

Nota van beantwoording op zienswijze Verkeercirculatieplan Aalsmeer

Kudelstaartseweg en stommeerweg 50 km handhaven. Modeldoorrekening.

Nr.	Indieners	Zienswijze	Reactie	Wijziging in VCP
1	Diverse bewoners Kudelstaart	Hoofdweg promoveren? Wethouder Bart Kabout schrijft in zijn voorwoord van het ontwerp Verkeercirculatieplan gemeente Aalsmeer (dd. 5-11-2024) dat veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid de belangrijkste uitgangspunten zijn geweest. Dat zo zijnde, is de vraag of het ‘promoveren’ van de Hoofdweg tot een route waar 60 km/uur gereden mag worden de veiligheid bevordert. Wandel in gedachten even met ons mee. Op het bewuste tracé van de Legmeerdijk tot de Ambachtsheerweg van 3.1 km passeer je (binnen de grenzen van de bebouwde kom van Kudelstaart) 74 uitritten van woningen en bedrijven. Bovendien komen vijf openbare wegen op dit deel van de Hoofdweg uit (Doelstraat, Voltastraat, Daltonstraat, Dwarsweg, Schoutweg). Voor een belangrijk deel van de Kudelstaarters is de Hoofdweg de aangewezen route met de auto. Kortom, de Hoofdweg wordt druk bereden. En het VCP lezend, zal het vrachtwagenverkeer vermoedelijk nog toenemen. Frequente gebruikers van de Hoofdweg weten, dat ze regelmatig even moeten wachten om bestuurders van vrachtwagens de gelegenheid te geven achteruit de oprit naar een bedrijf in te manoeuvreren. Er zijn ook dagen dat de vrachtwagens op de Hoofdweg in file staan te wachten, totdat er plaats is op het bedrijfsterrein om te laden of te lossen. Wie aan de Hoofdweg woont, of wie uit een van de aangrenzende woonbuurten komt, weet dat het niet altijd makkelijk is met de auto in te voegen. Scholieren, we zien het dagelijks, moeten goed opletten als ze de Hoofdweg oversteken. En zij zijn niet de enige overstekende fietsers. De Hoofdweg is, met al het in- en uitvoegende verkeer, geen route om even lekker door te rijden.	De achterliggende gedachte van het verhogen van de snelheid op de Hoofdweg en het verlagen van de snelheid langs de Westeinderroute is om het verkeer te stimuleren om de Hoofdweg als primaire route richting Aalsmeer en Hoofddorp te gebruiken. Juist dit soort maatregelen kunnen de voorgestelde route door navigatiesystemen beïnvloeden. Onzes inziens leent de Hoofdweg zich ruimtelijk gezien goed voor een verhoging van de snelheid, al moet inderdaad de komgrens worden aangepast. Onderzoeken zouden nog moeten aanwijzen of een verhoging van de snelheid ook geluidstechnisch een acceptabele maatregel zou zijn. Naar aanleiding van de zorgen die blijken uit uw zienswijze en een aantal andere zienswijzen op dit punt, hebben wij echter besloten deze maatregel niet op te nemen in het definitieve VCP. De zienswijzen tonen aan dat er onvoldoende steun is voor deze maatregel.	Aanpassing

		In het VCP staat in de samenvatting dat het de bedoeling is om doorgaand vrachtverkeer uit de bebouwde kom te weren. Ja, dat zal wel lukken als je de borden 'bebouwde kom' die aan het begin/einde van de Hoofdweg staan weghaalt en verplaatst naar de afritten bij de Doelstraat, Voltastraat, Daltonstraat en Schoutweg. Maar met het 'verhangen van deze bordjes' wordt de Hoofdweg niet veiliger. Eerlijk gezegd vinden wij nu al dat er op gezette tijden wel erg hard gereden wordt. Onverantwoord met al de op/uitritten en aantakende openbare wegen. Waarom de maximumsnelheid verhogen tot 60 km op deze 3 km Hoofdweg? Kunnen enkele seconden mogelijke tijdwinst opwegen tegen vermindering van de verkeersveiligheid? En je kan ook moeilijk volhouden dat de beoogde snelheidsverhoging bijdraagt tot verbetering van de leefbaarheid in de aangrenzende woonbuurten. Ons dringende verzoek is: handhaaf in het VCP de huidige snelheidsgrens op de Hoofdweg en zie af van de promotie tot GOW 60.		
2	Bewoner	Ik ben enigszins verbaasd over het feit dat jullie de Hoofdweg als 60km weg willen gaan toewijzen, zoals in mijn reactie op Aalsmeer Vandaag onder de publicatie te lezen was. Ik dacht echt dat het een foutje was en eigenlijk wel om de volgende redenen: Jullie hebben de ervaring al bij de knip op de N196 dat er van alles bedacht kan worden, maar stel je tomtom in en je wordt vanuit Kudelstaart via de Kudelstaartseweg, Stommeerweg, Van Cleeffkade (Westeinderroute) naar de Aalsmeerderbrug geleid. En dit is ook van toepassing op de route vanuit Leimuiden naar Aalsmeer. Ik heb een heel aantal collega's die vanuit de hoek Kaag en Braassem komen en die pakken vanwege de slechte doorstroming op de N231 niet de Herenweg, Ambachtsherenweg, Hoofdweg en Noord-zuid route maar gaan via Herenweg, Kudelstaartseweg of Bilderdammeweg, Kudelstaartseweg naar Aalsmeer. En daar zal met het veranderen van de snelheid echt niets aan veranderen. Want zoals gezegd op de N201 mag je 80km maar toch pakken er vele de doorstroom via Aalsmeer Dorp waar je 30 of 50 km per uur mag (onderkennen jullie ook in het verkeerscirculatieplan). Dus de beoogde aantrekkelijkheid om	De achterliggende gedachte van het verhogen van de snelheid op de Hoofdweg en het verlagen van de snelheid langs de Westeinderroute is om het verkeer te stimuleren om de Hoofdweg als primaire route richting Aalsmeer en Hoofddorp te gebruiken. Juist dit soort maatregelen kunnen de voorgestelde route door navigatiesystemen beïnvloeden. Onzes inziens leent de Hoofdweg zich ruimtelijk gezien goed voor een verhoging van de snelheid, al moet inderdaad de komgrens worden aangepast. Onderzoeken zouden nog moeten aanwijzen of een verhoging van de snelheid ook geluid- en milieutechnisch een acceptabele maatregel zou zijn. Naar aanleiding van de zorgen die blijken uit uw zienswijze en een aantal andere zienswijze op dit punt, hebben wij echter besloten deze maatregel niet op te nemen in het definitieve VCP. De zienswijzen tonen aan dat er onvoldoende steun is voor deze maatregel.	Aan-passing

Kudelstaart centrum te ontzien komt daar mee te vervallen mijns inziens. En als we dan kijken naar de lengte van de Hoofdweg (3,2km van Ambachtsheerweg tot N231) dan is ook maar de vraag of die 38 seconden snelheidswinst bij het verhogen van de snelheid met 10 km/uur op weegt tegen de langere weg die je af moet leggen om Kudelstaart heen, ik denk van niet.

En als men over het ontzien van het centrum heeft en men heeft het dan over winkelcentrum-Mijnsherenweg dan had men wat met het advies moeten doen wat een wijkgenoot en ik (toen nog wonende in de Copierstraat) tijdens een dorpsraad overleg waarbij de gemeente aanwezig was vanwege de plannen rond Westeinderhage: sluit desnoods de wijken af van de Bilderdammerweg aan de Hoofdweg zijde zodat die gedwongen worden om de Hoofdweg te pakken. Dit zorgt er veel meer voor dat er minder verkeer door het "centrum" gaat aangezien veel verkeer door het centrum plaatselijk verkeer is.

Enige wat ik nu zelf zie gebeuren is dat het voor een bepaalde doelgroep, de vrachtwagens, een aantrekkelijkere route gaat worden. Na het aanleggen van de nieuwe N201 zie je al veel meer vrachtverkeer dat via Herenweg en Hoofdweg rijdt in plaats van de te veel noordelijk gelegen N201.

- En juist dit zware transport zijn de geluidsoverlast veroorzakers voor de bebouwing langs de Hoofdweg. Auto's hoor je niet, maar de vrachtwagens (en motoren) des te meer. Dan moet hier ook wat aan gedaan worden.
- Vrachtwagens veroorzaken ook vaak nu al verkeersonveilige situaties. Er zijn heel veel ontsluitingen van bedrijven op de Hoofdweg en deze ontsluitingen zijn niet altijd even ruim te noemen, dus vrachtwagens moeten veelvuldig rare capriolen uithalen om de percelen in en uit te kunnen. En met het verhogen van de snelheid naar 60km per uur gaat de veiligheid er niet beter op worden.

En als ik de afgelopen 1,5 week ook weer kijk, dan staan er vrachtwagens "geparkeerd" op de Hoofdweg of naastliggend fietspad omdat er te weinig ruimte is op de percelen van de bedrijven. Met een 50km weg is dit al verre van ideaal maar met 60km nog minder ideaal voor het verkeer wat over de

Wij zijn het met u eens dat het allereerst wenselijk is de doorstroming op de N231 te verbeteren. Wij zijn hierover in overleg met de Provincie Noord-Holland, de wegbeheerder van de N231. De eerste maatregelen om de doorstroming te verbeteren worden momenteel in overleg met de Provincie uitgewerkt.

