemmeer de komende jaren mee te maken krijgt een verkeerssysteem te realiseren waar bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid niet achteruit gaat maar zelfs verbetert. e. Het toevoegen van extra bushalten is nadelig voor de kwaliteit van de buslijnen. Er is gekozen voor deze halteverdeling zodat de reistijd optimaal blijft en het openbaar vervoer dus echt hoogwaardig is.

	En toch met dit voorstel komen? Kennelijk geloven de opstellers (en daarmee de verantwoordelijke wethouder én het gemeentebestuur) van dit plan er niet in. Want (zie 5.6 Toolenburgerweg): “Deze bouwsteen is niet per se nodig voor het functioneren van het totale pakket”. Om met Henk Spaan te spreken: ‘vuilnisman, weg ermee’! Het VSP heeft -terecht- openbaar vervoer hoog in het vaandel staan. Waarom stopt lijn 397 niet op de busbaan ter hoogte van (het einde van) de Aletta Jacobsdreef / hoek Anna de Waalstraat?		
601	Hallo, Graag wil ik mijn mening over het VSP met u delen. Kort gezegd zie ik het plan als whishfull thinking; het OV wordt gezien als de heilige graal, alsof dat de oplossing kan bieden aan het grootste deel van de vervoerswensen. De coronacrisis heeft ons geleerd dat het OV van de ene op de andere dag praktisch stil kan komen te liggen. Het faciliteren en stimuleren van het gebruik van het OV is prima, maar zoals het er nu naar uitziet zijn drang en dwang meer van toepassing op het beleid, een flinke beperking van de keuzevrijheid van bewoners van Hoofddorp om zelf te kunnen kiezen hoe ze zich verplaatsen. De Van Heuven Goedhartlaan is inmiddels al ruim 30 jaar de rondweg van Hoofddorp en voldoet naar mijn ervaring goed aan de wensen van de gebruikers. Het VSP voorziet in een drastische verkleining van de capaciteit van de VHG, terwijl er wel gerekend wordt op een flinke groei van het aantal inwoners van onze mooie gemeente. Gezien de huidige (on-)mogelijkheden met betrekking tot bouw en infrastructuur door de stikstofproblematiek is het afbreken van infrastructuur met als gevolg dat de Taurusavenue, die nog geen 10 jaar in gebruik is als hoofdroute voor een groot deel van het autoverkeer tussen Hoofddorp en de A4, haar functie verliest. Dat lijkt me een onverantwoorde desinvestering, weet de subsidiegever die destijds heeft bijgedragen aan de Taurusavenue hier al van? Mijn voorstel is om de geplande afsluitingen van de VHG eerst als proef met afzettingen uit te voeren om te weten of de overige infrastructuur het extra verkeersaanbod wel aankan zonder tot een verkeersinfarct te leiden zodat er niets vernietigd hoeft te worden waarvan later zou kunnen blijken dat het een verkeerde keuze is geweest. De verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg zal niet haalbaar zijn zonder de Spoorlaan ook te verbreden, iets wat niet eenvoudig is in te passen in de huidige situatie en dus een flinke extra kostenpost zal zijn. Eén detail uit het plan, een buslijn dwars door de woonwijk Graan voor Visch, bevreemdt me ten zeerste. De huidige route naar het station is korter en doorsnijdt geen woonwijk. Hoe wordt het als er vanuit tegengestelde richtingen bussen van deze route gebruik moeten maken? Dat vergt een behoorlijk brede weg die mijns inziens niet past in een woonwijk met veel kinderen en een basisschool dichtbij de gewenste route. Er worden veel maatregelen voorgesteld om doorgaand verkeer te weren. Wordt hierbij wel stilgestaan bij het feit dat er in Hoofddorp ook bewoners zijn die nu van deze routes gebruik maken om naar hun werk of een andere bestemming te rijden met de auto en door de plannen gehinderd en benadeeld worden, bijvoorbeeld als men vanuit Graan	a. Het faciliteren en stimuleren van het gebruik van het OV is prima, maar zoals het er nu naar uitziet zijn drang en dwang meer van toepassing op het beleid, een flinke beperking van de keuzevrijheid van bewoners van Hoofddorp om zelf te kunnen kiezen hoe ze zich verplaatsen. b. Gezien de huidige onmogelijkheden met betrekking tot bouw van infrastructuur ivm stikstof is het afbreken van de hoofdstructuur een onverantwoorde desinvestering. U adviseert met tijdelijke afzettingen te ondervinden of deze maatregel wel werkt. c. Een busbaan door Graan voor Visch: is dat wel mogelijk? d. Er worden veel maatregelen voorgesteld om doorgaand verkeer te weren. Maar wordt er stil gestaan bij de bewoners die nu gebruik maken van de huidige structuur en daar dan hinder van ondervinden?	a. Het VSP geeft geen belemmering in de keuzevrijheid aan de bewoners van Hoofddorp hoe ze zich, ook in de toekomst willen en kunnen verplaatsen. b. Bij de nadere uitwerking van de knip volgen uiteraard ook de studies om inzicht te geven in de consequenties op stikstof. Het verkeersmodel heeft nu aangegeven dat de voorgestelde maatregel kan werken. c. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch. d. Het is niet mogelijk met de gewenste groei van woningen en arbeidsplaatsen om de huidige functionaliteit overal op hetzelfde niveau te houden. Het beperken van doorgaand verkeer levert ruimte op de bestaande structuren op die voor huidige bewoners gunstig kunnen uitpakken.

	voor Visch naar de A4 richting Amsterdam wil rijden? Dan moet er flink worden omgereden via de nieuwe Bennebroekerweg wat extra tijd en brandstof kost en extra verkeersbewegingen tot gevolg heeft. Vóórdat er ingrepen worden gedaan in de huidige infrastructuur lijkt het me nuttig dat er actuele verkeersmetingen worden gedaan om te weten of het wel verstandig is om de huidige verkeerscapaciteit zo radicaal te beperken. De gevleugelde uitdrukking: ""Met de kennis van nu"" wordt vaak gebruikt om verkeerde beslissingen uit het verleden goed te praten. Op dit moment is het nog mogelijk om het VSP kritisch te bekijken en te heroverwegen waar dit naar de huidige inzichten en maatstaven de voorkeur verdient. Afsluitend lijkt het me dat een herijking van het VSP op zijn plaats is na de ontwikkelingen van de afgelopen jaren op het gebied van het OV en de recente capaciteitsproblemen waarvoor nog geen oplossing in het verschiet ligt. Zelf fiets ik ruim 5000 km per jaar en gebruik de fiets voor mijn lokale verplaatsingen wanneer dat mogelijk is, maar om te denken dat het gedrag van onze inwoners zover kan worden omgebogen lijkt mij geen haalbare zaak. Succes met uw werk, ik hoop dat er verder zal worden gekeken dan naar mooi gemaakte plannen en rapporten die niet altijd overeenkomen met de realiteit en haalbaarheid.		
602	ZIENSWIJZE CONCEPTVERSIE VERKEERSSTRUCTUURPLAN HOOFDDORP Hierbij dienen wij U onze officiële zienswijze op het VSP Hoofddorp en als bewoner van Toolenburg-Oost onze officiële zienswijze op het traject “Toolenbergerweg” in het bijzonder. Conceptversie VSP HOOFDDORP Dit hele plan raakt heel veel bewoners, wijken, bedrijven en winkeliers etc. Een dergelijk ingrijpend plan had breed gecommuniceerd moeten worden. Veel Hoofddorpers en bedrijven hebben er geen weet van wat bijvoorbeeld het auto luw maken van de Van Heuven Goedhart voor hen betekent. De impact dat een dergelijk plan heeft, vergt een persoonlijk schriftelijke uitleg. Hiermee creëer je duidelijkheid en draagvlak en voorkom je dat inwoners en bedrijven overvallen worden en boos zijn. De Wijkraad Toolenburg alsook de bewoners uit deze wijk zijn niet betrokken geweest in participatiegesprekken met als doel ideeën aan te dragen voor het concept VSP. Wij zijn door het ontbreken van communicatie compleet verrast en vele wijkbewoners met ons. Communicatie moet echt beter. Aangegeven wordt dat het VSP voorziet in een veilig en aantrekkelijke woonomgeving. Door het opheffen van de Van Heuven Goedhartlaan dienen in het plan de wijkbewoners met hun auto naar de randwegen te worden geleid. Deze verkeersbeweging zal dan door andere wijken plaatsvinden. Dit komt onze veiligheid en de bewoonbaarheid van de wijken niet ten goede. Het autoluw maken van prestigieuze gebieden (Hyde Park, Stationsgebied) mag niet ten koste gaan van verplaatsing van verkeer naar andere bestaande (woon-)gebieden. De gemeente	a. U geeft aan dat de communicatie echt beter moet. b. Het autoluw maken van het stationsgebied en Hydepark mag niet ten koste gaan van bewoners in bestaande wijken. En is kapitaalvernietiging.	a. Omdat het VSP voor heel veel inwoners belangrijk is heeft de gemeente bij de start van de tweede fase van de participatie er niet voor gekozen om duizenden brieven uit te sturen (duur en niet duurzaam) maar is er een artikel op InforMeer online geplaatst https://haarlemmermeergemeente.nl/informeer-online dat artikel is ook geplaatst n de papieren versie die als bijlage in HC-Nieuws zit: https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuws/prettig-bewegen-in-haarlemmermeer. Ook is er een persbericht verstuurd en zijn er posters en flyers (bibliotheek, PierK, Maatvast enz.) verspreid. Er is 2x een advertentie in het Witte Weekblad gezet en er zijn advertenties op Facebook geplaatst. Ook zijn er verschillende tweets verstuurd via de kanalen van de gemeente. Er is een fysieke inloopbijeenkomst op 5 oktober in de Jan Grasfoyer georganiseerd en er is nog een extra inloopbijeenkomst geweest waar de gemeente door de wijkraad Toolenburg was uitgenodigd om extra uitleg te geven. Zo ook door de wijkraad Graan voor Visch op 1 november. Aan het begin van het proces in 2021 zijn er participatie-bijeenkomsten georganiseerd door een bureau. Via advertenties en mails zijn inwoners, wijkraden en ondernemers uitgenodigd. Die avonden waren op 13 oktober 2021, 29 november 2021 en 24 januari 2022. De wijkraad Toolenburg is voor 13 oktober en 29 november uitgenodigd. Voor ondernemers was dat op 29 november 2021 en 19 januari 2022. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	Haarlemmermeer wil juist voorzien in een betere auto-bereikbaarheid van lokale bestemmingen, omdat de focus van de gemeente ligt op het bestemmingsverkeer. Het VSP spreekt deze opvatting tegen. Daarnaast is het streven om vanuit de wijken binnen 15 minuten (met elektrische fiets) in het centrum te zijn. Hierbij is niet nagedacht hoe ouderen het centrum kunnen bereiken. In het VSP Hoofddorp wordt nergens aangegeven hoe busbanen gaan lopen. In de toekomst zal het aantal elektrische fietsen fors toenemen. Door de te smalle fietspaden komen nu al hele gevaarlijke situaties voor. Er zal dan ook goed naar de veiligheid hiervan gekeken moeten worden. Ik adviseer U daarover in overleg te gaan de daartoe deskundige instanties. Ook wordt er gedacht om de aanvangstijden van onderwijsinstellingen te spreiden om filevorming tegen te gaan. Een gedachte die niet zal werken. Als voorbeeld het geval van werkende ouders met 3 kinderen die naar verschillende scholen gaan. Deze ouders zitten dan met de handen in het haar. Hoe moeten ze dat managen. Het auto luw maken en het teruggeven van de Van Heuven Goedhartlaan aan voetgangers, fietsers en bromfietsers houdt in dat al het gemeenschapsgeld dat destijds in de aanleg en in het huidige onderhoud van deze laan is gestopt dan wel wordt gestoken teniet gaat (kapitaalvernietiging). Daarnaast wordt gevreesd dat de dan ontstane brede afstand tussen de bebouwing wordt gebruikt voor het realiseren van nieuwbouwwoningen. Onder punt 5.6 “pakket Nieuwe Bennebroekerweg” wordt aan gegeven dat door de aanleg van een nieuwe verbinding vanaf winkelcentrum Toolenburg langs de Toolenburgerplas naar de Nieuwe Bennebroekerweg (Toolenburgerweg) een directe route naar de randstructuur vanuit dit deel van Hoofddorp ontstaat, zodat er minder verkeer door de wijken naar de Spoorlaan of Hoofddorp zal rijden. Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket, maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden. Opname Toolenburgerweg in VSP Hoofddorp. Nu worden de lokale autobewegingen redelijkerwijs nog evenredig verdeeld over de wijken. Bewoners uit deze wijken zullen er geen problemen mee hebben als deze bewegingen in stand blijven. Ik heb zo’n gevoel dat de Toolenburgerweg niet stopt of aanvangt bij het winkelcentrum Toolenburg maar doorloopt, en misschien wel naar de kant van de andere randweg (kruisweg). De komst van een Toolenburgerweg zal ten koste gaan van een deel van het groene natuur- en recreatiegebied Toolenbergerplas, immers het idee om deze weg langs de busbaan Toolenburg-zuid te leggen is wegens de ondergrondse gevoelige infrastructuur (kabels) niet mogelijk. Met de komst van deze weg ontstaat een ongewenste brede scheiding tussen woonwijken. Het plan voorziet in veiligheid voor fietsers en voetgangers. Ik vraag me tevens af of de plannenmakers enig idee hebben hoeveel schoolgaande fietsers thans gebruik maken van het huidig aanwezige fietsspad langs de busbaan. Niet alleen fietsers vanuit de woonwijken maar ook vanuit Nieuw-Vennep. Om als bewoner vanuit Toolenburg-oost naar het recreatiegebied te gaan moet een drukke weg (900 bewegingen per dag!) overgestoken worden. Dat zou alleen kunnen middels tunnels	c. Er wordt weinig rekening gehouden met ouderen. d. Toename van elektrische fietsen. Fietspaden nu al onveilig. e. Onduidelijk is hoe busbanen gaan lopen. f. Toolenburgerweg gaat ten koste van flora en fauna, ook bij Toolenburgerplas. Meer overlast voor direct aanwonenden en verkeersonveiligheid neemt toe voor alle weggebruikers. Nog meer fijnstof! U gaat ervan uit dat er een milieu effecten rapportage wordt gemaakt voor het aanleggen van de Toolenburgerweg. g. Waarom niet eerst de 400 knelpunten oplossen?	c. Het VSP is niet specifiek op een bepaalde doelgroep gemaakt maar geldt voor alle bewoners en bezoekers van Hoofddorp. d. In de periode 6 februari tot 27 maart lag het Fietsplan Haarlemmermeer ter inzage. Veiligheid en alle nieuwe soorten voertuigen op het fietspad zijn onderwerp in dit plan. e. Er zit een duidelijke afbeelding in het VSP met een overzicht van de busbanenstructuur, bestaand en toekomstig. f. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. g. Jaarlijks wordt een deel van de bij ons bekende knelpunten opgepakt, door het vaststellen van het VSP kunnen ze op de juiste wijze opgepakt worden zodat ze in de lijn van het VSP passen.

	onder de weg door. Gezien de overlast van jongeren, in helaas ook dit gedeelte van de woonwijken, maken deze tunnels het voor de gebruikers alleen maar nog onveiliger (vuurwerk, lawaai, bedreigingen etc.). Een bijkomende zaak is dat de appartementencomplexen gelegen aan de Rondenburglaan en Ridderburgpark geconfronteerd worden met een drukke weg voor hun neus. Met geluidschermen zullen wellicht met name de 1e en 2e woonlagen van deze complexen het zicht ontnomen worden en zullen de overige woonlagen ernstig te maken met verkeerslawaai. De bewoners van de wijken in Toolenburg hebben al te maken met grote hoeveelheid neerdalende fijnstof afkomstig van het vliegverkeer naar en van luchthaven Schiphol. Als bewoner van de Ina Boudier-Bakkerdreef (80 meter van huidige busbaan woonachtig) krijg ik ook nog eens te maken met de fijnstof afkomstig van het verkeer over de Toolenburgerweg, zeker bij ZW en W wind. Daarnaast vrees ik dat bij drukte op de randwegen automobilisten de Toolenburgerweg zullen gebruiken als sluiproute, hetgeen de leefbaarheid van de wijken nog meer zal aantasten. Ik mag er toch van uitgaan dat vooraf aan de aanleg van de Toolenburgerweg een gedegen milieu-effect-rapportage verschijnt en dat deze rapportage serieus wordt genomen. Tot slot geeft het VSP Hoofddorp aan dat er nog 400 knelpunten opgelost moeten worden. Waarom niet eerst deze knelpunten oplossen alvorens met een gebrekkige communicatie met de mogelijke aanleg van een Toolenburgerweg onrust te zaaien onder de wijkbewoners van Toolenburg-Oost. Ik ga er van uit dat bovengenoemde zienswijzen duidelijk zijn aangegeven.		
603	Als bewoner van de Juffrouw Jagtstraat in Toolenburg die met veel plezier gebruik maakt van de parkachtige omgeving in en rond de Toolenburgse plas moet ik een ernstig bezwaar aantekenen tegen het idee van de mogelijie aanleg van de Toolenburgweg. Natuurlijk besef ik dat er een NIMBY luchtje aan zit , maar toch...	a. U maakt ernstig bezwaar tegen de Toolenburgerweg: u maakt met veel plezier gebruik van de parkachtige omgeving Toolenburgse plas.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
604	Ik probeer mijn opmerkingen zo kort en krachtig te formuleren. Nummers verwijzen naar de hoofdstukken in het verkeersstructuurplan. 2.4: 'Reizigerstunnel op 1 verhoogd perron': Ik begreep dat door deze keuze de bussen niet meer via de gebruikelijke tunnel onder het spoor kunnen (kant Pharos toren). En dat hierdoor de kans bestaat dat er o.a. bussen dwars door de Wijk Graan voor Visch gaan. (Vanaf Van Heuvelgoedhartlaan oversteek door de wijk ter hoogte van de moskee.) De vraag is hoe belangrijk is het dat alle OV-aanbieders op 1 verhoogd platform komen. Op Utrecht centraal en Den Haag Centraal zijn de bussen ook niet op dezelfde hoogte als de trein en verplaatsten de reizigers zich ook soepel tussen de verschillende OV-aanbieders. Een combi van trappen en roltrappen kunnen een alternatief zijn.	a. 2.4. Hoe belangrijk is het dat alle OV-aanbieders op 1 verhoogd platform komen? En dat hierdoor de kans bestaat dat er een busbaan door Graan voor Visch komt? b. 5.4 Kan busbaan door Graan voor Visch worden voorkomen? c. 3.2 Binnen 20 minuten vanuit het stationsgebied op plaats van bestemming zijn is wel heel ambitieus.	a. Voor het functioneren van het knooppunt is een verhoogd busstation een gedachte die verder uitgewerkt wordt en hieraan zijn de busroutes gekoppeld. Een mogelijk route is die geschetst is in het VSP, door Graan voor Visch. b. Zie a. c. Het gaat met deze stelling niet exact om de 20 minuten maar om het beeld te schetsen dat voorzieningen en werkgelegenheid voor diverse soorten mobiliteit en voor diverse inwoners via lopen, fietsen, openbaar vervoer en als het niet anders kan de auto op acceptabele afstand van de woning bereikbaar zijn.

	Wellicht is het een idee dat de bussen juist onder het station kunnen blijven en hierdoor door de gebruikelijke tunnel door Hoofddorp kunnen worden geleid (zonder dat er onnodig dwars door bestaande wijken heen wordt gereden. 3.2 Mobiliteitsaanpak in 5 stappen - ´Iedereen moet … binnen 20 minuten vanuit het stationsgebied van en naar school, werk of winkels kunnen gaan': 20 minuten is wel erg ambitieus. Een half uur of 45 minuten is ook een acceptabele reistijd. - 'Lagere parkeernorm': Het is niet duidelijk wat lager betekent. Een alternatief is het creëren van parkeergarages voor omwonenden. - Het creëren van P+R terreinen aan de rand van bewoonde gedeelte of aansluitend op hoofdwegen is een goed alternatief om verkeer binnen de stad te verminderen. 4.4 aantrekkelijk openbaarvervoer: werkt alleen als OV goedkoper is dan de auto. 5.4 Pakket Openbaar Vervoer: Verzoek om serieus te kijken of busbaan dwars door de rustige wijk Graan voor Visch kan worden voorkomen. Wellicht is een busroute om de wijk heen een mogelijk alternatief. 5.5 Pakket station en centrum: Het is erg onduidelijk of en hoe het centrum nog goed bereikbaar is met de auto EN dat dit gebeurt met minder overlast voor de bewoners. Nadrukkelijk verzoek om voordat er concrete besluiten worden genomen om in gesprek te gaan met omwonende om zoveel mogelijk praktische tip en alternatieven op te halen.	d. Lagere parkeernorm: niet duidelijk wat lager betekent? e. Is het mogelijk om parkeergarages voor omwonenden te maken? f. Creëer P+R terreinen aan de rand. g. 5.5 Erg onduidelijk of en hoe het centrum nog goed bereikbaar is met de auto EN dat dit gebeurt met minder overlast voor de bewoners.	d. In het coalitieakkoord is opgenomen dat de huidige parkeernormen het uitgangspunt zijn, maar dat maatwerk mogelijk is. Lagere normen zijn daarom niet generiek voor de hele gemeente, maar worden afgestemd op de lokale situatie. Voor een aantal plannen die in ontwikkeling zijn zetten we in op extra voorzieningen voor de fiets, het openbaar vervoer en deelmobiliteit. In de bestemmingsplannen van deze ontwikkelingen wordt rekening gehouden met een lagere parkeernorm. Denk hierbij onder andere aan de plannen voor Hyde Park, Pionier-Bols en Lincolnpark. e. Bij ontwikkelingen worden eisen gesteld aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Deze zijn bedoeld voor de nieuwe gebruikers. Wij kunnen aan ontwikkelaars geen eisen stellen voor het parkeren van bestaande bewoners. f. Een goede overstap van auto naar OV aan de rand van de stad is zeker een item in het VSP. Waar en hoeveel exact moet nader bepaald worden in een uitwerking. g. Het centrum Hoofddorp blijft met de auto goed bereikbaar. De inzet is om doorgaand verkeer uit het centrum te weren, maar niet om bestemmingsverkeer tegen te houden. Dit is gunstig voor de bewoners.
605	Re:Toolenburgerweg. Ook al lijkt deze nieuwe weg voor bewoners van Toolenburg een prima uitvalsweg naar de Nieuwe Bennebroekerweg, voor de bewoners van de Maria Rutgerslaan betekent het MEER doorgaand verkeer dat zeker geen 30 km rijdt (gebeurt nu ook niet) men rijdt veel harder. Dus eigenlijk een verplaatsing van het verkeer in de wijk!	a. Toolenburgerweg niet voor iedereen een oplossing.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
606	Nog een nabrander: Was is het effect van een busbaan dwars door de wijk Graan voor Visch: -De wijk wordt 'gehalveerd'/gesplitst - de busbaan loopt dan niet al te ver van een school, wijkgebouw en sportzaal, waar veel activiteiten zijn voor jonge kinderen en ouderen in de wijk. De busbaan zal voor drukte en onveiligheid zorgen. Gelieve te kijken naar mogelijk alternatieven voor een busroute.	a. De busbaan door Graan voor Visch heeft als effect: - dat de wijk wordt gehalveerd; - dat deze voor drukte en onveiligheid zal zorgen.	a. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.
607	Min of meer bij toeval bereikte mij het bericht over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Dat Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede infrastructuur en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt zeker te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers.	a. STOMP is een goed principe maar lijkt niet altijd te zijn verwerkt in het VSP: - Ook zonder de Van Heuven Goedhartlaan af te sluiten kan het aanzien van het gebied rondom het station omhoog. Bijvoorbeeld verdiept aanleggen of een loop- fietsbrug aanleggen naar Hydepark vanaf bestaande stationsgebied.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	Na bestudering van het plan heb ik echter het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is aan het STOMP, daarom voel ik mij genoodzaakt mijn zienswijze u mede te delen. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert, maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorp-Centrum vanuit het NS-station en de hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Dat dit een wens is kan ik billijken, dit valt echter ook te bewerkstelligen zonder de Van Heuven Goedhartlaan volledig af te sluiten. Zo kan er bijvoorbeeld voor gekozen worden van het toch al verhoogde stationsgebied een brede, fraaie loop- en fietsbrug naar Hydepark te maken. Ook kan er voor gekozen worden de autoluw gemaakte Van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede loop- en/of fietsbrug(gen). Aanvullend zou er een doorsteek onder het spoor in het verlengde van de Van Heuven Goedhartlaan gemaakt kunnen worden die nabij de Geniedijk aansluit op de bestaande oprit naar de A4. Deze opties kunnen in volledige harmonie met het STOMP principe worden gekozen. Afsluiting is geen oplossing voor een potentieel verkeersinfarct, maar creëert of versterkt juist dat verwachte infarct, waardoor er logischerwijs extra maatregelen moeten worden genomen om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses nu of in de toekomst te voorkomen.Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Een van de bypasses. Een slechte gedachte en wel om de volgende redenen: Met deze Inprikker (de Toolenburgerweg) snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er per dag 9000(!) auto's over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; "een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk". U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de verkeersveiligheid in de hele wijk, hetgeen volledig in tegenstelling is met de huidige 30 km zone waar veiligheid van voetgangers en fietsers voorop staat. Uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. Te weten het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp het KSH, Haarlemmermeer Lyceum of het Kaj Munk College. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg is nu al zeer onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, ik zeg het nog maar eens, 9000 auto's per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de Oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondenburglaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto's per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al	- Afsluiting zorgt voor een verkeersinfarct en daar moeten dan weer extra maatregelen voor worden gecreëerd. b. De Toolenburgerweg is een slechte gedachte: - Een goed functionerende wijk wordt in tweeën gesplitst met als gevolg een enorme toename verkeersonveiligheid. Hoe valt dit te staven met het STOMP principe? - Levensvreugde welzijn en welbevinden van inwoners Tudorpark en Toolenburg en recreanten Toolenburgerplas wordt aangetast. STOMP geldt voor alle wijken!	b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Tevens bevindt zich halverwege de Maria Rutgerslaan een kinderdagverblijf en zie je net als op de andere twee genoemde wegen veel ouders op de fiets hun kinderen naar school begeleiden. Dit schrijvende vraag ik mij wederom af hoe dit te staven valt met het door u omarmde STOMP principe? In het kader de veiligheid is het ook aardig te nog even te lezen wat het Verkeersstructuurplan stelt in paragraaf 2.6, Leefbaarheid en verkeersveiligheid. ‘Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar een buurten wijkwinkelcentrum. Ook worden steeds meer kinderen per auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig. Hierdoor laten steeds meer ouders hun kind niet meer naar school fietsen. Ook zorgt de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.’ Hier mag ik toch uit concluderen dat het aanleggen van de Toolenburgerweg en de effecten die dit zal hebben op de aanpalende wijken haaks staat op deze paragraaf. Levensvreugde, welzijn en welbevinden. Ik ben ervan overtuigd dat u deze door het aanleggen van de Inprikker in deze rustige, autoluw gemaakte wijk zal aantasten: door een extra weg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de Toolenburgerplas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer. Ik denk dan aan die geluidsoverlast, maar zeker ook aan gevaarlijke oversteekplaatsen et cetera, waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan en eerder gestimuleerd zullen worden de auto te pakken om de plas te bereiken. Denk aan mensen die plotsklaps naast de weg komen te wonen, soms aan de overkant van een sloot, soms direct op een paar meter. Denk aan de twee aanleuningwoningcomplexen waarvan de tuintjes aan de weg zullen gaan grenzen. Ziet u zich voor u hoe die mensen nog buiten moeten gaan genieten op hun oude dag in hun tuintje of op het balkon, met de auto’s onder hun neus? Vele hardlopers en tourfietsers maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Hoe valt dit te rijmen met de uitgangspunten van de gemeente? Ook wij zijn uw burgers, net als de bewoners aan de IJweg en die mensen die in Hydepark moeten gaan wonen. Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad, er is een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er veel groen zal worden opgeofferd, direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten koste zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas, ten koste van		

	het mooie groen. Terwijl het in de zomer al erg druk is en juist de stukken aan de randen voor de wat oudere bewoners, sporters en hondenbezitters aantrekkelijk zijn. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. Een uitgangspunt dat de gemeente zelf gelukkig ook heeft geformuleerd. Tijd voor de invulling. Passeer je bushalte Toolenburg-Zuid, dan kom je bij de flats aan Ridderburgpark, kijk je wederom naar de fysieke ruimte dan stel je al snel de vraag; verschuiven de parkeerplaatsen het park in? De bewoners zullen hun auto niet gaan wegdoen en in de avonduren zijn alle plekjes vrijwel altijd bezet. Met als gevolg nog verdere aantasting van het recreatiegebied? Het zo vaak genoemde groen dat onze groene gemeente vormt. Nog iets verder kruisen we inmiddels de Maria Rutgerslaan, vlak daarna zal het grasveld voor de aanleunwoningen sneuvelen en zo ook een sportveld voor de jeugd. Ook de aanleunwoningen aan het einde van de Inprikker zullen vanuit hun tuin de uitlaatgassen rechtsreeks de huiskamer in krijgen en dan zal ik niet nogmaals wijzen over het benutten van tuin en balkon. In de praktijk zorgt de aanleg van de Inprikker de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dit ook aan, daar is dus geen verschil van inzicht. Ook is het te verwachten dat bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Nogmaals, dit is strijdig met het STOMP principe dat u zegt te hanteren (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet bij de IJweg en in het centrum inclusief het stationsgebied, waarbij het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. In dit opzicht biedt de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien geen fraai beeld. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog echt een doorgaande weg via welke de wijken goed hadden kunnen worden ontsloten. Echter de grond werd verkocht ten behoeve van mooie woningen in het duurdere segment. Duidelijk werd toen dat de bewoners de inrichting van de IJweg niet accepteerden en dat de gemeente naar de klachten luisterden door de weg autoluw te maken. Nu komt er zelfs een inrichting waarbij de auto te gast is en van een uitvalsweg helemaal geen sprake meer kan zijn. Met als gevolg dat u een nieuwe uitvalsweg zoekt, in een bestaande wijk, met ook bewoners die, gevoelsmatig, kennelijk minder waard zijn dan de bewoners aan de IJweg, die ik, laat dat duidelijk zijn, de nieuwe inrichting niet misgun. Maar dat de bewoners van Toolenburg en Tudorpark dan voor de gevolgen mogen opdraaien, dat vind ik eufemistisch gesteld uitermate kwalijk. Toolenburg is al vrij lang een 30 km/uur wijk, tot ieders tevredenheid. Nu komt er een weg waarmee 9000 auto’s per dag de wijk in en uit zullen gaan. Waarbij zij vijf punten passeren waar het verkeer zal kruisen met verkeer in de wijk. Te weten voetgangers, fietsers,		

	scooters en auto's. Kruispunten waarvan ik aanneem dat de broodnodige verkeerslichten zullen blijven staan. Verkeerslichten die de verkeersstroom danig zullen ophouden. Hoe lang houdt die 30 km/uur stand voor de gehaaste bestuurder, hoe lang voordat men 40/50 km/uur rijdt en de verkeerslichten negeert om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen, hoe lang voor het tot ongelukken leidt? Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km/uur eigenlijk niet past bij die 9000 auto's per dag nota bene! Of zullen we bij 'succes' en dus files voor de verkeerslichten dagelijks de uitlaatgassen inademen omdat er een lange rij auto's van verkeerslicht naar verkeerslicht tuffen. 9000 auto's per dag. Hoe is dit te plaatsen naast STOMP? Voor ons persoonlijk zal de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan betekenen dat wij meer kilometers moeten gaan maken wanneer wij Hoofddorp willen verlaten richting Amsterdam, en dat is voor ons toch 9 van de 10 maal het geval. Dit geldt voor meer mensen aan deze kant van ons dorp. Bijkomend punt is dat de Nieuwe Bennebroekerweg gedurende de spits op dit moment al onvoldoende capaciteit heeft. de weg heeft een lokaal karakter met verschillende kruisingen met stoplichten. In de toekomstige situatie komt er een aanzienlijk hoger verkeersaanbod. Zelfs na het aanpassen van de weg valt het nog maar af te wachten of deze weg geschikt is voor het hoge aantal verkeersbewegingen. Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg; 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket'. Voor de leefbaarheid van de wijk Toolenburg lijkt het mij daarom goed om af te zien van de aanleg van de Toolenburgerweg. Ik verwacht van u dat u het STOMP principe hanteert voor alle wijken en niet selectief toepast voor de locatie die u met aanzien wilt ontwikkelen. Het is naar mijn mening daarom noodzakelijk om het Verkeersstructuurplan op een aantal punten te herzien om geen afbreuk te doen aan de leefbaarheid van de bestaande wijken.		
608 609 610	De Toolenburgerweg zorgt voor een onveilige situatie voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Op dit moment is het een rustige wijk dat grenst aan het recreatiegebied Toolenburgerplas. Door de Toolenburgerweg wordt voor wandelaars, fietsers en dieren (honden, katten, egels) de oversteekbaarheid naar de Toolenburgerplas moeilijker en gevaarlijker gemaakt. Voor de bewoners met een tuin of balkon grenzend aan de Toolenburgerweg zal de leefbaarheid sterk achteruitgaan door een sterke toename van geluid en CO2 uitstoot. Ook de flora en fauna van het recreatiegebied Toolenburgerplas zal hier schade van gaan ondervinden. De Toolenburgerweg krijgt de functie van een directe route vanaf het winkelcentrum Toolenburg naar de randstructuur Nieuwe Bennebroekerweg en zou hiermee bestaande knelpunten (IJweg) en toekomstige knelpunten (Van Heuven Goedhartlaan) oplossen en/of voorkomen. Volgens de nieuwe plannen behoudt de Van Heuven	a. De Toolenburgerweg zorgt voor een onveilige situatie voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het doel van de Toolenburgerweg is dan ook in strijd met de principes en hoofdkeuzes die de mobiliteitsvisie van de gemeente Haarlemmermeer en de Netwerkstudie van de gemeente, provincie en Vervoerregio hebben meegegeven.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. Hierin wordt duidelijk dat een eventuele Toolenburgerweg juist niet in strijd is met Mobiliteitsvisie of Netwerkstudie.

	Goedhartlaan samen met de Spoorlaan een belangrijke functie om het verkeer uit de wijken naar de randstructuur (N201 en Nieuwe Bennebroekerweg) te geleiden. Ook de toekomstige bereikbaarheid van winkelcentrum Paradijs en Skagerrak zullen hier dus gebruik van blijven maken. Met de Toolenburgerweg komt er een nieuw deel randstructuur bij die niet de bestaande en toekomstige knelpunten gaat oplossen. Er komt namelijk een groot knelpunt bij, een weg die gebruikt gaat worden voor elk type autoverkeer (sluip, bestemmings, etc) uit alle delen van Hoofddorp en onderdeel gaat uitmaken van de randstructuur van Hoofddorp. De Toolenburgerweg zal ook zorgen voor een slechtere doorstroming van de buslijn 397 (Nieuw-Vennep -Leidseplein) en kan leiden tot langere reistijden. Het doel van de Toolenburgerweg is dan ook in strijd met de principes en hoofdkeuzes die de mobiliteitsvisie van de gemeente Haarlemmermeer en de Netwerkstudie van de gemeente, provincie en Vervoerregio hebben meegegeven.		
611	Geachte heer/mevrouw, Hierbij onze zienswijze tegen het voornemen van opgemelde weg. Te absurd voor woorden eigenlijk. Heel tudorpark is groen, rust en uitzicht beloofd, maar telkens stuiten wij op het tegengestelde. Nu dit weer. Argumenten tegen de potentiële weg: - de natuur die al zo weinig aanwezig is in hoofddorp en tudorpark wordt aangetast; - de belofte en toezeggingen aangaande park21 komen hiermee aardig in het geding. Immers hebben meerder kopers van kavels aan de bennebroekerweg het vooruitzicht gehad, dat er minstens drie keer zoveel natuur in het vooruitzicht lag; - de weg zal ook nog meer geluidsoverlast veroorzaken dan dat de huidige busbaan doet; - een beetje onderzoek doet u ook constateren dat de criminaliteit rondom de toolenburger plas enorm is en dus ook nog eens zal toenemen; - ten minste 8000 auto's langs mijn woning in de toekomst, terwijl er al beloftes zijn gedaan om het verkeer op de bennebroekerweg te verminderen, dat rijmt niet met elkaar; - dan nog het meest interessante argument in deze zienswijze: kennelijk is dit plan eerder op tafel geweest bij de gemeente, maar niet doorgegaan. De redenen waarom zijn mij onbekend, maar alle gronden in de beslissing van toentertijd acht ik in deze zienswijze als herhaald en ingelast beschouwd. Dus als u een besluit neemt na alle zienswijzen te hebben waargenomen, dan zult u ook die gronden moeten meewegen in de motivatie van uw beslissing. Doet u dat niet, dan zal het besluit in de zin van de AwB meteen stranden. U heeft geconstateerd dat er een hoop weestand is tegen de plannen althans voornemen van plannen althans zoals u het publiek doet voorstellen in de media dat de weg waar het allemaal om te doen is fictief is en niet betstaat. Het zou een theoretische mogelijkheid zijn tot een weg, maar de gemeente geeft wel	a. Argumenten tegen de Toolenburgerweg: - de natuur die al zo weinig aanwezig is in hoofddorp en tudorpark wordt aangetast; - de belofte en toezeggingen aangaande park21 komen hiermee aardig in het geding. Immers hebben meerder kopers van kavels - aan de bennebroekerweg het vooruitzicht gehad, dat er minstens drie keer zoveel natuur in het vooruitzicht lag; - de weg zal ook nog meer geluidsoverlast veroorzaken dan dat de huidige busbaan doet; - een beetje onderzoek doet u ook constateren dat de criminaliteit rondom de toolenburger plas enorm is en dus ook nog eens zal toenemen; - ten minste 8000 auto's langs mijn woning in de toekomst, terwijl er al beloftes zijn gedaan om het verkeer op de bennebroekerweg te verminderen, dat rijmt niet met elkaar; - - het plan is al eerder gestrand dus zal nu weer stranden met zoveel weerstand.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	een deadline voor het indienen van een zienswijze, want daarna komt een besluit tot iets definitiefs; Ik ben van mening dat de gemeente al genoeg kwaadschiks heeft gedaan richting de bewoners, zeker de eerste bewoners van tudorpark, en niet helemaal weet waar zij mee bezig is. Ik verwacht een aanzienlijk aantal bezwaren, voorlopige voorzieningen en beroepsprocedures; Uw concept verkeersstructuurplan hoofddorp d.d. 15 september 2022 rept nota bene in punt 5.6 over ""deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totaal pakket, maar het kan (dus zou eventueel kunnen, maar staat niet onomstotelijk vast) helpen om het verkeer minder door de wijken te laten rijden. Het zou dan ook zeer raadzaam zijn alle alternatieven te onderzoeken alvorens een plan als het onderhavige op deze wijze voor het publiek te presenteren met een deadline voor het indienen van een zienswijze en bij het missen van de indiening daarvan of eventueel later het indienen van een bezwaarschrift, gewoon wordt uitgevoerd, terwijl het maar fictie is en niet perse nodig is. En dan nog niet te vergeten dat uw gemeente nota bene aan de media communiceert dat er naast de mogelijkheid tot het aanleggen van de ""toolenburgerweg"" er twee andere wegen aangewezen zijn die de functie zouden kunnen overnemen en welke er wel al liggen, of ontkent de gemeente zulks te hebben gecommuniceerd? Tenslotte, hoe denkt de gemeente de aanzienlijke waardevermindering van alle woningen en ieders verminderd woongenot te gaan compenseren?		
612	Dank jullie wel voor het uitvoerige plan en de ambitie om het verkeer in Hoofddorp duurzamer te maken (door lopen en fietsen een prominentere rol te geven). Dit juich ik zeer toe. Wat betreft de uitvoering en plannen rondom onze woning op het eerste gedeelte van de Kruisweg (tegenover Hyde Park), maak ik mij echter veel zorgen om een aantal redenen: De huidige hoofdfietsroute vlak langs ons huis is momenteel al erg problematisch en gevaarlijk. Hier moet echt nu al iets aan gedaan worden en het moet heroverwogen worden, voor er ongelukken gebeuren. In dit plan lees ik dat niet terug, en het duurt tevens enorm lang voordat dit stuk van de kruisweg op de planning staat. daarnaast vinden wij het zorgwekkend dat de drukte van het verkeer als enige route naar het centrum nu al te druk is en overlast geeft, en dat dit straks nog meer het geval gaat zijn. Ik haal nu al dagelijks enorme hoeveelheden roet van mijn ramen en met de elektrische banden worden het aantal microplastics ook niet minder. De hoeveelheid luchtvervuiling maar ook gehoorvervuiling (het is een enorm lawaaiige weg) zijn al onacceptabel en dit wordt in dit plan alleen maar meer doordat het de enige ontsluitingsroute is voor het hele(!!!) centrum. Hoe gaan jullie dit tegen? Het is voor directe omwonenden onacceptabel dat dit de enige ontsluitingsweg naar het centrum is plus heel de wijk via de Boslaan. Daardoor ontstaan er nu al eindeloze linten van auto's waardoor je niet zonder gevaar kunt oversteken. Er zijn echt meer	a. Er moet nu al iets gedaan worden aan de gevaarlijke hoofdfietsroute langs uw woning; b. De enige weg naar het centrum zal straks nog drukker worden: nog meer vervuiling, onacceptabel. c. U stelt voor te kijken naar meerdere ontsluitingswegen naar het centrum en Kalorama. En het liefst alleen bestemmingsverkeer te maken vanaf de Van Heuven Goedhartlaan of eenrichtingsverkeer om verkeer te ontmoedigen. d. U leest weinig over vergroening en het tegengaan van gezondheidseffecten vanwege uitstoot.	a. Het kruispunt Boslaan / Kruisweg is een bekende blackspot in Hoofddorp. Wij hebben in onze planning staan om dit jaar een ontwerp te maken voor dit kruispunt. De uitvoering van de maatregelen zullen in samenhang met andere werkzaamheden gepland moeten worden. b. De Kruisweg is zeker niet de enige weg naar het centrum, het centrum (en de parkeergarages) blijven vanuit alle richtingen met de auto bereikbaar. Ook geeft het VSP maatregelen aan die doorgaand verkeer niet meer door het centrum laat rijden. Maar desondanks lijkt het de komende jaren wel drukker te worden op de Kruisweg en daar houden we bij de herinrichting rekening mee. c. Met de voorliggende plannen wordt doorgaand verkeer ontmoedigd om door het centrum te rijden alleen verkeer met een bestemming in of direct rond het centrum zal hier blijven rijden. Allen in het echte winkelcentrum komen mogelijk wegen die alleen tijdens venstertijden te gebruiken zijn. Op een grotere schaal toepassen van bestemmingsverkeer of eenrichtingsverkeer tast de bereikbaarheid aan. d. Het VSP gaat niet in op de vergroening of het tegengaan van uitstoot, wel probeert het VSP door het type maatregelen lopen, fietsen en OV-gebruikt te stimuleren dat een positieve bijdrage aan het milieu geeft.

	ontsluitingsroutes nodig. De berekeningen dat de weg al dit verkeer aankunnen stammen tevens uit de tijd vóór alle bouwplannen. Inmiddels zijn daar tienduizenden geplande woningen in het centrum en stationsgebied bijgekomen! Ons punt is dus dat de verkeersdrukte op een klein stukje weg nog groter wordt. Het plan van stoplichten voor de deur lijkt niet zaligmakend. Ook al is het bedoeld om mensen te ontmoedigen, als het de enige route is naar het centrum zal die genomen blijven worden en ontstaat er dus nog meer vervuiling, opstopping en drukte. Zonder in onze ogen effectieve aanpassingen hoe deze drukte tegen te gaan alsmede de negatieve gezondheidseffecten. Wij zouden graag zien dat er gekeken wordt naar meerdere ontsluitingswegen richting het centrum en Kalorama. En het liefst alles bestemmingsverkeer maken vanaf de van Heuven Goedhart laan, zoals dat ook verderop op de Kruisweg gaat gebeuren. Als dat niet mogelijk is, dan eisen we éénrichtingsverkeer als ontmoedigingsbeleid, een eis voor 30 km per uur en een P&R bij de randweg en niet in het centrum. Als ov, fiets en lopen bemoedigd wordt, zorg dan met die P&R dat mensen buiten het centrum gaan parkeren. Er is namelijk veel verkeersdrukte van niet bestemmingsverkeer, dat wil zeggen automobilisten die komen shoppen van buiten hoofddorp, wat extra druk geeft op het wegennet. Als laatste lezen wij vrijwel niks over de aanpak van vergroening van straten, parkeerplekken en bushokjes (bijv. door groene daken). Maar ook hoe de negatieve gezondheidseffecten tegen te gaan voor de omwonenden die naast Schiphol te maken krijgen met nog grotere hoeveelheden fijnstof. Dit is echt niet gezond meer en ik maak mij zorgen over de luchtwegen van mijn opgroeiende kinderen.		
613	TOOLENBURGERWEG, onzalig plan! Door de wijkraad uitgenodigd bezocht ik op 18 oktober 2022 het informatiepunt in het wijkgebouw ‘De Amazone’ waar uitleg gegeven werd over het Verkeersstructuurplan Haarlemmermeer. Dit plan houdt onder meer in dat de bestaande, goed aangelegde en ruim opgezette Van Heuven Goedhartlaan in de toekomst niet meer geheel benut zal worden, omdat het station autoluw wordt gemaakt en voorzien gaat worden van een plein. Daardoor ontstaat een probleem want waar leiden we al het verkeer langs? Tijdens de bijeenkomst werden er informatiebronnen getoond dat het aanleggen van een weg door Toolenburg één van de oplossingen zou zijn. Daar ben ik zeer op tegen, ik maak mij er zorgen over en middels dit schrijven maak ik hier bezwaar tegen. Mijn man en ik hebben destijds bewust gekozen om niet in een stad te gaan wonen maar in de kindvriendelijke, rustige en veilige woonwijk Toolenburg, waar je je gemakkelijker op de fiets kunt verplaatsen dan met de auto. De scholen, het winkelcentrum, de bibliotheek, de sportvelden, het winkelcentrum ‘De Vier Meren’ is door de vele	a. Toolenburgerweg is een onzalig plan om het stationgebied autoluw te maken door de Van Heuven Goedhartlaan af te sluiten. Met deze weg wordt het verkeer de wijk binnengehaald: - Sluipwegen; - Probleem bij winkelcentrum Toolenburg - Filevorming en chaos in de wijk; - Er is geen ruimte voor de weg dus dicht op de bestaande bebouwing - Geluidsoverlast; - Sporten op sportveld niet meer mogelijk; - Uitlaatgassen ongezond; - Fietsen en wandelen gevaarlijk; - Natuur bij het park moet wijken voor de weg; - Vreemd dat het zomaar ontstaat want stond niet in het bestemmingsplan toen Toolenburg gebouwd werd.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp en toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	fietspaden beter bereikbaar met de fiets dan met de auto. Gezond en goed voor het milieu. Maar met het aanleggen van een nieuwe weg van de Nieuwe Bennebroekerweg naar het winkelcentrum Toolenburg, wordt het verkeer de woonwijk juist binnengehaald. En dat terwijl men de straten in de wijk Toolenburg zo rustig mogelijk wilde houden gezien de smalle wegen vol met drempels en het 30km beleid. Dit zie ik in de toekomst gebeuren: • Er ontstaan sluipwegen… • Er gaat een enorm probleem ontstaan bij het winkelcentrum, het verkeer komt Toolenburg binnen maar kan dan daarna geen kant meer op, de wegen zijn smal en vol met drempels. • Bijna 9000 bewegingen op 1 dag over de voorgenomen aan te leggen weg is onmogelijk. Het verkeer kan nergens vlot naar toe rijden, met filevorming als gevolg en verkeerschaos. • Er is geen ruimte genoeg voor de voorgenomen aan te leggen weg, hij komt veel te dicht op de bestaande huizen en flatgebouwen. • Het autoverkeer, waaronder het vrachtverkeer, veroorzaakt geluidsoverlast en daardoor onrust, gejaagdheid, slaapproblemen en stress. • Het sporten op het sportveld aan de Merckenburg waar dagelijks mensen samenkomen om te voetballen, te hockeyen en te trainen kan niet meer plaatsvinden. Dat een gezonde leefstijl moet wijken voor een aan te leggen weg (die niet in het bestemmingsplan was opgenomen!) door de wijk Toolenburg is niet van deze tijd. • De uitlaatgassen zijn ongezond, het wooncomfort wordt teniet gedaan. • Het is onveilig voor fietsende en spelende kinderen. • Er wordt heel veel gebruik gemaakt van het park rond de Toolenburgerplas. Het is een prachtig aangelegd natuurgebied waar veel vogels naar toe trekken. De natuur zal weer moeten sneuvelen en ondervindt hier schade van. • Het is een fijn park waar nog rust heerst en waar volop wordt gesport en gerecreëerd. Dat gaan we toch niet stuk maken door het aanleggen van een weg! Het is vreemd dat dit plan zomaar is ontstaan. Het stond niet in het bestemmingsplan toen Toolenburg werd gebouwd. En het lijkt wel of er geen ruchtbaarheid aan gegeven mag worden, want er is geen informatie over bekendgemaakt in de Hoofddorpse Courant, niet voor en niet na de bijeenkomst die georganiseerd was door de wijkraad. Ook zijn de foto’s die we gezien hebben in ‘De Amazone’ niet terug te vinden op de website. Is dit soms een tegemoetkoming aan de bewoners van de IJweg, zodat daar minder verkeersbewegingen gemaakt gaan worden? Als dat zo is, dan gaat het probleem ‘teveel autoverkeer’ met het aanleggen van de voorgenomen Toolenburgerweg alleen maar verplaatst worden. Sterker nog… het wordt daarmee vele malen groter gemaakt, want het verkeer dat van de IJweg gebruik maakt stroomt de wijk niet in, maar kan via de Altenburg of via het Leenderbos doorgang vinden en er is op die manier geen opstopping bij het winkelcentrum		

	Toolenburg. Dat gaat er wel komen als de Toolenburgerweg wordt aangelegd. Het gaat enorm nadelige gevolgen hebben voor de hele wijk Toolenburg. Veel straten die nu rustig zijn, gaan overbelast worden. (Rondenburglaan, etc.). Dit lijkt op korte termijnpolitiek: Een oplossing zoeken voor de korte termijn en geen zicht hebben op wat het voor invloed gaat hebben voor de toekomst. De gemeenteraad beslist iets wat veel geld gaat kosten en heel veel te weeg gaat brengen als het plan daadwerkelijk uitgevoerd gaat worden. Vervolgens krijgt de gemeente te maken met het compleet vastlopen van het verkeer in de wijk Toolenburg. En daar, dit onzalige traject, moet dan weer een oplossing gevonden worden…. Zonde van de tijd Zonde van de investering Zonde van het geld Zonde van de energie Zonde van de stress dat dit bij de bewoners oplevert Stop met dit onzalige plan!		
614	NEE tegen de sloop van Toolenburg!! Wij zijn door de Wijkraad Toolenburg geïnformeerd over en uitgenodigd om bij een informatieavond aanwezig te zijn over het Verkeersstructuurplan Haarlemmermeer. Fijn dat de Wijkraad hier zo alert op was dat zij de inwoners informeert en tevens bijzonder dat de gemeente dat niet actief doet, of actief niet doet. Niets er over in de brievenbus als belanghebbenden of een aankondiging in de Hoofddorpse Courant. Op die bewuste 18e oktober in ‘de Amazone’ werd er door deskundigen uitvoerig uitleg gegeven en werden er ook plaatjes getoond die verder niet op de website van de gemeente te vinden zijn. Ook bijzonder. Hoewel de plannen nog veel met slagen om de arm gepresenteerd werden, was het voor ons en de op die avond aanwezige Toolenburgers gewoon heel erg schrikken van de voornemens van de gemeente Haarlemmermeer. Het Verkeersstructuurplan Haarlemmermeer, met als meest schokkend element in het geheel: de Toolenburgerweg; een niet in een bestemmingsplan opgenomen weg. Onbegrijpelijk dat die ‘insteek’ wordt gekozen, dwars door de wijk, langs (of over) de reeds bestaande busbaan. Vlak langs de Toolenburgerplas, de Urban Villa’s, Bejaardenhuizen, gewone huizen, Winkelcentrum en zo meer. Weg met (een deel van) de natuur en flora en fauna. Weg met de rust, de doorsteekjes in de wijk, de redelijk veilige en kindvriendelijke loop- en fietspaden. Weg met de fietsverbinding met Nieuw-Vennep. Weg met het sportveldje en de gelegenheid om in de wijk te voetballen, te hockeyen en te trainen. Weg met de bereikbaarheid van het winkelcentrum. Daar komt een racebaan met 9000 autobewegingen per dag voor terug, veel meer herrie, de meer onveiliger oversteekjes, de meer ongezonde lucht en fijnstof en stank van veel meer verkeer, de doorlopende ruis, de krapte bij het WC Toolenburg, de nog	a. Bijzonder dat de gemeente niet actief inwoners informeert over het VSP. b. Plaatjes getoond op de bijeenkomst van 18 oktober staan niet op de website van de gemeente. c. Onbegrijpelijk dat er voor de Toolenbugerweg wordt gekozen, een weg die niet in het bestemmingsplan is opgenomen: dwars door een woonwijk naast een busbaan, natuur moet wijken, weg met rust, meer herrie, onveiliger, ongezonde lucht. d. VSP leidt tot het verschuiven van probleem voor prestige project.	a. De gemeente heeft in de tweede fase van de participatie een artikel op de website van de gemeente (InforMeer online) geplaatst https://haarlemmermeergemeente.nl/informeer-online dat artikel verscheen ook in de papieren bijlage van HC-Nieuws: https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuws/prettig-bewegen-in-haarlemmermeer Daarnaast is er een persbericht verstuurd en zijn er posters en flyers verspreid. Er is 2x een advertentie in het Witte Weekblad gezet en er zijn advertenties op Facebook geplaatst. Ook zijn er verschillende tweets verstuurd via de kanalen van de gemeente. Door de gemeente is een inloopbijeenkomst op 5 oktober in de Jan Grasfoyer georganiseerd er is nog een extra inloopbijeenkomst geweest waar de gemeente door de wijkraad Toolenburg was uitgenodigd om extra uitleg te geven. Zo ook door de wijkraad Graan voor Visch op 1 november. Aan het begin van het proces in 2021 , de eerste fase zijn er participatie-bijeenkomsten georganiseerd door een bureau. Via advertenties en mails zijn inwoners, wijkraden en ondernemers uitgenodigd. Die avonden waren op 13 oktober 2021, 29 november 2021 en 24 januari 2022. De wijkraad Toolenburg is voor 13 oktober en 29 november uitgenodigd. Voor ondernemers was dat op 29 november 2021 en 19 januari 2022. b. De afbeeldingen komen uit de achterliggende verkeersrapportage die opvraagbaar is. c. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. d. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	onoverzichtelijker kruisingen rondom het WC Toolenburg om maar een paar van de ongemakken op te noemen. Met welk doel? Om aan niet bekendgemaakte toezeggingen aan projectontwikkelaars tegemoet te komen? Het is niet om tegemoet te komen aan het meer autoluw maken van de gemeente Haarlemmermeer, want het komt neer op een verplaatsen van dat concept. Sloop Toolenburg West, Oost, Zuid en -plas, ten gunste van IJweg, het nieuwe project Hydepark en Station Hoofddorp. Het Verkeersstructuurplan Haarlemmermeer leidt tot een verschuiven van het probleem wat veel meer reiskilometers op gaat leveren, met meer uitstoot, met langere aanrijtijden naar je werkplek binnen of buiten de Haarlemmermeer / Hoofddorp. En ook ontstaan er sluipwegen, een verkeersinfarct bij en rond het WC Toolenburg want de ruimte daar is smal met waterlopen/tochten en dus filevorming. Het wegvallen van parkeergelegenheid bij de bestaande huizen en flatgebouwen. De algehele gezondheid zal dalen o.a. door verhoging van fijnstof, stress, gejaagdheid en slaapproblemen. Kortom, het is een onzalig idee en daarop is maar een antwoord mogelijk: NEE! NEE tegen KNIPPEN in de VHGlaan en NEE tegen de Toolenburgerweg. NEE tegen dit VERKEERSSTRUCTUURPLAN Haarlemmermeer NEE tegen SCHADE aan flora en fauna; aan de natuur NEE tegen de SLOOP van Toolenburg.		
615	Betreft: Zienswijze op Verkeersstructuurplan Hoofddorp-Toolenburg Ik woon in Groningen, maar ben regelmatig op bezoek in Hoofddorp in de wijk Toolenburg. Als bezoeker was ik vanaf het begin getroffen door de bijzondere situatie rond het Toolenburgpark. Mijn bezoekadres ligt aan het Ridderburgpark. Ik werd daar als bezoeker getroffen door de rust en de ruimte rond de appartementengebouwen en ik kon eenvoudig parkeren. Wat een genot. Ik had dit niet verwacht in het drukke Westen. De inrichting van het gebied met de grote waterplas omringd door een prachtig golvend landschap is als project van de stad Hoofddorp zeer geslaagd en van grote waarde. Door doorgaand verkeer te vermijden (er loopt alleen een busbaan) is een oase van rust en stilte gecreëerd. De enkele brommer (die volgens mij niet eens door het park mag rijden) veroorzaakt meteen veel irritatie omdat de rust zo ruw wordt doorbroken. Nu begreep ik dat de Gemeente plannen heeft om -op termijn- ingrijpende aanpassingen in de verkeerssituatie door te voeren. Belangrijkste wijziging zou zijn om in Ridderburgpark de doodlopende weg langs de busbaan te wijzigen in een doorgaande verkeersweg naar de verderop gelegen nieuwe woonwijken. Dit kan voor de Gemeente een oplossing lijken om een praktisch knelpunt op te lossen, maar ik wil graag benadrukken dat de Gemeente ook de verantwoordelijkheid heeft om na te denken over wat er met deze ‘oplossing’ wordt vernietigd. Met	a. U vraagt – in het belang van alle Hoofddorpers - om bij het zoeken van verkeerstechnische oplossingen heel goed na te denken over wat u weggooit als gevolg van een ‘oplossing’. Toolenburgpark als stiltegebied is een groot goed voor Hoofddorp.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	de komst van een verbindingsweg met doorgaand verkeer komt er een einde aan de rust en stilte in het Ridderburgpark en ver daar omheen. Elke stad heeft gebieden voor ontspanning en recreatie nodig. Central Park in new York, Hyde Park in Londen, Vondelpark Amsterdam, enzovoort. De stad Hoofddorp heeft met Toolenburgpark zo'n parel gecreëerd. Een oase van ruimte, rust en stilte. En die oases zijn schaars! Het Haarlemmermeerse bos bijvoorbeeld, is als stiltegebied al om zeep geholpen met de aanleg van de Driemerenweg. Ik wil u dan ook – in het belang van alle Hoofddorpers - vragen om bij het zoeken van verkeerstechnische oplossingen heel goed na te denken over wat u weggooit als gevolg van een 'oplossing'. Toolenburgpark als stiltegebied is een groot goed voor Hoofddorp. Verkwansel het niet !		
616	Gemeente Haarlemmermeer gaat de infrastructuur aanpassen na de bouw van nieuwe wijken. Dit zou andersom moeten zijn. Hierdoor gaat er een onbelans onstaan en gaan heel veel huishoudens hier extreem veel last van krijgen. De appartementen aan ridderburgpark met name de hoogbouw gaan heel veel geluidsoverlast hiervan krijgen. "Wij zijn bewoners van Ridderburgpark, wij hebben het appartement voor veel geld gekocht, mede om de ligging en de doodlopende straat. Graag wil ik opmerken, de ijweg wordt autoluw, deze bewoners wisten, 16 jaar geleden, dat ze aan een doorgaande weg kwamen wonen. De argumenten bereikbaarheid Toolenburg buurtwinkelcentrum? Het kan niet zo zijn, dat er wegen worden aangelegd en andere toegangswegen worden gesloten. Van Heuven Goedhartlaan bij station afsluiten, gedacht aan een voetgangerstunnel. Zo kan ik nog wel meer dingen noemen. Ik mis iedere onderbouwing voor de nieuwe plannen."	a. U mist onderbouwing voor de nieuwe plannen. Infrastructuur aanpassen na de bouw van nieuwe wijken zodat bestaande wijken de overlast en gevolgen ondervinden. Dat moet andersom!	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
617	Naar aanleiding van het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om een nieuwe onnodige weg te maken, genaamd de Toolenburgerweg, vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, vraag ik u het volgende in overweging te nemen: De geplande 8800 auto's per dag zullen voor de omliggende wijken onacceptabel veel extra fijnstof, stikstof en CO2 voorzaken naast de overlast die er al is van het vliegverkeer van Schiphol. Daarnaast is dit niet wenselijk voor de verkeersveiligheid gezien de vele scholieren en jonge kinderen die uit deze wijken met deze weg te maken zullen krijgen. De Toolenburgerweg is bedoeld voor een 'snelle ontsluiting' van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan zal een deel van de inwoners echter méér kilometers moeten maken om op de snelweg of N201 te komen. In de praktijk zorgt de aanleg van meer asfalt in de praktijk ook voor meer autoverkeer. Dat is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privé auto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd. Ik vraag u dan ook met klem deze plannen te herzien en betere alternatieven te bedenken die wel in lijn zijn met de milieu richtlijnen en in goede samenspraak met de bewoners in de wijken en de wijkverenigingen.		
618	Naar aanleiding van het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om een ""nieuwe"" onnodige weg te maken, genaamd de Toolenburgerweg, vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, vraag ik u het volgende in overweging te nemen: De geplande 8800 auto's per dag zullen voor de omliggende wijken onacceptabel veel extra fijnstof, stikstof en CO2 voorzaken naast de overlast die er al is van het vliegverkeer van Schiphol. Daarnaast is dit niet wenselijk voor de verkeersveiligheid gezien de vele scholieren en jonge kinderen die uit deze wijken met deze weg te maken zullen krijgen. De Toolenburgerweg is bedoeld voor een 'snelle ontsluiting' van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan zal een deel van de inwoners echter méér kilometers moeten maken om op de snelweg of N201 te komen. In de praktijk zorgt de aanleg van meer asfalt in de praktijk ook voor meer autoverkeer. Dat is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privé auto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd. Als alternatief kan bijvoorbeeld gekeken worden om de IJweg niet compleet autoluw te maken maar eenrichtingsverkeer, zodat er een goed breed fietspad ligt en auto's (afhankelijk van de rijrichting) makkelijk tot het hart van Toolenburg kunnen komen. Tevens is het een slecht idee, door het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan, om al het verkeer naar de A4 te sturen via Hoofddorp Zuid. Een beter doorstromingsplan zou kunnen zijn dat er gekeken wordt naar een tunnel bij het stationsgebied. Hierdoor kan het autoverkeer beter doorstromen en belast je minder de buitenwijken van Hoofddorp. Gezien het bovenstaande vraag ik u met klem het Verkeersstructuurplan te herzien en betere alternatieven te bedenken die wel in lijn zijn met de milieu richtlijnen en in goede samenspraak met de bewoners in de wijken en de wijkverenigingen.	a. U vraagt mbt de Toolenburgerweg het volgende in overweging te nemen: - extra auto's in de omliggende wijken zorgen voor uitstoot en niet wenselijk voor verkeersveiligheid scholieren. - Autoluw maken van stationsgebied betekent voor veel inwoners omrijden en dus meer kilometers. - Is IJweg niet autoluw maken geen alternatief? Of een tunnel onder het stationsgebeid?	b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan en zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
619	Met verbazing heb ik kennis genomen van het verkeersstructuurplan Hoofddorp. De keuze om de van Heuven-Goedhartlaan af te sluiten ten hoogte van het station is naar mijn inzicht de meest slechte keuze. In plaats daarvan zou de bestaande hoofstructuur bestaanden uit een	a. Juist versterken van de bestaande binnen- en buitenring in plaats van de Van Heuven Goedhartlaan afsluiten! Dan geen mitigerende maatregelen nodig.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	buitenring (ring hoofddorp) en een binnenring (van Heuven-Goedhartlaan) juist moeten worden versterkt. Hiermee wordt een natuurlijke verkeersstroom bereikt naar de dichtsbijzijnde binnen of buiten ring en wordt verkeer in centrum en woonwijken beperkt tot bestemmingsverkeer. Door het afsluiten van de van Heuven-Goedhartlaan blijken er uit het plan mitigerende maatregelen nodig. Hierbij wordt een nieuwe weg dwars door onze woonwijk Toolenburg voorgesteld (Toolenburgerweg) die naar ik heb vernomen een verwachte verkeersintensiteit van 9000 bewegingen per dag zal opleveren. Dit helpt niet echt ""om verkeer minder door woonwijken te laten rijden"" zoals wordt gesuggereerd in het plan. Naast vermindering van het woongenot in onze woonwijk zullen er allerlei problemen in onze wijk gaan optreden. Het winkelcentrum Toolenburg zal bijvoorbeeld meer bezocht gaan worden door niet Toolenburgers. De parkeer voorzieningen rond het winkelcentrum zijn hier onvoldoende voor. Tot slot wil ik nog iets opmerken over het anti-auto sentiment binnen de gemeente. Dit uit zich o.a. in het parkeerbeleid. Op de (middel)lange termijn zullen we overgaan op volledig electrische stille auto's die rijden op duurzaam verkregen electriciteit. Er mag m.i. dan ook geen spraken zijn milieu argumenten tegen de auto. Stimuleren van het gebruik van de fiets voor korte afstanden is prima. Maar welk beleid er ook gemaakt zal worden de auto is en blijft vaak het makkelijkste en goedkoopste deur-tot-deur vervoermiddel. Er is vanuit de landelijke politiek een actief beleid op verhogen van de arbeidsparticipatie dit betekend dat noodgedwongen beide partners in menig huishouden een auto nodig hebben. Bovendien kunnen volwassen kinderen geen huur of koopwoning vinden dicht bij hun werk en blijven thuis wonen. Vele huishoudens hebben derhalve twee of drie auto's nodig. Zolang dit probleem niet is opgelost past er geen restrictief parkeerbeleid.	b. Auto's zullen blijven.	b. Het VSP erkent ook de rol van de auto in de toekomst maar geeft ook aan dat blijven investeren in automaatregelen financieel en ruimtelijk niet meer haalbaar zijn. Om toch te kunnen blijven groeien en een leefbare, veilige omgeving te creëren zijn maatregelen nodig die lopen, fietsen en meer OV gebruik stimuleren en maatregelen tegen doorgaand autoverkeer in de wijken.
620	Geachte meneer/mevrouw, Zittend op mijn favoriete plekje in de erker aan mijn keukentafel schrijf ik deze brief. Vanaf dit plekje heb ik een prachtig uitzicht op de berg in het park(Toolenburgse plas),de flats aan de overkant(daar waar de gemeente ooit zei daar komen bungalows) en op de busbaan naar Nieuw Vennep(terugkomend van onze vakantie toentertijd reden er opeens bussen…..dat was wennen). Ook heb ik vanaf mijn stekkie zicht op het fietspad/fietsbrug(ina boudier bakkerdreef/brug naar Toolenburgse plas),een druk bereden pad die de busbaan kruist. Hoe vaak ik niet opkijk van weer een toeterende buschauffeur vanwege een fiets/ brommer/scooter die denkt het nog wel even te redden voor de bus langs. En dan de keren dat het echt mis ging,we hebben al een aantal flinke klappers gehad hier aan de overkant. En nu willen jullie er nog een weg gaan doortrekken, ik wist niet wat ik hoorde. Hebben we een mooie wijk die al lekker groen is geworden……gaan jullie er weer asfalt voor in de plek leggen. Ook wij in de Belle van Zuylenstraat zullen meer geluidsoverlast hiervan krijgen.	a. Is er een mooie wijk in Hoofddorp die al lekker groen is, gaat de gemeente er weer asfalt voor in de plaats leggen. Nog meer geluidsoverlast en verkeersonveiligheid zal toenemen. Denk nog eens goed na gemeente!	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	De flats aan de overkant en de huizen achter ons weerkaatsen het geluid van de bus(die om de zoveel minuten langs komt) nu al……laat staan als er nog veel meer auto's langs zullen komen. Ik moet bekennen dat ik stiekem hoop dat er op de route zeldzame padden en oeverzwaluwen gevonden worden en jullie voor een andere oplossing gaan. Gemeente kijk a.u.b. nog eens goed naar de situatie en de verkeersveiligheid.		
621	Beste gemeente, Een extreem drukke Tolenburgerweg midden in een woonwijk en langs een recreatiegebied??? Dat kan toch niemand echt verzinnen die van Hoofddorp houdt. Dat gaat ook tegen de andere plannen die onze stad groen en veilig moeten maken. Een nieuwe Tolenburgerweg met 9000 auto's/vrachtwagen per dag (dus file in spitsuren) is niet alleen een weg voor de Toolenburg inwoners om naar A4/N205 te komen, maar wordt ook gebruikt door mensen van buiten Toolenburg om bijv naar winkelcentrum te komen. Dat gaat ook een overlast van het winkelcentrum genereren, want de groote van het winkelcentrum past precies voor Toolenburg, maar kan niet nog extra mensen ontvangen. Een drukke Toolenburgerweg door een woonwijk is de slechtste optie om naar de Nieuw Bennebroekerweg te komen, vooral omdat er al andere opties bestaan die niet door een woonwijk gaan en zeker veel goedkoper zijn om te realiseren. Spoorlaan, Hoofdweg tussen politiebureau en Nieuwe Bennebroekerweg en Johan Enschedélaan bestaan al, gaan langs kantoren/magazijnen en hebben dus geen impact op inwoners van Hoofddorp. Deze wegen kunnen breder gemaakt worden en het probleem is opgelost. Inwoners van Toolenburg kunnen dan makkelijk op Nieuwe Bennebroekerweg komen zonder dat een hele wijk kapot wordt gemaakt door een extreem drukke Toolenburgerweg. Dus ik zeg NEE naar de Toolenburgerweg en hoop dat de gemeente het project gaat herdenken.	a. Een Toolenburgerweg gaat in tegen het groen en veilig houden van de stad. Met de weg ontstaat er overlast in de wijk maar ook bij het winkelcentrum. Er zijn al andere bestaande wegen die minder impact hebben, pas die aan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
622	Via een flyer van de wijkraad Toolenburg werd ik attent gemaakt op dit plan en werd verwezen naar de groep 'Toolenburgerweg' op Facebook. Mogelijk is het mij ontgaan, maar ik verbaas mij erover dat het gemeentebestuur mij niet (veel) eerder op enigerlei wijze heeft geïnformeerd over het VSP. Op blz 3 Voorwoord staat tenslotte dat het VSP tot stand is gekomen "met input van bewoners en ondernemers". Maar als bewoners moesten wij hierachter komen via een flyer van de wijkraad/medebewoners, niets vanuit de gemeente. De wijkraad Toolenburg is bij geen van deze gesprekken uitgenodigd of betrokken geweest. Voorts wordt doodleuk vermeld dat bij deze participatiegesprekken iedereen welkom was. Hoe dan? Met uitnodigingen die ons niet hebben bereikt? eeft dan zowel onze wijkraad net als heel Toolenburg zitten slapen ? Deze wijze van werken voldoet niet aan deugdelijke criteria volgens artikel 10 van de gemeentelijke inspraakverordening. Onderdeel van het rapport had moeten zijn	a. U bent verbaasd dat u niet bent geïnformeerd over het VSP. b. Het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan zal voor bewoners van bestaande wijken zorgen voor meer kilometers met als gevolg meer kosten en meer uitstoot. Volstrekt tegenstrijdig met mooie woorden in het VSP m.b.t. milieu. c. Er zijn andere mogelijkheden om veilig oversteken van bewoners nieuwe wijk Hydepark mogelijk te maken. d. Tegenstrijdig met het coalitieakkoord dat hoog inzet op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.	a. Zie beantwoording zienswijze 614. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. d. Het VSP geeft juist een kader hoe om te gaan met mobiliteit in de toekomst waarbij groei mogelijk blijft zonder de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid uit het oog te verliezen.

	deugdelijke verslaggeving en hoe met de inspraak c.q. participatie is omgegaan dan wel verwerkt. Voor per auto reizende inwoners van de wijken Graan voor Visch, Pax, Toolenburg en (een deel van) Bornholm zal het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station leiden tot het (moeten) afleggen van oneindig meer kilometers. Iedere verkeersbeweging uit voornoemde wijken richting de A4 (naar Schiphol, Amsterdam, Aalsmeer, Leiden, Den Haag en Rotterdam en vice versa) zal -na genoemde afsluiting- moeten plaatsvinden via de Van Heuven Goedhartlaan en de Weg om de Noord. Los van de extra af te leggen kilometers (en meer brandstof) en de extra tijd zal dit leiden tot een forse (dit is een understatement) extra uitstoot van CO2, stikstof en fijnstof. Dit is volstrekt tegenstrijdig met alle mooie woorden die er in het VSP te lezen zijn over -samenvattend- het milieu. En dit alles om de nieuwe wijk Hyde Park en het aanpalende centrum lopend of per fiets veiliger te kunnen bereiken. Zijn -van stoplichten voorziene- zebrapaden niet veilig genoeg? Of ondermijnt dat de (gewenste?) allure van Hyde Park? Eén auto (inclusief vrachtwagens richting Dirk van de Broek, Albert Heijn en Blokker in het winkelcentrum Toolenburg) per negen à tien seconden over deze weg. En een veelvoud van dit aantal in de spits: onveilig, slecht voor het milieu en voor de leefbaarheid van omwonenden in het Ridderburgpark en de bejaardenwoningen langs de busbaan. Parkeerplaatsen voor de appartementen zullen verplaatst moeten worden ten koste van een deel van het -groene-Toolenburgerpark. Een druk bezocht voetbalveldje zal moeten verdwijnen. Daarnaast zal de aanleg van deze weg leiden tot veel sluipverkeer via de Rondenburglaan en de Maria Rutgerslaan. Dit alles is strijdig met de inhoud van het coalitieakkoord 2022-2026, dat hoog inzet op ‘bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid’. Een en ander is prima verwoord in punt 2.6 van het VSP ‘Leefbaarheid en verkeersveiligheid’. En toch met dit voorstel komen? Kennelijk geloven de opstellers (en daarmee de verantwoordelijke wethouder én het gemeentebestuur) van dit plan er niet in. Want (zie 5.6 Toolenburgerweg): “Deze bouwsteen is niet per se nodig voor het functioneren van het totale pakket”. Als dit niet per se nodig is, snappen wij niet waarom er al die moeite tijd (en gemeenschapsgeld) in wordt gestoken om een bestemmingsplan te laten wijzigen. In de media heeft de gemeente gereageerd dat dit slechts een fictieve situatie is. Het feit dat de gehele wijk hier van op de hoogte was, en dit per toeval werd ontdekt, en dat de gemeente dit in een verkeersplan heeft verstopt en niet de gebruikelijke routes heeft gevolgd, zoals het informeren van de bewoners, geeft heel sterk het gevoel dat de gemeente gehoopt had dat dit niet was opgevallen en dat zodra het bestemmingsplan was gewijzigd, dat dan de bewoners pas geinformeerd zouden worden. Daarnaast is de gemeente zich bewust dat de waarde van de woningen in zowel Toolenburg als Tudorpark zal dalen door deze wijziging van het bestemmingsplan en de aanleg van deze “fictieve” weg? De gemeente is dan wel aansprakelijk voor het verlies in waarde van de woning. De		

	woningen in Tudorpark zijn verkocht met als slogan “Rustig wonen aan de Toolenburgerplas”. Dat had dus eigenlijk moeten zijn “Wonen in de lucht en stikstof van de Toolenburgerweg”, want de Toolenburgerplas zal een stuk minder groen worden. Hoe rijmt wethouder Nobel dit trouwens met zijn visie op meer groen en minder auto’s? Want in Toolenburg verdwijnt er groen en komen er meer auto’s. Dat staat haaks op elkaar. Of gaat dat alleen om zijn prestige project Hyde Park? Het stationsgebied kan ook autoluw gemaakt worden door de Van Heuven Goedhartlaan ondergronds te maken. Als het dan zo perse allemaal groen moet lijken. Daarnaast is het tegenstrijdige hierin dat deze wethouder dat deel van Hoofddorp meer groen moet en minder auto’s, maar dat de gemeente niet mee wilt werken aan het Klimaatakkoord.		
623	Beste gemeente, Ik stem NEE tegen Toolenburgerweg. Langs deze weg is nu een rustige woonwijk, een recreatiegebied en een voetbalveld voor de jeugd. Het wordt alles anders als de Toolenburgerweg komt, met 9000 auto's/vrachtwagen per dag. Als Spoorlaan, Hoofdweg tussen Van Heuven Goedhartlaan en Nieuwe Bennebroekerweg, en Johan Enschedélaan breder worden gemaakt kan al het verkeer van Toolenburg makkelijk naar A4/N205 komen, en dat zonder enkel impact op woonwijken (deze bestaande wegen gaan langs kantoren en magazijnen). En waarom moet Van Heuven Goedhartlaan afgesloten worden langs station? Er kan makkelijk een brug gebouwd worden voor voetgangers / fietsers. Of Van Heuven Goedhartlaan kan een stuk dieper lopen om een groen gebied te kunnen bouwen tussen station en Hyde Park. Het is onbegrijpelijk dat heel Hoofddorp Zuidwest moet lijden om de inwoners van HydePark blij te maken. Dus geen Toolenburgerweg en een nieuwe VSP.	a. U stemt NEE tegen Toolenburgerweg. b. En waarom moet Van Heuven Goedhartlaan afgesloten worden langs station?	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
624	De Toolenburgerweg dwars door een woonwijk en langs natuurgebied Toolenburgerplas aanleggen moet van tafel. Niet alleen vanwege extra verkeersdruk in de wijk maar zeker ook omdat de Toolenburgerplas te maken krijgt met extra stikstof uitstoot. De van Heuven Goedhartlaan een knip geven is ongewenst daar het een ontsluitingsweg is vanuit zowel de wijken Toolenburg als Bornholm. Met het afsluiten richting station ontstaat extra verkeersdruk op de route langs Skagerrak naar de N201. De huidige situatie verdeeld de verkeersstroom naar twee kanten wat zowel qua verkeersdruk als stikstofuitstoot wenselijker is.	a. De Toolenburgerweg dwars door een woonwijk en langs natuurgebied Toolenburgerplas aanleggen moet van tafel. b. De van Heuven Goedhartlaan een knip geven is ongewenst daar het een ontsluitingsweg is vanuit zowel de wijken Toolenburg als Bornholm	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
625	Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorp van 15 september 2022 Als reeds bijna jaar 40 import Hoofddorper lever ik hierbij -in het kort- commentaar op bovengenoemd plan. Via het geruchtencircuit werd ik attent gemaakt op dit plan en werd verwezen naar de groep ‘Toolenburgerweg’ op Facebook. Mogelijk is het	a. Mogelijk is het mij ontgaan, maar ik verbaas mij erover dat het gemeentebestuur de bewoners niet (veel) eerder op enigerlei wijze heeft geïnformeerd over het VSP. b. U bent tegen de knip in de Van Heuven goedhartlaan.	a. Zie antwoord a bij zienswijze 614. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	mij ontgaan, maar ik verbaas mij erover dat het gemeentebestuur de bewoners niet (veel) eerder op enigerlei wijze heeft geïnformeerd over het VSP. Volgens de wijkraad mag ik in dit document mijn 'zienswijze' over het VSP vermelden. Ik noem het liever mijn 'bezwaar'. Hoewel ik ervan uitga dat 'formele bezwaren' later aan de orde mogen en zullen komen. Voor mij zal dat zeker gelden, als het VSP niet op voor mij essentiële punten wijzigt. • Hydepark; knip van Heuven Goedhartlaan: Voor per auto reizende inwoners van de wijken Graan voor Visch, Pax, Toolenburg en (een deel van) Bornholm en Overbos zal het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station leiden tot het (moeten) afleggen van oneindig meer kilometers. Iedere verkeersbeweging uit voornoemde wijken richting de A4 (naar Schiphol, Amsterdam, Aalsmeer, Leiden, Den Haag en Rotterdam en vice versa) zal -na genoemde afsluiting- moeten plaatsvinden via de Van Heuven Goedhartlaan de Weg om de Noord of via de zuidelijke ontsluiting Spoorlaan en Nieuwe Bennebroeker weg naar Afslag Hoofddorp-Zuid. We zien dat de toe- en afvoer van afslag Hoofddorp Zuid de verkeersstromen al nauwelijks aan kan. De geplande uitbreiding van de Bennebroekerweg zal dat misschien deels kunnen opvangen maar de balans tussen de twee afslagen zal blijvend worden verstoord. Los van de extra af te leggen kilometers (en meer brandstof) en de extra tijd zal dit leiden tot een forse (dit is een understatement) extra uitstoot van CO2, stikstof en fijnstof. Dit is volstrekt tegenstrijdig met alle mooie woorden die er in het VSP te lezen zijn over -samenvattend- het milieu. En dit alles om de nieuwe wijk Hyde Park en het aanpalende centrum lopend of per fiets veiliger te kunnen bereiken. Zijn van (stoplichten voorziene) zebrapaden niet veilig genoeg? Of ondermijnt dat de (gewenste?) allure van Hyde Park? Het veilig oversteken kan opgelost worden door, over de Van Heuven Goedhartlaan één of meer bruggen te plaatsen of de van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen. • Toolenburgerweg: Ondanks dat (zie Hoofdkeuzes, 4.1) 'binnen de wijken … in principe alleen bestemmingsverkeer zal zijn' en (zie Hoofdkeuzes, 4.6) 'het doorgaand verkeer uit de wijken van Hoofddorp te weren, waardoor een rustiger verkeersbeeld zal ontstaan' wordt er in het VSP gekozen voor de aanleg van de Toolenburgerweg: hoe tegenstrijdig met die hoofdkeuzes! Eén auto (inclusief vrachtwagens richting Dirk van de Broek, Albert Heijn en Blokker in het winkelcentrum Toolenburg) per negen à tien seconden over deze weg. En een veelvoud van dit aantal in de spits: onveilig, slecht voor het milieu en voor de leefbaarheid van omwonenden in het Ridderburgpark en de bejaardenwoningen langs de busbaan. Parkeerplaatsen voor de appartementen zullen verplaatst moeten worden ten koste van een deel van het -groene-Toolenburgerpark. Een druk bezocht voetbalveldje zal moeten verdwijnen. Daarnaast zal de aanleg van deze weg leiden tot veel sluipverkeer via de Rondenburglaan en de Maria Rutgerslaan. Kunt mij uitleggen af hoe men denkt aan de geluidsnormen te gaan voldoen? Ik kan mij nog herinneren dat de woningen en flat aan de	c. U bent tegen de komst van een eventuele Toolenburgerweg. d. Het VSP heeft openbaar vervoer hoog in het vaandel staan. Wonderlijk is te constateren het aantal haltes van de buslijnen binnen de gemeente de laatste jaren alleen maar is afgenomen. Met bijvoorbeeld het ontbreken van een halte bij winkelcentrum Toolenburg voor buslijn 397 geeft u aan, het openbaar vervoer niet serieus te nemen.	c. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. d. Ten aanzien van openbaar vervoer heeft de gemeente slechts een adviserende rol. Het is aan de vervoerders en concessieverleners om te zorgen voor een dekkend ov-net. De R-net formule maakt altijd de afweging tussen halteren en rijden en voor grotere halteafstanden. Hierdoor wordt de halteafstand groter dan in het verleden. Dit blijkt goed te werken, er is geen aanleiding om in Toolenburg een extra halte toe te voegen die leidt tot een langere reistijd.

	Harriet Freezerstraat 25meter verplaatst zijn ten opzichte van het oorspronkelijke plan en minimale afstand 75 meter van de Oostelijke rijbaan van de Hoofdvaart moesten hebben. Alhoewel de norm van geluidsbelasting bij 30km/h lager zal zijn dan bij bovengenoemd voorbeeld zullen we wel te maken krijgen met afstanden van gevels tot rijbaan van grofweg de helft van bovengenoemde 75 meter. Verkeerlichtinstallaties zullen voor de veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemers onontkoombaar zijn waardoor, ten gevolge van een discontinue verkeersaanbod, de capaciteit bij 30km/h ontoereikend zal zijn en we dus met geluidsbelasting van 50km/h rekening zullen moeten houden. Mede daarom ben ik benieuwd hoe U de inrichting van de kruisingen van een Toolenburgerweg, inclusief voetpaden, fietspaden en vrijebusbaan in gedachten heeft, op een verantwoorde manier, binnen de beschikbare ruimte zonder de belangen van direct aanwonenden te schenden en de veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemers te waarborgen. Naar mijn idee is e.e.a niet op een verantwoorde wijze in de beschikbare ruimte in te passen zonder het woongenot van veel bewoners aan te tasten. Dit alles is strijdig met de inhoud van het coalitieakkoord 2022-2026, dat hoog inzet op 'bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid'. Een en ander is prima verwoord in punt 2.6 van het VSP 'Leefbaarheid en verkeersveiligheid'. Kennelijk geloven de opstellers (en daarmee de verantwoordelijke wethouder én het gemeentebestuur) van dit plan er zelf ook niet in. Want (zie 5.6 Toolenburgerweg): "Deze bouwsteen is niet per se nodig voor het functioneren van het totale pakket". Het VSP heeft openbaar vervoer hoog in het vaandel staan. Wonderlijk is te constateren het aantal haltes van de buslijnen binnen de gemeente de laatste jaren alleen maar is afgenomen. Met bijvoorbeeld het ontbreken van een halte bij winkelcentrum Toolenburg voor buslijn 397 geeft u aan, het openbaar vervoer niet serieus te nemen. Kunt U uitleggen hoe het mogelijk is, dat er woningen in de jonge wijk Tudorpark zijn gerealiseerd die na een paar jaar bewoning een ontsluitingsweg weg in de achtertuin krijgen? Een planologische blunder van formaat. Het complete plan vertoont grote gelijkenis met een operatie van een hartchirurg die nodeloos een aorta verwijdert en doodleuk zegt; "maar mevrouw, U heeft zojuist 5 prachtige by-passen gekregen". Ik adviseer U het concept Verkeerstructuurplan minimaal op twee bovengenoemde knelpunten aan te passen om de bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid etc. van niet alleen Toolenburg en Tudorpark te waarborgen en zie uw reactie met belangstelling tegemoet.		
626	Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorp Door de Wijkraad Toolenburg was ik uitgenodigd om bij een informatieavond aanwezig te zijn op 18 oktober in wijkgebouw De Amazone over het Verkeersstructuurplan Haarlemmermeer. Uitstekend dat de wijkraad haar inwoners zo goed informeert, maar het verbaast	a. Uitstekend dat de wijkraad haar inwoners zo goed informeert, maar het verbaast mij dat de gemeente dit niet zelf actiever doet. De gemeente heeft participatie hoog in het vaandel staan, in dit geval is participatie tot dusver ver te zoeken.	a. Zie antwoord bij zienswijze 614 A .

	mij dat de gemeente dit niet zelf actiever doet. De gemeente heeft participatie hoog in het vaandel staan, in dit geval is participatie tot dusver ver te zoeken. Op de informatieavond werd een toelichting gegeven op het concept VCP. Hierbij werden tot mijn verbazing uitspraken gedaan alsof het plan al bijna een voldongen feit is. Ook werden tekeningen en verkeersmodellen (met daarin overigens duidelijk aantoonbare fouten!) getoond die verder nergens in het VCP of op de website van de gemeente te vinden zijn, ook dat verbaasde mij. Als inwoner van Hoofddorp heb ik de afgelopen decennia de groei van de verschillende wijken van Hoofddorp meegemaakt. Uitgangspunt van de gemeente is altijd geweest dat al het verkeer vanuit de wijken via de gebiedsontsluitingswegen naar de buitenranden van Hoofddorp wordt geleid. Verkeer uit de wijken Bornholm, Pax, Toolenburg en een deel van de wijk Overbos (via Altenburg) gaat al tientallen jaren via de Van Heuven Goedhartlaan naar de N201 en vanaf daar richting A4, (sluip)verkeer door de wijken heen is in de visie van de gemeente altijd onmogelijk gemaakt of ontmoedigd. Verkeer vanuit Overbos kan bijvoorbeeld niet via Floriande rijden v.v. (bussluis Henri Didonweg), verkeer vanuit Bornholm niet naar Pax v.v. (bussluis Lutilistraat), de IJweg is d.m.v. een ongekend aantal drempels autoluw gemaakt om verkeer tussen Overbos, Bornholm en Toolenburg richting het zuiden te ontmoedigen en ook tussen Toolenburg en Tudorpark zijn bewust geen doorgaande routes gemaakt. De Van Heuven Goedhartlaan tussen Bornholm / Pax / Toolenburg en het station is juist volledig ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een ruime dubbele gescheiden rijbaan met brede groenstroken, vrij liggende fietspaden en geen bebouwing dicht bij de weg, en ter hoogte van Toolenburg ook meerdere fiets/voetgangerstunnels. Dit voldoet prima! De wijken waaronder Toolenburg zijn tegelijkertijd de afgelopen jaren steeds meer volgens Duurzaam Veilig ingericht als woongebieden met erftoegangswegen met overal een 30km zone. In de nu voorgestelde plannen in het VCP wil men deze al jaren goed functionerende infrastructuur opeens volledig omgooien met vooral heel veel negatieve gevolgen voor de bestaande woonwijken en met name Toolenburg. Het onwezenlijke plan voor het afsluiten (bij het station) en/of verkeersluw maken of knippen (ter hoogte van Graan voor Visch Zuid) van de Van Heuven Goedhartlaan zal tot gevolg hebben dat al het bestaande verkeer vanuit de wijken Overbos, Bornholm, Pax en Toolenburg een nieuwe route moet vinden richting Nieuwe Bennebroekerweg en A4. Als daarbij ook nog eens de IJweg en de Hoofdweg (verder) autoluw worden gemaakt kan dit verkeer inderdaad geen kant meer op. De gemeente denkt dit allemaal op te lossen door een nieuwe ‘inprikker’ vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg, de Toolenburgerweg, dwars door recreatiegebied Toolenburgerplas heen, waarmee ook meteen een van	b. Ook werden tekeningen en verkeersmodellen (met daarin overigens duidelijk aantoonbare fouten!) getoond die verder nergens in het VCP of op de website van de gemeente te vinden zijn, ook dat verbaasde mij. c. Het onwezenlijke plan voor het afsluiten (bij het station) en/of verkeersluw maken of knippen (ter hoogte van Graan voor Visch Zuid) van de Van Heuven Goedhartlaan zal tot gevolg hebben dat al het bestaande verkeer vanuit de wijken Overbos, Bornholm, Pax en Toolenburg een nieuwe route moet vinden richting Nieuwe Bennebroekerweg en A4. d. Mijn inziens is deze Toolenburgerweg een heel slecht plan, met vooral heel veel negatieve gevolgen voor de hele wijk Toolenburg (veel meer sluipverkeer, geluidoverlast, doorsnijden recreatiegebied, opofferen van groen, speel en sportvoorzieningen, etc.), en deze weg is ook helemaal niet nodig! e. De oversteekbaarheid van De Van Heuven Goedhartlaan voor de eventueel toekomstige inwoners van Graan voor Visch Zuid kan ook heel goed worden opgelost d.m.v. 1 of 2 fiets / voet-gangerstunnels, zoals dit ook al tientallen jaren een goede en veilige oplossing is ter hoogte van Toolenburg, Pax en Bornholm. Ten derde vraag ik mij af, waarom niet een (deel van) de Van Heuven Goedhartlaan voor het station langs in gebruik laten en dit overkluizen of een ondertunneling?	b. De door u benoemde tekeningen en verkeersmodellen zijn onderdeel van de achterliggende verkeersrapportage die via het emailadres op de site Haarlemmermeer van morgen opvraagbaar is. c. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. d. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. e. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van heuven Goedhartlaan.

	de weinige rustige en mooie natuurgebieden die er zijn binnen Hoofddorp ernstig verstoord zal worden. In het VCP (blz 47) staat “Door de ‘Toolenburgerweg’ ontstaat een directe route naar de randstructuur vanuit dit deel van Hoofddorp, zodat er minder verkeer door de wijken naar de Spoorlaan of Hoofdweg zal rijden. Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket, maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden.”Dit is natuurlijk klinkklare onzin, deze weg zal juist tot gevolg hebben dat al het verkeer vanuit de wijken Overbos, Bornholm, Pax en Toolenburg de doorgaande erftoegangswegen (30km zone) in Toolenburg (Schoonenburgsingel, Frankenburgsingel, Redenburgsingel, Lunenburgdreef, Reina Prinsen Geerligsdreef, Rondenburglaan en Maria Rutgerslaan) massaal zal gaan gebruiken als doorgaande route om vandaar via deze beoogde Toolenburgerweg deze wijken in Hoofdorp te kunnen verlaten v.v. Dit is dus juist geheel in strijd met alle eerdere visies van de gemeente om doorgaand verkeer door de woonwijk heen te voorkomen, en hierdoor ontstaat een gevaarlijke en onnodige toename van doorgaand verkeer in genoemde als 30km erftoegangsweg ingerichte woonstraten. Mijn inziens is deze Toolenburgerweg een heel slecht plan, met vooral heel veel negatieve gevolgen voor de hele wijk Toolenburg (veel meer sluipverkeer, geluidoverlast, doorsnijden recreatiegebied, opofferen van groen, speel en sportvoorzieningen, etc.), en deze weg is ook helemaal niet nodig! Zoals eerder vermeld, de Van Heuven Goedhartlaan tussen Haya van Somersingel en de Spoorlaan is volledig en goed ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een ruime dubbele gescheiden rijbaan met brede groenstroken, vrij liggende fietspaden en busbaan en geen bebouwing dicht bij de weg, en voldoet hiervoor al tientallen jaren meer dan prima. Indien dit gewoon in stand blijft is de nieuwe Toolenburgerweg onnodig. De oversteekbaarheid van De Van Heuven Goedhartlaan voor de eventueel toekomstige inwoners van Graan voor Visch Zuid kan ook heel goed worden opgelost d.m.v. 1 of 2 fiets/voetgangerstunnels, zoals dit ook al tientallen jaren een goede en veilige oplossing is ter hoogte van Toolenburg, Pax en Bornholm. Ter hoogte van het Shell tankstation zijn er meerdere opties die m.i. ook niet of onvoldoende worden onderzocht of toegelicht in het VCP: De meest voor de hand liggende en logische optie lijkt mij om de capaciteit van de Spoorlaan tussen Van Heuven Goedhartlaan en Nieuwe Bennebroekerweg te vergroten (verdubbelen), hierdoor kan het verkeer wat nu nog via het stationsgebied richting A4 gaat dan via de Spoorlaan en Nieuwe Bennebroekerweg richting A4. Een tweede optie is om de functie van Hoofdweg Oostzijde in stand te houden als tweede verbinding tussen Van Heuven Goedhartlaan en Nieuwe Bennebroekerweg, ook dit kan zonder ingrijpende gevolgen zoals de Toolenburgerweg die wel zou hebben.		

	Ten derde vraag ik mij af, waarom niet een (deel van) de Van Heuven Goedhartlaan voor het station langs in gebruik laten en dit overkluizen of een ondertunneling? En is er ook gekeken naar de alternatieve mogelijkheid om de Van Heuven Goedhartlaan onder het spoor door rechtdoor te trekken en daarvandaan aan te laten sluiten op een (verlengde) Nelson Mandeladreef (met mogelijk toekomstige tunnel onder Geniedijk door naar Taurus Avenue/ N201) Belangrijkste conclusie voor mij is dat met enige relatief simpele aanpassingen in de bestaande infrastructuur, te weten 1 of 2 fiets/voetgangerstunnels onder Van Heuven Goedhartlaan t.h.v. Graan voor Visch en een capaciteitsverhoging van de Spoorlaan richting Bennebroekerweg, de beoogde Toolenburgerweg met alle negatieve gevolgen voor duizenden bewoners niet nodig is.		
627	Mijn reactie op het VSP Hoofddorp. Allereerst de aanleg van de nieuwe Toolenburgerweg. Mijns inziens is hier duidelijk niet goed over nagedacht. Sowieso de plek voor deze weg, een flink deel van de natuur van de Toolenburgerplas moet hiervoor wijken, er rijden daar over het fietspad veel kinderen die of in Hoofddorp of in Nieuw Vennep naar school gaan (en zo ook weer naar huis moeten) dus superonveilig voor hen, en ook nog eens de parkeerplaatsen van de flats die daar staan. Waar moeten zij de auto laten dan??? Daarnaast de hoeveelheid verkeer die erover heen gaat rijden, word onveilig veel te druk en niet bepaald milieuvriendelijk. En bijv. vanaf de afslag Maria Rutgerslaan komt het verkeer allemaal naar de Haya van Somerensingel (waar ik zelf woonachtig ben) terwijl het daar al veel te druk is. Niet wenselijk lijkt mij. De afsluiting van de van Heuven Goedhartlaan bij het station is nog zo'n punt. Waarom geen brug of tunnels (voor het autoverkeer bijv.) Mensen die richting A4 of Schiphol Rijk, Aalsmeer willen vanuit o.a. Toolenburg en Pax moeten dus uitwijken naar de N201 (via een behoorlijk omweg vanuit deze wijken) of naar de Nieuwe Bennebroekerweg (ook met een omweg dus en dan via de Rijnlanderweg die daar helemaal niet geschikt voor is) waardoor er dus nóg meer verkeer via de Haya van Somerensingel gaat komen. Dan word het daar dus nog veel drukker (zeer onwenselijk) en dan heb ik het nog niet eens over het milieu (en mijn gezondheid als longpatiënt) als we allemaal extra kilometers moeten maken om ergens te komen. Ik zie echt niet hoe deze in mijn ogen problematische drukte voorkomen gaat worden en dan heb ik het nog niet eens over hoe snel mensen hier (Haya van Somerensingel) rijden, alsof het Zandvoort is (ondanks drempels (die niet werken) en zebrapaden waar je bijna van je sokken word gereden als je niet oppast, ook al loop je met een rollator zoals ik). Dus in mijn ogen moet hier nog eens heel goed naar worden gekeken en nagedacht hoe het dan wel kan. En het zou fijn zijn als de bewoners daar meer bij betrokken worden, ik kwam de info over dit plan per toeval tegen maar lang niet iedereen heeft dit onder ogen gehad.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg. b. U maakt bezwaar tegen de knip in de Van Heuven Goedhartlaan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

628	Allereerst dank ik u voor de verlengde mogelijkheid te reageren op het verkeersstructuurplan Hoofddorp-stationsgebied. Wat opmerkingen vooraf Het plan lezend moet mij, in algemene zin, iets van het hart. U gaat zeer onzorgvuldig om met de straatnaamgeving in het gebied. Het is bijvoorbeeld niet 'Stamplein', maar 'Burgemeester van Stamplein', het is niet 'Van Willigenlaan', maar 'Burgemeester van der Willigenlaan', en zo kan ik nog doorgaan. De door u aangehaalde Aweg bestaat niet en heeft ook nooit bestaan. Bedoeld wordt waarschijnlijk de weg door de wijk Graan voor Visch, die vanaf de Hoofdweg (nabij de molen) naar de Van Heuven Goedhartlaan loopt. Iedereen begrijpt wellicht wat wordt bedoeld, maar het is onjuist. In eerdere persberichten heb ik gelezen dat er een plan was het station van NS te verplaatsen. Het zou wat meer noordelijk moeten komen. In dit verkeersstructuurplan lees ik er niets meer over. Is dat al als onhaalbaar of onwenselijk gedefinieerd? In het plan staan veel schetsen van mogelijke tracés en andere oplossingsrichtingen. Een schets die vooral veel aandacht trok tijdens de informatiebijeenkomst in Toolenburg was die waarop verwachte verkeersaantallen in het plangebied waren weergegeven. Die zit echter niet in de brochure. Dat is jammer, want die schets riep vooral veel vragen op. Ik begrijp eerlijk gezegd niet waarom die schets niet is geplaatst in de brochure. Wijkbewoners die niet aanwezig konden zijn missen nu essentiële informatie. Voor de toekomst zou ik de verkeerskundigen nog een tip willen meegeven. Al jaren is bekend dat nieuwe wijken gebouwd gaan worden. Ik zou ervoor willen pleiten dat de verkeerskundigen niet pas met plannen voor de afwikkeling van verkeer hoeven komen als de wijken af zijn. Over het plan Ook na uitleg door de aanwezige vertegenwoordigers van gemeente en ontwikkelaar is mij nog steeds niet duidelijk waarom er een Toolenburgerweg zou moeten komen. Ik hoorde 'denkrichting', 'niet perse noodzakelijk', 'mogelijk'. Allemaal nogal vage termen die doen vermoeden dat er toch meer achter zit. De aantallen verkeersbewegingen overziend denk ik eerlijk gezegd dat die bijna 9000 bewegingen veel te veel is voor een wijk, die nu goed wordt ontsloten. Een deel via de Maria Rutgerslaan en via de Calatravabrug naar de Spoorlaan. Een andere deel via de Haya van Somerinsingel naar de Van Heuven Goedhartlaan. En delen via Altenburg – Van Heuven Goedhartleen en Altenburg – IJweg en Leenderbos. Uw wens de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station verkeersluw te maken begrijp ik niet. Het is nu juist de beste ontsluiting van diverse wijken in Hoofddorp. Daar valt niet alleen Toolenburg onder, maar ook Graan voor Visch en Graan voor Visch-Zuid (het industrieterrein). Maar ook Hydepark kan via deze weg worden ontsloten. Laat de Van Heuven Goedhartlaan gewoon zoals die nu is. Sluit de onderdoorgang aan de noordzijde van het station af. Bij zo'n afsluiting 'dwing' je de automobilist door te rijden tot de aansluiting met de	a. U gaat zeer onzorgvuldig om met de straatnaamgeving in het gebied. b. In eerdere persberichten heb ik gelezen dat er een plan was het station van NS te verplaatsen. Het zou wat meer noordelijk moeten komen. In dit verkeersstructuurplan lees ik er niets meer over. Is dat al als onhaalbaar of onwenselijk gedefinieerd? c. Een schets die vooral veel aandacht trok tijdens de informatiebijeenkomst in Toolenburg was die waarop verwachte verkeersaantallen in het plangebied waren weergegeven. Die zit echter niet in de brochure. d. Ook na uitleg door de aanwezige vertegenwoordigers van gemeente en ontwikkelaar is mij nog steeds niet duidelijk waarom er een Toolenburgerweg zou moeten komen. e. Uw wens de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station verkeersluw te maken begrijp ik niet. f. Ik stel voor: De vermaledijde verkeersdrempels eruit en een doorgaande route (IJweg) van maken. g. Ook een aansluiting (van de IJweg) op de Nieuwe Bennebroekerweg, ter hoogte van het al bestaande viaduct, hoort wat mij betreft tot de te onderzoeken opties	a. In het definitieve VSP zullen we uw opmerking ter harte nemen en hier kritisch naar kijken. b. Een verplaatsing van het NS station Hoofddorp is geen uitgangspunt voor dit VSP en lijkt ook niet meer in beeld. c. Deze informatie staat in de achterliggende verkeersrapportage die via een email via de site Haarlemmermeer van morgen opvraagbaar is. d. Zie toelichting paragraaf zuideiljke ontsluiting Hoofddorp. e. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. f. De verkeersfunctie van de polderlinten, waartoe de IJweg behoort willen wij juist terugdringen en dus zeker niet terug naar een doorgaande route. g. Zonder nog drastischer maatregelen op de IJweg te nemen tegen doorgaand verkeer is uw voorstel niet mogelijk, het gelijkvloers aansluiten betekent dat de IJweg voor veel verkeer een snellere route wordt door Hoofddorp of richting woning, iets wat het VSP dus wil voorkomen.

	Kruisweg. Die zal wat drukker worden, maar dan heb je geen doorgaand verkeer meer door het kantorenpark Beukenhorst. Is dat onderzocht en wat is daar de conclusie van? Een andere optie is vanuit Graan voor Visch of Hydepark een route te kiezen via de Van Heuven Goedhartlaan - Spoorlaan kiezen en naar de Nieuwe Bennebroekerweg rijden. Vandaar kan de A4 worden benaderd. Vooral voor verkeer richting Leiden en verder een ideale oplossing. Is deze optie meegenomen in de plannen? Wat meer aan de westkant van de wijk zou ook de IJweg voor verkeersafwikkeling kunnen dienen. Eerst een doorgaande route, daarna (vreselijke) verkeersdrempels en in de plannen nog verkeersluwer. Ik stel voor: De vermaledijde verkeersdrempels eruit en een doorgaande route van maken. Ook een aansluiting op de Nieuwe Bennebroekerweg, ter hoogte van het al bestaande viaduct, hoort wat mij betreft tot de te onderzoeken opties. En als die is onderzocht: wat is de reden dat die niet in het plan is terechtgekomen? Een nieuwe ontsluitingsweg door de nu goed ontsloten wijk Toolenburg (Inclusief Toolenburg-Zuid) maakt de wijk niet veiliger. De wijk wordt niet groter dan hij nu is en het probleem van een goede verkeersafwikkeling in de rest van het bedoelde gebied afwentelen op Toolenburg is in mijn ogen een verkeerde gedachte, of idee, of denkrichting. Door deze maatregel wordt het op verkeerde plekken in de wijk alleen maar drukker. Denk alleen maar aan de verkeerssituatie nabij de Bennebroekerweg en het onoverzichtelijke kruispunt ter hoogte van winkelcentrum Toolenburg. Daarnaast vraag ik mij af of er tussen Nieuwerkerkertocht, busbaan van de Zuidtangent en het fietspad voldoende ruimte is om die weg aan te leggen. De wijk zal er in elk geval niet veiliger of rustiger van worden. Concluderend zou ik zeggen: het hele plan heroverwegen en in elk geval de Toolenburgerweg uit de plannen schrappen.		
629	Haarlemmermeer is een gemeente in beweging. Bij beweging in het algemeen is het belangrijk de verschillende onderdelen van 'het lijf' vitaal te houden. Het idee om Toolenburg met een doorgaande weg te doorklieven is een abominabel slecht idee. Het splijt letterlijk een sociaal vitale wijk in tweeën. Wij wonen redelijk in de buurt van deze beoogde weg en dit betekent 4 x per dag een doorgaande weg oversteken naar school voor onze jonge kinderen = gevaar voor gezondheid. Dus zowel sociaal als op het gebied van verkeersveiligheid een slecht idee. Als laatste nog het volgende: Haarlemmermeer kent Polderlinten (zie uw eigen visie: https://haarlemmermeergemeente.nl/haarlemmermeer-van-morgen/visie-polderlinten) Daarin wordt aangegeven dat het behoud van het klassieke karakter van Haarlemmermeer in stand gehouden dient te worden betreffende deze linten. In het raster van die linten zitten wegen, maar óók tochten (sloten voor de leek). Ik vertel mijn kinderen over de opbouw en geschiedenis van Haarlemmermeer aan de hand van deze 'sloot' die wij iedere dag oversteken. En op deze rasterlijn hóórt geen weg, dit lint is water. Zo is Haarlemmermeer bedacht. Dus	a. Het idee om Toolenburg met een doorgaande weg te doorklieven is een abominabel slecht idee. Het splijt letterlijk een sociaal vitale wijk in tweeën. b. Een suggestie voor een andere mogelijkheid om verschuivende verkeersdruk te op vangen: verdubbel de hoofdweg oostzijde	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Juist u heeft het over polderlinten, de Hoofdweg valt ook onder deze categorie wegen, meer autoverkeer hierover past niet bij het beleid. De beperkte ruimte wordt de komende jaren bij voorkeur ingezet voor meer ruimte voor fietsers en openbaar vervoer.

	naast het sociale en verkeersveilige argument is het fundament / geraamte van Haarlemmermeer ook één om vitaal te houden, júist in een wijk waarin het polderkarakter al bijna is verdwenen. Een suggestie voor een andere mogelijkheid om verschuivende verkeersdruk te op vangen: verdubbel de hoofdweg oostzijde. 2x 2 rijstroken tussen Graan voor Visch en de Nieuwe Bennebroekerweg. Die weg ligt er al en er is ruimte om uit te breiden.Veel wijsheid gewenst bij de ontwikkeling.		
630	In heb kennis genomen van de conceptversie verkeersstructuurplan Hoofddorp (VSP) d.d. 15 september 2022 en aanvullend tijdens de presentatie bij inloopavond van 18 oktober te Toolenburg. In heb bezwaar tegen de in het VSP en tijdens de presentatie voorgestelde 'Toolenburgerweg', omdat deze nabij mijn woning wordt aangelegd en de aanleg daarvan overbodig is. In het VSP staat de aanleg van deze weg aangegeven bij 'Stap 3 Autoluw stationsgebied', maar voor het autoluw maken van het stationsgebied kan men beter nabij dat stationsgebied een oplossing vinden in plaats van de aanleg van een semi-autoweg midden door Toolenburg. De Van Heuven Goedhartlaan wordt in het VSP als 'niet meer logische hoofdroute en belemmerend' verklaard, maar men beschrijft een probleem op te lossen wat betreft oversteekbaarheid en barrièrewerking, daar waar de Van Heuven Goedhartlaan overigens voorzien is van veel tunnels voor de voetgangers en fietsers, door elders middels de 'Toolenburgerweg' een groter probleem te creëren. Huidige verkeersstructuur functioneert goed in de wijk Toolenburg, door de inrichting, de 'logische ontsluitingsstructuur' van brede asfaltweg bij de wijk-entree tot smallere straten in de woonstraten, wordt met gepaste snelheid gereden. Het wegennet met de aansluiting op voorzieningen is destijds voor Toolenburg gewoon goed ontworpen, in tegenstelling tot de recentere uitbreidingen waarbij lijkt alsof men is gaan bouwen zonder na te denken over voorzieningen. De functie van de Van Heuven Goedhartlaan geeft nu ook geen problemen, ik rij enkele dagen per week tijdens spits de wijk uit en in en dan blijkt de Van Heuven Goedhartlaan geen overmatig belaste weg tijdens die spits. Aangezien de toename van het aantal bewoners niet enorm zal toenemen, tenzij alle groenvoorzieningen volgebouwd worden, zal de bereikbaarheid voor de bewoners van de wijken die aansluiten op de Van Heuven Goedhartlaan ook in de toekomst geen problemen geven. Bovendien zijn er allerlei ontwikkelingen die zorgen voor afname van autoverkeer, zoals meer gebruik van elektrische fietsen/steps, de betere ontsluiting van Hoofddorp door de Noord-Zuidlijn, het rekeningrijden en meer thuiswerken. De aanleg van de 'Toolenburgerweg' zou, zoals deze met zijn verkeersintensiteiten gepresenteerd is tijden de inloopavond d.d. 18 oktober jl., voornamelijk een verbindingsweg worden tussen Nieuwe Bennebroekerweg en Van Heuven Goedhartlaan, een mogelijke sluiproute, en onnodige en ongewenste overlast geven voor zowel bewoners nabij die 'Toolenburgerweg' als in de directe omgeving en	a. U heeft bezwaar tegen de in het VSP en tijdens de presentatie voorgestelde 'Toolenburgerweg', omdat deze nabij uw woning wordt aangelegd en de aanleg daarvan overbodig is.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	waar de bewoners van Toolenburg zelf geheel geen profijt van hebben. Daarbij wordt ook de 'logische ontsluitingsstructuur' totaal overhoop wordt gehaald. In de wijk zou de focus moeten liggen op bestemmingsverkeer, niet op doorgaand verkeer. Door de aanleg van de Toolenburgerweg zou een extra barrière worden gecreëerd tussen beide zijden van de wijk Toolenburg daarvan, wat de leefbaarheid van het ruime gebied rond de Toolenburgerweg vermindert. Dit betekent slecht oversteekbare en onveiligere straten. Door de aanleg van de Toolenburgerweg zou het gebied ook meer verstenen, daar waar Gemeente Haarlemmermeer zelf bij de inwoners promoot verstening tegen te gaan. Dit betekent ook een onaantrekkelijkere publieke ruimte, onprettiger voor iedere bewoner, ondernemer en bezoeker. Dus verzoek ik u de aanleg van de 'Toolenburgerweg' uit het Verkeersstructuurplan Hoofddorp te verwijderen.		
631	Zienswijze Verkeersstructuurplan Hoofddorp Inmiddels wonen wij 22 jaar met veel plezier in Toolenburg. Een rustige, fijne wijk waar het winkelcentrum en het Toolenburg park een centrale rol hebben in de prettige en rustige leefomgeving. Onze woning in de Anna de Waalstraat hebben wij in 2007 gekozen voor het vrije uitzicht en de rustige ligging. Ten tijde van de aankoop wisten wij dat er een bus of metro verbinding zou komen parallel aan het water tussen het winkelcentrum en de Bennebroekerweg. De impact van de bussen is relatief beperkt, zeker met het in gebruik nemen van de elektrische bussen. Inspraakproces Door de wijkraad werden we op de hoogte gesteld van een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Tot onze verbazing was er vanuit de gemeente geen enkele communicatie geweest over dit onderwerp, wat gezien de plannen een grote impact kan hebben op onze leefomgeving en waarde van onze woning. Via een ingelaste informatieavond die de Wijkraad Toolenburg had georganiseerd. werd het duidelijk dat de Wijkraad Toolenburg, Wijkraad Floriande en alle aanwezigen niet op de hoogte waren van de voornemens van de gemeente. Verbazingwekkend gezien het feit dat wij voor de aanpassing van een speelplek, één blok verderop van onze woning, wel zijn geïnformeerd over welke type speeltoestel onze voorkeur had. Dit heeft toch echt geen impact op onze leefomgeving, terwijl de plannen vanuit het Verkeersstructuurplan voor Hoofddorp dit wel hebben. Verkeersplan algemeen Wat direct opvalt is dat een goed functionerende doorgaand weg in Hoofddorp (de van Heuven Goedhartlaan) wordt opgeofferd. De redenen hiervan zijn niet duidelijk, Hyde Park als argument is niet echt geloofwaardig. Door dit plan (het autoluw maken van de van Heuven Goedhartlaan) creëert de gemeente in onze ogen een probleem wat ten koste gaat van	a. Via een ingelaste informatieavond die de Wijkraad Toolenburg had georganiseerd. werd het duidelijk dat de Wijkraad Toolenburg, Wijkraad Floriande en alle aanwezigen niet op de hoogte waren van de voornemens van de gemeente. b. Wat direct opvalt is dat een goed functionerende doorgaand weg in Hoofddorp (de van Heuven Goedhartlaan) wordt opgeofferd. De redenen hiervan zijn niet duidelijk, Hyde Park als argument is niet echt geloofwaardig. Hyde Park is dichtbij de N201 gelegen wat voldoende ontsluiting zou moeten bieden. Dit kan aangevuld worden met een andere route voor de van Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station. Hiermee wordt het stationsgebied ontlast en kunnen (door bijvoorbeeld de van Heuven Goedhartlaan door te trekken richting de A4 t.h.v. het Shell station) de andere verkeerstromen uit de diverse wijken snel en eenvoudig Hoofddorp in en uit. Kunt u toelichten wat u van deze voorstellen vindt en of ze een optie kunnen zijn voor de oplossing naar een ander verkeersplan? En zo niet, waarom niet? c. Kunt U toelichten hoe de Toolenburgerweg de leefbaarheid en veiligheid ten goede komt en welke andere opties hiervoor zijn bekeken?	a. Zie beantwoording zienswijze 614 A b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	diverse wijken, maar Toolenburg lijkt het slachtoffer te worden met een zgn. inprikweg wat de Toolenburgerweg genoemd wordt. Wij zouden verwachten dat de plannen rondom Hyde Park - die nog in aanbouw is - niet de bestaande bouw zou moeten raken. Hyde Park is dichtbij de N201 gelegen wat voldoende ontsluiting zou moeten bieden. Dit kan aangevuld worden met een andere route voor de van Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station. Hiermee wordt het stationsgebied ontlast en kunnen (door bijvoorbeeld de van Heuven Goedhartlaan door te trekken richting de A4 t.h.v. het Shell station) de andere verkeerstromen uit de diverse wijken snel en eenvoudig Hoofddorp in en uit. Kunt u toelichten wat u van deze voorstellen vindt en of ze een optie kunnen zijn voor de oplossing naar een ander verkeersplan? En zo niet, waarom niet? De voorgestelde Toolenburgerweg snijdt een goed functionerende en veilige wijk in tweeën. De verwacht verkeersstroom is met bijna 9.000 bewegingen aanzienlijk. De Toolenburgerweg wordt een hele drukke weg, precies in een gebied waar ‘s iedere dag heel veel mensen langs fietsen. Een tweebaansweg met 50 km/u snelheden brengt het veiligheid in gevaar aangezien de huidioge route langs de busbaan door veel kinderen, families, ouderen en volwassenen gebruikt wordt om naar de recreatieplas te gaan alsook de lagere en middelbare scholen. Een weg met veel stoplichten lost dit niet op en is voor de verkeersflow niet aantrekkelijk. Kunt U toelichten hoe de Toolenburgerweg de leefbaarheid en veiligheid ten goede komt en welke andere opties hiervoor zijn bekeken? Impact Toolenburgerweg Als omwonende en dus direct belanghebbende, richt mijn zienswijze zich ook op de mogelijke aanleg van de Toolenburgerweg. De eventuele aanleg van deze weg heeft enorme consequenties voor de honderden aanwonenden en nog veel meer omwonenden. Deze weg komt zeer dicht langs een groot aantal woningen komt te lopen. Mede gelet op het verwachte aantal verkeersbewegingen zal dit leiden tot enorme overlast en negatieve milieuaspecten. Die aspecten zullen ook gaan gelden voor de wegen die aan zullen sluiten op de Toolenburgerweg en hier totaal niet op berekend zijn. De eventuele aanleg van de Toolenburgerweg zal hierdoor ook zorg dragen voor nog meer zeer gevaarlijke verkeerssituaties. Nu beperkt zich dit nog hoofdzakelijk tot situaties bij de busbaan langs de Toolenburgerplas. Als direct aanwonende zie en hoor ik dagelijks meerdere van die situaties ontstaan op de kruisingen met deze busbaan. Iedere buschauffeur die op deze route rijdt zal u daar meer over kunnen vertellen. Het zal niet verbazen dat de eventuele aanleg van de Toolenburgerweg de veiligheidssituatie niet zal verbeteren, ook niet na plaatsing van (nog meer) verkeerslichtinstallaties. Daar komt bij dat de aanleg van deze weg zal leiden tot een waardevermindering van de woningen voor de direct aan- en omwonenden. Deze waardevermindering zal door de gemeente moeten		

	worden gecompenseerd en zal, waarschijnlijk nu al, leiden tot bezwaar tegen de WOZ-beschikkingen. Ook dit levert een enorme schadepost op voor de gemeente. Daarnaast zullen bij de aanleg van de weg bomen moeten worden gerooid en zullen een veelgebruikte speelplaats en stukken van het recreatiegebied Toolenburgerweg moeten worden opgeofferd . Met de aanleg van de weg wordt ook de wijk Toolenburg feitelijk in tweeën gedeeld. Hierdoor wordt het recreatiegebied Toolenburgerplas voor een groot deel van de bewoners moeilijk(er) toegankelijk. Kortom, het Verkeerscirculatieplan zoals de gemeente dit heeft opgesteld en heeft geprobeerd dit zonder al te veel ruchtbaarheid te communiceren (wat het vertrouwen in de gemeente en politiek geen dienst bewijst) zal de bewoners van Hoofddorp geen dienst bewijzen. Specifiek de direct omwonenden van de voorgenomen Toolenburgerweg zullen ze komende jaren in spanning moeten afwachten of de gemeente dit ondoordachte plan ten koste van alles gaat doordrukken.		
632	Goedemiddag, Ik lees een plan met allerhande ambities. Die zijn op hoofdlijnen mooi en verstandig maar grijpen op een aantal punten extreem in op de bestaande situatie. Het nieuwe plan zou een reductie van overlast en een verhoging van veiligheid en omgevings- en leefkwaliteit moeten bieden. Dat biedt dit plan niet rondom de Toolenburgerweg. Hoe denkt de gemeente dit voor omwonenden op te lossen of te compenseren? Nu worden er nieuwe waarden en extra kwaliteiten gerealiseerd in Graan voor Visch Zuid en Centrum. Gaat u die opbrengsten ook inzetten door elders meer te investeren in duurdere oplossingen waardoor overlast wordt beperkt? Bijvoorbeeld een Toolenburger-tunnel tussen Van Heuven Goedhartlaan en Nieuwe Bennebroekerweg? Bent u als gemeente bereid om niet alleen links te incasseren maar ook rechts te compenseren waardoor het voor iedereen positiever wordt? In de procesgang heeft dit plan ons als bewoners volledig verrast. Waarom heeft u ons als bewoners en aanwonenden niet eerder geïnformeerd? Waarom ontvangen wij wel brieven over details als verkeerd geplaatste vuilnisemmers maar ontbreekt hier elke interactie met bewoners of naar ik begrijp Wijkraad? Wat is onze rechtspositie als omwonenden? - Wat is de formele te doorlopen procedure? - Wat zijn de formele bezwaarmomenten en wanneer vallen die globaal in de tijd? - Kunt u ons informeren hierover zodat wij deze ook kunnen bewaken en eventueel benutten? Dank en succes met uw uitwerking.	a. Het nieuwe plan zou een reductie van overlast en een verhoging van veiligheid en omgevings- en leefkwaliteit moeten bieden. Dat biedt dit plan niet rondom de Toolenburgerweg. Hoe denkt de gemeente dit voor omwonenden op te lossen of te compenseren? b. In de procesgang heeft dit plan ons als bewoners volledig verrast. Waarom heeft u ons als bewoners en aanwonenden niet eerder geïnformeerd? Waarom ontvangen wij wel brieven over details als verkeerd geplaatste vuilnisemmers maar ontbreekt hier elke interactie met bewoners of naar ik begrijp Wijkraad? c. Wat is onze rechtspositie als omwonenden? - Wat is de formele te doorlopen procedure? - Wat zijn de formele bezwaarmomenten en wanneer vallen die globaal in de tijd? - Kunt u ons informeren hierover zodat wij deze ook kunnen bewaken en eventueel benutten?	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie beantwoording zienswijze 614 A. c. De gevolgde procedure is een inspraakprocedure. Dit is bedoeld om de reacties van belanghebbenden op te halen over het plan. Het College van B&W zal deze reacties beantwoorden. Dit zijn geen besluiten en er is daarom geen bezwaar of beroep mogelijk. De Gemeenteraad zal het Verkeersstructuurplan vaststellen. Hierbij kunt u inspreken, om de Gemeenteraad uw vragen of standpunten voor te leggen. Alle oplossingsrichtingen in het verkeersstructuurplan worden de komende jaren uitgewerkt. Indien er daarna fysieke maatregelen op volgen zullen er juridische procedures volgen waar zienswijzen, bezwaar of beroep op mogelijk is. Voorbeelden hiervan zijn bestemmingsplanwijzigingen of verkeersbesluiten.
633	Beste, hierbij mijn reactie op het verkeersstructuurplan Hoofddorp.	a. U heeft twijfels bij het voorstel van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Ik heb vernomen dat er plannen zijn voor het aanleggen van de zgn. Toolenburgerweg, parallel aan de huidige busbaan. Ik vraag me hierbij serieus af of er iemand ter plaatse is geweest en op verschillende tijdstippen van de dag het beoogde traject per fiets heeft afgelegd om op de huidige kruispunten te kijken hoe deze nieuwe weg hier in past. Het antwoord heb ik al voor u: 'dit is niet in te passen' Allereerst gaat u een drukke weg aanleggen aan de rand van een wijk en recreatiegebied. Dit zal alleen op het gebied van geluid al veel overlast gaan veroorzaken. (Denk ook aan de grote hoeveelheid water in de wijk, waardoor geluid nog verder zal worden getransporteerd). De bewoners in de wijk hebben niets aan deze nieuwe weg, aangezien er geen aansluitingen zullen worden gerealiseerd. Als 2e punt legt u deze weg dan aan naast een hoofdfietspad. Dit is ook exact wat het is, vele mensen waaronder scholieren maken gebruik van dit traject. Het aanleggen van een drukke weg zal op meerdere plekken gaan leiden tot kruisend verkeer wat de verkeersveiligheid voor de fietsers zeker niet ten goede komt. En dan ligt er straks een weg die zijn einde kent ter hoogte van WC Toolenburg. Het doorgaande verkeer kan hier dan eigenlijk alleen maar de Reina Prinsen Geerligsdreef op rijden. Allereerst is de huidige situatie bij het WC al totaal onoverzichtelijk door de vele richtingen, dubbele kruisingen en de mix van langzaam en snelverkeer. Daar komt dan vervolgens het kruispunt Reina Prinsen Geerligsdreef / Haya van Somerensingel bovenop. In de huidige situatie is het als automobilist al bijna ondoenlijk om deze kruising te overzien met achtereenvolgens een wegversmalling, zebrapad, kruising Aletta Jacobsdreef, een busbaan en als bonus een fietspad. Vervolgens kan men dan de weg vervolgen in de richting van het WC of Van Heuven Goedhartlaan, nadat al het overige doorgaande verkeer op deze voorrangskruising is gepasseerd. Verder lijkt mij hier genoeg ruimte om verbreding te realiseren wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Ik ben graag bereid om indien gewenst e.e.a. toe te lichten	b. Mijns inziens zou het verder opwaarderen van de Hoofdweg en/of Spoorlaan een beter alternatief zijn, de Spoorlaan is sowieso al onderdeel van de ring Hoofddorp en ligt ver genoeg van woonwijken om meer verkeer af te handelen zonder toenemende geluidsoverlast.	b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan, wat de rol van de Hoofdweg en Spoorlaan wordt bij de uitwerking van het station Hoofddorp.
634	tegen aanleg weg bij Toolenburgpark richting Bennebroekerweg. Reden: Toeneming geluidsoverlast. Meer verkeer naast nu al vliegtuigen en busbaan. Waardevermindering woonhuis. File vorming voor de overgang busbaan ivm stoplichten. Hierdoor minder mogelijkheid uit te parkeren. Veel ouderen bij deze weg woonachtig. Nu al veel bijna ongelukken. Er wordt hier heel hard gereden. Meerdere ongevallen. Neemt dus toe. Aan voorzijde kun je niet meer slapen. Te veel geluidsoverlast. Dat wordt dus ook aan de achterzijde. Toename luchtvervuiling. Door ontstaan van file en drukker verkeer lastiger voor brandweer en ambulance onheilsplek te bereiken. Gevaarlijkere kruising voor rolstoelgebruikers als weg er komt. Veel egels in park naast flat en bij voetbalveld. Tegen verdwijnen speelveld. Vermindering parkeerplaatsen bij voetbalveld voor bewoners daar.Tegen aanleg weg richting winkelcentrum. Bezwaar aangetekend bij Raad van State	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

635	L.S., Ik heb kennisgenomen van een gedeelte van het verkeersstrucuurplan Hoofddorp. Ik maak me ernstige zorgen om de verkeersveiligheid van de Rondenburglaan, nu er via het Ridderpark zoveel duizenden auto's zullen rijden. En vergeet daarbij niet alle spelende kinderen en honden die net uit het park komen en mogelijk afgeleid zijn. Bovendien vraag ik me af of de gemeente Haarlemmermeer nog wel komt aan het percentage ""groen"" dat verplicht is voor een gemeente, als er een groot gedeelte van het recreatiegebied Toolenburgerplas wordt afgesnoept voor wegen, busbanen etc.?Is het een optie om de weg om Hoofddorp wel aan te leggen, maar het Ridderburgpark (middenin een woonwijk) niet te verlengen en de Ijweg als grote verkeersader aan te houden, richting de Nieuwe Bennebroekerweg? Ik hoor graag van u.	a. Ik maak me ernstige zorgen om de verkeersveiligheid van de Rondenburglaan, nu er via het Ridderpark zoveel duizenden auto's zullen rijden b. Is het een optie om de weg om Hoofddorp wel aan te leggen, maar het Ridderburgpark (middenin een woonwijk) niet te verlengen en de IJweg als grote verkeersader aan te houden, richting de Nieuwe Bennebroekerweg?	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan, meer verkeer naar de IJweg past niet in het beleid om het autoverkeer over de polderlinten juist te minderen en hier ruimte voor fietsers en Openbaar Vervoer te creëren. Maar in de brede afweging komt dit vast naar boven als te onderzoeken en te vergelijken alternatief.
636	Voorwoord Dat Hoofddorp als gemeente groeit en hierdoor behoefte heeft aan een betere infrastructuur is niet meer dan logisch. Dat de gemeente hier een plan voor heeft laten opstellen waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt zeker te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik echter het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is aan dat mooie STOMP, daarom voel ik mij genoodzaakt mijn zienswijze aan u voor te leggen. Gevolgde procedure(s) Aller eerst wil ik een kanttekening plaatsen rondom het opstellen van Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp (hierna VSP), het lijkt er namelijk niet op dat de gemeente zich gehouden heeft aan haar eigen inspraakverordening. Op blz 3 staat dat het VSP tot stand is gekomen “met input van bewoners en ondernemers”. Op blz 7 staat “via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners” de uitkomsten van deze gesprekken zouden zijn verwerkt in het concept VSP. Kunt u meer in detail aangeven met wie (zeker welke wijkraden) deze participatie-gesprekken zijn gevoerd? En hoe u de uitnodiging tot de participatie-gesprekken heeft kenbaar gemaakt? De wijkraad Toolenburg is in ieder geval bij geen van deze gesprekken uitgenodigd of betrokken geweest. En ik ben er vrij zeker van dat er ook niets in de het HCnieuws heeft gestaan. Of hebben wij als heel Toolenburg (inclusief de wijkraad) echt niet goed opgelet? Het lijkt me stug! Ik vermoed dat u gezien de zwaarte van het pakket station en centrum in het gehele plan voornamelijk gefocust bent geweest op de wijken grenzend aan dit gebeid en ons als Toolenburg vergeten bent.	a. Allereerst wil ik een kanttekening plaatsen rondom het opstellen van Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp (hierna VSP), het lijkt er namelijk niet op dat de gemeente zich gehouden heeft aan haar eigen inspraakverordening. Kunt u meer in detail aangeven met wie (zeker welke wijkraden) deze participatie-gesprekken zijn gevoerd? En hoe u de uitnodiging tot de participatie-gesprekken heeft kenbaar gemaakt? b. Nog kwalijker werd het toen er op de informatieavond aan een beleidsmedewerker van de gemeente werd gevraagd waarom, wij niet eerder zijn betrokken bij dit plan en het antwoord was: ‘ja, corona’. Kunt u toelichten hoe Corona u heeft weerhouden om mij te informeren? c. Ik maak een grote kanttekening bij het nut/noodzaak van de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. d. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde ‘Inprikker’ vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg.	a. Zie beantwoording zienswijze 614 a. b. Zie beantwoording zienswjize 614 A waaruit blijkt dat Corona ons niet weerhouden heeft de eerste fase in om 9 digitale bijeenkomsten te houden. c. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. d. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Nog kwalijker werd het toen er op de informatieavond aan een beleidsmedewerker van de gemeente werd gevraagd waarom, wij niet eerder zijn betrokken bij dit plan en het antwoord was: ‘ja, corona’. Kunt u toelichten hoe Corona u heeft weerhouden om mij te informeren? Afsluiting / Autoluw maken Van Heuven Goedhartlaan Ik maak een grote kanttekening bij het nut/noodzaak van de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. Deze ingreep die zal geenszins de algehele infrastructuur van Hoofddorp verbeteren. Deze weg is ontworpen en jaren gebruikt als een hoofdinfrastructuur, dat vang je niet zomaar ergens anders op. Dat er nu woning worden gebouw op locaties welke voorheen planologisch als utiliteitsgebied waren aangeduid, mag geen reden zijn voor probleem verplaatsing, want daar riekt dit gehele plan naar. De ingreep lijkt er vooral op gericht om de entree van Hoofddorp-Centrum vanuit het NS-station en de hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Dat dit een wens is kan ik begrijpen, dit valt echter ook te realiseren zonder de Van Heuven Goedhartlaan volledig af te sluiten. Zo kan er voor gekozen worden de autoluw gemaakte Van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede loop- en/of fietsbrug(gen) of volledige ondertunneling. Aanvullend zou de Spoorlaan van de Van Heuven Goedhartlaan nadrukkelijker als uitvalsweg naar de (Nieuwe) Bennebroeker kunnen worden getransformeerd. Denk hierbij aan het verdubbelen van het aantal rijstroken. Deze opties kunnen in volledige harmonie met het STOMP principe worden gekozen. Afsluiting is geen oplossing voor een potentieel verkeersinfarct, maar creëert of versterkt juist dat verwachte infarct, waardoor er logischerwijs extra maatregelen moeten worden genomen om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses nu of in de toekomst te voorkomen. “Inprikker” Toolenburgerweg Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde ‘Inprikker’ vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Een van de n9ieuw wijk onsluitingen. Een rapzalige gedachte en wel om de volgende redenen: Met deze Inprikker (de Toolenburgerweg) snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er per dag 9.000(!) auto’s over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; “een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk”.U pleegt met deze inprikker een enorme aanslag op de verkeersveiligheid in de hele wijk. Uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. Te weten het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp het KSH, Haarlemmermeer Lyceum of het Kaj Munk College. De aansluiting van het fietspad naar		

	winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, ik zeg het nog maar eens, 9.000 auto's per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de Oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondenburglaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto's per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Tevens bevindt zich halverwege de Maria Rutgerslaan een kinderdagverblijf en zie je net als op de andere twee genoemde wegen veel ouders op de fiets hun kinderen naar school begeleiden. In het kader de veiligheid is het ook aardig te nog even te lezen wat het Verkeersstructuurplan stelt in paragraaf 2.6, Leefbaarheid en verkeersveiligheid. 'Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar een wijkwinkelcentrum. Ook worden steeds meer kinderen per auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig. Hierdoor laten steeds meer ouders hun kind niet meer naar school fietsen. Ook zorgt de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.' Hier mag ik toch uit concluderen dat het aanleggen van de Toolenburgerweg en de effecten die dit zal hebben op de aanpalende wijken haaks staat op deze paragraaf. Men zal juist meer gebruik gaan maken van de auto, er is nu simpelweg geen mogelijkheid "rechtstreeks" van zuid naar noord te rijden met de auto. Met de aanleg van de Toolenburgerweg, creëert u deze ongewenste mogelijkheid juist! Levensvreugde, welzijn en welbevinden. Ik ben ervan overtuigd dat u deze door het aanleggen van de Inprikker in deze rustige, autoluw gemaakte wijk zal aantasten: door een extra weg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de Toolenburgerplas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer. Ik denk dan aan die geluidsoverlast, maar zeker ook aan gevaarlijke oversteekplaatsen et cetera, waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan en eerder gestimuleerd zullen worden de auto te pakken om de plas te bereiken. Denk aan mensen die plotsklaps naast de weg komen te wonen, soms aan de overkant van een sloot, soms direct op een paar meter. Denk aan de twee aanleuningwoningcomplexen waarvan de tuintjes aan de weg zullen gaan grenzen. Ziet u zich voor u hoe die mensen nog buiten moeten gaan genieten op hun oude dag in hun tuintje of op het balkon, met de auto's onder hun neus? Vele		

	hardlopers en tourfietsers maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Hoe valt dit te rijmen met de uitgangspunten van de gemeente? Ook wij zijn uw burgers, net als de bewoners aan de IJweg en die mensen die in Hydepark moeten gaan wonen. Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad, er is een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten koste zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas, ten koste van het mooie groen. Terwijl het in de zomer al erg druk is en juist de stukken aan de randen voor de wat oudere bewoners, sporters en hondenbezitters aantrekkelijk zijn. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. Een uitgangspunt dat de gemeente zelf gelukkig ook heeft geformuleerd. Tijd voor de invulling.Passeer je bushalte Toolenburg-Zuid, dan kom je bij de flats aan Ridderburgpark, kijk je wederom naar de fysieke ruimte dan stel je al snel de vraag; verschuiven de parkeerplaatsen het park in? De bewoners zullen hun auto niet gaan wegdoen en in de avonduren zijn alle plekjes vrijwel altijd bezet. Met als gevolg nog verdere aantasting van het recreatiegebied? Het zo vaak genoemde groen dat onze groene gemeente vormt. Nog iets verder kruisen we inmiddels de Maria Rutgerslaan, vlak daarna zal het grasveld voor de aanleunwoningen sneuvelen en zo ook een sportveld voor de jeugd. Ook de aanleunwoningen aan het einde van de Inprikker zullen vanuit hun tuin de uitlaatgassen rechtsreeks de huiskamer in krijgen en dan zal ik niet nogmaals wijzen over het benutten van tuin en balkon. In de praktijk zorgt de aanleg van de Inprikker de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dit ook aan, daar is dus geen verschil van inzicht. Ook is het te verwachten dat bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Nogmaals, dit is strijdig met het STOMP principe dat u zegt te hanteren (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet bij de IJweg en in het centrum inclusief het stationsgebied, waarbij het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. In dit opzicht biedt de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien geen fraai beeld. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog echt een doorgaande weg via welke de wijken goed hadden kunnen worden ontsloten. Echter de grond werd verkocht ten behoeve van mooie woningen in het duurdere segment. Tegen mijn vrouw zei ik toen al, de bewoners gaan de inrichting van de IJweg niet		

	accepteren op deze manier en de gemeente zal naar de klachten luisteren en minimaal drempels laten aanleggen. Nu komt er zelfs een inrichting waarbij de auto te gast is en van een uitvalsweg helemaal geen sprake meer kan zijn. Met als gevolg dat u een nieuwe uitvalsweg zoekt, in een bestaande wijk, met ook bewoners die, gevoelsmatig, kennelijk minder waard zijn dan de bewoners aan de IJweg, die ik, laat dat duidelijk zijn, de nieuwe inrichting niet misgun. Maar dat de bewoners van Toolenburg en Tudorpark dan voor de gevolgen mogen opdraaien, dat vind ik eufemistisch gesteld uitermate kwalijk. Toolenburg is al vrij lang een 30 km/uur wijk, tot ieders tevredenheid. Nu komt er een weg waarmee 9000 auto's per dag de wijk in en uit zullen gaan. Waarbij zij vijf punten passeren waar het verkeer zal kruisen met verkeer in de wijk. Te weten voetgangers, fietsers, scooters en auto's. Kruispunten waarvan ik aanneem dat de broodnodige verkeerslichten zullen blijven staan. Verkeerslichten die de verkeersstroom danig zullen ophouden. Hoe lang houdt die 30 km/uur stand voor de gehaaste bestuurder, hoe lang voordat men 40/50 km/uur rijdt en de verkeerslichten negeert om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen, hoe lang voor het tot ongelukken leidt? Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km/uur eigenlijk niet past bij die 9000 auto's per dag nota bene! Of zullen we bij 'succes' en dus files voor de verkeerslichten dagelijks de uitlaatgassen inademen omdat er een lange rij auto's van verkeerslicht naar verkeerslicht tuffen. 9000 auto's per dag. Hoe is dit te plaatsen naast STOMP? Aflsluiting Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg; 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket'. Dan lijkt mij de keuze snel gemaakt, die Inprikker gaat niet door. Zonde van uw tijd, van het belastinggeld, zonde van de wijk Toolenburg, zonde van het recreatiegebied.Ik zou zeggen, komt u als gemeenteraad eens kijken om de consequenties van dit plan te ervaren, of gewoon om te toetsen in hoeverre het STOMP principe evenwichtig wordt gehanteerd en niet slechts om een bedacht mooi plan rondom het NS Station te faciliteren. Ik denk dat u dan zult inzien dat de het Verkeersstructuurplan, hoe noodzakelijk ook, op een aantal punten aanpassing behoeft.		
637	Een nieuwe ontsluitingsweg door de nu goed ontsloten wijk Toolenburg (Inclusief Toolenburg-Zuid) maakt de wijk niet veiliger. De wijk wordt niet groter dan hij nu is en het probleem van een goede verkeersafwikkeling in de nieuw te bouwen wijken afwentelen op Toolenburg is in mijn ogen een verkeerde denkrichting. Door deze maatregel wordt het op verkeerde plekken in de wijk alleen maar drukker. Denk alleen maar aan de verkeerssituatie nabij de Bennebroekerweg en het nu al onoverzichtelijke kruispunt ter hoogte	a. De wijk Toolenburg zal er in elk geval niet veiliger of rustiger van worden en heeft geen voordeel bij deze weg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	van winkelcentrum Toolenburg met diverse fietspaden, wegen en 2 busbanen: levensgevaarlijk! Daarnaast vraag ik mij af of er tussen Nieuwerkerkertocht, busbaan van de Zuidtangent en het fietspad voldoende ruimte is om die weg aan te leggen. De wijk Toolenburg zal er in elk geval niet veiliger of rustiger van worden en heeft geen voordeel bij deze weg. Ik hoop van harte dat u terugkomt op dit mijn inziens slechte plan.		
638	Beste lezer, Er zijn al vele zienswijzen ingediend die de Toolenburgerweg afwijzen. Daarvan zijn enkele zeer uitgebreide waar ik het volledig mee eens ben. Toch wil ik enkele punten uit de VSP plan uitlichten die ik belangrijk vind en toe wil lichten. Gezondheid: Er wordt In de VSP meerdere malen gesproken over de gezondheid van de mensen. Echter vind ik dit niet kunnen rijmen met gezondheid waarvan de mensen die langs deze Toolenburgerweg komen te wonen in verband met al het verkeer van 9000 auto's en daarbij geproduceerde fijnstof en andere vervuilende zaken. De afsluiting van een hele wijk tot de toegang tot de Toolenburgerplas komt de gezondheid ook niet ten goede. Verkeersveilige leefomgeving Deze weg staat een verkeersveilige leefomgeving ook In de weg en daar bedoel ik op het doorsnijden van de mogelijkheid van een wijk tot de Toolenburgerplas, het doorsnijden van routes voor schoolgaande kinderen, hetzij aan de ene of de andere kant van de busbaan en zeker het doorsnijden van een hele wijk tot de toegang tot het winkelcentrum. Daarnaast dienen de 9000 auto's bij het winkelcentrum ook weg zien te vervolgen wat dus over de bestaande wegen in de wijk zijn die af en toe redelijk druk kunnen zijn en nu dus helemaal niet meer oversteekbaar worden. Om die reden is mijn angst dat als eenmaal de weg er eenmaal ligt deze dan rechtdoor zal worden doorgetrokken voor een aansluiting op de Van Heuven Goedhartlaan en daarmee het laatste stukje groen wat dan nog over is doet verdwijnen. Randstructuur (doorgaand verkeer) Met de huidige randstructuur is niets mis. Het verkeer rond de Van Heuven Goedhartlaan gaat al 30 jaar op deze manier en kan zo blijven. De wijken die In de 30 jaar nieuw zijn bijgebouwd, Floriande en Tudor hebben allemaal een andere aansluiting naar de randstructuur en gaan nu en hoeven in de toekomst niet via de Toolenburgerwijk te lopen.	a. Gezondheid: Er wordt In de VSP meerdere malen gesproken over de gezondheid van de mensen. Echter vind ik dit niet kunnen rijmen met gezondheid waarvan de mensen die langs deze Toolenburgerweg komen te wonen in verband met al het verkeer van 9000 auto's en daarbij geproduceerde fijnstof en andere vervuilende zaken. Deze weg staat een verkeersveilige leefomgeving ook In de weg en daar bedoel ik op het doorsnijden van de mogelijkheid van een wijk tot de Toolenburgerplas. b. Met de huidige randstructuur is niets mis. Het verkeer rond de Van Heuven Goedhartlaan gaat al 30 jaar op deze manier en kan zo blijven.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
639	Het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station zal leiden tot het moeten afleggen van meer kilometers voor per auto reizende inwoners van de wijken Graan voor Visch, Pax, Toolenburg en (een deel van) Bornholm. Iedere verkeersbeweging uit die wijken richting de A4 (naar Schiphol, Amsterdam, Aalsmeer, Leiden, Den Haag en Rotterdam en vice versa) zal door zo een afsluiting moeten plaatsvinden via de Van Heuven Goedhartlaan en de Weg om de Noord. Hierdoor moeten extra kilometers worden gereden en dus meer brandstof verbruik. Dit kost ook extra tijd en zal dus leiden tot een forse	a. Het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station zal leiden tot het moeten afleggen van meer kilometers voor per auto reizende inwoners van de wijken Graan voor Visch, Pax, Toolenburg en (een deel van) Bornholm. b. Er wordt er in het VSP gekozen voor de aanleg van de Toolenburgerweg.?! Dat is in strijd met de hoofdkeuzes lijkt mij! Als bewoner van de wijk Toolenburg ben ik tegen dit plan	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	extra uitstoot van CO2, stikstof en fijnstof. Dit is strijdig met alle mooie woorden die er in het VSP worden gewijd aan ""het milieu"". Dit alles zou bedoeld zijn om de nieuwe wijk Hyde Park en het aanpalende centrum lopend of per fiets veiliger te kunnen bereiken. Is de verkeerssituatie niet veilig genoeg of gaat het om de allure van Hyde Park? Ondanks dat (zie Hoofdkeuzes, 4.1) 'binnen de wijken … in principe alleen bestemmingsverkeer zal zijn' en (zie Hoofdkeuzes, 4.6) 'het doorgaand verkeer uit de wijken van Hoofddorp te weren, waardoor een rustiger verkeersbeeld zal ontstaan' wordt er in het VSP gekozen voor de aanleg van de Toolenburgerweg.?! Dat is in strijd met de hoofdkeuzes lijkt mij! Als bewoner van de wijk Toolenburg ben ik tegen dit plan: Berekend is dat deze nieuwe weg door Toolenburg die ook een stukje van het groen van de Toolenburgerplas en meer zou raken, 8800 bewegingen per dag heeft?! Dat is erg druk! Met deze bypass wordt een enorme aanslag gepleegd op de verkeersveiligheid in de hele wijk! De ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door duizenden auto's per dag gedeeld moeten worden.		
640	Ik maak me grote zorgen over wat de ""inprikker"" wordt genoemd die vanuit de Bennebroekerweg naar het Winkelcentrum Toolenburg zou gaan lopen. Dit gaat ernstig ten koste van de leefbaarheid in wat nu een prachtig stuk Hoofddorp is. Hiervoor zou naar alle waarschijnlijkheid een stuk groep van de Toolenburgerplas moeten worden opgeofferd en er ontstaat veel meer geluidsoverlast en uitstoot van uitlaatgassen. Onvoorstelbaar en onbegrijpelijk. De Toolenburgerplas is met het Haarlemmermeerse Bos de populairste groen-recreatievoorziening. Die zou altijd moeten worden ontzien bij het maken van wegen. Dit gebied fungeert als een mooie toegangspoort en druk gebruikte entree van de Toolenburgerplas. De gepland weg maakt het veel gevaarlijker en veel minder makkelijk om naar de Toolenburgplas te gaan vanuit Tudorpark. Door hier een drukke autoweg te plaatsen hebben we een busbaan plus een autoweg als barrière naar de Toolenburgerplas. De geplande weg is onnodig. De gemeente zorgt zelf voor een probleem door het Stationsgebied/Van Heuven Goedhartlaan autoluw te maken. Het is onevenwichtig om ten faveure van de mensen in Hyde Park maar alle overlast neer te leggen bij de mensen in Toolenburg/Tudorpark die al het verkeer om de oren krijgen. Ook vreemd dat de IJweg zo wordt ontzien overigens, ook dat is onevenwichtig richting de burgers van Hoofddorp. Vreemd ook dat op deze manier mensen gedwongen worden kilometers om te rijden via Hoofddorp Zuid waar ze voorheen veel sneller op hun	a. U maakt zich grote zorgen over wat de ""inprikker"" wordt genoemd die vanuit de Bennebroekerweg naar het Winkelcentrum Toolenburg zou gaan lopen. b. De gemeente zorgt zelf voor een probleem door het Stationsgebied/Van Heuven Goedhartlaan autoluw te maken. c. De gemeente zou moeten inzetten op fietsen. d. Tot slot vind ik de procedure niet goed. Over dit soort majeure zaken had veel beter en duidelijker moeten worden geconsulteerd. De informatie in dit verkeersplan is onduidelijk. Slechts dankzij buren en via via heb ik begrepen wat de inprikker gaat inhouden. De effecten van de inprikker worden nauwelijks toegelicht in het verkeersplan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. Vreemd dat u in het VSP de inzet van de gemeente om het fietsen de komende jaren aantrekkelijker te maken niet terug ziet. Er worden voldoende maatregelen voorgesteld ter verbetering van de fietsinfrastructuur. d. Zie beantwoording zienswijze 614 A

	bestemming kwamen. Het doel om Hoofddorp centrum autoluw te maken mag niet ten koste gaan van zoveel overlast en schade voor anderen. Dat is oneerlijk. De gemeente zou moeten inzetten op fietsen. Ik woon in Tudorpark en fiets gewoon naar het winkelcentrum. Geen autoweg nodig. Bovendien voorzie ik dat de geplande weg ter hoogte van het winkelcentrum voor een verkeersinfarct gaat zorgen. De straten zijn daar smal en nu al druk. Dit kun je bewoners daar niet aan doen. Tot slot vind ik de procedure niet goed. Over dit soort majeure zaken had veel beter en duidelijker moeten worden geconsulteerd. De informatie in dit verkeersplan is onduidelijk. Slechts dankzij buren en via via heb ik begrepen wat de inprikker gaat inhouden. De effecten van de inprikker worden nauwelijks toegelicht in het verkeersplan.		
641	1. Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn van Amsterdam is. mi. overbodig. De reden hiervoor is: dat dit moet geen prestigeproject van de verantwoordelijke wethouder worden. Ervaring uit het verleden leert, dat de kosten van zulke projecten (enorm) duurder uitpakken dat is begroot. Een goed voorbeeld is het Noord-Zuidlijn project in Amsterdam zelf. Er zijn al goede trein- en busverbindingen naar Amsterdam. Aangezien het stationsgebied een nieuw aanzien krijgt, is het een idee om (weer) intercitytreinen op station Hoofddorp te laten stoppen. Overleg dit met de NS. Dit is veel goedkoper dan het doortrekken van een trambaan. Het geld kan beter aan charitatieve doelen worden besteed, gezien de huidige crisis. 2. Ik maak bezwaar tegen het aanleggen van een weg tussen de Bennebroekerweg en winkelcentrum Toolenburg (langs de Bennebroekertocht). Dit gaat ten koste van de (nacht)rust en veiligheid in de wijk. Ik dacht dat Hoofddorp wil zoveel mogelijk mensen uit de auto wil houden en het fietsen wil bevorderen. Er komt ook meer fijnstof en benzinedampen in de lucht. Tevens loopt de weg langs een receatiegebied en sloot waar veel (water)dieren zijn, waar de dieren nestelen, rusten en overvliegen.	a. Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn van Amsterdam is. mi. overbodig. De reden hiervoor is: dat dit moet geen prestigeproject van de verantwoordelijke wethouder worden. b. U maakt bezwaar tegen het aanleggen van een weg tussen de Bennebroekerweg en winkelcentrum Toolenburg (langs de Bennebroekertocht).	a. De gemeente beschouwt het doortrekken van de Noord-zuidlijn niet als een prestige project maar als pure noodzaak om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Haarlemmermeer ook tijdens en na de groei op orde te houden. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
642	Commentaar op Concept-Verkeersstructuurplan Hoofddorp (VSP) Als inwoner van Hoofddorp – toolenburg (sinds 1991) lever ik hierbij -in het kort- commentaar op bovengenoemd plan. Via een flyer van de wijkraad Toolenburg werd ik attent gemaakt op dit plan en werd verwezen naar de groep 'Toolenburgerweg' op Facebook. Mogelijk is het mij ontgaan, maar ik verbaas mij erover dat het gemeentebestuur mij niet (veel) eerder op enigerlei wijze heeft geïnformeerd over het VSP. Volgens de wijkraad mag ik in dit document mijn 'zienswijze' over het VSP vermelden. Ik noem het liever mijn 'bezwaar'. Hoewel ik ervan uitga dat 'formele bezwaren' later aan de orde mogen en zullen komen. Voor mij zal dat zeker gelden, als het VSP niet op voor mij essentiële punten wijzigt. Voor per auto reizende inwoners van de wijken Graan voor Visch, Pax, Toolenburg en (een deel van) Bornholm zal het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station leiden tot het (moeten)	a. U bent verbaasd dat u niet bent geïnformeerd over het VSP. b. Het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan zal voor bewoners van bestaande wijken zorgen voor meer kilometers met als gevolg meer kosten en meer uitstoot. Volstrekt tegenstrijdig met mooie woorden in het VSP m.b.t. milieu. c. Er zijn andere mogelijkheden om veilig oversteken van bewoners nieuwe wijk Hydepark mogelijk te maken. d. Tegenstrijdig met het coalitieakkoord dat hoog inzet op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.	Zie beantwoording zienswijze 600

	afleggen van oneindig meer kilometers. Iedere verkeersbeweging uit voornoemde wijken richting de A4 (naar Schiphol, Amsterdam, Aalsmeer, Leiden, Den Haag en Rotterdam en vice versa) zal -na genoemde afsluiting- moeten plaatsvinden via de Van Heuven Goedhartlaan en de Weg om de Noord. Los van de extra af te leggen kilometers (en meer brandstof) en de extra tijd zal dit leiden tot een forse (dit is een understatement) extra uitstoot van CO2, stikstof en fijnstof. Dit is volstrekt tegenstrijdig met alle mooie woorden die er in het VSP te lezen zijn over -samenvattend- het milieu. En dit alles om de nieuwe wijk Hyde Park en het aanpalende centrum lopend of per fiets veiliger te kunnen bereiken. Zijn -van stoplichten voorziene- zebrapaden niet veilig genoeg? Of ondermijnt dat de (gewenste?) allure van Hyde Park? Het volledig veilig oversteken kan opgelost worden door over de Van Heuven Goedhartlaan één of meer 'Avioslurfen' of 'Vliegtuigbruggen' te plaatsen. Die zijn in de planperiode gratis af te halen bij de luchthaven Schiphol, die in diezelfde periode ingekrompen zal zijn wegens een overmatige (wederom een understatement) uitstoot van stikstof. Ondanks dat (zie Hoofdkeuzes, 4.1) 'binnen de wijken … in principe alleen bestemmingsverkeer zal zijn' en (zie Hoofdkeuzes, 4.6) 'het doorgaand verkeer uit de wijken van Hoofddorp te weren, waardoor een rustiger verkeersbeeld zal ontstaan' wordt er in het VSP gekozen voor de aanleg van de Toolenburgerweg: hoe tegenstrijdig met die hoofdkeuzes! Eén auto (inclusief vrachtwagens richting Dirk van de Broek, Albert Heijn en Blokker in het winkelcentrum Toolenburg) per negen à tien seconden over deze weg. En een veelvoud van dit aantal in de spits: onveilig, slecht voor het milieu en voor de leefbaarheid van omwonenden in het Ridderburgpark en de bejaardenwoningen langs de busbaan. Parkeerplaatsen voor de appartementen zullen verplaatst moeten worden ten koste van een deel van het -groene-Toolenburgerpark. Een druk bezocht voetbalveldje zal moeten verdwijnen. Daarnaast zal de aanleg van deze weg leiden tot veel sluipverkeer via de Rondenburglaan en de Maria Rutgerslaan. Dit alles is strijdig met de inhoud van het coalitieakkoord 2022-2026, dat hoog inzet op 'bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid'. Een en ander is prima verwoord in punt 2.6 van het VSP 'Leefbaarheid en verkeersveiligheid'. En toch met dit voorstel komen? Kennelijk geloven de opstellers (en daarmee de verantwoordelijke wethouder én het gemeentebestuur) van dit plan er niet in. Want (zie 5.6 Toolenburgerweg): "Deze bouwsteen is niet per se nodig voor het functioneren van het totale pakket". Om met Henk Spaan te spreken: 'vuilnisman, weg ermee'! Het VSP heeft -terecht- openbaar vervoer hoog in het vaandel staan. Waarom stopt lijn 397 niet op de busbaan ter hoogte van (het einde van) de Aletta Jacobsdreef / hoek Anna de Waalstraat?		
643	Ik vind het een erg slecht plan, het is al druk genoeg in Toolenburg.	a. U vindt het idee van een Toolenburgerweg een slecht plan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

644	Bij het doorvoeren van de aanleg "Toolenburgerweg" zal de heerlijke rust die wij nu in de wijk ervaren verleden tijd zijn. Nog afgezien van de hoeveelheid fijnstof die er door de auto's uitgestoten zal worden. Daarnaast zullen de huizenprijzen waarschijnlijk ook negatief beïnvloed worden. Wij zijn als gezin dan ook tegen dit nieuw plan.	a. U vindt het idee van een Toolenburgerweg een slecht plan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
645	Wij zijn tegen aanleg van de Toolenburgerweg zoals genoemd in verkeerstructuurplan vanwege verkeers- milieu- en geluidsoverlast in onze wijk Toolenbrug. De Van Heuven Goedhartlaan is destijds ontworpen als 4 baans weg en de woningkopers wisten vanaf het begin dat dat de bedoeling was. De weg zou eerst als tweebaans worden aangelegd en daarna worden uitgebreid naar 4 banen. Wij als huizenkopers in de wijk Toolenburg zullen nu worden opgezadeld met overlast, die – toen wij de woning kochten – nog niet bekend was. Wij zijn dus ook tegen de knip in de Van Heuven Goedhartlaan.	a. Wij zijn tegen aanleg van de Toolenburgerweg zoals genoemd in verkeerstructuurplan vanwege verkeers- milieu- en geluidsoverlast in onze wijk Toolenbrug. b. Wij zijn dus ook tegen de knip in de Van Heuven Goedhartlaan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
646	Het is ondenkbaar dat er planning zijn gemaakt voor een zeer drukke weg in dit prachtige deel van Hoofddorp. Ons gezin woont op 't Ridderburgpark, wij hebben hiervoor gekozen omdat deze rustige ligging perfect is voor onze jonge kinderen. Wij kunnen niet accepteren dat de Gemeente van plan is ons woongenot, en dat van vele andere omwonende, zo bruut en voor het leven te verstoren. Onze kinderen hebben astma en de omgeving van het park is geweldig voor hen. De vervuiling die we tegemoet kunnen zien betekend dat wij moeten verhuizen. En dat terwijl de waarde van onze woning sterk negatief wordt beïnvloed door de voorgenomen weg. Deze Toolenburgerweg mag er niet komen en wij strijden mee tegen dit plan.	a. Deze Toolenburgerweg mag er niet komen en wij strijden mee tegen dit plan.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
647	GEEN autoweg naast de busbaan bij de Toolenburgerplas! Hat zal veel te druk worden met auto's, fietsers, de bus en voetgangers. Juist voor de situatie als die nu is ben ik gaan wonen in Tudorpark.	a. GEEN autoweg naast de busbaan bij de Toolenburgerplas!	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
648	Tegen de bouw van de Toolenburgerweg	a. Tegen de bouw van de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
649	Naar aanleiding van het verkeerstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om een "inprikweg" te maken vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Toolenburg, maak ik bezwaar. De veiligheid en rust in onze wijk komt in gevaar. Denk aan alle fietsers, schoolgaande kinderen, spelende kinderen en bezoekers van de Toolenburgerplas. Een weg op de IJweg ontzien en een andere plek er mee belasten. Dit is absoluut een belachelijk idee.	a. U maakt bezwaar tegen de ‘inprikweg’ vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
650	Toolenburgerweg (Hyde Park/Station area) I disagree with the intention to build the new Toolenburgerweg. As a new resident to Toolenburg one of the most important reasons I moved	a. U bent tegen de bouw van een Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	here and chose to buy mij home here was for my family. That mij son would grow up in an environment free from the traffic and craziness of som of the other gementes in the Netherlands. By adding this road, this does not make Toolenburg a safe environment dor mij child to be in the streets with nearly 9000 cars expected a day to pass through the area. You will be destroying what is a wonderful femily neighbourhood. The foodball field is expected to be remoeved so where will our childeren be able te enjoy sport. The neighbourhood will become busy, noisy and full of traffic which contributes not only air pollution, noise pollution in general. This is not good for the environment and for the people who live here who moved here for a quiet suburban life.		
651	BEZWAARSCHRIFT Toolenburgerweg – maatregel 33 Verkeersstructuurplan Hoofddorp Dat Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede infrastructuur, en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt daarom te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is, daarom voel ik mij genoodzaakt bezwaar te maken. Ook namens mijn dochter die over 10 jaar een gevaarlijke kruising moet overbruggen om bij de Toolenburgerplas te komen. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS Station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorpcentrum vanuit het NS Station en de Hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Afsluiting is geen oplossing van een potentieel verkeersinfarct maar creëert juist dat verwachte infarct waardoor er logischerwijs maatregelen worden gezocht om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses in de toekomst te proberen te voorkomen. Mijn voornaamste bezwaar richt zich op de in het verkeersstructuurplan Hoofddorp genoemde maatregel 33 vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Eén van de bypasses. Met deze maatregel, de Toolenburgerweg, snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er 9000(!) auto’s over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; ‘een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk’. U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de Verkeersveiligheid in de hele wijk uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in min of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt waar in de ochtend en middag veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun scholen. De aansluiting van het fietspad naar het	a. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS Station en Hydepark. b. Mijn voornaamste bezwaar richt zich op de in het verkeersstructuurplan Hoofddorp genoemde maatregel 33 vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, 9000 auto's per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg en Tudorpark zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondeburgerlaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto's per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Door een extra autoweg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de plas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer, ik denk dan aan die geluidsoverlast maar ook aan de gevaarlijke oversteekplaatsen waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan. Vele hardlopers en sporters maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad en een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, of direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten kosten zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door uitstoot en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. In de praktijk zorgt de aanleg van de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dat ook aan, daar is dus geen verschil van inzicht. Ook is kans nog eens groot dat het bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. Toolenburg en Tudorpark is een 30 km wijk, fantastisch. Maar met die weg, 9000 auto's die met die snelheid en meerdere noodzakelijke kruispunten waar alle verkeer elkaar zal kuisen. Hoe lang houdt die 30 km/u stand, hoe lang voordat men 40/50 km/u rijdt om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen. Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km eigenlijk niet past bij die 9000 auto's per dag. Als afsluiter wil ik wijzen op		

	paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking op de Toolenburgerweg; 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket'. Het lijkt mij verstandig om dit te volgen en niet door te gaan met de Toolenburgerweg.		
652	Toolenburgerweg. Ongehoord dat men deze weg überhaupt overweegt! Ik zeg nee tegen deze oplossing! Zoek naar een andere oplossing aan de randen die er al liggen en waar de impact vele malen minder groot is. Daarbij moet men zich realiseren dat je in een woonwijk groen en ruimte nodig hebt om leefbaarheid te blijven nastreven. Zorg dat ern geïnvesteerd wordt in goed en bereikbaar opnebaar vervoer en fiets/bromfiets paden zodat men gestimuleerd wordt om deze alternatieven te gebruiken. Autoverkeer vindt zijn weg wel in de wegen die er nu zijn!	a. Toolenburgerweg. Ongehoord dat men deze weg überhaupt overweegt! Ik zeg nee tegen deze oplossing!	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
653	Aan het College van Burgemeester En wethouders van de gemeente Haarlemmermeer Onderwerp: Zienswijze op het verkeersplan Hoofddorp Dames en heren van bovengenoemd college, Via het gernchtenverkeer moest ik vernemen dat er een zeer ingrijpend verkeersplan (VSP) in ontwikkeling was bij de gemeente Haarlemmermeer. Dat hierbij alle wettelijke regels, die in wetgeving zijn ondergebracht, werden overtreden neem ik de gemeente zeer kwalijk. Het vertrouwen in de 'overheid' hangt in deze tijd toch al aan een zijden draadje! Er was al een rapport van 'project BER100782' van 30-05-2022 beschikbaar. Wat moet dat niet gekost hebben. Toepasselijk is hierbij de naam GOUDAPPEL van het externe bedrijf dat samen met APPM een rapport schreef. Maar de burger werd niet geïnformeerd.In het rapport VSP van 15-09-2022 werd nog meer duidelijk gemaakt. De burger werd totaal vergeten. In dit rapport heeft de wethouder op pagina 3 zelfs het lef om te vermelden: "Dat gebeurde met input van bewoners..Maar de bewoners konden het niet eens weten! Waar een nieuwe dakkapel aanbrengen op vele plaatsen te vinden is, liet u de bewoners in onwetendheid over het VSP waarop u aan het broeden was. Maar één ding is mij wél duidelijk: Het Goudappeltje Hyde Park zal de gemeente veel geld opleveren. Nadat wij kennis hadden genomen van het VSP werd bekend dat er een 'inspraak'-avond was geweest op 5 oktober 2022. Met een geringe opkomst van 30 personen. Tja, als je de burger niet informeert? Hoe anders was het op 18 oktober 2022 waar meer dan 400 (boze) mensen op afkwamen die geen toegang meer kregen vanwege de kleine ruimte van wijkgebouw Amazone. Velen hielden het voor gezien. Er zon een toelichting gegeven worden. Maar de hoofdrolspelers ontbraken. En toelichting? Vergeet het maar. Er stonden borden met tekeningen en zoek het zelf maar uit! Vanwege de grootte en de complexiteit van het VSP was het ontbreken van een uitgebreide toelichting een doorn in het oog van velen. Veel	a. U geeft aan dat de informatie naar de bewoners onvoldoende was, de bewoners konden het niet eens weten! Waar een nieuwe dakkapel aanbrengen op vele plaatsen te vinden is, liet u de bewoners in onwetendheid over het VSP waarop u aan het broeden was. b. Nadat wij kennis hadden genomen van het VSP werd bekend dat er een 'inspraak'-avond was geweest op 5 oktober 2022. Met een geringe opkomst van 30 personen. Tja, als je de burger niet informeert? c. Hoe anders was het op 18 oktober 2022 waar meer dan 400 (boze) mensen op afkwamen die geen toegang meer kregen vanwege de kleine ruimte van wijkgebouw Amazone. Velen hielden het voor gezien. Er zou een toelichting gegeven worden. Maar de hoofdrolspelers ontbraken. En toelichting? Vergeet het maar. Er stonden borden met tekeningen en zoek het zelf maar uit! Vanwege de grootte en de complexiteit van het VSP was het ontbreken van een uitgebreide toelichting een doorn in het oog van velen. d. Om het gebied rond het station (en Hyde Park) autoluw te maken bent u op het onzalige idee gekomen om de Van Heuven Goedhartlaan te onderbreken en het verkeer elders naar onze woonwijk te verplaatsen die daar helemaal niet geschikt voor is. e. En als er dan toch nagedacht moet worden: maak de 'tractorbrug' beschikbaar voor autoverkeer!	a. Zie beantwoording zienswijze 614A b. Zie beantwoording zienswijze 614A c. Zie beantwoording zienswijze 614A d. De toelichting in de paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan en paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp geven een toelichting op de door u genoemde voorstellen. e. De 'tractorbrug' weer beschikbaar maken voor autoverkeer past niet in het beleid om op de oude polderlinten het autoverkeer niet te laten groeien maar hier ruimte voor fiets en landbouwverkeer en bestemmingsverkeer te houden.

	respect had ik voor de ambtenaar haar best deed om het plan te verdedigen maar uiteindelijk te weinig kennis van zaken had. Arme vrouw. Zij maakte de avond nog draaglijk. Een andere ambtenaar, die iets meer wist, bleek niet eens in Hoofddorp te wonen zodat hij ook geen betrokkenheid voelde. Ja, dan kan je er afstandelijk over praten. IJ begrijpt het ak het was weer de bekende inspraak maar waar de burger geen mede-spraak had. Er zijn door de bewoners in ons gebied inmiddels al meerdere juristen ingeschakeld. Tot zover de acties van de gemeente Haarlemmermeer. Nu de plannen. Om het gebied rond het station (en Hyde Park) antolnw te maken bent u op het onzalige idee gekomen om de Van Henven Goedhartlaan te onderbreken en het verkeer elders naar onze woonwijk te verplaatsen die daar helemaal niet geschikt voor is. De 'Toolenburgerweg' zal een gruwelijke oplossing worden die niet alleen met veel ongemak en lawaai voor ons gepaard zal gaan maar die ook voor levensgevaarlijke situaties zal zorgen. Een onzalig idee omdat er veel andere wegen te bedenken zijn. Het gaat voornamelijk om het gemotoriseerde verkeer. Immers, voetgangers, fietsers en OV worden nu al goed bediend. De STO van STOMP staat hoog bij u in het vaandel Waarom een 'knip' in de Van Henven Goedharttlaan? Het is de verkeersslagader van Hoofddorp. Hoewel u allerlei alternatieven geeft, ontbreekt de duidelijke visie dat de weg ook ondertunneld kan worden. IJ promoot (de zeer kostbare) oplossing om onze wijk te gaan belasten met een hoge verkeersstroom. De wijk, waarvan de straat Ridderbnrgpark deel uit maakt, is daarvoor helemaal niet geschikt. IJ hebt het al eerder geprobeerd. De plannen werden toen van tafel geveegd. Nu opnieuw proberen? Zijn de mensen, die het VSP bedacht hebben, wel eens lopend in onze straat geweest; en dan met name van winkelcentrum Toolenburg naar de bushalte Toolenburg Zuid? Vast niet. Waar van de wethouder Verkeer en Vervoer zo'n mooie foto genomen is, waarop zij met een fiets inde hand getoond wordt, vraag ik mij af of zij zelf auto rijdt en ook op die manier Hoofddorp bekijkt. Vanaf de fiets kan je NIET zien dat er NE voor het autoverkeer zo'n smal weggetje (Ridderbnrgpark) beschikbaar is dat zelfs 2 vrachtauto's elkaar niet kunnen passeren. En dan zou er een doorgaande weg moeten komen? IJweg wordt fietspad? Voor de fietsers en voetgangers is voldoende ruimte. En dan te bedenken wat er allemaal afgebroken moet worden aan gebouwen en al het bestaande 'groen' om de Toolenburgerweg te realiseren. En hoe wordt de waardevermindering van onze panden gecompenseerd? Ik vrees dat de zogenaamde deskundigen hun huiswerk helemaal opnieuw moeten gaan doen. En dan eerst presenteren aan de betrokken bewoners zodat die de juiste 'input' kunnen geven. Er gaat overigens een hardnekkig gerucht in het rond dat er bestuurders in de gemeente zijn die Hyde Park als 'hun kindje' beschouwen en daardoor blind zijn voor de gevolgen van het autoluw maken van het gebied rondom het station. Hoe kom ik met de nieuwe plannen van mijn huis naar Aalsmeer? Het gaat vooral om gemotoriseerd verkeer. Daar zijn wegen langs het spoor voor beschikbaar. Wegen waar geen woningen staan en weinig bedrijven, die uit te breiden zijn naar meerdere stroken. Het maakt de Toolenburgerweg volledig overbodig. Feitelijk is met de NBBW al een	f. Oh ja, en plan dan meteen een bushalte (bus397, de noord-zuid lijn) bij winkelcentrum Toolenbnrg zodat voor veel ouderen niet alleen het winkelcentrum met het ov bereikbaar is maar ook het centrum van Hoofddorp (bus 169, de oost-west lijn).	f. Een extra bushalte past niet in de systematiek van de R-net formule. De huidige halteafstanden zijn optimaal.

	voorschot genomen op de toekomst. En als er dan toch nagedacht moet worden: maak de 'tractorbrug' beschikbaar voor autoverkeer! Oh ja, en plan dan meteen een bushalte (bus397, de noord-zuid lijn) bij winkelcentrum Toolenbnrg zodat voor veel ouderen niet alleen het winkelcentrum met het ov bereikbaar is maar ook het centrum van Hoofddorp (bus 169, de oost-west lijn).		
654	De komst van de Toolenburgerweg kent een aantal forse nadelen. 1. Gezien de beperkte ruimte is het aanleggen van een weg, met de daarbij behorende groei van autoverkeer, een gevaarlijke keuze voor het aantal gebruikers van het fiets- en wandelpad. Deze worden intensief gebruikt. Extra verkeer zal de verkeerssituatie aanzienlijk gevaarlijkermaken. 2. de waardevermindering van de woningen dichtbij de Toolenburgerweg zal vragen om compensatie. Onnodig, als de weg niet nodig is. 3.de overlast door fijnstof en geluid zal toenemen, evenals de gezondheidsproblemen daardoor. 4.het gaat om een gebied waar flink van de flora en fauna genoten wordt, zowel door Hoofddorpers, als door fauna. Dat zou eerder uitgebreid moeten worden, dan beschadigd door extra autoverkeer. 5.de aanwezigheid van wegen nodigt uit om auto te rijden. Dat komt niet overeen met uw STOMP-principe. Als het niet hoeft, doe het dan niet en laat bewoners en andere Hoofddorpers genieten van dit mooie en veilige gebied. Dank!	a. Bij deze maakt u bezwaar tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
655	Bij deze maak ik bezwaar tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg.	a. Bij deze maakt u bezwaar tegen het aanleggen van de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
656	Specifiek richt ik mij op het mogelijk aanleggen van een "verkeersader" door het doortrekken van de nu doodlopende bestemmingsverkeersweg Ridderburgpark. In de hele gemeente Haarlemmermeer is geen verkeersader die zo dicht langs bebouwing en door een natuurgebied gaat als men nu van plan is met deze nieuwe "verkeersader". Alle eerdere beleidsvisies van de gemeente mbt verkeersstromen worden hier m.i. met voeten getreden. In het Mobiliteitsplan staat: "mobiliteit verbeteren met zo min mogelijk overlast, vervuiling moet worden tegengegaan en er moet meer veiligheid komen". Hoe is dit te rijmen met de aanleg van een verkeersader door een gebied met een hoog woongenot en een hoge recreatiewaarde? NB. Wij hebben ons appartement gekocht juist vanwege de rustige ligging bij een natuurgebied met veel woongenot, dat teniet wordt gedaan door de aanleg van een drukke verkeersader via het Ridderburgpark. Bij eventuele aanleg van de verkeersader zullen de niet te accepteren neveneffecten zijn: 1.De leefomgeving van alle omwonenden zal zeer ernstig worden aangetast bovenop de reeds bestaande overlast door de aanwezige busbaan. (geluid, fijnstof, co2, veiligheid etc.) N.B. Het Toolenburgerplasgebied is bedoeld te recreëren voor bewoners van	a. Specifiek richt ik mij op het mogelijk aanleggen van een "verkeersader" door het doortrekken van de nu doodlopende bestemmingsverkeersweg Ridderburgpark.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Toorenburg, Overbos en Tudor Park. Een verkeersader die dit gebied doorsnijdt is onacceptabel ivm de bedoelde functie voor deze gebieden. 2.Het gebied waardoor de verkeersader zal worden aangelegd is juist bedoeld en aangelegd voor duurzame mobiliteit, wandelen, fietsen sporten en recreatie. De zeer belangrijke fietsroute van Oost naar West, welke zeer veel wordt gebruikt door o.a. scholieren die dan een drukke verkeersader moeten kruisen.NB gemiddeld zal er per 10 seconden over 24 uur een auto passeren, volgens de berekeningen van de gemeente. De kwaliteit van de fysieke leefomgeving zal niet acceptabel worden aangetast. (Zie Omgevingswet). 3.Voor de aanleg van de verkeersader zal een gedeelte van het park moeten worden opgeofferd, waardoor de recreatie waarde van het park zal inboeten. In het ontwerp Bestemmingsplan Tudorpark en omgeving staat dat “de recreatie waarde van het Toolenburgerplasgebied moet worden geconsolideerd”. Bewoners in Tudorpark die met name aan het water aan de westzijde wonen krijgen nu te maken met een verkeersader met grote overlast, terwijl ze bij de koop van hun huis al deze informatie niet naar voren is gebracht. NB De gemeente had aan de projectontwikkelaars van Hyde Park toen reeds de toezegging gedaan dat de Van Heuven Goedhartlaan bij het Station Hoofddorp zou worden afgesloten i.v.m. het te verwezenlijken voetgangersgebied. 4.In eerdere beleidsstukken van de Gemeente (Ontwerp Essentiekaart Parken) wordt juist gesproken over het behoud van de recreatiewaarde van het gebied Toolenburgerplas. Door het ontstaan van het Tudor Park is die recreatiewaarde voor een veel groter aantal bewoners van zeer grote belang, maar die recreatiewaarde wordt nu door aanleg van de “verkeersader” op een niet acceptabele wijze zeer negatief beïnvloed. 5.Over de Flora en Fauna in het gebied rond de Toolenburgerplas zijn diverse publicaties verschenen mbt de zeer positieve ontwikkelingen mbt de Flora en Fauna in dit gebied. Op grond van de Landelijke Natuurbeschermingswet en de Provinciale Wetgeving op dit gebied zal het aanleggen van een verkeersader door dit gebied grote negatieve inbreuk uitoefenen op de eerder genoemde positieve ontwikkelingen van Flora en Fauna zoals die eerder door diverse instanties zijn benoemd. 6.Met veel positieve berichtgeving is de terugkeer van de oeverzwaluw gemeld, na herstel van de “kunstmatig nestwand” aan de plas, na een vernieling. De oeverzwaluw gebruikt de gehele plas en de oevers ervan als leefgebied. Dit leefgebied wordt ernstig bedreigd als de verkeersader door het Oostelijk gebied van het park wordt aangelegd. 7.Op de site van birdingplaces.eu wordt de Toolenburgerplas en omgeving als een natuurgebied beschreven, waar de Oeverzwaluw, Dwergmeeuw, Waterral en de Ijsvogel voorkomen. Natuurbeschermingsorganisaties zullen zich ernstig gaan verzetten tegen de aanleg van een verkeersader door de rand van het natuurgebied. Ik verzoek U dringend mijn argumenten te betrekken bij de Besluitvorming in de toekomstige procedures mbt Structuurplan Gemeente Haarlemmermeer. Ik ga ervan uit dat in alle redelijkheid er bij de Gemeente begrip is voor alle zeer niet acceptabele gevolgen van een verkeersader door het Toolenburgerplas gebied. Er zijn m.i. zeker andere		

	oplossingen denkbaar die voor bewoners (mens en dier) veel minder ongewenste effecten op de leefbaarheid hebben.		
657	De geplande Toolenburgerweg gaat heel veel overlast opleveren. Dit levert waardevermindering op van je huis. Levert veel milieuschade op door fijnstof en geluidsoverlast. Het gaat ten koste van veel groen, speelveld, het uitzicht, de rust rondom de Toolenburgerplas, recreatie hier zal niet meer fijn zijn. Het levert meer gevaar op doordat er nu al een continu aanvoer is van fietsers op traject Ina Boudier-Bakkerdreef<- > Floriande (scholen) dus veel kruisend verkeer. Ook veel kruisende voetgangers die naar het park gaan (al dan niet met hond). Het is onbegrijpelijk dat het autoluw willen maken van het ene deel van Hoofddorp ten koste moet gaan van het andere deel. Een deel die zo blij is met de ligging van het park en de rust er omheen waar straks dan een drukke weg moet komen die dagelijks 8800 bewegingen zal kennen?? Ik woon hier nu 17 jaar met veel plezier maar deze weg zal heel veel plezier gaan weghalen.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
658	Afsluiting van de van Heuven Goedhartlaan bij het station gaat niet werken. Het grootste deel van Toolenburg Oost en de wijken van Pax gebruiken deze route naar de N201 en A4 opritten om de huidige drukte via de Bennebroekerweg en de filevorming naar de A4 oprit Hoofddorp Zuid te vermijden in de spitstijden. Daar loopt het nu al vast en is de capaciteit van de Bennebroekerweg zwaar onvoldoende. Afsluiting nabij het station gaat tot een verder verkeersinfarct leiden aan de zuidkant van Hoofddorp en tot veel sluipverkeer. Daarnaast zal er veel omgereden worden via de noordkant naar de N201 voor de bewoners die naar de noordkant van Hoofddorp (industrieterrein noord) of richting Hoofdweg naar Schipholweg gaan en dat als sluiproute gebruiken. De vele afritten naar Hoofddorp van de A4 zijn er niet voor niets gekomen, ze hebben veel problemen opgelost waardoor de circulatie nu goed in balans is. Denk in andere oplossingen zoals fly-overs, drive-unders, en houdt de ring Hoofddorp in stand!!!	a. Afsluiting van de van Heuven Goedhartlaan bij het station gaat niet werken.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
659	Bij deze wil ik bezwaar maken tegen het voornemen om een autoweg aan te leggen aan de zuidoostzijde van de Toolenburgerplas. Dit heeft negatieve effecten op natuur- en recreatiegebied Toolenburgerplas. Het zorgt voor meer gezondheids- en geluidsoverlast in de aangrenzende Tudorwijk, die toch al fors is gezien Schiphol	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
660	Naar aanleiding van het door u ter inzage gelegde structuurplan Hoofddorp stuur ik u mijn zienswijze in het plan opgenomen voorstel om de Nieuwe Bennebroekerweg te verbinden met het winkelcentrum Toolenburg via het Ridderburgpark. Deze nieuw aan te leggen Toolenburgerweg leent zich absoluut niet voor doorgaande verkeersstromen. De inrichting van deze wijk is specifiek gericht op bestemmingsverkeer en recreatief verkeer. Dit voornemen is een	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	enorme aantasting van leef -omgevingskwaliteit waar je zorgvuldig mee om moet gaan om deze te behouden en te beschermen. Ik verzoek u ook dringend om met een ander advies te komen dus niet in de wijk Toolenburg en in het bijzonder voor de bewoners van Ridderburgpark en de omliggende straten ook die aan de oostzijde van de busbaan. Leidt het verkeer langs minder overlast veroorzakende route door gebieden met geen of weinig bebouwing. Ik kan mij niet voorstellen dat er in de Gemeente Haarlemmermeer niet genoeg denkkracht zit om met een ander plan te komen en de Toolenburgerweg voor altijd uit uw plannen te laten verdwijnen. Groen, rust in de woon en leefomgeving is van grote maatschappelijke waarde en het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin natuur wordt behouden. Bij aanleg van een doorgaande verkeersweg wordt het karakter van de wijk op een niet acceptabele wijze geweld aangedaan. - Ridderburgpark is een doodlopende weg en is alleen in gebruik voor bestemmingsverkeer voor de 5 torens dat betekent nauwelijks verkeer en al helemaal niet in de avonduren en s'nachts. - Hinder van een drukke verkeersweg is enorm, snelverkeer naast de bestaande busbaan heeft een niet acceptabele impact op de recreatie waarde van het parkgebied en het zich van, naar en door dit gebied bewegende langzaam verkeer. - De busbaan doorsnijdt nu al de wijk en geeft al veel overlast - In en rond dit prachtige natuurgebied is het veilig om te fietsen en te wandelen een plek waar rust heerst wat zeer bepalend is voor het woongenot. - Er fietsen o.a. veel scholieren en mensen voor het woonwerkverkeer. Fietsen wordt juist door uw gemeente gestimuleerd zij geeft juist aan dat de fietsroutes worden verbeterd, d.m.v. uitbreiding, snelfiets routes, verbreding fietspaden, fietsbewegwijzering en beveiligde fietsstallingen. - Het gebied rond Toolenburgerpark is een parkgebied c.q een natuurgebied die voor vergroting van de biodiversiteit en waterberging zorgt. - In dit gebied rond de plas en deze woonwijk staan bomen en struiken er zijn water en bosvogels (o.a. Oeverzwaluw, Waterral en ijsvogel) Het is belangrijk dat de dieren en planten vanuit de omgeving in de woonwijken komen en dat die omgeving in stand blijft voor behoud en ontwikkeling van flora en fauna daar past geen drukke doorgaande verkeersweg - Er wordt natuur opgeofferd door een stilte wijk voor X minuten tijdswinst, dit geeft lawaai, drukte, vervuiling en aantasting van het natuurgebied en nog erger het woongenot van alle mensen die bewust gekozen hebben om in deze rustige buurt midden in een natuurgebied te wonen. - Versnippering van dit leefgebied geeft enorme negatieve effecten op de leefomgeving van alle omwonenden en anderen die dit gebied graag bezoeken voor ontspanning.		
661	Er zijn plannen om naast de busbaan langs de Toolenburgerplas een nieuwe autoweg aan te leggen (de Toolenburgerweg). Ik ben	a. U bent tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	daar sterk op tegen. Voor mij en veel andere bewoners van Tudorpark zou dat een grote aanslag zijn op ons woongenot. Dan denk ik vooral aan het extra lawaai en de fijnstof, evenals de verminderde bereikbaarheid van de Toolenburgerplas.		
662	De voorgenomen maatregelen in het VSP (tbv wijk Graan voor Visch en omliggende wijken) hebben in de meeste gevallen alleen maar een nadelig effect op de inwoners van die wijken ipv zgn sluipverkeer. Door afsluitingen kost het bewoners vele extra kilometers en tijd om vanuit de wijk naar een snelweg (A4) te rijden. Daarnaast is een voorgenomen plan voor een busbaan dwars door de wijk een overlast verzorgend plan en loopt bijna door een schoolzone van de wijk. De wijk en wegen kunnen deze extra baan niet aan. Tevens wordt er een dringend beroep gedaan een ontsluitingsweg te maken via de bestaande bustunnel onder het station NS door richting Taurusavenue voor de wijk GvVisch.	a. U schat in dat de afsluitingen en de komst van de busbaan door Graan voor Visch veel overlast gaan geven.	a. De toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan en de toelichting in paragraaf busbaan door Graan voor Visch geven antwoord of er inderdaad sprake is van overlast.
663	Tegen extra weg langs Toolenburger plas. In dat plan een nieuwe autoweg (de Toolenburgerweg) gepland staat die naast de busbaan komt te liggen. Het geluid dat geproduceert zal worden op die weg, zal over het water gedragen worden. Waardoor dit een extra klankkast krijgt. Nu hoor je s'nachts de ijweg al. Deze Toolenburgerweg erg druk gaat worden, omdat de Van Heuven Goedhartlaan bij het station zal worden geblokkeerd. De mensen in de wijk zullen er meer hinder dan plezier van ondervinden. Met de fiets is alles nu goed bereikbaar en met het openbaar vervoer. Auto's en vervuiling lijkt voorrang te krijgen. Dus wij zijn tegen die weg!!	a. U bent tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
664	Autoweg door Toolenburg. Belachelijk, wie bedenkt zoiets. Dit plan moet van de baan. Denk aan de veiligheid van alle kinderen die er wonen.	a. U bent tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
665	Wilt u er zorg voor dragen dat het hieronder bijgevoegde document, aangaande bovenstaande onderwerp onder de aandacht wordt gebracht van alle college en raadsleden. Bij voorbaat dank voor uw moeite.	Er lijkt geen document aan gehangen te zijn geweest.	Geen inhoudelijke reactie mogelijk.
666	Zijn jullie helemaal gek geworden. De ijweg ontlasten en de drukte in een woonwijk proppen. De speeltuin die moet wijken word druk bezocht. Al meerdere ernstige ongelukken gebeurd op kruising met de busbaan zowel Marry Rutgerslaan als de kruising bij het winkelcentrum maar nee we proppen er nog een weg naast. Welke idioot verzint nou zo iets. Stelletje amateurs. Vast iemand die niet in de wijk woont. Ik zeg niet doen slecht plan. Iedereen blij met de toolenburgerplas maar nee we gaan de rust verstoren.	a. U bent tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
667	Tegen Toolenburgerweg	a. U bent tegen de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

668	BEZWAARSCHRIFT Toolenburgerweg – maatregel 33 Verkeersstructuurplan Hoofddorp. Dat Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede infrastructuur, en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt daarom te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is, daarom voel ik mij genoodzaakt bezwaar te maken. Ook namens mijn dochter die over 10 jaar een gevaarlijke kruising moet overbruggen om bij de Toolenburgerplas te komen. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS Station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorpcentrum vanuit het NS Station en de Hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Afsluiting is geen oplossing van een potentieel verkeersinfarct maar creëert juist dat verwachte infarct waardoor er logischerwijs maatregelen worden gezocht om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses in de toekomst te proberen te voorkomen. Mijn voornaamste bezwaar richt zich op de in het verkeersstructuurplan Hoofddorp genoemde maatregel 33 vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Eén van de bypasses. Met deze maatregel, de Toolenburgerweg, snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er 9000(!) auto’s over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; ‘een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk’. U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de Verkeersveiligheid in de hele wijk uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in min of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt waar in de ochtend en middag veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun scholen. De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, 9000 auto’s per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg en Tudorpark zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondeburgerlaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto’s per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en	a. In algemene zin maakt u bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS Station en Hydepark. b. Mijn voornaamste bezwaar richt zich op de in het verkeersstructuurplan Hoofddorp genoemde maatregel 33 vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Eén van de bypasses.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	overstekende kinderen. Door een extra autoweg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de plas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer, ik denk dan aan die geluidsoverlast maar ook aan de gevaarlijke oversteekplaatsen waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan. Vele hardlopers en sporters maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad en een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, of direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten kosten zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door uitstoot en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. In de praktijk zorgt de aanleg van de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dat ook aan, daar is dus geen verschil van inzicht. Ook is kans nog eens groot dat het bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. Toolenburg en Tudorpark is een 30 km wijk, fantastisch. Maar met die weg, 9000 auto’s die met die snelheid en meerdere noodzakelijke kruispunten waar alle verkeer elkaar zal kuisen. Hoe lang houdt die 30 km/u stand, hoe lang voordat men 40/50 km/u rijdt om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen. Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km eigenlijk niet past bij die 9000 auto’s per dag. Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking op de Toolenburgerweg; 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket’. Het lijkt mij verstandig om dit te volgen en niet door te gaan met de Toolenburgerweg.Ik snap werkelijk niet hoe dit er op papier goed uitziet. Als gemeentelijk beleidsmedewerker zou ik mij oprecht afvragen; welke halve zool heeft dit verzonnen?		