		Hoofdweg rijdt. Maar ziet u, uw kind al via een 60 km weg moeten fietsen omdat er vrachtwagens op het fietspad geparkeerd staan. En ja, misschien moeten de bedrijven het transport beter plannen zodat er niet te veel vrachtwagens te gelijk komen, maar planning is zo'n beetje het moeilijkste wat er is dus dat valt ook niet altijd mee. Ik denk dat jullie kijkende vanuit Kudelstaarts perspectief veel meer ervoor moeten zorgen dat er een goede doorstroming op de N231 plaats gaat vinden icm met het weghalen van de knip in de N196. Want juist die betere doorstroming op de N231 zorgt er veel meer voor dat je autoverkeer vanuit Leimuiden wel over de Hoofdweg krijgt en niet meer via Herenweg/Bilderdammerweg, Kudelstaartseweg of Bachlaan. En als je de Hoofdweg dan 50km per uur houdt, wordt het er voor vrachtwagens nog niet echt aantrekkelijker op. En als dan de knip in de N196 ook nog eens op korte termijn weggehaald wordt, gaat een deel van de Kudelstaarters ook niet meer via Kudelstaartseweg, Stommeerweg richting Aalsmeer Dorp maar pakt men weer ouderwets Hoofdweg, N231 en N196. En als er iemand de illusie heeft dat we vanuit Kudelstaart straks via de N201 en de nieuwe Noordvork naar Aalsmeer gaan rijden, dan kan ik die mensen uit hun droom helpen. Dat gaat zeker niet gebeuren want anders had men vanuit Kudelstaart ook wel de N201 richting Hoofddorp genomen en niet via de Westeinderoute zoals nu gebeurt.		
3	Politie	Pagina 18 onder punt 7 staat vermeld dat de werkzaamheden dat het gedeelte van de Hortensialaan gelegen tussen de 1^e J.C. Mensinglaan en de Ophelialaan inmiddels gereed is. Hierin mis op dit gedeelte van de weg wel een verkeersbord. Aan het begin van de Hortensialaan, komende vanaf de rotonde Zwarteweg staat aan de rechterzijde nog steeds een tijdelijk bord. Na de kruising met de 1^e J.C. Mensinglaan wordt dit bord niet herhaald. Dient dit wel zo te zijn? Nu zou men kunnen aannemen dat de maximum snelheid 50km/uur bedraagt. De wensbeelden van de politie in punt 5.5 zijn netjes verwoord. Over Bijlage 1 en de geregistreerde ongevallen heb ik nog wel een vraagje.	Uw aangehaalde punt over een missend verkeersbord gaan we controleren en indien nodig corrigeren. Wat betreft de ongevallen aan de rotondes en de genomen maatregelen concluderen we dat de maatregelen effect hebben gehad, maar dat er op bepaalde rotondes nog steeds te veel ongelukken gebeuren. De gemeente heeft nu een vervolg cameraonderzoek ingesteld om de achtergrond van (bijna) ongelukken beter te kunnen duiden. Eventuele verdere maatregelen aan deze rotondes worden genomen op basis van dit onderzoek. In	Geen aanpassing

		Bovenaan pagina 47 staat vermeld dat de gemeente tot tweemaal toe actie heeft ondernomen om het aantal ongevallen terug te dringen. Is er al bekend of de getroffen maatregelen al effect hebben gehad? We weten dat de 'kruising' Burgemeester Kasteleinweg met de Dorpsstraat te Aalsmeer in de top tien staat van kruisingen van wegen met de meeste ongevallen in onze politie eenheid Amsterdam. Wat zijn precies de uitgevoerde aanpassingen en zijn de cijfers daardoor gedaald? Indien de cijfers niet gedaald zijn wat gaat de gemeente verder voor actie ondernemen? Dan nog de GOW 30 en ETW30 wegen. De wegen op de kaart die geen kleur hebben, zijn aangemerkt als ETW30 wegen. Dat betekent dat driekwart van de wegen in mijn wijk als ETW30 weg zal worden aangeduid. Uit interesse vraag ik of al deze ETW30 wegen nog snelheidssremmende maatregelen krijgen.	de definitieve versie van het VCP actualiseren we de ongevallencijfers en stemmen deze ook graag met de politie af. De gemeente streeft ernaar om wegen in te richten volgens de kenmerken die horen bij de aangewezen categorie. Wanneer wegen niet voldoen aan de kenmerken van hun categorie, zal dat in de regel worden aangepast op het moment dat een weg toe is aan groot onderhoud of vervanging. Tussentijdse (kleinschalige) aanpassingen zoals het toevoegen van een drempel worden soms ook doorgevoerd als bewoners daartoe een gedragen verzoek indienen. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat het niet altijd mogelijk is om een snelheidsbeperkende maatregel te nemen. Zo kan de slappe ondergrond, in combinatie met niet of slecht onderhouden huizen, ervoor zorgen dat er geen drempels geplaatst kunnen worden.	
4	Bewoner	Na het doorlezen van het Verkeerscirculatieplan mis ik een toekomstig knelpunt. Namelijk de kruising Aalsmeerderweg-Ophelialaan-Stommeerkade. Deze kruising is zeer onoverzichtelijk, vooral komende vanaf de Stommeerkade. De oorzaak is de opgemetselde zijkant van de brug en het niveauverschil van de rijbanen. Nu reeds rijden auto's met de toegestane snelheid van 50 km/h voorbij en zijn zich vaak niet bewust van de onoverzichtelijke situatie. Graag vraag ik uw aandacht voor deze kruising, zeker als straks de Burgemeester Hoffschoolteweg compleet is.	De kruising Aalsmeerderweg-Ophelialaan-Stommeerkade is in het traject van het VCP inderdaad naar voor gekomen als gevaarlijk kruispunt. Het kruispunt heeft nu een tijdelijke inrichting omdat de Burgemeester Hoffschoolteweg nog niet af is. De tijdelijke inrichting wordt naar verwachting in 2025 aangepast. De definitieve inrichting volgt bij voltooiing van de Hoffschoolteweg. Op pagina 36 van het ontwerp-VCP staat ook benoemd dat dit kruispunt beter moet worden ingericht. In het ontwerp VCP staat dit punt wel voornamelijk genoemd bij het voetgangersnetwerk, wat de indruk kan wekken dat er niet gekeken wordt naar de algemene verkeersveiligheid. Om dit te verduidelijken nemen we ook een stukje op bij fiets en auto.	Aan-passing

5	Bewoner	Wat mij opvalt dat ik nog nooit heb gezien, dat er ergens '40 KM' is toegepast! 40 km haalt net de scherpe randjes [50 ++] er af en is zowel fysiek als psychisch beter te verwerken dan 30 km!! Het zou het aantal ongelukken en de ergernis zeker beperken!! Maar misschien is het wettelijk wel mogelijk? Misschien toch eens de moeite waard om een goed te bekijken! Hopende hiermede een punt van discussie te hebben geleverd	In Nederland zijn de wettelijke maximumsnelheden voor het wegverkeer vastgelegd in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. Hierin is de maximum toegestane snelheid van 40 km/u niet opgenomen. Hoewel het zeker een interessante gedachte is, is het de gemeente dus wettelijk niet toegestaan een snelheidslimiet van 40 km/uur in te stellen.	Geen aanpassing
6	Bewoner	We waarderen het dat de gemeente er alles aan gelegen is om de verkeersveiligheid en drukte te reguleren en sluipverkeer te verminderen. Wij maken ons echter veel zorgen over de mogelijke gevolgen die diverse nieuwbouwprojecten in Kudelstaart (Hoofdweg, Bilderdammerweg, etc.) gaan hebben voor de verkeersdruk op de Kudelstaartseweg omdat auto's deze weg gaan gebruiken voor sluipverkeer. In de gebiedsvisie Kudelstaart en het Verkeerscirculatieplan wordt dit risico eveneens benoemd en wordt gehoopt / verwacht dat dit uiteindelijk mee zal vallen. De ervaring leert echter dat dit niet het geval zal zijn. Daarom vragen we u om concrete plannen op te stellen om doorgaand verkeer over de Kudelstaartseweg te ontmoedigen (bijv. verkeersdrempels, eenrichtingsverkeer, een weg waarop auto's te gast zijn etc.) en de veiligheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren door bredere stoepen en vrij liggende fietspaden. Wij zouden het op prijs stellen als bewoners van de Kudelstaartseweg bij deze plannen betrokken kunnen worden.	In het ontwerp VCP is de Kudelstaartseweg gecategoriseerd als een GOW30 weg. Dit was op deze manier gedaan voor de verkeersveiligheid en om te ontmoedigen dat deze route als primaire route richting Hoofddorp wordt gebruikt. Op basis van een andere zienswijze laten we de categorisering van het stuk Kudelstaartseweg, waar een vrijliggend fietspad aanwezig is, nog even open (GOW30 of GOW50), zodat daar door en met omwonenden bij een toekomstige herinrichting nog over gesproken kan worden. Het VCP gaat over circulatie en wegcategory, maar niet over de feitelijke herinrichting van wegen. De uiteindelijke inrichting zal passend worden bij de categorie uit het VCP. Dit zal via een project worden gerealiseerd. Via de reguliere participatie die bij dit soort projecten hoort, is uiteraard ruimte voor inbreng van bewoners. Er zijn geen circulatiemaatregelen, zoals eenrichtingsverkeer, op de Kudelstaartseweg in het plan opgenomen.	Geen aanpassing
7	Gemeente De Ronde Venen	Graag reageren wij op uw Ontwerp-Verkeerscirculatieplan Aalsmeer. Onze reactie richt zich op één van uw voorstellen in het kader van dit Verkeerscirculatieplan, namelijk het opheffen van de knip in de route van de voormalige N201. Ook gaan wij in onze reactie in op het vrachtverkeer vanaf Royal FloraHolland. Onze gemeenten zijn met elkaar verbonden via de huidige provinciale weg N201 en het voormalige tracé daarvan. De verlegging van de provinciale weg N201 was bedoeld om onze gemeenten bereikbaar te houden en de leefbaarheid van de plaatsen te verbeteren. Voor onze gemeente speelde	We begrijpen de zorgen over de hoeveelheid verkeer op de ETW 30 weg in Amstelhoek. Een intensiteit van 10.000 is inderdaad hoog. Uit de selected link van het verkeersmodel voor het verkeer dat via de Aalsmeerderbrug Aalsmeer in en uit komt rijden, blijken ongeveer 500 voertuigen per etmaal een bestemming of herkomst te hebben in Amstelhoek. Het overgrote gedeelte van de 10.000 voertuigen per etmaal die gebruik maken van de voormalige N201 in Amstelhoek hebben een bestemming of herkomst voor de Aalsmeerderbrug. Voor dit verkeer blijft de oude route een snellere route dan de nieuwe N201, ongeacht de knip in de Burgemeester Kasteleinweg. Denk aan	Aanpassing