669	Verkeersstructuurplan autoweg Toolenburgerweg. Nu al ervaren wij en omwonenden (Laan van Tudor) geluidsoverlast door recreanten vanuit de Toolenburgerplas, doordat zelfs gering geluid over het water ver draagt. Een verkeersweg langs de busbaan zou *constant* en veel meer decibels geluid(overlast) opleveren. Zeker voor bewoners van de aan de Toolenburgerweg grenzende huizen is het onacceptabel dat hun landschappelijke achtertuin en woongenot zo door geluidsvervuiling verstoord zou worden. Zoals u weet fourageren veel vogels in dit gebied (het waterrijke gebied TudorPark-Toolenburgerplas). Deze groene long doorsnijden met wat een drukke verkeersader zou worden is zeer onwenselijk, want verstorend en gevaarlijk voor álle dieren. Tot slot, kijk in onze bermen naar wildgroei van o.a. klaver, haagwinde, kleefkruid, kaasjeskruid: duidelijk dat we door luchtverkeer al meer dan genoeg CO2 en fijnstof te verduren hebben. Terecht is de heersende opinie dat we natuur(a2000) gebieden ontzien. Laat Hoofddorp dat dan ook dóen!	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
670	Toolenburgerweg. Belachelijk om dit door de wijk te doen, ik zie liever minder auto's dan meer. Ik ben niet voor Jan Doedel in een 30km wijk gaan wonen.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
671	Ik ben tegen de aanleg van een nieuwe 2x tweebaansweg tussen de Bennebroekerweg en het winkelcentrum Toolenburg. Zie onze "Zienswijze" in het meegestuurde document. *(dit document is niet meegezonden!)*	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
672	Toolenburgerweg. Niet mee eens, want: Slecht voor de veiligheid voor de kinderen die zelfstandig naar toolenburgerplas willen, meer drukte, liever een randweg om Hoofddorp heen voor betere doorstroming. Vervoer per fiets stimuleren ipv met de auto, dus GEEN autoweg.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
673	Toolenburgerweg. Ik ben het niet eens met de plannen voor de aanleg van de toolenburgerweg	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
674	Zienswijze Via via bereikte mij het bericht over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Uiteraard is het goed dat zo'n plan er komt om rekening te houden met de continue uitbreiding van het dorp. Jammer is het echter dat direct belanghebbenden niet meer direct geïnformeerd worden. Ik heb een aantal inzichten m.b.t dit plan die ik graag met U wil delen, omdat de huidige visie mijns inziens niet optimaal is en ik zeker niet blij ben met de nieuwe "Toolenburgerweg". Vooraf: ik woon in de Rondenburglaan en werk in Amsterdam. Dagelijks rijd ik vanuit huis via de van Heuven Goedhartlaan naar de Taurus Avenue en ga zo richting de A4 richting Amsterdam (en vice versa). Gezien de dagelijkse drukte die ik om mij heen zie, ben ik niet de enige die deze route vanuit/naar	a. U heeft vragen over de Toolenburgerweg b. U komt met voostellen als alternatief voor de door ons voorgestelde Knip in de Van Heuven Geodhartlaan. c. u hoopt dat u als belanghebbende rechtstreeks op de hoogte gehouden ga worden: per slot van rekening is er geen enkele gerichte gemeentecommunicatie meer richting burgers in mijn wijk (de Hoofddorpsche Courant met gemeente mededelingen wordt hier bijv. al jaren niet meer bezorgd).	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. c. Zie antwoord op zienswijze 614, en alle inwoners zijn belanghebbend. Het is te duur en niet duurzaam om 60.000 brieven te sturen. Soms mag je ook actieve haalplicht van inwoners verwachten. Er is veel gedaan om inwoners te informeren

	Toolenburg aflegt. Ik heb een aantal opmerkingen/verbeteringen n.a.v. het plan: • De verkeersintenssiteit in de Rondenburglaan zou mijns inziens niet verhoogd moeten worden vanuit diverse oogpunten waarop ik hieronder terugkom. Mijn inzicht is dat als gevolg van de aanleg van de nieuwe "Toolenburgerweg" het verkeer in de wijk Toolenburg en dus ook in de Rondenburglaan danig zal toenemen. Mijn analyse m.b.t. toename van het (auto)verkeer: o In uw plan zie ik de nieuwe "Toolenburgerweg", die waarschijnlijk een aansluiting krijgt op de Rondenburglaan. Ik vermoed dat deze nieuwe weg 4 of 6 aansluitingen krijgt: 2 bij Maria Rutgerslaan/Rondenburglaan (wat nu al vanwege de kruising met de busbaan een gevaarlijk punt is), 2 bij het winkelcentrum en mogelijk 2 bij de Bennebroekerweg. Ik vermoed niet dat het de bedoeling is dat de weg volledig wordt doorgetrokken naar de van Heuven Goedhartlaan. Ik neem aan dat daarvoor het alternatief Hoofdweg Oostzijde blijft bestaan. o Er zouden dagelijks 9000 auto's per dag op deze weg komen te rijden. Bij enigszins gelijke spreiding van het gebruik, zou dat neerkomen op ca. 1500 auto's per aanvoerweg (dus ook 1500 door de Rondenburglaan). Ter reflectie: dat aantal zou best haalbaar kunnen zijn , want je moet denken aan inwoners van Toolenburg-West en een deel van Overbos (en misschien zelfs zuidelijk Pax en Floriande) dat via Schoonenburgsingel of Redenburgsingel via de Rondenburglaan naar de nieuwe weg toe gaat. Zelfs al is het de helft van dit aantal dan praten we in de spits over honderden auto's (oftewel vele auto's per minuut die zich vast gaan opstropen voor de kruising met de nieuwe "Toolenburgerweg") Een aantal aandachtspunten dat de Rondenburglaan nu al druk / gevaarlijk is: o Nu staat er al een bord (van de gemeente) bij mij op de hoek om mensen te waarschuwen om op de kruising met de Redenburgsingel voorzichtig te zijn (i.v.m. mogelijke ongelukken). Hoe vaak de verkeerspaaltjes op die kruising uit de weg gereden zijn, is niet meer te tellen. o Veel wandelaars en fietsers die richting de Toolenburgerplas gaan, steken de Rondenburglaan over. Dit leidt vaak tot hachelijke situaties, met name op de fietsoversteek plaats in het midden van de Rondenburglaan, die niet erg overzichtelijk is. o Er wonen relatief veel oudere mensen aan de Rondenburglaan, met name in het "de Rondenburg" complex op de hoek met het Ridderburgpark. Deze mensen zijn slecht ter been (kijk maar naar eens naar de scoot-mobieltjes in de gang van het complex). De oversteek naar het park wordt lastiger met zoveel verkeersintensiteit. o Het verkeer mag maar 30 km per uur in Toolenburg. Dit zorgt niet voor snelle doorstroming die je eigenlijk toch wel wilt hebben op de wegen richting de uitvalsweg. Maar een hogere snelheid leidt tot meer ongelukken. De verhoogde verkeersdruk zal ernstige gevolgen hebben voor o veiligheid van iedereen: nieuw verkeer en bestaand (zoals voetgangers, kinderen, fietsers, scootmobieltjes, enz) en denk ook eens aan de		

	parkeerplaatsen die aan deze weg grenzen: uitparkeren met veel verkeer is een bron voor ongelukken). o milieu verontreiniging: het verkeer neemt toe naast de Toolenburgerplas en jeugdland. Dit zijn groene gebieden die een stuk minder aangenaam zullen worden (denk aan luchtverontreiniging en lawaai). o gezondheid: gekoppeld aan de milieu verontreiniging o woningwaarde: ik denk dat mijn woning in waarde zal dalen, nu de woning aan een drukke weg komt i.p.v. aan een rustige laan. o Enz. Kortom: zo'n weg in een woonwijk is geen goed idee. Dit lijkt mij niet de weg voorwaarts.Maar ik zie 2 alternatieven die ik graag wil inbrengen. 1. De meest simpele oplossing is mijns inziens dezelfde oplossing als er in Amsterdam bij de A10 Zuid is: meerdere (voetgangers / fietsers) onderdoorgangen onder de van Heuven Goedhartlaan door ter hoogte van het stations gebied en Hyde Park. Dit moet technisch mogelijk zijn gezien de voorbeelden die er zijn: de 2 tunneltjes die onder de N201 gelegd zijn bij de aansluitingen met de van Heuven Goedhartlaan. 2. Als trouwe berijder van de van Heuven Goedhartlaan vanuit de richting van het politiebureau richting Amsterdam heb ik mij altijd afgevraagd waarom het Openbaar Vervoer vóór het station door tunnels (Zuidtangent of NS station) onder het spoor door gaat en auto's een stuk verder moeten doorrijden om een volgende tunnel onder het spoor te nemen. Waarom moeten auto's omrijden ? en rijden over wegen waar ze eigenlijk niet gewenst zijn? Zo denkend is er ook een andere oplossing mogelijk. Deze wil ik dan ook inbrengen als verbetering van het verkeersplan. Trek de van Heuven Goedhartlaan gezien vanuit het politie bureau rechtstreeks door onder het spoor (naast de huidige onderdoorgang voor de Zuidtangent). En maak aan de andere kant van het spoor in plaats van direct aan te sluiten op de Taurus Avenue een weg aan de noordzijde van de Geniedijk evenwijdig aan de Taurus Avenue (achter de kantoren aan de Taurus Avenue langs) die de Rijnlanderweg passeert en loopt tot het punt waar de Taurus avenue linksaf slaat richting het aansluitpunt met de A4 en sluit daar aan op de Taurusavenue. Ik denk dat vele Amsterdam-gangers uit de woonwijken dit een veel betere oplossing vinden. Want ze hoeven niet om te rijden, wat met de "Toolenburgerweg" wel moet, wat beter is voor het milieu en de portemonnee van de burgers. (Ik schat dat er gemiddeld een kilometer of 5 extra gereden moet worden (enkele reis)). Daarnaast biedt deze oplossing een aanpassing in grotendeels braak gebied, dus met weinig overlast voor omwonenden. Ik wil mijn zienswijze graag verder toelichten indien zaken hierboven niet duidelijk zijn. Ik hoop dat ik als belanghebbende rechtstreeks op de hoogte gehouden ga worden: per slot van rekening is er geen enkele gerichte gemeente communicatie meer richting burgers in mijn wijk (de Hoofddorpsche Courant met gemeente mededelingen wordt hier bijv. al jaren niet meer bezorgd).		
675	Verbinding Niewe Bennebroekerweg-Toolenburg. Verkeersveiligheid: het fietspad langs de busbaan is in de ochtend en middag druk met	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	scholieren die o.a. vanuit Nieuw-Vennep naar de middelbare scholen in Hoofddorp. Met een extra weg zal de de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door auto's gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. Welzijn: door een extra weg zullen de bewoners in Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Natuur & Milieu: Toolenburgse plas neemt centrale plaats in de wijk. Druk bezocht door dieren (broeden oa) Waardevermindering huizen.		
676	Met verbazing vernam ik dat de gemeente Haarlemmermeer overweegt om een autoweg aan te leggen, waardoor Toolenburg doorsneden zal worden. Een weg die zal betekenen dat er een sportveldje, een groenstrook, parkeergelegenheid en een groenstrook van recreatieplas Toolenburg zullen worden opgeofferd. Verwachting is dat zo'n 9000 auto's per dag deze weg zouden gebruiken. Dit staat haaks op woonplezier en groen wat gepromoot word in het hele land! Het lijkt dat de gemeente het prestigeproject Hydepark boven zijn bewoners stelt. Het is toch juist de bedoeling om woongebieden zoveel mogelijk ontlast / autoluw te maken? Een plan zo'n weg te plaatsen naast een park, fietspaden en in een buurt met zowel veel (kleine) kinderen als ouderen brengt de veiligheid in gevaar. en is een belachelijk plan. Dit staat ook haaks op de STOMP methode die u zegt aan te houden. Ik dien dan ook een zienswijze in tegen dit ontwerp en zal tevens bezwaar maken als dit plan daadwerkelijk doorgang vind.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
677	Ik vind de verkeersveiligheid in geding komen voor kinderen, mocht er een weg langs Tudorpark komen naast de Toolenburgseplas. Deze kunnen nu redelijk rustig oversteken, mocht er een weg gemaakt worden wordt het een stuk drukker. Bijzonder dat er eerst omleidingen worden gemaakt, net als de nieuwe bennenbroekerweg, zodat er geen sluipverkeer plaatsvindt en dan zijn er plannen voor een bijzondere weg langs een van de rustigste plekken. Dit zorgt tevens voor geluidsoverlast dat er al veel is door vliegtuigverkeer. Dus ik ben tegen dit plan.	U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
678	In verband met de verkeersplannen die tijdens de Wijkraad Toolenburg gepresenteerd zijn, begrijp ik dat er ivm ongeveer 4000 appartementen Hyde Park, in totaal 20,000 nieuwe woningen in Haarlemmermeer, het voorstel is om de van Goedhartlaan af te sluiten alsook de Polaris en Taunus Avenue richting A4. Het stationsplein rond Hydepark moet autoluw worden waardoor alle verkeer naar de buitenranden en wijken van Hoofddorp wordt gestuurd. Een van de voorstellen van dit plan is om een nieuwe weg, nl de Toolenburgerweg, aan te leggen. In het algemeen lijkt dit plan te duiden dat alle verkeer juist de bestaande wijken in gerouteerd wordt , de huidige verkeersaders worden boventallig gemaakt - bv van Heuven Goedhartlaan. Hier ben ik faliekant tegen. Er is vast wel een alternatief te bedenken die niet de vervuiling en overlast de wijk en het recreatiegebied in brengt.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

679	Wij vernamen dat de gemeente werkt aan een verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Onderdeel daarvan is het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station en ter compensatie daarvan het aanleggen van een weg door Toolenburg vanaf winkelcentrum Toolenburg naar de Nieuwe Bennebroekerweg. Hierbij willen wij graag onze zienswijze geven op het aanleggen van deze “Toolenburgerweg”. Wij zijn 1,5 jaar geleden in de wijk Toolenburg (Wilhelmina Druckerstraat, dicht bij het winkelcentrum Toolenburg) komen wonen. Die keuze hebben wij gemaakt omdat wij graag in Hoofddorp in een rustige groene wijk wilden wonen, nadat wij jarenlang in het centrum van Hoofddorp hebben gewoond. In Toolenburg vonden we een rustige, prettig bewoonbare, groene en veilige wijk met alle voorzieningen voor de kinderen en voor onszelf in de buurt. Kortom, een wijk waar leefbaarheid hoog in het vaandel staat. Na bestudering van de plannen zijn wij flink geschrokken. Namelijk, als de Toolenburgerweg er komt gaat er wat ons betreft veel van de eerder genoemde elementen van leefbaarheid verloren in de directe omgeving van onze woning. Wij hebben begrepen dat er naar schatting 9.000- 10.000 autobewegingen per dag zullen zijn op de Toolenburgerweg. Onze kinderen (en die van de overige bewoners) zullen deze weg moeten oversteken als zij naar sport of school gaan, bij vriendjes gaan spelen of bijvoorbeeld in de zomer naar de Toolenburgplas fietsen. Ook op de omliggende wegen in Toolenburg zal het drukker worden. Hierdoor zullen de risico’s op verkeersongelukken voor deze kwetsbare groep weggebruikers toenemen. Wij vragen ons af hoe dit valt te rijmen met de ambitie die in het plan wordt genoemd, namelijk “Een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder” (pagina 9 van het plan). Het actief stimuleren van autoverkeer lijkt ons inziens juist niet de route te zijn om deze ambitie te realiseren. In het plan wordt geconstateerd dat steeds meer mensen hun kinderen per auto naar school brengen en dat dit voor onveilige situaties zorgt. Het aanleggen van de Toolenburgerweg zal ervoor zorgen dat nog meer mensen hun kinderen met de auto zullen wegbrengen, omdat zij de verkeerssituatie door de nieuwe weg nog onveiliger zullen vinden. Wij vinden het ronduit teleurstellend dat de oplossing voor een probleem, namelijk steeds meer kinderen met auto’s naar school worden gebracht, wordt opgelost door nog meer autoverkeer te stimuleren. Deze oplossing zal niet alleen Toolenburgerweg zal ons inziens daardoor een negatieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid en veiligheid. Beter zou zijn om in te zetten op duurzame oplossingen die passend zijn bij een mobiliteitsbeleid dat actief inzet om mensen uit de auto te krijgen. Je kunt tegenwoordig haast geen nieuwsitem meer lezen zonder dat het over de noodzaak van het reduceren van co2- en stikstofuitstoot en andere vervuiling gaat. Door het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station en het aanleggen van de Toolenburgerweg zullen er meer verkeersbewegingen komen. Hoe kan dit in overeenstemming zijn met een andere doelstelling uit het plan, namelijk het “leveren van een bijdrage aan de reductie van co2” (pagina 9 van het plan)? De extra vervuiling door de toename van verkeersbewegingen ontstaat daarbij midden in een woonwijk, met directe gevolgen voor de bewoners. Dit in	a. U constateert dat de aanleg van de Toolenburgerweg gekoppeld is aan de knip bij het station Hoofddorp en hier maakt u bezwaar tegen.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan en de toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	een gedeelte van Nederland waar de luchtkwaliteit al ondermaats is (mede door Schiphol). Daarnaast zal er sprake zijn van extra geluidsoverlast door de weg, die bovenop de geluidsoverlast komt die er vanwege Schiphol altijd al is geweest in de wijk Toolenburg. Het aanleggen van drempels zoals bijvoorbeeld op de IJweg in Hoofddorp is niet zinvol, want tussen de drempels door trekken de auto's op, hetgeen juist geluidsoverlast oplevert. Er zal dus altijd extra geluidsoverlast zijn. Als de Toolenburgerweg wordt aangelegd zal een deel van de groene rand van het gebied van de Toolenburgplas verdwijnen. De gemeente Haarlemmermeer staat al niet bekend als een gemeente die "groen" belangrijk vind en actief beleid daarop voert, dus is het wel erg teleurstellend dat er (alweer) een stuk natuur moet verdwijnen dat nu net na een aantal jaren tot wasdom is gekomen. Bovendien zal een drukke weg zo dicht bij het recreatiegebied het gevoel van "vrij in de natuur" te zijn geheel wegnemen. Ook vragen wij ons af of er onderzoek is gedaan naar de gevolgen die de uitstoot als gevolg van de nieuwe weg zal hebben op de natuur en het waterkwaliteit van het recreatiegebied. Verder hebben wij begrepen dat het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan de belangrijkste reden is om de Toolenburgerweg te willen aanleggen. Het afsluiten van de Van Heuven Goedhartlaan is met name gericht op het visueel op een hoger niveau krijgen van de entree van Hoofddorp centrum vanuit het NS-station en de hotels. Dat zou echter ook bewerkstelligt moeten kunnen worden op andere wijzen. Het verbeteren van de ene wijk gaat nu gepaard met het verslechteren van een andere wijk en dat is een vreemde gang van zaken. Beter zou bijvoorbeeld zijn om te zoeken naar oplossingen zoals het leiden van het autoverkeer onder het station door, zoals in andere steden ook gebeurt. Wij verzoeken de gemeente dan ook dringend om af te zien van de aanleg van de Toolenburgerweg en in het belang van de inwoners van Toolenburg te zoeken naar andere alternatieven.		
680	Tot mijn schrik heb ik vernomen dat er mogelijk een weg komt langs de busbaan bij het meer. De plek waar juist de gemeente trots is op de rust en het stukje natuur. De watervogels, de recreatie en de mogelijkheden om te bewegen. De rustige wijk waar kinderen nog redelijk onbezorgd kunnen spelen. En nu moet dat alles wijken voor een nieuwe wijk Hyde Park. M.i krom om de bestaande wijk te belasten met wat geen profijt zal geven. Om juist door een wijk een weg aan te leggen zullen er ongezonde en onveilige situaties ontstaan, terwijl het volgens uw plan mogelijk Niet Nodig is. Meer fijnstof in de wijk zal meer zieke bewoners veroorzaken. Een weg die juist de wijk inleidt is onlogisch en zal alleen maar meer vervelende verkeerssituaties en opstoppingen veroorzaken. De Toolenburgerweg tussen de 2 seniorenflats door en dan naar het winkelcentrum, geeft onrust voor de bejaarde bewoners. Ze hebben meer aan een bushalte daar van de 397. Een auto kan wel 1 km omrijden.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg, b. Ze hebben meer aan een bushalte daar van de 397	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. De halte afstanden zijn voor een R-net buslijn optimaal, een extra halte is niet nodig.
681	Ik stem voor het toevoegen van een autoweg langs de busbaan bij de tolerburgenplas	a. U bent voor de aanleg van een eventuele Toolenburgerweg	a. Dank voor uw reactie.

682	Toolenburgerweg. Gemeente Haarlemmermeer, schaam je diep voor dit idee! Hoe kan je kwaliteit van wonen vergeten en kwaliteit van verkeer voor laten gaan op het belang van de inwoners! Mijn dochter is gaan wonen op Merckenburg om daar haar kinderen veilig en in goede gezondheid op te laten groeien. Veilig in een doodlopende straat en met groen en een trapveldje voor de deur. Met jullie idee krijgt zij de weg in haar voortuin! Weg woongenot en het idee daar tot het einde van je leven te kunnen wonen! Devaluatie van je huis, gaan jullie dat vergoeden? Wij wonen 800 meter verderop. Onze kleinkinderen kunnen na aanleg nooit zonder gevaar naar opa en oma lopen! Ook de weg naar school wordt onderbroken door een gevaarlijke weg! Dit is precies een idee waardoor het overgrote deel van de mensen nul vertrouwen hebben in de politiek! Laat zien dat het anders kan en gooi dit idee in de papier vernietiger! Laat zien dat wij in een mens en natuurvriendelijke gemeente wonen!	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
683	Ik wil graag bezwaar maken op dit plan want door het station autoluw te maken wil u in toolenburg een extra weg aanleggen Dit zal voor veel meer auto verkeer gaan zorgen door de wijk. En een wijk moet leefbaar gehouden worden en niet met een verbindingsweg dwars door de wijk De bestaande van heuvengoedhardllaan is een prima verbindingsweg. Misschien dat er een ander plan kan komen voor rondom het station.	a. De bestaande Van Heuven Goedhartlaan is een prima verbindingsweg. Misschien dat er een ander plan kan komen voor rondom het station.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
684	Toolenburgerweg. Doe het niet. Er is geen behoefte, de ontsluitingen zijn goed zoals ze nu zijn.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
685	Toolenburgweg. Beste gemeente ik woon al 30 jasr met veel woongenot in Toolenburg. Zoals toen werd gezegd 'een wijk met allure'. Nu gaan ze de wijk doormidden delen belachelijk. Groen verdwijnt, geluidsoverlast. Waarom omdat hyde park een rustige buurt moet worden!. De van heuven goedhartlaan, is de halve ringweg om Hoofddorp heen. De ontsluitings weg van veel wijken. Naar de snelweg toe. Zo ook de spoorlaan erg belangrijk als ontsluiting naar de nieuwe wijken zoals tudorpark. De vriendelijkste oplossing is de ijweg goed begaanbaar maken, en de hoofdvaart desnoods aan beide kanten weer open. Maar als je de spoorlaan en van heuven goed hartlasn open houd, kan iedereen prima naar de snelweg. Is Toolenburg niet de dupe en Graan voor visch ook niet. Houdt de wijken bereikbaar en bewoonbaar, zo ook de snelweg. En denk goed na, op deze manier komen er nog meer knoop en knelpunten. En wordt alles slechter bereikbaar. Denk aan millieu, iedereen moet omrijden. Leefgebied, groen weg slecht wonen.	a. U denkt dat als je de Spoorlaan en Van Heuven Goedhartlaan open houd, kan iedereen prima naar de snelweg	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe van Heuven Goedhartlaan.
686	Toolenburgerweg. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van	a. In algemene zin maakt u bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	het NS-station en Hydepark. Er zijn naar mijn inzien genoeg alternatieven om deze weg te voorkomen.		
687	Beste mensen, Ik vind het zonde dat er helemaal niks is gezegd over een (eventuele) vertramming van de Zuidtangent. Ik ben 100% voor het vervangen van de bussen met een goedwerkend lightrail systeem. Op de lange termijn zullen de kosten veel lager zijn dan het huidige BRT (=bus rapid transit) systeem, want de tram is veel efficienter dan de bus. De tram heeft bijvoorbeeld minder onderhoud nodig, heeft een grotere capaciteit en dan heb ik niet eens het feit benoemd dat er ook sprake is van veel minder rolweerstand dan bij de bus, wat de tram dus nog efficiënter maakt. Ik zou op zijn minst een toelichting waarderen, waarom er toch niet voor vertramming is gekozen desondanks het feit dat daar toen met de bouw van deze busbanen weldegelijk rekening mee was gehouden.	a. U vraagt zich af waarom er toch niet voor vertramming is gekozen van de zuidtangentbaan desondanks het feit dat daar toen met de bouw van deze busbanen weldegelijk rekening mee was gehouden.	a. Vooralsnog is gebleken dat de initiële investeringskosten in vertramming van de Zuidtangent niet opwegen tegen de financiële baten die daar tegenover staan. Voor de regionale partners is dit reden om hier geen besluit over te nemen. Daarom wordt vooralsnog niet uitgegaan van vertramming van de Zuidtangent.
688	Aanleg Toolenburgerweg naast busbaan. Ik ben tegen de aanleg van deze weg. En wel om 3 redenen: • Meer overlast door extra lawaai en fijnstof. • Een waardevermindering van uw huis • gevaarlijke verkeerssituaties, omdat fietsers, voetgangers, honden en de bus de krappe ruimte moeten gaan delen met auto's uit andere wijken.	b. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
689	Ik ben het oneens met dit plan. Het levert gevaarlijke verkeerssituaties op, een overmaat aan verkeer in onze nu autoluwe wijk, om maar te zwijgen over de geluids- en vervuilingsoverlast.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
690	Toolenburgerweg. Teken bezwaar aan tegen dit conceptplan.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
691	Toolenburgerweg. Ik maak bezwaar tegen dit plan. Ik denk dat een weg i.p.v. of naast de busbaan maken de situatie bij het oversteekpunt ten hoogte van de bushalte niet veiliger maakt, dit is al een druk en best gevaarlijk punt met veel fietsers en voetgangers. Ook zou het fijn zijn voor de bewoners en de mensen die genieten van deze recreatieplek dat het nog enigszins rustig blijft in de omgeving.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
692	Toolenburgerweg. Beste, Naar mijn inziens is dit een zeer slecht plan en word er geen rekening gehouden met meerdere factoren: - Hoofddorp telt meerdere wegen die aansluiten op de al jaren bestaande wijken. Zo zijn zij ingedeeld en is er een normale flow. - de toolenburgerweg zal dienen om meerdere plaatsen autoluw te maken en dit staat haaks op meerdere plekken die dan drukker worden. - het recreatiegebied zal worden aangetast. Mensen (volwassenen en kinderen) kunnen zich sociaal onveilig voelen. Flora en Fauna gaat veranderen. - een grotere	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	weg zal juist meer mensen aansporen de auto te pakken ipv het is al druk we pakken de fiets. Maak het centrum auto luw en laat een elektrische bus als shuttle dienen vanaf een P+R plek. Of geef mensen subsidies voor een al te dure OV zodat de auto word laten staan. Ik hoop dat er ruimte is voor de bewoners van Hoofddorp om een stem te laten horen en dat dit gehoord mag worden. Hoofddorp is een fijn, dynamisch en vooral veilig dorp. Hou dit in eren.		
693	Toolenburgerweg. Naar aanleiding van het plan om de Toolenburgerweg te bouwen wil ik u de volgende punten meegeven: U levert groen in ten behoeve van vervuiling, u levert geluidsoverlast en verstoort een rustige wijk, de weg zal meer vervuilende stoffen de wijk in brengen. De weg zal gevaarlijke kruispunten opleveren. Ik en mijn gezin zijn, net als vele anderen, komen wonen in deze wijk om onze kinderen veilig, in rust en gezond op te laten groeien. Dit zal verdwijnen door de aanleg van de weg. Huizen zullen sterk in waarde dalen, daar is de gemeente verantwoordelijk voor en zal op elke mogelijke manier verhaald gaan worden. Huizen moeten worden aangepast tegen het geluid. Rust verdwijnt in de wijk met 9000 auto's per dag! Groen, parkeren, een dagelijks gebruikte sportplaats, al dit verdwijnt ten behoeve van een slecht doordacht plan van afsluiting van verkeersaders en plaatsing van een weg DWARS door een wijk. Er moet gekeken worden naar een andere oplossing. Voor uitleg ben ik benaderbaar.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
694	Ben tegen deze weg. Gaat een drukke snelweg worden met veel (geluidsoverlast). Ook kunnen de kinderen dan minder veilig naar school fietsen.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
695	Toolenburgerweg. De komst van de Toolenburgerweg kent een aantal forse nadelen. 1. Gezien de beperkte ruimte is het aanleggen van een weg, met de daarbij behorende groei van autoverkeer, een gevaarlijke keuze voor het aantal gebruikers van het fiets- en wandelpad. Deze worden intensief gebruikt. Extra verkeer zal de verkeerssituatie aanzienlijk gevaarlijker maken. 2. De waardevermindering van de woningen dichtbij de Toolenburgerweg zal vragen om compensatie. Onnodig, als de weg niet nodig is. 3. De overlast door fijnstof en geluid zal toenemen, evenals de gezondheidsproblemen daardoor. 4. Het gaat om een gebied waar flink van de flora en fauna genoten wordt, zowel door Hoofddorpers, als door fauna. Dat zou eerder uitgebreid moeten worden, dan beschadigd door extra autoverkeer. 5.de aanwezigheid van wegen nodigt uit om auto te rijden. Dat komt niet overeen met uw STOMP-principe. Als het niet hoeft, doe het dan niet en laat bewoners en andere Hoofddorpers genieten van dit mooie en veilige gebied. Dank!	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
696	Tot mijn schrik vernam ik dat de gem. Haarlemmermeer overweegt om een autoweg aan te leggen, waardoor Toolenburg verdeeld zal worden.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Een weg die zal betekenen dat er een sportveld, een groenstrook, parkeergelegenheid en een groenstrook van recreatieplas Toolenburg zullen verdwijnen. Verwachting is dat zo'n 9000 auto's per dag deze weg zouden gebruiken. Dit staat haaks op woonplezier en groen wat gepromoot wordt in het hele land! Het lijkt dat de gemeente het prestigeproject Hydepark boven zijn bewoners stelt. Het is toch juist de bedoeling om woongebieden zoveel mogelijk ontlast/ autoluw te maken of te houden? Een plan een weg te plaatsen naast een park, fietspaden en in een buurt met zowel veel (kleine) kinderen en ouderen brengt de veiligheid in gevaar. Buiten dat is het een belachelijk plan. Dit staat ook haaks op de STOMP methode die u zegt aan te houden. Bij deze dien ik dan ook een zienswijze in, tegen dit ontwerp en zal tevens bezwaar maken als dit plan doorgaat.		
697	Ik stem tegen de Toolenburgerweg.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
698	Plan Toolenburgerweg. Beste Gemeenteraad, wij zijn het niet eens met het plan om de Toolenburgerweg aan te leggen, jullie maken met het plan het hele leefmilieu van de wijken Toolenburg en Tudor voor de spelende jeugd en recreanten van de Toolenburgerplas kapot!!!!!	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
699	Toolenburgerweg. De zienswijze vindt u in de bijlage. Daarnaast bevreemd het mij dat we voor de herziening van de speeltoestellen we een brief in de bus ontvangen, zodat we mee kunnen denken. Voor dit plan (de Toolenburgerweg) ontvangen we helemaal geen post, terwijl dit VEEL belangrijker is dan een vernieuwing van een speeltuin. Juridisch is dit meten met 2 maten. Dit plan mbt de weg ipv het groen wat er nu ligt is prullenbakwaardig. Tot mijn verbazing las ik het bericht over de concept plannen voor de nieuwe Toolenburgerweg. Wie dit ooit heeft verzonnen zit echt diep achter zijn bureau in een donker kantoor verscholen en heeft de praktijk niet voor ogen. Midden in een woonwijk waar met plezier mensen/kinderen/dieren en recreanten wonen en zich voort bewegen, wilt de Gemeente een weg plaatsen waar per dag (berekend) 9000 auto's overheen gaan rijden. Leest u bovengenoemd stuk nog een keer even rustig door. U leest het goed. In een woonwijk een weg bouwen voor de in en uitrit van verschillende wijken binnen Hoofddorp! Ik denk dat dit plan heel snel de prullenbak in gegooid kan worden om de volgende redenen: -Groenvoorziening moet blijven. Daarnaast zijn er net een aantal jaren geleden nieuwe bomen in Toolenburg geplaatst. -Het concept is heel slecht voor het natuurgebied van Hoofddorp (De Toolenburgerplas). Hier wonen heel veel dieren (flora en fauna). -Geluidsoverlast. -Slecht voor de gezondheid. -Waardevermindering van de woningen. Ik ga ervan uit dat de vraag over de compensatie daarvan achterwege kan blijven gezien het concept plan niet serieus genomen kan worden.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	-De bussen rijden al als gekken over de busbaan. U kunt zich al voorstellen wat er gebeurd met een autoweg ernaast. -Veiligheid komt in het gedrang. -Er rijden heel veel fietsers (scholieren) van Hoofddorp naar Nieuw Vennep en terug. -Er staan ouderencomplexen die van hun oude dag willen genieten. En dat is niet met nog een stuk asfalt en geluidsoverlast in hun achtertuin! -Daarnaast is Tudorpark een wijk in aanbouw. Deze wijk zit ook niet te wachten op nog een stuk asfalt en geluidsoverlast aan hun woning/tuin. -Sportveld moet verwijderd worden. Daar spelen heel veel kinderen en volwassenen. De Gemeente is toch ook voor meer sporten en gezonder leven? -Er worden op dit moment nieuwe speelplekken gemaakt. Dat is toch kapitaalvernietiging. -Kostentechnisch kan het veel efficiënter en goedkoper opgelost worden. -Zo'n weg hoort niet in een woonwijk (30km zone) thuis. -Wat denkt u dat het voor de rest met de wijk doet qua sluiproutes. Hydepark is het paradepaardje van de Gemeente. U wilt dit deel autoluw maken, waardoor het verkeer via andere wegen (die u onder andere ook nog naast een natuurgebied wilt aanleggen) in en uit Hoofddorp geleid moet worden. Efficiënter en kostentechnisch is het beter om de weg bij het station zo te laten. Met het autoluw maken van het station zorgt u er over het algemeen voor dat iedereen moet omrijden. Dit betekent meer vervuiling. Dit is toch juist een algemeen probleem dat we willen reduceren? Maak een fiets/voetgangersbrug over de weg naar het Hydepark heen. Probleem opgelost! En de Gemeente (onze belastingcenten) houdt geld over voor een betere investering.		
700	N.a.v. uw voorgenomen verkeersstructuurplan Hoofddorp teken ik bezwaar aan om de van Heuven Goedhartlaan af te sluiten en daarvoor in de plaats te stellen de Toolenburgerweg. Het gevolg wordt voor de bewoners van Toolenburg extra autokilometers. Extra uitstoot CO2 en fijnstof, sluip verkeer etc. De Toolenburgerweg gaat ten koste het recreatie gebied Toolenburgerpark. Hiervan maken de bewoners van het Tudoorpark, Nassaupark en Toolenburg Oost veel gebruik van. Verder zullen veel scholieren vanuit deze wijken (ook Floriande) visa versa deze weg gaan kruisen. Naast de overlast van het vliegverkeer zal het stilte gebied Toolenburgerpark meer geluidsoverlast, stank CO2 en fijnstof gaan ondervinden. Het Hydepark kan prima ontsloten worden de op die plek vHG te verdiepen waardoor een probleemloze fly-over van station naar het Hydepark en vervolgens naar het winkelcentrum gerealiseerd kan worden. Met de door u voorgestelde wijziging wordt voor extra overlast in Toolenburg gezorgd.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
701	Weg langs 397 buslijn. Onze wijk is zo mooi en rustig. Wij willen absoluut GEEN weg langs de 397 buslijn!! Nee! ## ik woon direct langs de busbaan. Dit gaat ook mijn luchtkwaliteit verslechteren en daarmee mijn	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	gezondheid. Ik ben hier gaan wonen voor de rust en de natuur. Niet dat kapot maken!!		
702	Toolenburgseweg. ik ben op 18 oktober 2022 naar de informatieavond geweest over de nieuwe verkeersplannen van de gemeente Haarlemmermeer. Tot mijn verbazing wordt er een grote verkeersader om het verkeer in het centrum te verminderen afgesloten ter hoogte van het station. Zie mijn brief voor mijn vragen. Wij wonen al 30 jaar met alle tevredenheid in de Maria Rutgerslaan, deze plannen hebben ons overvallen. Hoe serieus neemt de gemeente de wijk Toolenburg. Daardoor zal er een nieuwe weg gemaakt moeten worden om het verkeer via de Toolenburgerweg Hoofddorp uit en in te leiden. Naar verwachting zou dat om bijna 9.000 verkeersbewegingen per etmaal gaan. Dit is buiten alle proporties, vooral omdat er niet 24 uur per dag gereden gaat worden, en deze auto's waarschijnlijk binnen 16 uur zullen gaan rijden. Een volgend punt waar wij dan op komen is dat de Maria Rutgerslaan gebruikt gaat worden als doorstroom. Jullie denken aan ongeveer 400 extra motorvoertuigen per etmaal, dus binnen 16 uur op een dag. Het is nu al een snelweg, er is een maximum van 30 kilometer per uur, maar daar houden weinig automobilisten zich aan. Hierdoor kunnen wij, omdat wij na de bocht wonen al erg moeilijk inparkeren. Het gebeurt regelmatig dat een auto bijna bovenop onze auto rijd. Dan het volgende punt dat alle parkeerplekken vaak vol met busjes, campers of aanhangers staat. Dit beperkt het zicht bij uitparkeren. Hierdoor zijn ook alle fietsers en brommers moeilijk zichtbaar. Wij zijn er ons van bewust dat de gemeente niet verantwoordelijk is voor het slechte weg gedrag van haar bewoners. Maar wel voor verkeersveiligheid van voetgangers, fietsers, kinderen die naar school gaan. Het fietspad naar Nieuw-Vennep is een druk bezet fietspad met schooljeugd. Dit is nu al een probleem, hoe gaat dit worden met alle extra auto's. Want de vraag is of 400 extra auto's reëel is en van jullie kant niet hele voorzichtige raming, om ons als bewoner een beetje zoet te houden. Wij hebben het idee dat Hyde Park het parade paardje van Hoofddorp moet worden en daar alles voor moet wijken. Toolenburg is nu een redelijk rustige woonwijk met een mooi park, waarom daar een weg langs aanleggen met alle gevolgen van dien, en de van Heuven Goedhartlaan dicht? Onderstaand onze aandachtpunten, wij hopen dat jullie die meenemen in jullie besluitvorming waarom wij een Toolenburgerweg niet zien zitten: 1. Maria Rutgerslaan is al een hele drukke weg, kom maar eens een week de auto's tellen. (Misschien geen slecht idee) 2. Veel extra verkeersbewegingen dwars door een woonwijk heen. (Misschien een optie om het verkeer om Toolenburg heen te leiden, IJweg? Hoofdvaart?, van Heuven Goedhartlaan?) 3. Een mooi park, nu nog stil, er wordt erg veel gebruik gemaakt, hoe zit het dan met de Co2 uitstoot? 4. Geluidsoverlast zal toenemen, is dit wenselijk? 5. Met de nieuwe plannen zullen er veel meer kilometers gereden moeten worden om Hoofddorp uit te komen, dit omdat de N201 niet	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg. b. Dan het volgende punt dat alle parkeerplekken vaak vol met busjes, campers of aanhangers staat. Dit beperkt het zicht bij uitparkeren. Hierdoor zijn ook alle fietsers en brommers moeilijk zichtbaar. c. Toolenburg is nu een redelijk rustige woonwijk met een mooi park, waarom daar een weg langs aanleggen met alle gevolgen van dien, en de van Heuven Goedhartlaan dicht?	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Het VSP gaat niet in op bestaande parkeervraagstukken. c. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.

	meer bereikbaar is vanuit Toolenburg. Gezien alle ophef met betrekking tot de Co2 uitstoot is de vraag moet de gemeente dit willen?		
703	Tegen de Toolenburgerweg naast de busbaan.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
704	Toolenburgerweg. Ik ben tegen dit bestemmingsplan om een nieuwe weg van de Bennebroekerweg naar Toolenburg centrum langs de busbaan en Toolenburgerplas te laten komen. Dit is een recreatie gebied waar veel kinderen komen en zoek de oplossing bij de van Heuvengoedhartlaan.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
705	Toolenburgerweg. Beste gemeente Haarlemmermeer, Hierbij maak ik bezwaar tegen de komst van Toolenburgerweg. Het zal gevaarlijke situaties geven voor de omwonende kinderen met oversteken, door de toenemende auto’s zal er meer fijnstof in de lucht zijn wat gezondheidsklachten zal geven, verder zullen groen stroken verdwijnen en dit zal ten koste gaan van de waarde van de woningen. Graag deze autoweg niet in deze wijk plaatsen maar heroverwegen om het anders vorm te geven.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
706	Min of meer bij toeval bereikte mij het bericht over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Dat Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede infrastructuur en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt zeker te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik echter het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is aan dat mooie STOMP, daarom voel ik mij genoodzaakt mijn zienswijze voor het voetlicht te brengen. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert, maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorp-Centrum vanuit het NSstation en de hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Dat dit een wens is kan ik billijken, dit valt echter ook te bewerkstelligen zonder de Van Heuven Goedhartlaan volledig af te sluiten. Zo kan er bijvoorbeeld voor gekozen worden van het toch al verhoogde stationsgebied een brede, fraaie loopenfietsbrug naar Hydepark te maken. Ook kan er voor gekozen worden de autoluw gemaakte Van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede loop- en/of fietsbrug(gen). Aanvullend zou de Spoorlaan van de Van Heuven Goedhartlaan nadrukkelijker als uitvalsweg naar de (Nieuwe) Bennebroekerweg kunnen worden getransformeerd. Denk hierbij aan het verdubbelen van het aantal rijstroken. Deze opties kunnen in volledige harmonie met het STOMP principe worden gekozen. Afsluiting	a. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. b. Uw voornaamste bezwaar richt zich op de in het plan genoemde ‘Inprikker’ vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	is geen oplossing voor een potentieel verkeersinfarct, maar creëert of versterkt juist dat verwachte infarct, waardoor er logischerwijs extra maatregelen moeten worden genomen om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses nu of in de toekomst te voorkomen. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Een van de bypasses. Een onzalige gedachte en wel om de volgende redenen: Met deze Inprikker (de Toolenburgerweg) snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er per dag 9000(!) auto's over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; "een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk". U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de verkeersveiligheid in de hele wijk. Uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. Te weten het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp het KSH, Haarlemmermeer Lyceum of het Kaj Munk College. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, ik zeg het nog maar eens, 9000 auto's per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de Oude Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondenburglaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto's per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers, waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Tevens bevindt zich halverwege de Maria Rutgerslaan een kinderdagverblijf en zie je net als op de andere twee genoemde wegen veel ouders op de fiets hun kinderen naar school begeleiden. Dit schrijvende vraag ik mij wederom af hoe dit te staven valt met het door u omarmde STOMP principe? In het kader de veiligheid is het ook aardig te nog even te lezen wat het Verkeersstructuurplan stelt in paragraaf 2.6, Leefbaarheid en verkeersveiligheid. 'Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar een buurt en wijkwinkelcentrum. Ook worden steeds meer kinderen per auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig. Hierdoor laten steeds meer ouders hun kind niet meer naar school fietsen. Ook zorgt de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.' Hier mag ik toch uit concluderen dat het aanleggen van de Toolenburgerweg en de effecten die dit zal hebben op de aanpalende wijken haaks staat op deze paragraaf. Levensvreugde, welzijn en welbevinden. Ik ben ervan overtuigd dat u deze door het		

	aanleggen van de Inprikker in deze rustige, autoluw gemaakte wijk zal aantasten: door een extra weg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de Toolenburgerplas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer. Ik denk dan aan die geluidsoverlast, maar zeker ook aan gevaarlijke oversteekplaatsen et cetera, waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan en eerder gestimuleerd zullen worden de auto te pakken om de plas te bereiken. Denk aan mensen die plotsklaps naast de weg komen te wonen, soms aan de overkant van een sloot, soms direct op een paar meter. Denk aan de twee aanleuningwoningcomplexen waarvan de tuintjes aan de weg zullen gaan grenzen. Ziet u zich voor u hoe die mensen nog buiten moeten gaan genieten op hun oude dag in hun tuintje of op het balkon, met de auto's onder hun neus? Vele hardlopers en tourfietsers maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Hoe valt dit te rijmen met de uitgangspunten van de gemeente? Ook wij zijn uw burgers, net als de bewoners aan de IJweg en die mensen die in Hydepark moeten gaan wonen. Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad, er is een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten koste zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas, ten koste van het mooie groen. Terwijl het in de zomer al erg druk is en juist de stukken aan de randen voor de wat oudere bewoners, sporters en hondenbezitters aantrekkelijk zijn. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. Een uitgangspunt dat de gemeente zelf gelukkig ook heeft geformuleerd. Tijd voor de invulling. Passeer je bushalte Toolenburg-Zuid, dan kom je bij de flats aan Ridderburgpark, kijk je wederom naar de fysieke ruimte dan stel je al snel de vraag; verschuiven de parkeerplaatsen het park in? De bewoners zullen hun auto niet gaan wegdoen en in de avonduren zijn alle plekjes vrijwel altijd bezet. Met als gevolg nog verdere aantasting van het recreatiegebied? Het zo vaak genoemde groen dat onze groene gemeente vormt. Nog iets verder kruisen we inmiddels de Maria Rutgerslaan, vlak daarna zal het grasveld voor de aanleunwoningen sneuvelen en zo ook een sportveld voor de jeugd. Ook de aanleunwoningen aan het einde van de Inprikker zullen vanuit hun tuin de uitlaatgassen rechtsreeks de huiskamer in krijgen en dan zal ik niet nogmaals wijzen over het benutten van tuin en balkon. In de praktijk zorgt de aanleg van de Inprikker de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dit ook aan, daar is dus geen verschil van inzicht. Ook is het te verwachten dat bevoorradingsverkeer (grote		

	vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Nogmaals, dit is strijdig met het STOMP principe dat u zegt te hanteren (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet bij de IJweg en in het centrum inclusief het stationsgebied, waarbij het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. In dit opzicht biedt de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien geen fraai beeld. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog echt een doorgaande weg via welke de wijken goed hadden kunnen worden ontsloten. Echter de grond werd verkocht ten behoeve van mooie woningen in het duurdere segment. Tegen mijn vrouw zei ik toen al, de bewoners gaan de inrichting van de IJweg niet accepteren op deze manier en de gemeente zal naar de klachten luisteren en minimaal drempels laten aanleggen. Nu komt er zelfs een inrichting waarbij de auto te gast is en van een uitvalsweg helemaal geen sprake meer kan zijn. Met als gevolg dat u een nieuwe uitvalsweg zoekt, in een bestaande wijk, met ook bewoners die, gevoelsmatig, kennelijk minder waard zijn dan de bewoners aan de IJweg, die ik, laat dat duidelijk zijn, de nieuwe inrichting niet misgun. Maar dat de bewoners van Toolenburg en Tudorpark dan voor de gevolgen mogen opdraaien, dat vind ik eufemistisch gesteld uitermate kwalijk. Toolenburg is al vrij lang een 30 km/uur wijk, tot ieders tevredenheid. Nu komt er een weg waarmee 9000 auto’s per dag de wijk in en uit zullen gaan. Waarbij zij vijf punten passeren waar het verkeer zal kruisen met verkeer in de wijk. Te weten voetgangers, fietsers, scooters en auto’s. Kruispunten waarvan ik aanneem dat de broodnodige verkeerslichten zullen blijven staan. Verkeerslichten die de verkeersstroom danig zullen ophouden. Hoe lang houdt die 30 km/uur stand voor de gehaaste bestuurder, hoe lang voordat men 40/50 km/uur rijdt en de verkeerslichten negeert om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen, hoe lang voor het tot ongelukken leidt? Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km/uur eigenlijk niet past bij die 9000 auto’s per dag nota bene! Of zullen we bij ‘succes’ en dus files voor de verkeerslichten dagelijks de uitlaatgassen inademen omdat er een lange rij auto’s van verkeerslicht naar verkeerslicht tuffen. 9000 auto’s per dag. Hoe is dit te plaatsen naast STOMP? Wiens kalf zal verdrinken voordat u de put komt dempen? Voor ons persoonlijk zal de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan betekenen dat wij meer kilometers moeten gaan maken wanneer wij Hoofddorp willen verlaten richting Amsterdam, en dat is voor ons toch 9 van de 10 maal het geval. Dit geldt voor meer mensen aan deze kant van ons dorp. Maar goed, dat is een particulier gevolg waarvan ik de gevolgen niet in zijn geheel kan inschatten. Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg; ‘Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket’. Dan lijkt mij de keuze snel gemaakt, die Inprikker gaat niet door. Zonde van uw tijd, van het		

	belastinggeld, zonde van de wijk Toolenburg, zonde van het recreatiegebied. Ik zou zeggen, komt u als gemeenteraad eens kijken om de consequenties van dit plan te ervaren, of gewoon om te toetsen in hoeverre het STOMP principe evenwichtig wordt gehanteerd en niet slechts om een bedacht mooi plan rondom het NS Station te faciliteren. Ik denk dat u dan zult inzien dat de het Verkeersstructuurplan, hoe noodzakelijk ook, op een aantal punten aanpassing behoeft.		
707	Onzalig idee: verkeersveiligheid wordt erg slecht. Veel kruisend (fiets)verkeer met die "Toolenburgerweg". Ernstig lawaai overlast in onze nu zo rustige wijk. In deze tijd met aandacht voor stik- en fijnstof nóg meer asfalt? Optrekkend en remmend verkeer... Waar die weg gepland is, is nu vrij veel natuur: planten en (broedende) vogels. Parkeerproblemen in onze wijk, want er gaan er met die weg veel verdwijnen. Waardevermindering van de huizen: zie hierboven. En dat allemaal om de stationsomgeving autoluw te maken?! Hier is het al autoluw en dat moet zo blijven! Bovendien kan het verkeer al vanaf de van Heuven Goedhartlaan rechtsaf of rechtdoor de Hoofdvaart op om zo naar de Nieuwe Bennebroekerweg te rijden. Kortom, héél slecht plan!	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg,.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
708	Belachelijk, hier wonen teveel kinderen, en gaat een gevaarlijke situatie opleveren, zijn ze gek geworden ofzo.	a. Belachelijk, hier wonen teveel kinderen, en gaat een gevaarlijke situatie opleveren, zijn ze gek geworden ofzo.	a. Het is niet duidelijk waarop uw zienswijze betrekking heeft, we verwijzen u naar de algemene beantwoording.
709	Zie document. Samenvatting van mijn zienswijze is dat de aanleg van een doorgaande weg door de wijk Toolenburg een dermate ernstige aantasting is van het leefklimaat in de wijk dat van die aanleg moet worden afgezien. Er zijn goede alternatieven voor die aanleg aanwezig. Overigens geeft u zelf aan dat voor het realiseren van uw doelstellingen binnen de planperiode de aanleg van een dergelijke weg niet noodzakelijk is. Het feit dat de leefbaarheid binnen de wijk volgens medewerkers van de gemeente ernstig zal worden aangetast, dat alternatieven ter vermijding van een dergelijke aanleg aanwezig zijn, dat volgens uw plan het aanleggen van de weg om door u geformuleerde doelstellingen te behalen niet noodzakelijk is, leiden tot mijn zienswijze dat van aanleg van een doorgaande weg door Toolenburg moet worden afgezien. Naar aanleiding van het door u ter inzage gelegde Verkeersstructuurplan Hoofddorp stuur ik u mijn zienswijze op het door u geformuleerde voornemen om de Nieuwe Bennebroekerweg te verbinden met het winkelcentrum Toolenburg via het Ridderburg park, hetzij via de daar al bestaande weg, hetzij door het ontwikkelen van een nieuwe weg op of naast de thans bestaande busbaan. Voordat ik op basis van uw plan mijn bezwaren nader toelicht, wijs ik u op het volgende. Het ter inzage gelegde verkeersplan bleek onvolledig. Veel gegevens ontbreken en met name het feit dat uit een niet voor bewoners beschikbare annex van uw plan blijkt dat de genoemde verbinding tot 8800 autobewegingen per dag	a. Samenvatting van mijn zienswijze is dat de aanleg van een doorgaande weg door de wijk Toolenburg een dermate ernstige aantasting is van het leefklimaat in de wijk dat van die aanleg moet worden afgezien. b. Veel gegevens ontbreken en met name het feit dat uit een niet voor bewoners beschikbare annex van uw plan blijkt dat de genoemde verbinding tot 8800 autobewegingen per dag (exclusief de ongeveer 250 busbewegingen per dag) mogelijk moet maken (uitgaande van 14 meer intensieve gebruiksuren waarin zich 8000 van de door u geschatte aantallen van de weg gebruik zullen maken betekent 10 a 11 auto’s per minuut in die 14 uur), draagt niet bij aan de vertrouwensrelatie tussen uw organisatie en de bewoners van de wijk Toolenburg. c. Ik verzoek u daarom alle missende gegevens en aannames aan de bewoners ter inzage te geven en de periode voor het indienen van een zienswijze met twee maanden te verlengen zodat de bewoners zich een volledig beeld van de door u nagestreefde situatie kunnen vormen. Mocht u besluiten om de indieningsperiode niet te verlengen en/of om de gevraagde gegevens niet te verstrekken dan zijn de als gevolg van uw weigeren ontstane onjuistheden in deze zienswijze voor uw rekening en risico.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. De achterliggende verkeersrapportage is digitaal via de gemeentesite Haarlemmermeer van morgen via het emailadres van het VSP Hoofddorp opvraagbaar en dus beschikbaar voor alle inwoners. c. De gevolgde procedure is een inspraakprocedure. Dit is bedoeld om de reacties van belanghebbenden op te halen over het plan. Het College van B&W zal deze reacties beantwoorden. Dit zijn geen besluiten en er is daarom geen bezwaar of beroep mogelijk. De Gemeenteraad zal het Verkeersstructuurplan vaststellen. Hierbij kunt u inspreken, om de Gemeenteraad uw vragen of standpunten voor te leggen. Alle oplossingsrichtingen in het verkeersstructuurplan worden de komende jaren uitgewerkt. Indien er daarna fysieke maatregelen op volgen zullen er juridische procedures volgen waar zienswijzen,

	(exclusief de ongeveer 250 busbewegingen per dag) mogelijk moet maken (uitgaande van 14 meer intensieve gebruiksuren waarin zich 8000 van de door u geschatte aantallen van de weg gebruik zullen maken betekent 10 a 11 auto's per minuut in die 14 uur), draagt niet bij aan de vertrouwensrelatie tussen uw organisatie en de bewoners van de wijk Toolenburg. Ik verzoek u daarom alle missende gegevens en aannames aan de bewoners ter inzage te geven en de periode voor het indienen van een zienswijze met twee maanden te verlengen zodat de bewoners zich een volledig beeld van de door u nagestreefde situatie kunnen vormen. Mocht u besluiten om de indieningsperiode niet te verlengen en/of om de gevraagde gegevens niet te verstrekken dan zijn de als gevolg van uw weigeren ontstane onjuistheden in deze zienswijze voor uw rekening en risico. Last Minute informatie Met enige verbazing zie ik het volgende bericht van de gemeente. Officiële bekendmaking. Mobiliteitsvisie Datum publicatie 19-10-2022 09:00; Organisatie Haarlemmermeer; Jaargang en nummer Gemeenteblad 2022 466509; Rubriek beleidsregel. Ik citeer uit het voorwoord Mobiliteitsvisie: 'Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van Haarlemmermeer. We zijn een goed bereikbare gemeente. Of het nu per auto, fiets, openbaar vervoer of een combinatie van vervoerswijzen is, de waardering voor de verbindingen is onverminderd zeer hoog. En vanwege het parkeergemak en de lage parkeertarieven komen bezoekers graag naar onze winkelcentra.' 'Ons doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken.' Hierin noemt u de auto als eerste en wijst op en het parkeergemak als belang. Dit is volledig in tegenspraak met het STOMP uitgangspunt in het VSP. U stelt tevens dat de waardering van de verbindingen onverminderd zeer hoog is. Dat gaat derhalve over de nu bestaande verbindingen. Met het Verkeerstructuur plan van 15 september 2022 (circa 1 maand eerder) gooit de gemeente werkelijk de gehele infrastructuur van Hoofddorp overhoop, met alle overlast van dien. Uitleg over de verschillen in beide documenten is nodig om de door u opgeroepen verwarring weg te nemen. Op de inloopavond in wijkcentrum Amazone werd ons medegedeeld dat deze gegevens om voor ons onduidelijke redenen niet in het aan ons ter beschikking gestelde plan mochten worden opgenomen, terwijl de genoemde verkeersstroom een aanzienlijk effect zal hebben voor de bewoners en bezoekers van de wijk Toolenburg. Het effect wordt door uzelf als enige aanmerkelijke verslechtering van de woon- en verkeersomgeving in het hele plan ingeschat. Verder namen wij kennis van het feit dat meerdere participatiegesprekken zijn gevoerd waarbij iedereen welkom zou zijn geweest. Bij geen van de betrokkenen woonachtig aan het Ridderburgpark is ooit een uitnodiging voor dergelijke gesprekken ontvangen. Dit is des te verbazingwekkender omdat uit de foto's blijkt	d. Met enige verbazing zie ik het volgende bericht van de gemeente. Officiële bekendmaking. Mobiliteitsvisie. Datum publicatie 19-10-2022 09:00; Organisatie Haarlemmermeer; Jaargang en nummer Gemeenteblad 2022 466509; e. Verder namen wij kennis van het feit dat meerdere participatiegesprekken zijn gevoerd waarbij iedereen welkom zou zijn geweest. Bij geen van de betrokkenen woonachtig aan het Ridderburgpark is ooit een uitnodiging voor dergelijke gesprekken ontvangen. f. Op foto B is de hele oostzijde van Hoofddorp vuurrood. De Nieuwe Bennebroekerweg is zelfs rood vanaf de Spoorbaan. Beukenhorst Oost is helemaal rood. Rood is waarschijnlijk indicatief voor overbelasting en congestie. Op foto A is dit vuurrode opeens allemaal opgelost. Alleen de weg dwars door de wijk Toolenburg is rood geworden. Het omleiden van genoemde 8800 autobewegingen door de wijk Toolenburg is klaarblijkelijk voldoende om de door u in afbeelding B gesuggereerde overbelasting en congestie geheel weg te nemen en volledig ten laste te brengen van de wijk Toolenburg. g. De gemeente houdt vast aan een knip in de vHG laan ter hoogte van het station. h. Waarom zou men smalle straten met veel verkeersdrempels en scherpe bochten verkiezen boven een vlakke vHG-laan? i. TudorPark worden uiteindelijk circa 1350 nieuwbouwwoningen gebouwd.' Men is echter 'vergeten' een supermarkt of klein winkelgebied te projecteren. j. De gloednieuwe 'tractorbrug met 20 bewegingen per dag' kan natuurlijk ook voor ander verkeer worden opengesteld. k. Wat ontbreekt is een halte bij het WC Toolenburg voor de lijn RNet397. In overeenstemming met het STOMP principe zou aanleg van haltes bij WC Toolenburg en bij Park21 een verbetering van bereikbaarheid van beide betekenen.	bezwaar of beroep op mogelijk is. Voorbeelden hiervan zijn bestemmingsplanwijzigingen of verkeersbesluiten. d. We kunnen ons heel goed voorstellen hoe verwarrend dit overkomt. De mobiliteitsvisie waar u op doelt dateert echter van 2018. De gemeente heeft deze op 19 oktober opnieuw gepubliceerd omdat de Wet Elektronische Publicaties eisen stelt aan de wijze waarop we beleidsstukken publiceren. Publicaties uit het verleden voldoen hier niet altijd aan. De gemeente is daarom bezig met een inhaalslag om alle publicaties die niet juist zijn gepubliceerd nogmaals op de volgens de wet voorgeschreven wijze te publiceren. e. Zie antwoord op zienswijze 614 f. U refereert naar afbeeldingen uit de achterliggende verkeersrapportage die via de gemeentesite Haarlemmermeer van Morgen via het emailadres van het VSP Hoofddorp opvraagbaar is en waar zogenoemde verschilplots een beeld geven wat de aanleg van een nieuwe weg betekent (rood = toename) en welke wegen hierdoor ontlast worden (groen = afname). g. Klopt, zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. h. De route door de wijk naar de Nieuwe Bennebroekerweg is ondanks de door u genoemde beperkingen nog te concurrerend ten opzichte van de van Heuven Goedhartlaan. i. Het VSP gaat niet over de locatie of het aantal supermarkten. j. Om de Bennebroekerweg te ontlasten van doorgaand (sluip-) verkeer en meer ruimte voor landbouwverkeer en fietsers te creeren is gekozen om de 'tractorbrug over de Hoofdvaart' in te stellen. Extra verkeer past niet bij de beleidskeuze om de Bennebroekerweg te ontlasten van autoverkeer. k. Bij de aanleg van de R-netlijn 397 is zorgvuldig gekeken wat de ideale halteafstand is en daar is de huidige situatie op gebaseerd. Er lijkt geen aanleiding te zijn voor een extra halte omdat dit voor de doorgaande reizigers tot 'vertraging' leidt en de bestaande instappers zich zullen verdelen over de halten zonder extra reizigers te trekken.

	dat alleen de wijk Toolenburg aanzienlijke overlast zou gaan ervaren in geval uw plan zou worden uitgevoerd. Uw handelen in dezen doet bij ons de vraag rijzen of er nog andere gegevens zijn die u voor ons probeert te verbergen. Als gezegd, uw handelwijze is niet bevorderlijk voor het onderling vertrouwen. Deze handelswijze lijkt op het dispuut met betrekking tot de vestiging Voorkeursrecht Graan voor Visch Zuid in het voorjaar 2022, waar de gemeenteraad heeft toegegeven dat een en ander beslist niet de schoonheidsprijs verdiende. Onderbouwing van nut en noodzaak van het plan ontbreekt en voor zover daarover gegevens zijn, zijn die gegevens voor mij niet beschikbaar. De 2 hieronder staande foto's zijn illustratief voor een aantal hierboven gemaakte opmerkingen. Foto A is volgens een van u op de inloopavond aanwezige medewerkers terug te vinden op pagina 37 van het Verkeerskundig rapport, waar ik verder geen toegang toe heb. Foto B hing aan de wand bij de inloopavond in wijkcentrum Amazone. Van welke van uw documenten deze afbeelding een onderdeel is, heb ik niet kunnen achterhalen. Op foto B is de hele oostzijde van Hoofddorp vuurrood. De Nieuwe Bennebroekerweg is zelfs rood vanaf de Spoorbaan. Beukenhorst Oost is helemaal rood. Rood is waarschijnlijk indicatief voor overbelasting en congestie. Op foto A is dit vuurrode opeens allemaal opgelost. Alleen de weg dwars door de wijk Toolenburg is rood geworden. Het omleiden van genoemde 8800 autobewegingen door de wijk Toolenburg is klaarblijkelijk voldoende om de door u in afbeelding B gesuggereerde overbelasting en congestie geheel weg te nemen en volledig ten laste te brengen van de wijk Toolenburg. Dit onderstreept mijn aanname dat het hier om een uitermate ernstige aantasting van de leefomgeving in de wijk Toolenburg gaat wanneer uw plan zou worden Uitgevoerd. Deze foto's van de presentatie bewijzen ook dat het verkeersprobleem volledig wordt veroorzaakt door de knip in de vHG laan en beslist niet door het door de gemeente aangevoerde argument dat er 15000 woningen bij zullen komen in Hoofddorp. Hoe zit het dan met die nieuwe wijken? De nieuwe woningen worden gebouwd in wijken die allemaal met ontsluitingswegen zijn verbonden met de buitenring, N201, de Spoorlaan en de Nieuwe bennebroekerweg. De gemeente creëert met de knip in de vHG laan zelf een probleem en legt de gevolgen van die knip volledig neer in de bestaande goed functionerende wijk Toolenburg. Dit is onacceptabel. De gemeente houdt vast aan een knip in de vHG laan ter hoogte van het station. Daardoor kan de gemeente haar project Hoofddorp Stationsgebied realiseren. De gemeente brengt de consequenties van deze keuze echter ten laste van de bewoners van de bestaande woonwijken. Deze ingreep verbetert geenszins de infrastructuur van Hoofddorp. Deze ingreep belast alle wijken rond de vHG laan. Er zijn op dit vHG punt diverse alternatieven mogelijk 1. Men kan de vHG laan ter hoogte van het station ondergronds brengen, zoals A10 Zuidasdok bij station Amsterdam Zuid, 2x2 banen; tegelijkertijd met het verbreden naar 2x2 rijbanen van de Spoorlaan. De verbreding van de Spoorlaan - die ligt naast Graan voor Visch Zuid welk bedrijvengebied nog gesloopt moet worden en daarna getransformeerd	l. Verkeersstructuurplan artikel 5.6 Pakket Nieuwe Bennebroekerweg 3e punt. 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket.' Als uw eigen conclusie is dat uitvoering van dit voornemen niet noodzakelijk is voor het realiseren van de doelstellingen uit uw plan dan is het indienen van een zienswijze, en eventueel een bezwaar, een volstrekt zinloze exercitie. Wij verzoeken u dan ook dringend om deze bouwsteen uit het plan te verwijderen en vooral verzoeken wij u om niet langs een omweg opnieuw met een dergelijke idee terug te komen.	l. Zie de paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	naar een woonwijk - kan men in de planning nog rekening mee houden met de te verwachte overlast. Het bestemmingsplan daarvoor is nog niet gereed. Dit in tegenstelling tot de Toolenburgerweg. Daar kan men geen rekening houden met andere omstandigheden omdat aanpassingen binnen bestaande woningbouw moeten worden gemaakt. Het dak van de tunnel vHG laan kan gebruikt worden voor centrum-activiteiten. Na de tunnel rechtsaf naar Beukenhorst Oost of rechtdoor dan eindigt men bij de 6-baans N201. Deze weg is breed genoeg voor het verkeersaanbod. De Rijnlanderweg met een viaduct over de N201 lost een knooppunt op. Of de Rijnlanderweg opnemen in de ring Hoofddorp in plaats van op en af naar de A4. Verkeer vanaf Pax en een deel Toolenburg kunnen ook over een 2-baansweg richting de vHG tunnel indien men naar de N201 wenst te gaan of al eerder worden afgeleid rechtsaf via de Hoofdweg of rechtsaf naar de Nieuwe 2x2 Spoorlaan. Dat verkeer zal zich zelf splitsen naar gelang de drukte op dat moment, de laatste komen beiden uit op de Nieuwe Bennebroekerweg. 2. Andere opties zijn de huidige tunnel met busstation uitbreiden c.q. verplaatsen naar het zuiden, een tunnel naar Beukenhorst Oost. 3. De vHG laan rechtdoor trekken naar Schiphol Tradepark aan de zuidzijde van het nieuwe hotel eindigend op een verbrede Rijnlanderweg is ook een optie. Nieuwbouw Graan voor Visch Zuid en de bestaande wijk Graan voor Visch kunnen op diverse plekken bij voorkeur met bruggen of ondertunneling worden verbonden. Past in het kader STOMP. Autoverkeer Graan voor Visch Zuid kan altijd richting de buitenkant Spoorlaan en Nieuwe Bennebroekerweg worden geleid. Bestaande wijken. Toch heeft de gemeente plannen om in de toekomst een Toolenburgerweg aan te leggen. De reden daarvoor zijn niet de nieuwe wijken maar is uitsluitend de knip in de vHGlaan. Deze knip leidt tot een infarct in de infrastructuur van heel Hoofddorp, een aanzienlijke vermindering van de verkeersveiligheid en een aantasting van het leefklimaat. Alleen om deze redenen is dit een zeer slecht plan. In de bestaande wijken Pax, Bornholm, Overbos, Floriande en Toolenburg treft men een goed functionerende infrastructuur aan. De wijken bestaan decennia, de wijken zijn af en structurele verandering van de wijken is niet voorzien. Verstedelijking van die wijken is niet aan de orde. Deze wijken hebben geen sluiproutes. Ook de wijk Toolenburg kent geen sluiproutes, omdat het geen doorgaande weg heeft. Alle in Toolenburg beschikbare wegen zijn bestemd voor verkeer met de wijk als bestemming. Een nieuwe aansluiting naar het Zuiden is echter bedoeld als doorgaande weg, zoals uw plan aangeeft. Volgens een uitspraak van uw beleidsmedewerker op 18 oktober j.l. is een weg met 9000 autobewegingen een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk. Voor een dergelijke drukke verkeersweg moeten aanmerkelijke voorzieningen in de wijk worden getroffen omdat er veel gelijkvloerse kruisingen van fiets- en wandelverkeer met het autoverkeer aanwezig zijn. Gezien het aantal aanwezige verkeersdrempels in de wijk is het redelijk te verwachten dat voor die drempels remmend en optrekkend verkeer voor aanzienlijke overlast zal zorgen, terwijl verwijdering van die drempels om dergelijke overlast		

	te voorkomen voor toenemend risico op ongevallen zal zorgen vanwege de vele gelijkvloerse kruisingen. Uw plan bevat geen analyse voor wat betreft verkeersrisico's en mitigatie van dergelijke risico's. Ook daarom verzoeken wij u uw plan te heroverwegen. Nogmaals deze cijfers uitgewerkt: Per etmaal 9000 autobewegingen is gemiddeld 1 auto per 10 seconden, dag en nacht. In 14 intensief gebruikte uren is dat 1 auto per 6½ seconden. De gemeente doet de aanname dat een groot deel van verkeer van en naar Pax in plaats van de vHG laan een route zoekt (doorgaand verkeer) door Toolenburg via de Haya van Somerensingel – kruising met de busbaan - en vervolgens Maria Tesselschadelaan, een toename van 7300 autobewegingen. Beide straten zijn vuurrood op foto 2. Een aanname die in alle redelijkheid niet te onderbouwen is. Waarom zou men smalle straten met veel verkeersdrempels en scherpe bochten verkiezen boven een vlakke vHG-laan? Áls in de toekomst zou blijken dat de verkeersdeskundige gelijk krijgt, dan is dit redelijk simpel op te lossen met nog meer auto-onvriendelijke drempels en wegversmallingen, of zelfs (spitstijden) inrijverboden. Overigens zou juist deze route ook één van de redenen zijn voor aanleg van de Toolenburgerweg. Dan is dus het gebruik van de weg door Toolenburg nadrukkelijke gericht op het ontwikkelen van een doorgaande route. Pax gaat dan via Haya van Somerensingel en Lunenburgdreef richting WC Toolenburg. Rond WC Toolenburg komen vervolgens van alle kanten, vanuit alle wijkstraatjes het autoverkeer af op dit knooppunt naar een nieuwe Toolenburgweg. Bussen komen uit 3 richtingen op het kruispunt af. Fietsen op dit verkeerspunt is nu al onduidelijk en gevaarlijk. Ook een deel van de bewoners uit de wijk Bornholm zou deze route aantrekkelijk kunnen Vinden. De gemeente stimuleert dit vele extra autoverkeer in de rustige wijk Toolenburg door het aanleggen van de Toolenburgerweg. Alle routes naar deze weg kan men betitelen als doorgaande route langs woningen, kinderspeelplaatsen en een recreatiegebied. Extra autokilometers: de Toolenburgerweg is bedoeld voor een 'snelle ontsluiting' van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de vHG laan zal een deel van de inwoners méér kilometers moeten maken om op de snelweg A4 of de N201 te komen. In de praktijk zijn de gevolgen van aanleg meer asfalt, dat dit ook leidt tot meer autoverkeer. Dit is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld. Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en niet geldt voor het autoverkeer dat gedwongen wordt verplaatst naar woonwijken die indertijd bewust autoluw zijn gebouwd. Er treedt hier een waterbedeffect op. Aantrekkelijke weg voor NIET-Toolenburgwijk bewoners. Wonen in TudorPark. Tudorpark ligt deels ten zuiden van Toolenburg en ten oosten van de Toolenburgplas. 'Ze zijn trots op hun huis en genieten van de goede bereikbaarheid, voorzieningen in de buurt en de natuur om de hoek. In TudorPark worden uiteindelijk circa 1350 nieuwbouwwoningen gebouwd.' Men is echter 'vergeten' een supermarkt of klein winkelgebied te projecteren. Men is ook vergeten te vermelden dat er een snelweg langs hun huizen gaat komen. De wijk Tudor heeft geen autoverbinding met de wijk Toolenburg. Tudor heeft		

	een in- uitgang naar de Oude én de Nieuwe Bennebroekerweg en langs de Hoofdvaart. De gloednieuwe 'tractorbrug met 20 bewegingen per dag' kan natuurlijk ook voor ander verkeer worden opengesteld. Tudor en Toolenburg zijn stappend en trappend (STOMP) daarentegen goed met elkaar verbonden. Mocht de Toolenburgerweg worden aangelegd dan zal er zeker voor de dagelijkse boodschappen Tudor autoverkeer via de Toolenburgerweg ontstaan naar WC Toolenburg. In hoeverre dit verkeer in uw berekeningen is meegenomen, is onduidelijk. Wonen in de Zuidrand, nieuw plan Wonen tussen de Oude en Nieuwe Bennebroekerweg, de Zuidrand. Volgens de gemeente komen daar circa 1000 woningen. Onbekend is of daar commerciële voorziening als supermarkt(en) in de planning worden opgenomen. Als ook deze nieuwe bewoners naar WCToolenburg willen komen dan ontstaat grote verkeersdrukte op de Toolenburgerweg bij Ridderburgpark en Merckenburg voor de deur. Alle zijwegen waaronder Rondenburglaan zullen als sluipweg worden gebruikt. De parkeerfaciliteiten bij WC Toolenburg zijn in de huidige omstandigheden meestal voldoende, met uitzondering van de dagelijkse piekmomenten tussen 15:30-18:00 uur. Bij toename van autoverkeer verdient beschikbare parkeerruimte zeker uw aandacht. Het is uitnodigend voor bewoners Tudor en de Zuidrand om via de Toolenburgerweg met de auto naar dit winkelcentrum te rijden om dagelijkse boodschappen te doen. Dat is tegen het STOMP uitgangspunt in. De schatting van circa 8800 autobewegingen is daarom mogelijk aan de lage kant. Wonen in Lincolnpark, nieuw plan Aan de rand van de stad komen ongeveer 1600 woningen, zorgwoningen en kleine bedrijven. 'Ook vind je er twee scholen, een sporthal en supermarkten voor de dagelijkse boodschappen.' Bereikbaar via Johan Enschedelaan, richting Spoorlaan. Lincolnpark lijkt zelfvoorzienend, geen supermarkt tekort, geen belastend autoverkeer naar andere wijken. Dit laatste geldt al 10-tallen jaren ook voor de bestaande wijken Pax, Bornholm, Overbos,Floriande en Toolenburg en de inwoners daarvan willen dat graag zo houden. Wonen in de wijk Toolenburg. De wijk Toolenburg is al decennia gereed, In de laatste jaren is een sportcentrum en een garagebedrijf vervangen door woningen en een flatgebouw. De wijk Toolenburg is destijds uitstekend ontworpen (complimenten aan uw voorgangers) met voldoende groen en een prachtig en druk bezocht Toolenburgpark circa 85 hectare groot. In de wijk zijn circa 6600 woningen. De wijk is klaar, er komen geen woningen of bedrijven bij. Het aantal inwoners blijft ongeveer gelijk of neemt zelfs iets af. Alle voorzieningen, inclusief een buurt-winkelcentrum waarin 2 supermarkten zijn gevestigd en een zogenaamde vers-straat, zijn aanwezig. Scholen voldoende. Het winkelcentrum is uitstekend geschikt voor de wijk, maar is zeker géén regiowinkelcentrum. In het grote Hoofddorp Centrum vindt heden een renovatie plaats van het winkelcentrum bestemd voor bewoners van de gehele Haarlemmermeer. Verkeerssituatie in de wijk Toolenburg. In- en uitgangen van de wijk zijn Altenburg, via de vHG laan of via Leenderbos, beide gaan richting de N201. Haya van Somerensingel naar de vHG laan		

	links naar de N201 of rechts langs de busbaan richting Hoofdweg of Spoorlaan. Maria Tesselschadelaan, richting Hoofdweg naar het Centrum of in de ZuidOost richting de Spoorlaan of de Nieuwe Bennebroekerweg. Er is geen of nauwelijks overmatige drukte op deze wegen en kruispunten. De enige verkeersoverlast treedt op omdat vrachtwagens elkaar niet kunnen passeren of vast komen te staan in de 90 graden bochten van de betreffende wegen. De wijk is een 30 km gebied met op de Schonenburgsingel zeer veel snelheidsbeperkende drempels. Het OV functioneert uitstekend. De busbaan doorsnijdt de wijk. De overlast blijft onder andere beperkt door goed functioneerde verkeerslichten. Bij aanleg daarvan is veel groen verdwenen. Parkeerplaatsen Ridderburgpark moesten in het park worden geplaatst, waardoor een stuk park werd opgeofferd. De geluidsoverlast is toegenomen met een piek rond 05:45 omdat dan meerdere bussen kort na elkaar richting Getsewoud rijden. Geluidsoverlast ontstaat verder – gemiddeld iedere dag minstens 1 à 2 keer - door hulpdiensten die de busbaan voor spoedgevallen richting Nieuw-Vennep gebruiken. Oversteken van een busbaan heeft tot ernstige, soms dodelijke ongelukken geleid in Hoofddorp. Wat ontbreekt is een halte bij het WC Toolenburg voor de lijn RNet397. In overeenstemming met het STOMP principe zou aanleg van haltes bij WC Toolenburg en bij Park21 een verbetering van bereikbaarheid van beide betekenen. Deze laatste halte bedient dan de nieuwe wijken tussen de Oude en de Nieuwe Bennebroekerweg én het steeds meer bezochte Park21 en kruist de in ontwikkeling zijnde R-net route richting Lisserbroek. Het door u geformuleerde STOMP principe is strijdig met de aanleg van deze weg door Toolenburg. Waar STOMP verkeersveiligheid probeert te bevorderen, uitstoot probeert te verminderen, zeker in de woonomgeving, en het woongenot probeert te optimaliseren, zal aanleg van deze weg het tegenovergestelde effect hebben. Dit zal een vrijwel rechte weg worden, aantrekkelijk om harder dan 50 km te rijden, 24 uur per dag te gebruiken, dus komen er een aantal stoplichten Rondenburglaan, Maria Rutgerslaan, Manenburgdreef, Ina Boudier-Bakkerdreef, Halte Toolenburg-Zuid en oude Bennebroekerweg, vele drempels, afremmen en optrekken met aanmerkelijk geluidsoverlast tot gevolg gedurende de dag én de nacht. Wonen aan Ridderburgpark. Ridderburgpark is nu een doodlopende weg, waaraan 5 torens staan met ieder 22 appartementen. 110 eigenaars. Sinds de bouw heeft men al veel groen rondom de gebouwen moeten inleveren i.v.m. aanleg van de busbaan. De weg wordt uitsluitend gebruikt voor én door aanwonenden. Er is nu nauwelijks verkeer en zeker niet des avonds. Het uiteindelijk traject zal hoe dan ook gevolgen hebben voor de bewoners en voor de voorzieningen, zoals parkeergelegenheid en de recreatieve functie van het gebied rondom de Toolenburger plas. Wonen aan de Rondenburglaan. De Rondenburglaan is binnen Toolenburg een oost-west verbinding, net als Ridderburgpark gelegen aan het park. Van de 8800 autobewegingen verdwijnen er 1500 naar de Rondenburglaan en		

	overige straten in de wijk in de nabijheid van kinderspeelplaatsen. Zienswijze samenvatting. Ongewenste gevolgen voor de wijk Toolenburg en in het bijzonder voor de bewoners van Ridderburgpark, deels Rondenburglaan en Merckenburg en alle omliggende straten, ook die aan de oostzijde van de busbaan. Op tekeningen in het plan lijkt het alsof de opstellers van het verkeersplan lijntjes van links naar rechts zetten en die, zonder rekening te houden met de bestaande situatie, gebruiken als basis voor hun plannen, bijna alsof men uitgaat van een onbebouwd uitgangspunt. Maar er zijn bestaande wijken, een bestaand recreatiegebied, bestaande woningbouw, bestaande infrastructuur, waar men niet zomaar een weg overheen kan tekenen, nog los van het feit of een autoweg in een wijk ook nodig is om tot een goed plan te komen, en ook los van het feit dat het consequent toepassen van het STOMP principe tot een veel betere oplossing kan leiden. Met dit plan (de wijk Tudor zonder winkelcentrum, Zuidrand waar verder inhoudelijk nog niets van bekend is) stimuleert de gemeente om alles met de auto te kunnen doen. Dit gaat volledig in tegen de uitganspunten STOMP. Uitgangspunten als thuiswerken zijn onder andere gebaseerd op TNO onderzoek midden in Coronajaren, kan vandaag heel anders zijn doordat we nu in een energiecrisis leven. Men legt de nadruk op verbeteren en uitbreiden fietsnetwerken. Wat doet dit plan? Het pleit voor het aanleggen van een nieuwe autoweg dwars door de wijk. Verkeersveiligheid: Het fietspad langs de busbaan is in de ochtend en middag druk met scholieren die o.a. vanuit Nieuw-Vennep fietsen naar de middelbare scholen in Hoofddorp, zoals KSH en Haarlemmermeer Lyceum TTO en andersom naar Herbert Visscher in Nieuw-Vennep. Ook is er doorgaande Oost-West fietsverbinding. De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook met auto's gedeeld moeten worden. Hetzelfde geldt overigens ook voor de aansluiting en de oversteek op de Oude Bennebroekerweg. Niemand weet nog te vertellen of de weg aan de Tudor-kant komt of aan de Ridderburg-kant, of mogelijk zelfs aan beide kanten van de busbaan, vanwege ruimtegebrek. Het vrachtverkeer, bevoorrading van de supermarkten, zullen ongetwijfeld ook voor deze weg gaan kiezen. In 2030 zal het totale autopark echt nog niet volledig elektrisch zijn en zelfs als dat wel zo zou zijn, dan zorgen banden nog steeds voor aanmerkelijke geluidsoverlast, zoals nu ook op de busbaan het geval is. In ieder geval komen er meer gevaarlijke oversteekplaatsen. Vele reizigers moeten een weg oversteken om bij de bushaltes te geraken. De fietsenstallingen moeten worden verplaatst – ten kosten van groen. Oversteken van de Toolenburgerweg wordt bijna vergelijkbaar met de Buitenveldertselaan in Amsterdam. Vele ongelukken met dodelijk afloop hebben daar plaatsgevonden. Flora en Fauna, groen. Met een nieuwe weg, waarvoor een deel (15 – 20%) van het park de ToolenburgerPlas moet worden opgeofferd voor een stationsplein ver weg, en wederom Ridderburgpark offers moet brengen (gebouwd als appartementen in een park, waar derhalve niets van		

	overblijft) creëert dit plan routes waar niemand, ook u niet blijkens uw eigen tekst, om vraagt. Rondom de Toolenburgerplas leven veel vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dat is slecht voor flora en fauna in het recreatiegebied. Door deze extra weg zullen de bewoners aan en nabij de huidige busbaan met name Ridderburgpark én Tudorpark, Rondenburglaan, Merckenburg, en de daar tegenoverliggende straten te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. De helft van de appartementsgebouwen Ridderburgpark hebben hun slaapkamers aan de straatzijde. In 1995 is dit zo gebouwd in een parkachtige omgeving. Naast het verlies van woongenot zal op den duur ook waardevermindering van woningen optreden, een waardevermindering die de huidige bewoners bij aankoop van hun appartement redelijkerwijs niet hadden kunnen voorzien. Of dit zal leiden tot aanvragen voor compensatie van planschade, bijvoorbeeld voor het aanbrengen van geluidsdichte glaswanden op balkons en vervangen van de huidige kozijnen door hardhouten kozijnen met geluidswerend triple glas is vooralsnog onduidelijk. Conclusie Herinrichting van Hoofddorp Centrum en het Stationsgebied hoeft geen enkele invloed te hebben op het verkeer in of uit de wijk Toolenburg. Verkeersstructuurplan artikel 5.6 Pakket Nieuwe Bennebroekerweg 3e punt. ‘Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket.’ Als uw eigen conclusie is dat uitvoering van dit voornemen niet noodzakelijk is voor het realiseren van de doelstellingen uit uw plan dan is het indienen van een zienswijze, en eventueel een bezwaar, een volstrekt zinloze exercitie. Wij verzoeken u dan ook dringend om deze bouwsteen uit het plan te verwijderen en vooral verzoeken wij u om niet langs een omweg opnieuw met een dergelijke idee terug te komen. Het blijkt gissen waarom een plan Essentiekaart De Parken dat in 2016 werd ingetrokken nu opnieuw ter tafel verschijnt op een manier die twijfels doet rijzen aan de goede intenties van uw organisatie. In 2016 schreef de gemeente ‘op dat moment’ in haar concept plan. Nu schrijft u zelfs zonder voorbehoud van tijd dat ‘Deze bouwsteen niet per sé nodig is voor het functioneren van het totale pakket’. De gemeente dient haar vHG laan probleem op te lossen rond de locatie waar de gemeente haar probleem zelf creëert en absoluut niet ten laste te brengen van bewoners in bestaande goed functionerende wijken. De alternatieven zijn aanwezig. Het is niet alleen verplaatsen van een verkeerstroom. Maar erger - en dus onacceptabel – het aantrekken van een nieuwe verkeersstroom door een bestaande wijk, zonder dat die wijk daarvoor is ingericht of ingericht kan worden zonder overmatig verlies aan kwaliteit van leefbaarheid voor de inwoners van Toolenburg. Ik verzoek u mijn zienswijze in overweging te nemen. Ik behoud mij het recht voor om bij voorzetting van dit traject bezwaar tegen uitvoering van uw voorgenomen plannen te maken. Ik zal er alles wat redelijkerwijze in		

	mijn vermogen ligt aan doen om uitvoering van dit nutteloze en van elk reëel inzicht gespeend plan te voorkomen.		
710	Toolenburgerweg. Wij hebben onze woning in Tudorpark gekocht omdat we in rust met veel groen om ons heen willen wonen. Zo hebben wij de woning ook destijds gekocht. Er stond nergens bij de aankoop van ons huis dat er plannen waren voor een weg. Ik wil via deze weg dan ook laten weten hier niet mee eens te zijn.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
711	Toolenburgerweg. Via buren bereikte ons het bericht over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Doordat Hoofddorp een groeiende gemeente is en een betere infrastructuur nodig heeft door deze groei is zeker te begrijpen en waarschijnlijk ook nodig. Echter hebben wij bezwaar tot een nieuwe weg van de Nieuwe Bennebroekerweg naar het Winkelcentrum Toolenburg. Een weg waarvan u verwacht dat er per dag zeker zo'n 9000(!) auto's over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; "een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk". Wij zijn met veel plezier in het Tudorpark 3 jaar geleden komen wonen, heel bewust uit de stad vertrokken met het idee naar een rustige, autoluwe wijk speciaal voor onze kinderen. Met de Toolenburgse plas als de achtertuin. Door de aanleg van de weg zullen wij als bewoners veel last gaan krijgen van geluidsoverlast. Ons woonplezier, welbevinden en gezondheid zal nu aangetast gaan worden. Dit geldt natuurlijk niet voor ons alleen, maar ook voor de mensen die met veel plezier naar de plas gaan, om bijvoorbeeld te gaan zwemmen, hond uit te laten, hardlopen of om te gaan wandelen. Er zal zeker veel geluidsoverlast komen, maar ook gevaarlijke oversteekplaatsen waardoor ook de kinderen niet meer alleen naar de plas mogen gaan. De weg gaat aangelegd worden waar nu een fietspad ligt langs de busbaan van Toolenburg naar het Tudorpark, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren fietsend op weg zijn naar hun (middelbare) scholen. Er zal daarnaast ook veel meer fijnstof en luchtvervuiling komen, wat schadelijk is voor niet alleen de mensen, maar ook voor de vele vogels en dieren die rondom de plas wonen. Veel groen zal worden opgeofferd worden. Dit klopt niet met de visie en plannen van de gemeente en Nederland dat de toekomst duurzamer en schoner moet. Ook zal de waarde van ons huis dalen door de aanleg van deze weg, aangezien wij met ons huis uitzicht hebben over de busbaan. Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg; 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket'. Dan lijkt het mij toch wel erg logisch om dit plan van de tafel te vegen met de bovenstaande punten.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