	vooral de leefbaarheid in Amstelhoek. We zijn inmiddels 10 jaar verder en we zien dat de route van de voormalige N201 desondanks nog steeds intensief wordt gebruikt. Voor onze gemeente geldt dit vooral voor het gedeelte in Amstelhoek. De intensiteit ligt op zo'n 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteit past niet bij de inrichting van deze weg als erftoegangsweg 30 en zorgt daarmee voor druk op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Eén van uw voorstellen in het kader van dit Verkeerscirculatieplan is het opheffen van de knip in de route van de voormalige N201. Wij begrijpen dit voorstel: het autoverkeer heeft zich verspreid over de wegen en straten in de woonwijken van Aalsmeer en zorgt daarmee voor leefbaarheids- en verkeersveiligheidsrisico's; het opheffen van de knip kan een verbetering hierin betekenen. Wij hebben echter zorgen over dit voorstel. De intensiteit op het voormalige tracé van de N201 in Amstelhoek is zoals eerder vermeld al hoog. Wij vrezen dat als gevolg van het opheffen van de knip in Aalsmeer nog meer autoverkeer gebruik gaat maken van deze route. Het blijkt ook uit de doorberekeningen die u hebt laten doen voor het gedeelte tussen Uithoorn en Aalsmeer. Het risico voor Aalsmeer zelf is dat meer doorgaand verkeer gebruik gaat maken van het voormalige tracé van de N201, waarmee de druk op de leefbaarheid en verkeersveiligheid weer toeneemt. Wij realiseren ons dat er sprake is van een complex vraagstuk en willen graag bijdragen aan een integrale benadering van het voormalige tracé van de provinciale weg N201. Zo'n integrale benadering bestaat uit het betrekken van de betrokken gemeenten (Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn en De Ronde Venen) en het zoeken naar alternatieven voor het autogebruik (stimuleren fiets en ov) en aanvullende maatregelen. Verder blijven wij uw aandacht vragen voor het vrachtverkeer vanaf Royal FloraHolland. Wij moeten als gezamenlijke overheden blijven inzetten op het stimuleren van de route via de Fokkerweg (N232), A4, A9 en A2. Meer vrachtverkeer in oostelijke richting via de N201 zorgt namelijk voor meer	verkeer dat in Uithoorn moet zijn of bij de veiling. Volgens het model zal bij een autonome ontwikkeling het verkeer op de betreffende route toenemen tot 11.850 voertuigbewegingen in 2030. Het model berekent dat indien de voorstellen van Aalsmeer ingevoerd worden het aantal voertuigbewegingen op hetzelfde deel zullen toenemen tot 12.230 per etmaal. Een verschil van ongeveer 400 voertuigbewegingen per etmaal. Wij concluderen hieruit dat het opheffen van de knip vrijwel geen extra doorgaand verkeer van de N201 aftrekt richting de oude route. Het grootste deel van het verkeer dat nu in Amstelhoek gebruik maakt van de oude N201 heeft en houdt een bestemming voor de knip. Een oplossing voor de ervaren verkeersdrukke in Amstelhoek vraagt daarom om een meer integrale aanpak, zoals bijvoorbeeld het verbeteren van de doorstroming op de N201 zelf. Een integrale oplossing voor het gehele tracé van de voormalige N201 is daarom wat ons betreft een goed voorstel. Aalsmeer is al in gesprek met de Provincie en Vervoerregio om een bredere probleemanalyse te maken, alvorens een definitieve richting te kunnen kiezen voor de oplossing van het sluipverkeer in Aalsmeer. In deze probleemanalyse is het betrekken van de door u genoemde gemeenten een belangrijk onderdeel. We zullen dit ook nadrukkelijker in het VCP opnemen. Het vrachtverkeer vanaf Royal FloraHolland blijft ook voor de gemeente Aalsmeer een aandachtspunt. Het functioneren van de N201 als goede ontsluiting richting de A4 en A9 (via de N232) is ook voor Aalsmeer van belang, om het verkeer zo veel mogelijk om Aalsmeer heen te laten rijden. Dit belang brengen wij ook in bij het provinciale Zuidlobonderzoek.	
--	--	--	--

		bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in onze gemeente, ook als de maatregelen in het kader van het Project Toekomst N201 zijn gerealiseerd.		
8	Business-park Aalsmeer	Bereikbaarheid en veiligheid Hollandweg De bereikbaarheid van de Hollandweg is ernstig gehinderd door de aangebrachte middenberm in de vernieuwde Middenweg. Verkeer vanaf de N201 kan niet direct linksaf de Hollandweg op. Verkeer moet rechtdoor rijden naar de rotonde Middenweg- Middendwarsweg, deze rotonde 4 kwart / geheel nemen om vervolgens rechtsaf de Hollandweg op te gaan. Hierbij moet de recent geopende nieuwe en geregeld zeer drukke OLV (Ongestoord Logistieke Verbinding) route van de uitgang van de bloemenveiling zijwaarts overgestoken worden. Als er een aantal vrachtwagens achter elkaar op de OLV de Middenweg op rijden, is dit het zijwaarts oversteken niet goed mogelijk en komt dit geregeld tot gevaarlijke situaties. Voor het zijwaarts oversteken heeft het verkeer niet veel tijd, het weggedeelte waar dit moet gebeuren is erg kort en het verkeer moet hier dus 2 banen opschuiven, over de OLV baan. Op het eerste deel van dit stuk weg zijn ook onverlichte betonnen afscheidingen op het asfalt aangebracht tussen de banen van het reguliere verkeer op de Middenweg en de OLV baan, waardoor het stuk weg waar het verkeer 2 banen moet opschuiven nog meer verkort wordt. In de praktijk gaat er een deel van het verkeer niet via deze permanente omleiding maar via de rotonde richting de N201, via het eerste deel van de oprit N201 richting Uithoorn, rechtsaf via het terrein van Paardekooper naar de Hollandweg. Begrijpelijk is dit vanwege meerdere redenen- zoals veiligheid- niet wenselijk. Deze omleiding van verkeer is momenteel nog steeds aangegeven door bebording van matige kwaliteit en duidelijkheid. Deze bebording is aangebracht door Greenpark Aalsmeer. Nieuwe borden zijn al enige tijd geleden toegezegd. Door GPA zijn nieuwe borden besteld. Het nieuwe ontwerp van deze borden is niet inzichtelijk geweest voorafgaand aan de productie hiervan het is dan ook afwachten of deze duidelijker zijn en of dit een positieve uitwerking heeft op de bereikbaarheid en veiligheid.	Bereikbaarheid Hollandweg Het klopt dat verkeer dat vanaf de N201 op de Middenweg rijdt niet linksaf kan slaan richting de Hollandweg. De omleiding via de rotonde Middenweg-Middendwarsweg is volgens ons een minimale omleiding en bovendien een veiligere optie dan linksaf de Hollandweg insteken vanaf de Middenweg en het tegenliggende verkeer te moeten kruisen. Bovendien kan dit het andere verkeer vanaf de N201 ophouden. We onderzoeken of de bebording beter kan om het verkeer duidelijker te sturen. In de zienswijze wordt aangegeven dat fietsers niet veilig op de Hollandweg kunnen komen. Wij begrijpen deze zorg en zullen in het VCP opnemen dat dit een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk is. Tevens nemen we op dat hier een oplossing voor moet worden gezocht. Dat dit punt wordt opgenomen in het VCP betekent dat we in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte op zoek gaan naar ruimte om dit te realiseren. De oplossingsrichting laten we voor nu bewust nog open, om voldoende ontwerpvrijheid te hebben in de uitvoering. OV Het openbaar vervoer staat in heel Nederland onder druk. Zoals in het verkeerscirculatieplan aangegeven blijven wij ons inzetten voor het verbeteren van het OV in Aalsmeer. We zijn hierover regelmatig in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam. Zo zal de route van buslijn 171 medio 2025 verlegd worden via de Machineweg zodat ook de westzijde van Oranjewijk beter bereikbaar wordt. Daarnaast komt er een nieuwe bushalte op de hoek van de toekomstige rotonde Middenweg-Catharina Amaliaaan – Machineweg.	Geen aanpassing

Daarnaast zijn vaak mensen op de Hollandweg op zoek naar bedrijven die zich juist op de Middenweg bevinden zoals Schiphol parkeren. Hieruit blijkt dat ook bedrijven op de Middenweg niet goed bereikbaar/zichtbaar zijn door deze matige aanduidingen.

Tevens is de huidige situatie niet goed geregeld voor voetgangers en fietsers die zich van- of naar de Hollandweg bewegen. Er is géén fietspad en géén voetpad aanwezig tussen het fiets- en voetpad van de Middenweg en de Hollandweg. De praktijk is dat voetgangers en fietsers óf de wegbanen en de middenberm van de Middenweg oversteken ter hoogte van de Hollandweg, daar waar geen oversteekplaats is. Óf zich langs of zelfs óp de Middenweg zelf verplaatsen tussen de Hollandweg en de rotonde nabij de N201. Beide situaties zijn levensgevaarlijk te noemen, zeker deze dagen wanneer het laat licht en vroeg donker is.

Meerder malen hebben bedrijven bij ons aangegeven dat deze situatie waarbij de bereikbaarheid ernstig gehinderd is en de situatie voor fietsers en voetgangers zeer onveilig is, een groot minpunt is geworden voor de Hollandweg.

Deze omleiding van bestemmingsverkeer is zeer hinderlijk voor de bereikbaarheid van de bedrijven gelegen aan de Hollandweg. Vooral bezoekers die voor het eerst de bedrijven aan de Hollandweg bezoeken zijn veel tijd kwijt met het bereiken van de bestemming. Vóór de reconstructie van dit deel van de Middenweg en voor het aanleggen van de OLV was de T-splitsing van de Hollandweg aan de Middenweg een volwaardige T-splitsing, waarbij verkeer op de Middenweg vanaf de N201 wel gewoon linksaf de Hollandweg op kon rijden. Wij zien dus ook als enige oplossing dat de T-splitsing Middenweg- Hollandweg opnieuw moet worden beoordeeld door verkeersexperts die met de bereikbaarheid en veiligheid als pijlers deze situatie moeten gaan verbeteren. Vanuit Greenpark Aalsmeer hebben wij geen toezegging voor het verbeteren van deze situatie.

OV

Met de auto is het vanaf onze locatie aan de Hollandweg 10 minuten rijden naar Schiphol, met het openbaar vervoer is hier momenteel een uur reistijd

		voor nodig. De voorzieningen van het openbaar vervoer zijn al langere tijd in onze wijk onder de maat. Met het verdwijnen van diverse bushaltes en buslijnen zijn deze voorzieningen er in de afgelopen jaren flink op achteruit gegaan. Via Greenpark Aalsmeer vernemen wij dat verbetering aanstaande zou moeten zijn, maar de daadwerkelijk realisering hiervan blijft achterwege. Kijkend naar de nieuwe N201 liggen hier o.i. veel kansen voor verbetering. Komend uit de richting van Schiphol is de Middenweg de eerste afslag in Aalsmeer, met daar direct vele bedrijven en woonwijken en met dus veel vraag naar openbaar vervoer. Wij verzoeken u vriendelijk onze zienswijze mee te nemen in de verdere behandeling van het ontwerp Verkeerscirculatieplan Aalsmeer.		
9	Vervoerregio Amsterdam	De gemeente Aalsmeer heeft het voorliggende ontwerp verkeerscirculatieplan ter inzage gelegd, om belanghebbenden de gelegenheid te geven te reageren. Het is goed dat gemeente Aalsmeer in het voorliggende ontwerp verkeerscirculatieplan op een brede integrale manier nadenkt over mobiliteit en hoe de verschillende ambities zich vertalen in de netwerken en inrichting op straat. Wij zijn dan ook overwegend positief over het plan. In deze brief willen wij graag een aantal opmerkingen meegeven: GOW 30 Onze opmerkigen zijn voornamelijk gericht op twee routes die nu als GOW30 worden gekenmerkt, maar daarvoor niet aan de eisen van GOW30 wegen voldoen (dus een mix hebben van de stroomfunctie en de verblijffunctie). Dit zijn als volgt: - Stommeerweg (Kudelstaartseweg) vanaf de kruising Mensinglaan tot de Bachlaan GOW 50 houden. Deze weg is nu gekenmerkt als nieuwe GOW30, terwijl hier sprake is van vrijliggende fietsinfrastructuur, samen met geen	GOW 30 De Vervoerregio merkt op dat twee wegen niet aan de eisen van een GOW30 voldoen. De eerste weg is de Stommeerweg tussen de Mensinglaan en de Bachlaan. Omdat hier sprake is van een vrijliggend fietspad nemen we deze zienswijze van u over. Ten tweede wordt de Zwarteweg tussen de Kudelstaartseweg en de kruising IJsvogelstraat (waarschijnlijk wordt tot de kruising Dreef bedoeld) genoemd, vanwege het ontbreken van voorzieningen en de mogelijk om in de toekomst een vrijliggend fietspad te creëren. De weg is echter een belangrijke route voor schoolgaande kinderen en bezoekers van het zwembad en sportverenigingen. Op het moment dat blijkt dat een vrijliggend fietspad past in het profiel van de weg, kunnen wij GOW50 handhaven. Op dit moment vinden wij GOW30 echter passender. Fietsnetwerk We zullen de MRA doorfietsroutes met een aparte kleur markeren. Verkeerscirculatie en knip Burgemeester Kasteleinweg Naar aanleiding van deze zienswijze heeft een Bestuurlijk Overleg plaatsgevonden, daarin is het volgende afgesproken:	Aan-passing

	nabijgelegen voorzieningen of veel oversteekbewegingen. Daarom ons advies om deze weg bij voorkeur GOW50 te houden. - Zwarteweg tot kruising IJsvogelstraat gaat nu van GOW50 naar GOW30. Dit stukje Zwarteweg kun je het best GOW50 houden, gezien dit stukje tussen de kruising IJsvogelstraat en Kudelstaartweg geen nabijgelegen voorzieningen heeft, alleen bomen. Wij vinden dat het GOW30 inrichten van deze weg niet realistisch en verwachten dat het autoverkeer dan hard zal blijven rijden. In de toekomst zou hier het inpassen van een vrijliggend fietspad ook prima inpasbaar moeten zijn en dus ook een veilige GOW50. We zijn bereid om onze kennis rondom GOW30 te delen en mee te denken met ontwerpvraagstukken. Er is sinds kort bij de Vervoerregio een projectleider aangesteld (Charlotte van Barneveld) die specifiek op dit onderwerp gemeentes kan ondersteunen. Fietsnetwerk Het fietsnetwerk ziet er volledig uit. Het zou goed zijn als de MRA doorfietsroutes specifiek gemarkeerd worden. Die hebben namelijk een hoger kwaliteitsniveau. Verkeerscirculatie en knip Burgemeester Kasteleinweg Een kritiekpunt is hoe de discussie rondom de verkeerscirculatie en de knip wordt neergezet in het plan. De tekst wekt de indruk dat er hoe dan ook een aanpassing komt aan de provinciale busbaan om de knip op te kunnen heffen, ondanks dat de gemeente daarover recent in gesprek is gegaan met de partners. Dit vinden we niet een verantwoorde beeldvorming en schept verkeerde verwachtingen, aangezien nu eerst de problematiek in breed perspectief geduid wordt.	- Aalsmeer zwakt de stelligheid waarmee in het ontwerp verkeerscirculatieplan staat dat de knip wordt opgeheven af en zullen aangeven dat we samenwerken met de Provincie, VRA om dit vraagstuk op te lossen, waarbij we de probleemanalyse onderzoeken en samen oplossingsrichtingen in beeld brengen en afwegen. - Het vraagstuk van de Kasteleinweg neemt de VRA op in de Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) voor AML. Wensbeelden Het klopt dat er nog geen formeel standpunt was geleverd. Dit hadden wij niet op deze manier moeten opnemen. We verwijderen deze passage.	
--	--	---	--

Als voorbeeld komt dit wat ons betreft het meest tot uiting in hoe de maatregel op p41 wordt genoemd:

‘Aanpassen Burgemeester Kasteleinweg in overleg met provincie en vervoerregio’. Wat ons betreft is dat al een stap te ver, en zijn we met elkaar nu in gesprek over ‘Onderzoeken problemen in de verkeerscirculatie met provincie en vervoerregio’.

We kijken verder naar de passages op p29 ‘Opheffen knip’, p30 ‘Doorrekening maatregelen met het regionale verkeersmodel’ en tot slot p44 ‘Wensbeelden Vervoerregio Amsterdam’, waar die verkeerde verwachting wordt gewekt de de tekst wat ons betreft beter in lijn kan worden gebracht met de recente gesprekken tussen de partners.

De busbaan op de Burgemeester Kasteleinweg is natuurlijk recent opgeleverd en die geeft een grote impuls aan de verbetering van het openbaar vervoer, zowel in betrouwbaarheid als in doorstroming. Het is niet vanzelfsprekend die zomaar aan te passen.

Tegelijkertijd zijn we ons ervan bewust dat in Aalsmeer een toegenomen overlast wordt ervaren op de wegen rondom de Burgemeester Kasteleinweg en we willen daarom juist graag de verkeerscirculatie rondom de Kasteleinweg bekijken in een breder verband en zien we graag nadrukkelijk in relatie met de recent gestarte ‘wegennetstudie zuidlob’ door de provincie Noord-Holland. Dit mede als uitvloeisel van de Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) van de provincie. Daarin wordt het functioneren van de regionale wegen in het gebied tussen Amstelveen, Ouderkerk, Aalsmeer en Uithoorn onderzocht (inclusief de wisselwerking met het gemeentelijke wegennet) en zullen er samenhangende verbetervoorstellen worden gedaan.

Wensbeelden

		Op p44 wordt bij wensbeelden Vervoerregio enkel de discussie over de knip genoemd, terwijl hier wederom nog geen formele standpunten zijn gedeeld vanuit de vervoerregio (in een document wat wel officieel wordt gemaakt). Dit is voor ons niet akkoord. Het is bovendien niet in balans met de rest van het plan waar de lezer dan zou mogen verwachten dat de Vervoerregio ook daar wensbeelden bij zou hebben, terwijl die input niet is opgehaald. We verzoeken dan ook deze paragraaf achterwege te halen.		
10	Gemeente Uithoorn	Wij begrijpen dat het verkeer anno 2024 veel aandacht vraagt. Er is veel verkeer en weinig ruimte. Keuzes moeten gemaakt worden. Verkeer is echter als water, het zoekt een makkelijke weg. Juist daarom is het belangrijk om de verkeersproblematiek gezamenlijk op te pakken. Wij hebben die gezamenlijkheid gemist. Uit het VCP halen wij een viertal punten naar voren waar we op willen reageren. Fietsnetwerk Wij ondersteunen uw wens tot het verbeteren van het regionale fietsnetwerk. Bijzonder in relatie met de Veiling en Schiphol. OV Er is de wens ook de tram naar Aalsmeer te laten rijden. Dat heeft een positieve invloed op de reizigers als het om het gebruik van het openbaar vervoer gaat en op de Uithoornlijn. De wens om de buslijn 342 terug te laten komen past daar ook goed bij. Het is ook een wens van de gemeente Uithoorn omdat er dan een rechtstreekse verbinding met Schiphol ontstaat. Maar het mag niet ten koste gaan van de hoge kwaliteit van lijn 340. Kasteleinweg Het beter laten doorstromen van het verkeer door Aalsmeer is wellicht vanuit de gemeente te begrijpen. Uit het kaartje op pagina 33 blijkt dat er een effect is op de gemeente Uithoorn. Er zal meer verkeer onze gemeente binnenkomen. Wij zijn juist doende over het verkeer en het doorgaande verkeer in het bijzonder na te denken. Conform onze mobiliteitsvisie, zoals vastgesteld in	Fietsnetwerk Wij waarderen de steun voor het verbeteren van het regionale fietsnetwerk. We trekken graag gezamenlijk op om deze opgave te realiseren. OV Wij zijn ook blij met de steun voor de Aalsmeerse wensen voor het verbeteren van het OV netwerk, in het bijzonder de wens voor de terugkeer van lijn 342. Aalsmeer is ook gebaat bij een hoge kwaliteit van lijn 340. Het OV in Aalsmeer is nog steeds voor verbetering vatbaar om zo bewoners uit de auto te helpen, een impuls is daarom nodig, aanvullend op lijn 340, 357 en 171. Kasteleinweg De kaart op pagina 33 geeft inderdaad aan dat het verkeersmodel verwacht dat er meer verkeer van en naar Uithoorn zal rijden ten opzichte van de situatie als de knip gehandhaafd blijft. Veel van dit verkeer verspreidt zich vervolgens wel snel al over De Kwakel, Uithoorn en omliggende bedrijventerreinen. Verkeer van/naar Uithoorn e.o. kiest daardoor een iets andere route maar het opheffen van de knip trekt slechts in beperkte mate nieuw doorgaand verkeer aan dat van de N201 komt. Wel gaan wij graag in gesprek om dit verkeer te minimaliseren. Graag nodigen wij u uit om zich te voegen bij de gesprekken die wij voeren met de Provincie en de Vervoerregio. N231	geen aanpassing