712	Omgevingsvisie stationsgebied / Toolenburgerweg. Als t stationsgebied autoluw moet worden kan de van heuven goedhartlaan op dat gedeelte toch ondertunneld worden? Ontsluiting via rijnlanderweg en bennebroekerweg is de beste optie.	a. Als het stationsgebied autoluw moet worden kan de Van Heuven Goedhartlaan op dat gedeelte toch ondertunneld worden	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
713	Beste, Hierbij wil ik graag bezwaar maken op een onderdeel genoemd in het Verkeersstructuurplan Hoofddorp, namelijk de voornemens van de Toolenburgerweg. De huidige situatie om woonwijken heen werkt voldoende en de aanleg van een dergelijk weg zorgt juist voor meer overlast. We willen geen tweede ijweg situatie, een weg die er ligt maar ontmoedigd wordt. Momenteel is er geen ruimte voor extra rijbanen in dit deel van Toolenburg wat betekend dat de natuur opgeofferd wordt ten gunste van meer stikstofuitstoot, er een onveiligere doorgang (weg met meer auto's) voor kinderen en fietsers komt naar het natuurgebied de Toolenburgerplas en meer geluidsoverlast van verkeer. Er is simpelweg onvoldoende ruimte om hier gedegen, zonder overlast een doorgaande weg aan te leggen. De opoffering van natuur t.g.v. een doorgaande weg vind ik in deze tijd zeer bijzonder. Daarbij stimuleert dit autogebruik ipv ontmoedigd.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
714	Zienswijze Toolenburgerweg. 2005 Appartement te koop op het Ridderburgpark, toren Naukratis, laatste toren aan het einde van de doodlopende weg. In het voorjaar bloeiende narcissen aan beidezijden van de weg. Kortom een toren gebouwd en gelegen in een parkachtige omgeving. Huidige situatie overlast van forenzen die hun auto vlakbij de bushalte en voor Naukratis parkeren. Overlast zeker in vakantie perioden van langdurige bezetting van parkeerplaatsen door vakantiegangers die met het R-net naar Schiphol vertrekken. Overlast van de busbaan, het geluid van langsrijdende bussen, het stoppen en optrekken van de bussen bij de nabijgelegen bushalte. Overlast van akoestische geluiden bij de bushalte en de langsrazende politie en ambulances richting Nieuw Vennep. In het bijzonder betreft deze zienswijze het voornemen om het doodlopende Ridderburgpark mogelijk aanzienlijk te verbreden. Ik kan eigenlijk niet een zinsvolle zienswijze indienen, aangezien de gemeente af laat weten aan welke zijde van de busbaan óf hoe zij een doodlopende weg willen veranderen in een autoweg. Het heeft verregaande gevolgen voor het Ridderburgpark en omgeving. Onbekend is aan welke zijde van de busbaan de weg wordt gepland, zullen er weer parkeerplaatsen moeten verdwijnen aan het Ridderburgpark? Zoals eerder bij de aanleg van de busbaan is gebeurd !! Compensatie van parkeerplaatsen zal dan, wederom in het groene park, met het verwijderen van bomen, moeten plaatsvinden. De grote fietsenstalling zal verplaatst moeten worden richting het park, wat ten koste gaat van het groen naast onze toren. Geluidoverlast en fijnstof met name voor bewoners met de slaapkamer en balkon gericht op de doorgaande weg. De oversteek naar de bushalte, bij uitvoering van plannen aan de parkzijde, over	a. In het bijzonder betreft deze zienswijze het voornemen om het doodlopende Ridderburgpark mogelijk aanzienlijk te verbreden.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	de aan te leggen Toolenburgerweg zal gevaar voor onze bejaarde bewoners opleveren. Tevens voor personen die gehaast de fiets stallen en rennen naar de komende bus, zoals nu regelmatig het geval is. Alle narigheid voor de deur van Naukratis bij de weg aan de parkzijde. Verkeerslichten? Op de Toolenburgerweg weg om gevaarlijke situaties te voorkomen? Geluidoverlast van stoppende en optrekkende auto's? Fijnstof? Vlak voor de deur van Naukratis. Onderstaande tekst overgenomen uit Gezond en Meer preventieakkoord binnen de gemeente Haarlemmermeer: "Wist je dat de aanwezigheid van groen in de leefomgeving een stressverlagend effect heeft als mensen hier 15 minuten in verblijven? Kortom er zijn heel veel mogelijkheden om de leefomgeving in te zetten als manier om meer gezond gedrag te stimuleren". Onderstaande tekst overgenomen uit OER Leefomgeving Haarlemmermeer: "Het aantal inwoners groeit, is er een grotere vraag naar groengebieden en recreatiemogelijkheden. Als er goede fietsverbindingen zijn, is het voor veel mensen makkelijker om vaker de fiets te pakken. Door het toevoegen van groen en water blijft Haarlemmermeer ook een gezonde en aantrekkelijke woonomgeving". Onderstaande tekst overgenomen uit Omqevinqsvisie Haarlemmermeer 2040: "Geef gezondheid en aspecten als geluid, fijnstof of lichthinder de benodigde aandacht om nadelige gezondheidseffecten te beperken". Hoe verhoudt de gezonde leefomgeving, welke zo hoog in het vaandel van de gemeente Haarlemmermeer staat, zich met de aanleg van een doorgaande weg, de Toolenburgerweg zich met bovenstaande gegevens? Er zal afgezien moeten worden voor de aanleg van een toegangsweg naar de Nieuwe Bennebroekerweg richting winkelcentrum Toolenburg,		
715	Tooleneburgerweg. Beste gemeente, Ik ben fel tegen de mogelijke plannen die de gemeente heeft betreft het verkeersstructuurplan voor de Toolenburgerweg. Dit gaat ten koste van de vrijheid van de kinderen om zelfstandig naar de plas te gaan. Daarnaast zal het geluid en gezondheidsoverlast geven. Tudorpark moet boeten omdat ergens anders in de stad te veel auto's zijn door slechte verkeersstructuren van de gemeente. Auto's horen überhaupt niet in de stad. Dus meer asfalt is hier NIET de oplossing. Stimuleren van OV en fietsen zoals de Toolenburgerweg nu is is de enige juiste en groene oplossing die de gemeente kan bieden, en dus het laten zoals het nu is. Investeer in buschauffeurs zodat de buslijn goed werkt en mensen er degelijk gebruik van kunnen maken. Nogmaals hier auto's is onwenselijk, onmogelijk, onredelijk en een absurd idee. Ik verwacht dat de gemeente een alternatief zal aanbieden om ook onze wijk auto luw te houden. Ik zie uw reactie graag tegemoet.	a. U maakt bezwaar tegen de komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
716	Sluiting Van Heuven Goedhartlaan en aanleg Toolenburgerweg, welke leiden tot een omgekeerde belasting van verkeersdrukte dan welke er nu is. De Toolenburgerweg gaat een zeer drukke weg worden die een wijk waar veel schoolgaande kinderen en recreatie plekken (Speelveldjes en	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	de Toolenburgese plas) splitsen waar er op verkeersveiligheid totaal niet wordt gelet. Daarnaast zullen de bewoners de groenstrook die nu langs de zuidtangent busbaan zien verdwijnen in een drukke verkeersweg en zal een deel van het recreatiegebied Tolenburgseplas verdwijnen. Dit om een prestigeproject Hydepark te laten slagen. De IJweg zou heringericht kunnen worden d.m.v. wegversmallingen zoals het stukje Bennebroekerweg in Zwaanshoek. Door het wegnemen van heuvels wordt het geluidsvriendelijker voor de omgeving. En kan de fietsroute langs de busbaan Hoofddorp/Nieuw-Vennep veilig blijven voor de jeugd die naar de middelbare scholen moeten. Ook alle recreanten van de Tolenburgseplas uit de wijken lopen extra gevaar.		
717	Toolenburgerweg. Onzalig idee: verkeersveiligheid wordt erg slecht. Veel kruisend (fiets)verkeer met die "Toolenburgerweg". Ernstig lawaai overlast in onze nu zo rustige wijk. In deze tijd met aandacht voor stik- en fijnstof nóg meer asfalt? Optrekkend en remmend verkeer... Waar die weg gepland is, is nu vrij veel natuur: planten, (broedende) vogels en vele andere veelal beschermde dieren (egels). Parkeerproblemen in onze wijk, want er gaan er met die weg veel verdwijnen. Waardevermindering van de huizen: zie hierboven. En dat allemaal om de stationsomgeving autoluw te maken?! Hier is het al autoluw en dat moet zo blijven! Bovendien kan het verkeer al vanaf de van Heuven Goedhartlaan rechtsaf of rechtdoor de Hoofdvaart op om zo naar de Nieuwe Bennebroekerweg te rijden. Kortom, héél slecht plan!	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
718	Dit brengt ons, onze buren en de seniorencomplexen in gevaar. De senioren die er al jaren wonen komen na de Corona periode al moeilijk hun huis uit. Hun vertrouwde rustige woning waar ze hun dagen slijten in de rust en omgeving het mooie Toolenburgse plas zal verdwijnen. Daarnaast staat het plan haaks op het groen wat wordt aangelegd in Hoofddorp. Waarom zou er een volledige groenstrook worden verwijderd? Zoals het voetbalveldje, wat DAGELIJK wordt gebruikt om te sporten. Sporten zoals voetbal, hockey en bootcamp worden hier dagelijks de hele dag uitgevoerd. Dit motiveert bewoners en voornamelijk kinderen om te blijven bewegen. Op de tweebaansweg laat je geen sporters toe en aangezien de hele groenstrook verdwijnt worden de opties zodanig beperkt dat de sportmotivatie naar beneden gaat. Het genoemde *bestemmingsplan* staat haaks op de plannen waarover wij, als bewoners, zijn geïnformeerd. In 2019 heb ik dit huis gekocht met mijn man. Wij hadden dit huis nooit gekocht als wij wisten dat deze weg letterlijk voor onze deur wordt gelegd. In de tussentijd zijn wij vader en moeder geworden van een zoon en op dit moment in verwachting van een dochter. Dat wij in 2019 van dit mooie huis, met vrij uitzicht in een doodlopende straat hebben gekocht deden wij om ons gezin in rust op te laten groeien in de buurt van veel scholen. Door de aanleg van de weg betekend dit dat wij onze kinderen voor de peuterspeelzaal en basisschool een enorme drukke weg moeten laten oversteken, danwel enorm omrijden. Ook moeten wij de voorzijde van ons huis, de ramen en kozijnen, volledig vervangen aangezien deze niet zijn gebouwd op geluid,	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	overlast en dampen van een tweebaansweg van meer dan 50km/u. De waarde van ons huis zal zo enorm dalen dat een verhuizing bijna onmogelijk is naar een dezelfde gelegen plek. De argumenten die worden aangehaald in alle zienswijze ben ik mee eens en stem ik mee in. De dampen die de weg met zich mee gaat brengen zullen dan ook een cruciale rol spelen met de gezondheid van de bewoners in wijdde omtrek. Ook de Toolenburgseplas zal niet meer de rust uitstralen wat het met al jaren doet. Er zijn betere opties, opties di de rust en het groen in zijn waarde zal laten. Hoofddorp staat bekend als prettig, veilig en rustig wonen. Door de aanleg van deze weg betekend dit dat er duizenden huishoudens worden gedwongen om te verhuizen om dezelfde rust te door mijn PTTS zal het onmogelijk zijn om te blijven wonen op Merckenburg. De drukte van de weg en de mogelijke aanrijdingen die daar kunnen plaatvinden zullen voor paniekaanvallen en terugval leiden. Wij, als bewoners, hebben gekozen voor rust. Anders hadden wij wel ons huis aan een drukke weg gekocht in Hoofddorp voor minder geld.		
719	Bennebroekerweg/Toolenburgerweg. Als bewoner van de bennebroekerweg ben ik tegen de plannen voor uitbreiding van de bennebroekerweg. Welke gevolgen heeft dit voor verkeersoverlast, geluid alsmede mileu en fijnstof normen? Hoe kan de drukste weg van Hoofddorp nou komen tegen en door de Nieuwbouwwijk tudorpark en Toolenburg. Als er een weg komt zou die ver van de bewoonde wereld moeten komen desnoods deels ten koste van park21 of boerenland.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgeweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
720	Verkeersveiligheid. Het stationsgebied moet verkeersluw worden zodat voetgangers en fietsers veilig van en naar het station kunnen. Als er zoals voorspeld 8800 auto’s over de Toolenburgerweg rijden is er van verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers vanuit de wijken naar het park rond de Toolenburgerplas geen sprake meer. Een soort uitruil van veiligheid op het ene punt voor onveiligheid op een ander punt. Lijkt niet echt de bedoeling van nieuw te ontwikkelen infrastructuur om onveilige situaties elders te creëren. Het nieuw te realiseren kruispunt van de nieuwe Toolenburgerweg met de overige infrastructuur bij winkelcentrum Toolenburg kan niet anders dan voor een onveilige situatie zorgen. Het is nu al een lastig kruispunt met de busbanen Zuidtangent en Zuidtak Zuidtangent, fiets en wandelpaden, de Aletta Jacobsdreef, de Manenburgdreef , Markenburg en de Lunenburgdreef/ Reina Prinsen Geerlingsdreef. Geluidsoverlast, stankoverlast, uitstoot van CO2, fijnstof en stikstofdioxide 8800 auto’s per etmaal zullen voor de bewoners van de huizen die dichtbij de Toolenburgerweg liggen veel geluidsoverlast geven, een aanzienlijke vervuiling van de lucht veroorzaken en dat bovenop de geluidoverlast en uitstoot van startende en landende vliegtuigen van Schiphol. Ook zal van flora en fauna van het park rond de Toolenburgerplas sterk worden aangetast.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgeweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

721	Ik ben tegen de Toolenburgerweg (vermeld als maatregel 33 in Stap 3 Autoluw stationsgebied). Ik geniet als inwoner van een rustige wijk en het mooie groen rondom de Toolenburgerplas. Dit moet behouden blijven! Geen drukke weg door de wijk erbij!	a. U bent tegen de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
722	Toolenburgerweg. Met verbazing vernam ik dat de gemeente Haarlemmermeer overweegt om een autoweg aan te leggen, waardoor Toolenburg doorsneden zal worden. Een weg die zal betekenen dat er een sportveldje , een groenstrook, parkeergelegenheid en een groenstrook van recreatieplas Toolenburg zullen worden opgeofferd. Verwachting is dat zo'n 9000 auto's per dag deze weg zouden gebruiken. Dit staat haaks op woonplezier en groen wat gepromoot word in het hele land! Het lijkt dat de gemeente het prestigeproject Hydepark boven zijn bewoners stelt. Het is toch juist de bedoeling om woongebieden zoveel mogelijk ontlast/autoluw te maken? Een plan zo'n weg te plaatsen naast een park, fietspaden en in een buurt met zowel veel (kleine) kinderen als ouderen brengt de veiligheid in gevaar. en is een belachelijk plan. Dit staat ook haaks op de STOMP methode die u zegt aan te houden. Ik dien dan ook een zienswijze in tegen dit ontwerp en zal tevens bezwaar maken als dit plan daadwerkelijk doorgang vind.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
723	Met verbazing vernam ik dat de gemeente Haarlemmermeer overweegt om een autoweg aan te leggen, waardoor Toolenburg doorsneden zal worden. Een weg die zal betekenen dat er een sportveldje , een groenstrook, parkeergelegenheid en een groenstrook van recreatieplas Toolenburg zullen worden opgeofferd. Verwachting is dat zo'n 9000 auto's per dag deze weg zouden gebruiken. Dit staat haaks op woonplezier en groen wat gepromoot word in het hele land! Het lijkt dat de gemeente het prestigeproject Hydepark boven zijn bewoners stelt. Het is toch juist de bedoeling om woongebieden zoveel mogelijk ontlast/autoluw te maken? Een plan zo'n weg te plaatsen naast een park, fietspaden en in een buurt met zowel veel (kleine) kinderen als ouderen brengt de veiligheid in gevaar. en is een belachelijk plan. Dit staat ook haaks op de STOMP methode die u zegt aan te houden. Ik dien dan ook een zienswijze in tegen dit ontwerp en zal tevens bezwaar maken als dit plan daadwerkelijk doorgang vind.’	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg,.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
724	Op 24 november 2022 vraag ik aan uw medewerker van de sector/afdeling Verkeer en vervoer of zij mij kan informeren over de stand van zaken aangaande het Verkeerscirculatieplan voor Hoofddorp-Centrum. Uw medewerker heeft tot op heden niet gereageerd. Op 29 november zend ik mijn verzoek door aan u. Per ommegaande ontving ik een ontvangstbevestiging. Echter tot op de dag van vandaag heb ik nog geen informatie ontvangen. Ik kan me zo voorstelen dat er een nieuw plan in ontwikkeling is, maar dat dat nog ter inzage moet worden gelegd wat betekent dat het oude plan nog vigerend is. Als dat zo is had uw medewerker dat kunnen berichten.	a. Ik verzoek u nogmaals om mij informatie te verstrekken aangaande het verkeerscirculatieplan voor Hoofddorp Centrum.	a. Wij kunnen u geen reactie vanuit het VSP Hoofddorp geven over een verkeerscirculatieplan centrum. Blijf u op de hoogte van de centrumvisie en eventuele bijeenkomsten over dit plan.

	Het is natuurlijk overbodig om te wijzen op de Wet Open overheid waarin in hoofdstuk 4 verstrekking van informatie op verzoek is beschreven.		
725	Zienswijze Toolenburgerweg Min of meer bij toeval bereikte mij het bericht over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Dat Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede infrastructuur en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt zeker te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik echter het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is aan dat mooie STOMP, daarom voel ik mij genoodzaakt mijn zienswijze voor het voetlicht te brengen. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. Ook het verkeer in Toolenburg zal drukker worden en onze weg (Rondenburglaan) zal hierdoor dagelijks meer autoverkeer krijgen.	a. In algemene zin maakt u bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
726	Toolenburgerweg. Ik ben hier faliekant tegen.	a. U bent tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
727	Min of meer bij toeval bereikte mij het bericht over een nieuw verkeersstructuurplan voor Hoofddorp. Dat Hoofddorp als groeiende gemeente behoefte heeft aan een goede infrastructuur en dat deze door die groei onder druk staat is evident. Dat de gemeente hier dus een plan voor heeft laten maken waarbij men het STOMP principe als uitgangspunt neemt valt zeker te prijzen. Met dit principe waarborgt de gemeente de duurzame gedachte en het welzijn van haar burgers. Na bestudering van het plan heb ik echter het idee dat bij het schrijven van het plan het principe niet altijd gestaafd is aan dat mooie STOMP, daarom voel ik mij genoodzaakt mijn zienswijze voor het voetlicht te brengen. In algemene zin maak ik bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. Een ingreep die geenszins de infrastructuur van Hoofddorp verbetert, maar er vooral op gericht is de entree van Hoofddorp-Centrum vanuit het NSstation en de hotels visueel op een hoger niveau te krijgen. Dat dit een wens is kan ik billijken, dit valt echter ook te bewerkstelligen zonder de Van Heuven Goedhartlaan volledig af te sluiten. Zo kan er bijvoorbeeld voor gekozen worden van het toch al verhoogde stationsgebied een brede, fraaie loop en fietsbrug naar Hydepark te maken. Ook kan er voor gekozen worden de autoluw gemaakte Van Heuven Goedhartlaan verdiept aan te leggen met brede	a. In algemene zin maakt u bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het NS-station en Hydepark. b. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde ‘Inprikker’ vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	loop- en/of fietsbrug(gen). Aanvullend zou de Spoorlaan van de Van Heuven Goedhartlaan nadrukkelijker als uitvalsweg naar de (Nieuwe) Bennebroeker kunnen worden getransformeerd. Denk hierbij aan het verdubbelen van het aantal rijstroken. Deze opties kunnen in volledige harmonie met het STOMP principe worden gekozen. Afsluiting is geen oplossing voor een potentieel verkeersinfarct, maar creëert of versterkt juist dat verwachte infarct, waardoor er logischerwijs extra maatregelen moeten worden genomen om dat zelfgecreëerde infarct middels bypasses nu of in de toekomst te voorkomen. Mijn voornaamste bezwaar richt zich echter op de in het plan genoemde 'Inprikker' vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg. Een van de bypasses. Een onzalige gedachte en wel om de volgende redenen: Met deze Inprikker (de Toolenburgerweg) snijdt u als het ware een goed functionerende wijk in tweeën. Een weg waarvan u verwacht dat er per dag 9000(!) auto's over gaan rijden. Zoals uw beleidsmedewerker aangaf tijdens de inloopavond georganiseerd door de wijkraad; "een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk". U pleegt met deze bypass een enorme aanslag op de verkeersveiligheid in de hele wijk. Uw ramingen laten zien dat het verkeer overal in meer of mindere mate zal toenemen. Zo zal de weg lopen waar nu al een fietspad langs de busbaan ligt, waar in de ochtend en middag heel veel scholieren in de leeftijd van 12-20 jaar fietsend op weg zijn naar hun middelbare scholen. Te weten het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp het KSH, Haarlemmermeer Lyceum of het Kaj Munk College. De aansluiting van het fietspad naar winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en niet zonder potentieel gevaar. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door, ik zeg het nog maar eens, 9000 auto's per dag gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de Bennebroekerweg. Hier zullen op enig moment de stromen elkaar toch echt moeten gaan kruisen. Ook als je kijkt naar Toolenburg zelf, bijvoorbeeld bij de Maria Rutgerslaan, de Rondenburglaan en Reina Prinsen Geerligsdreef zal het verkeer significant (honderden auto's per dag extra volgens uw cijfers) toenemen. Straten waar het nu vaak al risicovol is voor de verschillende weggebruikers,waaronder ook spelende en overstekende kinderen. Tevens bevindt zich halverwege de Maria Rutgerslaan een kinderdagverblijf en zie je net als op de andere twee genoemde wegen veel ouders op de fiets hun kinderen naar school begeleiden. Dit schrijvende vraag ik mij wederom af hoe dit te staven valt met het door u omarmde STOMP-Principe? In het kader de veiligheid is het ook aardig te nog even te lezen wat het Verkeersstructuurplan stelt in paragraaf 2.6, Leefbaarheid en verkeersveiligheid. 'Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar een buurt- en wijkwinkelcentrum. Ook worden steeds meer kinderen per		

	auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig. Hierdoor laten steeds meer ouders hun kind niet meer naar school fietsen. Ook zorgt de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.' Hier mag ik toch uit concluderen dat het aanleggen van de Toolenburgerweg en de effecten die dit zal hebben op de aanpalende wijken haaks staat op deze paragraaf. Levensvreugde, welzijn en welbevinden. Ik ben ervan overtuigd dat u deze door het aanleggen van de Inprikker in deze rustige, autoluw gemaakte wijk zal aantasten: door een extra weg zullen de bewoners in Toolenburg en Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Onderschat de impact niet, onderschat niet hoe de relatieve rust in onze wijk, waar 30 km/uur de norm is, bijdraagt aan het welzijn van heel veel bewoners. Dit geldt natuurlijk ook voor alle recreanten van de Toolenburgerplas die overlast zullen gaan ondervinden van meer verkeer. Ik denk dan aan die geluidsoverlast, maar zeker ook aan gevaarlijke oversteekplaatsen et cetera, waardoor ouders hun kinderen niet zo snel meer alleen richting de plas zullen durven laten gaan en eerder gestimuleerd zullen worden de auto te pakken om de plas te bereiken. Denk aan mensen die plotsklaps naast de weg komen te wonen, soms aan de overkant van een sloot, soms direct op een paar meter. Denk aan de twee aanleuningwoningcomplexen waarvan de tuintjes aan de weg zullen gaan grenzen. Ziet u zich voor u hoe die mensen nog buiten moeten gaan genieten op hun oude dag in hun tuintje of op het balkon, met de auto's onder hun neus? Vele hardlopers en tourfietsers maken gebruik van het looppad en fietspad, moeten zij straks naast die drukke weg hun sport beoefenen? Hoe valt dit te rijmen met de uitgangspunten van de gemeente? Ook wij zijn uw burgers, net als de bewoners aan de IJweg en die mensen die in Hydepark moeten gaan wonen. Kijkend naar de genoemde locatie komen meteen vragen op over hoe het precies zou moeten gaan passen. Er is al een busbaan, er is een voetpad, er is een fietspad. Kijkend naar het traject vanaf de Bennebroekerweg zie je al snel dat er groen zal worden opgeofferd, direct aan de tuinkant van de mensen die in Tudorpark wonen, maar waarschijnlijker lijkt dat dit ten koste zal gaan van een stuk van het recreatiegebied Toolenburgerplas, ten koste van het mooie groen. Terwijl het in de zomer al erg druk is en juist de stukken aan de randen voor de wat oudere bewoners, sporters en hondenbezitters aantrekkelijk zijn. De Toolenburgerplas is een mooie plek voor vogels en andere dieren, hun leefgebied verdient eerder uitbreiding dan inperkende maatregelen. De nieuwe weg zal tevens leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dit valt niet te rijmen met een toekomst die duurzamer moet. Een uitgangspunt dat de gemeente zelf gelukkig ook heeft geformuleerd. Tijd voor de invulling. Passeer je bushalte Toolenburg-Zuid, dan kom je bij de flats aan Ridderburgpark, kijk je wederom naar de fysieke ruimte dan stel je al snel de vraag; verschuiven de parkeerplaatsen het park in? De bewoners zullen hun auto niet gaan wegdoen en in de avonduren zijn alle plekjes vrijwel altijd bezet. Met als gevolg nog verdere aantasting		

	van het recreatiegebied? Het zo vaak genoemde groen dat onze groene gemeente vormt. Nog iets verder kruisen we inmiddels de Maria Rutgerslaan, vlak daarna zal het grasveld voor de aanleunwoningen sneuvelen en zo ook een sportveld voor de jeugd. Ook de aanleunwoningen aan het einde van de Inprikker zullen vanuit hun tuin de uitlaatgassen rechtsreeks de huiskamer in krijgen en dan zal ik niet nogmaals wijzen over het benutten van tuin en balkon. In de praktijk zorgt de aanleg van de Inprikker de Toolenburgerweg voor meer autoverkeer in de wijk Toolenburg. Dat kan een kind beredeneren, maar uw eigen cijfers tonen dit ook aan, daar is dus geen verschil van inzicht. Ook is het te verwachten dat bevoorradingsverkeer (grote vervuilende vrachtwagens van Albert Heijn en Dirk van de Broek) voor winkelcentrum Toolenburg deze weg zal gaan kiezen aangezien de Van Heuven Goedhartlaan wordt afgesloten. Nogmaals, dit is strijdig met het STOMP principe dat u zegt te hanteren (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet bij de IJweg en in het centrum inclusief het stationsgebied, waarbij het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd of in de afgelopen jaren naar autoluw zijn getransformeerd. In dit opzicht biedt de ontwikkeling die we de afgelopen jaren op de IJweg hebben gezien geen fraai beeld. Toen ik in Toolenburg kwam wonen was de IJweg nog echt een doorgaande weg via welke de wijken goed hadden kunnen worden ontsloten. Echter de grond werd verkocht ten behoeve van mooie woningen in het duurdere segment. Tegen mijn vrouw zei ik toen al, de bewoners gaan de inrichting van de IJweg niet accepteren op deze manier en de gemeente zal naar de klachten luisteren en minimaal drempels laten aanleggen. Nu komt er zelfs een inrichting waarbij de auto te gast is en van een uitvalsweg helemaal geen sprake meer kan zijn. Met als gevolg dat u een nieuwe uitvalsweg zoekt, in een bestaande wijk, met ook bewoners die, gevoelsmatig, kennelijk minder waard zijn dan de bewoners aan de IJweg, die ik, laat dat duidelijk zijn, de nieuwe inrichting niet misgun. Maar dat de bewoners van Toolenburg en Tudorpark dan voor de gevolgen mogen opdraaien, dat vind ik eufemistisch gesteld uitermate kwalijk. Toolenburg is al vrij lang een 30 km/uur wijk, tot ieders tevredenheid. Nu komt er een weg waarmee 9000 auto’s per dag de wijk in en uit zullen gaan. Waarbij zij vijf punten passeren waar het verkeer zal kruisen met verkeer in de wijk. Te weten voetgangers, fietsers, scooters en auto’s. Kruispunten waarvan ik aanneem dat de broodnodige verkeerslichten zullen blijven staan. Verkeerslichten die de verkeersstroom danig zullen ophouden. Hoe lang houdt die 30 km/uur stand voor de gehaaste bestuurder, hoe lang voordat men 40/50 km/uur rijdt en de verkeerslichten negeert om de gang erin te houden, of voordat er niemand de rechte weg als racebaan zal beschouwen, hoe lang voor het tot ongelukken leidt? Uw eigen beleidsmedewerker gaf al aan die 30 km/uur eigenlijk niet past bij die 9000 auto’s per dag nota		

	bene! Of zullen we bij ‘succes’ en dus files voor de verkeerslichten dagelijks de uitlaatgassen inademen omdat er een lange rij auto’s van verkeerslicht naar verkeerslicht tuffen. 9000 auto’s per dag. Hoe is dit te plaatsen naast STOMP? Wiens kalf zal verdrinken voordat u de put komt dempen? Voor ons persoonlijk zal de afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan betekenen dat wij meer kilometers moeten gaan maken wanneer wij Hoofddorp willen verlaten richting Amsterdam, en dat is voor ons toch 9 van de 10 maal het geval. Dit geldt voor meer mensen aan deze kant van ons dorp. Maar goed, dat is een particulier gevolg waarvan ik de gevolgen niet in zijn geheel kan inschatten. Als afsluiter wil ik wijzen op paragraaf 5.6 uit het verkeerstructuurplan, pagina 47, Pakket Nieuwe Bennebroekerweg, het derde punt. Daar staat met betrekking tot de aanleg van de Toolenburgerweg; ‘Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket’. Dan lijkt mij de keuze snel gemaakt, die Inprikker gaat niet door. Zonde van uw tijd, van het belastinggeld, zonde van de wijk Toolenburg, zonde van het recreatiegebied. Ik zou zeggen, komt u als gemeenteraad eens kijken om de consequenties van dit plan te ervaren, of gewoon om te toetsen in hoeverre het STOMP principe evenwichtig wordt gehanteerd en niet slechts om een bedacht mooi plan rondom het NS Station te faciliteren. Ik denk dat u dan zult inzien dat de het Verkeersstructuurplan, hoe noodzakelijk ook, op een aantal punten aanpassing behoeft.		
728	ZIENSWIJZEN Primair Met betrekking tot de door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer ter visie gelegde voorgenomen plannen met betrekking tot het Verkeersstructuurplan Hoofddorp met ingrijpend wijzigingen van het in de gemeenten Hoofddorp en Nieuw-Vennep bestaande wegenpatroon het navolgende.: In het bijzonder betreft deze zienswijze het voornemen van het college om de weg waaraan een vijftal appartementsgebouwen waaronder Naukratis zijn gelegen mogelijk aanzienlijk te verbreden van een smalle toegangsweg, die feitelijk door het doodlopen daarvan privé is en zich beperkt tot de toegang tot de genoemde woonappartementen met bijbehorende parkeerplaatsen, tot een aanzienlijk bredere doorgaande verbindingsweg ten behoeve van een geheel nieuw wegenplan. Dit plan zou moeten voorzien in de verwerking van grote (nieuwe) verkeersstromen ten behoeve van reeds bestaande andere uitbreidingen en nieuw te stichten woonwijken in de gemeente. De ondergetekende richt haar primaire bezwaar tegen het feit dat uit de voorgelegde plannen niet duidelijk is waar binnen de zich tussen de vijf appartementsgebouwen en de aan de overzijde gelegen woningen aan de zijde van het Tudorpark, bevindende ruimte, deze voorgenomen wegverbreding zou moeten worden gerealiseerd. Onder deze omstandigheden kan ondergetekende dan ook niet zinvol gerichte zienswijzen indienen. Een juiste wijze van het voorbereiden van	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	het te eniger tijd te nemen besluit vereist dan ook dat het college hieromtrent duidelijkheid zal geven. Zij verzoekt het college, mede met een beroep op de Wet Woo conform het als bijlage gevoegde verzoek van de VvE Naukratis aan uw college, dan ook hieromtrent een duidelijk inzicht te geven welke de uitvoering van de door het college voorgenomen desbetreffende plannen zal zijn: is de verbreding van de feitelijke privé toegangsweg van de appartementsgebouwen met bijbehorende parkeerplaatsen voorzien of heeft het college het voornemen om aan de overzijde van de bestaande busbaan deze voorziene doorgaande weg te realiseren. Het college zal vervolgens na het geven van een duidelijk inzicht in deze voorondergetekende uiterst belangrijke kwestie aan ondergetekende vanzelfsprekend weer een normale gelegenheid dienen te bieden voor het hebben van overleg met het college in het kader van een door hetzelve te beleggen voorlichtingsavond ter zake. Subsidiair, en voor zover het college aan het onder primair gehoor zou willen geven. Indien het college voornemens is om de (feitelijke) privé toegangsweg naar de vijf appartementsgebouwen en de bijbehorende parkeerplaatsen aan het Ridderburgpark te Hoofddorp te gaan doortrekken en aanzienlijk verbreden ten behoeve van doorgaand verkeer, maakt ondergetekende daartegen bezwaar middels de hier gegeven zienswijze. Een dergelijke wijziging van de betreffende toegangsweg betekent een volstrekt ontoelaatbare inbreuk op het sedert jaar en dag bestaande rustige leef genot van de aldaar woonachtige in meerderheid wat oudere bewoners. De huidige situatie van een enkel passerend voertuig zal zich wijzigen in een nimmer aflatende verkeersstroom die aldaar te dicht op de appartementsgebouwen afgewikkeld zal worden. Voorts bestaat het gevaar dat een aantal parkeerplaatsen zal (moeten) verdwijnen met alle aankleve van dien. Deze gang van zaken zou een volstrekt ontoelaatbare inbreuk betekenen op het rustige woongenot van de in meerderheid oudere, gepensioneerde bewoners. Een en ander klemt temeer waar het volstrekt onduidelijk is waarom de bestaande in de gemeente bestaande verkeerssituatie onvoldoende zou zijn voor een veilige en verantwoorde afwikkeling van de bestaande en de te verwachten verkeersbewegingen. Met conclusie: Primair Het in een nader uitgewerkt plan inzichtelijk te maken wat de betreffende plannen van het college zijn en vervolgens daaromtrent in overleg treden zowel met ondergetekende maar ook met alle bewoners van de aan het Riderburgpark gelegen vijf appartementsgebouwen en aan haar en aan hen de voorgeschreven mogelijkheid te bieden daaromtrent concrete zienswijzen in te dienen, en Subsidiair Af te zien van het wijziging van de toegangsweg naar de aan het Ridderburgpark gelegen vijf appartementsgebouwen omdat dit een onaanvaardbare inbreuk op de leefsfeer van de in de bewuste appartementsgebouwen woonachtige in meerderheid oudere, gepensioneerde bewoners tot gevolg heeft.		

729	Een weg langs de busbaan van de zuidtangent lijkt me een onveilig idee en zal ook voor meer overlast zorgen. Zonde van het autovrije gebied ook tussen tudorparkn en de toolenburgerplas! Daarnaast is dit afwijkend van de plannen die eerder met de bewoners is gedeeld. Niet doen dus!	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg b. Daarnaast is dit afwijkend van de plannen die eerder met de bewoners is gedeeld.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. De voorbereiding van de busbaan vond plaats in 2001 door de Provincie Noord-Holland. In de besluitvorming hierover zijn geen toezeggingen gedaan over de functie van Ridderburgpark. De recreatiewaarde van de Toolenburgerplas zone is zodanig dat ambitie is het bestaande beeld en functionaliteit te behouden.
730	Wellicht dat de weg in te passen is in de omgeving op een soortgelijke manier als de rotterdamsebaan in Den Haag: tunnel onder de wijk/ het groen door. Zonder tunnel zal het (toch al absurd drukke) verkeer in Hoofddorp leiden tot een verder toename van lawaai door gehaaste racers die een rechte weg beschouwen als een persoonlijk circuit. Dit is nu al dagelijks te bewonderen op bijvoorbeeld de Bennebroekerweg waar snelheidsbeperkingen en verkeersbeperkingen (bruggetje uitsluitend voor tractoren), iedere vijf minuten genegeerd worden.	a. U stelt voor de Toolenburgerweg met een tunnel in de wijk in te passen.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. Een tunnel is voor de verwachte verkeersstroom een niet noodzakelijk en financieel onhaalbaar alternatief.
731	Hierbij maak ik bezwaar tegen de plannen van een weg naar Nieuw-Vennep langs de appartementen aan de Ridderburglaan. Hier wonen voornamelijk ouderen die hiermee niet blij zullen zijn.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg,.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
732	Tegen tegen tegen wat een waanzin.	a. Tegen tegen tegen wat een waanzin.	a. Uw reactie is onvoldoende specifiek waardoor we u verwijzen naar de algemene beantwoording.
733	Het is belachelijk. Je gaat toch niet midden in een woonwijk een busbaan bouwen. Hoeveel overlast moeten wij als bewoners wel niet gaan krijgen ? Bovendien is het zonde dat er ook nog een heel stuk natuur weer gaat verdwijnen. Wie mag het allemaal gaan betalen? Krijg eerst de wijk maar eens op orde en handhaving eens goed in Graan voor Visch. Reken maar op opstand en rellen van de bewoners! Niemand zal dot gaan accepteren. Heb me rot moeten werken om dit huis te kunnen kopen en werk me nog iedere dag rot. Niet om vervolgens naar een busbaan te komen wonen.	a. U maakt bezwaar tegen de komst van een busbaan door Graan voor Visch.	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch.
734	Ik ben tegen deze verkeersstructuurplan. van mij hoeft er geen nieuwe weg te komen. Er wordt weer meer groen weggehaald. De mensen die wonen in het appartementen complex rondeburglaan raken hun parkeerplek kwijt.en kijken op een weg.het is al druk genoeg. Maak eerst maar een supermarkt bij tudorpark	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg b. Maak eerst maar een supermarkt bij tudorpark	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp. b. Het VSP gaat niet over de locatie van supermarkten.
735	Wij zijn als bewoners van Tudorpark niet blij mee de plannen voor een weg tussen de Toolenburgerplas en de wijk. Dit is nu een kindvriendelijk stuk van de wijk en je kunt hier heerlijk genieten van een wandeling. Ook de noodzaak voor een weg zien we totaal niet!	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

736	Een heel slecht idee! We willen onze rust EN schone lucht!! Geen weg langs de 397	a. Geen weg langs de 397	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
737	R-net-buslijn nieuw, graan voor visch, langs aldi/ moskee. Er is nu al vaak opstoppingen op deze weg door de bezoeker naar de aldi, turkse winkel en moskee. Ook zijn de wegen er smal omdat er parkeervakken naast de weg zijn geplaats. Veel mensen maken gebruik van deze weg om graan voor visch in te komen, deze weg is mooi centraal gelegen. Vooral bij begin en eind dienst moskee staat deze weg helemaal vast, auto's overal geparkeerd, hier nog een buslijn doorheen gaat voor erge overlast en nog meer verstoppingen lijden. Ook is graan voor visch een fijne buurt om in te wonen, hier een buslijn doorheen verpest het woongenot, omdat er te weinig ruimte is (wegen zijn smal). R-net moet op de huidige weg blijven, deze is hier voor gemaakt. Niet door een woonwijk. Nieuwe stationgebied is prima bereikbaar. Ik snap niet waarom er moeilijk word gedaan en voor woonwijk graan voor visch word gekozen, terwijl huidige situatie ideaal is. Doorgaand verkeer via randstructuur. Spoorlijn afsluiten naar N201, is drama. Van deze weg word veel gebruik gemaakt, om naar de N201, A5 of om naar de kruisweg te gaan, deze huidige weg is ideaal om opstoppingen in het centrum te voorkomen. Ik vrees het ergste rondom het centrum met de nieuwe situatie.. De toegang naar de N en A wegen is extreem slecht in de nieuwe situatie, hiervoor ben ik niet in hoofddorp, graan voor visch gaan wonen. Graan voor visch binnen komen alleen via 1 kant gaat voor problemen zorgen, graan voor visch is een groot gebied en moet van meerdere kanten bereikbaar kunnen zijn. De straten zijn erg smal, omdat auto's naast de weg moeten parkeren, de straat inrijden is nu al niet ideaal, maar als er toegangsroutes worden afgesloten word het helemaal een probleem. Graan voor visch word nog drukker, slechter bereikbaar, en dan ook nog een busbaan? Onze woongenot gaat zwaar achteruit.	a. U maakt bezwaar tegen een busbaan door Graan voor visch. b. U maakt bezwaar tegen de knip in de Van Heuven Goedhartlaan	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
738	Ik ben tegen het plaatsen van de Toolenburgerweg van toolenburg naar de nieuwe Bennebroekerweg. Het levert extreem veel overlast door geluidshinder, uitlaatgassen en verkeersdrukte op. Ons huis wordt minder waard, mijn dochter kan niet meer veilig op haar fietsje naar opa en oma rijden, onze parkeergelegenheid neemt af en het groen wordt minder.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
739	ik ben er op tegen dat de weg door ridderburgpark komt. we krijgen dan meer co2 uitstoot en we hebben dan ook meer geluid overlast van de auto's hier zijn de appartementen niet op gebouwd te weinig geïsoleerd en hier voor moet er ook nog groen verwijderd	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	worden om de weg door te trekken. Het groen neemt juist stikstof op en die moet nu verwijderd worden.		
740	Hoofddorp heeft prachtige (binnen) ring in de vorm van Van Heuven Goedhartlaan en weg om de Noord. Waarom hierin een knip geven?? Bereikbaarheid station kan toch ook d.m.v. tunnels? Aansluiting op A4 vanaf het station is perfect!! Misschien beter om station te verplaatsten. Vanuit Hoofddorp, via spoorlaan naar A4 is minstens 5 km omrijden, hetgeen toch niet de bedoeling kan zijn. Dan MOET de hele Nw. Bennenbroekerweg en de spoorlaan 4 baans worden. Betreft Toolenburgweg: 1. Situatie rond WC T'burg nu al niet echt veilig, met extra weg erbij zal het niet beter worden en veel verkeersdrukte geven. 2. Welke wegen sluiten aan op en geven toegang tot de T'burgweg?? Deze wegen zullen dan erg druk worden, terwijl het toch de bedoeling is om autoverkeer juist te mijden in de wijken. Denk bijvoorbeeld eens aan de H van Somerensingel, RP Geerlingsdreef, Rondenburglaan, Schoonenburgsingel ,Redenburg en Frankenburgsingel M. Rutgerslaan, A Jacobsdreef, IB Bakkerdreef en M. Tessenschadelaan. Elke auto op deze wegen is er 1 te veel, het zijn immers gewone straten met bewoning in een woonwijk.... 3. Druk fietsverkeer in dit deel van T'burg. Schoollieren en bezoekers recreatiepark moeten dan een drukke weg oversteken. 4. Bewoners Ridderburgpark horen nu elk bus rijden. (geluid gaat omhoog) Hoeveel geluidoverlast komt er als er een doorgaande weg voorlangs komt? 5. Bewoners Ridderburgpark moeten dan van vanaf een drukke doorgaande weg in- en uitparkeren. Dat wordt een dan een heel spannend gebeuren. 6. Parkeerplaatsen bij de flats in Ridderburgpark zullen gebruikt gaan worden door bezoekers aan recreatiepark. Dit gebeurt nu al veelvuldig op de B. van Zuylenstraat en IB Bakkerdreef.	a. U vraagt zich af waarom een knip in de ring nodig is. b. U heeft vragen over de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan. b. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
741	Naar aanleiding van het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om een "inprikweg" te maken vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, vraag ik u hetvolgende in overweging te nemen: 1. Verkeersveiligheid: het fietspad langs de busbaan is in de ochtend en middag druk met scholieren die o.a. vanuit Nieuw-Vennep naar de middelbare scholen in Hoofddorp (zoals KSH en Haarlemmermeer Lyceum TTO). De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Met een extra weg zal de de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door auto's gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	2. Welzijn: door een extra weg zullen de bewoners in Tudorpark te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. Dit geldt ook voor alle recreanten van de plas die overlast ondervinden van meer verkeer, met name geluidsoverlast maar ook meer gevaarlijke oversteekplaatsen etc. 3. Waardevermindering huizen: het uitzicht van de huizen naast de busbaan en het fietspad op de Toolenburgerplas zal ernstig verstoord worden door de aanleg van een autoweg en zal leiden tot een waardedaling van de huizen. De gemeente zal gevraagd worden om compensatie voor de ontstane planschade. 4. Natuur en milieu: Rondom de Toolenburgerplas leven veel vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dat is slecht voor flora en fauna in het recreatiegebied. Het aantal aangereden dieren zal fors stijgen, wat tevens een gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert. 5. Extra autokilometers: de Toolenburgerweg is bedoeld voor een 'snelle ontsluiting' van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan zal een deel van de inwoners echter méér kilometers moeten maken om op de snelweg of N201 te komen. In de praktijk zorgt de aanleg van meer asfalt in de praktijk ook voor meer autoverkeer. Dat is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privé auto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd. Wij nodigen de gemeenteraad graag uit om eens te komen kijken naar ons leefgebied en de consequenties van dit plan beter op waarde te kunnen schatten. Vaak zien oplossingen op papier er namelijk vaak logischer uit dan in de werkelijkheid.		
742	Geen weg door toolenburg om een andere wijk autoluw te maken.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
743	Als bewoner van de mooie rustige en kindvriendelijke wijk Toolenburg Oost wil ik u verzoeken het plan om een weg aan te leggen langs de busbaan vanaf de nieuwe bennebroekerweg tot winkelcentrum toolenburg te s hrappen uit het concept verkeersplan. De weg snijdt door deze rustige groene wijk en het recreatiegebied Toolenburgse Plas. Het enorme aabral autos dat u verwacht, circa 9000 is een belasting die onze wijk veranders van woonwijk en recreatie gebied tot doorgaande verkeersroute. Denk aan alle kinderen die hier oversteken, naar school fietsen, de ouderen in de wijk, de busbaan is al vrij druk maar dat is niet te vergelijken met 9000 autos. De veiligheid en rust verdwijnen als dit doorgaat. Er zal toch een beter alternatief zijn. Bewoners Ina Boudier-Bakkerdreef.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
744	Bij deze wil ik bezwaar maken op verkeersstructuurplan Hoofddorp. Wonend aan de Laan van Buckingham komt de weg door mijn achtertuin	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	heen. Voor veel geld een huis gekocht, niet eerste bewoner, om van de rust te genieten. Hoe gaan jullie dit compenseren? De IJweg lag er al, geen idee waarom die ontzien moet worden.		
745	Kan de haya van Somerensingle niet door getrokken worden. Eerst moest er een busbaan komen, nu weer een doorlopende weg,door ridderburgpark. Meer verkeer drukte uitstoot gassen. Weg met de rust langs het mooi park.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
746	Ik vind de drukke weg door de wijk Toolenburg, vlak naast een recreatief gebied echt uit den boze. Ongelukken liggen om d hoek!	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
747	1 deel hoofddorp autoluw maken, maar het andere deel auto gebruik vermeerdvoudigen. Niet een hele eerlijke oplossing. Zonde ook van het groen wat we nu nog in hoofddorp hebben.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
748	Ik woon zelf in de wijk Toolenburg, tussen het winkelcentrum en de plas. Maar de nieuwe route tussen Toolenurg centrum en Bennebroekerweg gaat voor een aanzienlijke verkeerstoename in een rustige wijk met tot dusver altijd alleen bestemmingsverkeer zorgen. Ook andere delen van Hoofddorp zal dan via onze wijken rijden om zo naar nieuw vennep of de snelwegen te gaan. In een kind rijke buurt, waar ook veel fieters, wandelaars zijn gezien de Toolenburgse Plas, lijkt het mij niet wenselijk om nog meer verkeer hier te hebben. Er is al enig hinder van de scooters die van toolenburg snel naar de Toolenburgse Plas rijden door onze wijk of de bezorgers van eten.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
749	Toolenburg staat juist bekend als een rustige kind en fietsvriendelijke buurt. Met een extra verbinding naar de randwegen ga je juist extra verkeer door buurten heen sturen waar nu vooral fietsverkeer en <30km/u verkeer is.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
750	Ik woon aan de Ina Boudier-Bakkerdreef in Toolenburg Oost, vlakbij de beoogde doorgaande weg. Dit is een inbreuk op onze woonomgeving, de rust en geen doorgaande weg zorgen voor rust en veiligheid. Het is een klein recreatie gebied met de Toolenburgse Plas, zeer druk en gewild om te wandelen, sporten en zwemmen. Wij wonen hier nu 13 jaar en het is al zoveel drukker door de nieuwe woonwijken, Tudorpark. Ik maak vezwaar tegen de aanleg van de door gaande weg langs het park vanaf het winkelcentrum toolenburg tot de bennebroekerweg.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

751	Ik ben tegen het plan van het nieuwe verkeersstructuurplan. Het opofferen van Groen en parkeerplaatsen, de overlast voor de omwonenden die opeens een drukke weg in hun voortuin krijgen is gewoon onacceptabel!! Waarom wordt er niet gekeken naar de bestaande structuur? En nog iets; er wordt constant geld gepompt in Hoofddorp, nieuw vennep wordt totaal vergeten en genegeerd.. schande!	a. u bent tegen het plan van het nieuwe verkeersstructuurplan. b. En nog iets; er wordt constant geld gepompt in Hoofddorp, Nieuw-Vennep wordt totaal vergeten en genegeerd.. schande!	a. Uw reactie geeft onvoldoende punten om inhoudelijk te kunnen reageren, wij verwijzen dan ook naar de algemene reactie. b. Ook voor Nieuw-Vennep is een Verkeersstructuurplan gemaakt waarin maatregelen zijn beschreven waarmee de gemeente de komende jaren mee aan de slag kan.
752	Als bewoners van de laan van Buckingham maken wij ons ernstig zorgen omtrent de ontwikkeling van de toolenburgerweg!	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
753	De Toolenburgerplas is een belangrijk recreatiegebied. Veel jonge kinderen gaan hier zelfstandig naartoe. Dit moet veilig mogelijk blijven. Om die reden geen Toolenburgerweg. Te veel geluidsoverlast bij de Toolenburgerplas. Blijf de Van Heuvengoedhartlaan gebruiken tot de spoorlaan. Verbreed de spoorlaan vanaf de Van Heuvengoedhartlaan tot de verbrede Nieuwe Bennerbroekerweg.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van de Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
754	Werkelijk ongelooflijk wat de plannen zijn ,een verbindingsweg langs de busbaan van de Bennebroekerweg naar het winkelcentrum Tolenburg. Wonend in de Meiermanflat waar je dag en nacht de bussen voorbij hoort denderen ,daarbij een fietspad met knetterende brommers wordt dat verschrikkelijk op onze oude dag. Dit plan moet zo snel mogelijk van tafel. Maar ja wie zijn wij.	a. U bent tegen een verbindingsweg tussen Bennebroekerweg en winkelcentrum Toolenburg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
755	Voor bewoners GvV is het dichtgooien van de van heuven goedhartlaan natuurlijk waardeloos. Maak dan het stuk voorbij het station dicht voor het park. Zodat auto en natuur naast elkaar kunnen blijven.	a. U bent tegen een knip in de Van Heuven Goedhartlaan.	a. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan.
756	Wij hebben recent kennis genomen van de plannen van de gemeente Haarlemmermeer over het Verkeersstructuurplan Hoofddorp (VSH). Wij vinden dat de maatregelen als gevolg van dit plan onvoldoende onder de aandacht zijn gebracht van de inwoners van Hoofddorp. Wij hebben de informatie kennelijk gemist omdat het HC nieuwsblad afgelopen zomer niet altijd is ontvangen. Wij willen daarom bezwaar maken tegen het feit dat de Van Heuven Goedhartlaan in de toekomst niet meer een verbinding heeft met de Polarisavenue en Taurusavenue. Deze maatregel heeft tot gevolg dat het autoverkeer vanuit wijken van Hoofddorp via een omweg (Van Heuven Goedhartlaan, Weg om de Noord) naar de N201 om vervolgens de A4 te bereiken en vice versa. Het betekent ook dat het autoverkeer vanaf de Spoorlaan niet meer naar de Taurusavenue kan rijden en dus via de Van Heuven Goedhartlaan, Weg om de Noord naar de N201 om vervolgens de A4 te bereiken en vice versa. Dit heeft tot gevolg dat er veel	a. U vindt dat de maatregelen onvoldoende onder de aandacht zijn gebracht van de inwoners van Hoofddorp. b. U bent tegen een knip in de Van Heuven Goedhartlaan. c. Er komen steeds meer nieuwe manieren van fietsen op de markt, wel of niet gemotoriseerd, met te grote verschillen in snelheid. Ook het gebruik van mobiele telefoons tijdens het fietsen zorgt voor veel ellende. d. Wij worden wat ouder en kunnen het OV gebruiken daar waar het zinvol is, wij zullen ook de auto gebruiken daar waar het praktisch	a. Zie beantwoording van de zienswijze 614 A. b. Zie toelichting paragraaf autoluweg Van Heuven Goedhartlaan. U gaat voorbij aan de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg die als beter alternatief voor de N201 voor heel wat wijken in Hoofddrop gaat functioneren, evenals alternatief voor de Taurusavenue. c. Wij herkennen uw signaal vandaar ook de inzet op het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het verminderen van de snelheid op veel wegen binnen de bebouwde kom van 50 kilometer naar 30 kilometer. d. U vult al prima het principe van STOMP in waardoor u reisgedrag precies is zoals het VSP bedoeld is.

	autoverkeer komt op de Van Heuven Goedhartlaan richting Brandweerkazerne en vice versa en dat vinden wij als bewoners van de Söderblomstraat, wijk PAX, onacceptabel. Je kunt niet zo maar een belangrijke doorgaande ontsluitingsweg van een aantal Hoofddorpse wijken afsluiten. Het is absurd om ten behoeve van het nieuwe Hydepark de verbinding Van Heuven Goedhartlaan naar de Taurusavenue ongedaan te maken. Hier zal men later spijt van krijgen. Het is van cruciaal belang dat Hoofddorp nu en in de toekomst investeert in goede ontsluitingswegen, zoals b.v. Van Heuven Goedhartlaan naar de Taurusavenue. Er zijn andere oplossingen mogelijk om het doorgaande autoverkeer te laten bestaan en toch een rustige omgeving te creëren voor fietsers en voetgangers, door in lagen te werken of wel in 3D denken. Autoverkeer onder, fietsers en voetgangers plus groenomgeving boven. Wij hebben begrepen dat bewoners van Toolenburg zich ook ongerust maken over een mogelijk plan met de Toolenburgerweg, wat nu nog als een fictie plan is opgenomen in de VSH. Een ander punt dat wij onder de aandacht willen brengen is dat niet iederéén liefhebber is van fietsen en dat geldt ook voor ons. Wij zien dat het aantal slachtoffers van ongevallen op de fiets dramatisch toeneemt waaronder ook enkele van onze buurtbewoners. Dagelijks wordt er in het nieuws melding daarvan gemaakt. Het zo leuk en ontspannen fietsen is voor ons verleden tijd. Er komen steeds meer nieuwe manieren van fietsen op de markt, wel of niet gemotoriseerd, met te grote verschillen in snelheid. Ook het gebruik van mobiele telefoons tijdens het fietsen zorgt voor veel ellende. Slotopmerking: Wij worden wat ouder en kunnen het OV gebruiken daar waar het zinvol is, wij zullen ook de auto gebruiken daar waar het praktisch en gemakkelijk is en wij zullen lopen als de afstand niet te groot is en het weer het toelaat.	en gemakkelijk is en wij zullen lopen als de afstand niet te groot is en het weer het toelaat.	

CONNEXXION			
758			
	1. Wij missen de ambitie die u met BRT (Bus Rapid Transport) systemen heeft in Hoofddorp. 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. 2. Op blz 52 (hfst 6) is ook de busbaan van bovengenoemde lijn 343 tussen Lisse(rbroek) en Hoofddorp Zuid een kortetermijnmaatregel. Anders gaan er op genoemde nieuwe woninglocaties helaas geen ov-reizigers wonen, maar autoreizigers. Een gemiste kans om de juiste inwoners te trekken. 3. 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 Netwerk. 4. 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	a. Wij missen de ambitie die u met BRT (Bus Rapid Transport) systemen heeft in Hoofddorp. 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 343 van Lisse(rbroek) via Nieuw-Vennep West en Hoofddorp Zuid naar Hoofddorp station. b. Op blz 52 (hfst 6) is ook de busbaan van bovengenoemde lijn 343 tussen Lisse(rbroek) en Hoofddorp Zuid een kortetermijnmaatregel. Anders gaan er op genoemde nieuwe woninglocaties helaas geen ov-reizigers wonen, maar autoreizigers. Een gemiste kans om de juiste inwoners te trekken. c. 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 Netwerk. d. 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	a. 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. b. De start van de nieuwe lijn 343 is afhankelijk van de oplevering van de nieuwe woninglocaties, maar ook in samenwerking met Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio wordt uiteindelijk de planning van studie en realisatie bepaald . Maar we kunnen deze start (in welke vorm dan ook) van deze OV-verbinding wel naar voren halen gezien uw argumenten en hem te koppelen aan de eerste woningbouw van Nieuw-Vennep West. c. Wij koppelen de komst van de buslijn 343 niet aan de aanleg van een verhoogd busstation. Er ontstaat dan wellicht een periode met een tijdelijke oplossing om lijn 343 goed te laten halteren op het huidige busstation. d. 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. Daarbij zien wij de fiets ook aanvullend op het ov als voor- en natransport. Bovendien zegt de keuze voor STOMP niets over of verkeersstromen ongelijkvloers van elkaar moeten worden afgewikkeld.
INTERCITY HOTEL			
759			
	Goedendag, wij zijn als bedrijf gevestigd op Schiphol Trade Park en dan ten westen van de Rijnlanderweg (nabij Spark Avenue /Station). In deze plannen is het nagenoeg onmogelijk om met de auto naar centrum Hoofddorp te komen en vice versa. Er is geen aansluiting op de Bennebroekerweg of Rijnlanderweg. Het afsluiten van Taurus avenue zorgt voor extra gecompliceerde aanrijroute.	a. Indiener vraagt om een betere autobereikbaarheid van en naar centrum Hoofddorp. Het afsluiten van de Taurusavenue maakt dit extra gecompliceerd.	a. U heeft de keuze gemaakt om op deze locatie een hotel te vestigen met kennis van de bestaande infrastructuur. Alle bestemmingen in en rond Hoofddorp blijven, ook met het nieuwe VSP, met de auto bereikbaar, wellicht niet meer zo direct en snel maar de inzet is om alle mensen meer gebruik te laten maken van Openbaar Vervoer, fiets en lopen, dit geldt dan ook voor uw gasten.

VVE CARTHAGO RIDDERBURGPARK NR.63			
760			
	Mijn naam is naam betuurslid van de VVE en woon in appartementen complex Carthago aan het Ridderburgpark. Gisteravond met mede bestuursleden naar de infoavond geweest in het wijkcentrum. Hier werden wij verwittigd van het verontrustende plan van de gemeente over o.a. de geplande Tollenburgerweg langs ons gebouw. Dit vindt ik en met mij vele een heel slecht plan. De hoeveelheid verkeer welke van deze weg gebruik gaat maken is heel zorg wekend. Er wordt totaal geen rekening gehouden met de huidige wat oudere bewoners welke hier zijn komen wonen om de rust De overlast welke deze weg ons gaat bezorgen. En wat ons nog het meeste verbaasd is dat overal in de wijk het verkeer gaat afnemen maar op het Ridderburgpark het toe neemt van max. 100 auto,s per dag naar 8800. Zodat wij van de genoemde weg een groot tegenstander zijn. Hopelijk gaan de bezwaren van duizenden bewoners ter harte genomen worden.	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
Wijkraad Hoofddorp-Centrum			
761			
	Zienswijze Wijkraad Hoofddorp-Centrum Verkeersstructuurplan Hoofddorp. Het Rijk, provincie en gemeente zetten in op het STOMP-principe: Lopen, Fietsen, openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten en privévervoer. En in die opsomming ligt ook de prioriteit die in het VSP gegeven wordt aan de mobiliteit in dit plan voor de komende 18 jaar. De wijkraad Hoofddorp-Centrum(WHC) ziet binnen haar eigen gebied zeker voordelen voor de wijkbewoners, maar ook grote bedreigingen voor de leefbaarheid en het woon-werk-verkeer. De mobiliteit van bewoners moet centraal gesteld worden in dit plan en binnen die mobiliteitsvraag moet dan ook de prioritering plaatsvinden, De WHC ziet de volgende prioriteit in die mobiliteit: Woon-werk, logistiek t.b.v. het Huishouden, Sport en Recreatie, deze zijn alle eigenlijk primair essentiële mobiliteitsbehoefte van de wijkbewoners. In de visie van de WHC moet het VSP op die mobiliteitsbehoefte een verbetering opleveren voor de bewoners, zeker als er binnen het gebied van de WHC 20.000 bewoners bijkomen. Woon werk Verkeer: De actieradius van de keuze voor een werkplek wordt hoofdzakelijk bepaald door de reistijd, zowel werkgevers als werknemers benoemen hier een grens. Er zal ook in 2040 een grotere actieradius zijn bij privévervoer t.o.v. Openbaar of andere mobiliteitsdienst, zowel in tijd als ook in kosten. Het terugdringen binnen het VSP van Privévervoer, door o.a. verminderen van parkeerfaciliteiten, omleiden van verkeersstromen en andere maatregelen die tot doel hebben de P om te zetten naar STOM hebben dan ook direct een beperkende invloed op de keuze van de bewoners voor het vinden van werk. De arbeidsmarkt in 2040 zou wel eens een veel grotere mobiliteit eis aan werknemers kunnen stellen dan het VSP mogelijk maakt. Logistiek t.b.v. het Huishouden: Zelfs binnen het gebied van de WHC kunnen niet alle boodschappen te voet of met de fiets gehaald worden en hoewel bezorgdiensten vandaag een uitkomst zijn is daar geen garantie voor de toekomst als door het VSP deze diensten problemen krijgen met de efficiëntie van hun werkproces. De bewoner met privévervoer moet er zeker van blijven dat hij zijn goederen kan lossen bij de voordeur met voldoende parkeergelegenheid. Sport en Recreatie: Binnen het gebied van de WHC is te weinig ruimte voor Sport en Recreatie, zeker gezien de groei met 25.000 bewoners. Een tennisvereniging, Stadspark het Oude Hoofddorpse Bos en de Fruittuinen wordt straks ingenomen door de nieuwe bewoners van het Stationskwartier. Er ontstaat hier dus een behoefte om uit te wijken naar andere wijken. Voor sport hecht de WHC aan een opwaardering	a. Het terugdringen binnen het VSP van Privévervoer, door o.a. verminderen van parkeerfaciliteiten, omleiden van verkeersstromen en andere maatregelen die tot doel hebben de P om te zetten naar STOM hebben dan ook direct een beperkende invloed op de keuze van de bewoners voor het vinden van werk. b. De bewoner met privévervoer moet er zeker van blijven dat hij zijn goederen kan lossen bij de voordeur met voldoende parkeergelegenheid. c. U geeft aan dat belangrijke sport- en reactievoorzieningen, beter dan nu, bereikbaar moeten zijn lopend, fietsend en met het Openbaar Vervoer. d. Het weghalen van parkeerruimte voor bezoekers van het Centrum omdat op die plaatsen nieuwbouw gedaan wordt gaat impact hebben op de beschikbare plaatsen in De Wijk. Als daar ook nog de 15.000 woningen in ons gebied bijkomen met een lagere norm parkeerplaatsen is de chaos compleet en de leefbaarheid ernstig in gevaar. De infrastructurele vraag moet bepalend zijn voor het parkeer aanbod en niet andersom.	a. Het is niet zo dat alleen dit VSP kijkt hoe het mogelijk is om privévervoer met auto om te buigen naar meer OV-gebruik, meer lopen en meer fietsen, ook de landelijke en regionale overheden zitten op deze lijn. De mogelijkheden qua geld en ruimte zijn beperkt om de noodzakelijke ingrepen voor dit privévervoer nog te kunnen realiseren. De inzet is dus ook om de woon-werk relaties met OV en fiets te optimaliseren. b. In het VSP zitten geen beperkende maatregelen om met de auto naar het WHC te komen en gebruik te maken van de parkeergarages. c. Het VSP zet, zoals u zelf ook constateert, op het verbeteren van de bestaande routes van en naar en langs de door u genoemde gebieden en voorzieningen. Ook bij de nieuwbouw wordt vanaf de voetganger, fietser en Openbaar Vervoergebruiker ontworpen. De komende jaren worden dus deze netwerken verbeterd en toegevoegd. d. Wij zijn het met u eens dat de structurele vraag bepalend moet zijn voor het parkeeraanbod. Daarom wordt op dit moment binnen het project van het stadscentrum onderzoek gedaan naar de verwachte parkeervraag op basis van de huidige bezetting en de verwachte toename. Indien nodig is er binnen het project van het stadscentrum ruimte om parkeren in garages te realiseren.

	van S,T en OV-bereikbaarheid van het Arnolduspark, het Spectrum en het SKWA. Voor Recreatie hecht de WHC aan een opwaardering van S,T en OV-bereikbaarheid van het Haarlemmermeerse bos, De Thoolenburgse Plas en mogelijk Park21. Het Cultuurgebouw naast het nieuwe Gemeentehuis, de 4Meren en de uitbreiding van Horeca ten dienste van de extra 20.000 levert een andere mobiliteitsbelasting in het gebied van de WHC. Er van uitgaande dat S,T en OV hier de keuze wordt vereist dit ook passende voorzieningen in de vorm van fietsenstallingen en de verbetering van OV punt Stamplein. De WHC gaat er vanuit dat de noodzakelijke aanpassingen en voorzieningen gedaan zijn voordat woningen worden opgeleverd en/of het STOMP-principe stapsgewijs operationeel gemaakt wordt, het moet voor de bewoners in de praktijk duidelijk worden dat te voet, met de fiets of in het OV beter, sneller en makkelijker is dan op de oude manier en niet omdat de oude manier middels verkeersmaatregelen beperkt of onmogelijk wordt. De WHC ziet een probleem bij het loslaten van de huidige norm woningen-parkeerruimte in combinatie met het toepassen van het STOMP-principe voor de leefbaarheid in Hoofddorp Centrum. Het weghalen van parkeerruimte voor bezoekers van het Centrum omdat op die plaatsen nieuwbouw gedaan wordt gaat impact hebben op de beschikbare plaatsen in De Wijk, Als daar ook nog de 15.000 woningen in ons gebied bijkomen met een lagere norm parkeerplaatsen is de chaos compleet en de leefbaarheid ernstig in gevaar. De infrastructurele vraag moet bepalend zijn voor het parkeer aanbod en niet andersom. De wijkraad Hoofddorp-Centrum onderschrijft de noodzaak van een VSP bij de beoogde bewoners groei in haar gebieden en wil betrokken blijven bij de detailinvulling van Het VSP om vanuit het belang van de bewoners te adviseren op de keuzes die de komende jaren gemaakt gaan worden. Namens de Wijkraad Hoofddorp-Centrum		
Wijkraad Graan voor Visch			
762			
	Hierbij maak ik,, namens de wijkraad Graan voor Visch en vele bewoners, bezwaar tegen de voorgenomen plannen benoemd in het VSP. 1. De voorgenomen busbaan dwars door de wijk. Er is benoemd dat er een busbaan gaat komen vanaf de van Heuven Goedhartlaan rechtsaf de wijk Graan voor Visch in en gaat lopen op de plek waar nu een waterdoorstromgebied ie gesitueerd tussen de wijk 16000 en 15000. Deze zal langs de flats en Moskee gaan lopen, linksaf voor de Moskee langs (vlakbij of in een schoolzone) en daarna rechtdoor richting Centrum. Het alternatief wat wij aangeven is die busverbinding niet dwars door de wijk te laten lopen maar bij de Hoofdvaart Oostzijde rechtsaf te laten gaan en daar een reeds bestaande busstrook richting Centrum te laten gaan. De infrastructuur ligt daar deels al. Hiermee voorkom je de nodige overlast voor alle bewoners van 15 en 16000 omdat er meerdere malen per uur bussen 2 kanten op rijden en ontsiering van dit stukje wijk. Punt 2 is de voorgenomen knip tussen de Aweg graan voor Visch en de Taurusavenue voor aanpassing stationsgebied. Hiermee worden alle bewoners in de centrumwijk gedupeerd. Je moet nu 8 km omrijden om naar de A4 te rijden (via Spoorlaan, Nw Bennebroekerweg). Voorstel is een 2e knip te maken tussen de A-weg Graan voor Visch en de Spoorlaan. De bestaande bustunnel onder het spoor gereed te maken voor autoverkeer (de bussen gaan nl verhoogd het station aandoen - waar nu ook de Zuidtangent rijdt). En dan voor de wijken Graan voor Visch, Piratenwijk, Verzetheldenwijk en andere centrumwijk de ontsluiting naar de A4 te laten doen via de A-weg, rechtdoor te laten rijden, achter Pharosgebouw de spoortunnel onderdoor en dan rechtdoor de Taurusavenue op te laten rijden. Je verdeeld hierdoor de verkeersstromen vanuit het centrum met een eigen ontsluiting, er gaat verkeer via de van heven goedhart via de spoorlaan en je kan nog	a. U maakt bezwaar tegen de voorgenomen busbaan door de wijk Graan voor Visch. b. U maakt bezwaar tegen de voorgenomen knip in de Van Heuven Goedhartlaan. Uw voorstel is een 2e knip te maken tussen de A-weg Graan voor Visch en de Spoorlaan. De bestaande bustunnel onder het spoor gereed te maken voor autoverkeer (de bussen gaan nl verhoogd het station aandoen - waar nu ook de Zuidtangent rijdt). En dan voor de wijken Graan voor Visch, Piratenwijk, Verzetheldenwijk en andere centrumwijk de ontsluiting naar de A4 te laten doen via de A-weg, rechtdoor te laten rijden, achter Pharosgebouw de spoortunnel onderdoor en dan rechtdoor de Taurusavenue op te laten rijden.	a. Zie toelichting paragraaf busbaan door Graan voor Visch. b. Zie toelichting paragraaf autoluwe Van Heuven Goedhartlaan, dan wordt ook duidelijk dat uw voorstel geen soelaas biedt voor de ambities rondom het Multimodale knooppunt Hoofddorp.

	steeds het stationsgebied aanpassen conform plannen. EN de voorgenomen woningbouw heeft minder last van verkeer.overlast en millieunormen. We verzoeken u vriendelijk dit in uw plannen zwaar mee te laten wegen en hiermee gene bewoner de dupe te laten zijn van de huidige plannen. Ik heb deze voorstellen tijdens de inloopavond (Cultuurgebouw)met de verkeersdeskundige besproken die mij heeft gevraagd dit kenbaar te maken omdat er wel een onderzoekswaarde in zit nl. vr gr Rob STam, voorzitter/secretaris WIjkraad Graan voor Visch.		
Bestuurslid bewoners commissie deRondenburg			
763			
	Namens de bewoners van Rondenburglaan 100 t/m 176 teken ik bezwaar aan tegen de aanleg van de Toolenburgerweg daar deze vlak langs ons appartementencomplex komt te lopen. I.v.m. met de uitstoot en het geluid vinden wij dit onaanvaardbaar. Vr. groet,Hans Hogeveen,Rondenburglaan126,2135KM Hoofddorp. Bestuurslid bewoners commissie deRondenburg.	a. U maakt bezwaar tegen de voorgenomen aanleg van een Toolenburgerweg.	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.
Fietserbond			
764			
	Hoofddorp, 27 oktober 2022 Betreft: VSP Hoofddorp 2022 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 Hoofddorp en omgeving. Vanuit het landelijke kantoor kwam de vraag of wij al konden aangeven waaraan de 14,5 miljoen euro aan de verbeterde fietsinfrastructuur voor het stationsgebied zou worden besteed. Zo op het eerste gezicht is dat niet echt duidelijk. Een nadere toelichting is wel gewenst. 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 Hoofddorp 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.	a. Vanuit het landelijke kantoor kwam de vraag of wij al konden aangeven waaraan de 14,5 miljoen euro aan de verbeterde fietsinfrastructuur voor het stationsgebied zou worden besteed. Zo op het eerste gezicht is dat niet echt duidelijk. Een nadere toelichting is wel gewenst. b. 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.	a. Er is (op dit moment) geen budget van € 14,5 mln. voor investeringen in de fietsinfrastructuur voor het stationsgebied. Wij kunnen niet aangeven hoe de fietsersbond tot die opsomming komt en kunnen er dan ook geen projecten aanhangen b. 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.
	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. Het snel geeft aan dat het college nog van mening is dat de openbare weg moet dienen om het verkeer zo snel mogelijk van A naar B te laten rijden. Een leefbare stad gaat niet om snelle voertuigen maar om makkelijk te bereiken bestemmingen met zo weinig mogelijk hinder voor omwonenden. 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 NieuwVennep 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 teniet gedaan. 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. 2.5 Stadscentrum Hoofddorp - “Een bereikbaar stadscentrum in het hart van de Randstad” Voor Hoofddorp stadscentrum, ja, voor de Randstad, nee. Voor de andere Haarlemmermeerse woonkernen moeten er meer opties worden ingevuld. - Een goede bereikbaarheid van parkeervoorzieningen voor “bestemmingsverkeer”. Zeker voor de fiets ten koste	c. Alle bestemmingen moeten kunnen worden bereikt van uit huis. Hierdoor zullen alle routes in en om Hoofddorp moeten voldoen aan de eisen om de mobiliteit op een duurzame en toekomstgerichte wijze mogelijk te maken en invulling te geven aan de mobiliteitstransitie. d. 3.2.5. Verkeersmanagement: - De tekst is geschreven vanuit het autoraam. Waar blijft hier STOMP? e. 3.3 effect aanpak mobiliteit - Hoopvolle doelstelling voor de modal split. maar hoe? - Hier ontbreekt de voetganger!	c. U geeft hier precies aan wat de achterliggende gedachten zijn van het maatregelpakket zoals opgenomen in het VSP. d. 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. e. 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

	van de mogelijkheden voor de auto. Je kan niet beide tevredenstellen. 2.6 leefbaarheid en verkeersveiligheid - Leefbaarheid kan je vinden in de 15 minuten stad. Daarbij is het noodzakelijk het “doorgaand” verkeer te weren en het overal beperken van de snelheid naar 30 of 15 km/u. In SPV2030 staan hier de richtlijnen voor. - Een veilige schoolomgeving is een verbod op automobiliteit 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 voortuigen mixen met andere 30 km/u voertuigen op de rijbaan. - De verkeersveiligheid is ook gebaat bij verbetering van de fietsinfrastructuur met de goede bochtstralen en zichtlijnen. 2.7 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. 2.8 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 door twee keer groen voor voetgangers en fietsen per cyclus en geen parkeertarieven voor het gebruik van de openbare ruimte voor de gewenste modaliteiten, bijv. gratis fietsparkeren in bewaakte, overdekte stallingen. - Kosten-efficiënt voor wie? Als iemand is aangewezen op de aanschaf van een auto vanwege zijn nachtdienst of sociale veiligheid wat is dan kosten-efficiënt? 3.1.3 Verduurzamen van mobiliteit en beter benutten en veiliger maken van infrastructuur. - Verduurzamen van mobiliteit: Is zorgen dat de mobiliteit minder impact heeft voor mens en milieu. Hier dus geluid, ruimtebeslag en uitstoot. Maar ook zorgen dat de gevolgschade (zoals kosten door ongevallen, geluidisolatie, longaandoeningen, overgewicht) worden geminimaliseerd. De geschatte kosten zijn 20 miljard euro per jaar! - Beter benutten: Door spreiding van het gebruik over de 24 uur en over de andere netwerken. - Veiliger maken van de infrastructuur: Hier zal een balans moeten worden gevonden tussen de modaliteiten. Wat veilig is voor de een kan een barrière worden voor de ander (bv. de N201). Waar ligt de grens? 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 en 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 Hoofddorp en omgeving is, niet alleen richten op stationsgebied! Station Hoofddorp is een bestemming voor heel Hoofddorp. Alle winkelcentra zijn ook bestemmingen. Daarbuiten zijn er ook het ziekenhuis, scholen, sport-, en recreatie bestemmingen. Alle bestemmingen moeten kunnen worden bereikt van uit huis. Hierdoor zullen alle routes in en om Hoofddorp 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	f. 3.5. Knelpunten. - Waar is de lijst met de 400 punten? Bepaalt de betalende burger de prioriteiten? g. De kaart op pagina 27 lijkt niet correct, maar geeft wel een leuk beeld. Er zit een fout in de legenda. h. MPvE Waar is deze te zien, zodat gekeken kan worden hoe de fiets erin is opgenomen? 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. i. De aanleg van een busbaan langs de Nieuwe Weg naar de VHG doorsnijdt maar liefst drie fietsroutes, van de woonwijken aan de westzijde van de Hoofdvaart, naar het station. Een rondje door de bussen om het Shell benzinestation heen en je kan ook op de hoger gelegen busbaan komen. Welke oplossingen staan hier op het netvlies? j. ABDIJ tunnel capaciteit (minimale afstand 250 meter, 2 richtingen, Europese richtlijn) aanpassen, staat dit niet op de verlanglijst? k. Hoe is echter de bereikbaarheid van de lus op het Mercuriusplein vanuit de wijken Pax en Graan voor Visch om OV reizigers (slecht ter been of met koffers) op te pikken met een taxi of ander auto vervoer? l. 5.6 Pakket Nieuwe Bennebroekerweg 5.6.a. De ongelijkvloerse kruisingen Spoorlaan, Rijnlanderweg en Airbornavenue zouden in het kader van eerst bewegen en dan pas bouwen (ook voor de fiets) direct een verbetering geven van de fietsveiligheid. Graag deze eerst aanleggen. m. U heeft zeer veel gedetailleerde uitvoeringsvoorstellen in uw zienswijze opgenomen voor diverse locaties.	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. f. De lijst is bekend en wordt jaarlijks doorgenomen om het jaarprogramma van de knelpunten te bepalen zodat deze opgepakt kunnen worden. In afstemming met beheer en andere werkzaamheden worden de knelpunten opgepakt die voor dat jaar logisch zijn. Via de Dorps- en Wijkraden kunnen nieuwe knelpunten aangedragen worden. g. Klopt, we passen de afbeelding aan h. De MPvE’s voor Nieuw-Vennep en Cruquius zijn in overleg met u opgesteld en reeds eerder aan u toegestuurd. Deze documenten zijn daarnaast voor iedereen opvraagbaar bij de gemeente. i. In het definitieve VSP Hoofddorp wordt voor de busbaan door Graan voor Visch meerdere opties ter bestudering meegegeven, de busbaan over de Nieuweweg heeft geen alternatieve routes vanaf het burgemeester Van Stamplein. De onderlinge kruisingen van de genoemde (door-) fietsroutes zijn uiteraard aandachtspunt bij verdere uitwerking van de busbaan. j. Het VSP gaat niet in op dergelijke gedetailleerde vraagstukken. k. Het nieuwe Multimodale knooppunt Hoofddorp blijft voor de door u genoemde doelgroepen uiteraard bereikbaar. De exacte uitwerking is nog niet bekend. l. De fietsverbindingen zijn integraal onderdeel van de uitwerking van het pakket Nieuwe Bennebroekerweg. Wellicht is het mogelijk dat na besluitvorming de fysieke aanleg van de door u genoemde kruisingen al eerder gerealiseerd kunnen worden dan bijvoorbeeld de weg. m. Het VSP gaat niet in op de door gedetailleerde voorstellen of vragen. Bij de uitwerking wordt de fietsersbond uiteraard betrokken zodat u daar ook

	• Mobiliteitsmanagement gedragsmanagement om pieken te nivelleren. • Verbeteren netwerken voor voetgangers, fietsers en OV. • Overstap mogelijkheden 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. 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 buren 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. Mobiliteitsmanagment. - 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 de ongewenste groei van de passieve mobiliteit, 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 dat je met de auto vanuit Hoofddorp naar een HOV halte gaat. Rond deze haltes is alleen gereguleerd parkeren. - Uiteraard wel de goede R-net fietsenstalling plaatsen (deze hebben FietsParkeur!). Voor afgelegen locaties ook goede fietskluizen (bv. die op P30 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 bermen, breedte, snelheidsverschillen, belijning, stoepranden, 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 parkeerruimte voor fietsen, 60 auto's parkeren nemen evenveel plaats in als 600 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. 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. Zolang deze winkels de automodaliteit steunen dan graag ook laten meebetalen aan de fietsparkeer voorzieningen, goede wandelroutes en subsidie voor de mensen die met het OV komen. Hiermee wordt de actieve mobiliteit dan niet gediscrimineerd. 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 14% 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		uw inbreng kunt leveren van de hier benoemde aandachtspunten.

	thuiswerken en spits mijden is niet toe te wijzen aan dit VSP. - Rond het station Hier wel iets meer voetganger in de tekst, maar niet in de grafieken. Hier komt BOD (Bycicle Oriented development) met de 15 min reistijd inzichten niet ter sprake. - 3.4. Wat betekent dit voor de Hoofddorper. - 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 punten? Bepaalt de betalende burger de prioriteit? 4.1 Principes mobiliteitsnetwerken 4.1.3. Vergeet de voetganger niet! 4.1.5. Afstemming gewenst om te komen tot een eenduidige kaart. 4.1.6. Klinkt heel goed en is broodnodig. Voor de basisscholen invoering van de schoolstraat. 4.1.7. Moeten we zeker ook in Badhoevedorp gaan toepassen. 4.1.9. 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 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 milieuvriendelijke manier van bewegen voor de korte afstanden. - Met trap ondersteuning zijn ook grotere afstanden, niet beperkt tot de 15 km, mogelijk. 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 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 het voor betere leerprestaties en een betere gezondheid. Tevens ontwikkelen ze een betere sociale vaardigheid dan als ze op de achterbank 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 verwachten 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 (FietsParkeur) 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. De kaarten op pagina’s 26, 29, 31 en 33 roepen nog veel vragen op. Zeker vanwege de vele schematische aanduidingen. - De kaart op pagina 27 lijkt niet correct, maar geeft wel een leuk beeld. Er zit een fout in de legenda. E-fietsen mogen geen 35 km/u. 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. 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 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 project		

	ontwikkelaar 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. Vijf jaar 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 Hoofddorp 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. Het rijk heeft aangegeven dat 14,5 miljoen ter beschikking wordt gesteld aan het project stationsgebied Hoofddorp. Dit ten behoeve van de verbeterde bereikbaarheid voor de fietser door een autoluwe omgeving voor de nieuwbouw van woningen aldaar. Nadere specificatie ontbreekt. - Bij het NTF zijn ook de landelijke opbrengsten inzichtelijk gemaakt. Bij basis scholen 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. Kinderen moeten het fietsen leren van hun ouders of spelenderwijs met vriendjes of vriendinnetjes, zodat ze zelfvertrouwen hebben om te fietsen. - 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 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. - De keten mobiliteit met fiets/OV is succesvol, als iedereen met een kwartier 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 afstand tussen de stalling in Hoofddorp en perron is eigenlijk met 250 meter te groot. Een directe opgang vanuit de stalling naar de perrons zou een verbetering zijn. De plaatsing van de fietsparkeervoorziening 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. 5.4. Pakket openbaar vervoer 5.4.a. Het concentreren van het OV op hetzelfde niveau geeft nog meer voetgangers/ overstappers bewegingen in de onderdoorgang over het doorgaande fietspad naar STP, SLP, Liniedijk, Rijsenhout en de kantoorcomplexen ten oosten van de spoorlijn. Overleg is dringend gewenst. De aanleg van een busbaan langs de Nieuwe Weg naar de VHG doorsnijdt maar liefst drie fietsroutes, van de woonwijken aan de westzijde van de Hoofdvaart, naar het station. Een rondje door de bussen om het Shell benzinestation heen en je kan ook op de hoger gelegen busbaan komen. Welke oplossingen staan hier op het netvlies? 5.4.d. ABDIJ tunnel capaciteit (minimale afstand 250 meter, 2 richtingen, Europese richtlijn) aanpassen, staat dit niet op de verlanglijst? 5.4.e. Het voorgestelde nieuwe knooppunt Zuidwest ligt op de kop van de Kaagbaan. Dit is een bijzonder onaantrekkelijk punt vanwege de uitstoot van ultrafijnstof en geluidsoverlast van vliegtuigen. - De bereikbaarheid van dat knooppunt voor de fietsers zal nader bekeken moeten worden. - Of OV reizigers, die naar bestemmingen aan de andere kant van Schiphol moeten zijn, het een aantrekkelijke oplossing vinden, om twee keer te moeten overstappen op en van de cirkellijn, zal bekeken kunnen worden. 5.4.g. Of de auto's naar de beoogde P&R vanaf de A4 of de N196 hier de hoofdfietsnetroute moeten kruisen kan nog niet beoordeeld worden. 5.5 Pakket station en centrum 5.5.a. Graag, bij de ambitie voor de toegang tot de treinen, een directe, korte looproute vanuit de fietsenstalling naar de perrons opnemen. 5.5.b. De fietsroutes naar de wijken in heel Hoofddorp en omgeving dienen, vanuit de fietsenstalling onder de perrons, goed bereikbaar te zijn zonder		

	gelijkvloerse kruisingen met OV en voetgangersstromen. 5.5.c. De VHG wordt voor een deel autovrij. Echter bij de impressie foto staat autoluw. - Hoe is echter de bereikbaarheid van de lus op het Mercuriusplein vanuit de wijken Pax en Graan voor Visch om OV reizigers (slecht ter been of met koffers) op te pikken met een taxi of ander auto vervoer? 5.5.f. Bij herinrichten van het centrum de vrijliggende fietspaden behouden, maar wel voorzien van vergevingsgezinde stoepranden. 5.5.g. B. van der Willigenlaan als GOW30, maar wel de vrijliggende fietspaden behouden vanwege de schoolroutes. - De parkeergarage aan de Draverslaan alleen toegankelijk laten maken vanaf de Pabstlaan zodat er geen kruisend verkeer (behalve bevoorrading winkels) meer over de hoofdfietsnetpad gaat. - De Primark parkeergarage alleen bestemmen voor de bewoners/personeel van het centrum. Bij de nieuwbouw bij de voormalige Deining kunnen dan de inpandige auto parkeervoorziening vervallen (goedkoper bouwen resp. meer woningen mogelijk). 5.5.j. 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 FietsParkeur merken. -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). 5.5.k. 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. - Eventuele vrijliggende fietspaden handhaven en voorzien van bord G13, waardoor snorfietsen en speed pedelecs veilig naar de rijbaan kunnen. Hierdoor kunnen onze kwetsbare mensen, zoals kinderen en bejaarden, daar veilig fietsen. - Alleen de van Heuven Goedhartlaan 50 km/u houden. De rest naar 30 km/u. Dat geeft duidelijkheid, ook voor de fietsers en e-bikes. 5.5.l. Ook de route Hoofdweg - B. van Stamplein - Willigenlaan - Kruisweg moet vertraagd zijn. 5.5.m. OV vertragen door 30 km/u? Zie de discussie over LARGAS (LAngzaam Rijden GAat Sneller). Is ook nog goed voor je portemonnee en je accu. - De genoemde HOV-baan kruist 3 fietsroutes naar het station. Ongelijkvloerse kruisingen? 5.5.n. Een rotonde op de kruising van Willigenlaan met Kruisweg geeft onduidelijkheid met het tweerichtingenpad via de Kruisweg ventweg en het tweerichtingenpad langs de Wilhelminalaan. - Een rotonde op een kruising met 2 30km/u wegen in een school zone lijkt een beetje overdone. 5.5.o. Extra hindernissen voor de 50km/u auto’s op de Kruisweg Oost, waar de fietsers last van hebben, wordt niet op prijs gesteld. - Voorstel om de 30 km/u op de Kruisweg te laten ingaan bij het Gemaalhof (het begin van de fietsstraat). Volgens de plannen zou bij de Planetenweg al een VRI komen, waarbij het doorgaand fietsverkeer op de Kruisweg/fietsstraat geen hinder van zou hebben. - Een duidelijke drempel bij het Planetenpad zodat de snelheid al laag is bij de Boslaan. - De kruising met twee 30 km/u wegen inrichten met een VRI lijkt onnodig. - De Kruisweg optisch versmallen dan kunnen vanaf het Gemaalhof de e-bikes en speed-pedelecs gewoon mengen met de auto’s. 5.5.p. Graan voor Visch zuid en Lincolnpark heeft ook een goede directe fietsontsluiting via de Spoorlaan omgeving naar het station en Centrum nodig. 5.6 Pakket Nieuwe Bennebroekerweg 5.6.a. De ongelijkvloerse kruisingen Spoorlaan, Rijnlanderweg en Airbornavenue zouden in het kader van eerst bewegen en dan pas bouwen (ook voor de fiets) direct een verbetering geven van de fietsveiligheid. Graag deze eerst aanleggen. 5.6.c. De aanleg van de Toolenburger weg geeft een extra barrière voor de actieve mobiliteit op de diverse toegangen tot de Toolenburgerplas. Tevens zal deze weg in ieder geval de hoofdfietsnet route moeten kruisen op de Bennebroekerweg. Afhankelijk van de uitvoering zal ook de kruising met de hoofdfietsnetroute naar Nieuw-Vennep, bij WC Toolenburg en de busbanen, getroffen worden. 5.6.d. De ongelijkvloerse kruisingen naar Park21, bij voorkeur fietstunnels, zijn ook nodig om de bushaltes van de nieuwe HOV-lijn te ontsluiten. Dit was/is nog niet opgenomen in het project Nieuwe Bennebroekerweg. 5.7. Pakket N201/N196 Voor de aangekondigde studie graag ook de participatie groep, die al reeds betrokken was bij het onderzoek van een aantal jaar geleden, uitnodigen. 5.7.a. De kruisingen met de N201 en de Hoofdweg vormen door/ondanks de VRI oversteken voor de fietsers zeker een hindernis. Zeker omdat deze VRI oversteken niet gekoppeld zijn voor de fiets. - De aard van de fietsverbindingen op de N520 (Hoofdvaart Oostzijde), zijnde de		

	overgang van fietsstroken naar een vrijliggend bromfietspad, is tegengesteld aan die van de Hoofdvaart Westzijde, waar een twee richtingen fietspad overgaat naar een weg met fietssuggestie stroken. Onder de N201 zijn er aan beide kanten een vrijliggend twee richtingenfietspad. De Hoofdvaart oversteken met de fiets (onderdeel van de Hoofdfietsnetroute pad om de Noord) gaat via een te smalle brug met paaltjes en drukknoppen. Dit alles moet dus meegenomen worden in het voorgestelde eenrichtingscircuit. - Worden de fietsroutes naar Lijnden / Badhoevedorp hier aantrekkelijker door? 5.7.b. Om het gecombineerde kruispunt (N201, VHG en kruisweg bij de brandweerkazerne) te vereenvoudigen t.b.v. de benodigde extra capaciteit door de knip bij het station, is een van de oplossingen om de huidige fiets/voetgangers oversteek over de Kruisweg (parallel aan de VHG) te vervangen door een fietstunnel. Op zich een mooi idee. Echter er is daar te weinig ruimte om te voldoen aan de ruimte voor de benodigde zichtlijnen en de bochtstralen vanuit de (oranje)tunnel onder de VHG naar deze nieuwe tunnel. Zeker voor het huidige snelle fietsverkeer. Deze (oranje)tunnel is onderdeel van de doorrijroute/ hoofdfietsnetroute Heemstede – Aalsmeer langs de Kruisweg. Een andere oplossing lijkt meer voor de hand te liggen. - Neemt niet weg dat een veilige ongelijkvloerse kruising met de Kruisweg vanuit Houtwijkerveld naar Bornholm (WC en basisscholen) gewenst is, als het verkeer op de Kruisweg aldaar nog drukker wordt. 5.7.c. De planeetbaan is de inrit naar het voormalige hotel en een ander bedrijfsgebouw langs het spoor. Daar is ook een gelijkvloerse kruising voor de actieve mobiliteit, met verkeerslichten, over de VHG voor de bedrijfspanden en naar het fietspad langs de VHG (vanaf het station, onder het spoor door naar de kantoren van Beukenhorst Oost). - Afkoppelen lijkt dus niet zo handig, misschien verplaatsen wel? - Wat is hier de invloed van de knip bij het station op dit stuk VHG laan. 5.7.d. De drie voorgestelde fietstunnels onder de N201 door zullen zeker helpen om de aantrekkelijkheid en veiligheid van de fietsroutes naar Vijfhuizen, Haarlemmermeersebos en Schiphol/Aalsmeer te verbeteren. Door de knip bij het station is het waarschijnlijk dat de druk op de route N201-AdrianarouteIJweg naar het Leenderbos ook groter gaat worden, waardoor de aantrekkelijkheid van de IJweg als fietsroute slechter wordt door het onveilig gevoel bij de fietsers op deze smalle weg met fietssuggestiestroken.		
VvE bestuur Carthago en de appartementseigenaren van appartementencomplex Carthago aan het Ridderburgpark			
765 766			
	Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorp van 15 september 2022. Namens het VvE bestuur Carthago en de appartementseigenaren van appartementencomplex Carthago aan het Ridderburgpark. Inleiding Deze zienswijze omvat de volgende hoofdpunten: 1. De gevolgde procedures 2. De gehanteerde uitgangspunten 3. Alternatieven 4. Argumenten tegen de Toolenburgerweg 5. Het vervolgproces 1. De gevolgde procedures De vraag doet zich voor of de gemeente bij het opmaken van het Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp zich gehouden heeft aan haar eigen inspraakverordening? Het lijkt er niet op. Op blz 3 Voorwoord staat dat het VSP tot stand is gekomen “met input van bewoners en ondernemers”. Op blz 7 staat “via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners” en er wordt vervolgens gesproken over een drietal gesprekken waarbij de opgehaalde reacties vervolgens zijn verwerkt in een concept VSP.	Zie opsomming van de vraagstukken van deze zienswijze bij zienswijze 374	Zie beantwoording zienswijze 3734.