		maart 2022. Wij vragen u in het definitieve VCP meer maatregelen op te nemen om doorgaand verkeer tegen te gaan. N231 Het verbeteren van de doorstroming op de N231 is vanuit de bereikbaarheid van Kudelstaart te begrijpen. Het is ook goed nieuws voor Uithoorn, omdat er dan minder over onze binnenwegen wordt “geslopen”. Wij bieden u aan in het vervolg van het proces deze onderwerpen gezamenlijk te bespreken en te bestuderen.	Fijn om te lezen dat onze beide gemeente baat hebben bij het verbeteren van de doorstroming van de N231. Wij houden u op de hoogte over de ontwikkelingen.	
11	Provincie Noord-Holland	Wij stellen het op prijs dat u ons de gelegenheid biedt te reageren op het ontwerp Verkeercirculatieplan Aalsmeer (VCP). Aan de beleidskaders kunt u toevoegen het perspectief mobiliteit van de provincie Noord-Holland en het multimodaal Toekomstbeeld Metropoolregio Amsterdam 2040. De inzet is een mobiliteitstransitie te bereiken met als pijlers verminderen-veranderen-verbeteren. Wij hebben graag samen met uw gemeente gewerkt aan de aanpak van het leefbaarheidsvraagstuk in Aalsmeer en Uithoorn door de N201 buiten de gemeente om te leggen en op de plaats van de oude N201 een vrijliggende busbaan en een goede fietsroute te maken in combinatie met het afwaarderen van de weg door Aalsmeer en het maken van een “knip” voor het autoverkeer. U constateert als vraagstuk dat er op enkele wegen te veel verkeer zit. Tegelijkertijd constateert u dat een aantal maatregelen die waren voorzien in combinatie met deze maatregelen nog niet uitgevoerd. Wij zijn graag bereid samen met u en met de Vervoerregio Amsterdam nadere mogelijkheden te verkennen om de knelpunten die u signaleert op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken. Die verkenning heeft dan als randvoorwaarde de onlangs gerealiseerde hoogwaardig openbaar vervoer infrastructuur (HOV) en het handhaven van de knip voor het wegverkeer. De HOV geeft immers een grote impuls aan het verbeteren van het	Beleidskaders Wij zullen het perspectief van de provincie Noord-Holland en het multimodaal toekomstbeeld van de metropoolregio 2040 benoemen in het hoofdstuk beleidskaders. Aalsmeer ziet het belang in van een mobiliteitstransitie, maar merken dat er op dit moment onvoldoende alternatieven beschikbaar zijn om van bewoners te verwachten dat het autoverbruik wordt verminderd. Aalsmeer zet daarom in op bereikbaarheid via alle modaliteiten. Wij staan als gemeente daarom ook voor de taak om dit in goede banen te leiden binnen de beperkte ruimte die we hebben. Handhaven HOV en de knip We zijn blij dat de provincie nadere mogelijkheden wil verkennen om de knelpunten rondom leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken. Dit traject gaan wij positief in met u en de Vervoerregio. Diverse andere samenwerkingsprojecten Wij kijken uit naar de verdere samenwerking in de diverse projecten die u aanhaalt in uw zienswijze. Wij zullen, daar waar dit niet voldoende is terug te lezen in het VCP, aangeven welke projecten er gezamenlijk worden opgepakt.	Aan-passing

		openbaar vervoer in de regio, zowel in betrouwbaarheid als in doorstroming. Die verkenning richt zich dan op de pijlers van de eerder genoemde mobiliteitstransitie en de maatregelen die eerder waren voorzien maar nog niet zijn uitgevoerd, zoals de aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg. In de tussentijd werken wij met u aan maatregelen aan de N231/Bachlaan in combinatie met het groot onderhoud. Verder zijn we met u in gesprek over de mogelijkheid maatregelen mee te koppelen met het groot onderhoud op een ander deel van de N231, zoals een rotonde ter hoogte van de Marshallsingel te behoeve van de woningbouwlocatie Buitenveen. Daarnaast starten wij samen met u, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Amstelveen, Uithoorn, en Ouder-Amstel een studie naar het functioneren van het provinciaal wegennet in de zogenoemde Zuidlob-regio. Gezamenlijke kunnen we in deze studie zoeken naar mogelijke oplossingen van het mobiliteitsvraagstuk in breder perspectief. Met de kanttekening dat financiële middelen beperkt beschikbaar zijn en keuzes nodig zullen zijn.		
12	Bewoner	Goedendag, Hierbij een reactie op delen van het verkeerscirculatieplan Aalsmeer. - Wat mij in 1e instantie opvalt is dat de gemeente een aantal projecten heeft opgestart rondom de afschaling van de oude n196 en nu voordat het gedeelte noordvork klaar is alweer maatregelen neemt om op deze projecten in te grijpen en niet de effecten van het geheel aan maatregelen afwacht. Waarom niet wachten op effect van noordvork. - Het gedeelte in het VCP wat gaat over het openbaar vervoer is erg mager. Er spreekt weinig energie uit terwijl het steeds belangrijker wordt en moet zijn bij toename van potentiële reizigers en vanuit oogpunt van een duurzame maatschappij. Het lijkt alsof de gemeente met handen en voeten gebonden is aan VRA en geen eigen visie heeft. - Er wordt gesteld dat de lokale vervoersbehoefte naadloos moet aansluiten bij de behoefte van naburige gemeenten. Waarom? Moeten buurgemeenten beslissen welk niveau het OV in Aalsmeer heeft? Dat lijkt	- Het klopt dat de gemeente nu al nadenkt over maatregelen rondom de Burg Kasteleinweg, omdat rondom de knip in de omliggende wijken de leefbaarheid onder druk is komen te staan door verkeer dat de knip ontwijkt. De gemeente Aalsmeer zet allereerst in op de realisatie van de langverwachte Noordvork en de verbetering van de doorstroming van de N231. Omdat we verwachten dat de ervaren overlast in de wijken rondom de knip hiermee nog niet volledig zal zijn opgelost, denken we nu alvast na over de circulatie rondom de knip. De gemeente verwacht dat een aanpassing van de knip nodig is om de ervaren overlast in de omliggende wijken aan te pakken. We maken eerst een gezamenlijke probleemanalyse met de Vervoerregio en de Provincie, die ook meer regionale effecten meewegen. Dit zal in de definitieve versie van het VCP duidelijker worden beschreven.	Geen aanpassing

		wel heel erg gedictieerd vanuit de VRA, waarin de gemeente Amsterdam een overwicht heeft. Een doortrekking van de Uithoorntram naar Aalsmeer is al eens onderzocht via verlenging van het huidige traject en vond geen grond om te realiseren en met de huidige gunning voor het Amsterdamse GVB zou het concessiegebied voor het streekvervoer nog meer verbrokkelt raken. Die effecten zijn oa. gebleken bij de doortrekking naar Uithoorn: parallelle buslijnen hieraan worden nauwelijks gedoogd en de concessie wordt aan het GVB verleend (ondanks dat de termijn voor de huidige concessie niet verstreken is). Gevolg is meer overstappen voor aalsmeerse reizigers. De dienstverlening door tram is momenteel ook twijfelachtig gezien de kritiek die de gemeenten Amstelveen en Uithoorn hierop hebben. De huidige buslijnen naar Amsterdam zijn allemaal aan de buitenkant (zuidkant) van de gemeente terecht gekomen en komen op niet meer in de buurt van woonwijken. Bij nieuwbouw projecten wordt nauwelijks voor ov gezorgd. Voor degene die afhankelijk zijn van het OV niet gunstig en in het algemeen voor stimulering niet gunstig lijkt me. aanvullende buurtbussen als mogelijk alternatief?	- Gemeentes zijn geen concessiehouders voor openbaar vervoer. Openbaar vervoer wordt regionaal georganiseerd, wat betekent dat een gemeente indirect invloed heeft op de werking van het openbaar vervoer in haar eigen gemeente. Wij zijn daarom continu met onze partners in gesprek om het belang van onze inwoners te behartigen. - U refereert aan een ambitie uit het raadsprogramma. Dit zijn ambities die de raad aan het begin van de raadsperiode meegeeft aan het college. Er wordt gesteld dat het openbaar vervoer binnen de gemeente zo vorm gegeven moet worden dat deze naadloos aansluit op de behoefte van de inwoners en op de bestaande openbaarvervoerlijnen in de naburige gemeenten. Het aansluiten op bestaande openbaarvervoerlijnen in buurtgemeenten is belangrijk om aan te sluiten op een regionaal netwerk. Reizigers hebben namelijk vaak de behoefte om regionaal te reizen en niet alleen binnen de gemeentegrenzen. - Het doortrekken van de Uithoorntram is belangrijk voor de OV bereikbaarheid van Aalsmeer. Makkelijk zal dit niet worden, zoals ook uit uw zienswijze blijkt, maar wij vinden het belangrijk om de wens te verwoorden in het VCP. - Aanvullende buurtbussen kan een optie zijn, maar zijn niet rendabel en de vraag is naar verwachting klein. Voor bewoners die om gezondheidsredenen niet meer mobiel zijn en afhankelijk zijn van het OV is al aanvullend OV beschikbaar via ANWB automaatje.	
13	Bewoner	1. Prima document waar eindelijk ambitie op gebied van verkeersveiligheid en toename van leefbaarheid vanaf straalt. Houd dit vol! Echter, het AVVP bevatte ook mooie statements waar uiteindelijk weinig van terecht is gekomen. Het proces rondom vertaling in projecten, en nog belangrijker sturing op gewenst resultaat, is minstens zo belangrijk. Hiernaast is het zoals al eerder gemeld tijdens de laatste bijeenkomst wenselijk, dat wij als bewoners betrokken blijven en de gemeente van input en motivatie kunnen blijven voorzien. Zodat er geleverd gaat worden en het resultaat ook	1. De betrokkenheid van bewoners bij de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid wordt enorm gewaardeerd. De betrokkenheid bij het vervolg van de uitwerking van het VCP gaat via de reguliere mogelijkheden die bewoners hebben om mee te denken en hun mening te geven. Zoals u al schetst is het aan de gemeenteraad om deze visie op de diverse verkeersnetwerken vast te stellen en daar budgetten voor vrij te maken. De raad controleert vervolgens het college of deze budgetten correct en tijdig worden benut. De	Aanpassing

	naar verwachting gaat zijn. Ook indien opvolgende colleges mogelijk weer andere prioriteiten gaan stellen. Ik mis nog een stuk borging en continue feedback mogelijkheid vanuit bewoners; als één van de belangrijkste stakeholders. Wij betalen immers deze plannen en hiernaast zijn wij ook afnemer van het ‘eindproduct’. De Aalsmeerse gemeenteraad die dit namens ons zou moeten doen blijkt een slecht trackrecord op dit gebied te hebben. Ik lees graag terug hoe u als college bewoners betrokken houdt. Ik zie dit als onderdeel van een integrale benadering van een VCP, dit is immers een dynamisch aangelegenheid waar aanpassingen noodzakelijk zullen blijven om met veranderende omstandigheden en behaalde resultaten om te gaan. 2. In het gehele document komt het begrip duurzaamheid of ESG beperkt voor. Gezien de voetafdruk die Aalsmeer heeft met het vele vrachtverkeer, de weinig uitstoot vriendelijke bloemenweek en aanverwante logistiek, vind ik het ambitieniveau hieromheen te laag. Er is best meer haalbaar t.a.v. ESG doelstellingen, in het VCP is dit te vrijblijvend en vaag geformuleerd: - ‘Last mile delivery’ concepten voor pakketbezorging: kijk naar Coolblue met de eBike of Picknick Supermarkt met hun E-Worker. Dergelijke afspraken zijn met bijv DHL / DPD / UPS ook te maken. DHL heeft in Duitsland al ervaring met B-ON opgedaan. Wees innovatief en vooruitstrevend, zet Aalsmeer nog positiever op de kaart. Ook op gebied van innovatieve logistieke concepten! Concretiseer dit beter in het VCP. Iedereen kan hiervan profiteren, ook ondernemers. Met de verdere verdichting van Aalsmeer willen bewoners schonere straten en niet een toename van ‘afgetrapte dieselbusjes’ waar de vele bezorgers nu mee rijden. Dit verandert niet vanzelf. - Ik mis milieuzones in Aalsmeerse woonwijken, zodat vrachtverkeer er niet of beperkt in kan of makkelijker gesanctioneerd kan worden bij het rijden van onwenselijke routes. Is hier over nagedacht? Simpel om in te stellen, omliggende gemeentes hebben deze ook. Zo zijn er vast nog vele andere zaken rondom duurzaamheid te verzinnen, organiseer een avond voor wat brainstormen! Nodig vooral ook Aalsmeerse jongeren uit die nog even hebben op deze planeet. Een ondernemende en rijke	maatregelen die volgen zullen deel apart gepland worden en deel opgenomen worden in de cyclus van onderhoud en vervanging. Bewoners hebben altijd de kans om mee te denken bij projecten die worden voorbereid in de openbare ruimte. 2. De ambities op het gebied van duurzaamheid staan inderdaad niet centraal in het verkeercirculatieplan. In het verkeercirculatieplan proberen wij ons zo veel mogelijk te beperken tot de hoe het verkeer zich door de gemeente verplaatst. Verder refereert u aan het inzetten van milieuzones om vrachtverkeer te wijken uit woonwijken en dat omliggende gemeente dit ook doen. Amsterdam en Haarlem zijn de enige gemeente in de regio die een milieuzone hebben en gebruiken deze maatregel niet (alleen) om te sturen op het weren van vrachtverkeer, maar op luchtkwaliteit. De gemeente stelt een aantal maatregelrichting voor om het vrachtverkeer in woonwijken verder te beperken, die moeten worden onderzocht en uitgewerkt in een uitvoeringsplan vrachtverkeer. 3. Wat betreft de plannen om vrachtverkeer meer te weren uit woonwijken geeft u aan dat de plannen te weinig concreet zijn. In het VCP geven wij onze visie op waar wij het vrachtwagentransport graag zien rijden en geven een aantal opties, waarmee we denken het vrachtverkeer meer te kunnen sturen en daarbij geen schijnmaatregel zijn. De verdere uitwerking van deze plannen valt buiten de scope van het VCP. Dit zal verder geconcretiseerd worden in een uitvoeringsplan vrachtverkeer. Opmerking bij p.13 Deelautoaanbieder MyWheels is inderdaad recent vertrokken uit Aalsmeer, omdat er sprake was van een negatieve balans tussen vraag en aanbod. De gemeente Aalsmeer betreurt dit. Graag zetten wij ons in voor meer deelmobiliteit, omdat dit bijdraagt aan een duurzamere wijze van mobiliteit. Wij blijven daarom in gesprek met aanbieders van deelvervoer, om op deze wijze te onderzoeken wat er voor Aalsmeer haalbaar is. Wij passen de tekst in het VCP hierop aan.	
--	--	--	--

	gemeente kan best een bijdrage leveren aan een groenere en gezondere wereld. 3. Zoals u zelf al aangeeft rijdt er om diverse redenen veel vrachtverkeer door Aalsmeer over onwenselijke routes en door woonwijken. Dit heeft een aanzienlijke impact op de verkeersveiligheid en leefbaarheid. U geeft aan dat het moeilijk is al het zware vrachtverkeer goed te begeleiden vanwege de spreiding van bedrijven over het Aalsmeerse grondgebied. Opheffing van de knip zal een positief effect hebben. Deels kan ik hier mee instemmen, echter in denk dat we nog veel meer te doen valt om vrachtverkeer gezamenlijk met alle ondernemers niet over de Aalsmeerderbrug Aalsmeer in te laten rijden, indien men aan de andere zijde van Aalsmeer moet zijn (Bedrijventerrein Hornmeer, FloraHolland, Witteweg, Molenvliet, Middenweg.) Ik vind de plannen hieromtrent nog te vrijblijvend en weinig concreet. Er zijn veel bedrijven, die moeten ook hun aandeel hebben in de leefbaarheid en veiligheid van Aalsmeer en haar bewoners. Voor mij geeft het VCP nog steeds het gevoel: “we gaan wat proberen, maar het kan ook niet lukken”. Er moet in samenwerking met de provincie, ondernemers en verschillende bedrijventerreinen veel meer sturing komen op vrachtverkeer zodat deze Aalsmeer vanuit juiste N201-afslag inrijdt om overlast te beperken. Stel hiervoor concrete doelstellingen op; SMART geformuleerd. Iedereen moet zich verantwoordelijk gaan voelen. - P13: “In de gemeente Aalsmeer zijn al deelauto’s beschikbaar” SE: helaas zijn beschikbare deelauto’s van MyWheels op/rond de Ophelialaan enkele maanden geleden permanent weggehaald door de aanbieder. Dit is jammer, omdat wij als gezin voor 97% van de tijd prima met één auto uit kunnen. Ook uit het oogpunt van milieubelasting onze bijdrage. Op dit moment is geen enkele aanbieder meer actief in Aalsmeer Centrum / Stommeer. Op sommige momenten, was deze deelauto voor ons gezin toch handig om de gewenste mobiliteit te organiseren met meer dan één auto. Nu de deelauto er niet meer is overwegen wij een tweede auto aan te schaffen, terwijl dit niet echt noodzakelijk is. Misschien dat de gemeente toch met één of meerdere aanbieders van deelauto’s kan overleggen of deze niet in Aalsmeer	Opmerking p.28 U vraagt of het deel van de Zwarteweg tussen de Burgemeester Kasteleinweg en de Dreef ook opgenomen kan worden als GOW30 weg. De reden dat dit deel als GOW50 is opgenomen, is niet om minimale tijdswinst te realiseren voor verkeersdeelnemers. Het profiel van dit stuk past bij GOW50. De oversteek naar de Dreef gaat via een rotonde, wat een veilige oversteek is. Het autoverkeer moet al voldoende afremmen voor de Rotonde. Het restant van de Zwarteweg leent zich beter voor GOW30, gezien er geen vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op dit deel en dit deel aansluit op een ander gedeelte GOW30. P34: lokale fietsroute Wij nemen deze route niet op in de kaart, omdat de route die u aangeeft voor een groot deel door ETW30 gebied loopt, waar geen specifiek fietspad of fietsroute aanwezig is. P41 Uitwerken maatregelen beperken vrachtverkeer; optimaliseren bewegwijzering vrachtverkeer Het VCP is een strategisch document waarin we de voorkeursroutes voor vrachtverkeer schetsen. We geven aan dat volledig weren van vrachtverkeer om verschillende redenen niet mogelijk is, maar dat we met diverse ingrepen willen proberen het vrachtverkeer meer te gaan sturen. De uitwerking van deze ingrepen en het te meten succes van deze maatregelen zullen op projectbasis worden gedaan, mits de gemeenteraad hier ook uitvoeringsmiddelen voor beschikbaar stelt. P53: REACTIE GEMEENTE OP ‘SLUIPVERKEER TEGENGAAN’ & 17. VRACHTVERKEER BEPERKEN Bedankt voor de geopperde mogelijkheden om de bewegwijzering te verbeteren. Zoals in het antwoord hierboven is terug te lezen, geven we in het VCP aan waar we vrachtverkeer het liefst zien rijden. We	
--	---	--	--