	De wijkraad Toolenburg is bij geen van deze gesprekken uitgenodigd of betrokken geweest. Voorts wordt doodleuk vermeld dat bij deze participatiegesprekken iedereen welkom was. Hoe dan? Met uitnodigingen die ons niet hebben bereikt? Heeft dan zowel onze wijkraad net als heel Toolenburg zitten slapen? Deze wijze van werken voldoet niet aan deugdelijke criteria volgens artikel 10 van de gemeentelijke inspraakverordening. Onderdeel van het rapport had moeten zijn deugdelijke verslaggeving en hoe met de inspraak c.q. participatie is omgegaan dan wel verwerkt. Hoewel het VSP veel meer het karakter heeft van een visie, zie ook de leeswijzer onder 1.4 , wordt gesproken over een plan. Hoort overigens bij een plan ook niet een deugdelijke financiële onderbouwing en een MER rapportage of beoordeling? En kan/mag je dat doorschuiven naar deeluitwerkingen en plannen wat het gemeentelijk antwoord was op de door de wijkraad Toolenburg georganiseerde informatieavond? Een relevante vraag in onze ogen is ook of de mobiliteitsvisie zoals definitief vastgesteld in december 2018 niet strijdig is met het VSP. Waar in de visie als eerste uitgangspunt wordt gekozen voor eerst bewegen dan bouwen komt dat niet terug in het VSP. Waar gesproken wordt van opgaves voor alle modaliteiten en het wegennet robuust moet worden gemaakt om onder andere de verwachte groei van automobiliteit te kunnen accommoderen wordt als uitgangspunt in het VSP gesproken van beleid gericht op het ontmoedigen van de automobiliteit. Nog veel meer vraagtekens roept de op 19 oktober 2022 gepubliceerde Mobiliteitsvisie “Haarlemmermeer Vrijheid van bewegen “ op! Gesteld wordt dat “Ons doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken.” Het VSP heeft als uitgangspunt waar mogelijk het ontmoedigen van automobiliteit. Onbegrijpelijke volgorde ook: een visie op mobiliteit en daarop vooruitlopend een VSP. Klopt het ook dat het vervolgproces met mogelijke herziening(en) van het VSP pas daadwerkelijk wordt opgepakt na daadwerkelijke verbetering van de Nieuwe Bennebroekerweg zoals in een persoonlijk gesprek verzekerd aan een in onze VVE woonachtig oud-raadslid? Volstrekt onduidelijk is ook onder welke randvoorwaarden de opdracht is geformuleerd en opgedragen aan de externe adviseurs en hoe vanuit de gemeente is bijgestuurd op de output. Er wordt tevens geen enkel inzicht gegeven uit welke alternatieven en vanuit welke onderbouwing er keuzes zijn gemaakt zoals verwerkt in het VSP. Daarnaast lijkt het erop dat er een totaalplan met bijbehorende planning wordt gepresenteerd waarbij deeloplossingen worden uitgewerkt zonder een in beeld gebracht proces met de daarbij benodigde evaluaties en wat dit betekent voor het totale plan en daarmee een adequate bijsturing. Op ambities kun je niet plannen en bijsturen, daar horen goede prognoses en data , monitoring en evaluaties bij. 2. De gehanteerde uitgangspunten Gezien blz 10 van het rapport: Daar waar Schiphol beperkingen wordt opgelegd wordt gesproken van + 9000 banen voor Schiphol en omgeving. Hoe is dit onderbouwd, daar waar Schiphol inmiddels vergaande beperkingen worden opgelegd? Waar kan de verdichting worden gerealiseerd met 3000 woningen en 6500 banen onder divers? Hoe denkt de gemeente een aantrekkelijke en groene ruimte te kunnen creëren rondom het station met een stedelijke verdichting van 15000 woningen en 11.500 banen? Klopt het dat het afsluiten van de van de van Heuven Goedhartlaan voor het station al eerder door de gemeente is toegezegd aan de projectontwikkelaars van Hydepark? Kennelijk sowieso zonder een goede oplossing voor het blokkeren van logische en in stand te houden doorgaande of verzamelroutes voor haar grote meerderheid van inwoners die buiten het centrum wonen. Wat rechtvaardigt de bewering in het rapport onder Randstructuur Hoofddorp dat de van Heuven Goedhartlaan zijn functie verliest als hoofdstructuur voor de ontsluiting van Toolenburg, Pax en Overbos via de aansluiting op het Leenderbos? Tellen de ambities en voor een veilige en		

	aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder alleen voor het centrum? Dat de weg makkelijker oversteekbaar wordt is een drogreden en op te lossen met een extra voetgangerstunnel als het al lukt om het huidige onder voorkeursregeling bedrijvengebied Graan voor Visch te transformeren tot woonlocatie. Zoals er nu al 5 tunnels voor voetgangers en fietsers zijn voor de oversteekbaarheid noord-zuid. Schaal en grootte van Hoofddorp zijn inmiddels van dien aard dat een als hoofdontsluiting ontwikkelde en bedoelde weg als de van Heuven Goedhartlaan als oost-west hoofdader in stand moet blijven in combinatie met het Leenderbos. Daar zijn immers alle wijken op aangelegd. Het op andere wijze forceren van “inprikkers” vanuit de Nieuwe Bennebroekerweg heeft als inmiddels aangetoond effect veel meer automobiliteit door de wijken als gevolg met dank aan ambities elders! Ongewenste effecten van gezond geachte ambities dienen opgelost in plaats van verplaatst te worden naar de omliggende woonwijken. Dat de A4 onderdeel wordt gemaakt van de randstructuur is een farce en regionaal en landelijk niet uit te leggen. Onbegrijpelijk dat dit een uitgangspunt is voor de hoofdstructuur rond de bebouwde kom van Hoofddorp en er geen enkel alternatief voor het knippen van de van Heuven Goedhartlaan bij het stationsgebied voor terug komt. Klopt het overigens dat de beoogde knip in de van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg van Graan voor Visch en de aansluiting van de Polarisavenue komt? Blz 50 suggereert een knip nabij de aansluiting van de Parelllaan. Voorts oogt blz 50 van het rapport vooral manipulatief en leidt tot verkeerde conclusies: vanaf de N201 wordt hoofdader Leenderbos neergezet als inprikker, maar zij maakt essentieel deel uit van de hoofdstructuur evenals de ontbrekende aansluitingen (niet eens als inprikker) op de IJweg en de Hoofdweg. Ook de aangegeven knelpunten zijn nogal selectief alleen aan de noordzijde aangegeven. Op de infoavond is verteld dat de barrièrewerking van de N201 de komende 20 jaar als onoplosbaar wordt beschouwd. Wat is een visie en doorkijk naar 2040 waard als dit als uitgangspunt wordt gehanteerd? Als dat uitgangspunt is, is het dan niet veel logischer de ongekende ambitie van verstedelijking en woningbouwopgaves te matigen binnen Haarlemmermeer? Een visie mag gebaseerd zijn op ambities, een plan dient gebaseerd te zijn op onderbouwde ontwikkelingen en uitgangspunten. Overigens wordt er volledig aan voorbij gegaan dat er bij de indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige plannen om te willen bebouwen in de zuid-oosthoek van het Toolenburgerpark. Waarom wordt keer op keer geprobeerd dit uitgangspunt terzijde te leggen? 3. Alternatieven • Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? • Stationsgebied moet verkeersluw worden omdat ruim 15.000 woningen gebouwd gaan worden en de huidige verkeerssituatie onveilig zou zijn. • Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. • Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn. • Deze veiligheid voor voetgangers en fietsers zou ook gerealiseerd kunnen worden door een extra ondertunneling voor voetgangers en fietsers van de Van Heuven Goedhartlaan te realiseren zoals deze nu ook aanwezig is tussen het stationsgebied en Graan voor Visch (de z.g. Aweg). • Een andere optie is om de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het stationsgebied te onder tunnelen voor het autoverkeer zodat er op maaiveldhoogte alle ruimte is voor groen, voetgangers en fietsers. In Amstelveen is dit ook succesvol uitgevoerd op de Beneluxbaan. • Om de verkeersdruk in het gebied bij het station te verminderen zou als alternatief een tunnel vanaf het bestaande kruispunt van de Van Heuven Goedhartlaan en Graan voor Visch (de z.g. Aweg) naar een weg aan de zuidwestzijde van de Geniedijk aangelegd kunnen worden. Deze kruising		

	is al bestaand voor bussen vanaf het station. Deze weg zou bv via ondertunneling kunnen aansluiten op de Taurusavenue of op de Rijnlanderweg waar al een doorkruising van de Geniedijk aanwezig is. Daarmee wordt het hele stationsgebied ontlast. • Een ander alternatief is om de Taurusavenue richting centrum af te sluiten. Dat is nu de toevoerroute voor heel veel autoverkeer vanaf de A4 naar de Van Heuven Goedhartlaan. Bij afsluiting blijft de ontsluiting van de Beukenhorst vanaf de A4 bestaan. Het verkeer dat een andere bestemming in Hoofddorp heeft kan dan, zoals in het plan ook de bedoeling is, gebruik maken van de N201 en de Nieuwe Bennebroekerweg. • De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. • De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. • Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen. • Of als alternatief een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg via een verlengde Nelson Mandeladreef naar de N201/ Taurusavenue, eventueel met een ondertunneling van de Geniedijk. • Bij de inrichting van de wijken Toolenburg, Pax en Overbos is de Van Heuven Goedhartlaan een essentiële verkeersader richting de 201 en de Spoorlaan. Dat is ook duidelijk aan de inrichting van de weg te zien, gescheiden rijstroken en veel afstand tot de woningen waar de weg langs loopt. Zoals nu uit de plannen naar voren komt lijkt er niet alleen een knip ter hoogte van het station gepland, maar is ook het gedeelte van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan ingepland met veel minder verkeer. Dit ontregelt de hele opzet van bundeling naar de randstructuur en zal inderdaad veel verkeer de wijk in jagen. Hier lijkt alle ratio te ontbreken. • Ons inziens ontbreekt in de plannen een mogelijke opwaardering van de Spoorlaan zodat deze weg een groot deel van de verkeersdruk zou kunnen overnemen. Sterker nog, bij realisering van de Toolenburgerweg waar 8800 auto’s over gaan rijden wordt voor de Spoorlaan een afname van 2500 auto’s verwacht. • Een mogelijk extra maatregel zou het opwaarderen van de Hoofdweg tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuwe Bennebroekerweg kunnen zijn. • Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. 4. Argumenten tegen Toolenburgerweg • Volgens het Verkeersstructuurplan punt 5.6 - Pakket Nieuwe Bennebroekerweg - is deze weg niet perse nodig, maar kan helpen het verkeer minder door wijken te laten rijden. Dit is een aanname die niet wordt onderbouwd. • Verkeersveiligheid. • Het stationsgebied moet verkeersluw worden zodat voetgangers en fietsers veilig van en naar het station kunnen. Als er zoals voorspeld 8800 auto’s over de Toolenburgerweg rijden is er van verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers vanuit de wijken naar het park rond de Toolenburgerplas geen sprake meer. Een soort uitruil van veiligheid op het ene punt voor onveiligheid op een ander punt. Lijkt ons niet echt de bedoeling van nieuw te ontwikkelen infrastructuur om onveilige situaties elders te creëren. • Bewoners van de appartementen aan het Ridderburgpark zullen om te parkeren of weg te kunnen rijden moeten uitvoegen of invoegen in de verkeersstroom van 8800 auto’s per etmaal. Dit gaat zeer onveilige situaties geven. • Er is nu al overlast van parkeerders die op vakantie gaan en hun auto aan het Ridderburgpark parkeren en dan met de bus naar Schiphol gaan. Als er zoveel auto’s langsrijden zal dit nog meer mensen op deze gedachte brengen.		

	• Parkeerplekken zullen verplaatst moeten worden van voor de appartementsgebouwen naar de parkzijde, er is immers geen ruimte voor een weg tussen de busbaan en de gebouwen dus daar zullen parkeerplekken voor opgeofferd moeten worden. • Het nieuw te realiseren kruispunt van de nieuwe Toolenburgerweg met de overige infrastructuur bij winkelcentrum Toolenburg kan niet anders dan voor een onveilige situatie zorgen. Het is nu al een lastig kruispunt met de busbanen Zuidtangent en Zuidtak Zuidtangent, fiets en wandelpaden, de Aletta Jacobsdreef, de Manenburgdreef , Markenburg en de Lunenburgdreef/ Reina Prinsen Geerlingsdreef. • Geluidsoverlast. • De appartementen aan het Ridderburgpark komen zeer dicht bij aan de Toolenburgerweg te liggen, dit kan niet anders dan veel te veel geluidsoverlast opleveren. • Daarbij komt dat de bovenste appartementen op de slaapetage door de ronde vorm van de dakconstructie die als een klankkast werkt waardoor geluiden van de begane grond versterkt worden extra geluidsoverlast zullen ondervinden. Een geluidswal zal dit niet kunnen ondervangen. Het zou betekenen dat er voor deze bewoners voortaan de ramen dicht zullen moeten blijven. • Stankoverlast. • 8800 auto’s per etmaal zullen een aanzienlijke vervuiling van de lucht veroorzaken. • Waardevermindering woningen. • Of je aan een verkeersluwe doodlopende straat woont of aan een weg waar per etmaal op niet perse noodzakelijke weg volgens de prognose 8800 auto’s langsrijden is zeker van enorme invloed op de waarde van de woningen. • Er zal een ernstige aantasting van flora en fauna van het park rond de Toolenburgerplas plaatsvinden om de nieuwe weg aan te kunnen leggen. 5. Het vervolgproces Kan de gemeente aangeven wanneer e.e.a. wordt verwerkt in een bestemmingsplan? Komt er één bestemmingsplan voor het geheel of komen er diverse deelbestemmingsplannen ? Als er meerdere bestemmingsplannen komen, welke procedure(s) is/zijn dan van (juridisch) belang voor de omwonenden van de zogenoemde Toolenburgerweg ? Veel vragen, weinig antwoorden tot nu toe. Hoe dan ook, wij zouden het op prijs stellen als we tijdig inzicht krijgen in de vervolgprocedures om niet weer op het laatste moment een reactie te moeten voorbereiden.		
Stichting Ondernemersfonds Hoofddorp-Centrum (SOHC)			
767			
	ZIENSWIJZE OP CONCEPT VERKEERSSTRUCTUURPLAN Namens Bestuur Stichting Ondernemersfonds Hoofddorp-Centrum (SOHC) Geachte dames, heren, Namens het Bestuur van Stichting Ondernemersfonds Hoofddorp Centrum (SOHC) ontvangt u hierbij onze zienswijze op het concept Verkeersstructuurplan (VSP) Stadscentrum Hoofddorp. Het Bestuur is uiteraard voorstander van het regelmatig herbeschouwen van de verkeersafwikkeling naar, in en vanuit het Centrum en denkt in dit proces graag mee om de toekomstbestendigheid van winkelgebied Hoofddorp Winkelstad te verbeteren. De participatie-overleggen, die daartoe hebben plaatsgevonden, worden zeer gewaardeerd, waarbij het bovendien goed is elkaar gevonden te hebben in het plan om van het Centrum een 30 km-zone te maken. Het Bestuur beschouwt de ‘degradatie’ van de autobezoeker naar de vijfde en laatste plaats in het mobiliteitslijstje echter als onverstandig en zeer ongewenst voor een succesvol functioneren van het Centrum. Dit wordt in deze zienswijze verder toegelicht. Hier ligt in onze optiek nog een gezamenlijke uitdaging.	a. Nieuw Verkeersstructuurplan goed idee! Maar laten we goed in gesprek blijven om nadere uitwerkingen van het VSP in overleg te bespreken en bepalen. b. Maak meer onderscheid tussen deelgebieden Stadscentrum Hoofddorp en met name het huidige Centrum c.q. winkelgebied. c. Centrum als verblijfsgebied: wat is de definitie van verblijfsgebied, welke delen betreft dit en hoe wordt dit vorm gegeven?	a. Uiteraard wordt en blijft u betrokken bij de nadere uitwerking van de globale maatregelen zoals ze nu benoemd zijn in het VSP Hoofddorp. b. Vanuit het gewenste detailniveau van een VSP lijkt u voorstel niet noodzakelijk om de voorgestelde structuren en ambities voor het voetlicht te brengen. c. Wij beschouwen in het VSP de term verblijfsgebied als een bestemming waar mensen naar toe willen om daar te winkelen, funshoppen, terrasje te pakken en (nu nog) in mindere mate te recreëren. Het centrumplan gaat hier gedetailleerd op in, het VSP werkt dit niet verder uit.

	Indirect en algemeen 1. Nieuw Verkeersstructuurplan goed idee! Maar laten we goed in gesprek blijven om nadere uitwerkingen van het VSP in overleg te bespreken en bepalen. 2. Maak meer onderscheid tussen deelgebieden Stadscentrum Hoofddorp en met name het huidige Centrum c.q. winkelgebied. 3. Centrum als verblijfsgebied: wat is de definitie van verblijfsgebied, welke delen betreft dit en hoe wordt dit vorm gegeven? 4. Onderbouwing besluit tot ingrijpende beleidswijziging mobiliteit is niet duidelijk. Waarom wordt gekozen voor deze ingrijpende beleidswijziging, anders dan door de bouw van een flink aantal woningen. 5. Een integrale, overkoepelende totaalvisie met een passende positionering voor het winkelgebied van Hoofddorp-Centrum ontbreekt. Er gebeurt heel veel in het Centrum, op diverse locaties zijn ontwikkelingen gepland of al in gang gezet door ontwikkelaars/beleggers. Vanuit de Gemeente rolt na lange tijd nu het ene na het andere ontwerpbestemmingsplan van de plank. Het Bestuur maakt zich in deze zorgen over het feit, dat deze worden opgesteld zonder dat eerst een overkoepelende visie op het winkelgebied is ontwikkeld, waaruit blijkt, dat deze ontwikkelingen integraal worden ingezet en naadloos op elkaar aansluiten. 6. De economische effecten van de diverse plannen en in deze met name van het VSP zijn niet onderzocht en aangetoond. Onduidelijk is de wijze, waarop de toekomstige loop- en koopstromen in en naar het winkelgebied zich zullen gaan gedragen. Ontstaan bv. ook nieuwe sluitroutes? Het is duidelijk, dat elke ontwikkelaar/belegger het beste voor haar project wil, maar dit gebeurt nu zonder dat vanuit de Gemeente een overkoepelende visie is aangereikt met de wijze waarop een dergelijk project zich dient te integreren in het totale winkelgebied, hoe de juiste balans ontstaat en hoe goede verbindingen gaan ontstaan. Deze herontwikkelingen dienen op zijn minst daar en zodanig plaats te vinden, dat een goede balans in het Centrum gecreëerd wordt, waarbij verstrekt wordt, wat goed is en getransformeerd of gesaneerd wat niet levensvatbaar meer is. Uitbreidingen met nog meer m2's aan commerciële ruimten lijken in deze tijden onverantwoord, tenzij beperkt in de plinten of absoluut noodzakelijk om de goede balans te bereiken en alle gebieden te voorzien van de noodzakelijke loop- en koopstromen. Het Bestuur benadrukt wel, dat een goede en evenwichtige mix voor het Centrum steeds belangrijker wordt (Centrum als totaalproduct!). 7. Niet alle opgenomen oplossingen verminderen ook de CO2-uitstoot. Door nieuwe omleidingen zullen meer km's gereden worden, die meer uitstoot geven tot m.n. ergernis van de bewoners in bv. Graan voor Visch. Door een nieuwe busbaan te creëren op de Kruisweg-Westzijde zullen de Paxlaan en Burg. Pabstlaan meer gebruikt worden door autoverkeer en ook hier deze wijken meer belast worden met CO2-uitstoot. 8. Intussen is 'Stadscentrum Hoofddorp', in onze optiek onterecht, als nieuwe naam gevestigd. In plaats van het verwachte winkelgebied Hoofddorp-Centrum wordt hiermee het Stationsgebied bedoeld. Dit leidt niet alleen tot verwarring, maar haalt ook de kracht weg van het huidige en feitelijke Centrum en winkelgebied. Zelfs uit de OV-kaart blijkt, dat het station en niet Hoofddorp-Centrum als 'Centrum' wordt aangemerkt. Verkeersstructuurplan 9. Ingezet wordt op hoogstedelijk niveau, maar Hoofddorp is een uitbreidingsgebied en heeft geen historische, culturele binnenstad, waar je simpelweg één of meerdere ringen omheen kunt bedenken. Dit vraagt een bredere kijk op de zaak. 10. Het uitgangspunt van het VSP lijkt meer 'politiek wensdenken' en gestoeld op analytische modellen. De vraag is dan of een dergelijk plan in de praktijk succesvol kan functioneren. De mens en meer specifiek 'de consument' laat zich niet sturen, zo weten wij uit ervaring. 11. Verkeerskundigen benaderen de problematiek vaak vanuit een wiskundig model, maar in de praktijk blijken vaak minder positieve en verkeersonveilige situaties te ontstaan. Het VSP zou ook hierop grondig getoetst moeten worden.	d. Onderbouwing besluit tot ingrijpende beleidswijziging mobiliteit is niet duidelijk. Waarom wordt gekozen voor deze ingrijpende beleidswijziging, anders dan door de bouw van een flink aantal woningen. e. Een integrale, overkoepelende totaalvisie met een passende positionering voor het winkelgebied van Hoofddorp-Centrum ontbreekt. Er gebeurt heel veel in het Centrum, op diverse locaties zijn ontwikkelingen gepland of al in gang gezet door ontwikkelaars/beleggers. Vanuit de Gemeente rolt na lange tijd nu het ene na het andere ontwerpbestemmingsplan van de plank. Het Bestuur maakt zich in deze zorgen over het feit, dat deze worden opgesteld zonder dat eerst een overkoepelende visie op het winkelgebied is ontwikkeld, waaruit blijkt, dat deze ontwikkelingen integraal worden ingezet en naadloos op elkaar aansluiten. f. De economische effecten van de diverse plannen en in deze met name van het VSP zijn niet onderzocht en aangetoond. Onduidelijk is de wijze, waarop de toekomstige loop- en koopstromen in en naar het winkelgebied zich zullen gaan gedragen. Ontstaan bv. ook nieuwe sluiproutes? g. Intussen is 'Stadscentrum Hoofddorp', in onze optiek onterecht, als nieuwe naam gevestigd. In plaats van het verwachte winkelgebied Hoofddorp-Centrum wordt hiermee het Stationsgebied bedoeld. Dit leidt niet alleen tot verwarring, maar haalt ook de kracht weg van het huidige en feitelijke Centrum en winkelgebied. Zelfs uit de OV-kaart blijkt, dat het station en niet Hoofddorp-Centrum als 'Centrum' wordt aangemerkt. h. De auto terugdringen naar de vijfde plaats is de 'doodsteek voor het winkelgebied' en voor het Bestuur onacceptabel.	d. De groei van Haarlemmermeer kan niet op dezelfde wijze gecontinueerd worden als afgelopen decennia is gedaan, gezien de financiële en ruimtelijke beperkingen maar ook de beleidsuitgangspunten op landelijk en regionaal niveau die roepen om aanpassingen van het verplaatsingsgedrag en type modaliteit dat hiervoor gebruikt kan en moet worden om een veilig en leefbare omgeving te houden. e. Het VSP Hoofddorp is afgestemd met de visie van Hoofddorp centrum. f. Klopt, het VSP stimuleert wel lopen maar geeft geen gedetailleerd beeld wat de ambities betekenen op de economische effecten. Het tegengaan van sluiproutes voor autoverkeer is juist door het voorstellen van de aanpassingen aan de infrastructuur rond het centrum wel opgenomen. g. Het VSP geeft een duidelijk onderscheid in stationsgebied en stadscentrum dat wij linken aan het winkelgebied zoals u dat aangeeft. Zeker geen beschrijving van centrum voor het stationsgebied. In de afbeeldingen wordt dan ook de rechthoek en cirkel meegenomen voor respectievelijk centrum (winkelgebied) en stationsgebied. h. Het VSP dringt de auto niet terug. Wel wordt de focus om te kunnen blijven groeien met name naar lopen, fietsen en OV-gebruik gelegd. De auto kan en mag gewoon blijven en het winkelgebied blijft uitstekend bereikbaar zoals ook besproken. i. Het verkeersmodel NHZ is een regionaal model wat met partnergemeenten voor bouw en beheer wordt uitbesteed aan bureau Goudappel Coffeng. De input komt echter van de partnergemeenten en zij voeren ook de controle uit voordat het model wordt opgeleverd. Daarmee is de kwaliteit geborgd

	12. Voorkomen en verminderen van mobiliteit en een succesvol en toekomstbestendig winkelgebied Hoofddorp-Centrum beschouwen wij voor ons winkelgebied als zeer nadelig. Het Bestuur staat achter het stimuleren van andere vervoerswijzen dan de auto, maar de autoconsument (veelal ook gezinnen met kinderen) is en zal voor het winkelgebied ook de belangrijkste consument blijven, die de meeste aankopen en de hoogste bestedingen doet. Voor een wijk- of buurtwinkelcentrum is het terugdringen van de autoklant wellicht een optie, maar niet voor Hoofddorp-Centrum met een regionale functie. Circa 50% van onze bezoekers komt niet uit Hoofddorp. Veel van onze klanten komen zelfs van buiten de Haarlemmermeer, zoals Amsterdam, Amstelland, Kennemerland, het Groene Hart en de Bollenstreek. Ook onze koopavond is (in tegenstelling tot veel andere centra) nog steeds succesvol omdat de bulk aan weekboodschappen, ook door dichtbij wonende klanten, met de auto gedaan kunnen worden. De auto terugdringen naar de vijfde plaats is de 'doodsteek voor het winkelgebied' en voor het Bestuur onacceptabel. 13. Bij het Verkeersmodel NHZ 3.0 (Noord Holland Zuid) vraagt het Bestuur zich af of dit een objectief en representatief model is. De opsteller van dit model is bureau Appel, dat tevens verantwoordelijk is voor het opstellen van het VSP, wat de objectiviteit eenvoudig beïnvloed kan hebben. 14. Ook bij het STOMP-principe zet het Bestuur vraagtekens. Nu is de deelauto 'hot' en wordt in elk beleidsdocument als de oplossing voor de toekomst gezien, maar dit is op geen enkele wijze nog beproefd of bewezen. CO2-neutraal rijden ontwikkelt zich razendsnel en zo ook andere vervoerswijzen. Bovendien is en blijft de Nederlander een individualiste verkeersdeelnemer en we zien meer auto's en langere files dan ooit op de weg, ondanks de trend van duurzamer vervoer, thuiswerken vanuit Covid en de forse verhoging van brandstofkosten. 15. Parkeerroute informatiesysteem (PRIS) een must! Om tegemoet te komen aan een betere verkeersafwikkeling is een (dynamisch) PRIS noodzakelijk. Gemeente en vastgoedeigenaren dienen hierin nauw samen te werken ten behoeve van een goede bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en parkeren. 16. De 'auto en fiets te gast' acht het Bestuur zeker noodzakelijk als nadere uitwerking van het VSP, maar ook voor het toekomstig en succesvol functioneren van het winkelgebied. Goede bereikbaarheid blijft essentieel en in bepaalde straten midden in het Centrum mogen de auto en de fiets best meer te 'gast' zijn, zoals in: a. De Concourslaan en de Tuinweg (auto en fiets) b. In de Marktlaan pleit het Bestuur eveneens voor een 'te gast-zone' voor de fietsende bezoeker. In het Centrum ontbreekt een prettige fietsroute van Noord naar Zuid en vice versa, terwijl de fietsende consument daar enorme behoefte aan heeft en zijn fiets bovendien vaak ook als boodschappenwagen benut. Op deze wijze kiest de bezoeker ook sneller voor zijn fiets. In veel steden in Nederland functioneert de auto te gast in de binnenstad al jarenlang zeer succesvol. Voorwaarde is wel, dat een duidelijk onderscheidend fietspad wordt aangelegd (van bijvoorbeeld groen asfalt) en aanduidingen op het fietspad en borden bij de entrees dit kenbaar maken. De alertheid van bezoekers neemt toe door het onderscheidende karakter. Op dit moment is dit niet het geval en wordt de voetganger vaak onaangenaam verrast met alle gevolgen van dien. 17. Het fietspad op de Kruisweg verleggen van de Noordzijde naar de Zuidzijde wordt al jaren bepleit door een groot aantal ondernemers op de Kruisweg (middendeel van Nieuweweg tot Draverslaan). Door het fietspad te verleggen naar de Zuidzijde wordt meer rust en ruimte gecreëerd aan de Noordzijde, waar de meeste winkels en horeca gevestigd zijn. Door het trottoir aan de Noordzijde te verbreden verbetert het winkelklimaat en kan de horeca ook permanente terrassen inrichten en exploiteren. Hierdoor ontstaat een fraaiere en veiligere winkelstraat, die meer overlevingskansen krijgt dan nu het geval is. 18. Bereikbaarheid Kruisweg. De Kruisweg lijkt steeds opnieuw onder druk te komen staan, eerder in het VCP en nu opnieuw in het VSP. Met name de goede bereikbaarheid vanuit alle toegangswegen dient voor de ondernemers in dit deel van het Centrum minimaal gewaarborgd, maar bij voorkeur, verbeterd te worden. De kracht en karakteristieken van deze straat moeten	i. Bij het Verkeersmodel NHZ 3.0 (Noord Holland Zuid) vraagt het Bestuur zich af of dit een objectief en representatief model is. De opsteller van dit model is bureau Appel, dat tevens verantwoordelijk is voor het opstellen van het VSP, wat de objectiviteit eenvoudig beïnvloed kan hebben. j. Bereikbaarheid Kruisweg. De Kruisweg lijkt steeds opnieuw onder druk te komen staan, eerder in het VCP en nu opnieuw in het VSP. Met name de goede bereikbaarheid vanuit alle toegangswegen dient voor de ondernemers in dit deel van het Centrum minimaal gewaarborgd, maar bij voorkeur, verbeterd te worden. De kracht en karakteristieken van deze straat moeten helder in beeld gebracht worden. In feite is de Kruisweg het visitekaartje van het winkelgebied, omdat dit de enige zijde is, die de uitstraling van winkelgebied heeft. Eerder is aangetoond, dat tweerichtingsverkeer hier noodzakelijk is en dat kort parkeren werkt voor het overgrote deel van de hier gevestigde ondernemers. k. Rotondes toevoegen. Vanuit het oude VCP wordt gepleit voor het toevoegen van meer rotondes in het Centrum ten behoeve van een snellere verkeersafwikkeling. Dit zou bijvoorbeeld een oplossing kunnen zijn voor de kruisingen 'Burg. vd Willigenlaan/Hoofdweg' en 'Kruisweg/Boslaan'. l. De situering van de P+R-locaties lijkt bepaald te zijn zonder dat de opsteller het betreffende deel van Hoofddorp goed kent. Het Bestuur verzoekt dit opnieuw te onderzoeken. m. Het Bestuur wil daarom zo spoedig mogelijk inzicht in de huidige en toekomstig geprogrammeerde parkeerplaatsen in het Centrum. Op het moment van opstellen van deze zienswijze (1 november) ontbreekt elk inzicht in de parkeerbalans, maar wordt ook door de gemeente gemeld, dat geen inzicht gegeven kan worden. Een P+R op enige afstand lijkt een geboden oplossingsrichting, maar dit werkt in de praktijk slechts in historische binnensteden met een compleet	en het model gedragen door de partnergemeenten. Wat voor studies en aanpassingen er vervolgens mee gedaan worden, staat daar los van. j. De gedetailleerde uitwerking van de Kruisweg volgt via de centrumvisie Hoofddorp. k. Het VSP kijkt niet meer terug naar het VCP, de kennis van de maatregelen die destijds werden voorgesteld zijn wel ingebracht, maar de nieuwe maatregelen grijpen niet terug naar eerdere voorstellen, los van of ze min of meer overeenkomen. De huidige voorgestelde maatregelen vormen een eigen invulling van de geconstateerde problemen en de nieuwe ambities. l. Er zit wel degelijk een gedachte achter de nu voorgestelde locaties van de opgenomen P&R. Bij uitwerking wordt duidelijk of de locaties inderdaad voldoen aan alle aspecten die nodig zijn om een dergelijke locatie optimaal te laten functioneren. m. Het VSP gaat niet in op de discussie over het aantal parkeerplekken en de locatie van de parkeerplekken. n. Het VSP gaat niet in op fietsenstallingen maar we zijn het eens dat de door u genoemde voorziening

	helder in beeld gebracht worden. In feite is de Kruisweg het visitekaartje van het winkelgebied, omdat dit de enige zijde is, die de uitstraling van winkelgebied heeft. Eerder is aangetoond, dat tweerichtingsverkeer hier noodzakelijk is en dat kort parkeren werkt voor het overgrote deel van de hier gevestigde ondernemers. 19. Rotondes toevoegen. Vanuit het oude VCP wordt gepleit voor het toevoegen van meer rotondes in het Centrum ten behoeve van een snellere verkeersafwikkeling. Dit zou bijvoorbeeld een oplossing kunnen zijn voor de kruisingen 'Burg. vd Willigenlaan/Hoofdweg' en 'Kruisweg/Boslaan'. 20. Aanrijden vanaf A4/N201 via Kruisweg aanhouden, zodat dit de druk op de omliggende wijk Graan voor Visch verminderd, aangezien deze wijk al het andere verkeer ook al langs krijgt. 21. De situering van de P+R-locaties lijkt bepaald te zijn zonder dat de opsteller het betreffende deel van Hoofddorp goed kent. Het Bestuur verzoekt dit opnieuw te onderzoeken. 22. Ruim en voordelig parkeren is één van de belangrijkste unique selling points (USP's) van ons winkelgebied. De laatste jaren is hierover grote onduidelijkheid en vooral ook onzekerheid ontstaan. Waar de Raad ooit 5.000 parkeerplaatsen 'vaststelde' zijn deze 'ergens' teruggebracht naar 3.800 en de laatste jaren is ook dit aantal sterk onder druk komen te staan. De tijdelijke parkeergarage naast het Raadhuisplein is intussen afgebroken, waarmee honderden parkeerplaatsen verdwenen zijn. Aan de Binnenweg zou een forse nieuwe parkeergarage komen, maar door bezwaar verdwenen ook hier honderden parkeerplaatsen ver voor het tot een plan kon komen. Eerder verzekerde de Wethouder Verkeer, dat alle toen weggenomen parkeerplaatsen in de wijken zouden worden opgelost, maar in deze wijken werden juist blauwe zones opgeofferd voor Vergunninghouders. Een deel van onze bezoekers heeft ook grote weerstand tegen ondergronds parkeren en indien dat de enige optie zou zijn, wordt snel uitgeweken naar concurrerende winkelgebieden met maaiveld-parkeren (voor de deur). Door Covid en het (tijdelijk) wegvallen van parkerende ambtenaren in het Centrum is de parkeerdiscussie wellicht even afgenomen, maar de behoefte is opnieuw ontstaan, zeker nu de drukke feestmaanden voor de deur staan. Het Bestuur wil daarom zo spoedig mogelijk inzicht in de huidige en toekomstig geprogrammeerde parkeerplaatsen in het Centrum. Op het moment van opstellen van deze zienswijze (1 november) ontbreekt elk inzicht in de parkeerbalans, maar wordt ook door de gemeente gemeld, dat geen inzicht gegeven kan worden. Een P+R op enige afstand lijkt een geboden oplossingsrichting, maar dit werkt in de praktijk slechts in historische binnensteden met een compleet verblijfsaanbod met ook musea en een veel langere verblijfsduur en niet in een Centrum als Hoofddorp, waar men maximaal 45 tot 90 minuten verblijft en met name komt voor aankopen en horecabezoek. 23. Aantrekkelijk OV, maar dan wel betrouwbaar en betaalbaar. Op dit moment lijkt het (nog) niet verantwoord om miljoenen in een busbaan te steken. Mogelijk wordt de vervoersproblematiek nu te zeer vanuit MRA-perspectief gezien en minder vanuit de belangen voor Haarlemmermeer zelf. 24. Bewaakte fietsenstalling (inclusief fietsreparatie, fietsverhuur, oplaadvoorzieningen en in combinatie met openbare toiletten (24/7). Elk zichzelf respecterend (hoogstedelijk) Centrum dient hierin te voorzien. Het is geen optie, dat de bezoeker steeds meer gestimuleerd wordt met de (kostbare) fiets te komen zonder dat 24/7 een dergelijke voorziening aanwezig is. Het aantal diefstallen van steeds duurdere fietsen neemt fors toe, waardoor onze bezoekers ons winkelgebied negatief beleven. De ontwikkeling van een fietsenstalling onder het nieuwe Raadhuis zien wij niet als de beste optie, maar kan bv. prima werken voor personeel in het Centrum en lang verblijvende bezoekers. Voor de klant, die boodschappen wil doen, is dit te ver van het winkelgebied en te oncomfortabel en de bouw laat nog jaren op zich wachten. Eerder heeft SOHC initiatieven genomen en overleggen gevoerd met een geïnteresseerde fietsondernemer, exploitanten van openbare toiletvoorzieningen en ook ontwikkelaars, de AM-groep en waarbij ook Raadsleden en de Gemeente waren betrokken. Helaas heeft de Gemeente hierin geen regie willen nemen, waardoor dit initiatief (nog) niet verder is uitgewerkt. Het Bestuur is bereid om hierover opnieuw aan tafel te gaan. 25. Nieuwe vervoersmiddelen lijken als paddenstoelen uit de grond te schieten: supersnelle e-bikes, fiets pedelecs, steps, deelscooters, maar ook elektrische stadsautootjes doen ook hun intree	verblijfsaanbod met ook musea en een veel langere verblijfsduur en niet in een Centrum als Hoofddorp, waar men maximaal 45 tot 90 minuten verblijft en met name komt voor aankopen en horecabezoek. n. Bewaakte fietsenstalling (inclusief fietsreparatie, fietsverhuur, oplaadvoorzieningen en in combinatie met openbare toiletten (24/7). Elk zichzelf respecterend (hoogstedelijk) Centrum dient hierin te voorzien. Het is geen optie, dat de bezoeker steeds meer gestimuleerd wordt met de (kostbare) fiets te komen zonder dat 24/7 een dergelijke voorziening aanwezig is. o. Nieuwe vervoersmiddelen lijken als paddenstoelen uit de grond te schieten: supersnelle e-bikes, fiets pedelecs, steps, deelscooters, maar ook elektrische stadsautootjes doen ook hun intree in ons winkelgebied. Hierdoor ontstaan andere verkeerssituaties, -risico's en behoeften. Parkeren gebeurt steeds meer te pas en onpas door steeds meer (nieuwe) vervoersmiddelen. Al jarenlang is er behoefte aan meer en betere stallingsvoorzieningen, bewaakt en onbewaakt. Maar vooral dient geanticipeerd te worden op nog meer nieuwe vervoersmiddelen en hun karakteristieken. Ook dient tijdig voorzien te worden in passende verkeersmaatregelen en -voorzieningen. Het Bestuur stelt voor hieraan een apart hoofdstuk te wijden. p. De routes naar de snelweg worden niet logischer en vooral niet voor alles ten zuiden van de Geniedijk, m.n. Graan voor Visch, Pax en Toolenburg. Voor deze wijken wordt alles ten oosten van het spoor heel ver weg en dit is funest voor mensen die met de auto zijn aangewezen op Schiphol, Schiphol-Rijk, Aalsmeer en Badhoevedorp en Lijnden.	past in de ambitie om meer mensen te laten fietsen. Bij de uitwerking van de centrumvisie hoort dit dan ook op de agenda te komen. o. Het gaat om minder dan 1% van de mobiliteit, een eigen hoofdstuk lijkt dan overdreven. Dit is wel een aandachtspunt voor de gebiedsontwikkeling van het centrum: aandacht voor meer locaties en goede voorzieningen voor het stallen van fietsen, rekening houdend meer allerlei varianten (bakfietsen, ebikes) en andere nieuwe vervoerswijzen. p. De Nieuwe Bennebroekerweg zal een logisch alternatief worden voor alle wijken ten zuiden van de Geniedijk voor de Taurusavenue, de reistijd zal, zeker door het missen van aansluiting 3 Hoofddorp concurrerend zijn ten opzichte van de huidige routes.

	in ons winkelgebied. Hierdoor ontstaan andere verkeerssituaties, -risico's en behoeften. Parkeren gebeurt steeds meer te pas en onpas door steeds meer (nieuwe) vervoersmiddelen. Al jarenlang is er behoefte aan meer en betere stallingsvoorzieningen, bewaakt en onbewaakt. Maar vooral dient geanticipeerd te worden op nog meer nieuwe vervoersmiddelen en hun karakteristieken. Ook dient tijdig voorzien te worden in passende verkeersmaatregelen en -voorzieningen. Het Bestuur stelt voor hieraan een apart hoofdstuk te wijden. 26. Een goede doorgaande fietsverbinding naar het oosten over de oude spoordijk van de Haarlemmermeerspoorlijnen is een topidee! 27. Hoofddorp heeft het karakter van een verdeelde plaats, nog eens versterkt door Floriande en Tudorpark, die beide 'met de rug' tegen het oorspronkelijke Hoofddorp zijn aangebouwd en daardoor contraproductief werken. Het VSP lijkt dit effect eerder te versterken dan te verbeteren, wat in de optiek van het Bestuur nooit de bedoeling mag zijn. 28. De routes naar de snelweg worden niet logischer en vooral niet voor alles ten zuiden van de Geniedijk, m.n. Graan voor Visch, Pax en Toolenburg. Voor deze wijken wordt alles ten oosten van het spoor heel ver weg en dit is funest voor mensen die met de auto zijn aangewezen op Schiphol, Schiphol-Rijk, Aalsmeer en Badhoevedorp en Lijnden.		
VvE bestuur Carthago en de appartementseigenaren van appartementencomplex Carthago aan het Ridderburgpark			
768 769			
	Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorp van 15 september 2022. Namens het VvE bestuur Carthago en de appartementseigenaren van appartementencomplex Carthago aan het Ridderburgpark Inleiding Deze zienswijze omvat de volgende hoofdpunten: 1. De gevolgde procedures 2. De gehanteerde uitgangspunten 3. Alternatieven 4. Argumenten tegen de Toolenburgerweg 5. Het vervolgproces 1. De gevolgde procedures De vraag doet zich voor of de gemeente bij het opmaken van het Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp zich gehouden heeft aan haar eigen inspraakverordening? Het lijkt er niet op. Op blz 3 Voorwoord staat dat het VSP tot stand is gekomen "met input van bewoners en ondernemers". Op blz 7 staat "via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners" en er wordt vervolgens gesproken over een drietal gesprekken waarbij de opgehaalde reacties vervolgens zijn verwerkt in een concept VSP. De wijkraad Toolenburg is bij geen van deze gesprekken uitgenodigd of betrokken geweest. Voorts wordt doodleuk vermeld dat bij deze participatiegesprekken iedereen welkom was. Hoe dan? Met uitnodigingen die ons niet hebben bereikt? Heeft dan zowel onze wijkraad net als heel Toolenburg zitten slapen? Deze wijze van werken voldoet niet aan deugdelijke criteria volgens artikel 10 van de gemeentelijke inspraakverordening. Onderdeel van het rapport had moeten zijn deugdelijke verslaggeving en hoe met de inspraak c.q. participatie is omgegaan dan wel verwerkt. Hoewel het VSP veel meer het karakter heeft van een visie, zie ook de leeswijzer onder 1.4 , wordt gesproken over een plan. Hoort overigens bij een plan ook niet een deugdelijke financiële onderbouwing en een MER rapportage of beoordeling? En kan/mag je dat doorschuiven naar deeluitwerkingen en plannen wat het gemeentelijk antwoord was op de door de wijkraad	a. De vraag doet zich voor of de gemeente bij het opmaken van het Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp zich gehouden heeft aan haar eigen inspraakverordening? Het lijkt er niet op. b. Hoewel het VSP veel meer het karakter heeft van een visie, zie ook de leeswijzer onder 1.4 , wordt gesproken over een plan. Hoort overigens bij een plan ook niet een deugdelijke financiële onderbouwing en een MER rapportage of beoordeling? En kan/mag je dat doorschuiven naar deeluitwerkingen en plannen wat het gemeentelijk antwoord was op de door de wijkraad Toolenburg georganiseerde informatieavond? c. Onbegrijpelijke volgorde ook: een visie op mobiliteit en daarop vooruitlopend een VSP. d. Klopt het ook dat het vervolgproces met mogelijke herziening(en) van het VSP pas daadwerkelijk wordt opgepakt na daadwerkelijke verbetering van de Nieuwe Bennebroekerweg zoals in een persoonlijk gesprek verzekerd aan een in onze VVE woonachtig oud-raadslid? e. Volstrekt onduidelijk is ook onder welke randvoorwaarden de opdracht is geformuleerd en opgedragen aan de externe adviseurs en hoe vanuit de gemeente is bijgestuurd op de output. f. Er wordt tevens geen enkel inzicht gegeven uit welke alternatieven en vanuit welke onderbouwing er keuzes zijn gemaakt zoals verwerkt in het VSP. g. Daarnaast lijkt het erop dat er een totaalplan met bijbehorende planning wordt gepresenteerd waarbij deeloplossingen worden uitgewerkt zonder een in beeld gebracht proces met de daarbij benodigde evaluaties en wat dit betekent voor het totale plan en	Zie reactie onder zienswijze 373.

	Toolenburg georganiseerde informatieavond? Een relevante vraag in onze ogen is ook of de mobiliteitsvisie zoals definitief vastgesteld in december 2018 niet strijdig is met het VSP. Waar in de visie als eerste uitgangspunt wordt gekozen voor eerst bewegen dan bouwen komt dat niet terug in het VSP. Waar gesproken wordt van opgaves voor alle modaliteiten en het wegennet robuust moet worden gemaakt om onder andere de verwachte groei van automobiliteit te kunnen accommoderen wordt als uitgangspunt in het VSP gesproken van beleid gericht op het ontmoedigen van de automobiliteit. Nog veel meer vraagtekens roept de op 19 oktober 2022 gepubliceerde Mobiliteitsvisie “Haarlemmermeer Vrijheid van bewegen “ op! Gesteld wordt dat “Ons doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken.” Het VSP heeft als uitgangspunt waar mogelijk het ontmoedigen van automobiliteit. Onbegrijpelijke volgorde ook: een visie op mobiliteit en daarop vooruitlopend een VSP. Klopt het ook dat het vervolgproces met mogelijke herziening(en) van het VSP pas daadwerkelijk wordt opgepakt na daadwerkelijke verbetering van de Nieuwe Bennebroekerweg zoals in een persoonlijk gesprek verzekerd aan een in onze VVE woonachtig oud-raadslid. Volstrekt onduidelijk is ook onder welke randvoorwaarden de opdracht is geformuleerd en opgedragen aan de externe adviseurs en hoe vanuit de gemeente is bijgestuurd op de output. Er wordt tevens geen enkel inzicht gegeven uit welke alternatieven en vanuit welke onderbouwing er keuzes zijn gemaakt zoals verwerkt in het VSP. Daarnaast lijkt het er op dat er een totaalplan met bijbehorende planning wordt gepresenteerd waarbij deeloplossingen worden uitgewerkt zonder een in beeld gebracht proces met de daarbij benodigde evaluaties en wat dit betekent voor het totale plan en daarmee een adequate bijsturing. Op ambities kun je niet plannen en bijsturen, daar horen goede prognoses en data, monitoring en evaluaties bij. 2. De gehanteerde uitgangspunten Gezien blz 10 van het rapport: daar waar Schiphol beperkingen wordt opgelegd wordt gesproken van + 9000 banen voor Schiphol en omgeving. Hoe is dit onderbouwd, daar waar Schiphol inmiddels vergaande beperkingen worden opgelegd? Waar kan de verdichting worden gerealiseerd met 3000 woningen en 6500 banen onder divers? Hoe denkt de gemeente een aantrekkelijke en groene ruimte te kunnen creëren rondom het station met een stedelijke verdichting van 15000 woningen en 11.500 banen? Klopt het dat het afsluiten van de van de van Heuven Goedhartlaan voor het station al eerder door de gemeente is toegezegd aan de projectontwikkelaars van Hydepark? Kennelijk sowieso zonder een goede oplossing voor het blokkeren van logische en in stand te houden doorgaande of verzamelroutes voor haar grote meerderheid van inwoners die buiten het centrum wonen. Wat rechtvaardigt de bewering in het rapport onder Randstructuur Hoofddorp dat de van Heuven Goedhartlaan zijn functie verliest als hoofdstructuur voor de ontsluiting van Toolenburg, Pax en Overbos via de aansluiting op het Leenderbos? Tellen de ambities en voor een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder alleen voor het centrum? Dat de weg makkelijker oversteekbaar wordt is een drogreden en op te lossen met een extra voetgangerstunnel als het al lukt om het huidige onder voorkeursregeling bedrijvengebied Graan voor Visch te transformeren tot woonlocatie. Zoals er nu al 5 tunnels voor voetgangers en fietsers zijn voor de oversteekbaarheid noord-zuid. Schaal en grootte van Hoofddorp zijn inmiddels van dien aard dat een als hoofdontsluiting ontwikkelde en bedoelde weg als de van Heuven Goedhartlaan als oost-west hoofdader in stand moet blijven in combinatie met het Leenderbos. Daar zijn immers alle wijken op aangelegd. Het op andere wijze forceren van “inprikkers” vanuit de Nieuwe Bennebroekerweg heeft als inmiddels aangetoond effect veel meer automobiliteit door de wijken als gevolg met dank aan ambities elders! Ongewenste effecten van gezond geachte ambities dienen opgelost in plaats van verplaatst te worden naar de omliggende woonwijken. Dat de A4 onderdeel wordt gemaakt van de randstructuur is een farce en regionaal en	daarmee een adequate bijsturing. Op ambities kun je niet plannen en bijsturen, daar horen goede prognoses en data, monitoring en evaluaties bij. h. Daar waar Schiphol beperkingen wordt opgelegd wordt gesproken van + 9000 banen voor Schiphol en omgeving. Hoe is dit onderbouwd, daar waar Schiphol inmiddels vergaande beperkingen worden opgelegd? i. Waar kan de verdichting worden gerealiseerd met 3000 woningen en 6500 banen onder divers? j. Hoe denkt de gemeente een aantrekkelijke en groene ruimte te kunnen creëren rondom het station met een stedelijke verdichting van 15000 woningen en 11.500 banen? k. Klopt het dat het afsluiten van de van de van Heuven Goedhartlaan voor het station al eerder door de gemeente is toegezegd aan de projectontwikkelaars van Hydepark? l. Wat rechtvaardigt de bewering in het rapport onder Randstructuur Hoofddorp dat de van Heuven Goedhartlaan zijn functie verliest als hoofdstructuur voor de ontsluiting van Toolenburg, Pax en Overbos via de aansluiting op het Leenderbos? Tellen de ambities en voor een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder alleen voor het centrum? m. Klopt het overigens dat de beoogde knip in de van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg van Graan voor Visch en de aansluiting van de Polarisavenue komt? n. Blz 50 suggereert een knip nabij de aansluiting van de Parelllaan. o. Voorts oogt blz 50 van het rapport vooral manipulatief en leidt tot verkeerde conclusies: vanaf de N201 wordt hoofdader Leenderbos neergezet als inprikker, maar zij maakt essentieel deel uit van de hoofdstructuur evenals de ontbrekende aansluitingen (niet eens als inprikker) op de IJweg en de Hoofdweg. Ook de aangegeven knelpunten zijn nogal selectief alleen aan de noordzijde aangegeven. p. Op de infoavond is verteld dat de barrièrewerking van de N201 de komende 20 jaar als onoplosbaar wordt beschouwd. Wat is een visie en doorkijk naar 2040 waard als dit als uitgangspunt wordt gehanteerd? Als dat uitgangspunt is, is het dan niet veel logischer de ongekende ambitie van verstedelijking en woningbouwopgaves te matigen binnen Haarlemmermeer q. Overigens wordt er volledig aan voorbij gegaan dat er bij de indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige plannen om te willen bebouwen in de zuid-oosthoek van	

	landelijk niet uit te leggen. Onbegrijpelijk dat dit een uitgangspunt is voor de hoofdstructuur rond de bebouwde kom van Hoofddorp en er geen enkel alternatief voor het knippen van de van Heuven Goedhartlaan bij het stationsgebied voor terug komt. Klopt het overigens dat de beoogde knip in de van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg van Graan voor Visch en de aansluiting van de Polarisavenue komt? Blz 50 suggereert een knip nabij de aansluiting van de Parelllaan. Voorts oogt blz 50 van het rapport vooral manipulatief en leidt tot verkeerde conclusies: vanaf de N201 wordt hoofdader Leenderbos neergezet als inprikker, maar zij maakt essentieel deel uit van de hoofdstructuur evenals de ontbrekende aansluitingen (niet eens als inprikker) op de IJweg en de Hoofdweg. Ook de aangegeven knelpunten zijn nogal selectief alleen aan de noordzijde aangegeven. Op de infoavond is verteld dat de barrièrewerking van de N201 de komende 20 jaar als onoplosbaar wordt beschouwd. Wat is een visie en doorkijk naar 2040 waard als dit als uitgangspunt wordt gehanteerd? Als dat uitgangspunt is, is het dan niet veel logischer de ongekende ambitie van verstedelijking en woningbouwopgaves te matigen binnen Haarlemmermeer? Een visie mag gebaseerd zijn op ambities, een plan dient gebaseerd te zijn op onderbouwde ontwikkelingen en uitgangspunten. Overigens wordt er volledig aan voorbij gegaan dat er bij de indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige plannen om te willen bebouwen in de zuid-oosthoek van het Toolenburgerpark. Waarom wordt keer op keer geprobeerd dit uitgangspunt terzijde te leggen? 3. Alternatieven · Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? · Stationsgebied moet verkeersluw worden omdat ruim 15.000 woningen gebouwd gaan worden en de huidige verkeerssituatie onveilig zou zijn. · Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. · Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn. · Deze veiligheid voor voetgangers en fietsers zou ook gerealiseerd kunnen worden door een extra ondertunneling voor voetgangers en fietsers van de Van Heuven Goedhartlaan te realiseren zoals deze nu ook aanwezig is tussen het stationsgebied en Graan voor Visch (de z.g. Aweg). · Een andere optie is om de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het stationsgebied te onder tunnelen voor het autoverkeer zodat er op maaiveldhoogte alle ruimte is voor groen, voetgangers en fietsers. In Amstelveen is dit ook succesvol uitgevoerd op de Beneluxbaan. · Om de verkeersdruk in het gebied bij het station te verminderen zou als alternatief een tunnel vanaf het bestaande kruispunt van de Van Heuven Goedhartlaan en Graan voor Visch (de z.g. Aweg) naar een weg aan de zuidwest zijde van de Geniedijk aangelegd kunnen worden. Deze kruising is al bestaand voor bussen vanaf het station. Deze weg zou bv via ondertunneling kunnen aansluiten op de Taurusavenue of op de Rijnlanderweg waar al een doorkruising van de Geniedijk aanwezig is. Daarmee wordt het hele stationsgebied ontlast. · Een ander alternatief is om de Taurusavenue richting centrum af te sluiten. Dat is nu de toevoerroute voor heel veel autoverkeer vanaf de A4 naar de Van Heuven Goedhartlaan. Bij afsluiting blijft de ontsluiting van de Beukenhorst vanaf de A4 bestaan. Het verkeer dat een andere bestemming in Hoofddorp heeft kan dan, zoals in het plan ook de bedoeling is, gebruik maken van de N201 en de Nieuwe Bennebroekerweg. · De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. · De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. · Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen.	het Toolenburgerpark. Waarom wordt keer op keer geprobeerd dit uitgangspunt terzijde te leggen? r. De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de N205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en vv) is het niet logisch om via de A4 te rijden. Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen. s. Zoals nu uit de plannen naar voren komt lijkt er niet alleen een knip ter hoogte van het station gepland, maar is ook het gedeelte van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan ingepland met veel minder verkeer. Dit ontregelt de hele opzet van bundeling naar de randstructuur en zal inderdaad veel verkeer de wijk in jagen. Hier lijkt alle ratio te ontbreken. t. Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. u. U geeft argumenten tegen een Toolenburgerweg. v. Kan de gemeente aangeven wanneer e.e.a. wordt verwerkt in een bestemmingsplan? Komt er één bestemmingsplan voor het geheel of komen er diverse deelbestemmingsplannen? Als er meerdere bestemmingsplannen komen, welke procedure(s) is/zijn dan van (juridisch) belang voor de omwonenden van de zogenoemde Toolenburgerweg ?	

	· Of als alternatief een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg via een verlengde Nelson Mandeladreef naar de N201/ Taurusavenue, eventueel met een ondertunneling van de Geniedijk. · Bij de inrichting van de wijken Toolenburg, Pax en Overbos is de Van Heuven Goedhartlaan een essentiële verkeersader richting de 201 en de Spoorlaan. Dat is ook duidelijk aan de inrichting van de weg te zien, gescheiden rijstroken en veel afstand tot de woningen waar de weg langs loopt. Zoals nu uit de plannen naar voren komt lijkt er niet alleen een knip ter hoogte van het station gepland, maar is ook het gedeelte van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan ingepland met veel minder verkeer. Dit ontregelt de hele opzet van bundeling naar de randstructuur en zal inderdaad veel verkeer de wijk in jagen. Hier lijkt alle ratio te ontbreken. · Ons inziens ontbreekt in de plannen een mogelijke opwaardering van de Spoorlaan zodat deze weg een groot deel van de verkeersdruk zou kunnen overnemen. Sterker nog, bij realisering van de Toolenburgerweg waar 8800 auto’s over gaan rijden wordt voor de Spoorlaan een afname van 2500 auto’s verwacht. · Een mogelijk extra maatregel zou het opwaarderen van de Hoofdweg tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuwe Bennebroekerweg kunnen zijn. · Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. 4. Argumenten tegen Toolenburgerweg · Volgens het Verkeersstructuurplan punt 5.6 - Pakket Nieuwe Bennebroekerweg - is deze weg niet perse nodig, maar kan helpen het verkeer minder door wijken te laten rijden. Dit is een aanname die niet wordt onderbouwd. · Verkeersveiligheid. · Het stationsgebied moet verkeersluw worden zodat voetgangers en fietsers veilig van en naar het station kunnen. Als er zoals voorspeld 8800 auto’s over de Toolenburgerweg rijden is er van verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers vanuit de wijken naar het park rond de Toolenburgerplas geen sprake meer. Een soort uitruil van veiligheid op het ene punt voor onveiligheid op een ander punt. Lijkt ons niet echt de bedoeling van nieuw te ontwikkelen infrastructuur om onveilige situaties elders te creëren. · Bewoners van de appartementen aan het Ridderburgpark zullen om te parkeren of weg te kunnen rijden moeten uitvoegen of invoegen in de verkeersstroom van 8800 auto’s per etmaal. Dit gaat zeer onveilige situaties geven. · Er is nu al overlast van parkeerders die op vakantie gaan en hun auto aan het Ridderburgpark parkeren en dan met de bus naar Schiphol gaan. Als er zoveel auto’s langsrijden zal dit nog meer mensen op deze gedachte brengen. · Parkeerplekken zullen verplaatst moeten worden van voor de appartementsgebouwen naar de parkzijde, er is immers geen ruimte voor een weg tussen de busbaan en de gebouwen dus daar zullen parkeerplekken voor opgeofferd moeten worden. · Het nieuw te realiseren kruispunt van de nieuwe Toolenburgerweg met de overige infrastructuur bij winkelcentrum Toolenburg kan niet anders dan voor een onveilige situatie zorgen. Het is nu al een lastig kruispunt met de busbanen Zuidtangent en Zuidtak Zuidtangent, fiets en wandelpaden, de Aletta Jacobsdreef, de Manenburgdreef , Markenburg en de Lunenburgdreef/ Reina Prinsen Geerlingsdreef. · Geluidsoverlast. · De appartementen aan het Ridderburgpark komen zeer dicht bij aan de Toolenburgerweg te liggen, dit kan niet anders dan veel te veel geluidsoverlast opleveren. · Daarbij komt dat de bovenste appartementen op de slaapetage door de ronde vorm van de dakconstructie die als een klankkast werkt waardoor geluiden van de begane grond versterkt		

	worden extra geluidsoverlast zullen ondervinden. Een geluidswal zal dit niet kunnen ondervangen. Het zou betekenen dat er voor deze bewoners voortaan de ramen dicht zullen moeten blijven. · Stankoverlast. · 8800 auto's per etmaal zullen een aanzienlijke vervuiling van de lucht veroorzaken. · Waardevermindering woningen. · Of je aan een verkeersluwe doodlopende straat woont of aan een weg waar per etmaal op niet perse noodzakelijke weg volgens de prognose 8800 auto's langsrijden is zeker van enorme invloed op de waarde van de woningen. · Er zal een ernstige aantasting van flora en fauna van het park rond de Toolenburgerplas laatsvinden om de nieuwe weg aan te kunnen leggen. 5. Het vervolgproces Kan de gemeente aangeven wanneer e.e.a. wordt verwerkt in een bestemmingsplan? Komt er één bestemmingsplan voor het geheel of komen er diverse deelbestemmingsplannen ? Als er meerdere bestemmingsplannen komen, welke procedure(s) is/zijn dan van (juridisch) belang voor de omwonenden van de zogenoemde Toolenburgerweg ? Veel vragen, weinig antwoorden tot nu toe. Hoe dan ook, wij zouden het op prijs stellen als we tijdig inzicht krijgen in de vervolgprocedures om niet weer op het laatste moment een reactie te moeten voorbereiden.		
21 appartementseigenaren en het bestuur van Vereniging van Eigenaars flatgebouw Apollonia in Deelplan Toolenburg 30, gelegen aan Rondenburglaan 133 t/m 175.			
770			
	Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorp van 15 september 2022 van 21 appartementseigenaren en het bestuur van Vereniging van Eigenaars flatgebouw Apollonia in Deelplan Toolenburg 30, gelegen aan Rondenburglaan 133 t/m 175. Inleiding Door de gemeente Haarlemmermeer is het Verkeersstructuurplan Hoofddorp Concept van 15 september 2022 opgemaakt, hierna te noemen VSP. Hierin worden plannen ontvouwen die de gemeente Haarlemmermeer heeft met betrekking tot het in goede banen leiden van de verkeersstromen naar en vanuit de gemeente vanaf heden tot aan het jaar 2040. Het plan is bedoeld om belanghebbenden c.q. omwonenden inspraak te geven in de plannen zoals omschreven in het VSP. Onderstaand zullen wij namens het bestuur en vrijwel alle bewoners van appartementencomplex Apollonia aan Rondenburglaan in Hoofddorp, aangeven waarom wij het niet eens zijn met de voorgenomen plannen zoals omschreven in het VSP. Onze zienswijze omvat de volgende punten: 1: De gevolgde procedure 2: De gehanteerde uitgangspunten 3: Onze zienswijze op de gehanteerde uitgangspunten 4: Conclusie 1: De gevolgde procedure: In haar voorwoord op blz 3 van het VSP geeft wethouder Verkeer en Vervoer van de gemeente Haarlemmermeer Marja Ruigrok aan dat "het plan tot stand is gekomen mede door input van bewoners en ondernemers". In paragraaf 1.2 van de inleiding van het VSP is op blz 7 te lezen dat "via meerdere participatiegesprekken gebruik is gemaakt van ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners". Ook is in deze paragraaf aangegeven dat "bij deze participatiegesprekken iedereen welkom was". Het is verbazingwekkend dat noch bewoners van Toolenburg, noch de wijkraad Toolenburg op de hoogte waren van de mogelijkheid om bij de totstandkoming van het VSP mee te kunnen praten. Pas na een artikel in de Hoofddorpse Courant van 21 september 2022 is het VSP bij een groter publiek en dus ook bij de wijkraad Toolenburg bekend geraakt.	a. U heeft vragen over de participatie rondom de tot standkoming van het VSP Hoofddorp. b. De afsluiting van de vHG voor het autoverkeer ter hoogte van het stationsgebied is wat ons betreft een slecht idee. c. In het VSP wordt als oplossing voor het afwaarderen van de vHG van hoofdader naar "gewone" ontsluitingsweg onder andere een verbindingsweg gepresenteerd die de Nieuwe Bennebroekerweg zou moeten verbinden met het winkelcentrum Toolenburg. Deze weg, die een "inprikker" wordt genoemd, heeft als (door de gemeente) voorspeld effect veel meer automobiliteit door de wijken. d. Verder is nog van belang dat er bij een indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan door de gemeente een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige behandeling van plannen voor bebouwing in de zuid-oosthoek van het Toolenburgerpark.	Zie voor een uitgebreide reactie zienswijze 373.

	Nadat de wijkraad Toolenburg op 5 oktober 2022 een inloop-informatieavond in het Cultuurhuis in Hoofddorp heeft bijgewoond die door de gemeente was georganiseerd, zijn omwonenden ingelicht. Door de wijkraad Toolenburg is vervolgens op 18 oktober 2022 voor acht appartementencomplexen gelegen aan Ridderburgpark en Rondenburglaan en ook andere direct omwonenden een informatie-avond georganiseerd waar ook medewerkers van de gemeente aanwezig waren. Deze avond die in wijkcentrum De Amazone werd gehouden is door maar liefst 180 omwonenden bezocht. Het is verbazingwekkend dat een dergelijk ingrijpend verkeersplan dat impact heeft voor geheel Hoofddorp in het algemeen en bewoners van Toolenburg in het bijzonder, niet op grote schaal onder de aandacht wordt gebracht. Daarbij komt nog de zeer korte responstijd voor het indienen van een zienswijze op het VSP door belanghebbenden. Deze zouden uiterlijk 28 oktober 2022 hun zienswijze bij de gemeente hebben moeten indienen. Op dringend verzoek van de wijkraad Toolenburg is deze termijn met twee weken verlengd tot 11 november 2022. In dit document treft u de zienswijze aan van vrijwel alle bewoners en het bestuur van VvE Apollonia in Hoofddorp, gelegen aan de Rondenburglaan nrs 133 tot en met 175. Ter ondersteuning van dit document gelieve u als bijlage aan te treffen een tweetal pagina's met handtekeningen van de bewoners van Apollonia. 2. De gehanteerde uitgangspunten In het VSP is een aantal uitgangspunten geformuleerd waarvan de meest in het oog springend de volgende zijn: A: Het stationsgebied in Hoofddorp wordt primair ingericht als loop- en fietsgebied met groene openbare ruimten en een goede verbinding te voet en per fiets van station naar het centrum en omliggende wijken. B: In het "Verdichtingsplan Stationsgebied" wordt uitgegaan van het verkeersluw maken van de huidige doorgaande wegen Van Heuven Goedhartlaan (hierna vHG), Polarisavenue en een deel van de Taurusavenue. C: De gemeente Haarlemmermeer hanteert het STOMP principe, waarbij de nadruk komt te liggen op het bevorderen en stimuleren van Stappen en Trappen, vervolgens het OV en tot slot de Privé auto. D: Het VSP zegt oplossingen te bieden voor bestaande knelpunten, waarvan er al 400 zijn opgekomen bij gesprekken met bewoners en organisaties. Deze knelpunten liggen voornamelijk op het terrein van verkeersveiligheid, verbetering van de bereikbaarheid en het verminderen van overlast en hinder. E: Doorgaand autoverkeer maakt gebruik van de randstructuur. Historische polderwegen zoals Venneperweg, (oude) Bennebroekerweg, IJweg en Hoofdweg behoren niet tot deze randstructuur. De randstructuur, bestaande uit de N201, N205 en de Nieuwe Bennebroekerweg, wordt de primaire route voor doorgaand autoverkeer. F: De vHG tussen de A-weg (Graan voor Visch) en de Polarisavenue wordt autovrij gemaakt. Doorgaand verkeer wordt via de N201 en de Nieuwe Bennebroekerweg geleid. G: De doorgaande functie van de Taurusavenue verdwijnt. Deze weg blijft wel bestaan als ontsluiting voor het stationsgebied. H: De vHG is destijds aangelegd om te fungeren als rondweg om Hoofddorp heen, samen met de N201 (Weg om de Noord). Vanwege de ontwikkeling van wijken als Toolenburg, Floriande, Tudorpark en Lincolnpark ligt de vHG momenteel centraal in Hoofddorp. Omdat het stationsgebied als hoogstedelijk nieuw centrum van Hoofddorp wordt bestempeld, is de functie van de vHG als randstructuur en hoofdroute niet logisch meer. Er wordt voor gekozen om de hoofdroutefunctie van de vHG te verplaatsen naar de Nieuwe Bennebroekerweg. Hierdoor zou de vHG beter oversteekbaar zijn voor voetgangers en fietsers, maar behoudt wel zijn functie als ontsluiting van woonwijken en het geleiden van autoverkeer naar de randstructuur (N201 en Nieuwe Bennebroekerweg). I: Door het autoluw maken van het stationsgebied zal verkeer dat voorheen via de Taurusavenue naar de A4 reed in de toekomst via de Nieuwe Bennebroekerweg gaan rijden. Om dit te bereiken is in het VSP een aantal maatregelen voorzien waaronder de verbreding van de Nieuwe		

	Bennebroekerweg en de Nelson Mandeladreef van 1x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken. Een andere maatregel zou de aanleg van een nieuwe weg in Toolenburg moeten worden die de Nieuwe Bennebroekerweg verbindt met het winkelcentrum Toolenburg met als doel minder verkeer door de wijken te laten rijden. De geplande weg is geprojecteerd langs de Toolenburgerplas en parallel aan de bestaande busbaan. In het plan staat expliciet vermeld dat “deze bouwsteen niet perse nodig is voor het functioneren van het totale pakket. 3. Onze zienswijze op de gehanteerde uitgangspunten. Onder punt 2 hebben wij vanuit het VSP de belangrijkste punten geciteerd zoals deze voor de jaren tot aan 2040 in de plannen zijn omschreven. In het hierna volgende zullen wij aangeven wat de zienswijze is van de VvE Apollonia op de voorgenomen verkeersplannen. Op zichzelf bezien is het voornemen om de verkeersstromen in en rondom Hoofddorp goed te reguleren te billijken. Het voornemen om het stationsgebied verkeersluw te maken ten gunste van de ontwikkeling van een voetgangers- en fietsersgebied is geen slecht idee. Echter, de stappen en geplande maatregelen die daarvan het gevolg zijn, vinden wij in veel gevallen slecht gekozen en kunnen niet rekenen op onze waardering. In beginsel kunnen wij ons vinden in het streven om een randstructuur te creëren voor het doorgaande verkeer van en naar de snelwegen rondom de gemeente. Alleen de geplande uitvoering daarvan zien wij bij voorkeur op een andere wijze ingevuld. De afsluiting van de vHG voor het autoverkeer ter hoogte van het stationsgebied is wat ons betreft een slecht idee. Deze vHG ontsluit de wijken Bornholm, Overbos, Pax, Toolenburg en Graan voor Visch en het degraderen van de vHG tot een niet-doorgaande weg is in onze visie onjuist. Deze weg ligt aan weerskanten ver verwijderd van de reeds jaren bestaande bebouwing en is bij uitstek geschikt om als hoofdader te functioneren, naast de andere hoofdroutes N201 en Nieuwe Bennebroekerweg. Het argument dat door het verdwijnen van de hoofdroutefunctie van de vHG deze beter “oversteekbaar” zou zijn voor voetgangers en fietsers vinden wij een drogreden, aangezien er onder deze weg momenteel al vijf tunnels voor fietsers en voetgangers bestaan die de oversteekbaarheid op een voldoende niveau brengen. Desnoods zou op een enkele locatie nog een extra fiets/voetgangerstunnel kunnen worden aangelegd. Er zijn diverse alternatieven te bedenken die een goede aan- en afvoer van verkeer mogelijk maken met het instandhouden van de vHG als hoofdroute. Zo kan de vHG ter hoogte van het stationsgebied bij de Aweg (Graan voor Visch) voor een deel ondergronds worden aangelegd, waardoor het goed mogelijk blijft om van het stationsgebied een mooi domein voor de voetganger en fietser te maken. Een goed voorbeeld van zo’n oplossing is te vinden in Maastricht waar de doorgaande snelweg A2 is ondertunneld en er vervolgens op het dak van de tunnels een stadspark, woningen en recreatiegebied (zijn of zullen) worden aangelegd. Een andere optie zou zijn om het verkeer op de vHG ter hoogte van het huidige Shell pompstation van Van Kalmthout te laten afslaan naar de Spoorlaan. Deze Spoorlaan zou dan moeten worden verbreed naar 2x2 rijstroken om het verkeer te geleiden naar de randstructuur, zijnde de Nieuwe Bennebroekerweg. De omvang van Hoofddorp is inmiddels van dien aard dat een als hoofdontsluiting ontwikkelde en bedoelde weg als de vHG als oost-west hoofdader in stand moet blijven, ook in combinatie met het Leenderbos. In het VSP wordt als oplossing voor het afwaarderen van de vHG van hoofdader naar “gewone” ontsluitingsweg onder andere een verbindingsweg gepresenteerd die de Nieuwe Bennebroekerweg zou moeten verbinden met het winkelcentrum Toolenburg. Deze weg, die een “inprikker” wordt genoemd, heeft als (door de gemeente) voorspeld effect veel meer automobiliteit door de wijken. Dit soort ongewenste effecten van gezond geachte ambities (het stationsgebied) dienen opgelost te worden in plaats van verplaatst naar de omliggende woonwijken. Door verkeerskundigen van de gemeente is becijferd dat de verbinding Nieuwe Bennebroekerweg met winkelcentrum Toolenburg, welke weg de naam “Toolenburgerweg” zou moeten krijgen, dagelijks rond 8.800 verkeersbewegingen te verwerken zou gaan krijgen. Daarbij zijn de ongeveer 250 vervoersbewegingen van de busbaan per dag nog niet meegeteld. Uitgaande van 14 meer intensieve gebruiksuren waarin zich naar schatting 8.000 van de eerdergenoemde 8.800 verkeersbewegingen zullen voordoen, betekent dit een frequentie van 10		

	tot 11 auto’s per minuut. U zult zich wellicht kunnen indenken dat een dergelijke weg dwars door een wijk Toolenburg, die in de huidige situatie goed functioneert, een zeer slecht idee is. In en rondom de geplande weg liggen diverse woningen van de wijk Tudorpark, vijf appartementencomplexen aan Ridderburgpark met 110 appartementen, appartementen en woningen aan Rondenburglaan en Merckenburg. In het VSP wordt bij de omschrijving van de geplande Toolenburgerweg vermeld dat “deze bouwsteen niet perse nodig is voor het functioneren van het totale pakket, maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden”. Vanwege het feit dat het stationsgebied verkeersluw gemaakt moet worden, zou elders in de gemeente een situatie worden gecreëerd die op zeer gespannen voet staat met het STOMP principe, waarbij voorkeur wordt gegeven aan de voetganger en de fietser en het autoverkeer zoveel mogelijk uit de wijken wordt geweerd. Door het aanleggen van de Toolenburgerweg wordt juist het tegenovergestelde bereikt, namelijk het uitnodigen van autoverkeer om massaal door een wijk (Toolenburg) te gaan rijden. Dit zou in zeer grote mate tot aanzienlijke problemen leiden op het gebied van de verkeersveiligheid, gezondheid, woongenot en natuur en milieu. De verkeersveiligheid komt ernstig in het geding, omdat bij de huidige oversteekplaatsen vanuit de wijk Toolenburg aan de oostzijde van de busbaan naar het recreatiegebied “Toolenburgplas”, de oversteek van Rondenburglaan naar de Maria Rutgerslaan en de oversteek bij de Aletta Jacobsdreef nu al gevaarlijke situaties ontstaan bij fietsers, brommers, scooters, automobilisten en voetgangers die elkaars paden kruisen. Als daar ook nog eens een druk bereden weg bij wordt aangelegd is het bijna een zekerheid dat hier dodelijke slachtoffers gaan vallen. De enige oversteekplaats van de busbaan in dit gebied is vanuit Rondenburglaan naar Maria Rutgerslaan v.v.. Deze weg heeft op dit moment een acceptabele verkeersintensiteit. Met de komst van de geplande Toolenburgerweg zal deze weg zeer druk bereden gaan worden door met namen autoverkeer dat van en naar de nieuwe weg wil rijden. Overigens is in de huidige situatie het bij winkelcentrum Toolenburg samenkomende verkeer, zoals schoolgaande kinderen van en naar Hoofddorp, winkelend publiek dat met de auto komt en een tweetal buslijnen die op de busbaan rijden, vaak al sprake van gevaarlijke situaties. Door de enorme toename van autoverkeer als gevolg van de geplande aanleg van de Toolenburgerweg binnen de wijk Toolenburg langs de busbaan zal ook de luchtvervuiling sterk toenemen. Het zal nog wel even duren voordat het gehele wagenpark electrisch is en tot die tijd stoten auto’s nog steeds veel schadelijke stoffen uit. Dit is een zeer ongewenste situatie binnen een woonwijk. Met name bewoners aan Ridderburgpark hebben nu nog een doodlopende straat met aangrenzende parkeerplaatsen bij hun appartement tot hun beschikking. Bij de aanleg van de busbaan hebben zij al moeten toezien hoe een deel van die parkeerplaatsen moest worden verplaatst naar een plek gelegen tussen de gebouwen in. Deze bewoners zullen, als de Toolenburgweg werkelijkheid wordt, vanuit hun wellicht nogmaals verplaatste parkeerplaats moeten in- en uitvoegen op de nieuwe weg, met gevaarlijke situaties tot gevolg. Het zal niemand verbazen dat dit ten koste gaat van het woongenot van de direct aanwonenden, waarbij het ook van belang is te vermelden dat de geplande aanleg van deze weg de marktwaarde van de appartementen negatief zal beïnvloeden. De geplande aanleg van de Toolenburgerweg zal ook ten koste gaan van een deel van het thans bestaande Toolenburgpark. Dit recreatiegebied dat door vele Hoofddorpers en inwoners van omliggende plaatsen druk wordt bezocht zal aan aantrekkelijkheid inboeten als daar een drukke weg langs komt te liggen. Verder is nog van belang dat er bij een indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan door de gemeente een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige behandeling van plannen voor bebouwing in de zuid-oosthoek van het Toolenburgerpark. 4: Conclusie:		

	De appartementen aan het Ridderburgpark zijn ontwikkeld in een park aan een doodlopend straatje. Vervolgens werd er een busbaan langs gelegd en moest de groenvoorziening tussen de appartementen plaats maken voor parkeerplaatsen. Nu is het idee het doodlopende straatje te veranderen in een gebied ontsluitende weg zonder enig inzicht in de ruimtelijke haalbaarheid, waar sowieso al grote vraagtekens bij geplaatst kunnen worden. Met het voornemen tot de aanleg van de Toolenburgerweg wordt het woongenot in ernstige mate aangetast, komt de verkeersveiligheid in hoge mate in het gedrang, wordt de natuur en het milieu binnen de wijk Toolenburg zwaar op de proef gesteld en neemt de geluidshinder op de gevels van de appartementen en woningen rondom de geplande weg aanzienlijk toe. De geplande aanleg van de Toolenburgerweg betekent ook een ernstige aantasting van grondgebied en karakter van het park- en recreatiegebied langs de Toolenburgerplas. Kortom, de geplande aanleg van de Toolenburgerweg is een slecht idee dat wat ons betreft per direct uit het concept van het VSP moet worden geschrapt. Wij doen een beroep op het gezond verstand van betrokken medewerkers en partners van de gemeente Haarlemmermeer om de Toolenburgerweg NIET aan te leggen.		
Bestuur en de eigenaren van de 22 appartementen van VvE Milete aan het Ridderburgpark 93 t/m 135 te Hoofddorp			
771			
	Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorp van 15 september 2022. Namens: Bestuur en de eigenaren van de 22 appartementen van VvE Milete aan het Ridderburgpark 93 t/m 135 te Hoofddorp Naar aanleiding van het verkeersstructuurplan Hoofddorp, en dan met name het voorstel om een ""inprikweg"" (Toolenburgerweg) aan te leggen vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg naar Winkelcentrum Toolenburg, vraag ik u het volgende in overweging te nemen: 1. Verkeersveiligheid: Het fietspad langs de busbaan is in de ochtend en middag druk met scholieren die o.a. vanuit Nieuw-Vennep naar de middelbare scholen in Hoofddorp (zoals KSH en Haarlemmermeer Lyceum TTO) fietsen. De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook door auto's gedeeld moeten worden. Dat geldt ook voor de aansluiting en de oversteek op de oude Bennebroekerweg. Scholieren die hun weg kiezen door het Toolenburgpark zullen òf bij de Rondenburglaan òf bij de oversteek halverwege het Ridderburgpark te maken krijgen met véél gevaarlijkere situaties vanwege hoge verkeersdruk en onoverzichtelijkheid. Bewoners van de appartementen aan het Ridderburgpark zullen om te parkeren of weg te kunnen rijden moeten uitvoegen of invoegen in de verkeersstroom. In de huidige situatie zijn er 13 uitritten van parkeerplaatsen. Dit gaat zeer onveilige situaties geven. 2. Welzijn: Door de “inprikweg” (Toolenburgerweg) zullen de bewoners in Tudorpark en het Ridderburgpark te maken krijgen met aanzienlijk verhoogde geluidsoverlast. Dit geldt ook voor alle recreanten van de plas die ook aanzienlijk meer geluidsoverlast zullen ondervinden. De bewoners van de huizen en appartementen aan de “inprikweg” (Toolenburgerweg) hebben eerder al door de aanleg van de busbaan veel groen rondom de gebouwen moeten inleveren en geluidsoverlast en luchtvervuiling (stank) moeten ondergaan. Volgens berekeningen zullen er dagelijks 8800 autobewegingen (excl. bus bewegingen) plaats gaan vinden over deze “inprikweg” (Toolenburgerweg); dit betekent, omgerekend (uitgaande van 14 meer intensieve gebruiksuren) gemiddeld 10 à 11 auto’s per minuut in die 14 uur. Hoeveel zullen dat er dan wel niet zijn tijdens spitsmomenten? Afhankelijk van hoe de plannen worden uitgevoerd zal zich ook een groeiend parkeerprobleem voor gaan doen; parkeren in en rondom Ridderburgpark om naar Schiphol (vakantie) of Amsterdam te gaan. Hiervan is nu al sprake!	a. U maakt bezwaar tegen de eventuele komst van de Toolenburgerweg	a. Zie toelichting paragraaf zuidelijke ontsluiting Hoofddorp.

	Ook winkelcentrum Toolenburg is niet ingericht op een groeiend aantal (lang-) parkeerders. Tijdens pieken is de ruimte nu nog maar net voldoende. 3. Waardevermindering woningen: Het uitzicht van de huizen en appartementen gelegen aan de busbaan zal ernstig verstoord worden door de aanleg van een autoweg en zal leiden tot een aanzienlijke waardedaling van de huizen en appartementen waarvoor de gemeente de nodige claims tegemoet zal kunnen zien. Bewoners zullen vragen om compensatie voor de ontstane planschade. 4. Natuur en milieu: Het Toolenburgpark biedt plaats aan héél véél dieren, waaronder ook bijzondere en zeldzame soorten. De “inprikweg” (Toolenburgerweg) zal leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof (bandenslijtage), lucht- en lichtvervuiling alsmede een enorme toename van CO2. Laatste niet alleen na eventuele realisatie maar zeer zeker ook tijdens de realisatie van de “inprikweg” (Toolenburgerweg). Dat alles is slecht voor flora, fauna, recreanten, doorgaand fietsverkeer en niet te vergeten alle bewoners van de huizen en appartementen in en rond het recreatiegebied. Door geluidsoverlast zullen dieren onveiligheid ervaren, vluchten waardoor het aantal aangereden dieren zal fors stijgen, wat tevens een gevaar voor de verkeersveiligheid zal opleveren. 5. Extra autokilometers: De “inprikweg” (Toolenburgerweg) is bedoeld voor een 'snelle ontsluiting' van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan zal een deel van de inwoners echter méér kilometers moeten maken om op de snelweg of N201 te komen. In de praktijk zorgt de aanleg van meer asfalt in de praktijk ook voor meer autoverkeer. Dat is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld (stappen, trappen, ov, deelvervoer, privéauto). Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en het autoverkeer wordt verplaatst naar woonwijken die nu bewust autoluw zijn gebouwd. Wij nodigen de gemeenteraad graag uit om eens te komen kijken naar ons leefgebied en de consequenties van dit plan beter op waarde te kunnen schatten. Vaak zien oplossingen op papier er namelijk vaak logischer uit dan in de werkelijkheid. Het plan voor de “inprikweg” (Toolenburgerweg) is het gevolg van het plan zoals bij punt 5 omschreven. Het zou de gemeenteraad sieren om afgevaardigden van de wijken, woningen en appartementen om de “inprikweg” (Toolenburgerweg) heen uit te nodigen voor overleg en toelichting waarbij het méér dan gewenst is om voor dit specifieke punt vooraf méér duidelijkheid te verschaffen over de bedachte uitvoering van de plannen, lees: waar komt de weg, hoe zou het er uit moeten gaan zien etc. Uiteraard verwijzen wij ook graag naar blz. 47 van het verkeersstructuurplan Hoofddorp waar zeer duidelijk staat dat “Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket.” Conclusie: Wij verzoeken de gemeente, het gemeentebestuur, dringend om af te zien van de aanleg van de ‘inprikweg’, de ‘Toolenburgerweg’, en de oplossing voor de ‘problemen’ ontstaan uit het verkeersstructuurplan Hoofddorp dáár op te lossen waar ze ontstaan en niet te verschuiven naar het groene hart van Hoofddorp. Laat, héél eenvoudig, Toolenburg in takt en waarborg voor nu en in de toekomst dat Ridderburgpark een doodlopende weg is en blijft! Wis de ‘Toolenburgerweg’ uit de plannen. Nu en in de toekomst!		
WoonHolland Projectontwikkeling I BV			
772			

	Geachte heer, mevrouw, Als aankomend eigenaar en daarmee belanghebbende van Marktplein 1 en Kruisweg 1003, 1003 A en 1005 te Hoofddorp maakt WoonHolland Projectontwikkeling I BV officieel bezwaar tegen het in het verkeersstructuurplan aangegeven autoluw maken van de Kruisweg te Hoofddorp. I.v.m. de huidige en toekomstige exploitatie van de percelen en objecten dient de reeds bestaande inrit ter plaatse behouden te blijven met daarbij voldoende verkeersintensiteit mogelijk en toegestaan om te voldoen aan de vraag van deze huidige en toekomstige exploitatie.	a. U maakt bezwaar tegen het in het verkeersstructuurplan aangegeven autoluw maken van de Kruisweg te Hoofddorp. I.v.m. de huidige en toekomstige exploitatie van de percelen en objecten dient de reeds bestaande inrit ter plaatse behouden te blijven met daarbij voldoende verkeersintensiteit mogelijk en toegestaan om te voldoen aan de vraag van deze huidige en toekomstige exploitatie.	a. Binnen het centrum geven we voorrang aan bestemmingsverkeer. Het overige verkeer wordt zo snel mogelijk naar de randen van Hoofddorp geleid. De bedoelde inrit blijft daarom op vergelijkbare manier beschikbaar als in de huidige situatie.
Vereniging Moskee Ar-Rahman			
773			
	Aan de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer Gemeente Haarlemmermeer, Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp, Hoofddorp, 18 november 2022 Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Verkeersstructuurplan Hoofddorp. Geachte raad, Op de website van Gemeente Haarlemmermeer is het ontwerp bestemmingsplan Verkeersstructuurplan Hoofddorp bekendgemaakt. Als voorzitter van de Moskee Ar-Rahman te Hoofddorp maak ik hierbij mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan. Wij zijn tegen het aanleggen van de busbaan dwars door de wijk Graan voor Visch. Deze busbaan scheidt de wijk in twee delen en gaat ten koste van onze groene natuur en waterschappen. Ten tweede wordt de busbaan langs de Moskee aangelegd dwars door de wijk waar ook een basisschool staat in een kindvriendelijke wijk. Een beter alternatief zou zijn als de bus doorrijdt op de Van Heuven Goedhartlaan en afslaat naar de Hoofdweg Oostzijde en door rijdt naar het centrum (Burgemeester van Stamplein). Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Verkeersstructuurplan Hoofddorp gedeelte Graan voor Visch. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen/gewijzigd vast te stellen, namelijk door mijn alternatief. Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.	a. Als voorzitter van de Moskee Ar-Rahman te Hoofddorp maak ik hierbij mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan. b. Wij zijn tegen het aanleggen van de busbaan dwars door de wijk Graan voor Visch.	a. Het Verkeersstructuurplan is geen ontwerp bestemmingsplan, er volgt nog een volledige procedure om tot keuze van het tracé en uitwerking van het tracé te komen waarbij dan pas sprake kan zijn van aanpassingen van het fungerende bestemmingsplan. Uiteraard gaan we in gesprek over de keuze van het tracé en de inpassing. b. Zie toelichting paragraaf Busbaan door Graan voor Visch.
SADC			
774			
	Geachte lezer, Met interesse heeft SADC kennisgenomen van het concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp. In deze brief vindt u onze inhoudelijke reactie. SADC werkt, namens de aandeelhouders, aan hoogwaardige, duurzame en goed bereikbare werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam. De businessparken ‘De President’ en ‘Schiphol Trade Park’ zijn twee belangrijke werklocaties in en rondom Hoofddorp. Naast een goede bereikbaarheid voor vrachtverkeer, is de bereikbaarheid voor werknemers en klanten een belangrijke voorwaarde voor de duurzame ontwikkeling van deze gebieden. In onze businessparken dragen wij bij aan de realisatie van zo veel mogelijk schone vervoersmogelijkheden zoals het openbaar vervoer, fietsverkeer, deelmobiliteit en de toegankelijk voor voetgangers. Zo rijdt er sinds medio 2021 een elektrische pendelbus tussen Station Hoofddorp en Schiphol Trade Park, zodat aan de medewerkers van de op STP gevestigde bedrijven, de mogelijkheid geboden wordt om op deze manier de ‘last mile’ af te leggen. Ook wordt er zowel voorzien in laadpunten voor elektrische fietsen, als in een algemene fietsenstalling. Hiernaast zetten we via Groot Schiphol Bereikbaar onze kennis en expertise in voor groen gedrag en houden we op de verbinding met gebruikers van het gebied. SADC sluit zich in grote lijnen aan bij de inhoud van het concept Verkeersstructuurplan. Het is voor bedrijven prettig om een duidelijk meerjarenplan te hebben met de belangrijkste structurele mobiliteitsingrepen op een rij. We ondersteunen de gedachte van het STOMP-principe, waarbij voorrang wordt gegeven aan langzaam verkeer en waarbij wordt ingezet op het stimuleren van schone mobiliteitswijzen. Door onder andere het aanleggen van fietsroutes, het faciliteren van een goed openbaarvervoer- snetwerk en door het	a. Tegelijkertijd ziet SADC graag een verbetering van de verbinding STP – station Hoofddorp voor op de korte termijn, met minder vergaande maatregelen. Voor Schiphol Trade Park is een goede busverbinding vanaf Station Hoofddorp noodzakelijk om de snelle groei van het aantal arbeidsplaatsen te kunnen opvangen en de locatie goed bereikbaar te houden. b. Tot slot is het van belang om in het Verkeerstructuurplan op te nemen dat de Rijnlanderweg afgewaardeerd zal worden conform de planvorming op Schiphol Trade Park.	a. De gemeente heeft uw wens rond het verbeteren van het openbaar vervoer ingebracht bij de Vervoerregio Amsterdam voor het vervoerplan 2024. Dit houdt in dat we vragen om lijn 169 door te trekken naar STP. Medio 2023 wordt bekend of dit mogelijk is, dan wordt het vervoerplan behandeld bij het dagelijks bestuur van de Vervoerregio. b. De polderlinten worden in zijn algemeenheid beschreven dat groei van autoverkeer hierop niet past bij de visie Polderlinten. Speciek dit benoemen voor de Rijnlanderweg is niet nodig, ook omdat de Rijnlanderweg niet opgenomen is in de autostructuurkaart als belangrijke as. c. Meer lopen, fietsen en OV-gebruik stimuleren is voor heel Hoofddorp het uitgangspunt, dus ook voor de 'werkgebieden'. Er wordt dan ook ingezet op doorfietsroutes tussen wonen en werken en ook

	stimuleren van actieve mobiliteit. SADC ondersteunt de opwaardering van de Bennebroekerweg, de transformatie van Station Hoofddorp naar een multimodaal, autoluw knooppunt, en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Voor de grotere werklocaties – zoals Schiphol Trade Park en Bedrijventerrein De President, maar ook Park 2020 e.a. - zijn dit belangrijke factoren die deze gebieden aantrekkelijker maken voor bedrijven en werknemers. Bovendien geven deze ontwikkelingen een extra mogelijkheid om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te stimuleren. Station Hoofddorp geldt nu als barrière voor fietsers en voetgangers. Vooral de verbinding met Schiphol Trade Park is van matige kwaliteit. SADC ziet deze situatie graag verbeterd worden. De langetermijnoplossing die in het Verkeersstructuurplan wordt voorgesteld (alle de bussen laten halteren op het niveau van de Zuidtangent), zal bijdragen aan deze verbetering, doordat er ruimte onder het station ontstaat voor een goede langzaamverkeersverbinding. Tegelijkertijd ziet SADC graag een verbetering van de verbinding voor op de korte termijn, met minder vergaande maatregelen. Voor Schiphol Trade Park is een goede busverbinding vanaf Station Hoofddorp noodzakelijk om de snelle groei van het aantal arbeidsplaatsen te kunnen opvangen en de locatie goed bereikbaar te houden. Tot slot is het van belang om in het Verkeerstructuurplan op te nemen dat de Rijnlanderweg afgewaardeerd zal worden conform de planvorming op Schiphol Trade Park. In het concept Verkeersstructuurplan wordt voornamelijk ingegaan op de ringstructuur en de bereikbaarheid van het centrum en het station. SADC ziet graag dat er hiernaast aandacht wordt besteed aan het feit dat bedrijfslocaties een wezenlijk onderdeel uitmaken van Hoofddorp en de lokale economie. Op deze bedrijfslocaties dient voorzien te worden in een goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten, samen met een hoge verblijfskwaliteit. Dit kan gerealiseerd worden door onder Ten aanzien van Businesspark De President is de realisatie van de R-Net busverbinding een belangrijke stap voorwaarts: het maakt de locatie minder afhankelijk van autogebruik. De fietsbereikbaarheid van Businesspark De President is op dit moment niet op het gewenste niveau, zo wordt ook aangegeven door de daar gevestigde bedrijven. We geven in overweging om, naast het verbeteren van de fietsverbinding via Graan voor Visch, ook een verbinding in het Verkeersstructuurplan op te nemen via de Spoorlaan. Naar aanleiding van het voorgaande komen we tot de volgende concrete - paginagewijs weergegeven - opmerkingen ten aanzien van de conceptversie van het Verkeersstructuurplan: P.10: Op de kaart staat Bedrijventerrein De President niet aangegeven als ‘ontwikkellocatie werk’, terwijl het bedrijventerrein wel als dusdanig dient te worden aangegeven. Om het overzicht af te ronden geven we in overweging om het aantal banen per werklocatie te vermelden. P.11: SADC zou graag zien dat Station Hoofddorp naast een duidelijk herkenbare wandel- en fietsroute naar het centrum, ook wordt voorzien van een duidelijke wandel- en fietsroute naar de werkgebieden ten oosten van het spoor, waaronder Schiphol Trade Park. P.11: Wij zien graag een afzonderlijke paragraaf waarin aandacht wordt besteed aan de bereikbaarheid van de werklocaties. P.12: Wij zijn het eens met hetgeen benoemd wordt ten aanzien van het sluipverkeer. SADC is vanuit Schiphol Trade Park met de gemeente Haarlemmermeer in gesprek over transformatie van de Rijnlanderweg tot route voor fietsers, voetgangers en bestemmingsverkeer. Zou dit vermeld kunnen worden als ‘te onderzoeken optie’ (zie ook opmerking p.23). P.12: SADC onderschrijft de klimaatdoelstellingen. Hiernaast we zetten in op meer groenvoorzieningen tezamen met meer fiets- en wandelgelegenheden in ons gebied. Daarnaast is er openbaar vervoer op Schiphol Trade Park vereist om het STOMP-principe goed te laten functioneren. Om deze reden zouden wij het logisch vinden om de ambitie om het openbaar vervoer ook via bedrijventerreinen te laten rijden, op deze pagina te nemen. P. 13: Wij zijn het eens met de visie van gemeente ten aanzien van mobiliteitstransitie en willen dan ook samen met gemeente een daarbij passende parkeernorm vaststellen. Dit zien wij tevens als een middel om bij te dragen aan de gewenste transitie. We zijn ons er van bewust dat parkeernormen geen onderdeel uitmaken van het verkeersstructuurplan, desondanks is het ons inziens logisch om er een verwijzing naar te maken.	c. In het concept Verkeersstructuurplan wordt voornamelijk ingegaan op de ringstructuur en de bereikbaarheid van het centrum en het station. SADC ziet graag dat er hiernaast aandacht wordt besteed aan het feit dat bedrijfslocaties een wezenlijk onderdeel uitmaken van Hoofddorp en de lokale economie. Op deze bedrijfslocaties dient voorzien te worden in een goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten, samen met een hoge verblijfskwaliteit. d. P.10: Op de kaart staat Bedrijventerrein De President niet aangegeven als ‘ontwikkellocatie werk’, terwijl het bedrijventerrein wel als dusdanig dient te worden aangegeven. Om het overzicht af te ronden geven we in overweging om het aantal banen per werklocatie te vermelden. e. P.11: SADC zou graag zien dat Station Hoofddorp naast een duidelijk herkenbare wandel- en fietsroute naar het centrum, ook wordt voorzien van een duidelijke wandel- en fietsroute naar de werkgebieden ten oosten van het spoor, waaronder Schiphol Trade Park. f. P.11: Wij zien graag een afzonderlijke paragraaf waarin aandacht wordt besteed aan de bereikbaarheid van de werklocaties. g. P.12: Wij zijn het eens met hetgeen benoemd wordt ten aanzien van het sluipverkeer. SADC is vanuit Schiphol Trade Park met de gemeente Haarlemmermeer in gesprek over transformatie van de Rijnlanderweg tot route voor fietsers, voetgangers en bestemmingsverkeer. Zou dit vermeld kunnen worden als ‘te onderzoeken optie’ (zie ook opmerking p.23). h. P.12: SADC onderschrijft de klimaatdoelstellingen. Hiernaast we zetten in op meer groenvoorzieningen tezamen met meer fiets- en wandelgelegenheden in ons gebied. Daarnaast is er openbaar vervoer op Schiphol Trade Park vereist om het STOMP-principe goed te laten functioneren. Om deze reden zouden wij het logisch vinden om de ambitie om het openbaar vervoer ook via bedrijventerreinen te laten rijden, op deze pagina te nemen. i. P. 13: Wij zijn het eens met de visie van gemeente ten aanzien van mobiliteitstransitie en willen dan ook samen met gemeente een	OV wordt ingepast door / langs de werkgebieden als er voldoende arbeidsplaatsen zijn. d. De arbeidsplaatsen van de President vallen onder stationsgebied. Deze kaart is afkomstig uit de Netwerkstudie en geeft een algemeen beeld waar de groei van wonen en arbeidsplaatsen bedacht is maar pretendeert niet het detailniveau te hebben dat u voorstelt. e. De afbeelding onder pakket Centrum geeft wat ons betreft voldoende beeld hoe het station Hoofddorp via routes aan het werkgebied ten oosten van het spoor gekoppeld kan worden. Looproutes zijn niet specifiek aangegeven in de afbeeldingen maar vallen vaak samen met het fietsnetwerk. f. Alle ambities en maatregelen zijn gebaseerd op de groei van Hoofddorp, dus wonen en werken, wij zien dan ook niet de noodzaak om de werklocaties apart te benoemen. g. Uw verzoek is dusdanig gedetailleerd dat dit niet in een VSP benoemd hoeft te worden. Tot de realisatie van de Nieuwe Bennebroekerweg lijkt de transformatie ook lastig voor elkaar te krijgen. h. De gemeente is al over de mogelijkheid van Openbaar Vervoer van en naar STP in gesprek met SADC, Connexxion en de Vervoerrregio. Meer OV-gebruik is een van de belangrijk pijlers uit dit VSP, dit hoeft echter niet specifiek voor bedrijventerreinen benoemd te worden gezien de complexiteit van OV over terreinen met beperkt aantal arbeidsplaatsen. i. U heeft het bij het rechte eind, discussies over parkeren en parkeernormen vallen buiten het VSP. j. Kiss&ride is onderdeel van de uitwerking maar hoeft niet specifiek in een VSP, waar het gaat om ambities en structuren, opgenomen te worden.

	P.15: Ten aanzien van dit hoofdstuk adviseren wij om aandacht te besteden aan een voorziening voor een Kiss & Ride. P.17: Zoals ook vermeld (opmerking bij p.13): wij zijn van mening dat het aantal beschikbare parkeerplekken (wel) een sturingsmogelijkheid kan zijn. Zou dit kunnen worden benoemd? P.17: De iVRI's zijn een goede mogelijkheid om het verkeersmanagement vorm te geven. Dat zou hier vermeld kunnen worden. Op STP onderzoeken we hieromtrent momenteel de mogelijkheden. P.23: Op de kaart staat een diagonale fietsverbinding over Schiphol Trade Park weergegeven. Dit kan verwarring veroorzaken. SADC verzoekt om zowel de geplande als de deels gerealiseerde, fietsstructuur aan te geven. We geven in overweging om van de Rijnlanderweg (gedeelte tussen de Bennebroekerweg en de Taurusavenue) een hoofdfietsroute te maken, mede gelet op de doelstelling om deze route tot een hoogwaardige, autoluwe fietsroute te ontwikkelen. P.23: De kaart geeft een verbinding tussen Schiphol Trade Park en Bedrijventerrein De President weer: deze verbinding is bij ons niet bekend. P.23: Voor bewoners aan de Bennebroekerweg is het perceel aangegeven door terrein wit te laten voor bewoners Rijnlanderweg is dit niet gedaan. Wij vroegen ons af wat de reden is voor deze verschillende manieren van aanduiding. P.24: Voor Schiphol Trade Park zien we een mogelijkheid voor een hoogwaardige fietsverbinding via de Rijnlanderweg en een verbinding tussen Station Hoofddorp en STP, met de mogelijkheid tot verlenging richting de Bennebroekerweg. We zouden dit graag met GHM onderzoeken. P.26: Zie opmerking p.23. P.27: Deze kaart wekt de verkeerde indruk dat Schiphol Trade Park slecht bereikbaar is met de f iets. Er is inmiddels een groot aantal fietspaden gerealiseerd waardoor het beeld anders zal uitvallen. Ons verzoek is om dit aan te passen. P.29: Ten aanzien van alle voorgaande kaarten adviseren wij om een duidelijk onderscheid de maken tussen concrete projecten (reeds in concrete planvorming) en wensen voor in de toekomst. Dit kan verbeterd worden door een aanpassing in de legenda's: bijvoorbeeld door P&R-locaties. Hiernaast verzoeken wij om een ontsluitende buslijn over Schiphol Trade Park in te tekenen. Ook verzoeken wij om de optie om een toekomstig tracé van Schiphol Trade Park over de Kagertocht rechtstreeks naar het busplatform, op te nemen. P.33: Ten aanzien van deze kaart verzoeken wij om de inprikker van Taurusavenue naar STP in te tekenen. P.37: De Rijnlanderweg op STP graag in deze opsomming benoemen als fietsstraat. P.38: Zie opmerking p.23 (t.a.v. diagonale fietsverbinding). P.39: In de tweede bullet wordt gesproken over de uitbreiding van het R-Netwerk via Graan voor Visch-Zuid; op de kaart op p.40 staat het R-Netwerk echter ingetekend via Bedrijvenpark De President (Johan Enschedélaan). Hier zouden wij graag een verduidelijking zien. P.40: Wij verzoeken om op deze kaart de juiste OV-route over STP in te tekenen. Hiernaast zouden wij graag zien dat de ruimtelijke reservering - om een (H)OV-baan vanaf de huidige Zuidtangent over Schiphol Trade Park te leiden - in het kaartje wordt aangegeven. P.53: Bij punt 15 zouden graag de werklocaties benoemd zien worden. Bovendien missen wij de directe fiets- en voetgangersverbinding met Schiphol Trade Park.	daarbij passende parkeernorm vaststellen. Dit zien wij tevens als een middel om bij te dragen aan de gewenste transitie. We zijn ons ervan bewust dat parkeernormen geen onderdeel uitmaken van het verkeersstructuurplan, desondanks is het onzes inziens logisch om er een verwijzing naar te maken. j. P.15: Ten aanzien van dit hoofdstuk adviseren wij om aandacht te besteden aan een voorziening voor een Kiss & Ride. k. P.17: Zoals ook vermeld (opmerking bij p.13): wij zijn van mening dat het aantal beschikbare parkeerplekken (wel) een sturingsmogelijkheid kan zijn. Zou dit kunnen worden benoemd? l. P.17: De iVRI's zijn een goede mogelijkheid om het verkeersmanagement vorm te geven. Dat zou hier vermeld kunnen worden. Op STP onderzoeken we hieromtrent momenteel de mogelijkheden. m. P.23: Op de kaart staat een diagonale fietsverbinding over Schiphol Trade Park weergegeven. Dit kan verwarring veroorzaken. SADC verzoekt om zowel de geplande als de deels gerealiseerde, fietsstructuur aan te geven. n. We geven in overweging om van de Rijnlanderweg (gedeelte tussen de Bennebroekerweg en de Taurusavenue) een hoofdfietsroute te maken, mede gelet op de doelstelling om deze route tot een hoogwaardige, autoluwe fietsroute te ontwikkelen. o. P.23: De kaart geeft een verbinding tussen Schiphol Trade Park en Bedrijventerrein De President weer: deze verbinding is bij ons niet bekend. p. P.23: Voor bewoners aan de Bennebroekerweg is het perceel aangegeven door terrein wit te laten voor bewoners Rijnlanderweg is dit niet gedaan. Wij vroegen ons af wat de reden is voor deze verschillende manieren van aanduiding. q. P.24: Voor Schiphol Trade Park zien we een mogelijkheid voor een hoogwaardige fietsverbinding via de Rijnlanderweg en een verbinding	k. Het VSP doet geen uitspraken over parkeren behalve dat we aangeven dat in Hoofddorp parkeerbeleid niet wordt ingezet om te sturen op automobiliteit, maar op het voorkomen of verminderen van overlast. l. De omschrijving onder 'verkeersmanagement: sturen op routekeuze' beschrijft de mogelijkheden van 'slimme' verkeerslichten, de aanvulling iVRI's maakt de paragraaf niet duidelijker en leesbaarder. m. Eens, de diagonale lijn zullen wij van de kaarten afhalen en meer laten aansluiten op de bestaande routes. n. Check op de hoofdfietsroutes in relatie tot de Rijnlanderweg De Rijnlanderweg is in het gemeentelijk Hoofdfietsnet aangewezen als gemeentelijke hoofdfietsroute. o. De afbeelding geven een gewenst eindbeeld van de structuren voor 2040, de verbinding tussen de President en STP is een gewenste (logische) route om nader te bestuderen of realisatie mogelijk is. p. Er is geen specifieke reden dat langs de Rijnlanderweg het perceel van STP niet wit is aangegeven, het is een globale indicatie van de bebouwing, in de definitieve kaart kunnen we rond de Rijnlanderweg meer wit toevoegen. q. De door u geschetste fietsroute is opgenomen als doorfietsroute, het verder uitwerken van deze route gaat zeker plaatsvinden, betrokkenheid van SADC hierbij is vanzelfsprekend. r. Zie opmerking en antwoord O s. Eens, de fietsstructuur op STP wordt beter op de kaart aangegeven. t. De kaarten geven een eindbeeld van maatregelen zonder te pretenderen dat er een detailniveau bereikt wordt dat de juiste locaties, routes of straten benoemd of aangegeven zijn.

		tussen Station Hoofddorp en STP, met de mogelijkheid tot verlenging richting de Bennebroekerweg. We zouden dit graag met GHM onderzoeken. r. P.26: Zie opmerking p.23. s. P.27: Deze kaart wekt de verkeerde indruk dat Schiphol Trade Park slecht bereikbaar is met de fiets. Er is inmiddels een groot aantal fietspaden gerealiseerd waardoor het beeld anders zal uitvallen. Ons verzoek is om dit aan te passen. t. P.29: Ten aanzien van alle voorgaande kaarten adviseren wij om een duidelijk onderscheid de maken tussen concrete projecten (reeds in concrete planvorming) en wensen voor in de toekomst. Dit kan verbeterd worden door een aanpassing in de legenda's: bijvoorbeeld door P&R-locaties. u. Hiernaast verzoeken wij om een ontsluitende buslijn over Schiphol Trade Park in te tekenen. v. Ook verzoeken wij om de optie om een toekomstig tracé van Schiphol Trade Park over de Kagertocht rechtstreeks naar het busplatform, op te nemen. w. P.33: Ten aanzien van deze kaart verzoeken wij om de inprikker van Taurusavenue naar STP in te tekenen. x. P.37: De Rijnlanderweg op STP graag in deze opsomming benoemen als fietsstraat.	u. Het klopt dat ook de gemeente adviseert aan de Vervoerregio en connexxion en de wens heeft op een ontsluitende openbaarvervoer busverbinding over het terrein van STP. De route is niet bekend en kan dus niet opgenomen worden, wel als stippellijn. v. Uitgangspunt is dat er inderdaad over de Kagertocht een goede loop- en fietsverbinding gerealiseerd gaat worden richting station Hoofddorp. Deze is al globaal aangegeven op de fietskaart. Een auto of OV verbinding via deze route is niet in beeld. w. Dit nemen we niet over, deze inprikker vanaf de Taurusavenue zou aansluiten op de Rijnlanderweg maar deze route is juist ondergeschikt en past niet bij deze afbeelding waar verkeer vanuit de randstructuur de woon- en werkgebieden kan bereiken. De enige inprikker die we op dit moment opnemen is de inprikker naar STP vanaf de Nelson Mandeladreef. x. De Rijnlanderweg wordt geen fietsstraat gezien de ongewenste menging met landbouwverkeer. Wel is het een belangrijke doorfietsroute. y. Zie antwoord M z. Het VSP benoemt Graan voor Visch zuid als nieuwe ontwikkellocatie waarin De President is opgenomen. aa. Er is geen juiste route over STP bekend, ook niet voor de toekomst, deze verbinding zal dan ook in stippellijn worden opgenomen en niet meer over de Rijnlanderweg worden opgenomen. De reservering voor HOV baan nemen we niet op, hiervoor is geen enkele aanleiding. bb. Genoemd is, alle wijken rondom het station, hier wordt ook STP onder geschaard. Deze is als fietsroute wel degelijk opgenomen in de afbeeldingen.

		y. P.38: Zie opmerking p.23 (t.a.v. diagonale fietsverbinding). z. P.39: In de tweede bullet wordt gesproken over de uitbreiding van het R-Netwerk via Graan voor Visch-Zuid; op de kaart op p.40 staat het R-Netwerk echter ingetekend via Bedrijvenpark De President (Johan Enschedélaan). Hier zouden wij graag een verduidelijking zien. aa. P.40: Wij verzoeken om op deze kaart de juiste OV-route over STP in te tekenen. Hiernaast zouden wij graag zien dat de ruimtelijke reservering - om een (H)OV-baan vanaf de huidige Zuidtangent over Schiphol Trade Park te leiden - in het kaartje wordt aangegeven. bb. P.53: Bij punt 15 zouden graag de werklocaties benoemd zien worden. Bovendien missen wij de directe fiets- en voetgangersverbinding met Schiphol Trade Park	
VvE Athene Ridderburgpark 137 t/m 179			
775			
	Wat is het alternatief noord-zuid als je vanaf de noordzijde over de vHG laan komt ter hoogte van de knip stationsgebied? En wat is het alternatief zuid-noord als je vanaf de zuidzijde over de vHG laan aankomt ? In hoeverre (niet in algemene zin, maar nadrukkelijk concreet hoe en waar) wordt in het VSP ingespeeld en aangehaakt op de in de raad vastgestelde Nota Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040? Betreft: Zienswijze op het concept Verkeerstructuurplan Hoofddorp van 15 september 2022 Namens het bestuur en de 22 appartementseigenaren van WE Athene aan het Ridderburgpark 137 t/m 179 Inleiding Door de gemeente Haarlemmermeer is het Verkeersstructuurplan Hoofddorp Concept ten behoeve van inspraak - 15 september 2022 opgemaakt. Hierna te noemen VSP. Naar wij pas achteraf hebben kunnen nagaan is dit gepubliceerd in de HC van 21 september 2022. De HC wordt met grote regelmaat binnen ons appartement niet verspreid. Publicatie op de gemeentelijke website hebben wij ondanks allerlei zoekwoorden niet of zeer moeizaam kunnen vinden, wel uiteindelijk algemene informatie onder https://haarlemmermeergemeente.nl/hoofddorp/verkeersstructuurplanhoofddorp. Pas op 12 oktober 2022 zijn onze vve's op de door de Wijkraad Toolenburg georganiseerde informatiebijeenkomst met medewerking van de gemeente over het in inspraak gebrachte VCP Hoofddorp geïnformeerd. Onbegrijpelijk dat wij op deze wijze als belanghebbenden en inwoners van Hoofddorp op de hoogte moesten worden gebracht van een zo ingrijpend plan voor geheel Hoofddorp en voor ons Toolenburgers aan het Ridderburgpark in het bijzonder. Het komt er in feite op neer dat een plan waar al jaren aan gewerkt is in 2 weken tijd een onderbouwde zienswijze van burgers wordt gevraagd. Desalniettemin geven wij daar hiermede een aanzet toe en willen wij ons nadrukkelijk het recht voorbehouden tot een vervolg op deze zienswijze, mede gezien de wijze waarop participatie en inspraak zowel tijdens als na de planvorming vorm is gegeven.	a. Wat is het alternatief noord-zuid als je vanaf de noordzijde over de vHG laan komt ter hoogte van de knip stationsgebied? b. En wat is het alternatief zuid-noord als je vanaf de zuidzijde over de vHG laan aankomt? c. In hoeverre (niet in algemene zin, maar nadrukkelijk concreet hoe en waar) wordt in het VSP ingespeeld en aangehaakt op de in de raad vastgestelde Nota Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040.	a. Voor de bestemming Centrum blijft dit de Kruisweg-oostzijde, voor alle wijken aan de zuidzijde van Hoofddorp wordt dit de opgewaardeerde Nieuwe Bennebroekerweg, Spoorlaan en Van Heuven Goedhartlaan. b. De Spoorlaan en Nieuwe Bennebroekerweg richting de A4, voor bestemming centrum kan via Graan voor Visch en Nieuweweg. c. De netwerkstudie geeft aan dat de wens is om zo snel mogelijk autoverkeer naar de randwegen van de kern te leiden, hiervoor is de Nieuwe Bennebroekerweg als onderdeel van de rand aangewezen. Het nieuwe beleid geeft dan ook invulling aan de wens om minder verkeer door de wijken te laten rijden en meer ruimte voor OV en fiets te genereren. De Toolenburgerweg, de knip in de Van Heuven Goedhartlaan, de snelheidsverlaging op de wegen rond het centrum Hoofddorp en de aanleg van fietsroutes en HOV routes zijn een hele duidelijke invulling van deze ambitie. d. Zie voor uitgebreide beantwoording 373

	Deze zienswijze omvat de volgende hoofdpunten: 1. De gevolgde procedures 2. De gehanteerde uitgangspunten 3. Het vervolgproces 1.De gevolgde procedures De vraag doet zich voor of de gemeente bij het opmaken van het Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp zich gehouden heeft aan haar eigen inspraakverordening. In onze ogen is dat niet het geval: Op blz 3 Voorwoord staat dat het VSP tot stand is gekomen “met input van bewoners en ondernemers”. Op blz 7 staat “via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners” en er wordt vervolgens gesproken over een drietal gesprekken waarbij de opgehaalde reacties vervolgens zijn verwerkt in een concept VSP. De wijkraad Toolenburg is bij geen van deze gesprekken uitgenodigd of betrokken geweest. Voorts wordt doodleuk vermeld dat bij deze participatiegesprekken iedereen welkom was. Hoe dan? Met uitnodigingen die ons niet hebben bereikt? Heeft dan zowel onze wijkraad net als heel Toolenburg zitten slapen? Deze wijze van werken voldoet niet aan deugdelijke criteria volgens artikel 10 van de gemeentelijke inspraakverordening. Onderdeel van het rapport had moeten zijn deugdelijke verslaggeving en hoe met de inspraak c.q. participatie is omgegaan dan wel verwerkt. Hoewel het VSP veel meer het karakter heeft van een visie, zie ook de leeswijzer onder 1.4 , wordt gesproken over een plan. Hoort overigens bij een plan ook niet een deugdelijke financiële onderbouwing en een MER rapportage of beoordeling? En kan/mag je dat doorschuiven naar deeluitwerkingen en plannen wat het gemeentelijk antwoord was op de door de wijkraad Toolenburg georganiseerde informatieavond? Een relevante vraag in onze ogen is ook of de mobiliteitsvisie zoals definitief vastgesteld in december 2018 niet strijdig is met het VSP. Waar in de visie als eerste uitgangspunt wordt gekozen voor eerst bewegen dan bouwen komt dat niet terug in het VSP. Waar gesproken wordt van opgaves voor alle modaliteiten en het wegennet robuust moet worden gemaakt om onder andere de verwachte groei van automobiliteit te kunnen accommoderen wordt als uitgangspunt in het VSP gesproken van beleid gericht op het ontmoedigen van de automobiliteit. Nog veel meer vraagtekens roept de op 19 oktober 2022 gepubliceerde Mobiliteitsvisie “Haarlemmermeer Vrijheid van bewegen “ op! Gesteld wordt dat “Ons doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken.” Het VSP heeft als uitgangspunt waar mogelijk het ontmoedigen van automobiliteit. Onbegrijpelijke volgorde ook: een visie op mobiliteit en daarop vooruitlopend een VSP. Klopt het ook dat het vervolgproces met mogelijke herziening(en) van het VSP pas daadwerkelijk wordt opgepakt na daadwerkelijke verbetering van de Nieuwe Bennebroekerweg zoals in een persoonlijk gesprek verzekerd aan een in onze WE woonachtig oud-raadslid door de heer van Halteren, mede opdrachtgever namens de gemeente. Volstrekt onduidelijk is ook onder welke randvoorwaarden de opdracht is geformuleerd en opgedragen aan de externe adviseurs en hoe vanuit de gemeente is bijgestuurd op de output. Er wordt tevens geen enkel inzicht gegeven uit welke alternatieven en vanuit welke onderbouwing er keuzes zijn gemaakt zoals verwerkt in het VSP. Daarnaast lijkt het er op dat er een totaalplan met bijbehorende planning wordt gepresenteerd waarbij deeloplossingen worden uitgewerkt zonder een in beeld gebracht proces met de daarbij benodigde evaluaties en wat dit betekent voor het totale plan en daarmee een adequate bijsturing. Op ambities kun je niet plannen en bijsturen, daar horen goede prognoses en data ,monitoring en evaluaties bij! Dat breng ons op het punt van 2. De gehanteerde uitgangspunten Gezien blz 10 van het rapport: Daar waar Schiphol beperkingen wordt opgelegd wordt gesproken van +9000 banen voor Schiphol en omgeving. Hoe is dit onderbouwd, daar waar Schiphol inmiddels vergaande beperkingen worden opgelegd? Waar kan de verdichting worden gerealiseerd met 3000	d. Zie voor opsomming overige vragen zienswijze 373	

	woningen en 6500 banen onder divers? Hoe denkt de gemeente een aantrekkelijke en groene ruimte te kunnen creëren rondom het station met een stedelijke verdichting van 15000 woningen en 11.500 banen? Klopt het dat het afsluiten van de van de van Heuven Goedhartlaan voor het station al eerder door de gemeente is toegezegd aan de projectontwikkelaars van Hydepark? Kennelijk sowieso zonder een goede oplossing voor het blokkeren van logische en in stand te houden doorgaande of verzamel routes voor haar grote meerderheid van inwoners die buiten het centrum wonen. Wat rechtvaardigt de bewering in het rapport onder Randstructuur Hoofddorp dat de van Heuven Goedhartlaan zijn functie verliest als hoofdstructuur voor de ontsluiting van Toolenburg, Fax en Overbos via de aansluiting op het Leenderbos? Tellen de ambities en voor een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder alleen voor het centrum? Dat de weg makkelijker oversteekbaar wordt is een drogreden en op te lossen met een extra voetgangerstunnel als het al lukt om het huidige onder voorkeursregeling bedrijvengebied Graan voor Visch te transformeren tot woonlocatie. Zoals er nu al 5 tunnels voor voetgangers en fietsers zijn voor de oversteekbaarheid noord-zuid. Schaal en grootte van Hoofddorp zijn inmiddels van dien aard dat een als hoofdontsluiting ontwikkelde en bedoelde weg als de van Heuven Goedhartllaan als oost-west hoofdader in stand moet blijven in combinatie met het Leenderbos. Daar zijn immers alle wijken op aangelegd. Het op andere wijze forceren van “inprikkers” vanuit de Nieuwe Bennebroekerweg heeft als inmiddels aangetoond effect veel meer automobiliteit door de wijken als gevolg met dank aan ambities elders! Ongewenste effecten van gezond geachte ambities dienen opgelost in plaats van verplaatst te worden naar de omliggende woonwijken. Dat de A4 onderdeel wordt gemaakt van de randstructuur is een farce en regionaal en landelijk niet uit te leggen. Onbegrijpelijk dat dit een uitgangspunt is voor de hoofdstructuur rond de bebouwde kom van Hoofddorp en er geen enkel alternatief voor het knippen van de van Heuven Goedhartlaan bij het stationsgebied voor terug komt. Klopt het overigens dat de beoogde knip in de van Heuven Goedhartlaan tussen de A-weg van Graan voor Visch en de aansluiting van de Polarisavenue komt? Blz 50 suggereert een knip nabij de aansluiting van de Parelllaan. Voorts oogt blz 50 van het rapport vooral manipulatief en leidt tot verkeerde conclusies: vanaf de N201 wordt hoofdader Leenderbos neergezet als inprikker, maarzij maakt essentieel deel uit van de hoofdstructuur evenals de ontbrekende aansluitingen (niet eens als inprikker) op de Uweg en de Hoofdweg. Ook de aangegeven knelpunten zijn nogal selectief alleen aan de noordzijde aangegeven. Op de infoavond is verteld dat de barrièrewerking van de N201 de komende 20 jaar als onoplosbaar wordt beschouwd. Wat is een visie en doorkijk naar 2040 waard als dit als uitgangspunt wordt gehanteerd? Als dat uitgangspunt is, is het dan niet veel logischer de ongekende ambitie van verstedelijking en woningbouwopgaves te matigen binnen Haarlemmermeer? Een visie mag gebaseerd zijn op ambities, een plan dient gebaseerd te zijn op onderbouwde ontwikkelingen en uitgangspunten. Overigens wordt er volledig aan voorbij gegaan dat er bij de indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige plannen om te willen bebouwen in de zuid-oosthoek van het Toolenburgerpark. Waarom wordt keer op keer geprobeerd dit uitgangspunt terzijde te leggen? 3.Het vervolgproces Waarom is alleen een planning van deelwerkzaamheden opgenomen in het VSP zonder inzicht hoe het vervolgproces er uit? Als de Toolenburgerweg en de knip in de van Heuven Goedhartlaan gehandhaafd blijven in het definitieve VSP komen er dan eerst financiële onderbouwingen en MER toetsen? Of komen er daarna alleen nog deeluitwerkingen? Hoe gaat het participatie en inspraak proces verder vorm gegeven worden: gaan wij weer verrast worden als bewoners van Toolenurg? Onze inhoudelijke zienswijze op het totale plan en met name de consequenties voor Toolenburg in het bijzonder zullen nog nader aan de orde gesteld worden. Voor nu zijn wij van mening dat het gaat om oude wijn in nieuwe zakken. Een oud idee om winkelcentrum Toolenburg beter bereikbaar te maken vanaf het zuiden. De appartementen aan het Ridderburgpark zijn ontwikkeld in een park aan		

	een doodlopend straatje. Vervolgens werd er een busbaan langs gelegd en moest de groenvoorziening tussen de appartementen plaats maken voor parkeerplaatsen. Nu is het idee het doodlopende straatje te veranderen in een gebied ontsluitende weg zonder enig inzicht in de ruimtelijke haalbaarheid, waar so wie so al grote vraagtekens bij geplaatst kunnen worden. Het is een soort salami tactiek, waarbij het woongenot steeds verder wordt aangetast, het groene karakter van het gebied onder druk komt te staan, de verkeersveiligheid in het geding is en de geluidhinder op de gevels van de appartementen toeneemt. Beperking van de snelheid tot 30 km is daarbij geen oplossing gebleken in Toolenburg. Het doortrekken van Ridderburgpark betekent ook een ernstige aantasting van grondgebied en karakter van het park- en recreatiegebied langs de Toolenburger plas. Het werkelijke probleem is ook dat er een achterstand is in voorzieningen op wijkniveau bij alle woningbouwontwikkelingen zoals in Tudorpark, langs de Bennebroekerweg en overzijde Hoofdvaart bij de Calatravabrug. Kortom een Toolenburgerweg is een slecht idee om andere problemen op te lossen met het creëren van nieuwe problemen en weer eens een schoolvoorbeeld hoe burgers geconfronteerd worden met onbetrouwbare beloftes en toezeggingen vanuit de gemeente. Zienswijze bestuur WE Athene op Verkeersstructuurplan Hoofddorp, concept ten behoeve voor inspraak 15 september. Wij gaan in onze reactie eerst in op de door de gemeente gekozen en in onze ogen verkeerde oplossingen voor het stationsgebied, met daarvoor ook enkele mogelijke alternatieven. Vervolgens brengen wij onze zienswijze en bezwaren in tegen de voorgestelde plannen zoals deze ons direct zullen treffen, vanuit onze visie als bewoners aan het Ridderburgpark. Vervolgens trekken wij de inspraakprocedure zoals deze gevolgd is in twijfel en hebben daar vragen over. Verder voegen wij nog een observatie toe over het gemeentelijk beleid. Tot slot een samenvatting van de belangrijkste punten uit deze reactie. • Waar is de Toolenburgerweg een oplossing voor? • Stationsgebied moet verkeersluw worden omdat ruim 15.000 woningen gebouwd gaan worden en de huidige verkeerssituatie onveilig zou zijn. • Door een knip te maken in de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station wordt autoverkeer geweerd zodat voetgangers en fietser veilig van en naar het station kunnen. • Vraag is of het redelijk is om zeer vergaande verkeersmaatregelen te nemen voor een nog te bouwen wijk, waarbij de gevolgen voor een groot deel van de gemeente ingrijpend zijn. • Deze veiligheid voor voetgangers en fietsers zou ook gerealiseerd kunnen worden door een extra ondertunneling voor voetgangers en fietsers van de Van Heuven Goedhartlaan te realiseren zoals deze nu ook aanwezig is tussen het stationsgebied en Graan voor Visch (de z.g. Aweg). • Een andere optie is om de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het stationsgebied te onder tunnelen voor het autoverkeer zodat er op maaiveldhoogte alle ruimte is voor groen, voetgangers en fietsers. In Amstelveen is dit ook succesvol uitgevoerd op de Beneluxbaan. • Om de verkeersdruk in het gebied bij het station te verminderen zou als alternatief een tunnel vanaf het bestaande kruispunt van de Van Heuven Goedhartlaan en Graan voor Visch (de z.g. Aweg) naar een weg aan de zuidwest zijde van de Geniedijk aangelegd kunnen worden. Deze kruising is al bestaand voor bussen vanaf het station. Deze weg zou bv via ondertunneling kunnen aansluiten op de Taurusavenue of op de Rijnlanderweg waar al een doorkruising van de Geniedijk aanwezig is. Daarmee wordt het hele stationsgebied ontlast. • Een ander alternatief is om de Taurusavenue richting centrum af te sluiten. Dat is nu de toevoerroute voor heel veel autoverkeer vanaf de A4 naar de Van Heuven Goedhartlaan. Bij afsluiting blijft de ontsluiting van de Beukenhorst vanaf de A4 bestaan. Het verkeer dat een andere bestemming in Hoofddorp heeft kan dan, zoals in het plan ook de bedoeling is, gebruik maken van de N201 en de Nieuwe Bennebroekerweg. De rondweg Hoofddorp loopt ruwweg over de N201, de 205, de Nieuwe Bennebroekerweg en dan, vreemd genoeg, over de A4. • De A4 past niet echt in deze rondweg, deze weg is al enorm belast en om van zuidwest naar zuidoost Hoofddorp te rijden (en w) is het niet logisch om via de A4 te rijden. • Eerder zou een verbrede Rijnlanderweg daar een functie in kunnen spelen.		

	• Of als alternatief een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de Nieuwe Bennebroekerweg via een verlengde Nelson Mandeladreef naar de N201/ Taurusavenue, eventueel met een ondertunneling van de Geniedijk. Bij de inrichting van de wijken Toolenburg, Pax en Overbos is de Van Heuven Goedhartlaan een essentiële verkeersader richting de 201 en de Spoorlaan. Dat is ook duidelijk aan de inrichting van de weg te zien, gescheiden rijstroken en veel afstand tot de woningen waar de weg langs loopt. Zoals nu uit de plannen naar voren komt lijkt er niet alleen een knip ter hoogte van het station gepland, maar is ook het gedeelte van de Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan ingepland met veel minder verkeer. Dit ontregelt de hele opzet van bundeling naar de randstructuur en zal inderdaad veel verkeer de wijk in jagen. Hier lijkt alle ratio te ontbreken. • Ons inziens ontbreekt in de plannen een mogelijke opwaardering van de Spoorlaan zodat deze weg een groot deel van de verkeersdruk zou kunnen overnemen. Sterker nog, bij realisering van de Toolenburgerweg waar 8800 auto’s over gaan rijden wordt voor de Spoorlaan een afname van 2500 auto’s verwacht. • Een mogelijk extra maatregel zou het opwaarderen van de Hoofdweg tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuwe Bennebroekerweg kunnen zijn. • Het is vreemd dat het Leenderbos niet als bundeling van stromen naar randstructuur is opgenomen in de tekening in het VSP blz. 50. Deze weg is duidelijk een hoofdverbinding vanuit de wijken met de N201. Argumenten tegen de Toolenburgerweg • Volgens het Verkeersstructuurplan punt 5.6 - Pakket Nieuwe Bennebroekerweg - is deze weg niet perse nodig, maar kan helpen het verkeer minder door wijken te laten rijden. Dit is een aanname die niet wordt onderbouwd. • Verkeersveiligheid. • Het stationsgebied moet verkeersluw worden zodat voetgangers en fietsers veilig van en naar het station kunnen. Als er zoals voorspeld 8800 auto’s over de Toolenburgerweg rijden is er van verkeersveiligheid voor de voetgangers en fietsers vanuit de wijken naar het park rond de Toolenburgerplas geen sprake meer. Een soort uitruil van veiligheid op het ene punt voor onveiligheid op een ander punt. Lijkt ons niet echt de bedoeling van nieuw te ontwikkelen infrastructuur om onveilige situaties elders te creëren. • Tijdens de informatieavond op 18 oktober georganiseerd door de wijkraad opperde de gebiedsmanager van de gemeente dat er voor de veiligheid van voetgangers en fietsers van en naar het Toolenburgerpark een tunnel onder of brug over de weg zou kunnen worden aangelegd. Lijkt ons eenvoudiger om die tunnel zoals hierboven al voorgesteld onder de Van Heuven Goedhartlaan bij het station aan te leggen. • Op de oversteek van de busbaan bij de Ina Boudier Bakkerdreef zijn regelmatig gevaarlijke situaties met fietsers die nog net even oversteken of buschauffeurs die ervan uitgaan dat het stoplicht toch wel nog net op groen springt wat niet altijd gebeurt. Er is al een ernstig ongeluk op deze kruising te betreuren. • Bewoners van de appartementen aan het Ridderburgpark zullen om te parkeren of weg te kunnen rijden moeten uitvoegen of invoegen in de verkeersstroom van 8800 auto’s per etmaal. Dit gaat zeer onveilige situaties geven. • Er is nu al overlast van parkeerders die op vakantie gaan en hun auto aan het Ridderburgpark parkeren en dan met de bus naar Schiphol gaan. Als er zoveel auto’s langsrijden zal dit nog meer mensen op deze gedachte brengen. • Parkeerplekken zullen verplaatst moeten worden van voor de appartementsgebouwen naar de parkzijde, er is immers geen ruimte voor een weg tussen de busbaan en de gebouwen dus daar zullen parkeerplekken voor opgeofferd moeten worden. • Het nieuw te realiseren kruispunt van de nieuwe Toolenburgerweg met de overige infrastructuur bij winkelcentrum Toolenburg kan niet anders dan voor een onveilige situatie zorgen. Het is nu al een lastig kruispunt met de busbanen Zuidtangent en Zuidtak Zuidtangent, fiets en wandelpaden, de		

	Aletta Jacobsdreef, de Manenburgdreef, Markenburg en de Lunenburgdreef/ Reina Prinsen Geerlingsdreef. • Er werd geopperd door iemand van de gemeente dat er op de geplande Toolenburgerweg een snelheidslimiet van 30 km zou kunnen worden ingesteld. Dat kan echter alleen maar wanneer sprake is van gemend langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dus niet op een weg waar een apart fietspad aast ligt zoals hier het geval is. Zie https://swov.nl/nl/fact/30kmuur-gebieden-hoe-zieteen-30kmuur-gebied-eruit . Overigens is dus de 30 km zone zoals deze is aangegeven op de Altenburg niet rechtsgeldig. Geluidsoverlast. • De appartementen aan het Ridderburgpark komen zeer dicht bij aan de Toolenburgerweg te liggen, dit kan niet anders dan veel te veel geluidsoverlast opleveren. • Daarbij komt dat de bovenste appartementen op de slaapetage door de ronde vorm van de dakconstructie die als een klankkast werkt waardoor geluiden van de begane grond versterkt worden extra geluidsoverlast zullen ondervinden. Een geluidswal zal dit niet kunnen ondervangen. Het zou betekenen dat er voor deze bewoners voortaan de ramen dicht zullen moeten blijven. • Stankoverlast. • 8800 auto’s per etmaal zullen een aanzienlijke vervuiling van de lucht veroorzaken. • Waardevermindering woningen. • Of je aan een verkeersluwe doodlopende straat woont of aan een weg waar per etmaal op niet perse noodzakelijke weg volgens de prognose 8800 auto’s langsrijden is zeker van enorme invloed op de waarde van de woningen. • Er zal een ernstige aantasting van flora en fauna van het park rond de Toolenburgerplas plaatsvinden om de nieuwe weg aan te kunnen leggen. Inspraakprocedure • De gemeente verdient geen schoonheidsprijs voor de gevolgde inspraak procedure. Een dusdanig ingrijpend verkeersstructuurplan had veel meer onder de aandacht van de bewoners gebracht moeten worden. In ieder geval bij de bewoners waar een nieuwe weg met geprognotiseerd 8800 verkeersbewegingen voor de deur gepland is zou een briefje in de bus op zijn plaats zijn geweest. • Er was bij veel aanwezigen op de voorlichtingsavond georganiseerd door de wijkraad op 18 oktober het sterke gevoel aanwezig dat de gemeente het er wel even doorheen wilde fietsen, zonder lastige inspraak cq reacties van bewoners. • Het is de vraag of de hele procedure wel volgens de geldende "Verordening van de gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer houdende regels omtrent inspraak – Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer - https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR621029 is gegaan. Inhoudelijke kennis ontbreekt daarover maar wij gaan zeker juridisch advies op dit punt inwinnen als de gemeente niet kan aangeven dat zij juist gehandeld heeft. • Reden voor onze twijfel zijn een aantal vragen die bij ons bovenkwamen bij het doornemen van het VSP over wat er wordt gezegd over het tot stand komen van dit plan. Dit omdat voor alle aanwezigen, inclusief de leden van de wijkraad, het verkeersstructuurplan tot voor kort helemaal onbekend was. Als er gesprekken zijn geweest, met wie en wanneer? • In het voorwoord van het VSP van wethouder Marja Ruigrok schrijft zij: "Met deze blik op de toekomst is dit VSP tot stand gekomen. Dat gebeurde met input van bewoners en ondernemers.” • Onder punt 1.2, hoe is het verkeersstructuurplan gemaakt staat te lezen: "We hebben via meerdere participatiegesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners." En verderop: "Bij deze participatie-gesprekken was iedereen welkom." Vraag is dan, hoe zijn deze gesprekken kenbaar gemaakt. Iedereen kan welkom zijn, maar als niemand weet dat deze gesprekken plaatsvinden... • Onder punt 3.5, huidige knelpunten oplossen staat te lezen: “In de gesprekken die we met bewoners en organisatie hebben gevoerd in het kader van het opstellen van het VSP, zijn ook knel- en aandachtspunten meegegeven."		

	• Wij hebben de gemeentelijke informatiepagina InforMeer erop nagekeken maar kan alleen voor de vergadering van 5 oktober een uitnodiging vinden. Deze hebben wij gemist. Voor de vergaderingen die volgens de website van de gemeente op de pagina over het verkeersstructuurplan zijn gehouden op resp. 13 oktober 2021, 29 november 2021 en 24 januari 2022 kunnen wij nergens uitnodigingen of aankondigen vinden. • Een van onze leden is geabonneerd op Overheid.nl / berichten over uw buurt en ook daar is geen informatie bekend gesteld over de eerdere vergaderingen • Wij verzoeken om een uitgebreide uitleg van de gemeente betreffende: • de gevolgde procedure bij de inspraak op dit verkeersstructuurplan zoals zij in bovenstaande punten stelt dat dit gegaan is • of deze inspraak volgens de eigen richtlijnen zoals vastgelegd in de Inspraakverordening gemeente Haarlemmermeer is gegaan. • Wanneer zijn de gesprekken met bewoners en wijkraden geweest, wie zijn daarvoor uitgenodigd, hoe is kenbaar gemaakt in de gemeente dat deze gesprekken gehouden zouden worden. • Zijn er verslagen van de gesprekken met bewoners en wijkraden gemaakt? Observatie • Al met al lijkt het erop dat er een visie is ontwikkeld voor het stationsgebied waar een soort 'de Zuidas Zuid' moet verrijzen met allerlei prestigieuze projecten. De rest van Hoofddorp, en dan specifiek de bewoners langs de geplande Toolenburgerweg moeten de negatieve gevolgen hiervan dragen. Samenvatting belangrijkste punten: • Knip in Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van het station geeft elders in de gemeente grote overlast. • Alternatief hiervoor kunnen ondermeer zijn: • Ondertunneling huidige Van Heuven Goehartlaan ter hoogte van het station voor voetgangers • Ondertunneling huidige Van Heuven Goehartlaan ter hoogte van het station voor autoverkeer • Niet verkeersluw maken van Van Heuven Goedhartlaan tussen de Hoofdweg en de Spoorlaan en opwaarderen van de Spoorlaan zodat verkeer van de Van Heuven Goedhartlaan een goed alternatief heeft naar randstructuur. Eventueel nieuwe weg ten zuidwesten van het station aanleggen, tussen het kruispunt van Graan voor Visch en de Van Heuven Goedhartlaan, onder het spoor door, met aansluiting middels een tunnel op de Taurusavenue of aansluitend op de Rijnlanderweg. Opwaarderen van de Rijnlanderweg als onderdeel van de randstructuur, zodat de A4 hier niet voor gebruikt hoeft te worden. • Eventueel aanleg weg in het verlengde van de Nelson Mandeladreef, de Geniedijk kruisend, naar de Taurusavenue om de randstructuur te versterken. Afzien van het plan om een Toolenburgerweg aan te leggen. Dit heeft zoveel negatieve impact op dat deel van Hoofddorp dat dat nooit opweegt tegen positieve effecten elders. Daar zijn immers genoeg goede alternatieven voor aangereikt in deze reactie op het Verkeersstructuurplan.		
VvE BYZANTIUM			
776			
	Deze Zienswijze stuur ik u namens alle appartementseigenaren en het bestuur van Vereniging van Eigenaars flatgebouw Byzantium in Deelplan Toolenburg 30, gelegen aan de Rondenburglaan 89 t/m 131, 2135 KP Hoofddorp Inleiding Door de gemeente Haarlemmermeer is het Verkeersstructuurplan Hoofddorp Concept van 15 september 2022 opgemaakt, hierna te noemen VSP. Hierin worden plannen ontvouwen die de gemeente Haarlemmermeer heeft met betrekking tot het in goede banen leiden van de verkeersstromen naar en vanuit de gemeente vanaf heden tot aan het jaar 2040. Het plan is bedoeld om belanghebbenden c.q. omwonenden inspraak te geven in de plannen zoals omschreven in het	a. Zie voor opsomming vragen uit zienswijze 373	a. Zie beantwoording zienswijze 373

	VSP. Onderstaand zullen wij namens het bestuur en alle bewoners van appartementencomplex Byzantium aan Rondenburglaan in Hoofddorp, aangeven waarom wij het niet eens zijn met de voorgenomen plannen zoals omschreven in het VSP. Onze zienswijze omvat de volgende punten: 1: De gevolgde procedure 2: De gehanteerde uitgangspunten 3: Onze zienswijze op de gehanteerde uitgangspunten 4: Conclusie 1: De gevolgde procedure: In haar voorwoord op blz. 3 van het VSP geeft wethouder Verkeer en Vervoer van de gemeente Haarlemmermeer Marja Ruigrok aan dat “het plan tot stand is gekomen mede door input van bewoners en ondernemers”. In paragraaf 1.2 van de inleiding van het VSP is op blz. 7 te lezen dat “via meerdere participatiegesprekken gebruik is gemaakt van ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners”. Ook is in deze paragraaf aangegeven dat “bij deze participatiegesprekken iedereen welkom was”. Het is verbazingwekkend dat noch bewoners van Toolenburg, noch de wijkraad Toolenburg op de hoogte waren van de mogelijkheid om bij de totstandkoming van het VSP mee te kunnen praten. Pas na een artikel in de Hoofddorpse Courant van 21 september 2022 is het VSP bij een groter publiek en dus ook bij de wijkraad Toolenburg bekend geraakt. Nadat de wijkraad Toolenburg op 5 oktober 2022 een inloop-informatieavond in het Cultuurhuis in Hoofddorp heeft bijgewoond die door de gemeente was georganiseerd, zijn omwonenden ingelicht. Door de wijkraad Toolenburg is vervolgens op 18 oktober 2022 voor acht appartementencomplexen gelegen aan Ridderburgpark en Rondenburglaan en ook andere direct omwonenden een informatieavond georganiseerd waar ook medewerkers van de gemeente aanwezig waren. Deze avond die in wijkcentrum De Amazone werd gehouden is door maar liefst 180 omwonenden bezocht. Het is verbazingwekkend dat een dergelijk ingrijpend verkeersplan dat impact heeft voor geheel Hoofddorp in het algemeen en bewoners van Toolenburg in het bijzonder, niet op grote schaal onder de aandacht wordt gebracht. Daarbij komt nog de zeer korte responstijd voor het indienen van een zienswijze op het VSP door belanghebbenden. Deze zouden uiterlijk 28 oktober 2022 hun zienswijze bij de gemeente hebben moeten indienen. Op dringend verzoek van de wijkraad Toolenburg is deze termijn met twee weken verlengd tot 11 november 2022. In dit document treft u de zienswijze aan van vrijwel alle bewoners en het bestuur van VvE Byzantium in Hoofddorp, gelegen aan de Rondenburglaan nrs. 89 tot en met 131. Ter ondersteuning van dit document gelieve u als bijlage aan te treffen een tweetal pagina’s met handtekeningen van de bewoners van Byzantium. 2. De gehanteerde uitgangspunten In het VSP is een aantal uitgangspunten geformuleerd waarvan de meest in het oog springend de volgende zijn: A: Het stationsgebied in Hoofddorp wordt primair ingericht als loop- en fietsgebied met groene openbare ruimten en een goede verbinding te voet en per fiets van station naar het centrum en omliggende wijken. B: In het “Verdichtingsplan Stationsgebied” wordt uitgegaan van het verkeersluw maken van de huidige doorgaande wegen Van Heuven Goedhartlaan (hierna vHG), Polarisavenue en een deel van de Taurusavenue. C: De gemeente Haarlemmermeer hanteert het STOMP principe, waarbij de nadruk komt te liggen op het bevorderen en stimuleren van Stappen en Trappen, vervolgens het OV en tot slot de Privéauto. D: Het VSP zegt oplossingen te bieden voor bestaande knelpunten, waarvan er al 400 zijn opgekomen bij gesprekken met bewoners en organisaties. Deze knelpunten liggen voornamelijk op het terrein van verkeersveiligheid, verbetering van de bereikbaarheid en het verminderen van overlast en hinder.		

	E: Doorgaand autoverkeer maakt gebruik van de randstructuur. Historische polderwegen zoals Venneperweg, (oude) Bennebroekerweg, IJweg en Hoofdweg behoren niet tot deze randstructuur. De randstructuur, bestaande uit de N201, N205 en de Nieuwe Bennebroekerweg, wordt de primaire route voor doorgaand autoverkeer. F: De vHG tussen de A-weg (Graan voor Visch) en de Polarisavenue wordt autovrij gemaakt. Doorgaand verkeer wordt via de N201 en de Nieuwe Bennebroekerweg geleid. G: De doorgaande functie van de Taurusavenue verdwijnt. Deze weg blijft wel bestaan als ontsluiting voor het stationsgebied. H: De vHG is destijds aangelegd om te fungeren als rondweg om Hoofddorp heen, samen met de N201 (Weg om de Noord). Vanwege de ontwikkeling van wijken als Toolenburg, Floriande, Tudorpark en Lincolnpark ligt de vHG momenteel centraal in Hoofddorp. Omdat het stationsgebied als hoog stedelijk nieuw centrum van Hoofddorp wordt bestempeld, is de functie van de vHG als randstructuur en hoofdroute niet logisch meer. Er wordt voor gekozen om de hoofdroutefunctie van de vHG te verplaatsen naar de Nieuwe Bennebroekerweg. Hierdoor zou de vHG beter oversteekbaar zijn voor voetgangers en fietsers, maar behoudt wel zijn functie als ontsluiting van woonwijken en het geleiden van autoverkeer naar de randstructuur (N201 en Nieuwe Bennebroekerweg). I: Door het autoluw maken van het stationsgebied zal verkeer dat voorheen via de Taurusavenue naar de A4 reed in de toekomst via de Nieuwe Bennebroekerweg gaan rijden. Om dit te bereiken is in het VSP een aantal maatregelen voorzien waaronder de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg en de Nelson Mandeladreef van 1x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken. Een andere maatregel zou de aanleg van een nieuwe weg in Toolenburg moeten worden die de Nieuwe Bennebroekerweg verbindt met het winkelcentrum Toolenburg met als doel minder verkeer door de wijken te laten rijden. De geplande weg is geprojecteerd langs de Toolenburgerplas en parallel aan de bestaande busbaan. In het plan staat expliciet vermeld dat “deze bouwsteen niet per se nodig is voor het functioneren van het totale pakket. 3. Onze zienswijze op de gehanteerde uitgangspunten. Onder punt 2 hebben wij vanuit het VSP de belangrijkste punten geciteerd zoals deze voor de jaren tot aan 2040 in de plannen zijn omschreven. In het hiernavolgende zullen wij aangeven wat de zienswijze is van de VvE Byzantium op de voorgenomen verkeersplannen. Op zichzelf bezien is het voornemen om de verkeersstromen in en rondom Hoofddorp goed te reguleren te billijken. Het voornemen om het stationsgebied verkeersluw te maken ten gunste van de ontwikkeling van een voetgangers- en fietsersgebied is geen slecht idee. Echter, de stappen en geplande maatregelen die daarvan het gevolg zijn, vinden wij in veel gevallen slecht gekozen en kunnen niet rekenen op onze waardering. In beginsel kunnen wij ons vinden in het streven om een randstructuur te creëren voor het doorgaande verkeer van en naar de snelwegen rondom de gemeente. Alleen de geplande uitvoering daarvan zien wij bij voorkeur op een andere wijze ingevuld. De afsluiting van de vHG voor het autoverkeer ter hoogte van het stationsgebied is wat ons betreft een slecht idee. Deze vHG ontsluit de wijken Bornholm, Overbos, Pax, Toolenburg en Graan voor Visch en het degraderen van de vHG tot een niet-doorgaande weg is in onze visie onjuist. Deze weg ligt aan weerskanten ver verwijderd van de reeds jaren bestaande bebouwing en is bij uitstek geschikt om als hoofdader te functioneren, naast de andere hoofdroutes N201 en Nieuwe Bennebroekerweg. Het argument dat door het verdwijnen van de hoofdroutefunctie van de vHG deze beter “oversteekbaar” zou zijn voor voetgangers en fietsers vinden wij een drogreden, aangezien er onder deze weg momenteel al vijf tunnels voor fietsers en voetgangers bestaan die de oversteekbaarheid op een voldoende niveau brengen. Desnoods zou op een enkele locatie nog een extra fiets/voetgangerstunnel kunnen worden aangelegd. Er zijn diverse alternatieven te bedenken die een goede aan- en afvoer van verkeer mogelijk maken met het instandhouden van de vHG als hoofdroute. Zo kan de vHG ter hoogte van het stationsgebied bij de Aweg (Graan voor Visch) voor een deel ondergronds worden aangelegd, waardoor het goed mogelijk blijft om van het stationsgebied een mooi domein voor de voetganger en fietser te maken. Een goed voorbeeld van zo’n oplossing is te vinden in Maastricht waar de doorgaande snelweg A2 is ondertunneld en er vervolgens op het dak van de tunnels een stadspark,		

	woningen en recreatiegebied (zijn of zullen) worden aangelegd. Een andere optie zou zijn om het verkeer op de vHG ter hoogte van het huidige Shell pompstation van Van Kalmthout te laten afslaan naar de Spoorlaan. Deze Spoorlaan zou dan moeten worden verbreed naar 2x2 rijstroken om het verkeer te geleiden naar de randstructuur, zijnde de Nieuwe Bennebroekerweg. De omvang van Hoofddorp is inmiddels van dien aard dat een als hoofdontsluiting ontwikkelde en bedoelde weg als de vHG als oost-west hoofdader in stand moet blijven, ook in combinatie met het Leenderbos. In het VSP wordt als oplossing voor het afwaarderen van de vHG van hoofdader naar “gewone” ontsluitingsweg onder andere een verbindingsweg gepresenteerd die de Nieuwe Bennebroekerweg zou moeten verbinden met het winkelcentrum Toolenburg. Deze weg, die een “inprikker” wordt genoemd, heeft als (door de gemeente) voorspeld effect veel meer automobiliteit door de wijken. Dit soort ongewenste effecten van gezond geachte ambities (het stationsgebied) dienen opgelost te worden in plaats van verplaatst naar de omliggende woonwijken. Door verkeerskundigen van de gemeente is becijferd dat de verbinding Nieuwe Bennebroekerweg met winkelcentrum Toolenburg, welke weg de naam “Toolenburgerweg” zou moeten krijgen, dagelijks rond 8.800 verkeersbewegingen te verwerken zou gaan krijgen. Daarbij zijn de ongeveer 250 vervoersbewegingen van de busbaan per dag nog niet meegeteld. Uitgaande van 14 meer intensieve gebruiksuren waarin zich naar schatting 8.000 van de eerdergenoemde 8.800 verkeersbewegingen zullen voordoen, betekent dit een frequentie van 10 tot 11 auto’s per minuut. U zult zich wellicht kunnen indenken dat een dergelijke weg dwars door een wijk Toolenburg, die in de huidige situatie in vele opzichten goed functioneert, een zeer slecht idee is. In en rondom de geplande weg liggen diverse woningen van de wijk Tudorpark, vijf appartementencomplexen aan Ridderburgpark met 110 appartementen, appartementen en woningen aan Rondenburglaan en Merckenburg. In het VSP wordt bij de omschrijving van de geplande Toolenburgerweg vermeld dat “deze bouwsteen niet per se nodig is voor het functioneren van het totale pakket, maar kan helpen om verkeer minder door de wijken te laten rijden”. Vanwege het feit dat het stationsgebied verkeersluw gemaakt moet worden, zou elders in de gemeente een situatie worden gecreëerd die op zeer gespannen voet staat met het STOMP principe, waarbij voorkeur wordt gegeven aan de voetganger en de fietser en het autoverkeer zoveel mogelijk uit de wijken wordt geweerd. Door het aanleggen van de Toolenburgerweg wordt juist het tegenovergestelde bereikt, namelijk het uitnodigen van autoverkeer om massaal door een wijk (Toolenburg) te gaan rijden. Dit zou in zeer grote mate tot aanzienlijke problemen leiden op het gebied van de verkeersveiligheid, gezondheid, woongenot en natuur en milieu. De verkeersveiligheid komt ernstig in het geding, omdat bij de huidige oversteekplaatsen vanuit de wijk Toolenburg aan de oostzijde van de busbaan naar het recreatiegebied “Toolenburgerplas”, de oversteek van Rondenburglaan naar de Maria Rutgerslaan en de oversteek bij de Aletta Jacobsdreef nu al gevaarlijke situaties ontstaan bij fietsers, brommers, scooters, automobilisten en voetgangers die elkaars paden kruisen. Als daar ook nog eens een druk bereden weg bij wordt aangelegd is het bijna een zekerheid dat hier dodelijke slachtoffers gaan vallen. De enige oversteekplaats van de busbaan in dit gebied is vanuit Rondenburglaan naar Maria Rutgerslaan visa versa. Deze weg heeft op dit moment een acceptabele verkeersintensiteit. Met de komst van de geplande Toolenburgerweg zal deze weg zeer druk bereden gaan worden door met namen autoverkeer dat van en naar de nieuwe weg wil rijden. Overigens is in de huidige situatie het bij winkelcentrum Toolenburg samenkomende verkeer, zoals schoolgaande kinderen van en naar Hoofddorp, winkelend publiek dat met de auto komt en een tweetal buslijnen die op de busbaan rijden, vaak al sprake van gevaarlijke situaties. Door de enorme toename van autoverkeer als gevolg van de geplande aanleg van de Toolenburgerweg binnen de wijk Toolenburg langs de busbaan zal ook de luchtvervuiling sterk toenemen. Het zal nog wel even duren voordat het gehele wagenpark elektrisch is en tot die tijd stoten auto’s nog steeds veel schadelijke stoffen uit. Dit is een zeer ongewenste situatie binnen een Woonwijk. Met name bewoners aan Ridderburgpark hebben nu nog een doodlopende straat met aangrenzende parkeerplaatsen bij hun appartement tot hun beschikking. Bij de aanleg van de busbaan hebben zij al moeten toezien hoe een deel van die parkeerplaatsen moest worden verplaatst naar een plek gelegen tussen de gebouwen in. Deze		

	bewoners zullen, als de Toolenburgerweg werkelijkheid wordt, vanuit hun wellicht nogmaals verplaatste parkeerplaats moeten in- en uitvoegen op de nieuwe weg, met gevaarlijke situaties tot gevolg. Het zal niemand verbazen dat de komst van de Toolenburgerweg ten koste gaat van het woongenot van de direct aanwonenden, waarbij het ook van belang is te vermelden dat de geplande aanleg van deze weg de marktwaarde van de appartementen negatief zal beïnvloeden. De geplande aanleg van de Toolenburgerweg zal ook ten koste gaan van een deel van het thans bestaande Toolenburgpark. Dit recreatiegebied dat door vele Hoofddorpers en inwoners van omliggende plaatsen druk wordt bezocht zal aan aantrekkelijkheid inboeten als daar een drukke weg langs komt te liggen. Verder is nog van belang dat er bij een indertijd gevolgde procedure voor de aanleg van de busbaan door de gemeente een harde toezegging is gedaan dat Ridderburgpark niet doorgetrokken zou worden in zuidelijke richting. In 2016 is dat opnieuw vastgelegd bij de toenmalige behandeling van plannen voor bebouwing in de zuidoosthoek van het Toolenburgpark. 4: Conclusie: De appartementen aan het Ridderburgpark zijn ontwikkeld in een park aan een doodlopend straatje. Vervolgens werd er een busbaan langs gelegd en moest de groenvoorziening tussen de appartementen plaats maken voor parkeerplaatsen. Nu is het idee het doodlopende straatje te veranderen in een gebied ontsluitende weg zonder enig inzicht in de ruimtelijke haalbaarheid, waar sowieso al grote vraagtekens bij geplaatst kunnen worden. Met het voornemen tot de aanleg van de Toolenburgerweg wordt het woongenot in ernstige mate aangetast, komt de verkeersveiligheid in hoge mate in het gedrang, wordt de natuur en het milieu binnen de wijk Toolenburg zwaar op de proef gesteld en neemt de geluidshinder op de gevels van de appartementen en woningen rondom de geplande weg aanzienlijk toe. De geplande aanleg van de Toolenburgerweg betekent ook een ernstige aantasting van grondgebied enkarakter van het park- en recreatiegebied langs de Toolenburgerplas. Kortom, de geplande aanleg van de Toolenburgerweg is een slecht idee dat wat ons betreft per direct uit het concept van het VSP moet worden geschrapt. Wij doen een beroep op het gezond verstand van betrokken medewerkers enpartners van de gemeente Haarlemmermeer om de Toolenburgerweg NIET aan te leggen. Arnold Slaa, Rondenburglaan 91, 2135 KP Hoofddorp, voorzitter VvE Byzantium Bijlage: 2 pagina's medeondertekening van deze zienswijze door bewoners/eigenaren van VvE Byzantium, Ronderburglaan 89 t/m 131, 2135 KP Hoofddor, op het Verkeerstructuurplan van de Gemeente Haarlemmermeer (verseonnr. 6941837)		
VvE Sparta			
777			
	Betreft zienswijze Concept Verkeersstructuurplan Hoofddorp 15 september 2022. U ontvangt hierbij onze zienswijze tegen een deel van deze plannen. Wij zijn het niet eens met aanleg van een Toolenburgerweg. Namens alle leden van de VvE vragen wij u af te zien van de aanleg van deze weg. Voor nu, en in de toekomst. Onze motivatie treft u bijgaand aan. Tevens treft u een handtekeningenlijst aan getekend door alle bewoners/eigenaren van de VvE Sparta....--..... -Ik verzoek u mij de ontvangst van deze documenten schriftelijk te bevestigen. Namens VvE Sparta, R. Stolfi, Hoofddorp, 24 oktober 2022 Naar aanleiding van het door u ter inzage gelegde Verkeersstructuurplan Hoofddorp stuur ik u mijn zienswijze op uw in dit plan geformuleerde voornemen aangaande het in het plan opgenomen voorstel om de Nieuwe Bennebroekerweg te verbinden met het winkelcentrum Toolenburg via het Ridderburg park, hetzij via de daar al bestaande weg, hetzij door het ontwikkelen van een nieuwe weg op of naast de thans bestaande busbaan. Voordat ik op basis van uw plan mijn bezwaren nader toelicht, wijs ik u op het volgende. Het ter inzage gelegde verkeersplan bleek onvolledig. Veel gegevens ontbreken en met name het feit dat uit een niet voor bewoners beschikbare annex van uw plan blijkt dat de genoemde verbinding tot 8800 autobewegingen per dag (exclusief de ongeveer	a. Voor uitwerking van de vragen zie zienswijze 710.	a. Zie beantwoording zienswijze 710

	250 bus-bewegingen per dag) mogelijk moet maken (uitgaande van 14 meer intensieve gebruiksuren waarin zich 8000 van de door u geschatte aantallen van de weg gebruik zullen maken betekent 10 a 11 auto's per minuut in die 14 uur), draagt niet bij aan de vertrouwensrelatie tussen uw organisatie en de bewoners van de wijk Toolenburg. Wij verzoeken u daarom alle missende gegevens en aannames aan de bewoners ter inzage te geven en de periode voor het indienen van een zienswijze met twee maanden te verlengen zodat wij ons een volledig beeld van de door u nagestreefde situatie kunnen vormen. Mocht u besluiten om de indieningsperiode niet te verlengen en/of om de gevraagde gegevens niet te verstrekken dan zijn de als gevolg van uw weigeren ontstane fouten in deze zienswijze voor uw rekening en risico. Last Minute informatie. Opnieuw en met nog grotere verbazing ten tijde van het opstellen van de zienswijze zie ik het volgende bericht van de gemeente. Officiële bekendmaking. Mobiliteitsvisie Datum publicatie 19-10-2022 09:00; Organisatie Haarlemmermeer; Jaargang en nummer Gemeenteblad 2022 466509; Rubriek beleidsregel. Ik citeer uit het voorwoord Mobiliteitsvisie: 'Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van Haarlemmermeer. We zijn een goed bereikbare gemeente. Of het nu per auto, fiets, openbaar vervoer of een combinatie van vervoerswijzen is, de waardering voor de verbindingen is onverminderd zeer hoog. En vanwege het parkeergemak en de lage parkeertarieven komen bezoekers graag naar onze winkelcentra.' 'Ons doei is om de groei van mobiliteit te faciliteren. De reiziger krijgt hiermee keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken.' Hierin noemt u de auto als eerste en wijst op en het parkeergemak als belang. Dit is volledig in tegenspraak met het STOMP uitgangspunt in het VSP. U stelt tevens dat de waardering van de verbindingen onverminderd zeer hoog is. Dat gaat derhalve over huidige bestaande verbindingen. Met het Verkeerstructuur plan van 15 september 2022 (circa 1 maand eerder) gooit de gemeente werkelijk de gehele infrastructuur van Hoofddorp overhoop, met alle overlast van dien. De gemeente dient uit te leggen wat zij aan het doen zijn. De 2 hieronder staande foto's zijn illustratief voor het in vorige alinea gestelde. Op de inloopavond werd ons medegedeeld dat deze gegevens om voor ons onduidelijke redenen niet in het aan ons ter beschikking gestelde plan mochten worden opgenomen, terwijl de genoemde verkeersstroom een aanzienlijk effect zal hebben voor de bewoners en bezoekers van de wijk Toolenburg. Het effect wordt door uzelf als enige aanmerkelijke verslechtering van de woon- en verkeersomgeving in het hele plan ingeschat. Verder namen wij kennis van het feit dat meerdere participatiegesprekken zijn gevoerd waarbij iedereen welkom zou zijn geweest. Bij geen van de betrokkenen woonachtig aan het Ridderburgpark is ooit een uitnodiging voor dergelijke gesprekken ontvangen. Dit is des te verbazingwekkender omdat uit de foto's blijkt alleen de wijk Toolenburg aanzienlijke overlast zou gaan ervaren in geval uw plan zou worden uitgevoerd. Uw handelen in dezen doet bij ons de vraag rijzen of er nog andere gegevens zijn die u voor ons probeert te verbergen. Als gezegd, uw handelwijze is niet bevorderlijk voor het onderling vertrouwen. Deze handelswijze lijkt op het dispuut met betrekking tot de vestiging Voorkeursrecht Graan voor Visch Zuid in het voorjaar 2022, waar de gemeenteraad heeft toegegeven dat een en ander beslist niet de schoonheidsprijs Verdiende. Wat is de status en wat is de onderbouwing van dit VSP rapport. Is het een visie, is er financiële onderbouwing? Dat is althans voor mij niet duidelijk. Foto A blijkt later terug te vinden te zijn op pagina 37 van het Verkeerskundig rapport. Foto B deze hing aan de wand bij de inloopavond. Ik heb tot nu toe niet terug kunnen waar deze presentatie vandaan komt. Op foto B is de hele oostzijde van Hoofddorp vuurrood. De Nieuwe Bennebroekerweg is zelfs rood vanaf de Spoorbaan. Beukenhorst Oost is helemaal rood. Op foto A is dit vuurrode opeens allemaal opgelost. Dit lijkt suggestief ingekleurd. Alleen de weg dwars door de wijk Toolenburg is rood geworden. 8800 autobewegingen per etmaal plus busverkeer is meer dan 9000. Als het verschil tussen de foto's echt zo groot is als door u		

	gesuggereerd, dan leidt dat tot de conclusie dat de verkeersstroom via de nieuw te realiseren weg meer dan aanzienlijk is. Deze foto's van de presentatie bewijzen ook dat het verkeersprobleem volledig wordt veroorzaakt door de knip in de vHG laan en beslist niet door het door de gemeente herhaalde argument dat er 15000 woningen bij zullen komen in Hoofddorp. Hoe zit het dan met die nieuwe wijken? De nieuwe woningen komen in nieuwe wijken allemaal met ontsluitingswegen naar de buitenring. N201, de Spoorlaan en de Nieuwe Bennebroekerweg. De gemeente creëert haar vHG laan KIMIPprobleem zelf en legt dat probleem volledig neer in een bestaande goed functionerende wijk Toolenburg. Dit is onacceptabel. De gemeente houdt vast aan een knip in de vHG laan ter hoogte van het station. Daardoor kan de gemeente haar project Hoofddorp Stationsgebied realiseren. De gemeente brengt de consequenties van deze megalomane keuze echter ten laste van de bewoners van de bestaande woonwijken. Deze ingreep verbetert geenszins de infrastructuur van Hoofddorp. Deze ingreep belast alle wijken rond de vHG laan. Zienswijze inhoudelijk Er zijn op dit vHG punt diverse alternatieven moqeliik: 1. Men kan de vHG laan ter hoogte van het station ondergronds brengen, zoals AIO Zuidasdok bij station Amsterdam Zuid, 2x2 banen; tegelijkertijd met het verbreden naar 2x2 rijbanen van de Spoorlaan. De verbreding van de Spoorlaan - die ligt naast Graan voor Visch Zuid welk bedrijvengebied nog gesloopt moet worden en daarna getransformeerd naar een woonwijk - kan men in de planning nog rekening mee houden met de te verwachte overlast. Het bestemmingsplan daarvoor is nog niet Gereed. Dit in tegenstelling tot de Toolenburgerweg. Daar kan men geen rekening houden met andere omstandigheden omdat het binnen bestaande woningbouw moet komen. Het dak van de tunnel vHG laan kan gebruikt worden voor centrum-activiteiten. Na de tunnel rechtsaf naar Beukenhorst Oost of rechtdoor dan eindigt men bij de 6-baans N201. Deze weg is breed genoeg voor het verkeersaanbod. De Rijnlanderweg met een viaduct over de N201 lost een knooppunt op. Of de Rijnlanderweg opnemen in de ring Hoofddorp in plaats van op en af naar de A4. Verkeer vanaf Fax en een deel Toolenburg kunnen ook over een 2-baansweg richting de vHG tunnel indien men naar de N201 wenst te gaan, of al eerder worden afgeleid rechtsaf via de Hoofdweg, of rechtsaf naar de Nieuwe 2x2 Spoorlaan. Dat verkeer zal zich zelf splitsen naar gelang de drukte op dat moment, de laatsten komen beiden uit op de Nieuwe Bennebroekerweg. 2. Andere opties zijn de huidige tunnel met busstation uitbreiden c.q. verplaatsen naar het zuiden, een tunnel naar Beukenhorst Oost. 3. De vHG laan rechtdoor trekken naar Schiphol Tradepark aan de zuidzijde van het nieuwe hotel eindigend op een verbrede Rijnlanderweg is ook een optie. Nieuwbouw Graan voor Visch Zuid en de bestaande wijk Graan voor Visch kunnen op diverse plekken bij voorkeur met bruggen of ondertunneling worden verbonden. Past in het kader STOMP. Autoverkeer Graan voor Visch Zuid kan altijd richting de buitenkant Spoorlaan en Nieuwe Bennebroekerweg worden geleid. Bestaande wijken. Toch heeft de gemeente plannen om in de toekomst een Toolenburgerweg aan te leggen. De reden daarvoor zijn niet de nieuwe wijken maar is alleen maar de Stationsknip in de vHG laan. Deze knip leidt tot een infarct in de infrastructuur van heel Hoofddorp, een aanzienlijke vermindering van de verkeersveiligheid en een aantasting van het woonklimaat. Alleen om deze redenen is dit een zeer slecht plan. In de bestaande wijken Pax, Bornholm, Overbos, Floriande en Toolenburg treft men een goed functionerende infrastructuur aan. De wijken bestaan decennia, de wijken zijn af en structurele verandering van de wijken is niet voorzien. Verstedelijking van die wijken is niet aan de orde. Deze wijken hebben geen sluiproutes. Ook de wijk Toolenburg kent geen sluiproutes, omdat het geen doorgaande weg heeft. Alle in Toolenburg beschikbare wegen zijn bestemd voor verkeer met de wijk als bestemming. Een		

	nieuwe aansluiting naar het Zuiden is echter bedoeld als doorgaande weg, zoals uw plan aangeeft. Volgens een uitspraak van uw beleidsmedewerker op 18 oktober j.l. is een weg met 9000 autobewegingen een hele drukke weg die zeker impact zal hebben op het functioneren van de wijk. Voor een dergelijke drukke verkeersweg moeten aanmerkelijke voorzieningen in de wijk worden getroffen omdat er veel gelijkvloerse kruisingen van fiets- en wandelverkeer met het autoverkeer aanwezig zijn. Gezien het aantal aanwezige verkeersdrempels in de wijk is het redelijk te verwachten dat voor die drempels remmend en optrekkend verkeer voor aanzienlijke overlast zal zorgen, terwijl verwijdering van die drempels om dergelijke overlast te voorkomen voor toenemend risico op ongevallen zal zorgen vanwege de vele gelijkvloerse kruisingen. Uw plan bevat geen analyse voor wat betreft verkeersrisico's en mitigatie van dergelijke risico's. Ook daarom verzoeken wij u uw plan te heroverwegen. Nogmaals deze cijfers uitgewerkt: Per etmaal 9000 autobewegingen is gemiddeld 1 auto per 10 seconden, dag en nacht. In 14 intensief gebruikte uren is dat 1 auto per 6V2 seconden. De gemeente doet de aanname dat een groot deel van verkeer van en naar Pax in plaats van de vHG laan een route zoekt (doorgaand verkeer) door Toolenburg via de Haya van Somerensingel - kruising met de busbaan - en vervolgens Maria Tesselschadelaan, een toename van 7300 autobewegingen. Beide straten zijn vuurrood, op foto 2. Een aanname die in alle redelijkheid niet te onderhouwen is. Waarom zou men smalle straten met veel verkeersdrempels en scherpe bochten verkiezen boven een vlakke vHG laan? Als in de toekomst zou blijken dat de verkeersdeskundige gelijk krijgt, dan is dit redelijk simpel op te lossen met nog meer auto-onvriendelijke drempels en wegversmallingen, of zelfs (spitstijden) inrijverboden. Overigens zou juist deze route ook één van de redenen zijn voor aanleg van de Toolenburgerweg. Dan is dus het gebruik van de weg door Toolenburg nadrukkelijke gericht op het ontwikkelen van een doorgaande route. Fax gaat dan via Haya van Somerensingel en Lunenburgdreef richting WC Toolenburg. Rond WC Toolenburg komen vervolgens van alle kanten, vanuit alle wijkstraatjes het autoverkeer af op dit knooppunt naar een nieuwe Toolenburgweg. Bussen komen uit 3 richtingen op het kruispunt af. Fietsen op dit verkeerspunt is nu al onduidelijk en gevaarlijk. Ook een deel van de bewoners uit de wijk Bornholm zou deze route aantrekkelijk kunnen vinden. De gemeente stimuleert dit vele extra autoverkeer in de rustige wijk Toolenburg door het aanleggen van de Toolenburgerweg. Alle routes naar deze weg kan men betitelen als doorgaande route langs woningen, kinderspeelplaatsen en een recreatiegebied. Extra autokilometers: de Toolenburgerweg is bedoeld voor een 'snelle ontsluiting' van andere wijken op de rondweg. Door het autoluw maken van het stationsgebied en het afwaarderen van de vHG laan zal een deel van de inwoners méér kilometers moeten maken om op de snelweg A4 of de N201 te komen. In de praktijk zijn de gevolgen van aanleg meer asfalt, dat dit ook leidt tot meer autoverkeer. Dit is tegenstrijdig met het STOMP principe dat de gemeenteraad heeft vastgesteld. Het kan niet zo zijn dat dit principe selectief wordt ingezet in het centrum en het stationsgebied en niet geldt voor het autoverkeer dat gedwongen wordt verplaatst naar woonwijken die indertijd bewust autoluw zijn gebouwd. Er treedt hier een waterbedeffect op. De automobilist rijdt toch ergens heen. Aantrekkelijke weg voor NIET-Toolenburgwijk bewoners. Wonen in TudorPark Tudorpark ligt deels ten zuiden van Toolenburg en ten oosten van de Toolenburgplas. 'Ze zijn trots op hun huis en genieten van de goede bereikbaarheid, voorzieningen in de buurt en de natuur om de hoek. !n TudorPark worden uiteindelijk circa 1350 nieuwbouwwoningen gebouwd.' Men is echter 'vergeten' een supermarkt of klein winkelgebied te projecteren. Men is ook vergeten te vermelden dat er een snelweg langs hun huizen gaat komen. De wijk Tudor heeft geen autoverbinding met de wijk Toolenburg. Tudor heeft een inuitgang naar de Oude én de Nieuwe Bennebroekerweg en langs de Hoofdvaart. De gloednieuwe 'tractorbrug met 20 bewegingen per dag' kan natuurlijk ook voor ander verkeer worden opengesteld. Tudor en Toolenburg zijn stappend en trappend (STOMP) daarentegen goed		

	met elkaar verbonden. Mocht de Toolenburgerweg worden aangelegd dan zal er zeker voor de dagelijkse boodschappen Tudor autoverkeer via de Toolenburgerweg ontstaan naar WC Toolenburg. Wonen in de Zuidrand, nieuw plan Wonen tussen de Oude en Nieuwe Bennebroekerweg, de Zuidrand. Volgens de gemeente komen daar circa 1000 woningen. Onbekend is of daar commerciële voorziening als supermarkt(en) in de planning worden opgenomen. Als ook deze nieuwe bewoners naar WC Toolenburg willen komen dan ontstaat grote verkeersdrukte met mogelijk opstoppingen op de Toolenburgerweg bij Ridderburgpark en Merckenburg voor de deur! Alle zijwegen waaronder Rondenburglaan zullen als sluipweg worden gebruikt. De parkeerfaciliteiten bij WC Toolenburg zijn in de huidige omstandigheden meestal voldoende, met uitzondering van de dagelijkse piekmomenten tussen 15:30-18:00 uur. Bij toename van autoverkeer verdient beschikbare parkeerruimte zeker uw aandacht. Het is uitnodigend voor bewoners Tudor en de Zuidrand om via de Toolenburgerweg met de auto naar dit winkelcentrum te rijden om dagelijkse boodschappen te doen. Dat is tegen het STOMP uitgangspunt in. De circa 8800 voorziene autobewegingen worden er daarom waarschijnlijk aanzienlijk veel meer. Wonen in Lincolnpark. nieuw plan Aan de rand van de stad komen ongeveer 1600 woningen, zorgwoningen en kleine bedrijven. 'Ook vind je er twee scholen, een sporthal en supermarkten voor de dagelijkse boodschappen.'RereWfoaar v\a Johan Enschedelaan, richting Spoorlaan. Lincolnpark lijkt zelfvoorzienend, geen supermarkt tekort, geen belastend autoverkeer naar andere wijken. Dit laatste geldt al 10-tallen jaren ook voor de bestaande wijken Pax, Bornholm, Overbos, Floriande en Toolenburg en de inwoners daarvan willen dat graag zo houden. Wonen in de wijk Toolenburg De wijk Toolenburg is al decennia gereed, In de laatste jaren is een sportcentrum en een garagebedrijf vervangen door woningen en een flatgebouw. De wijk Toolenburg is destijds uitstekend ontworpen (complimenten aan uw voorgangers) met voldoende groen en een prachtig en druk bezocht Toolenburgpark circa 85 hectare groot. In de wijk zijn circa 6600 woningen. De wijk is klaar, er komen geen woningen of bedrijven bij. Het aantal inwoners blijft ongeveer gelijk of neemt zelfs iets af. Alle voorzieningen, inclusief een buurtwinkelcentrum waarin 2 supermarkten zijn gevestigd en een zogenaamde vers-straat, zijn aanwezig. Scholen voldoende. Het winkelcentrum is uitstekend geschikt voor de wijk, maar is zeker géén regio-winkelcentrum. In het grote Hoofddorp Centrum vindt heden een renovatie plaats van het winkelcentrum bestemd voor bewoners van de gehele Haarlemmermeer. Verkeerssituatie in de wijk Toolenburg In- en uitgangen van de wijk zijn Altenburg, via de vHG laan of via Leenderbos, beide gaan richting de N201. Haya van Somerensingel naar de vHG laan links naar de N201 of rechts langs de busbaan richting Hoofdweg of Spoorlaan. Maria Tesselschadelaan, richting Hoofdweg naar het Centrum of in de ZuidOost richting de Spoorlaan of de Nieuwe Bennebroekerweg. Er is geen of nauwelijks overmatige drukte op deze wegen en kruispunten. De enige verkeersoverlast treedt op omdat vrachtwagens elkaar niet kunnen passeren of vast komen te staan in de 90 graden bochten van de betreffende wegen. De wijk is een 30 km gebied met op de Schonenburgsingel zeer veel snelheidsbeperkende drempels. Het OV functioneert uitstekend. De busbaan doorsnijdt de wijk. De overlast blijft onder andere beperkt door goed functioneerde verkeerslichten. Bij aanleg daarvan is veel groen verdwenen. Parkeerplaatsen Ridderburgpark moesten in het park worden geplaatst,waardoor een stuk park werd opgeofferd. De geluidsoverlast is toegenomen met een piek rond 05:45 omdat dan meerdere bussen kort na elkaar richting Getsewoud rijden. Geluidsoverlast ontstaat verder - gemiddeld iedere dag minstens 1 a 2 keer – door hulpdiensten die de busbaan voor spoedgevallen richting Nieuw-Vennep gebruiken. Oversteken van een busbaan heeft tot ernstige, soms dodelijke ongelukken geleid in Hoofddorp. Wat ontbreekt is een halte bij het WC Toolenburg voor de lijn RNet397. In overeenstemming met het STOMP principe zou aanleg van haltes bij WC Toolenburg en bij Park21		

	een verbetering van bereikbaarheid van beide betekenen. Deze laatste halte bedient dan de nieuwe wijken tussen de Oude en de Nieuwe Bennebroekerweg én het steeds meer bezochte Park21 en kruist de in ontwikkeling zijnde Rnet route richting Lisserbroek. Het door u geformuleerde STOMP principe is strijdig met de aanleg van deze weg door een woonwijk. Waar STOMP verkeersveiligheid probeert te bevorderen, uitstoot probeert te verminderen, zeker in de woonomgeving, en het woongenot probeert te optimaliseren, zal aanleg van deze weg het tegenovergestelde effect hebben. Dit zal een vrijwel recht weg worden, aantrekkelijk om harder dan 50 km te rijden, 24 uur per dag te gebruiken, dus komen er een aantal stoplichten Rondenburglaan, Maria Rutgerslaan, Manenburgdreef, Ina Boudier-Bakkerdreef, Halte Toolenburg-Zuid en oude Bennebroekerweg, vele drempels, afremmen en optrekken met aanmerkelijk geluidsoverlast tot gevolg gedurende de dag én de nacht. Wonen aan Ridderburgpark. Ridderburgpark is nu een doodlopende weg, waaraan 5 torens staan met ieder 22 appartementen. 110 eigenaars. Sinds de bouw heeft men al veel groen rondom de gebouwen moeten inleveren i.v.m. aanleg van de busbaan. De weg wordt uitsluitend gebruikt voor én door aanwonenden. Er is nu nauwelijks verkeer en zeker niet des avonds. Het uiteindelijk traject zal hoe dan ook gevolgen hebben voor de bewoners en voor de voorzieningen, zoals parkeergelegenheid en de recreatieve functie van het gebied rondom de Toolenburger plas. Wonen aan de Rondenburglaan Is binnen Toolenburg een Oost-West verbinding, net als Ridderburgpark gelegen in het park omgeven met groen. Van de 8800 autobewegingen verdwijnen er 1500 naar de Rondenburglaan en overige straten in de wijk, die zelfs uitkomen op kinderspeelplaatsen in de wijk. Zienswijze samenvatting Ongewenste gevolgen voor de wijk Toolenburg en in het bijzonder voor de bewoners van Ridderburgpark, deels Rondenburglaan en Merckenburg en alle omliggende straten, ook die aan de oostzijde van de busbaan. Op tekeningen in het plan lijkt het alsof de opstellers van het verkeersplan lijntjes van links naar rechts zetten en die, zonder rekening te houden met de bestaande situatie, gebruiken als basis voor hun plannen, bijna alsof men uitgaat van een onbebouwd uitgangspunt. Maar er zijn bestaande wijken, een bestaand recreatiegebied, bestaande woningbouw, bestaande infrastructuur, waar men niet zomaar een weg overheen kan tekenen, nog los van het feit of een autoweg in een wijk ook nodig is om tot een goed plan te komen, en ook los van het feit dat het consequent toepassen van het STOMP principe tot een veel betere oplossing kan leiden. Met dit plan (de wijk Tudor zonder winkelcentrum, Zuidrand waar verder inhoudelijk nog niets van bekend is) stimuleert de gemeente om alles met de auto te kunnen doen. Dit gaat volledig in tegen de uitganspunten STOMP. Uitgangspunten als thuiswerken zijn onder andere gebaseerd op TNO onderzoek midden in Coronajaren, kan vandaag heel anders zijn doordat we nu in een energiecrisis leven. Men legt de nadruk op verbeteren en uitbreiden fietsnetwerken. Wat doet dit plan? Het pleit voor het aanleggen van een nieuwe autoweg dwars door de wijk. Verkeersveiligheid: Het fietspad langs de busbaan is in de ochtend en middag druk met scholieren die o.a. vanuit Nieuw-Vennep fietsen naar de middelbare scholen in Hoofddorp, zoals KSH en Haarlemmermeer Lyceum TTO en andersom naar Herbert Visscher in Nieuw-Vennep. Ook is er doorgaande Oost-West fietsverbinding. De aansluiting van het fietspad naar het winkelcentrum Toolenburg is nu al onoverzichtelijk en gevaarlijk. Met een extra weg zal de krappe ruimte niet alleen door bus en fietsers, maar ook met auto's gedeeld moeten worden. Hetzelfde geldt overigens ook voor de aansluiting en de oversteek op de Oude Bennebroekerweg. Niemand weet nog te vertellen of de weg aan de Tudor-kant komt of aan de Ridderburg-kant, of mogelijk zelfs aan beide kanten van de busbaan, vanwege ruimtegebrek. Het vrachtverkeer, bevoorrading van de supermarkten, zullen ongetwijfeld ook voor deze weg gaan kiezen. In 2030 zal het totale autopark echt nog niet volledig elektrisch zijn en zelfs als dat wel zo zou zijn, dan zorgen banden nog steeds voor aanmerkelijke geluidsoverlast, zoals nu ook op de busbaan		

	het geval is. In ieder geval komen er meer gevaarlijke oversteekplaatsen Vele reizigers moeten een weg oversteken om bij de bushaltes te geraken. De fietsenstallingen moeten worden verplaatst - ten kosten van groen. Oversteken van de Toolenburgerweg wordt bijna vergelijkbaar met de Buitenveldertselaan in Amsterdam. Vele ongelukken met dodelijk afloop hebben daar plaatsgevonden. Flora en Fauna, groen Met een nieuwe weg, waarvoor een deel (15 - 20%) van het park de ToolenburgerPlas moet worden opgeofferd voor een stationsplein ver weg, en wederom Ridderburgpark offers moet brengen (gebouwd als appartementen in een park, waar derhalve niets van overblijft) creëert dit plan routes waar niemand, ook u niet blijkens uw eigen tekst, om vraagt. Rondom de Toolenburgerplas leven veel vogels en andere dieren. De nieuwe weg zal leiden tot meer geluidsoverlast, meer fijnstof door bandenslijtage en lucht- en lichtvervuiling. Dat is slecht voor flora en fauna in het recreatiegebied. Door deze extra weg zullen de bewoners aan en nabij de huidige busbaan met name Ridderburgpark én Tudorpark, Rondenburglaan, Merckenburg, en de daar tegenoverliggende straten te maken krijgen met verhoogde geluidsoverlast. De helft van de appartementsgebouwen Ridderburgpark hebben hun slaapkamers aan de straatzijde. In 1995 is dit zo gebouwd in een parkachtige omgeving. Naast het verlies van woongenot zal op den duur ook waardevermindering van woningen optreden, een waardevermindering die de huidige bewoners bij aankoop van hun appartement redelijkerwijs niet hadden kunnen voorzien. Of dit zal leiden tot aanvragen voor compensatie van planschade, bijvoorbeeld voor het aanbrengen van geluidsdichte glaswanden op balkons en vervangen van de huidige kozijnen door hardhouten kozijnen met geluidswerend tripte glas is vooralsnog onduidelijk. Conclusie: Herinrichting van Hoofddorp Centrum en het Stationsgebied hoeft geen enkele invloed te hebben op het verkeer in of uit de wijk Toolenburg. Verkeersstructuurplan artikel 5.6 Pakket Nieuwe Bennebroekerweg 3e punt. 'Deze bouwsteen is niet perse nodig voor het functioneren van het totale pakket. Als uw eigen conclusie is dat uitvoering van dit voornemen niet noodzakelijk is voor het realiseren van de doelstellingen uit uw plan dan is het indienen van een zienswijze, en eventueel een bezwaar, een volstrekt zinloze exercitie. Wij verzoeken u dan ook dringend om deze bouwsteen uit het plan te verwijderen en vooral verzoeken wij u om niet langs een omweg opnieuw met een dergelijke idee terug te komen. Het blijkt gissen waarom een plan Essentiekaart De Parken dat in 2016 werd ingetrokken nu opnieuw ter tafel verschijnt op een manier die twijfels doet rijzen aan de goede intenties van uw organisatie. In 2016 schreef de gemeente 'op dat moment' in haar concept plan. Nu schrijft u zelfs zonder voorbehoud van tijd dat 'Deze bouwsteen niet nodig is voor het functioneren van het totale pakket'. Meer concreet is onze conclusie dat de Toolenburgerweg voor altijd uit uw plannen moet verdwijnen. De gemeente dient haar vHG laan probleem op te lossen rond de locatie waar de gemeente haar probleem zelf creëert, en absoluut niet ten laste te brengen van bewoners in bestaande goed functionerende wijken. De alternatieven zijn aanwezig. Het is niet alleen verplaatsen van een verkeerstroom. Maar erger - en dus onacceptabel - het aantrekken van een nieuwe verkeersstroom door een bestaande wijk, zonder dat die wijk daarvoor is ingericht of ingericht kan worden zonder overmatig verlies aan kwaliteit van woongenot voor de inwoners van Toolenburg. Ik verzoek u mijn zienswijze in overweging te nemen. Ik behoud mij het recht voor om bij voorzetting van dit traject alsdan bezwaar tegen uitvoering van uw voorgenomen plannen te maken. Ik zal er alles wat redelijkerwijze in mijn vermogen ligt aan doen om uitvoering van dit nutteloze en van elk reëel inzicht gespeend plan te voorkomen.		
NS Mobiliteitsontwikkelaar Noord-Holland			
778			

	Onderwerp: FW: Verkeersstructuurplannen Nieuw-Vennep en Hoofddorp ter inzage voor zienswijzen Via collega Niels Herber heb ik 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 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. Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben n.a.v. bovenstaand bericht dan hoor ik dat graag van u. Wij blijven graag betrokken bij het verder ontwikkelen van de beide stations(omgevingen).	a. 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/voorkeur is om parkeervoorzieningen te centreren rondom de grotere OV-knooppunten/stationslocaties	a. De P+R zijn vooral bedoeld voor reizigers die willen overstappen op OV richting hun bestemming, maar uit kernen komen waar geen of weinig OV is (b.v. Zwaanshoek, Beinsdorp en Hillegom richting Schiphol). De P+R zijn bij Rnet-haltes aan de randstructuur bedacht, zodat ze minder aantrekkelijk zijn voor bewoners uit Hoofddorp en Nieuw-Vennep zelf. Alleen P+R aanbieden bij grote OV-knooppunten (zoals de stations van Nieuw-Vennep en Hoofddorp) zou ertoe leiden dat er meer autoverkeer naar deze plekken zou gaan rijden, terwijl we juist meer autoverkeer via de randstructuur willen leiden. De doelgroep betreft vooral reizigers die op een directe Rnet-lijn naar hun bestemming willen overstappen, niet reizigers die naar de trein willen
RIJKSWATERSTAAT (RWS)			
779			
	Bedankt voor het sturen van de twee verkeersstructuurplannen. We hebben de plannen met veel interesse gelezen en komen tot de conclusie dat er voor Rijkswaterstaat WNN geen aanleiding is voor het sturen van een zienswijze. Ik wens je succes met het verdere proces.	a. U heeft geen inhoudelijke opmerkingen op het Verkeersstructuurplan Hoofddorp	a. Dank voor uw reactie.
GEMEENTELIJKE REGELING BEREIKBAARHEID ZKL			
780			
	Mijn collega Nico den Hertog 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 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.	a. 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?) b. 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 c. 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 d. De forse woningbouwopgave i.c.m. nieuwe randstructuur van autowegen zorgt voor extra druk op de N201, dit kan voor Z-K	a. Wij snappen uw opmerking maar verwijzen dan toch naar de netwerkstudie Haarlemmmermeer 2040 waar de door u genoemde relaties wel zijn opgenomen. Het VSP Hoofddorp beperkt zich tot de lokale structuren. b. Nemen we op in de tekst. c. Kan in de tekst inderdaad wat nadrukkelijker benoemd worden , wij zullen de tekst hierop aanpassen.