	teruggebracht kunnen worden. Hetzij gesubsidieerd, of op een andere manier met een levensvatbaar business model indien een commerciële exploitatie niet 100% uit kan. P28: In het autonetwerk kaart laat u bij de rotonde Hortensialaan/Dreef/Zwarteweg GOW50 en GOW30 bij elkaar komen. Ervanuit gaande dat er in de bestaande situatie een gescheiden fietspad is tot aan de rotonde Dreef, komend vanaf de Kasteleinweg. SE: In de huidige situatie wordt deze rotonde veel gebruikt door scholieren en fietsers gezien de aanwezigheid van meerdere Scholen en alle faciliteiten in en rondom het Hornmeerpark-> oversteek Dreef naar Hortensialaan en andersom. In de huidige situatie nadert en rijdt gemotoriseerd verkeer vaak te snel over de rotonde (komend vanuit de richting Kasteleinweg); de Zwarteweg is breed. Door de weg GOW50 te houden tot aan de rotonde voorzie ik niet een veiligere oversteek dan nu het geval is. Ik zou graag zien dat GOW30 ook aan de andere zijde van de rotonde aanwezig is (ondanks aanwezigheid van het gescheiden fietspad) en dat verkeer middels maatregelen meer wordt gedwongen de snelheid aan te passen ver vóór het naderen van de rotonde, om deze oversteek veiliger te krijgen. Ik kom hier wekelijks te fiets in onveilige verkeerssituaties terecht, omdat auto's en vrachtverkeer 'nog even snel voorlangs gaat' op de rotonde. Gevoelsmatig is het ook beter en duidelijker voor al het gemotoriseerde verkeer, direct komend vanaf de rotonde Kasteleinweg (Aalsmeer in rijdende), 30km te hanteren. De resterende route over zowel Dreef als Zwarteweg wordt immers ook 30km. Waarom 200 meter 50km/h toestaan voor enkele seconden tijdswinst? Kies voor veiligheid en duidelijkheid. P34: lokale fietsroutes SE: In de weergegeven kaart geeft u met paars de lokale fietsroutes aan. Die fietsroute vanaf de Ophelialaan over de Hortensialaan en Dreef wordt i.d.d. veel gebruikt. In de praktijk loop deze route vanaf Aalsmeer Centrum tot aan het Hornmeerpark -> Fietsbrug Kwekerijpad, Ketelhuis, Seinpost, fietspad Baccarastraat, Hortensialaan, Dreef. Ik zou ook graag deze route vastgelegd zien worden zodat er een officiële, veilige en goed onderhoude fietsroute is vanaf Aalsmeer Centrum tot aan het Hornmeerpark; geschikt voor kinderen en	geven verder een aantal richtinggevende ingrepen, waaronder optimaliseren bewegwijzering. Deze ingrepen worden verder projectmatig uitgewerkt. In het VCP nemen we geen lijst met type bebording of bewegwijzering op. - P50: "REACTIE GEMEENTE 'HANDHAVING SNELHEID' en P50: Bloembakken om wegen te versmallen worden niet meer toegepast vanwege het gevaar dat er plots een kind of huisdier achter een bloembak vandaan kan schieten. Ook hebben automobilisten soms de neiging nog net voor een fietser of andere weggebruiker door een versmalling te willen rijden. Dit leidt over het algemeen tot méér gevaarlijke situaties in plaats van het voorkomen ervan. Helaas kunnen wij als wegbeheerder niet voorkomen dat honderd procent van de weggebruikers zich aan de maximumsnelheid houdt. Er is altijd structureel een groep weggebruikers die te hard rijdt, en die je als wegbeheerder ook niet tegen <i>kunt</i> houden. Het maximale wat wij als wegbeheerder kunnen bewerkstelligen is de weggebruiker bewegen om de juiste snelheid te hanteren door de vormgeving van de infrastructuur, passend bij de functie van het type weg (ontsluitingsweg, erftoegangsweg, enzovoort). Blijkt vervolgens dat 85 % van de weggebruikers de maximumsnelheid op zo'n weg niet of gering overschrijdt, betekent dit dat de weg verkeerskundig goed functioneert. Volgt minder dan 85 % de maximumsnelheid correct, dan kunnen aanpassingen aan de weg een maatregel zijn. Wij blijven er echter bij dat bloembakken en andere zicht belemmerende objecten geen goede maatregel zijn. Er zijn de laatste jaren wel ontwikkelingen op het gebied van handhaving van de snelheid op 30km/u wegen. Na een succesvolle pilot in Amsterdam wordt het voor gemeenten makkelijker om mobiele flitspalen in te zetten op 30 km/u wegen. De gemeente Aalsmeer is in overleg met het OM en politie om te onderzoeken of en op welke wegen dergelijke handhaving kan worden ingezet.	
--	--	--	--

ouderen te fiets. Zowel de Stommeerweg (ondanks de 30 km/h plannen) als het 'snelle fietspad' langs de Kasteleinweg zullen ongeschikt blijven voor (kleine) kinderen om als veilige fietsroute te dienen. Ook veel ouderen vinden de Stommeerweg geen fijne fietsroute. Ontbrekende stuk fietsroute dat defacto veel wordt gebruikt door fietsers om veilig van/naar Aalsmeer Centrum te komen.

- **P41: "Uitwerken maatregelen beperken vrachtverkeer; optimaliseren bewegwijzering vrachtverkeer"**. U benoemt optimaliseren bewegwijzering van het vrachtverkeer. Dat impliceert een reeds bestaande bewegwijzering voor deze verkeersgroep en sturing van de routes van het vele vrachtverkeer in Aalsmeer. Echter, momenteel is er nagenoeg niets aanwezig dat vrachtverkeer de juiste richting op stuurt. Ook wordt er geen rekening gehouden met de nationaliteit van chauffeurs. Het merendeel is van niet Nederlandse oorsprong en heeft aan alle kanten moeite met het lezen van de minimaal aanwezige bebording. Ik heb nogal wat chauffeurs de afgelopen jaren aangesproken op het rijgedrag bij ons in de straat. Geen makkelijk volk met weinig interesse in de overlast die ze veroorzaken. Het aantal dagelijkse overtredingen momenteel van het vrachtwagenverbod en rijsnelheid doet vermoeden dat deze 'beroepschauffeurs' niet uit zichzelf wenselijk gedrag gaan vertonen. Meer dwingende maatregelen zijn geweest. Van alle mogelijkheden die men zou kunnen bedenken om vrachtverkeer te sturen, zie ik in de Stommeer en omliggend gebied nagenoeg geen enkel voorbeeld. Met als gevolg overlast. Iedere verbetering is welkom, gezien het aanvangsniveau van dit punt zou het nauwkeuriger zijn te stellen: 'het aanbrengen van bewegwijzering gericht op vrachtverkeer om gewenste routes af te dwingen'. 'Optimaliseren' volgt mijn inziens dan in fase twee, na meeting van resultaat. Ook een verdere specificatie van 'succes' dan wel gestelde doelstelling is wenselijk. U blijft vaag in uw stelling hoe het doel van minder vrachtverkeer over de Aalsmeerderbrug richting alle bedrijventerreinen bereikt gaat worden. O.a. stellen dat Aalsmeer en MRA een planologisch rotzooi is (quote van de planologen niet van mij) met overal en nergens bedrijvigheid, dat klopt. U kunt dan nog steeds wel doelstellingen en een duidelijkere strategie opstellen voor een gewenst resultaat; waar werkt u

precies naartoe, met welke strategie en wat is gewenst resultaat? Maak het SMART.

- P50: "REACTIE GEMEENTE 'HANDHAVING SNELHEID'

SE: U stelt dat het handhaven van de verkeerssnelheid geen bevoegdheid is van de gemeente, maar van het OM. U kunt natuurlijk wel een regierol spelen en zorgdragen dat handhaving op gewenste momenten plaatsvindt, zodat dit het uiteindelijke doel van veiligere wegen in Aalsmeer ten goede komt. Daarvoor hoeft u zelf geen flitscamera te hanteren. U kunt doelstellingen opstellen, KPI's en klachten bewaken, coördineren en communiceren naar bewoners en met de benodigde instanties en partners zorgdragen voor verbetering. Maw, zich verantwoordelijk voelen en inzetten voor het eindresultaat. Iets dat de afgelopen jaren sterk afwezig was. Ambtenaren die vanuit Amstelveen onze klachten consistent afdoen met overzichten van gemiddelde gereden snelheden in wijken en straten, doet geen recht aan de ervaren overlast en vele gevaarlijke situaties voor langzaam verkeer in Aalsmeer. Mijn eigen ervaring met zowel de gemeente als politie van de afgelopen 8 jaar, is dat u allen sterk langs elkaar heen werkt en weinig resultaat gericht te werk gaat. Eigenlijk alleen maar naar elkaar wijst, ook intern binnen de gemeente. Als gevolg gebeurde er de afgelopen jaren weinig tot niets met alle klachten van bewoners en namen de frustraties toe. U kunt als gemeente van alles doen om handhaving te organiseren. Stellen dat het niet uw taak is, is misschien feitelijk correct maar komt niet sterk over. Het lijkt mij ook niet wenselijk dat bewoners zelf deze taak gaan uitvoeren. Nogmaals, het gaat niet om wie de laser vasthoudt, maar om wie verantwoordelijk is voor het eindresultaat en zich ook zodanig opstelt. Met de gemeente als wegbeheerder en verantwoordelijk voor veiligheid lijkt mij het dan ook niet meer dan logisch dat u deze rol op u neemt en niet de verantwoordelijkheid afschuift.