	- 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? Succes met het verwerken van de zienswijzen. Mocht u nog willen overleggen over het bovenstaande, neem gerust contact op.	(specifiek Heemstede) een probleem zijn omdat ook het Z-K verkeer gebruik maakt van de N201. Zowel richting A4 als richting kust. e. 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) f. 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?	d. De woningbouwopgave en het concept voor meer verkeer via de randwegen zorgt inderdaad voor meer druk op de N201. Daarom is de inzet van het VSP Hoofddorp erop gericht om zoveel mogelijk verkeer via de NBBW te laten rijden, ook uit Hoofddorp, omdat van die weg de capaciteit wordt uitgebreid. De A4 zal in de toekomst niet meer verkeer kunnen verwerken dan in de huidige situatie. Daarom zet het VSP ook in op mobiliteitstransitie, oftewel dat reizigers enerzijds zoveel mogelijk buiten de spitsen reizen (want buiten de spits is er geen probleem) en zoveel mogelijk per OV en fiets. Daar investeringen we dan ook veel in, ook in de omgeving van de N201. Dat er in de spitsen vertraging op de N201 optreedt is onderdeel van de oplossing. Dan wordt het reizen per fiets en OV relatief aantrekkelijker. **e.** Inmiddels hebben wij kennis opgedaan over het functioneren van een opgewaarde Nieuwe Bennebroekerweg en zien een beperkte toename van verkeer op de door u genoemde relaties. Als het netwerk niet verandert zien we dat richting de dorpen de spitsen minimaal groeien, de groei zit hem vooral in de zogenoemde restdag, de N205 heeft nog voldoende capaciteit om extra verkeer af te kunnen wikkelen. f. Samen met zuid Kennemerland zijn we bezig om (ambtelijk) voorbereiding te treffen om een samenwerkingsagenda op te stellen.
PROVINCIE NOORD-HOLLAND			
781			
	Wij willen onze waardering uitspreken voor het concept Verkeersstructuurplan Hoofdorp. Er ligt een forse mobiliteitsopgave met de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Haarlemmermeer (wonen, natuur, energie, bedrijven en kantoren, glastuinbouw). Wij onderschrijven dat een mobiliteitstransitie nodig is met het voorkomen of verminderen, veranderen en verbeteren van de mobiliteit, inclusief het hanteren van het STOMP-principe. U volgt daarbij een herkenbare aanpak. Het verkeerstructuurplan Hoofddorp 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. De voorziene gebiedsontwikkelingen en de wens van de gemeente om het autoverkeer naar de randen van Hoofddorp te duwen hebben nu direct of later effect op ons provinciaal areaal. De afzonderlijke VSP's zijn op zichzelf een consistent verhaal. Nadeel van de aanpak per kern is dat de effecten op het geheel onderbelicht blijven. Naast Hoofddorp en Nieuw Vennep spelen immers ook ontwikkeling van Lisserbroek en Cruquius-Zwaanshoek. Ook de ontwikkeling van werklocaties als Schiphol Trade Park hebben effecten op de mobiliteit. De vraag is hoe die stapeling van effecten in beeld komt en	a. Het naar buiten dringen van het verkeer naar de randen van Hoofddorp kan niet zonder meer worden opgevangen op de bestaande wegcapaciteit. Het VSP Hoofddorp geeft een denkrichting aan hoe de extra druk kan worden opgevangen. Het is zeker de moeite waard om als gezamenlijke partijen (gemeente, provincie, VRA en mogelijk Rijkswaterstaat en omliggende gemeenten) oplossingsrichtingen verder uit te werken. Dat geldt ook bijvoorbeeld voor een studie N201/N196. b. De provincie Noord-Holland heeft wegen, fietspaden en openbaar vervoerinfrastructuur in eigendom, beheer en onderhoud. Daar waar plannen het areaal van de provincie Noord-Holland raken zullen wij moeten toetsen aan onze ontwerprichtlijnen en een afwegingen moeten maken. Wat voor de gemeente geldt, geldt bovendien ook voor de provincie Noord-Holland: niet alles kan tegelijk. Wij gaan er	a. Goed dat u ook signaleert dat een studie N201/N196 noodzakelijk is om de ambitie van meer verkeer naar de randen ook daadwerkelijk in de toekomst te kunnen waarmaken. Graag blijven we hierover met u in gesprek. b. Uiteraard wordt en blijft u betrokken bij de nadere uitwerking en detaillering van de in het VSP opgenomen maatregelen. Afstemming van planningen, budgetten etc, zijn al in de netwerkstudie voorgesteld, het VSP wil daar op

	hoe te waarborgen is dat de N201- N205 en N207 hun functie als (door-)stroomwegen kunnen behouden, niet alleen voor de gemeente Haarlemmermeer, maar ook voor omliggende regio's. Het naar buiten dringen van het verkeer naar de randen van Hoofddorp kan niet zonder meer worden opgevangen op de bestaande wegcapaciteit. Het VSP Hoofddorp geeft een denkrichting aan hoe de extra druk kan worden opgevangen. Het is zeker de moeite waard om als gezamenlijke partijen (gemeente, provincie, VRA en mogelijk Rijkswaterstaat en omliggende gemeenten) oplossingsrichtingen verder uit te werken. Dat geldt ook bijvoorbeeld voor een studie N201/N196. In het bijzonder is het zaak de doorstroming van het openbaar vervoer op de vrije busbaan zoals de "Zuidtak Zuidtangent" als randvoorwaarde in ontwikkelingen mee te nemen. Een noodzakelijke voorwaarde is dat de inzet op het voorkomen of verminderen en veranderen van mobiliteit stevig wordt doorgevoerd. En de nu lopende projecten, zoals de capaciteitsvergroting van de Nieuwe Bennebroekerweg, tot uitvoer worden gebracht. Wellicht zullen wel faseringsmogelijkheden moeten worden benut als er niet voldoende financiële middelen beschikbaar zijn. De provincie Noord-Holland heeft wegen, fietspaden en openbaar vervoerinfrastructuur in eigendom, beheer en onderhoud. Daar waar plannen het areaal van de provincie Noord-Holland raken zullen wij moeten toetsen aan onze ontwerprichtlijnen en een afwegingen moeten maken. Wat voor de gemeente geldt, geldt bovendien ook voor de provincie Noord-Holland: niet alles kan tegelijk. Wij gaan er vanuit dat u daarnaast zeer zorgvuldig omgaat met het natuurnetwerk in de Haarlemmermeer in de uitwerking van het verkeerstructuurplan. Wij zien het VSP Hoofddorp 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. Tenslotte nog twee vragen: 1. Het instrument van parkeerbeleid / parkeernormen wordt in het VSP terecht benoemd. Met welke concreetheid is gerekend om de groei van het autoverkeer af te vlakken, zoals is beredeneerd? 2. Aandachtspunt voor het stimuleren van het gebruik van de fiets is dat er voldoende fietsparkeermogelijkheden komen. Is dat nu voldoende geborgd? Wij zien uit naar de verdere uitwerking en samenwerking vanuit onze provinciale rollen.	vanuit dat u daarnaast zeer zorgvuldig omgaat met het natuurnetwerk in de Haarlemmermeer in de uitwerking van het verkeerstructuurplan c. Het instrument van parkeerbeleid / parkeernormen wordt in het VSP terecht benoemd. Met welke concreetheid is gerekend om de groei van het autoverkeer af te vlakken, zoals is beredeneerd? d. Aandachtspunt voor het stimuleren van het gebruik van de fiets is dat er voldoende fietsparkeermogelijkheden komen. Is dat nu voldoende geborgd?	aanhaken en houdt zeker rekening met de door u genoemde natuurnetwerken. c. Het VSP doet geen uitspraken over parkeren behalve dat we aangeven dat in Hoofddorp parkeerbeleid niet wordt ingezet om te sturen op automobiliteit, maar op het voorkomen of verminderen van overlast. d. Ook voor fietsparkeermogelijkheden geldt dat het VSP hier geen concrete voorstellen voor doet. In de uitwerking worden dergelijke onderdelen wel zeker opgenomen, volg hiervoor de centrumvisie.
VERVOERREGIO AMSTERDAM			
782			
	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	a. 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. b. 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. c. 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. d. Een belangrijk aandachtspunt is de afwaardering van veel 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom naar een 30 km/u regime. Het zou	a. We kunnen dit aan de tekst toevoegen. b. Goed voorstel, we nemen dit op in de tekst. Ook gezien de reactie vanuit de grondeigenaar van Cruquius-Zwaanshoek. c. In de adaptieve agenda zijn meer routes opgenomen als doorfietsroute dan de MRA-routes. De ambitie ligt hoger dan het aantal MRA-routes. Het onderscheid is iets puur ambtelijks en daarom is het voor dit document niet noodzakelijk om het onderscheid te maken.

	- 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. - 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 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 automobiliteit. 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. Hoofddorp - De in het VSP beschreven gewenste eindhalte van de NZ-lijn in STP heeft maar een matige aansluiting in het netwerk. Geen aansluiting op het hoofdfietsnetwerk of (H)OV netwerk, P+R voorziening. Als de gemeente de wens voor die eindhalte serieus neemt, dan zou die in het VSP ook een serieuze plek in het netwerk moeten krijgen en zou je de potentie van die metrohalte veel meer willen benutten dan nu het geval lijkt. - De route over de Kruisweg lijkt geen doorfietsroute meer te zijn, maar lokaal hoofdfietsnetwerk. Er lijkt hier een wens te liggen om de route noordelijker te leggen. - P11-12. Ambities Stationsgebied Hoofddorp/Multimodale Knoop Hoofddorp/Stadscentrum Hoofddorp. We hebben oog voor de brede ruimtelijke en mobiliteitsbelangen, en de mogelijke conflicten tussen deze belangen. We steunen de gemeente om bij verdere verdichting rondom het station de fietser (en de voetganger) meer de ruimte te geven. Aandachtspunt bij verdichten/afwaarderen goed om ook de routering, doorstroming en betrouwbaarheid van het (H)OV te betrekken. Via bestaande vrijliggende HOV-baan, maar ook de route van/naar het huidige	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. e. 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 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. f. Ondanks dat in de VSP's wordt ingezet op een mobiliteitstransitie, staat er helaas dat parkeerbeleid niet wordt ingezet om te sturen op automobiliteit. 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. g. 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. h. De in het VSP beschreven gewenste eindhalte van de NZ-lijn in STP heeft maar een matige aansluiting in het netwerk. Geen aansluiting op het hoofdfietsnetwerk of (H)OV netwerk, P+R voorziening. Als de gemeente de wens voor die eindhalte serieus neemt, dan zou die in het VSP ook een serieuze plek in het netwerk moeten krijgen en zou je de potentie van die metrohalte veel meer willen benutten dan nu het geval lijkt. i. De route over de Kruisweg lijkt geen doorfietsroute meer te zijn, maar lokaal hoofdfietsnetwerk. Er lijkt hier een wens te liggen om de route noordelijker te leggen.	d. Uiteraard wordt de Vervoerregio, indien er sprake is van een project waarbij de snelheid teruggebracht wordt naar 30km/u. en er sprake is van openbaar vervoer betrokken bij de uitwerking en de keuzes die hiervoor gemaakt moeten worden. e. We zullen deze teksten nog eens kritisch bekijken maar wij hebben wel de neiging om de ambitie die we in 2040 bereikt willen hebben nu in het VSP op te nemen als duidelijk eindbeeld waar we de komende jaren naar toe werken. f. Het VSP doet geen uitspraken over parkeren behalve dat we aangeven dat in Hoofddorp parkeerbeleid niet wordt ingezet om te sturen op automobiliteit, maar op het voorkomen of verminderen van overlast. g. Op dit moment is er geen oplossing bekend voor de problematiek rondom de scholen die we dan ook niet opgenomen hebben in het VSP. Hier houden wij het bewust nog vaag om in een uitwerking tot detaillering te komen, de inschatting is dan ook dat het voor oplossingen rondom scholen om maatwerk zal gaan. Wij nemen u advies mee in deze onderzoeken en uitwerkingen.

	busstation onder het spoorviaduct via Graan voor Visch/Van Heuven Goedhartlaan/Mercuriusplein/Taurusavenue (die in verschillende scenario's, faseringen in beeld blijft). Zo blijft ook een snelle (H)OV-verbinding van en naar het centrum gewaarborgd. Uitgangspunt voor Vervoerregio is om bestaande niveau van rijtijd en betrouwbaarheid minimaal gelijk te houden (en bij voorkeur verder te verbeteren). - Op p39 Pakket Openbaar Vervoer wordt tekstueel invulling gegeven aan een nieuwe busbaan vanaf Nieuweweg door Graan voor Visch naar het station, maar deze wordt later op p40 niet in de netwerkkaart weergegeven als nieuwe R-Net schakel in het netwerk. Mede n.a.v. p43 5e bullet zal de Vervoerregio bij het verder beoordelen van deze busbaan Nieuweweg-Graan voor Visch de effecten voor het OV – in zowel positieve als negatieve zin – over de gehele corridor beschouwen. - Aandacht voor het 50-30 vraagstuk op de HOV as tussen station - Burgemeester van Stamplein – Spaarne Gasthuis. De routes voor R-net in Hoofddorp Centrum wringen namelijk nog steeds. Lagere snelheid i.v.m. vergroten verblijfsgebied is logisch maar vele zebrapaden zijn wel een zorgpunt. Is de oversteekbaarheid door de lagere snelheid niet zodanig beter en voorspelbaarder dat zebrapaden niet meer noodzakelijk zijn hier? Eventueel kan je met een brede overloopbare middenberm werken waardoor de oversteek voor voetgangers nog makkelijker wordt. R-net is natuurlijk Hoogwaardig OV. Het is daarom wenselijk om zorgvuldig te kijken hoe het OV ook in het centrum van Hoofddorp zo hoogwaardig mogelijk kan blijven. - Aandachtspunt voor de capaciteit van de businfrastructuur bij de opwaardering van station Hoofddorp. Onderzocht moet worden of de bundeling van alle buslijnen op 1 busstation op niveau +1 halteren (met ook bufferruimte), en die allemaal via een busbaan aan- en afrijden, past. Goed om dat mee te nemen in de verkenning voor de Multimodale Knoop Hoofddorp. Succes met het afronden van de Verkeerstructuurplannen en we blijven uiteraard graag in gesprek.	j. P11-12. Ambities Stationsgebied Hoofddorp / Multimodale Knoop Hoofddorp / Stadscentrum Hoofddorp. We hebben oog voor de brede ruimtelijke en mobiliteitsbelangen, en de mogelijke conflicten tussen deze belangen. We steunen de gemeente om bij verdere verdichting rondom het station de fietser (en de voetganger) meer de ruimte te geven. Aandachtspunt bij verdichten / afwaarderen goed om ook de routering, doorstroming en betrouwbaarheid van het (H)OV te betrekken. Via bestaande vrijliggende HOV-baan, maar ook de route van/naar het huidige busstation onder het spoorviaduct via Graan voor Visch/Van HeuvenGoedhartlaan/Mercuriusplein/Taurusavenue (die in verschillende scenario's, faseringen in beeld blijft). Zo blijft ook een snelle (H)OV-verbinding van en naar het centrum gewaarborgd. Uitgangspunt voor Vervoerregio is om bestaande niveau van rijtijd en betrouwbaarheid minimaal gelijk te houden (en bij voorkeur verder te verbeteren). k. Op p39 Pakket Openbaar Vervoer wordt tekstueel invulling gegeven aan een nieuwe busbaan vanaf Nieuweweg door Graan voor Visch naar het station, maar deze wordt later op p40 niet in de netwerkkaart weergegeven als nieuwe R-Net schakel in het netwerk. Mede n.a.v. p43 5e bullet zal de Vervoerregio bij het verder beoordelen van deze busbaan Nieuweweg-Graan voor Visch de effecten voor het OV – in zowel positieve als negatieve zin – over de gehele corridor beschouwen. l. Aandacht voor het 50-30 vraagstuk op de HOV as tussen station - Burgemeester van Stamplein – Spaarne Gasthuis. De routes voor R-net in Hoofddorp Centrum wringen namelijk nog steeds. Lagere snelheid i.v.m. vergroten verblijfsgebied is logisch maar vele zebrapaden zijn wel een zorgpunt. Is de oversteekbaarheid door de lagere snelheid niet zodanig beter en voorspelbaarder dat zebrapaden niet meer noodzakelijk zijn hier? Eventueel kan je met een brede overloopbare middenberm werken waardoor de oversteek voor voetgangers nog makkelijker wordt. R-net is natuurlijk Hoogwaardig OV. Het is daarom wenselijk om zorgvuldig te kijken hoe het OV ook in het centrum van Hoofddorp zo hoogwaardig mogelijk kan blijven. m. Aandachtspunt voor de capaciteit van de businfrastructuur bij de opwaardering van station Hoofddorp. Onderzocht moet worden of de bundeling van alle buslijnen op 1 busstation op niveau +1 halteren (met ook bufferruimte), en die allemaal via een busbaan aan- en afrijden, past. Goed om dat mee te nemen in de verkenning voor de Multimodale Knoop Hoofddorp.	**h.** Dit is niet correct, het streven is om via STP een doorfietsroute te realiseren, langs de eventuele eindhalte op STP, er is sprake van de mogelijkheid van P&R maar station Hoofddorp lijkt voor de overstap HOV – HOV nog logischer in het bestaande en toekomstige netwerk. i. De Kruisweg in het centrum van Hoofddorp wordt in de visie van de gemeente een aantrekkelijk verblijfsgebied, met veel kriskras bewegingen. Dit is geen aantrekkelijke plek voor een doorfietsroute. Daarom willen wij de doorfietsroute langs de noordkant van het centrum leiden. j. Door nu al in het VSP een mogelijke nieuwe snelle en betrouwbare busverbinding door Graan voor Visch op te nemen als aansluiting op de nieuwe Multimodale Knoop geven wij aan dat we de door u aangegeven aandachtspunten zeker mee willen nemen bij de verdere uitwerking van de knoop. Wij willen de Vervoerregio hier ook graag bij betrekken. k. We checken de kaart naar aanleiding van uw signaal en zullen afbeelding en tekst in elkaars verlengde brengen. l. Uw signaal over zebrapaden (Voetgangersoversteekplaatsen) die en bepaalde voorrangssituatie creëren die niet altijd gunstig is voor de bus kan een plek krijgen in de discussie bij het veranderen van de snelheid van 50 km/u. naar 30 km/u. Uiteraard blijft u betrokken bij deze uitwerking en heeft u altijd de tijd om dit punt weer in te brengen.

			m. Dit vraagstuk wordt opgepakt vanuit de studie naar de Multimodale knoop Hoofddorp waar het toekomstige busstation wordt uitgezocht en ontworpen.
GEMEENTE AALSMEER			
783			
	Voor het verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep zijn er vanuit Aalsmeer geen op- of aanmerkingen. Bij het verkeersstructuurplan Hoofddorp dienen wij graag de volgende zienswijzen in: 1. In Hoofdstuk 4.4 Aantrekkelijk openbaar vervoer staat volgende zinsnede onder het punt Uitbreiding R-net: “Het R-netbuslijnen netwerk breiden we uit zodat … met een overstap Haarlem, Schiphol-Rijk en Aalsmeer.”. Dit betreft aannemelijk het busstation in Aalsmeer. Gaat het hier om aansluitingen vanuit Nieuw-Vennep en Lisserbroek die aansluiten op al bestaande lijnen- en dienstregelingen of gaat het om nieuwe buslijnen ofwel andere dienstregelingen? 2. In Hoofdstuk 5.7 Pakket N201/N196 wordt genoemd dat een studie gewenst is in samenwerking met (onder andere) gemeente Aalsmeer om de problematiek van knelpunten en barrièrewerking te bekijken en mogelijke oplossingsrichtingen te zoeken. Wat is de scope van dit onderzoek en wat zal de rol van Gemeente Aalsmeer zijn? Wij zijn hier niet mee bekend. 3. Verder wordt in Hoofdstuk 5.7 Pakket N201/N196 als suggestie “… Verkeer van de N201 naar de N196 sturen” genoemd. Wat Aalsmeer betreft zijn alle alternatieven die leiden tot meer verkeer op het Aalsmeerse wegvak onaanvaardbaar – het is hier al druk en gebrek aan fysieke ruimte maakt capaciteitsuitbreiding niet mogelijk. Graag horen wij of dat gewaarborgd wordt.	a. In Hoofdstuk 4.4 Aantrekkelijk openbaar vervoer staat volgende zinsnede onder het punt Uitbreiding R-net: “Het R-netbuslijnen netwerk breiden we uit zodat … met een overstap Haarlem, Schiphol-Rijk en Aalsmeer”. Dit betreft aannemelijk het busstation in Aalsmeer. Gaat het hier om aansluitingen vanuit Nieuw-Vennep en Lisserbroek die aansluiten op al bestaande lijnen- en dienstregelingen of gaat het om nieuwe buslijnen ofwel andere dienstregelingen? b. In Hoofdstuk 5.7 Pakket N201/N196 wordt genoemd dat een studie gewenst is in samenwerking met (onder andere) gemeente Aalsmeer om de problematiek van knelpunten en barrièrewerking te bekijken en mogelijke oplossingsrichtingen te zoeken. Wat is de scope van dit onderzoek en wat zal de rol van Gemeente Aalsmeer zijn? Wij zijn hier niet mee bekend. c. Verder wordt in Hoofdstuk 5.7 Pakket N201/N196 als suggestie “… Verkeer van de N201 naar de N196 sturen” genoemd. Wat Aalsmeer betreft zijn alle alternatieven die leiden tot meer verkeer op het Aalsmeerse wegvak onaanvaardbaar – het is hier al druk en gebrek aan fysieke ruimte maakt capaciteitsuitbreiding niet mogelijk. Graag horen wij of dat gewaarborgd wordt.	a. Het gaat over lijnen of ritten die niet naar Schiphol (Plaza) doorrijden, los van waar ze vandaan komen. Deze rijden door naar een nieuw knooppunt Schiphol-Zuidwest aan de N196. Daar verknopen ze met de HOV-ringlijn Schiphol of met de lijn richting Aalsmeer. Daardoor wordt het mogelijk dat vanuit elke wijk in Hoofddorp en Nieuw-Vennep er met maximaal 1 overstap een frequente OV-verbinding ontstaat met alle werkgebieden rondom Schiphol en dus ook met woonlocaties. b. Zoals nu beschreven in het VSP wordt voorgesteld om op termijn een studie te starten naar het functioneren van de N201 / N196 voor de lange termijn. Er is op dit moment geen scope bepaald en ook de rol van de gemeente Aalsmeer in een dergelijke studie moet in overleg met de gemeente worden bepaald. c. De suggestie is gebaseerd op de uitkomsten van het verkeersmodel dat duidelijk de relatie Hoofddorp – N196 (Schiphol Rijk, Greenport Aalsmeer) aangaf. Uw uitgangspunt om op het Aalsmeersewegvak geen meer verkeer te willen is duidelijk en zou op deze wijze ook meegenomen moeten worden in de studie.
VERWELIUS HOLDING B.V.			
784			
	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. Dat gezegd hebbende, ontvangt u hieronder op uw verzoek onze formele reactie op het VSP:	a. 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.	a. De titel is 'verkeersstructuurplan Hoofddorp' wat naar onze mening voldoende duidelijk maakt wat de scope is van deze studie. Wel is parallel ook het VSP Nieuw-Vennep opgesteld en zijn de verkeersmodelberekeningen voor de regio, inclusief alle bekende bouwplannen hierbij opgenomen. Het VSP Hoofddorp geeft geen maatregelen aan buiten de scope van dit plan.

	- 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 omliggen 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 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). - 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.	b. 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? c. Graag vermelden welke andere VSP's er zijn, welke er te verwachten zijn en hoe zich e.e.a. onderling verhoudt. d. P.10: 3.100 woningen Cruquius-Zwaanshoek > dit aantal komt niet overeen met wat maximaal mogelijk is (maximale aantal uit huidige scenarioanalyse) 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? e. 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.	b. Een aantal routes voor OV en fiets stoppen niet bij de bebouwde komgrens van Hoofddorp, deze lopen uiteraard door naar de omgeving. Ook de impact van de automaatregelen worden voor een breder gebied beschreven. Dit bepaalt en geeft een onderbouwing van de maatregelen binnen Hoofddorp. c. Alleen voor Badhoevedorp (al een aantal jaar in gebruik) en Nieuw-Vennep zijn of worden VSP'-s opgesteld. Er worden voor de overige kleine kernen geen VSP'-s meer opgesteld. Zoals hierboven vermeld, alle verkeersmodelberekeningen zijn voor de volledige regio en Haarlemmermeer gedaan. Toch zien we dat de impact van de maatregelen met name in en rond de kernen zichtbaar is en dat op de regionale autoverbindingen wel aandachtspunten zijn die nadere studie en uitwerking behoeven. d. Het verkeersmodel dat gebruikt is voor deze berekeningen gaat uit van een logisch aantal woningen voor de verschillende ontwikkellocaties. Er zijn geen vastgestelde plannen die onderbouwing geven om af te wijken van de door de gemeente opgegeven 3100 woningen. Vandaar dat dit aantal gebruikt is. Gevoeligheidsanalyse zijn altijd mogelijk bij nadere uitwerking van het gebied. Voor Hoofddorp lijkt dit geen effect te hebben op de nu voorgestelde maatregelen. e. Deze arcering wordt aangepast. We gaan het aantal woningen voor Nieuw-Vennep West niet verhogen, uitgangspunt is 3000 woningen in Nieuw-Vennep West, gebaseerd op afspraken binnen de gemeente. f. De zin; 'De capaciteit van het hoofdwegennet voorzien, zowel snelwegen als provinciale wegen, wordt naar verwachting niet meer uitgebreid' wordt aangepast. We zullen in de zin over nieuwe aansluitingen expliciet de Rijksweg noemen en niet het hoofdwegennet waaronder provinciale wegen.

	- 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-Zwanshoek 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. Als er vragen zijn, verneem ik die graag, 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. Namens de Samenwerkende grondeigenaren Deelplan B Cruquius/Zwaanshoek.	f. 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 omliggen dorpen/gemeenten; verzoek deze zin te laten vervallen. g. P.22: punt 8: “In principe komen er ook geen nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennet bij” toevoegen: “…vanuit Hoofddorp (waarschijnlijk wel vanuit de omgeving)” h. 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? i. 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. j. 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). k. P.29: P+R bij Zwaanshoek? Logischer deze in gebiedsontwikkeling Cruquius-Zwaanshoek te plaatsen. Kaartjes gelijke inhoud geven; l. 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 lezer prettig zo volledig mogelijk te worden geïnformeerd. m. 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. n. 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.	g. Zie bij f, ook 'vanuit Hoofddorp' kunnen we hier toevoegen. h. We zullen hier Venneperweg weglaten. In de verkeersmodelberekeningen is door snelheidsverlaging en maatregelen wel degelijk inzichtelijk gemaakt wat dit doet met de verkeersstromen op deze routes. Het is lastig om door de autonome groei, de ontwikkelingen het verkeer op deze routes te laten dalen maar zien wel degelijk beperkte groei of afname. i. Er zijn meerdere mogelijke R-netlijnen op de afbeelding opgenomen, niet specifiek voor Cruquius Zwaanshoek en het is uiteraard het streven om een R-netbuslijn richting dit gebied te creëren maar of dit lukt staat op dit moment niet vast. De gemeente is immers slechts adviserend als het gaat om openbaar vervoer. De stelligheid kunnen we dus nu niet opnemen. j. Voor het VSP Hoofddorp hoeft niet expliciet vermeld te worden waar exact de R-net buslijn vandaan komt. We nemen uw suggestie niet over. k. De P&R-locatie is gekoppeld aan de eventuele R-netbus van en naar Cruquius en dan is de P&Rlocatie logisch gepostioneerd om vooral autoverkeer uit de bollenstreek hiervan gebruik te laten maken. De exacte locatie vergt nog een verdiepende studie. de P&R ligt globaal op dezelfde locatie op iedere afbeelding. l. Er is geen één verbinding vanaf de randstructuur naar buiten de kern Hoofddorp gericht en opgenomen in de afbeelding. Een inprikker richting Cruquius-Zwaanshoek past niet in de afbeelding en beschrijving en, zoals u zelf aangeeft, een verbinding vanaf de N205 naar Cruquius heeft geen relatie met Hoofddorp en geen impact op de fiets, OV of autostructuur zoals nu opgenomen in het VSP. m. De keuze om dit voor Den Breejen wel of niet te doen wordt niet beslist in dit VSP. Het VSP geeft aan dat het verstandig is dat dit instrument, ook voor kleinere ontwikkelingen te gebruiken en in te

		o. P.39: 6e bullit: i.p.v. “Woningbouw in Cruquius…” moet hier staan “Woningbouw in Cruquius-Zwaanshoek…” p. P.46: aansluiting op N205 voor gebiedsontwikkeling Cruquius-Zwanshoek ontbreekt; zie opmerking eerder. q. H6 fasering: graag vermelden dat dit uitsluitend onderdelen zijn vanuit het perspectief van VSP Hoofddorp. Ingrepen vanuit de omgeving worden uitdrukkelijk niet uitgesloten.	zetten. Wel kan het MPvE voor Cruquius-Zwaanshoek als leidraad voor Den Breejen worden ingezet zonder hier specifiek een apart MPvE voor te maken is de inschatting. n. Dit wordt niet in de afbeeldingen en beschrijvingen toegevoegd, het gaat hier om VSP Hoofddorp. Het VSP Nieuw-Vennep gaat hier wel op in. o. Wordt aangepast. p. zie antwoord L. q. Gezien de titel en de beschrijvingen is het logisch dat de hier genoemde maatregelen inderdaad vanuit het perspectief van Hoofddorp zijn opgesteld.

Verkeersstructuurplan Hoofddorp

Concept na inspraak – 11 april 2023

gemeente
Haarlemmermeer

Colofon

Gemeente Haarlemmermeer
Cluster Ruimte Economie en Duurzaamheid (RED)

Opgesteld door Robert van Leusden (APPM) in samenwerking met PosadMaxwan (Vincent Babes) en Goudappel (Martijn Stevens)

In opdracht van gemeente Haarlemmermeer

Beelden en foto's door APPM, PosadMaxwan en gemeente Haarlemmermeer (tenzij apart bron vermeld)

Datum: na vaststelling
Versie: Concept definitief VSP

Hoofddorp gaat prettig bewegen
Mensen ertoe verleiden om na te denken welke vervoerwijze past bij welk tijdstip, welke bestemming en welk doel. Mensen hebben vrijheid van keuze in welke wijze van vervoer ze kiezen, maar als gemeente willen we hen verleiden om hun keuze voor hoogwaardig openbaar vervoer en de fiets nóg verantwoorder te maken. Dát nu, is het onderwerp van dit verkeersstructuurplan voor Hoofddorp.

De versie van het verkeersstructuurplan die u hier leest, is kaderstellend en richtinggevend. Voor uitwerking van de verschillende maatregelen en gedetailleerdere plannen, doet de gemeente graag weer een beroep op u.
Bij het maken van een plan als dit, is het interactieve proces om tot een definitieve versie van een verkeersstructuurplan te komen een van de belangrijkste onderdelen. Het is tevens het meest ingewikkelde, want wanneer weet je of de interactie voldoende is geweest? Processen als deze kunnen altijd beter, maar het uiteindelijke resultaat rond dit plan is goed: de inspraak heeft de vele reacties tot gevolg gehad, waardoor we veel onderdelen integraal kunnen bekijken in goede samenspraak met de wijken.

Waar het om gaat, is om met bewoners te praten over wat zij voor zich zien in de 'verkeerstoekomst' van hun woonplaats, Hoofddorp. Dat hebben we dan ook gedaan, onder meer online in 2021 en tijdens fysieke bijeenkomsten in januari en oktober 2022. Op zo'n avond hoor je wat er speelt bij mensen als het om verkeer en vervoer gaat, waar de gemeente in hun ogen mee aan de slag zou moeten gaan, wat ze verbeterd willen zien en wat ze zelf aan plannen hebben om bij te dragen aan een veilig, leefbaar en goed bereikbaar Hoofddorp in de toekomst.
Een belangrijk punt daarbij is dat we qua verkeer en vervoer niet alleen kijken naar de nieuwbouw, maar ook naar de bestaande wijken. We willen de verwachte groei in goede banen leiden, voor zowel de huidige als de nieuwe bewoners en daar ontwikkelingen in het verkeer op aan laten sluiten. Daarbij willen we in gedachten houden dat in de toekomst verschillende momenten gedurende de dag verschillende vormen van vervoer veronderstellen.
In Hoofddorp willen we graag een prettig centrum met aantrekkelijke verblijfsmogelijkheden. Iedereen die in het centrum wil zijn, moet daar met alle vormen van vervoer makkelijk kunnen komen. Iedereen die niet in het centrum hoeft te zijn, wordt met dit verkeersstructuurplan naar de randen verwezen.

Tussen nu en 2040 zal er het nodige veranderen aan het verkeer en vervoer in Hoofddorp. We hebben maatregelen en oplossingen voor ogen en deze gaan we de komende jaren, samen met de bewoners, verder uitwerken. Daardoor ontstaat ook ruimte voor inspraak. We staan aan het begin van een omvangrijk proces. In dat proces kan ik in ieder geval over één dingen duidelijk zijn: we gaan, ook in de toekomst, prettig bewegen in Hoofddorp!

Marja Ruigrok,
wethouder Verkeer en Vervoer, gemeente Haarlemmermeer

1. Inleiding

1.1 Wat is een verkeersstructuurplan

Dit verkeersstructuurplan (VSP) geeft aan hoe de gemeente Haarlemmermeer de kern Hoofddorp in 2040 leefbaar, veilig en bereikbaar willen houden voor wat betreft mobiliteit. Het VSP beschrijft hoe de gemeente tot 2040 de netwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto wil aanpassen om de groei van de gemeente Haarlemmermeer in woningbouw, voorzieningen en werkgelegenheid mogelijk te maken. Voor lopen wordt geen netwerk opgesteld om dit erg lokaal en fijnmazig is. Daar waar lopen specifieke aandacht nodig heeft gerelateerd aan maatregelen voor fiets, OV of auto wordt dit in dit VSP wel meegenomen. Daarnaast is ook beleidsinzet op mobiliteitstransitie nodig. Het VSP is een uitwerking van en aanvulling op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlemmermeer zoals vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (December 2018 (2018.0065348)). Het is een uitwerking van de Netwerkstudie/ Adaptieve Agenda Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681). De focus ligt hierbij op de maatregelen die nodig zijn zodat de netwerken kunnen blijven functioneren in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij wordt ook de verbinding gelegd tussen de huidige situatie en nieuwe ontwikkelingen.

Dit VSP dient als kader voor gebiedsontwikkelingen en projecten in de gemeente. De gemeente zal de bouwstenen van het VSP de komende jaren gaan uitwerken, voorbereiden en financiering organiseren. Dit zal deels plaatsvinden in bestaande studies en programma's en er zullen enkele nieuwe studies worden gestart. Voor de uitwerking van de afzonderlijke bouwstenen zal verdere participatie plaatsvinden voorafgaand aan besluitvorming per bouwsteen.

1.2 Hoe is het verkeersstructuurplan gemaakt

Dit VSP is gelijktijdig en in samenhang opgesteld met het VSP Nieuw-Vennep. In beide plannen is rekening ook gehouden met ontwikkelingen buiten de kernen (zoals Lisserbroek en Cruquius-Zwaanshoek), zodat voor beide kernen voldoende robuuste maatregelen worden voorgesteld, ook in regionaal verband. De aanhaking met de overige kernen is met name zichtbaar in de afbeeldingen en kaarten waarbij het duidelijk is dat de netwerken van fiets en openbaar vervoer niet eindigen bij de rand van Hoofddorp maar een relatie hebben met de omgeving.

Bij het opstellen van het VSP is nauw samengewerkt met de programma's Centrum en Stationsgebied. De visie Stadscentrum Hoofddorp en het Verdichtingsplan Stationsgebied zijn als uitgangspunt meegenomen. Beide programma's gebruiken het VSP als kader voor de verdere planuitwerking.

Voor het maken van het VSP is samengewerkt met de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. We hebben via meerdere participatie-gesprekken gebruik gemaakt van de ideeën en reflectie van bewoners, de wijkraden, ondernemers en maatschappelijke partners. Het eerste gesprek stond in het teken van het ophalen van ideeën. Deze ideeën zijn uitgewerkt en onderzocht en de uitkomsten hiervan zijn teruggekoppeld in een tweede gesprek. In een derde gesprek zijn de hoofdkeuzes voor het VSP met de aanwezigen besproken. De opgehaalde reacties zijn vervolgens verwerkt tot een concept VSP. Bij deze participatie-gesprekken was iedereen welkom.

De maatregelen van dit VSP zijn getoetst met behulp van het verkeersmodel NHZ 3.0. Dit verkeersmodel wordt ook voor diverse gebiedsontwikkelingen en projecten in de gemeente gebruikt als onderbouwing. De resultaten van de toets zijn op hoofdlijnen opgenomen in hoofdstuk 3. De gedetailleerde, verkeerskundige resultaten zijn in een rapportage verkeerskundige onderbouwing vastgelegd.

1.3 Kaders en uitgangspunten

Het VSP Hoofddorp is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer, de Netwerkstudie Haarlemmermeer en de Adaptieve Agenda 2040. De Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (vastgesteld in 2018) is het beleidsmatig kader voor het VSP van de gemeente. De Netwerkstudie Haarlemmermeer is samen met de provincie Noord-Holland en Vervoerregio opgesteld en in 2021 vastgesteld. Deze studie benoemt hoofdlijnen voor de netwerken in de gemeente Haarlemmermeer. De Adaptieve Agenda geeft een beeld hoe aan de slag te gaan met de Netwerkstudie. In dit VSP worden deze hoofdlijnen verder uitgewerkt. Ook geeft de samenwerkingsagenda Zuid-Kennemerland - Haarlemmermeer een indruk van de onderlinge samenwerking in relatie tot de regionale opgaven en netwerken.

Daarnaast worden de oplossingsrichtingen gezocht in lijn met bestaand en toekomstig beleid bij de gemeente Haarlemmermeer waaronder de structuurvisie, de visie polderlinten, de visie centrum Hoofddorp, het verdichtingsplan Stationsgebied en de verdichtingsvisie Haarlemmermeer.

Een groot deel van de maatregelen of bouwstenen uit dit VSP krijgen een plek in de Adaptieve Agenda van de gemeente, provincie en vervoerregio als uitwerking van de Netwerkstudie Haarlemmermeer. Een ander deel wordt verder uitgewerkt in het gemeentelijke Fietsplan (2022-0000670) of in gebiedsontwikkelingen zoals het Centrum, Stationsgebied en Cruquius-Zwaanshoek.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt beschreven wat de ambities van de gemeente zijn, die de aanleiding zijn om maatregelen op het gebied van mobiliteit te nemen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 beschreven wat de aanpak is om met de groei van de mobiliteit om te gaan. Hoofdstuk 4 laat zien welke principes we kiezen voor de ontwikkeling van de infrastructuurnetwerken. Welke oplossingsrichtingen en maatregelen hierbij horen om de vervoerstromen in goede banen te leiden wordt beschreven in hoofdstuk 5. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 aangegeven in welke faseringsstappen deze maatregelen zullen worden onderzocht en uitgevoerd.

2. De opgave: ambities en groei tot 2040

Toekomstbestendig groeien - Coalitieakkoord 2022-2026
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 toename van het aantal woningen, verduurzaming en nieuwe vormen van mobiliteit zorgen ervoor dat we moeten blijven investeren om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op orde te houden.

2.1 Ambities op hoofdlijnen

Haarlemmermeer is een aantrekkelijke gemeente, centraal in de Randstad, onderdeel van de MRA en met een internationale luchthaven. Dat betekent dat mensen graag in de gemeente Haarlemmermeer willen wonen, er kans is om veel werkgelegenheid aan te trekken, maar ook dat het er druk is en er veel overlast is van vlieg- en autoverkeer. De uitdaging is dan ook om de groei te faciliteren en tegelijk een aantrekkelijke gemeente te blijven voor tevreden en gezonde inwoners. De gemeente zet daarom in op:

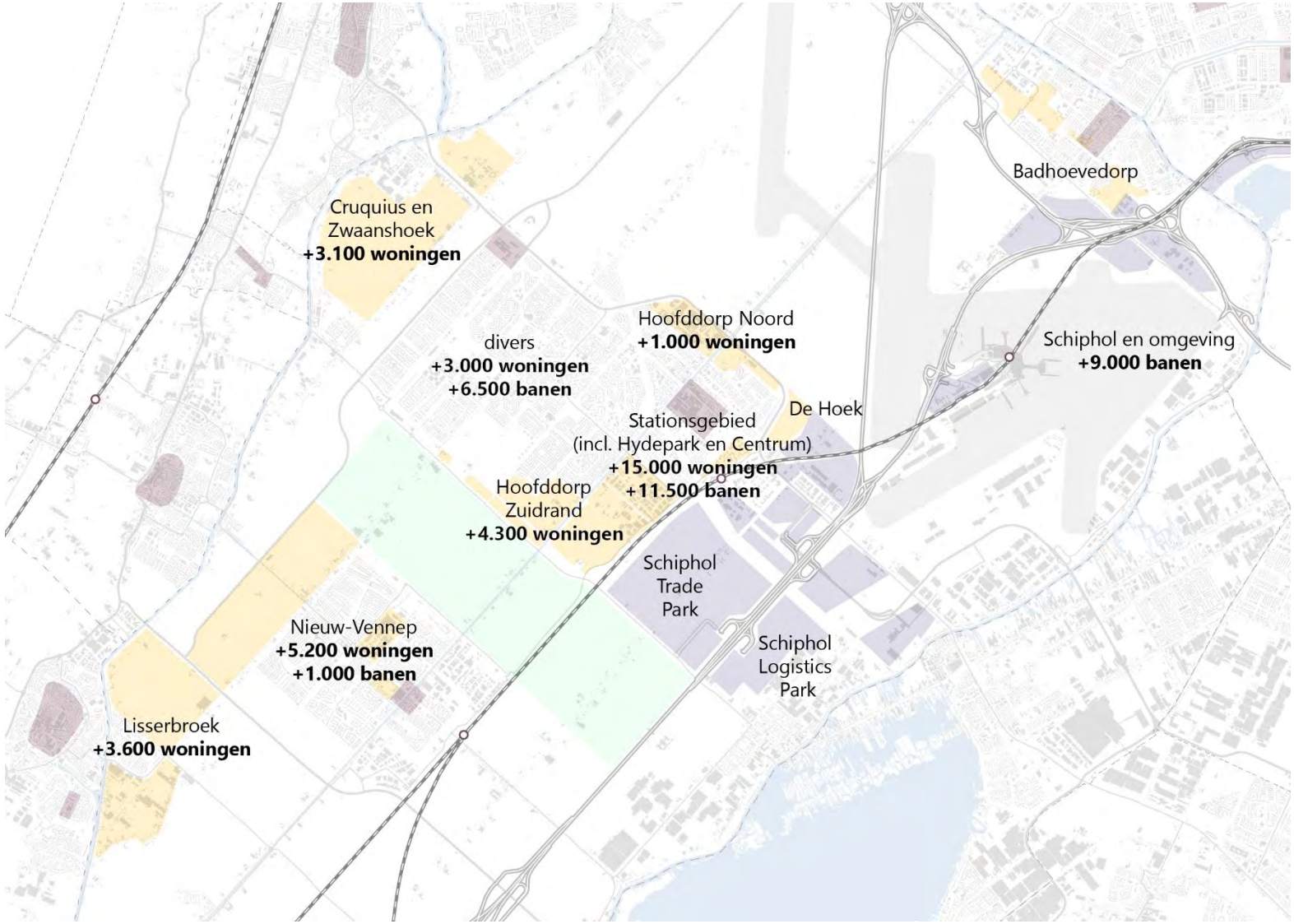
- Het ruimte geven aan van de groei van woningen en banen met aantrekkelijke en diverse woon- en werkmilieus en goede voorzieningen;
- Een veilige en aantrekkelijke woonomgeving met weinig hinder;
- Het stimuleren van actieve mobiliteit (lopen en fietsen);
- Het leveren van een bijdrage aan de reductie van CO_2 ten behoeve van (inter)nationale klimaatdoelstellingen.

2.2 Ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente Haarlemmermeer

De gemeente Haarlemmermeer groeit tot 2040 met 20.000 woningen, banen en voorzieningen zoals scholen en winkels. Een groot aandeel (15.500 woningen) wordt binnen het stationsgebied van Hoofddorp gerealiseerd, in overeenstemming met het Verdichtingsplan Stationsgebied (2021.0001986). Dit wordt grotendeels gedaan door omvormen van gebouwen naar andere functies (bijvoorbeeld kantoren naar wonen) en meer hoogbouw in bestaande gebieden (b.v. Hydepark, het Centrum, het stationskwartier en Graan voor Visch-Zuid) Op andere plekken wordt een nieuwe wijk gerealiseerd buiten het bestaande stedelijk gebied, zoals Cruquius-Zwaanshoek. De toename in het aantal woningen en banen veroorzaakt ook een groei in de mobiliteit. Dit VSP houdt rekening met genoemde toename in de volledige gemeente Haarlemmermeer, omdat deze toekomstige inwoners ook gebruik zullen maken van het de netwerken in Hoofddorp.

De ervaring leert dat plannen nooit volgens de oorspronkelijke planning worden gerealiseerd. Bij woningbouw gaan sommige plannen sneller, andere langzamer en ze kunnen ook groter of kleiner worden. In het algemeen is er sprake van een gemiddeld stabiele groei van het aantal woningen. Als het iets anders wordt, heeft dit naar verwachting geen grote gevolgen voor de in dit VSP gepresenteerde maatregelen om de mobiliteit goed te faciliteren.

Foto's Kees van der Veer en Margo Oosterveen



Legenda

- Ontwikkellocaties werk
- Ontwikkellocaties wonen
- Park 21

2.3 Ambities stationsgebied Hoofddorp

De groei van de Hoofddorp betekent ook dat voorzieningen zoals het stadscentrum en het station moeten meegroeien. Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn biedt een kans om deze groei voor een belangrijk deel in het stationsgebied te laten plaatsvinden. Dit zorgt vervolgens voor veel draagvlak om ook het winkelcentrum door te ontwikkelen naar een aantrekkelijk en dynamische centrum.

Het gebied rondom het station inclusief het centrum van Hoofddorp wordt ingericht tot een aantrekkelijk hoogstedelijk woon- en werkmilieu voor 15.000 woningen en 11.500 banen. Doordat deze woningen op loop- en fietsafstand van het centrum en de nieuwe multimodale knoop Hoofddorp gebouwd worden met directe OV-verbindingen naar populaire werk locaties (Amsterdam, Schiphol) wordt het stationsgebied dan ook primair voor lopen, fietsen en verblijven ontworpen. Met de focus op aantrekkelijke en groene openbare ruimte en goede verbindingen te voet en per fiets tussen het station, het centrum en omliggende wijken. Ophalen en afzetten van passagiers per auto blijft mogelijk. Het blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer.

Om ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers, pleinen, groen en nieuwe gebouwen, is er minder ruimte voor auto-infrastructuur beschikbaar. In het Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp wordt daarom uitgegaan van het transformeren van een deel van de doorgaande weg Van Heuven Goedhartlaan tussen Kruisweg en Graan voor Visch. Hiermee ontstaat een autoluw voorplein van het station . Er is dan geen ruimte meer voor doorgaand verkeer, maar de woningen en voorzieningen rondom het station en Hydepark blijven goed bereikbaar voor bestemmingsverkeer.

2.4 Multimodale knoop Hoofddorp

Met de doortrekking van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp verandert station Hoofddorp in een multimodale knoop. Om overstappers op de knoop zo goed mogelijk te kunnen faciliteren is de ambitie om één centrale reizigerstunnel te maken met de perrons van trein, metro en bus naast elkaar. Hierdoor zullen alle bussen op een verhoogd busstation halteren. De ruimte rondom het station wordt getransformeerd door een stationsplein aan beide kanten van het station te creëren met genoeg ruimte voor de voetganger en fietser die naar het station komt en voldoende stallingscapaciteit voor de fiets. Daarvoor is het nodig om aan alle vier zijden van het station een autoluwe situatie te creëren met een goede oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers. Hierbij is speciale aandacht geboden voor een herkenbare wandel- en fietsroute van station naar het centrum met een aantrekkelijke stadsentree.

2.5 Stadscentrum Hoofddorp

Met bovengenoemde schaalsprong is de ambitie om ook het centrum van Hoofddorp om te vormen tot een levendig en bereikbaar stadcentrum in het hart van de Randstad, een centrale ontmoetingsplek voor iedereen, die wil wonen, werken, ontspannen en winkelen. Hierbij ligt de focus op het ontwikkelen van het centrum en het stationsgebied tot één samenhangend geheel, met een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte met de inzet op het vergroenen van het centrum wat bijdraagt aan een prettig verblijfsklimaat. Het centrum wordt voor alle vervoerwijzen goed bereikbaar, waarbij prioriteit wordt gegeven aan het verbeteren van de loop- en fietsroutes vanuit alle wijken in Hoofddorp, een goede OV-bereikbaarheid en een goede bereikbaarheid van parkeervoorzieningen voor bestemmingsverkeer.

2.6 Leefbaarheid en verkeersveiligheid

Door drukte en vertraging op de hoofdwegen zoeken mensen alternatieve (sluip)routes door de wijken. Hierdoor kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk komen te staan. Tevens komen veel mensen met de auto naar een buurt- en wijkwinkelcentrum. Ook worden steeds meer kinderen per auto naar school gebracht. Daardoor wordt het bij scholen druk en daardoor onveilig. Hierdoor laten steeds meer ouders hun kind niet meer naar school fietsen. Ook zorgt de groei van het aantal brommers en snorfietsen op fietspaden voor onveilige situaties.

2.7 Gezondheid

Doordat zowel kinderen als volwassenen steeds meer met de auto gaan en minder buiten zijn, bewegen ze minder. Dit draagt mede bij aan een slechtere gezondheid, minder weerstand en uiteindelijk hogere zorgkosten. De gemeente wil inwoners stimuleren om meer te bewegen, onder andere door meer te lopen en te fietsen. Hiervoor is enerzijds nodig dat de netwerken voor lopen en fietsen beter, completer en aantrekkelijker worden en anderzijds dat mensen actief gestimuleerd worden om meer te bewegen. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets geven Rijk en regio aan dat ze in samenwerking met maatschappelijke partners zich in gaan zetten op verbetering van de fietsinfrastructuur én fietsstimulering.

2.8 Klimaatdoelstellingen

Door de uitstoot van CO_2 en andere broeikasgassen leidt het klimaat wereldwijd tot problemen, zoals extreme weersomstandigheden en de impact daarvan op ecosystemen. Dit betekent dat we moeten overschakelen van fossiele naar uitstootvrije energie. De gemeente Haarlemmermeer heeft het Klimaatakkoord onderschreven. Binnen de Vervoerregio Amsterdam is in het beleidskader Mobiliteit een grote ambitie uitgesproken: wij streven naar een CO_2 -neutraal mobiliteitssysteem vanaf 2050. Wij richten ons op het verminderen van vervuilende mobiliteit en het verduurzamen van mobiliteit. Door in te zetten op transformatie binnen het stedelijke gebied en een hoge mate van functiemenging, beperken we de gemiddelde reisafstanden. Dit helpt om lopen, fietsen en het openbaar vervoer voor meer mensen tot een aantrekkelijke manier van reizen te maken. Daarnaast stimuleren we het gebruik van schone voertuigen door laadinfrastructuur op strategische locaties en in woonbuurten te accommoderen.

In de concessie Amstelland-Meerlanden is een belangrijke stap gezet naar zero emissie busvervoer. De komende jaren groeit het aantal kilometers dat in deze concessie wordt afgelegd met zero emissie voertuigen naar bijna 90%. De transitie naar zero emissie wordt ook in de andere OV-concessies in gang gezet.

3. Omgaan met groei van mobiliteit

3.1 Mobiliteitstransitie maakt groei mogelijk

Met het bouwen van woningen en creëren van banen groeit de mobiliteit in, van en Hoofddorp. Zowel het lokale en regionale autonetwerk in de gemeente Haarlemmermeer als het snelwegennet is op veel plekken vol of heeft nog slechts beperkte restcapaciteit. Zonder ingrepen zou het autoverkeer ten gevolge van de woningbouw en economische ambities kunnen groeien met 38% voor heel Hoofddorp en 73% voor het stationsgebied Hoofddorp. Dit zou zonder een vergroting van het autonetwerk grote nadelige gevolgen hebben voor de mate van bereikbaarheid en de leefbaarheid in onze gemeente.

Het verruimen van de autoverkeersruimte voor de bouw van woningen en arbeidsplaatsen is een tijdrovend proces, gaat gepaard met hoge kosten en kost ruimte die niet altijd voorhanden is of waar andere ambities voor zijn dan infrastructuur.

Een andere kijk op mobiliteit is nodig om de groei in woningen en arbeidsplaatsen te kunnen faciliteren en versnellen. Slimme ingrepen zijn nodig om bij de ambities voor woningbouw en arbeidsplaatsen minder afhankelijk te worden van de groei van het autonetwerk. Vrijheid van bewegen staat centraal, dat betekent dat investeringen nodig zijn in alle soorten van mobiliteit, maar ook dat we ons reisgedrag creatief aanpassen.

In het VSP Hoofddorp 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:

Bron: Perspectief Mobiliteit - provincie Noord-Holland

1. Voorkomen of verminderen van mobiliteit
Met minder verplaatsingen neemt de druk op de netwerken af. Door in regionaal verband afspraken te maken over meer thuiswerken (gemiddeld één dag per week voor kantoorbanen) en het aanmoedigen van het mijden van de spits door o.a. de aanvangstijden van onderwijsinstellingen te spreiden, wordt de piekbelasting in de spits verminderd. Deze ontwikkelingen zijn door de coronapandemie versneld en zullen naar verwachting deels blijven.

2. Veranderen van modaliteit
Het Rijk, provincie en gemeente zetten in op het STOMP-principe (Stappen-Trappen-OV-MaaS-Privéauto). Hiermee wordt de groei van mobiliteit bij voorkeur opgevangen met lopen en fietsen, de meest duurzame vervoerswijzen. Duurzaam betekent ruimte-efficiënt, gezond, milieu- en klimaatvriendelijk en kosten-efficiënt. Net als in de gehele MRA wordt in de gemeente Haarlemmermeer ook ingezet op een beter lokaal wandel- en fietsnetwerk voor de korte afstanden en op hoogfrequent OV richting populaire werkgebieden. Bij het ontwerpen van nieuwe gebieds-ontwikkeling komt dan ook de voetganger en de fiets centraal te staan, dan het OV en tenslotte de auto. In combinatie met parkeerdruk in deze gebieden maakt dit het voor werknemers aantrekkelijker om de fiets en/of het OV (al of niet via een P+R) te nemen.

Voor het veranderen van mobiliteit (andere vervoerwijzekeuze) is de ruimtelijke component belangrijk. Een voorwaarde voor een andere vervoerwijzekeuze (meer lopen, fietsen en per OV) is dat deze verplaatsingen ook daadwerkelijk gemaakt kunnen worden te voet, met de fiets of per OV. Door bij gebiedsontwikkeling in te zetten op een ruimtelijke mix met verschillende typen functies maak je dit mogelijk. Woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen dichter bij elkaar om de focus meer te krijgen op nabijheid, in plaats van bereikbaarheid.

Stappen – lopen

Trappen – fietsen

Openbaar vervoer

Mobility as a Service

Privé auto

3. Verduurzamen van mobiliteit en beter benutten en veiliger maken van infrastructuur
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. Het duurzame karakter van het VSP stimuleert tevens groen (natuur) en heeft positieve invloed op de recreatie die meeprofiteren van de inzet op meer (regionale) fietsroutes en beter openbaar vervoer.

3.2 Mobiliteitsaanpak in 5 stappen

Om de groei van de mobiliteit op een duurzame en toekomstbestendige wijze op te vangen, de ambities voor het centrum en het stationsgebied mogelijk te maken en invulling te geven aan de principes van de mobiliteitstransitie, zetten we in op een aanpak in 5 stappen:

1. Autoluw ontwikkelen
2. Mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten
3. Aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R
4. Sturen met parkeerbeleid en prijs
5. Verkeersmanagement: sturen op routekeuze

1. Autoluw ontwikkelen stationsgebied

Dat het merendeel van de nieuwe woningen en banen in Hoofddorp in het stationsgebied worden gerealiseerd, is een kans om maximaal de komst van de doorgetrokken Noord-Zuidlijn te benutten en in te zetten op een autoluwe gebiedsontwikkeling. We zetten in op:

- Iedereen moet veilig, snel en comfortabel binnen 20 minuten vanuit het stationsgebied van en naar school, werk of winkels kunnen gaan, bij voorkeur lopend, per fiets of met het OV.
- Hoogstedelijke woonplannen maken met een lage parkeernorm en goede alternatieven (dit kan variëren per deelgebied, afhankelijk van de afstand tot het station). Bij de inrichting van de openbare ruimte ligt prioriteit bij lopen en fietsen in een autoluwe omgeving.
- Eisen stellen aan gebiedsontwikkeling in het stationsgebied:
- Wonen en voorzieningen dicht bij elkaar, om veel dagelijkse korte ritten te voorkomen.
- Hubs en centrale parkeervoorzieningen (niet bij de woning) en voorzieningen voor deelmobiliteit.

Bij andere woningbouwplannen in Hoofddorp zetten we ook in op minder autogebruik door een lagere parkeernorm. In wijken die op grotere afstand van het station liggen en waarin andere typen woningen in andere dichtheden worden gebouwd, is de parkeernorm niet zo laag als in het stationsgebied.

2. Mobiliteitsmanagement om pieken te ontlasten

Mobiliteitsmanagement betekent dat we reizigers stimuleren om minder (in de spits) te reizen. Het gaat dan om meer thuis te werken en buiten de spits te reizen. In de Corona-periode hebben we mensen ontdekt hoe dat kan, wat er voor nodig is en wat het aan voor- en nadelen met zich meebrengt. Het gaat om het vasthouden van het thuiswerken en spitsmijden zoals dat in de Corona-periode is ontstaan.

Overheden, werkgevers en werknemers zetten hier al volop op in. Er worden afspraken gemaakt tussen overheden en de grote werkgevers over thuiswerken en minder reizen in de spits. De overheid past wetgeving aan om thuiswerken fiscaal te kunnen vergoeden, als alternatief voor woon-werkreisvergoeding. Werkgevers transformeren kantoren naar ontmoetingscentra in plaats van werkplekken en faciliteren werknemers bij hun thuiswerkplek. De gemeente Haarlemmermeer sluit zich aan bij regionale afspraken en initiatieven. Een voorbeeld hiervan is “Spreiden Spreiden Spreiden”, een convenant dat werkgevers binnen de MRA hebben getekend. De gemeente Haarlemmermeer heeft dit in december 2020 ondertekend. Thuiswerken en spitsmijden is overigens alleen kansrijk voor werknemers die een baan hebben waarbij ze niet fysiek aanwezig hoeven te zijn en niet aan specifieke roosters van productieprocessen vast zitten. In het algemeen gaat het vooral om kantoor-achtige banen, zoals overheid, zakelijke dienstverlening en financiële instellingen.

Onderzoek van TNO laat zien dat van de mensen die kunnen thuiswerken 80% overweegt om dit een of meerdere dag per week te blijven doen, waarbij dit gemiddeld ongeveer 2 dagen per week zou zijn. Voor het VSP gaan we er (voorzichtig) vanuit dat werknemers van kantoorachtige banen gemiddeld ongeveer 1 dag per week blijven thuiswerken.

Daarnaast gaan we er vanuit dat ook 10% van de forenzen ervoor kiest om vanwege drukte in het OV of op de weg net buiten de spits te reizen en b.v. eerst een digitale vergadering thuis te doen. Deze maatregelen leveren uiteindelijk niet alleen voor de nieuwbouw een daling op van het aantal verkeersbewegingen maar zorgen ook voor minder verkeer in de bestaande wijken en buurten.

3. Aantrekkelijke netwerken voor fiets, OV, auto en P+R

We zetten in op aantrekkelijke netwerken voor elke modaliteit. Zo is de fiets voor scholieren en werknemers nu al voor ritten binnen Hoofddorp en naar omliggende kernen en werkgebieden een makkelijke en goedkope vervoerwijze. Er is nog wel winst te behalen in aantrekkelijke en comfortabele fietspaden (Fietsplan 2022-0000670) en moet de fiets goed en veilig gestald kunnen worden. Door de elektrische fiets kunnen reizigers in dezelfde tijd veel verder reizen (of andersom, men komt sneller en met minder moeite op de bestemming).

Reizen per OV is aantrekkelijk als dit snel en hoogfrequent (weinig wachttijd) is. Als men moet overstappen, dan moet dit makkelijk en comfortabel zijn. Het OV is vooral geschikt voor dikke stromen reizigers naar de grote steden en werkgebieden in de brede Randstad.

Fiets en OV zijn ook een goede combinatie. Daarom moeten bushaltes en het station goed bereikbaar zijn per fiets, en moeten er voldoende stallingsmogelijkheden zijn. Exacte aantallen en locaties worden nog uitgewerkt in de plannen voor het nieuwe station.

Foto Stefan Moonen

Foto Kees van der Veer

Voor het autonetwerk is het van belang dat wegen geschikt zijn voor de stromen die er gaan rijden, met een duidelijke en veilige vormgeving. Zo zijn wegen binnen de wijk alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer. Verkeer uit de wijken verzamelt zich op gebiedsontsluitingswegen die het verkeer naar de randstructuur van Hoofddorp geleidt. Zo voorkomen we sluipverkeer en overlast. Een goed en logisch wegennet is ook van belang voor verkeer van en naar plekken waar geen OV komt en voor mensen die van de auto afhankelijk zijn. Voor de combinatie auto en OV zijn goede P+R-voorzieningen op logische plekken waar OV en hoofdwegen elkaar kruisen.

Mobility as a Service (MaaS)
Mobility as a service is in de basis een service of app waarmee een reizigers op een makkelijke manier alle vormen van mobiliteit kan vinden, reserveren en betalen. Naast een OV-rit per trein, metro of bus gaat het dan ook om een OV-fiets of andere deelfiets, een deelauto, een lokale vervoer op maat dienst, het reserveren van een parkeerplek, etc. Soms wordt met MaaS ook wel het aanbieden van nieuwe vormen van vervoer op maat of voor- en natransport bedoeld.

In dit VSP zetten we niet zozeer in op de service of de app. Dat zijn ontwikkelingen die landelijk door overheid en vervoerders al in gang zijn gezet. Het VSP gaat vooral in op de infrastructurele kant: ervoor zorgen dat er kwalitatief hoogwaardige loop- en fietsroutes zijn van en naar knooppunten. Dat bij elk OV-knooppunt voldoende stallingsplaatsen zijn voor gewone en bijzondere fietsen. Dat er voldoende P+R-plekken op logische overstapplekken. Deze OV-knooppunten zijn ook de logische plekken om ook andere vormen van deelmobiliteit te faciliteren. Daarnaast is in de Netwerkstudie Haarlemmermeer aangegeven dat ook kleinschalige hubs mogelijk zijn in de wijken. Dat concept is in het VSP niet uitgewerkt.

4. Sturen met parkeerbeleid en prijs

In de gemeente Haarlemmermeer is alleen betaald parkeren in en rond het centrum van Hoofddorp. In Hoofddorp wordt parkeerbeleid niet ingezet om te sturen op automobiliteit, maar op het voorkomen of verminderen van overlast. Wij sturen met het parkeerbeleid op lagere parkeernormen als er HOV in de buurt is, of bij de ligging in een stedelijke zone. Er is daarnaast ook een verschil in parkeertarieven per zone.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt wel steeds onderzocht hoe nieuwe inwoners 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.

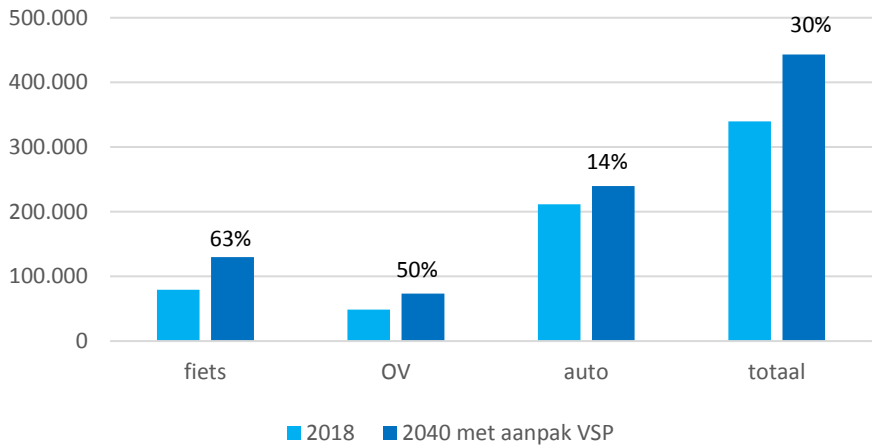
In omliggende gemeenten zoals Amsterdam, Haarlem, Leiden en op Schiphol is wel sprake van parkeerbeleid om autoverkeer te verminderen. Het is dan ook voor Hoofddorpers van belang dat ze indien nodig per fiets of met het OV naar deze bestemmingen kunnen reizen.

5. Verkeersmanagement: sturen op routekeuze

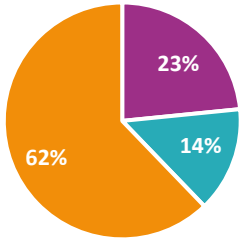
Weggebruikers nemen in principe de kortste, snelste of aantrekkelijkste route, al of niet geadviseerd door een routeplanner. Door te sturen reistijden per route, kunnen gebruikers worden gestimuleerd om juist wel of juist niet van een bepaalde route gebruik te maken. Het is mogelijk om routes te versnellen met meer groen of zelfs een groene golf bij verkeerslichten, meer voorrang of zelfs ongelijkvloerse kruisingen (en dan geen verkeerslichten meer) of andersom, door voertuigen langer te laten wachten bij verkeerslichten, de wettelijke snelheid te verlagen en andere snelheidsremmende maatregelen te nemen, zoals kruisende stromen (b.v. voetganger, fiets of OV) meer voorrang te geven. Sturen met verkeersmanagement zal ook gebruikt worden om verkeer dat niet in het centrum of de wijken een bestemming heeft, naar andere routes te leiden.

3.3 Effect van de aanpak in 5 stappen op de mobiliteit

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

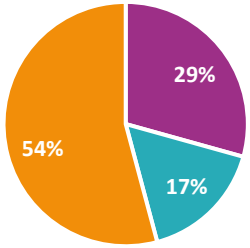


Aandelen vervoerwijzen in 2018



fiets OV auto

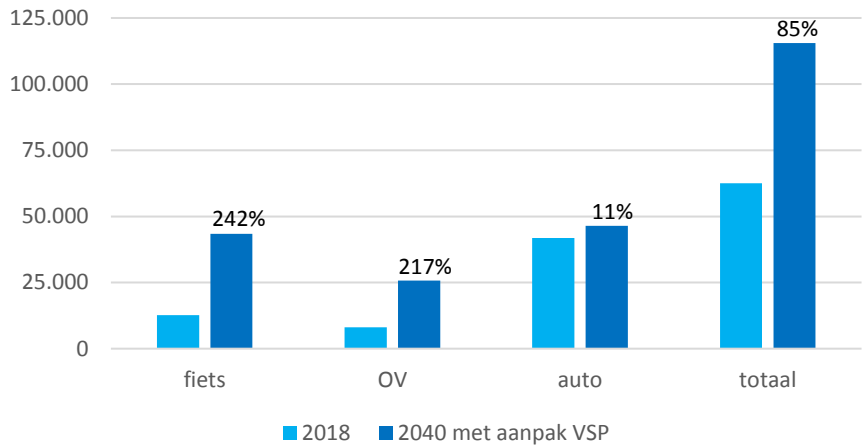
Aandelen vervoerwijzen in 2040 met aanpak VSP



De balken in deze figuur geven aan hoeveel ritten er per vervoerwijze op een dag worden gemaakt, zowel in 2018 (paars) als in 2040 (groen). De totale mobiliteit in, van en naar Hoofddorp groeit tussen 2018 en 2040 met 30% vooral ten gevolge van nieuwe woningen en banen. De fiets en het OV groeien met 63% respectievelijk 50%, dus meer dan gemiddeld. Het autoverkeer groeit minder hard met 14%. Zonder de aanpak van het VSP had de mobiliteit in totaal met 36% gegroeid en het autoverkeer met 38%.

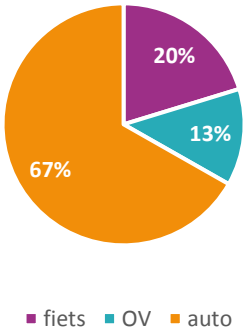
Door de investeringen in fiets en OV nemen deze vervoerwijzen een groter deel van de totale mobiliteit voor hun rekening. Het aandeel van fiets (paars) en OV (groen) samen neemt toe van 37% in 2018 tot 46% in 2040. Het aandeel autogebruik (oranje) wordt kleiner.

Deze effecten zijn echter niet voor heel Hoofddorp hetzelfde. De situatie in het stationsgebied van Hoofddorp is anders dan in de overige wijken. In het stationsgebied kunnen reizigers makkelijk kiezen voor het OV, omdat ze op loop- of korte fietsafstand van het station (met de trein, metro en Rnet-bussen) wonen of werken. We gaan ervan uit dat het fiets- en met name het OV-gebruik dan ook vooral in het stationsgebied sterk toeneemt. In de overige wijken is deze verandering veel beperkter. Voor het stationsgebied geldt de volgende grafiek:



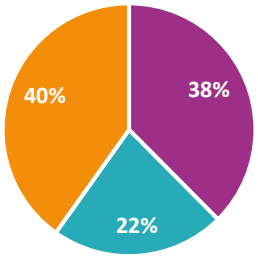
Aandelen vervoerwijzen

in 2018



Aandelen vervoerwijzen

in 2040 met aanpak VSP



De totale mobiliteit in, van en naar het stationsgebied groeit tussen 2018 en 2040 met 85% ten gevolge van nieuwe woningen en banen. De fiets en het OV groeien met 242% respectievelijk 217% (meer dan 3 keer zo groot).

Het autoverkeer groeit minder hard met 11%. In de spits groeien alle modaliteiten minder hard (o.a. vanwege thuiswerken en spitsmijden). Het autoverkeer van en naar het stationsgebied neemt daardoor in de ochtendspits zelfs af met 6%.

Door de fietsvriendelijke inrichting van het stationsgebied en de zeer goede OV-bereikbaarheid daalt het autogebruik (oranje) relatief van 67% naar 40% (ondanks de 11% groei van het autoverkeer). Het aandeel fiets en OV neemt toe van 33% tot 60%.

3.4 Wat betekent dit voor de Hoofddorper

Wat merken de bestaande en de nieuwe Hoofddorpers van deze inzet op mobiliteitstransitie?

- Betere loop- en fietsbereikbaarheid van winkelcentra en scholen, goed oversteekbare en veilige straten rondom deze voorzieningen, duidelijke loop- en fietsroutes er naartoe, degelijke en veilige stallingsvoorzieningen.
- Door slimme inrichting van wegen en openbare ruimte vermindert de onderlinge hinder van voetgangers, fietsers en parkeerverkeer (beter scheiden) en verbetert de verkeersveiligheid. Denk aan betere oversteekplekken, meer voorrang voor fietsers, smallere rijbanen en snelheidsremmende maatregelen daar waar dat voor de veiligheid nodig is.
- Een aantrekkelijke openbare ruimte is gunstig voor elke bewoner en bezoeker (lopend, met de fiets, bus of de auto).
- Een betere autobereikbaarheid van lokale bestemmingen door een rustiger verkeersbeeld en omdat de focus ligt op bestemmingsverkeer.
- Alle bestemmingen in Hoofddorp zijn goed per fiets, OV, maar ook nog steeds met de auto goed bereikbaar, zeker als men buiten de spits reist. In de spits kan het soms wat langer duren.
- Andere, logische routes naar de snelweg en omliggende kernen.

3.5 Huidige knelpunten oplossen

Het VSP geeft niet alleen aan wat de ambities voor de toekomst zijn en hoe dit gefaciliteerd kunnen worden voor wat betreft mobiliteit, maar zoekt ook naar oplossingen voor knelpunten van vandaag de dag. Zo zijn bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie zo’n 400 knel- en aandachtspunten opgehaald uit de participatie. In de gesprekken die we met bewoners en organisaties hebben gevoerd in het kader van het opstellen van het VSP, zijn ook knel- en aandachtspunten meegegeven. Deze waren, meestal al bekend, maar nog niet opgelost. Deze knel- en aandachtspunten liggen vooral op het gebied van verkeersveiligheid, verbeteringen van de bereikbaarheid en het verminderen van overlast en hinder. In dit VSP maken we enkele keuzes die een oplossing bieden voor meerdere van deze knel- en aandachtspunten, zonder op elk afzonderlijk knelpunt in te gaan. Hierbij gebruiken we de aanpak in 5 stappen. Knelpunten voorkomen is immers beter dan knelpunten oplossen door nieuwe infrastructuur. Knel- en aandachtspunten die locatie-specifiek zijn en een lokale oplossing vergen, worden aangepakt via reguliere beheer- en onderhoudsprogramma’s.

Onzekerheden en recente ontwikkelingen

Wonen en werken
De hiervoor genoemde ontwikkelingen zijn gebaseerd op groeiverwachtingen van de gemeenten en provincies als het gaat om waar de woningen en arbeidsplaatsen gerealiseerd worden, niet alleen in de gemeente Haarlemmermeer maar ook in de rest van Nederland. Sinds het opstellen van deze scenario's is er echter veel veranderd. De vraag naar en noodzaak om woningen te bouwen blijft onverminderd hoog. Echter, qua werkgelegenheid en economie zijn er nieuwe ontwikkelingen. Zo is door de Corona-pandemie het luchtverkeer sterk afgenomen. De vraag is of het luchtverkeer zich snel of langzaam herstelt en of de eerder voorziene sterke groei nog wel zal optreden, met name door veel minder zakelijk verkeer omdat ook internationaal meer digitaal wordt vergaderd. Mogelijk groeit de aan de luchthaven gerelateerde werkgelegenheid minder hard en zal er andere werkgelegenheid ontstaan, b.v. gerelateerd aan de energietransitie en verdere digitalisering van de economie. Dit leidt mogelijk tot andere verkeersstromen.

Betalen naar Gebruik
In het nieuwe Regeerakkoord is opgenomen dat voor 2030 een vorm van Betalen naar Gebruik zal worden ingevoerd. Dit betekent dat de afnemende inkomsten van het Rijk uit brandstofaccijnzen ten gevolge van de elektrificering worden gecompenseerd door een kilometerheffing. Dit betekent dat in de praktijk autorijden niet goedkoper wordt dan nu, terwijl dit in de verkeersberekeningen wel het uitgangspunt is. Dit kan leiden tot minder automobiliteit, doordat mensen kiezen om meer thuis te werken om kosten uit te sparen.

Thuiswerken
Een andere ontwikkeling is dat we door de Coronapandemie meer zijn gaan thuiswerken. Hiermee houden we rekening door uit te gaan van gemiddeld 1 dag per week thuiswerken voor banen met een kantoorachtig karakter. Echter, in veel onderzoeken naar verwacht gedrag met betrekking tot thuiswerken ná de Coronapandemie geven werknemers aan naar verwachting gemiddeld 2 dagen per week thuis te gaan werken. Dat zou tot een extra afname van verkeer (vooral in de spits leiden), zowel in het OV als in het autoverkeer.

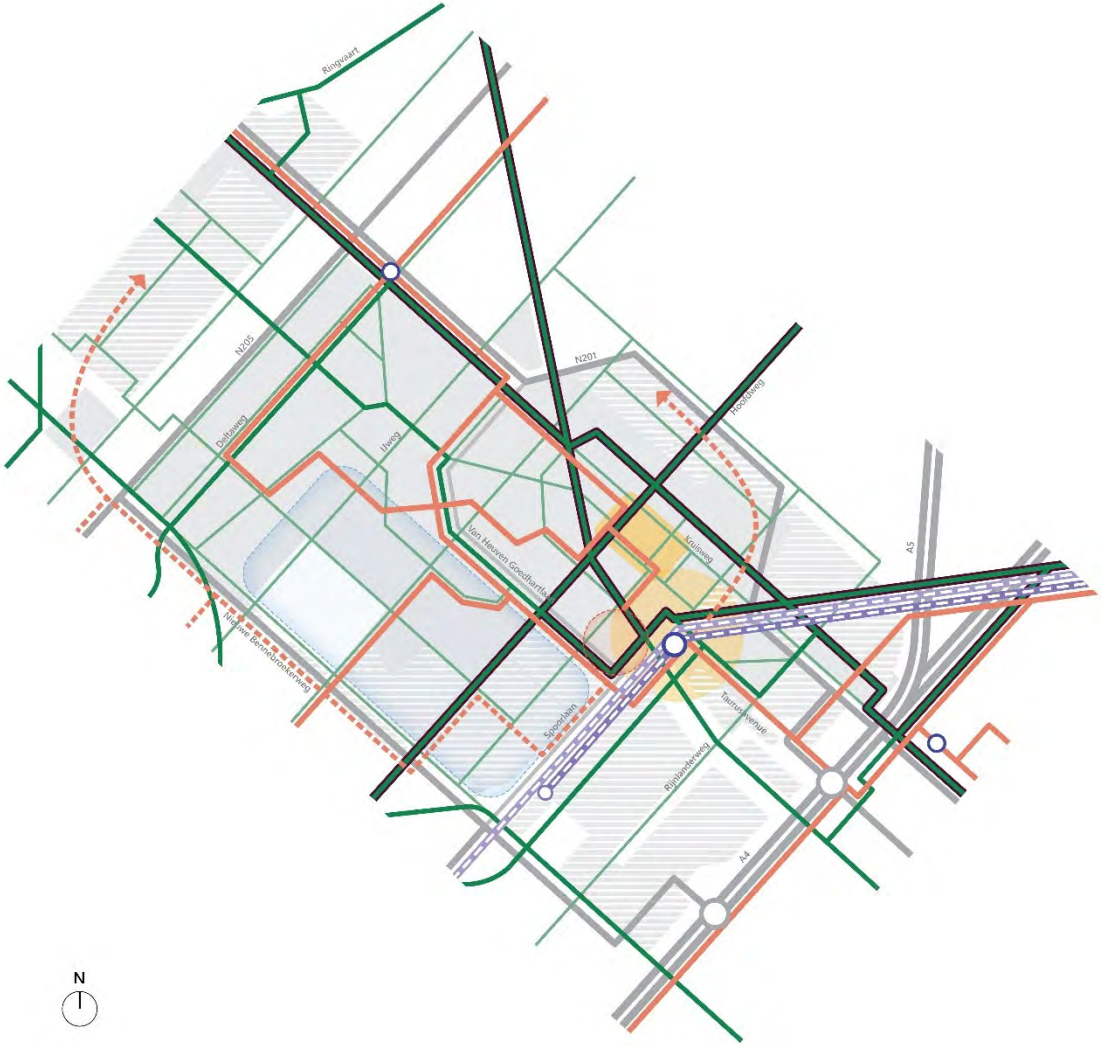
Monitoren
Het is dan ook essentieel om de ontwikkeling van de vervoervraag en van de mogelijke knelpunten goed te monitoren. Zeker de komende jaren. Passen reizigers hun werk- en reisgedrag inderdaad aan? Hoe verdeelt het verkeer zich over alternatieve routes bij maatregelen of knelpunten?

4. Hoofdkeuzes

4.1 Principes mobiliteitsnetwerken

De mobiliteitsvisie van de gemeente Haarlemmermeer en de Netwerkstudie van de gemeente, provincie en Vervoerregio geven de volgende principes en hoofdkeuzes mee voor het VSP:

1. De groei van de mobiliteit wordt zoveel mogelijk met lopen, fiets, OV en P+R opgevangen (conform het STOMP principe).
2. De Noord/Zuidlijn (metro) wordt doorgetrokken tot Hoofddorp, als alternatief voor Sprinters (stoptreinen) in de Schipholtunnel. Daarmee wordt de capaciteit van het metro- en treinsysteem fors uitgebreid.
3. Station Hoofddorp wordt een multimodaal knooppunt voor trein, metro, bus en fiets.
4. Het R-net-buslijnennetwerk wordt verder uitgebouwd met nieuwe lijnen en hogere frequenties en sluit aan op de doorgetrokken Noord/Zuidlijn.
5. Regionaal fietsverkeer wordt goed gefaciliteerd met het MRA-fietsnetwerk met doorfietsroutes tussen alle grote kernen, verknoopt met de belangrijke OV-knooppunten. Een fijnmazig netwerk van doorfietspaden en hoofdfietspaden maakt fietsverkeer gemakkelijk naar alle bestemmingen, door de elektrische fiets tot afstanden van 15 km.
6. Binnen de kernen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn enkele assen/corridors zeer belangrijk voor lokaal en regionaal fietsverkeer. Op deze assen wordt de fietsinfrastructuur verbeterd en is het autoverkeer ondergeschikt, zonder dat dit te veel gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de wijken. Het fietsnetwerk sluit direct aan op fietsbestemmingen (scholen, winkels) en wordt verkeersveilig ingericht.
7. Doorgaand autoverkeer maakt gebruik van de randstructuur. Binnen de wijken en in het stationsgebied is in principe alleen bestemmingsverkeer welkom. We kiezen daarom voor een 30 km/u regime als basis in alle wijken en alleen 50 km/u op enkele hoofdroutes (“30 km/u tenzij …”). Het functioneren van wegen van en naar de wijken (bereikbaarheid en doorstroming) in relatie met de nieuwe fietsnetwerken is onderdeel van nadere studie.
8. De capaciteit van het hoofdwegennet, zowel snelwegen als provinciale wegen, wordt naar verwachting niet meer uitgebreid. In principe komen er ook geen nieuwe aansluitingen op het rijkswegennet of vanuit Hoofddorp op de provinciale wegen bij. De rijkswegaansluiting 3A Hoofddorp-Zuid (bij Nelson Mandeladreef) heeft enige restcapaciteit, de aansluitingen 3 Hoofddorp (bij Taurusavenue/N201) en 4 Nieuw-Vennep (bij N207) niet. Ontlasting van aansluiting 3 Hoofddorp is gewenst, mede omdat overbelasting van deze aansluiting gevolgen voor de bereikbaarheid van Schiphol (de volgende aansluiting) heeft.
9. De historische polderlinten zoals de (oude) Bennebroekerweg, de IJweg en de Hoofdweg zijn geen onderdeel van de randstructuur. Ze zijn wel zeer belangrijk voor regionale fietsverkeer en landbouwverkeer. Sluipverkeer wordt ontmoedigd. Dit geldt ook voor de Rijnlanderweg, Aalsmeerderweg en de ringvaartdijken, maar die behoren niet tot de scope van het VSP.



Legenda

- MRA-doorfietsroute
- Doorfietsroute
- Hoofdfietsnetwerk
- Rnet-buslijn, bestaand
- Mogelijke Rnet-buslijn
- Studiegebied toekomstige Rnet-buslijn
- Snelweg en afrit
- Doorgaand verkeer via randstructuur
- Bundeling stromen naar randstructuur
- Studiegebied zuidelijke ontsluiting
- Spoorlijn
- Metrolijn en mogelijke eindhalte
- Multimodale knoop
- Stationsgebied en centrum Hoofddorp
- Bebouwde kom
- Gebiedsontwikkeling

4.2 Lopen is gezond en efficiënt

Op verplaatsingen korter dan 1 km heeft lopen altijd de voorkeur. Lopen is gezond en kan zonder vervoersmiddelen die gestald of geparkeerd moeten worden. Om lopen makkelijk en vanzelfsprekend te maken, moet er ook een hoogwaardig loopnetwerk zijn. Loopvoorzieningen worden meestal niet vanuit een netwerkprincipe ontworpen. Lopen is helaas vaak een sluitstuk in het inrichten van de verkeers- en openbare ruimte. Daarom moet dit andersom: lopen moet prioriteit krijgen bij het inrichten van de openbare ruimte, vooral om lopen een grotere rol te geven in de bereikbaarheid van het station, bushaltes, winkelcentra en scholen. Daarom gelden voor lopen de volgende principes:

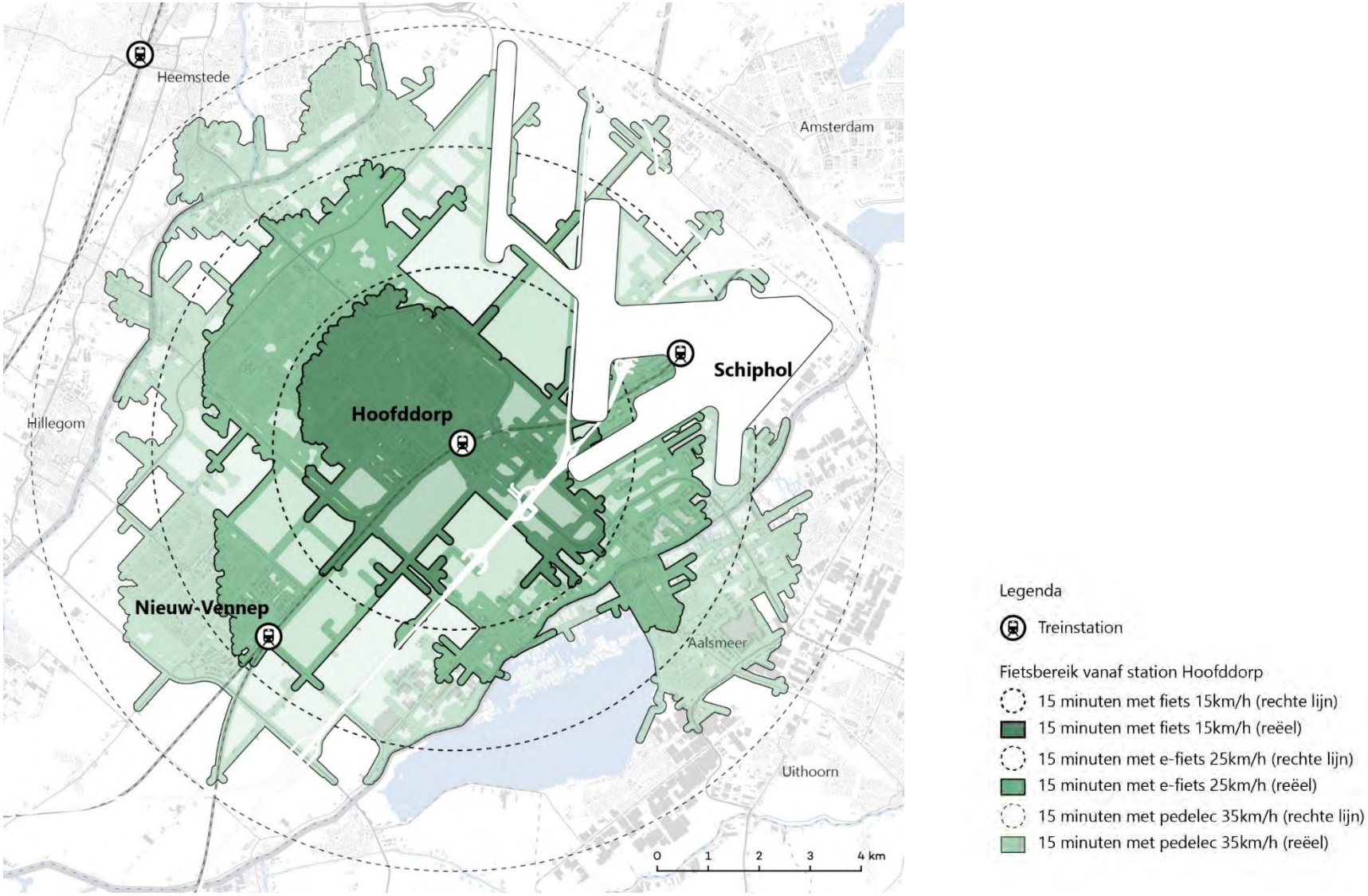
- Ontwerp looproutes van en naar het station en het centrum;
- In het centrum en het stationsgebied krijgen voetgangers prioriteit bij oversteken, liefst met zebrapaden, desnoods met verkeerslichten;
- Looproutes zijn ruim, aantrekkelijk en sociaal veilig.

4.3 Stap op de fiets

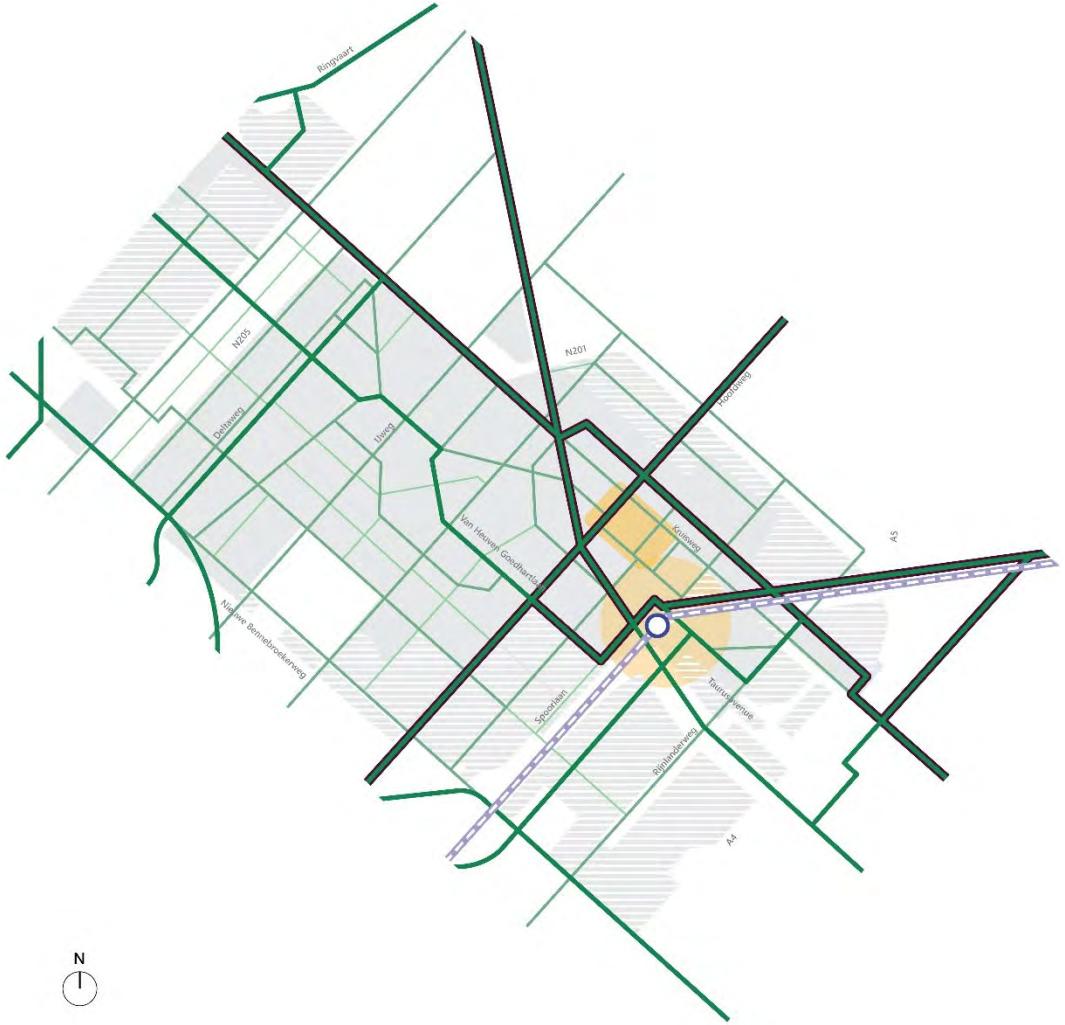
Steeds meer mensen kiezen voor de fiets voor de korte afstanden tot 15 km. De fiets is een gemakkelijke vervoerswijze als alternatief van de auto of OV. De keuze voor de fiets is een gezonde keuze en draagt ook nog bij aan schone lucht en kan zowel voor woon-werk verkeer maar ook voor recreatie gebruikt worden. Op deze manieren zetten maken we fietsen aantrekkelijker:

- (Stimu)leren fietsen naar school
  In Nederland wordt steeds minder gefietst door kinderen[1]. Terwijl fietsen ervoor zorgt dat kinderen zelfstandig mobiel zijn als ze wat ouder worden en fietsen gezond is voor kinderen. Om te stimuleren dat kinderen, samen met hun ouders, veilig kunnen leren fietsen, wordt er extra aandacht besteed aan een verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen en wijkcentra. De middelbare scholen worden aangehaakt op het regionaal fietsnetwerk (waarbij rekening wordt gehouden met brommers). Daarnaast zal de gemeente in samenwerking met de Vervoerregio, en buurgemeenten inzetten op educatie-programma's via scholen.
- Voldoende stallingsplekken
  Bij het verbeteren van de bereikbaarheid zijn ook voldoende stallingsplekken voor de (verschillende soorten) fiets belangrijk. Vooral bij het station, het stadscentrum, OV-haltes, wijkcentra en scholen zal hier extra aandacht aan worden besteden.
- Opwaarderen en aanvullen fietsnetwerk
  Het bestaande hoofdfietsnetwerk dient in zijn geheel (maar wel stapsgewijs) te worden verbeterd. Daarbij gaat het om beter herkenbare routes en bewegwijzering, bredere fietspaden (zeker waar brommers worden toegestaan), strekken van routes (minder bochten) en als principe toepassen van asfaltverharding voor comfort. Hiermee benutten we tevens de potentie van de fiets in het voor- en natransport naar de trein en de metro. Zoals in de figuur op pagina 26 te zien is, kun je vanuit heel Hoofddorp in 15 minuten op station Hoofddorp komen, zeker met een elektrische fiets.
- Realiseren nieuwe verbindingen
  Door missende schakels in het fietsnetwerk aan te leggen verbinden we verschillende routes en bestemmingen beter met elkaar. Hierbij zetten we in op betere fietsbereikbaarheid van het stationsgebied, het stadscentrum, winkelcentra, scholen en Schiphol. Naast de gridstructuur van Hoofddorp kan het soms nodig zijn om ook een diagonale fietsroute toe te voegen om omrijden te voorkomen. Een voorbeeld van een bijna complete diagonale groene en recreatieve route, die ook voor woon-werkverkeer een belangrijke functie heeft, is de Geniedijk als onderdeel van de Stelling van Amsterdam.

[1] Waarom kinderen steeds minder en slechter fietsen | ANWB (https://www.anwb.nl/verkeer/veiligheid/tips-voor-veilig-naar-school-fietsen)



Bron: Netwerkstudie Haarlemmermeer



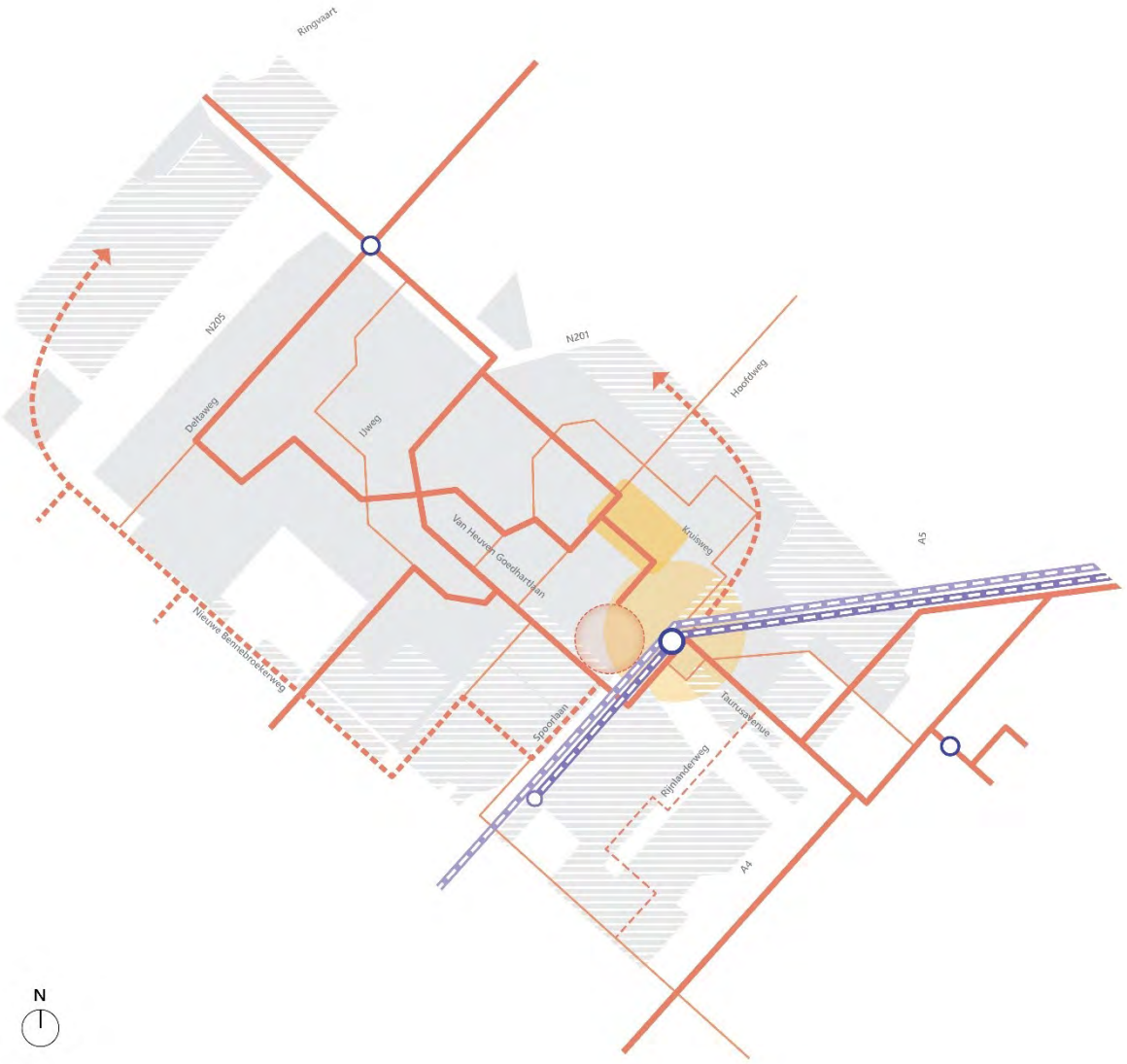
Legenda

- MRA-doorfietsroute
- Doorfietsroute
- Hoofdfietsnetwerk
- Onderliggend fietsnetwerk
- Spoorlijn en knoop Hoofddorp
- Stationsgebied en centrum Hoofddorp
- Bebouwde kom
- Gebiedsontwikkeling

4.4 Aantrekkelijk openbaar vervoer

Voor de middellange en lange afstanden, van en naar Amsterdam, Schiphol en diverse steden in de brede Randstad vormt frequent OV een aantrekkelijke vervoerwijze, zeker naar plekken waar de auto lastig kan komen. OV biedt de mogelijkheid om grote stromen reizigers te vervoeren. De trein, metro en R-net vormen de ruggengraat van dit OV-netwerk, aangevuld met lokale bussen en maatwerk OV zoals AML Flex. We zetten in op:

- Goede bereikbaarheid van NS-stations en de metro
  Als de Noord-Zuidlijn is doorgetrokken naar Hoofddorp bieden het spoor en de metro snelle en frequente verbindingen naar belangrijke bestemmingen in de MRA en richting Leiden. Het is dan ook belangrijk om goed bij deze stations te kunnen komen, lopend, per fiets en met buslijnen.
- Uitbreiding R-net
  Het R-netbuslijnen netwerk breiden we uit 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.
- Lokale busnet
  Aanvullend op de R-net-lijnen blijven er ook stads- en regiolijnen rijden om de kleine kernen te bedienen en soms een halte iets dichter bij huis te vinden. We hebben naast het reguliere OV vanuit de gemeente ook MeerOV (aanvullend OV). Dat is bedoeld voor de plekken waar geen regulier OV rijdt.



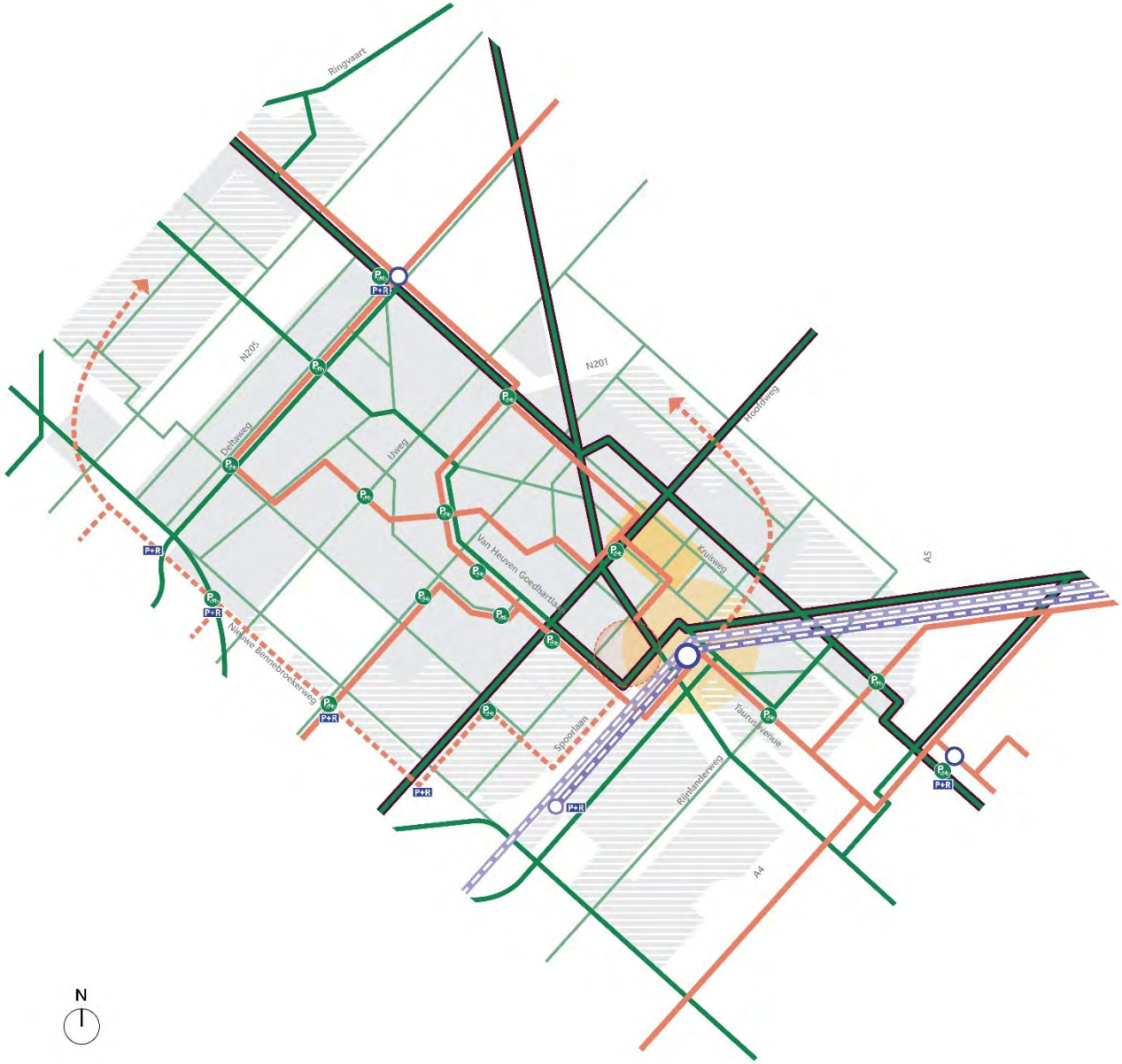
Legenda

- Rnet-buslijn, bestaand
- Mogelijke Rnet-buslijn
- Studiegebied toekomstige Rnet-buslijn
- Ontsluitende buslijn
- Mogelijke ontsluitende buslijn
- Spoorlijn
- Metrolijn en mogelijke eindhalte
- Multimodale knoop
- P+R
- Stationsgebied en centrum Hoofddorp
- Bebouwde kom
- Gebiedsontwikkeling

4.5 Multimodale reis

De focus ligt niet alleen op het versterken van netwerk voor lopen, fietsen en OV maar ook op het verknopen van de netwerken om de multimodale reis aantrekkelijker te maken, ook met de auto. Om multimodaal reizen aantrekkelijk te maken, zijn nodig:

- Goede netwerken fiets, OV en auto
  Via het snelle en comfortabele fietsnetwerk of de randstructuur voor autoverkeer kunnen reizigers naar een (P+R bij een) R-net-buslijn, metro of trein om daarvandaan snel verder te reizen.
- Fijne overstapplekken
  Met goede fiets- en looproutes, voldoende en veilige stallingen voor fietsen bij OV-haltes en stations en actuele reisinformatie maken we de overstap tussen vervoerswijzen zo prettig mogelijk. Daarnaast wordt extra aandacht geschonken aan het sociaal veilig inrichten van overstaplocaties zodat ook op rustige momenten de multimodale reis prettig gemaakt kan worden.
- P+R bij R-net en metro
  Om autoverkeer af te vangen worden er P+R plaatsen ingericht bij de R-net haltes aan de randen van Hoofddorp, vergelijkbaar met P+R Getsewoud. Hierdoor kunnen mensen hun auto neerzetten en hun reis vervolgen met de R-net richting het centrum, station of Schiphol.
- Nieuwe vormen van mobiliteit en MaaS
  De verwachting is dat de komende jaren ook nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelmobiliteit, steeds belangrijker worden. Het huidige aanbod, van een aantal deelauto’s en OV-fietsen, zal waar nodig groeien om zo de multimodale reis optimaal te faciliteren. Er zullen meer hub’s komen waar deze vervoerswijzen te vinden zijn, waarbij we voorwaarden stellen om overlast te voorkomen. Door middel van Mobility as a Service (MaaS) diensten en apps wordt het steeds makkelijker om van verschillende vervoerwijzen in één reis gebruik te maken.



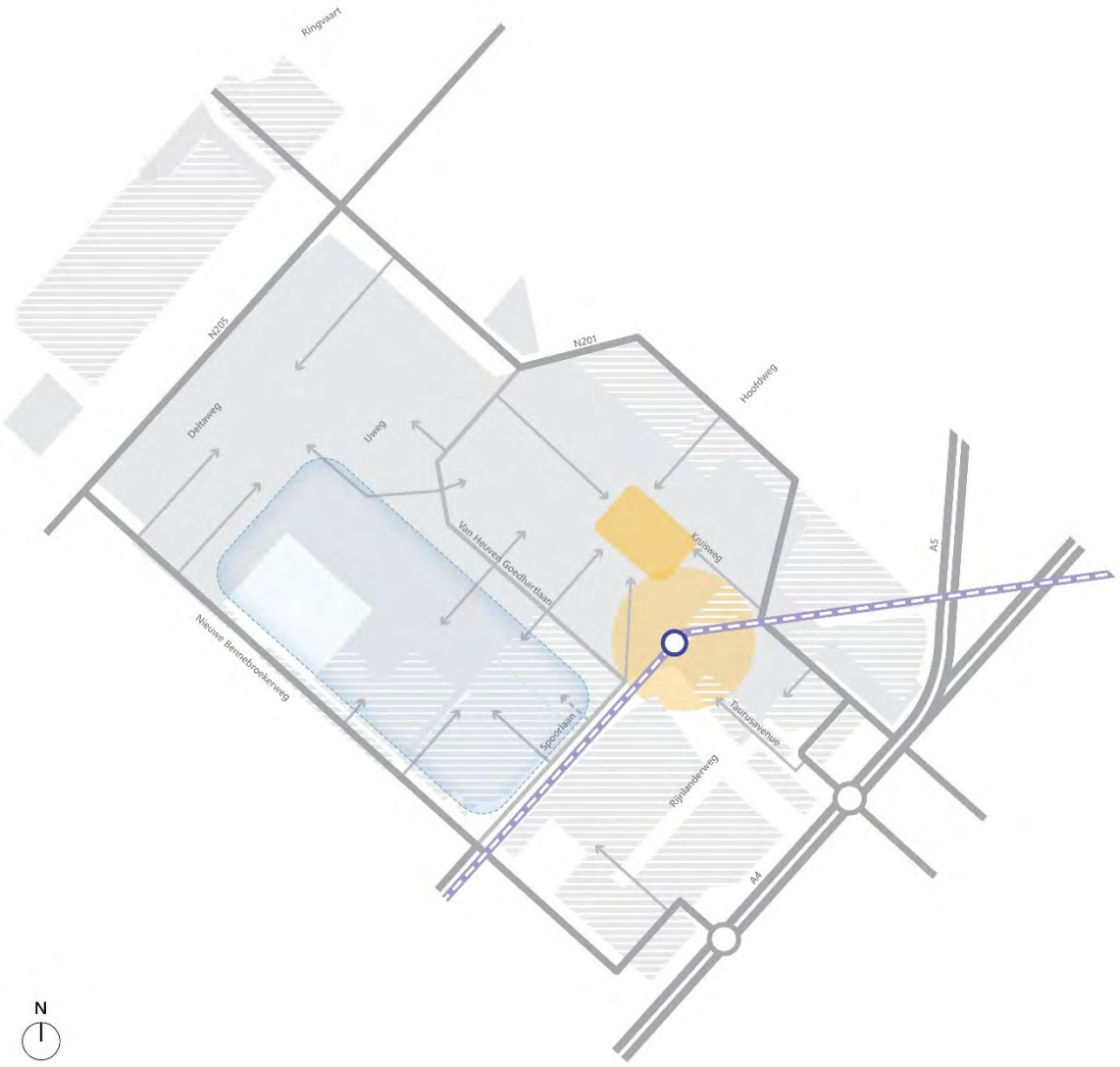
Legenda

- MRA-doorfietsroute
- Doorfietsroute
- Hoofdfietsnetwerk
- Fietsenstalling
- Rnet-buslijn, bestaand
- Mogelijke Rnet-buslijn
- Studiegebied toekomstige Rnet-buslijn
- Spoorlijn
- Metrolijn en mogelijke eindhalte
- Multimodale knoop
- P+R
- Stationsgebied en centrum Hoofddorp
- Bebouwde kom
- Gebiedsontwikkeling

4.6 Auto bereikbaarheid

Het belangrijkste doel voor het wegennetwerk is een goede lokale en regionale bereikbaarheid. Hierbij is het belangrijk dat voorzieningen multimodaal, en dus ook met de auto, bereikbaar zijn. Conform de Mobiliteitsvisie worden deze principes gehanteerd:

- Doorgaand autoverkeer via randstructuur
  Om de leefbaarheid en bereikbaarheid van bestemmingen in de kern van Hoofddorp te verbeteren, wordt de randstructuur rondom Hoofddorp (N201, N205 en Nieuwe Bennebroekerweg) de primaire route voor doorgaand autoverkeer.
- Focus op bestemmingsverkeer in kern Hoofddorp
  Door het doorgaande verkeer uit de wijken van Hoofddorp te weren, ontstaat er een rustiger verkeersbeeld waardoor er ook meer ruimte vrij komt voor vergroening van de openbare ruimte en meer ruimte voor fietsen en wandelen. Daarnaast draagt het bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van werkgelegenheid, winkels en scholen.
- Meer 30 km/u en verkeersveilige weginrichting
  Met een verkeersveilige herinrichting van de wegen naar 30 km/u komt er meer ruimte vrij voor fietsers en voetgangers. Het wordt dan logischer voor doorgaand verkeer om via de randstructuur te rijden. Als basis geldt 30 km/u. 50 km/u wordt alleen toegepast waar dit vanwege het sturen van verkeersstromen en drukte nodig is. In de loop van de jaren zullen meer 50 km/u wegen worden getransformeerd naar 30 km/u, waarbij steeds belangen als alleen bestemmingsverkeer, exploitatie OV en bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten zullen worden afgewogen. Eventuele knelpunten worden uiteraard besproken met de Vervoerregio en de gezamenlijke nood- en hulpdiensten.
- Geen doorgaand verkeer door stationsgebied
  In het stationsgebied ligt de focus op de voetganger, fietser en hoogwaardige openbare ruimte. Voor een doorgaande autoroute is geen ruimte meer. Juist om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren blijft het mogelijk om ook mensen naar en van het station te brengen. Bij de herinrichting van de multimodale knoop is een locatie voor het ophalen of afzetten van ov-passagiers per auto uiteraard onderdeel van de plannen.



Legenda

- Snelweg en afrit
- Doorgaand verkeer via randstructuur
- Bundeling stromen naar randstructuur
- Inprikker vanuit wijk naar randstructuur
- Nieuwe inprikker naar randstructuur
- Studiegebied zuidelijke ontsluiting
- Spoorlijn en knoop Hoofddorp
- Stationsgebied en centrum Hoofddorp
- Bebouwde kom
- Gebiedsontwikkeling

5. Bouwstenen

5.1 Pakketten van maatregelen

Om de eerdere beschreven hoofdkeuzen concreet te maken, zijn investeringen in maatregelen nodig. In dit hoofdstuk beschrijven we die maatregelen. Er zit vaak een grote samenhang tussen maatregelen. Vaak is een combinatie van maatregelen nodig om een doel of effect te bereiken. Daarom hebben we de maatregelen gebundeld in pakketten. Sommige maatregelen komen in meerdere pakketten terug. We onderscheiden de volgende pakketten:

- Voetganger
  Lopen is de meest logische vervoerwijze op afstanden tot 1 km. Omdat er geen voertuigen (fiets of auto) gestald of geparkeerd hoeven te worden, is lopen dan relatief snel en betrouwbaar. Goede, groene en comfortabele looproutes zijn dan belangrijk.
- Fiets
  Om fiets een aantrekkelijker en veiliger vervoerwijze te laten zijn, het centrum en stationsgebied goed bereikbaar te maken én om het voor- en natransport van de bus, trein en metro makkelijk te maken, is een uitgebreid pakket aan fietsmaatregelen nodig.
- Openbaar vervoer
  Een pakket aan investeringen in het OV zorgt ervoor dat op belangrijke woon-werkrelaties het OV aantrekkelijker wordt.
- Station en centrum
  Om de ruimtelijke ontwikkelingen in het stationsgebied mogelijk te maken en meer ruimte voor de voetganger en de fiets te creëren, is een samenhangend pakket aan maatregelen nodig om doorgaand autoverkeer naar de randstructuur te geleiden.
- Nieuwe Bennebroekerweg
  Opwaarderen van de (Nieuwe) Bennebroekerweg leidt tot een robuuste en logische randstructuur aan de zuidwestzijde van Hoofddorp.
- N201/N196
  Deze belangrijke verbinding voor Hoofddorp en de regio wordt deels versterkt, maar zal deels ook ontlast moeten worden om als robuust onderdeel van randstructuur te kunnen blijven functioneren en om ruimtelijke ontwikkelingen aan de noord- en oostzijde van Hoofddorp mogelijk te maken.

5.2 Pakket voetganger

Ook al is lopen de meest effectieve en cruciale vervoerwijze (iedereen is voor het eerste of laatste stukje van zijn reis een voetganger), meestal is de infrastructuur voor de voetganger de sluitpost in het ontwerp. Het meest belangrijk voor de voetganger is om dit om te draaien: Bij elke inrichting van de openbare ruimte of een weg, moet eerst de infrastructuur voor de voetganger worden ontworpen.

Het pakket voetganger bestaat daarnaast uit de volgende maatregelen:

- De directe omgeving van basisscholen wordt zoveel mogelijk heringericht om leerlingen en ouders veilig naar school te kunnen laten lopen (en fietsen). Parkeren van de auto bij school komt daardoor iets meer op afstand. Ontwerpen van herinrichting zullen samen met scholen en inwoners worden opgepakt.
- De combinatie lopen en OV is aantrekkelijk: het combineren van de snelheid, directheid en hoge frequentie van R-net-buslijnen, trein en metro met het gemak van lopen naar een halte of station. Belangrijk is om bij alle (bestaande en nieuwe) R-net-bushaltes steeds goede looproutes ernaartoe te realiseren.
- Specifiek voor het stationsgebied zet de gemeente in op prioriteit voor goede looproutes vanaf het station naar alle omliggende wijken. Denk aan aantrekkelijke, brede voetpaden, in het groen, prioriteit bij oversteken. Een goede looproute tussen station en stadscentrum is daarbij erg belangrijk.

- Voor het centrum is een goede bereikbaarheid voor voetgangers vanuit alle omliggende wijken belangrijk. Dit wordt geborgd door bij de ontwikkeling van het centrum goede looproutes te ontwerpen, inclusief oversteken met prioriteit voor de voetganger, liefst met zebrapaden (soms met verkeerslichten).

Deze maatregelen worden per ontwikkeling verder concreet en specifiek worden gemaakt met behulp van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (zie hieronder).

Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE)
Het doel van een MPvE is om mobiliteit op een toekomstbestendige wijze te verankeren in de ruimtelijke planvorming, voordat ruimtelijk keuzes worden vastgelegd in een Stedenbouwkundig Plan. In het MPvE worden gemeentebrede ambities voldoende specifiek gemaakt op gebiedsniveau, zodat keuzes gemaakt kunnen worden die passen bij de kenmerken van het gebied en de beoogde doelgroepen. Het gaat hierbij om het creëren van de juiste voorwaarden die een gedragsverandering op mobiliteit mogelijk maken. Het houdt rekening met alle potentiële bewoners en bezoekers van de nieuwe wijk, inclusief degene die zich geen eigen auto kunnen veroorloven en/of vanwege leeftijd of gezondheid een specifieke mobiliteitsbehoefte hebben om actief te kunnen blijven deelnemen aan de samenleving.

Het MPvE bevat eisen en wensen die de gemeente meegeeft aan het plangebied én de randvoorwaarden in het invloedsgebied (het gebied tot aan grofweg de eerste OV- en auto-knooppunten). Voor het realiseren van de eisen en wensen in het plangebied is in de meeste gevallen de ontwikkelaar aan zet. Voor het realiseren van randvoorwaarden in het invloedsgebied staat de gemeente (al dan niet in afstemming met andere overheden) aan de lat.

De gemeente is in eerste instantie de architect van een MPvE. In het MPvE worden de onderwerpen ‘benoemd’ die de ontwikkelaar vervolgens moet ‘concretiseren’ en ‘toetsbaar moet maken’. Het MPvE is daarmee een concretisering van het mobiliteitsbeleid. Het antwoord van de ontwikkelaar op het MPvE is een mobiliteitsconcept. Het mobiliteitsconcept maakt onderdeel uit van de aanvraag van de omgevingsvergunning.

Op dit moment wordt het MPvE ingezet in de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek, Nieuw-Vennep West en Cruquius-Zwaanshoek. De gemeente gaat dit instrument bij alle gebiedsontwikkelingen van meer dan 200 woningen inzetten. In het MPvE kunnen de uitgangspunten en maatregelen op hoofdlijnen specifiek voor het gebied worden uitgewerkt en concreet gemaakt.

5.3 Pakket fiets

Recent is door Rijk, regionale overheden en maatschappelijke partners het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld. Hierin bevestigen deze partijen dat de fiets een essentiële vervoerwijze is om te kunnen garanderen dat plekken bereikbaar blijven, groei van de mobiliteit kan worden opgevangen en de leefbaarheid en gezondheid van mensen kunnen worden verbeterd. Investeren in fiets heeft dan ook vooral positieve effecten en is zeer effectief.

Het pakket fiets bestaat uit de volgende maatregelen:

- De directe omgeving van basisscholen wordt zoveel mogelijk heringericht om leerlingen en ouders veilig naar school te kunnen laten (lopen en) fietsen. Parkeren van de auto bij school komt daardoor iets meer op afstand. Ontwerpen van herinrichting zullen samen met scholen en inwoners worden opgepakt.
- De gemeente wil graag dat leerlingen (met of zonder ouders) zoveel mogelijk lopend of per fiets naar school gaan. Naast een veilige omgeving is het ook nodig dat kinderen dit leren. Daarom zet de gemeente bij voorkeur in regionaal verband in op educatieve campagnes om kinderen te leren fietsen. Voorbeelden hiervan zijn het programma Verkeer en Meer[2] van de Vervoerregio Amsterdam en het Kinderfietsenplan en de campagne Streetwise van de ANWB[3].
- De combinatie (lopen/)fiets en OV is aantrekkelijk: het combineren van de snelheid, directheid en hoge frequentie van Rnet, trein en metro met het gemak van (lopen of) fietsen naar een halte of station en daar zonder problemen veilig en snel een fiets te stallen. Belangrijk is om bij alle (bestaande en nieuwe) Rnet-bushaltes steeds voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen te realiseren en dat je goed bij deze stallingen kunt komen.

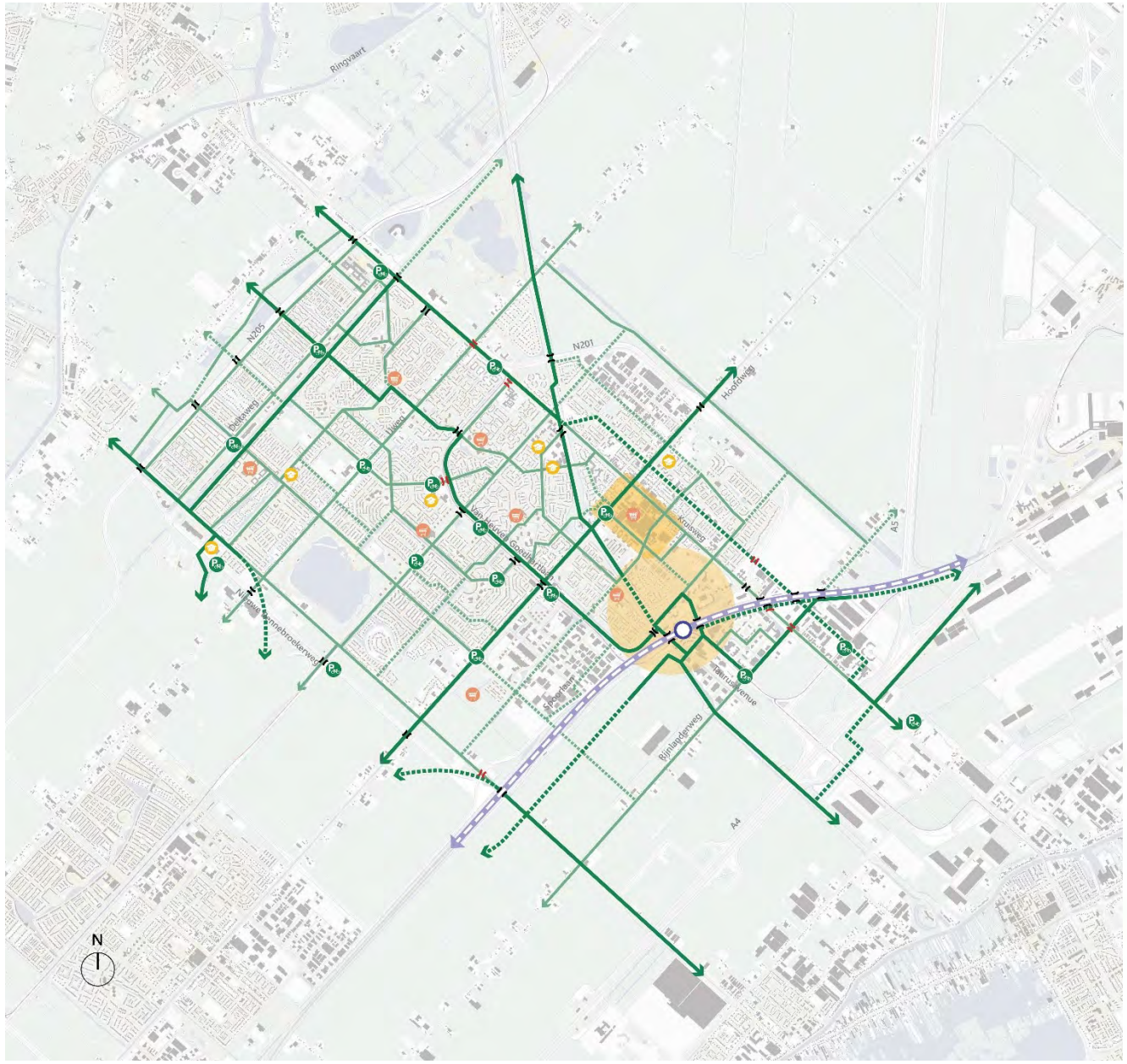
Impressie verkeersveilige herinrichting bij scholen

Potentie fiets- en OV-knooppunten voor hubs
Naar mate fiets en OV goed samenwerken en OV-haltes logische verzamelpunten in of aan de rand van de wijk vormen, ontstaat hier de potentie om er meer hub-functies aan toe te voegen, zoals deelmobiliteit, ophaalpunten voor pakketjes of zelfs een kleine multifunctionele winkel.

[2] Verkeer & Meer (https://www.verkeerenmeer.nl)
[3] ANWB (https://www.anwb.nl/verkeer/veiligheid/tips-voor-veilig-naar-school-fietsen)

- Voor het regionaal fietsverkeer worden een aantal regionale hoofdfietsroutes verbeterd, als onderdeel van het metropolitaan fietsnetwerk van de MRA. Hierbij gaat het om brede fietspaden met een goede verharding en prioriteit bij kruisingen (of ongelijkvloers). Specifiek voor Hoofddorp gaat het om de routes:
    - Nieuw-Vennep – Hoofddorp via de Hoofdweg (westzijde)
    - Cruquius/Floriande – station Hoofddorp via de Van Heuven Goedhartlaan
    - Heemstede -Hoofddorp – Aalsmeer via de Pabstlaan en een nieuwe verbinding over/onder de N201 door De Hoek heen, maar ook via de Geniedijk-route waarbij het ontbrekende deel tussen Hoofdweg en het spoor wordt gerealiseerd.
    - Nieuwe, directe fietsroute Hoofddorp – Schiphol langs het tracé van de spoorlijn.
- Het lokale hoofdfietsnetwerk van Hoofddorp wordt helemaal opgewaardeerd en aangevuld met ontbrekende schakels. Daarbij gaat het om het verbreden op drukke plekken, meer prioriteit bij kruisingen of meer ongelijkvloerse kruisingen, een betere bewegwijzering, strekken van routes (minder scherpe bochten), sociale veiligheid, (begroeiing en verlichting) en soepele hellingen. Middelbare scholen en winkelcentra zijn goed bereikbaar via het lokale hoofdfietsnetwerk. Nieuwe schakels zijn onder andere:
    - Station Hoofddorp – Graan voor Visch Zuid
    - Stadscentrum – Graan voor Visch Zuid
    - Toolenburg – Schiphol Trade Park
    - Extra brug over Hoofdvaart in Hoofddorp-Noord
    - Station Hoofddorp – Schiphol Trade Park
    - Station Hoofddorp – stadscentrum
- De Hoofdweg westzijde en de IJweg worden fietsvriendelijk ingericht.
- Er komen ongelijkvloerse kruisingen (fietsbruggen of fietstunnels) bij drukke kruispunten:
    - IJweg onder N201
    - Doorgetrokken Pabstlaan onder N201
    - Rijnlanderweg onder N201
    - Van Heuven Goedhartlaan onder Kruisweg-west
    - Altenburg onder Van Heuven Goedhartlaan
    - Bennebroekerweg onder Spoorlaan

Welke maatregelen op welke plek nodig zijn, waar de prioriteiten liggen en hoe maatregelen eruit zien, wordt in het Fietsplan verder uitgewerkt. Bij gebiedsontwikkeling worden de maatregelen verder concreet en specifiek met behulp van een Mobiliteitsprogramma van Eisen.

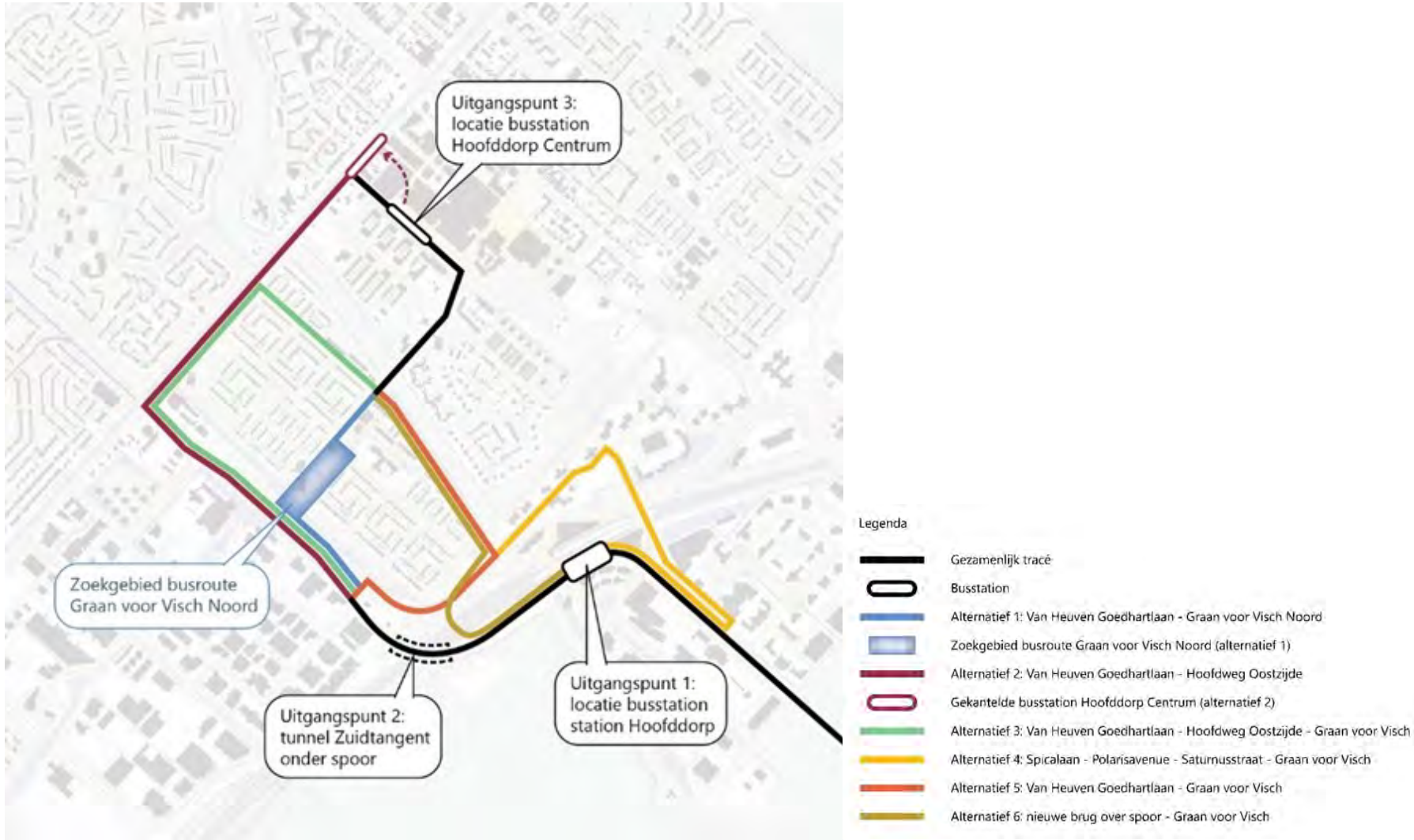

Ringvaart
N205
N207
Hoofdweg
Dijkweg
Vijverweg
Van Merwedelaan
Gaudiëlaan
Kruisweg
Rijnlandseweg
A4
A5
N
Legenda
Doorfietsroute
Hoofdfietsnetwerk
Nieuwe doorfietsroute / hoofdfietsnetwerk
Tunnel/brug bestaand
Tunnel/brug nieuw
Fietsenstalling
Spoorlijn en knoop Hoofddorp
Middelbare school
Winkelcentrum
Stationsgebied en centrum Hoofddorp

5.4 Pakket Openbaar Vervoer

Uitganspunt is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het multimodale knooppunt station Hoofddorp met trein, metro en R-net. Om de metro en het knooppunt maximaal te benutten zijn de volgende verbeteringen in het OV-netwerk belangrijk:

- In de multimodale knoop is nu het uitgangspunt dat alle buslijnen van Hoofddorp via een nieuw busstation aan de Zuidtangentbusbaan bij het station halteren (op gelijk niveau als trein en metro). De halte 'laag' in de westelijke tunnel bij het station zal dan vervallen. Dit is nu het voorkeursscenario. Bij het ontwerp van station Hoofddorp moet blijken of dit ook daadwerkelijk zo gerealiseerd kan en moet worden. Als blijkt uit onderzoek dat een hoog busstation niet mogelijk is blijft de huidige busroute langs Graan voor Visch intact. Om buslijnen vanuit het centrum naar de 'hoge' route te leiden, is een nieuwe busbaan vanaf de Nieuweweg door Graan voor Visch naar de Van Heuven Goedhartlaan nodig. De exacte route en wat dit betekent voor die wijk moet nog verder worden onderzocht
- Het netwerk van regionale snelle bussen wordt verder uitgebouwd met de HOV (Noordwijk -) Lisse – Lisserbroek – Nieuw-Vennep West – Lincolnpark – Graan voor Visch-Zuid – station Hoofddorp – Schiphol.
- Om de verwachte groei van het aantal inwoners en van het aantal OV-reizigers goed op te vangen, zullen de frequenties van de R-net-lijnen in de loop van de tijd worden verhoogd, op sommige verbindingen wel tot 12-16 keer per uur in de spitsen.
- R-net-buslijnen zullen deels aantakken op de metro richting Amsterdam en Schiphol en niet meer allemaal doorrijden naar Schiphol en Amsterdam. Dit kan ook niet vanwege de beperkte capaciteit van de Zuidtangenttunnel (Abdijtunnel).
- De lijnen of ritten die niet naar Schiphol meer doorrijden, rijden door naar een nieuwe knooppunt Schiphol-Zuidwest aan de N196. Daar verknopen ze met de HOV-ringlijn Schiphol. Daardoor wordt het mogelijk dat vanuit elke wijk in Hoofddorp en Nieuw-Vennep er met maximaal 1 overstap een frequente OV-verbinding ontstaat met alle werkgebieden rondom Schiphol.
- Ook woningbouw in Cruquius-Zwaanshoek en op termijn in Hoofddorp-Noord dienen aangesloten te worden op het R-net-buslijnennetwerk. Er moet nog worden onderzocht via welke route(s) dit mogelijk is.
- Omdat via de Rnet-buslijnen veel werkbestemmingen direct en frequent bereikbaar zijn, is het kansrijk om de multimodale reis auto – OV goed te faciliteren met meerdere P+R's rondom Hoofddorp, bij voorkeur waar de R-net-buslijnen de randstructuur van Hoofddorp kruist. Dit zijn logische plekken voor de overstap van auto op OV voor reizigers uit omliggende kernen en in een enkel geval ook voor reizigers uit Hoofddorp. Door P+R aan de rand van Hoofddorp te faciliteren, wordt voorkomen dat reizigers R-net-bushaltes in de wijken zelf gaan parkeren en overstappen.
- In Haarlem ontstaat een nieuwe HOV-knoop Zuid-Haarlem die voor reizigers uit Haarlemmermeer qua overstap ook een belangrijke schakel in het OV-systeem wordt.

Wat als de Noord-Zuidlijn niet wordt doorgetrokken naar Hoofddorp?
Rijk en regio besluiten naar verwachting in het najaar van 2022 tot het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Dit zou ook op z'n vroegst rond 2035 gereed kunnen zijn. Tot die tijd en dus ook als alternatief als het niet door zou gaan, gaat de Airportsprinter rijden. Dit is geen metro, maar een hoogfrequente (8 keer per uur) Sprinter via de bestaande Schipholtunnel. Dit product is ook interessant om een multimodaal knooppunt station Hoofddorp te creëren. Mocht de Noord/Zuidlijn wel naar Schiphol, maar niet naar Hoofddorp doorgetrokken worden, dan moet opnieuw bezien worden hoe de OV-bereikbaarheid van Hoofddorp verbeterd kan worden.



Afbeelding van nader te onderzoeken busroutes indien de keuze valt op een nieuw hoog busstation.

Legenda

- Rnet-buslijn en halte, bestaand
- Mogelijke Rnet-buslijn en halte
- Studiegebied toekomstige Rnet-buslijn
- Ontsluitende buslijn
- Mogelijke ontsluitende buslijn
- Spoorlijn
- Metrolijn en mogelijke eindhalte
- Multimodale knoop
- P+R
- Stationsgebied en centrum Hoofddorp

5.5 Pakket station en centrum

In het stationsgebied (inclusief centrum) wordt veel programma toegevoegd (wonen, werken en voorzieningen). Dat betekent veel meer mensen en dus veel meer bewegingen. Om deze drukte op een leefbare manier op te vangen, wordt ingezet op lopen, fietsen en OV. Om hiervoor ruimte te creëren verdwijnt de grootschalige auto-infrastructuur van de Van Heuven Goedhartlaan uit het gebied. Om dit mogelijk te maken is een samenhangend pakket aan maatregelen nodig:

- De ambitie is om in het nieuwe station een nieuwe centrale traverse te creëren met toegangen tot alle perrons van trein, metro en bus. Aan beide zijden van deze traverse komen aantrekkelijke stationspleinen. Van en naar deze stationspleinen lopen aantrekkelijke, ruimte voetgangersroutes naar de omliggende wijken.
- Eveneens komen vanuit deze wijken ook hoofdfietsroutes van en naar de fietsenstallingen rondom het station. Ook de regionale, metropolitane fietsroutes lopen naar en via het station.
- De Van Heuven Goedhartlaan tussen de Aweg en de Polarisavenue wordt autovrij (hoogstens bestemmingsverkeer ten behoeve van woningbouw en logistiek). Doorgaand verkeer dient via de randstructuur te rijden (Nieuwe Bennebroekerweg en N201). Vanaf de zuidzijde van de Van Heuven Goedhartlaan kan men via de Spoorlaan naar de Nieuwe Bennebroekerweg rijden. Hiervoor is het opwaarderen van de Nieuwe Bennebroekerweg randvoorwaardelijk (zie volgende paragraaf).
- Doordat de Van Heuven Goedhartlaan autoluw wordt voor het station, ontstaat de mogelijkheid om een aantrekkelijke loop- en fietsverbinding tussen het station en centrum te creëren. Hiermee worden station en centrum fysiek goed verbonden, waardoor ze elkaar gaan versterken. De voorzieningen van het centrum worden gebruikt door de nieuwe inwoners in het stationsgebied en het centrum profiteert van de optimale OV-bereikbaarheid van het multimodale knooppunt.
- De Taurusavenue wordt de belangrijkste ontsluiting van het stationsgebied. De doorgaande functie verdwijnt door het autoluw maken van de Van Heuven Goedhartlaan voor het station. Hierdoor ontstaat voldoende ruimte voor het ontsluiten van de woningbouw in Hydepark, stationskwartier, Van Heuven Goedhartlaan-Oost en Beukenhorst-Oost en -Zuid. De kop van de Taurusavenue en de Polarisavenue worden als direct onderdeel van het stationsgebied als 30 km/u ingericht met een goede oversteekbaarheid en zonder barrière te vormen om van en naar het station te gaan.

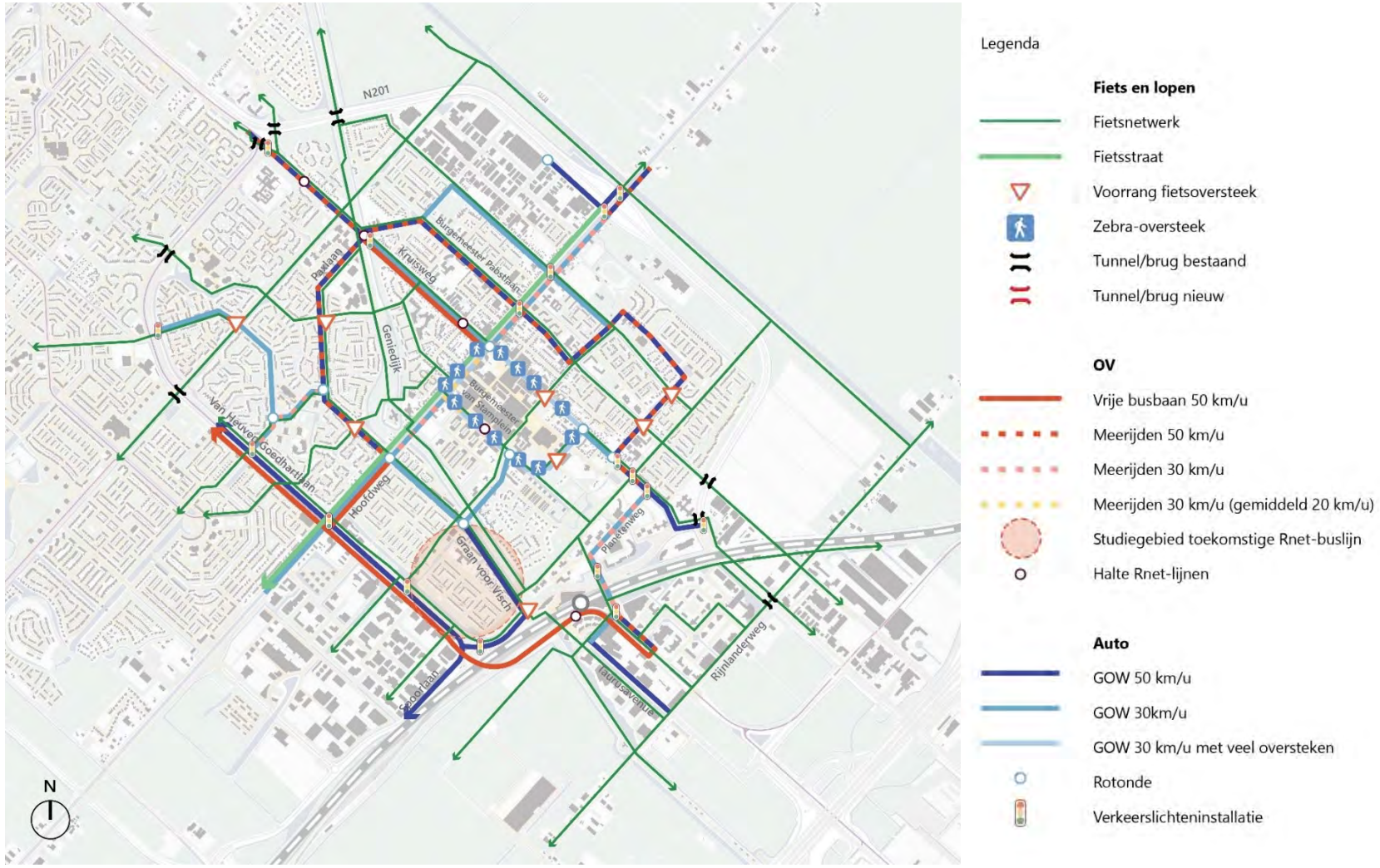
Impressie autoluwe Van Heuven Goedhartlaan

- De overige wegen rondom het centrum worden ook grotendeels 30 km/u. Dit heeft als doel om doorgaand verkeer te weren door de route te vertragen. Dit is niet voor elke weg in deze wijken even belangrijk. Zo kunnen de Aweg (tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de Nieuweweg), de Paxlaan en de Pabstlaan-Noordwest mogelijk 50 km/u blijven. Ook de route via de J.P. Sweelinklaan kan 50 km/u blijven. Wegen waarvan het nodig is om her in te richten als 30 km/u weg zijn de Hoofdweg-Oostzijde (tussen J. Enschedelaan en N201), de Binnenweg en de Kruisweg (tussen Paxlaan en Boslaan). Te zijner tijd kunnen er andere overwegingen ontstaan om ook op deze wegen 30 km/u in te voeren.
- Vooral de route Hoofdweg – Aweg – Nieuweweg – Van Willigenlaan – Kruisweg moet vertraagd worden om doorgaand verkeer te weren. Dit kan met een mix van maatregelen, zoals de invoering van 30 km/u, doseren van het verkeer met verkeerslichten, rotondes en meer voorrang voor kruisend fietsverkeer, OV en zijstraten.
- Indien in en rondom het centrum veel straten worden heringericht als 30 km/u straten, dan kan dit voor een langere reistijd voor het OV leiden. Daarom zal op de Nieuweweg (tot aan de Van Heuven Goedhartlaan) en de Kruisweg-West een aparte HOV-busbaan worden gerealiseerd, waardoor de buslijnen die daar rijden een vlotte doorstroming kunnen behouden. Voor de Rnet-buslijn zijn er slechts korte stukken waar ze over een 30 km/u straat moeten rijden. Deze worden busvriendelijk ingericht, b.v. zonder drempels.
- De nieuwe HOV-Rnetlijn (Noordwijk -) Lisse – Hoofddorp – Schiphol heeft als voorkeursroute de route via de Hoofdweg – J. Enschedelaan en Spoorlaan naar het station. Daarmee ontsluit deze Rnet-buslijn de woningbouw aan de Zuidrand (Lincoln- en Tudorpark), De President en Graan voor Visch Zuid.
- Voor het gehele stationsgebied (inclusief centrum) helpt een route- en parkeerverwijssysteem dat alle bestemmingen vanuit alle windrichtingen goed gevonden kunnen worden.
- Om de bereikbaarheid van het uit te breiden Stadscentrum Hoofddorp te garanderen wordt ingezet op meer ruimte voor voetgangers en fietsroutes van en naar het centrum en het ontmoedigen van doorgaand verkeer langs het centrum. Dit is van belang omdat door het autoluw maken van de Van Heuven Goedhartlaan bij het station een risico bestaat dat verkeer vanaf de Van Heuven Goedhartlaan langs het centrum naar de N201 wil rijden als alternatieve route. Daarom worden de wegen direct om en in de wijken rondom het centrum heringericht als 30 km/u. Dit verbetert de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers, maakt het rijden langs het centrum onaantrekkelijker en biedt ruimte voor kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, b.v. meer ruimte voor bomen en groen. Zonder deze maatregelen is het autoluw maken van het gebied bij het station niet mogelijk.

Impressie autoluwe Kruisweg

- De centrumring Marktplein – Kruisweg – Van Willigenlaan – Stamplein – Hoofdweg wordt met meerdere voetgangersoversteken en fietsoversteken in de voorrang aangelegd. Daardoor is de gemiddelde snelheid in de praktijk niet hoger dan 20 km/u, net als in de huidige situatie op het Marktplein. Op delen kan een shared space of 'auto te gast' principe worden toegepast. Wel is van belang om de wegen (deels) geschikt te houden voor vrachtverkeer, om het centrum te bevoorraden. Een logistiek plan is hiervoor nodig.
- Aan alle zijden van het centrum, vooral bij de koppen van de winkelstraten (b.v. Concourslaan), komen goede fietsenstallingen voor een snelle en directe toegankelijkheid van het centrum per fiets. Deze zijn ook geschikt voor bijzondere fietsen zoals bakfietsen en kratfietsen.
- De kruising Van Willigenlaan – Kruisweg wordt bij voorkeur een rotonde. Dit verbetert de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers en onderbreekt het huidige doorgaande karakter van de route langs het centrum.
- Het eerste deel van de Kruisweg-Oost, vanaf de N201 tot aan de Boslaan blijft zodanig druk dat een 50 km/u inrichting beter past. Echter, het is van belang dat dit deel van de Kruisweg vertraagt om niet bij te dragen aan een aantrekkelijke route voor sluipverkeer langs het centrum. Daarom is een verkeerslichteninstallatie bij de kruising met de Planetenweg nodig, komt het fietspad Planetenpad in de voorrang te liggen (met een plateau en mogelijk verkeerslichten voor de veiligheid) en komt er mogelijk een rotonde bij de kruising met de Boslaan. Vrijliggende fietspaden waardoor de rijbaan versmald kan worden zijn ook van belang.
- Voor woningbouw in Graan voor Visch Zuid is een directe aansluiting op de Spoorlaan gewenst, om verkeer zo makkelijk mogelijk naar de Nieuwe Bennebroekerweg te geleiden.

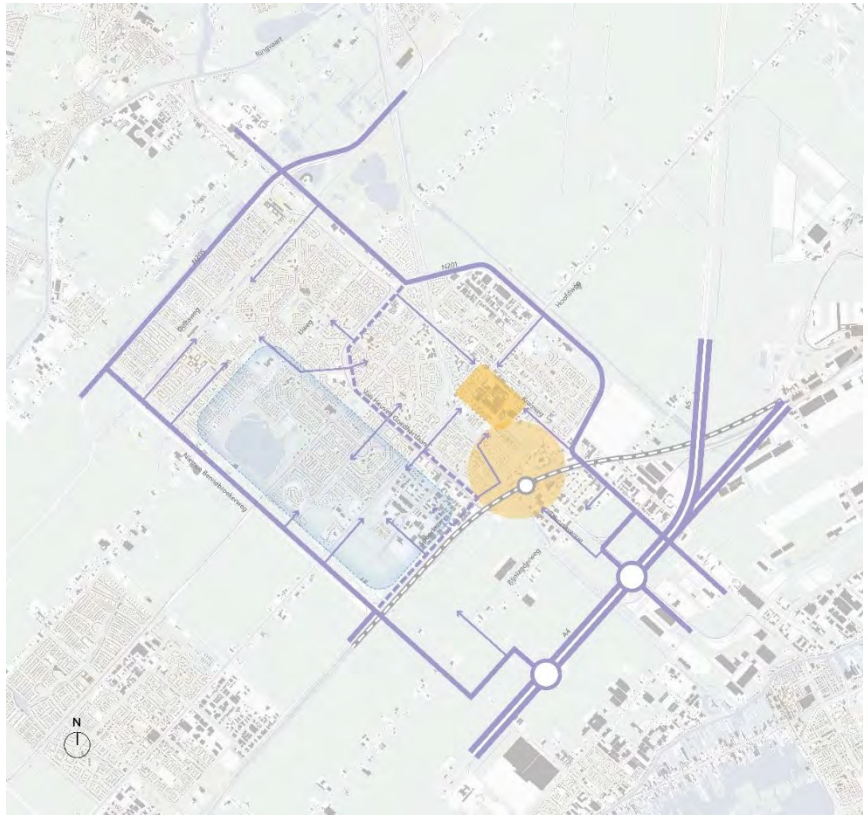
Een deel van deze maatregelen worden verder uitgewerkt via het programma Centrum of Stationsgebied. Een ander deel vergt een aparte studie. Met het totale pakket van maatregelen van het VSP moeten de ambities gehaald kunnen worden. De uitwerking en vormgeving binnen deze functionele randvoorwaarden is aan de gebiedsprogramma's, in overleg met de omgeving.



In deze figuur is concreet gemaakt hoe de verkeersstructuur in het centrum en stationsgebied er functioneel uit komt te zien. Voor straten die niet op deze kaart staan, verandert er in principe niets. In de figuur zijn in groen de hoofdfietsroutes te zien, soms met (nieuwe) tunnel. In blauw zijn de routes voor autoverkeer te zien waar iets verandert (van 50 km/u naar 30 km/u) of die juist 50 km/u blijven (donkerblauw). In roze en paars de busroutes (die blijven grotendeels hetzelfde), maar de snelheid van de bus past zich wel aan. In paars rijdt de bus over een 50 km/u weg of busbaan, in roze rijdt de bus over een 30 km/u weg. Rondom het centrum krijgt de voetganger voorrang door zebrapaden en op enkele plekken krijgt het hoofdfietsnetwerk voorrang op autoverkeer.

Randstructuur Hoofddorp

Hoofddorp kent een lange traditie van autoverkeer via een randstructuur. De N201 is ontstaan door de doorgaande functie van de Kruisweg te verleggen naar de rand van Hoofddorp en niet meer langs het centrum. Aan de andere kant van het oude Hoofddorp is de Van Heuven Goedhartlaan als randstructuur gerealiseerd. Inmiddels ligt de Van Heuven Goedhartlaan centraal in Hoofddorp door de ontwikkeling van wijken als Toolenburg, Floriande en momenteel Lincolnpark en Tudorpark. De ontwikkeling van het stationsgebied als hoogstedelijk nieuw centrum van Hoofddorp betekent dat het stationsgebied meer in het hart van Hoofddorp komt te liggen. Daarmee is de functie van de Van Heuven Goedhartlaan als randstructuur voor autoverkeer niet meer logisch en werkt zelfs belemmerend voor de ambities. We kiezen daarom voor een volgende ontwikkelstap in de hoofdstructuur van Hoofddorp: de nieuwe randstructuur van de Nieuwe Bennebroekerweg. De functie van de Van Heuven Goedhartlaan verandert hierdoor. Het wordt een verzamelweg die verkeer vanuit de wijken verzamelt en zo sluipverkeer voorkomt. De weg behoudt samen met de Spoorlaan een belangrijke functie om verkeer uit de wijken naar de randstructuur (N201 en Nieuwe Bennebroekerweg) te geleiden.



Legenda

- Snelweg en afrit
- Doorgaand verkeer via randstructuur
- Bundeling stromen naar randstructuur
- Inprikker vanuit wijk naar randstructuur
- Nieuwe inprikker naar randstructuur
- Studiegebied zuidelijke ontsluiting
- Spoorlijn met knoop Hoofddorp
- Stationsgebied en centrum Hoofddorp

Pakket Nieuwe Bennebroekerweg
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 en om een aantrekkelijker alternatief te bieden voor verkeer dan nu dwars door Hoofddorp naar de A4 rijdt. Door het autoluw inrichten van het stationsgebied zal verkeer dat voorheen via de Taurusavenue naar de A4 reed via de Nieuwe Bennebroekerweg moeten gaan rijden (en niet door de wijken of langs het centrum).

Om dit mogelijk te maken is een samenhangend pakket aan maatregelen nodig:

- De capaciteit van de Nieuwe Bennebroekerweg en de Nelson Mandeladreef wordt vergroot van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Door een of meerdere van de kruisingen met de Spoorlaan, Rijnlanderweg en Airborneavenue ongelijkvloers te maken, ontstaat ook een snellere route en daardoor voor veel mensen vergelijkbaar alternatief voor de route via de Taurusavenue. Hierdoor ontstaan ook ongelijkvloerse kruisingen voor fiets- en landbouwverkeer. De ongelijkvloerse kruisingen kunnen mogelijk in een tweede fase worden gerealiseerd.
- Zo hoeft de Nieuwe Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en de N205 wellicht niet op korte termijn verbreed te worden naar 2x2 rijstroken. Het wordt wel drukker, dus de capaciteiten van de kruispunten moeten wel worden uitgebreid.
- In het verkeersonderzoek wordt een knelpunt wordt voorspeld in het zuidelijk deel van Hoofddorp. Doordat er daar geen goede zuidelijke ontsluiting is, zal het verkeer naar de randwegen meer door de woonwijken rijden. Er zijn meerdere scenario’s om hier mee om te gaan. Deze scenario’s moeten nader worden onderzocht en integraal met elkaar worden afgewogen op meer aspecten (zoals overlast, veiligheid, groen, fysieke inpassing, kosten, etc.) dan alleen verkeerskunde. Hierbij wordt de wijk betrokken. Uiteindelijk zal na deze afweging, een apart besluit over het voorkeursscenario worden genomen door het gemeentebestuur. Er komen nieuwe, ongelijkvloerse fietsverbindingen tussen de wijken en Park 21.

Afbeelding voorkeursmodel Nieuwe Bennebroekerweg

5.6 Pakket N201/N196

De N201 is een belangrijke regionale route tussen Heemstede en Uithoorn, langs Hoofddorp en Aalsmeer. Voor een groot deel van Hoofddorp betreft dit ook de logische en snelle route naar de A4 en de werkgelegenheid in Schiphol-Zuid, -Oost en -Rijk. De weg kent verkeerskundige knelpunten die groter worden als er meer woningen en banen bijkomen in het stationsgebied, centrum of Hoofddorp-Noord en indien de doorgaande functie van de Van Heuven Goedhartlaan en de Taurusavenue verdwijnt (zie pakket station en centrum). Met name het deel tussen de brandweerkazerne en de Kruisweg-oost wordt dan drukker. De weg vormt tevens een fysieke barrière tussen Hoofddorp, De Hoek en geplande ontwikkelingen in Zonneveld.

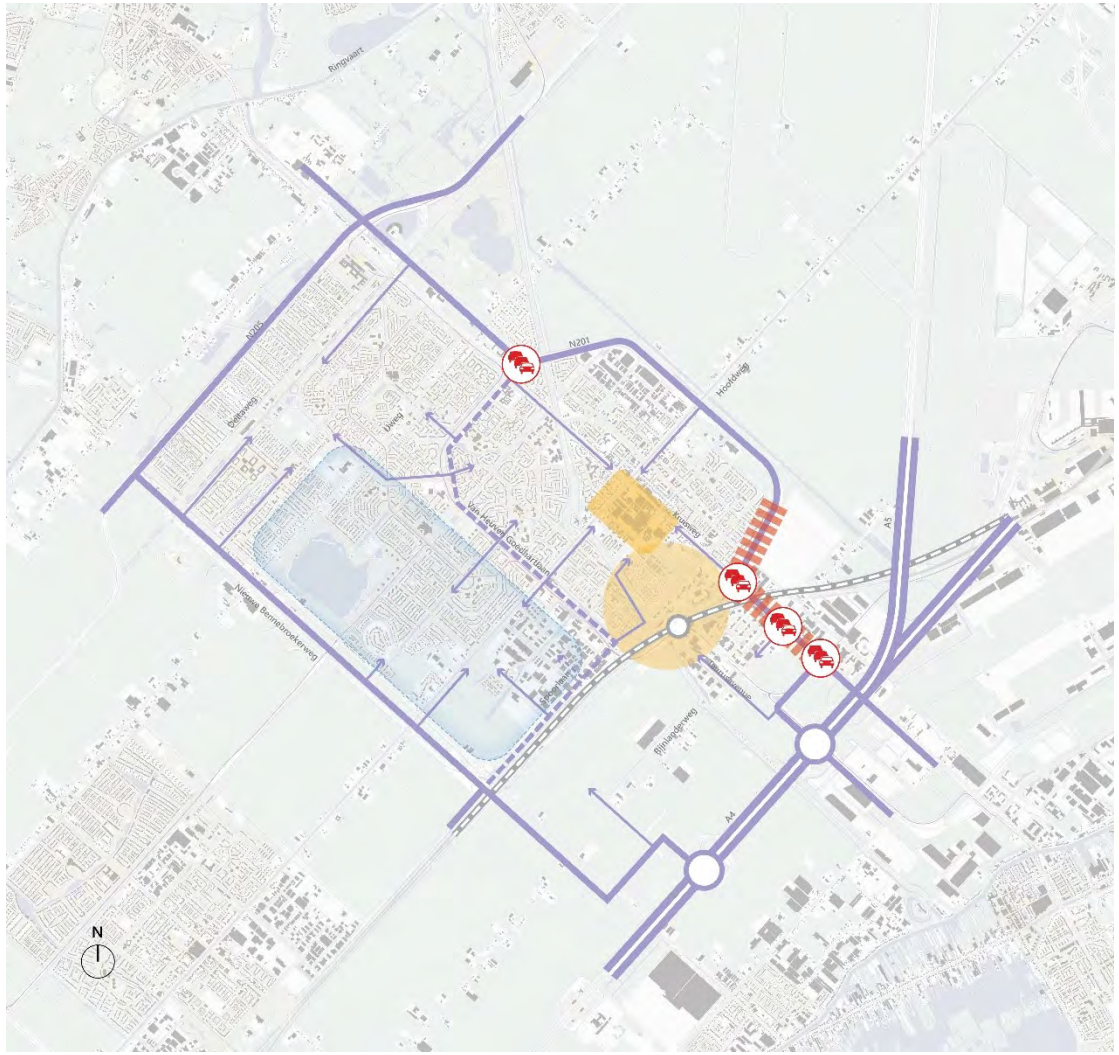
Voor de lange termijn is een structurele keuze nodig in hoe de groei van het autoverkeer op de N201 en N196 te verwerken en de barrièrewerking van de N201 op te lossen. We willen samen met de provincie, de Vervoerregio, Rijkswaterstaat en buurgemeente Aalsmeer een studie starten naar deze problematiek van knelpunten en barrièrewerking en mogelijke oplossingsrichtingen.

Een kansrijke oplossingsrichting voor de lange termijn is om een nieuwe zuidelijke verbinding te realiseren tussen de Nieuwe Bennebroekerweg en de N196. In de huidige situatie is dit lastig voor autoverkeer. Een directe verbinding is mogelijk vanaf de aansluiting Hoofddorp-zuid via Schiphol Logistics Park over de N201 heen naar de N196. Door deze nieuwe verbinding is er een alternatief voor autoverkeer uit Hoofddorp dat anders alleen via de N201 kan rijden om naar de N196 te gaan. Deze maatregel draagt ook bij het aan verminderen van potentieel sluipverkeer langs het centrum van Hoofddorp en de extra belasting van de N201 tussen de kruising met de Van Heuven Goedhartlaan-West en de A4. Deze nieuwe verbinding wordt dan onderdeel van de randstructuur van Hoofddorp en zorgt voor een robuuster netwerk.
De exacte locatie en vormgeving van een dergelijke verbinding dient verder onderzocht te worden.

Voor de korte en middellange termijn zijn kleinschalige, locatie specifieke maatregelen mogelijk:

- De kruising van de Hoofdweg met de N201 wordt drukker. Het betreft eigenlijk vier gecombineerde kruispunten. Om meer verkeer te kunnen verwerken, lijkt een goede oplossing om de situatie te versimpelen door een eenrichtingscircuit toe te passen, waardoor niet op elk van de vier kruisingen er verkeer van alle kanten komt.
- Door de knip bij het station gaat meer autoverkeer via de Van Heuven Goedhartlaan-west naar de N201 rijden. Het kruispunt N201/Van Heuven Goedhartlaan-west (bij de brandweerkazerne) en het hiermee gekoppelde kruispunt Van Heuven Goedhartlaan-west/Kruisweg worden hierdoor drukker. Het kruispunt kan worden geoptimaliseerd door extra opstelstroken, een extra fietstunnel en/of aparte rijstroken voor Rnet-lijnen.
- Op de kruising Van Heuven Goedhartlaan-oost/ Kruisweg/ N201 is ook sprake van een andere verdeling van het verkeer, namelijk meer op de N201 zelf (rechtdoor) en minder vanaf de Kruisweg. Dit kruispunt kan worden geoptimaliseerd door het afkoppelen van de Van Heuven Goedhartlaan-oost en de Planeetbaan.
- Voor regionaal fietsverkeer is het zinvol om op een aantal drukke kruispunten een ongelijkvloerse kruising te maken (tunnel of brug), waardoor fietsverkeer niet meer door middel van verkeerslichten hoeven over te steken. Dit lijkt kansrijk bij de IJweg, in het verlengde van de Pabstlaan – Hoeksteen en bij de Rijnlanderweg. Hierdoor verdwijnt een belangrijke barrière voor de overstekende fietser.

Een mogelijk gevolg van de maatregelen in het stationsgebied en het stadscentrum is dat de route Van Heuven Goedhartlaan – Altenburg – Leenderbos van en naar de N201 drukker wordt, vooral als het kruispunt Van Heuven Goedhartlaan – N201 drukker wordt. Uit de verkeerskundige analyse komt dit probleem niet naar voren, maar deze zorg komt wel uit de participatie. Nadere studie moet de mogelijk aard en omvang van dit probleem in beeld brengen. Mogelijke maatregelen die genomen kunnen worden indien dit effect zich voordoet is het vertragen van de route Altenburg – Leenderbos. Dit kan een herinrichting tot 30 km/u zijn (op een deel van de route), maar ook is mogelijk om een aantal kruispunten in deze route te voorzien van verkeerslichten om de doorstroming te vertragen.


Ringvaart
N205
Deelsweg
Uiweg
N201
Hoofdweg
Van Heuven Goedhartlaan
Kruisweg
A5
Nieuwe Bennebroekerweg
Rijnlanderweg
A4
N
Legenda
Snelweg en afrit
Doorgaand verkeer via randstructuur
Bundeling stromen naar randstructuur
Inprikker vanuit wijk naar randstructuur
Nieuwe inprikker naar randstructuur
Studiegebied zuidelijke ontsluiting
Spoorlijn met knoop Hoofddorp
Stationsgebied en centrum Hoofddorp
Knelpunt op kruising
Barrièrewerking N201

6. Fasering

6.1 Niet alles kan tegelijk

Dit VSP beschrijft wat nodig is aan maatregelen om tot een robuust mobiliteitssystemen van multimodale netwerken te komen om de groei van Hoofddorp tot 2040 mogelijk te maken en de ambities op veiligheid en leefbaarheid waar te maken. Dat is een groot pakket aan maatregelen. Deze maatregelen kunnen echter niet allemaal tegelijk worden gerealiseerd en veel maatregelen moeten ook eerst worden onderzocht en uitgewerkt. Met andere maatregelen kun je direct beginnen. Ook is het zo dat sommige maatregelen eerst moeten worden uitgevoerd, voordat een andere maatregel kan worden gerealiseerd, om te voorkomen dat er tussentijds knelpunten of ongewenste effecten ontstaan. Daarom geven we in dit hoofdstuk een fasering aan van alle beschreven maatregelen. Deze fasering betreft niet een planning van jaar tot jaar, maar een stappenplan van samenhangende maatregelen.

6.2 Fasering in 5 stappen

Als we naar de ontwikkeling van de netwerken voor Hoofddorp kijken, dan zijn grofweg vijf stappen te onderscheiden. Stap 1 betreft alle maatregelen waarmee op korte termijn gestart kan worden en die niet afhankelijk zijn van andere maatregelen. Vervolgens is het belangrijkste moment stap 2, de oplevering van de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg. Daardoor wordt het mogelijk om de groei van het autoverkeer uit gebiedsontwikkelingen als Nieuw-Vennep West, Cruquius-Zwaanshoek, Pionier-Bols en de Zuidrand, alsmede mogelijk extra verkeer uit Graan voor Visch-zuid te faciliteren. Het autoluw maken van het stationsgebied is stap 3. Met name de knip in de Van Heuven Goedhartlaan kan pas starten als de Nieuwe Bennebroekerweg is opgeleverd, omdat het grootste deel van het verkeer wat nu voor het station langs rijdt, dan verplaatst naar de Nieuwe Bennebroekerweg. Stap 4 betreft het verder opwaarderen en daarmee uitbreiden van de Nieuwe Bennebroekerweg, voor zover dat niet al in stap 2 (de eerste fase van de Nieuwe Bennebroekerweg) heeft plaatsgevonden. Ook rond 2035 wordt de Noord-Zuidlijn doorgetrokken naar Hoofddorp en ontstaat de multimodale knoop station Hoofddorp. De vijfde stap is het structureel oplossen van de knelpunten op de N201 en het opheffen van de barrièrewerking van de N201 voor met name het stationsgebied. Wanneer precies in de tijd de momenten 4 en 5 liggen, is afhankelijk van de mate waarin verkeer van de Nieuwe Bennebroekerweg gebruik gaat maken en niet van de N201. In de volgende paragrafen worden aangegeven welke maatregelen er onderdeel zijn van welke faseringsstap.

Stap	Maatregelen circulatie autoverkeer
1 2023-2028	Maatregelen waar op korte termijn mee gestart kan worden
2 2029	Nieuwe Bennebroekerweg 2x2
3 2030	Autoluw stationsgebied
4 +/- 2035	Opwaarderen en versnellen Nieuwe Bennebroekerweg en multimodale knoop station Hoofddorp
5 +/- 2040	Capaciteitsuitbreiding of ontlasting N201 in combinatie met opheffen barrièrewerking

6.3 Maatregelen per stap

Stap 1 Korte termijn

De volgende maatregelen zijn onderdeel van stap 1 en kunnen in de periode 2023-2028 opgestart worden:

Nr.	Maatregel
1	Opwaarderen van het fietsnetwerk (uitwerking en prioritering in het Fietsplan)
2	Realiseren van een aantrekkelijke en directe loop- en fietsroute tussen het station en het centrum
3	Regionale fietsroute Nieuw-Vennep - Hoofddorp via de Hoofdweg Westzijde verbeteren
4	Regionale fietsroute Cruquius - Floriande – station Hoofddorp verbeteren
5	Regionale fietsroute Heemstede – centrum Hoofddorp – Aalsmeer (doorfietsroute 1D) verbeteren
6	Optimaliseren van de bereikbaarheid van Rnet-bushaltes voor voetgangers en fietsers
7	Verbeteren en uitbreiden fietsstallingen bij bestaande Rnet-haltes
8	Schoolomgevingen veilig herinrichten
9	Verkeersveiligheidscampagne: kinderen leren fietsen
10	De ring rondom het centrum van Hoofddorp (Kruisweg – Burgemeester van der Willigenlaan – burgemeester van Stamplein – Hoofdweg oostzijde) en enkele straten rondom het centrum (Hoofdweg, Nieuweweg) transformeren naar 30 km/u wegen
11	De Van Heuven Goedhartlaan tussen de kruispunten met de Kruisweg en de Polarisavenue versmallen naar 2x1 rijstroken
12	Uitvoering kortetermijnmaatregelen Nieuwe Bennebroekerweg
13	Hoofdweg-westzijde en IJweg al of niet in delen transformeren naar fietsvriendelijke routes

Daarnaast is het van belang om in deze fase al te starten met onderzoeken naar de HOV Lisse – Nieuw-Vennep West – Zuidrand – Station – Schiphol (uitvoering in fase 2 en/of 3), de inrichting van een autoluw stationsgebied en een structurele oplossing voor de N201.

Stap 2 Nieuwe Bennebroekerweg

In 2029 wordt conform de huidige planning de Nieuwe Bennebroekerweg opgeleverd. Deze capaciteitsuitbreiding naar 2 rijstroken per richting maakt woningbouw in Nieuw-Vennep West, Cruquius-Zwaanshoek, Zuidrand en Graan voor Visch Zuid mogelijk. Tevens is dit project randvoorwaardelijk voor stap 3. Er zijn geen maatregelen die direct samenhangen met de Nieuwe Bennebroekerweg. De voorbereidingen voor dit project zijn reeds gestart.

Nr.	Maatregel
14	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen: 2x2 rijstroken

Stap 3 Autoluw stationsgebied

Nadat de Nieuwe Bennebroekerweg is gerealiseerd (stap 2) kan gestart worden met weren van doorgaand verkeer uit het stationsgebied. Hiermee hangen veel maatregelen samen, omdat 1) er dan ruimte vrijkomt in het stationsgebied of 2) ongewenste effecten van weren van doorgaand verkeer voorkomen moeten worden. In deze fase zitten de volgende maatregelen:

Nr.	Maatregel
15	Goede loop- en fietsroutes naar alle wijken rondom het station.
16	Fietsroute Graan voor Visch Zuid – station
17	Fietsroute Zuidrand – Graan voor Visch Zuid – centrum
18	HOV Noordwijk – Schiphol (deel Lisse – Nieuw-Vennep West – Zuidrand – Station Hoofddorp – Schiphol)
19	Busroute Nieuweweg – Van Heuven Goedhartlaan bij Graan voor Visch
20	Verhoging frequenties Rnet-buslijnen
21	OV-ontsluiting Cruquius-Zwaanshoek
22	P+R bij Rnet-bushaltes
23	Knip Van Heuven Goedhartlaan tussen de kruispunten Aweg en Polarisavenue
24	Vertragen route Hoofdweg – Aweg – Nieuweweg – Burgemeester van der Willigenlaan – Kruisweg-Oost
25	Herinrichten Kruisweg (tussen centrum en N201)
26	Optimaliseren kruispunt Kruisweg – Paxlaan - Pabstlaan
27	Optimaliseren kruispuntencombinatie toe-/afritten N201 – Hoofdweg oost- en westzijde
28	Optimaliseren kruispunt N201 – Kruisweg-Oost in combinatie met Van Heuven Goedhartlaan-Oost loskoppelen van Kruisweg
29	Planetenweg en Polarisavenue (tussen Taurusavenue en Van Heuven Goedhartlaan) 30 km/u
30	Burgemeester Pabstlaan 30 km/u met vrijliggende busbaan
31	Hoofdweg-oostzijde tussen Johan Enschedelaan en N201 inrichten 30 km/u
32	Directe auto-ontsluiting van Graan voor Visch Zuid op Spoorlaan
33	Zuidelijke ontsluiting Hoofddorp – fysieke ingrepen
34	Optimaliseren kruispunt N201 – Van Heuven Goedhartlaan West - Kruisweg-west

Nr.	Maatregel
35	Optimaliseren kruispunt Taurusavenue – Rijnlanderweg
36	Optimaliseren kruispunt N201 – Rijnlanderweg, inclusief fietstunnel

De onderzoeken en voorbereidingen voor deze maatregelen starten in de periode 2025-2030. Invulling van maatregel 15 is uiteraard gekoppeld aan de uitwerking het stadscentrum Hoofddorp en station Hoofddorp. In de onderzoeken vanuit deze ontwikkellocaties die al gestart zijn en komende tijd verder worden uitgewerkt wordt aandacht besteed aan de aanhaking van de omliggende wijken voor voetgangers en fietsers. Met name voor de maatregel HOV Noordwijk – Schiphol (18) is dit reeds in 2023. De maatregelen 17, 20 en 22 vergen een beperkte voorbereiding en starten pas vanaf 2030 of later.

In deze fase worden ook reeds voorbereidende maatregelen genomen voor de komst van de doorgetrokken Noord-Zuidlijn. Denk aan een tijdelijk busstation en mogelijk tijdelijke routes voor het busverkeer, maar ook nieuwe fietsenstallingen bij het station. Dat zijn echter allemaal maatregelen die horen bij de multimodale knoop station Hoofddorp en het doortrekken van de Noord-Zuidlijn.

Stap 4 Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg en multimodale knoop station Hoofddorp

Dit zijn twee onafhankelijke maatregelpakketten die onafhankelijk van elkaar kunnen worden uitgevoerd. De maatregelen van deze fase zijn:

Nr.	Maatregel
37	Nieuwe Bennebroekerweg opwaarderen: meer ongelijkvloerse kruisingen t.b.v. extra capaciteit en kortere routes
38	Nieuw busstation station Hoofddorp op Zuidtangentbaan (‘hoog’) voor alle lijnen
39	Nieuw station met centrale reizigerspassage en directe toegang tot trein-, metro- en busperrons.
40	Doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp
41	R-net-buslijnen aantakken op Noord-Zuidlijn en deels doorrijden naar knooppunt Schiphol-Zuidwest (bij N196)
42	Fietsroute Hoofddorp – Schiphol langs doorgetrokken Noord-Zuidlijn

De onderzoeken voor de Nieuwe Bennebroekerweg (37) lopen al. Na een besluit over het doortrekken van de Noord-Zuidlijn (40) in het najaar van 2022 kan worden gestart met onderzoeken naar de maatregelen die daarmee samenhangen, zoals een nieuw busstation (38), een nieuwe reizigerspassage (39) en een parallelle fietsroute (41). Onderzoek naar het aanpassen van busroutes hoeft slechts relatief kort voor de uitvoering (1 à 2 jaar) plaats te vinden.

Stap 5 Structurele oplossing N201/N196

Met deze vijfde stap worden de verkeersproblematiek op de N201 en N196 structureel opgelost en de barrièrewerking van de N201 aangepakt. Dit is een ingrijpende maatregel. Onderzoek naar mogelijke oplossingsrichtingen zou reeds op korte termijn moeten beginnen. Daarin kan een HOV-lijn naar Hoofddorp-Noord worden meegenomen.

Nr.	Maatregel
43	HOV (R-net) Station Hoofddorp – Hoofddorp Noord – Spaarne Gasthuis

Nr.	Maatregel
44	Robuuste oplossing N201 – N196

6.4 Wat als de mobiliteit anders groeit

De fasering van de maatregelen is enerzijds logisch voor wat betreft volgorde en hangt deels af van de planning van grote projecten. Het houdt ook rekening met de geleidelijke toename van de mobiliteit ten gevolge van woningbouw, maar ook met een beoogd effect van de mobiliteitstransitie. Indien in de praktijk ontwikkelingen sneller of langzamer gaan en/of de mobiliteitstransitie zodanig anders uitpakt dat er meer autoverkeer in de spitsen gaat rijden, dan ontstaat eerder en grotere verkeersknelpunten.

Het is dan ook belangrijk om goed de ontwikkeling van de mobiliteit te monitoren. Het is dan mogelijk om maatregelen die capaciteit bieden of maatregelen die de groei afremmen eerder of in versterkte mate uit te voeren. Het is ook mogelijk om tijdelijk een situatie met knelpunten te accepteren. Zo is het niet mogelijk om de Nieuwe Bennebroekerweg eerder te realiseren, maar is het wel mogelijk om eerder nieuwe OV-lijnen te laten rijden of fietsinfrastructuur te verbeteren.

6.5 Totaaloverzicht fasering maatregelen