P50: Bloembakken om wegen te versmallen worden niet meer toegepast vanwege het gevaar dat er plots een kind of huisdier achter een bloembak vandaan kan schieten. Ook hebben automobilisten soms de neiging nog net voor een fietser of andere weggebruiker door een versmalling te willen rijden. Dit leidt over het algemeen tot méér gevaarlijke situaties in plaats van het voorkomen ervan.

U stelt al jaren dat het aanbrengen van wegversmallingen gevaarlijk is met beperkte en terugkerende argumentatie. Gevolg, al jaren wordt er niets gedaan aan het te snel rijdende verkeer in onze woonwijk. Ook is er nog steeds overlast. Er zijn vele manieren om overzichtelijk wegversmallingen aan te brengen om verkeer te dwingen langzamer te rijden. Ik vind de gemeente over het algemeen weinig creatief hiermee omgaan om met werkende oplossingen te komen. Roepen dat ideeën van bewoners ‘niet kunnen’ of ‘gevaarlijk zijn’ daar excelleert u de afgelopen jaren helaas in. Ik daag u uit om eens met een ander geluid te komen en met een oplossing die volgens u dan wel werkt: wat dan wel om binnen de bebouwde kom aso-rijgedrag en inhalen met hoge snelheid langs lintbebouwing (zonder gescheiden fietspad) te voorkomen? Auto's die met 100+ km/h door de Ophelialaan rijden zijn immers ook niet veilig. Dat vindt al decennia plaats, ondanks alle klachten. Uit mijn gesprekken met buurtbewoners in het verleden kwam meer dan eens naar voren dat ouders kinderen over de stoep laten fietsen i.p.v. van het fietspad op de weg, omdat de weg te gevaarlijk werd bevonden als gevolg van het te snel rijdend verkeer en de voormalige bussen. Laten wij na 30+ jaar wegpiraten gedogen in de woonwijken nu eens duidelijk kiezen voor veiligheid, leefbaarheid, langzaam verkeer en bewoners.

P53: REACTIE GEMEENTE OP 'SLUIPVERKEER TEGENGAAN' & 17.

VRACHTVERKEER BEPERKEN

Soms kan een oplossing ook simpel zijn - Op de Legmeerdijk is een digitaal verkeersbord aangebracht wat de verwachte reistijd tot de A9 aangeeft. Prima bord met relatief lage kosten. Aalsmeer zou best een proefopstelling kunnen plaatsen om mogelijkheden te toetsen voor het onder controle brengen van vrachtverkeer. Iets dergelijks kan bijv. op diverse plaatsen worden aangebracht op en rond de N201 thv Schipholriijk/A4 om vrachtverkeer (en mogelijk ander bestemmingsverkeer) beter te verleiden en te dirigeren naar de verschillende en vooral verspreide bedrijventerreinen. Om de (vele buitenlandse) chauffeurs te beïnvloeden kun je nadenken over een systeem met bijv:

1. grote led bebording langs de N201/afslag A4 met iconen voor vrachtverkeer met bestemming de diverse Aalsmeerse gebieden en desnoods een aanvullend 'coderingssysteem' voor Aalsmeerse bedrijventerreinen.

		2. Deze coderingen kunnen ondernemers laten vermelden op vrachtbrieven. Dit vraagt afstemming met Aalsmeerse ondernemers, zodat deze ook gaan nadenken over hun aandeel in de overlast en onderdeel worden van de oplossing. Uitdenken van een dergelijk systeem waarbij een combinatie van techniek en proces prima kan leiden tot minder overlast en betere sturing. Dit hoeft echt geen vermogen te kosten. Anderzijds kunnen bedrijven die een sterk aandeel in de overlast hebben hier ook indirect aan bijdragen. Er is van alles te bedenken om aan funding te komen. Vanzelf gaat dit i.i.g. niet; de ‘vervuiler’ of overlastgever in dit geval betaalt. Dit lijkt me niet meer dan redelijk. U kunt veel stilliger zijn in uw doelstellingen. Het is te vrijblijvend en weinig creatief hoe u o.a. ondernemers deel gaat laten zijn van de oplossing i.p.v. aandragen dat er overal bedrijven zijn en er daardoor overlast is. Voor het veroorzaken van de huidige situatie bent u als gemeente uiteindelijk zelf verantwoordelijk en bij betrokken geweest. De vraag is nu, hoe gaat u dit beter controleren en beheersen met concrete doelstellingen, strategie en maatregelen om tegemoet te komen aan die ‘andere Aalsmeeders’ die geen ondernemer zijn en hier alleen wonen. En dat graag op een veilige en prettige manier willen doen.		
14	Bewoner	Hierbij wil ik graag gebruikmaken van de mogelijkheid om te reageren op sommige onderdelen van het Verkeerscirculatieplan (VCP). Een groot deel van de toekomstige voorstellen kan ik begrijpen en zie ook de noodzaak dat niet alles tegelijkertijd kan worden uitgevoerd. De aanpak van de “Knip” heeft zeker voorrang en dient als eerste item te worden aangepakt. Ondanks mijn begrip voor uw keuze zou ik u willen adviseren ook andere items spoedig aan te pakken. Ik doel dan met name op de leefomgeving rond het Molenpad. ZIE DE VOORSTELLEN HFDSTK.4 VAN HET VCT:	De Dorpsstraat, het Molenpad en het Praamplein gelden momenteel als ETW-30 gebieden. Dit is iets anders dan de GOW-30. Het belangrijkste verschil zit hem in het feit dat wegen die zijn aangeduid als ETW 30 enkel wegen zijn in verblijfsgebieden waarbij sprake is van menging van alle soorten verkeer. Infrastructureel zijn zij vaak herkenbaar als wegen met klinkerverharding. GOW-30 wegen zijn wegen die een dubbele functie hebben: enerzijds liggen zij vaak in verblijfsgebieden, anderzijds hebben zij regelmatig een belangrijke (wijk)ontsluitingsfunctie. Zij zijn vaak herkenbaar aan asfaltverharding met fietsstroken	Geen aanpassing

		Het opstellen van een uitvoeringsplan en belangrijk voor de omgeving Molenpad de onderstaande aanbevelingen: • Overwegen het traject: Dorpsstraat → Molenpad → Praamplein te benoemen en in te voeren als GOW 30, met de daarbij horende verkeersaanduiding; • Een tweede mogelijkheid is om bovengenoemde traject te bestempelen als één-richting verkeer (A). Indien dit te bezwaarlijk is voor m.n. het bevoorradingsverkeer van de 3 supermarkten zou een alternatief zijn plan (B). • Plan (B) Om de “last” van verkeersdruk evenwichtig te delen kan m.i. worden gekozen voor het instellen van een éénrichtingsverkeer, zoals bij A, maar met de volgende verandering: Op even-dagen van de week rechtsom. Ik bedoel dan van Dorpsstraat, Molenpad naar het Praamplein en op on-even dgn. Anders om. Met name voor het bevoorradings- en zware wegvervoer zou dat de verkeersdruk enorm verbeteren Tevens gelden voor plan A en B een GOW 30-beleid. Daarnaast ondersteun ik uw voornemen met het vervoersbedrijf in overleg te gaan om de bereikbaarheid van de OV-haltes te verbeteren. Voor alle doelgroepen die u in het VCP noemt een verbetering. Voor de omwonenden van het Molenpad en Praamplein is de prioritering van de aanpak van het bevoorradingsverkeer een belangrijke zaak.	‘Opwaardering’ van de Dorpsstraat, het Molenpad en het Praamplein naar GOW-30 is wat ons betreft geen keuze. GOW-30 is een nieuwe categorie in de verkeerskunde, die is bedacht om de problematiek van GOW-50 wegen in woongebieden aan te pakken. GOW-50 wegen zijn vaak wegen met veel verkeer door verblijfsgebieden heen. Bewoners ervaren daar soms overlast van het vele verkeer, en hebben er baat bij als de snelheid omlaag kan. Deze wegen kunnen daarom eerder in aanmerking om te worden afgewaardeerd naar GOW-30. Daarnaast kunnen wij helaas ook niet mee gaan in uw idee om een nieuw plan voor éénrichtings(bevoorradings)verkeer in te voeren, met daarbij een wisselende roulatie in even en oneven dagen. Als wegbeheerder willen wij een eenduidige boodschap brengen naar onze weggebruikers. Uiteraard kan dit met bebording worden geregeld, maar de kans op overtreding van de verkeersregels is groots aanwezig aangezien dit tot veel verwarring bij weggebruikers kan leiden. Ook leidt éénrichtingsverkeer regelmatig tot omrijbewegingen en kan de snelheid juist in de omliggende straten worden verhoogd, omdat weggebruikers het gevoel hebben dat zij ‘verloren tijd’ in moeten halen.	
15	Buurt- vereniging ons aller belang	Hierbij willen wij een aantal van onze ideeën over het verkeerscirculatieplan aan u voorleggen. In zijn algemeenheid vinden wij het een prima plan. Vooral het idee om de knip eruit te halen, vinden wij een goed idee. Uit het plan komt naar voren dat de Uiterweg een ETW30 weg moet gaan worden. Wij hebben wat meningen geïnventariseerd en hier komt een	De Uiterweg is een verblijfsgebied. In verblijfsgebieden geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Tegenwoordig bestaat er inderdaad de mogelijkheid om als gemeente óók in 30 km/uur-gebieden een handhavingsverzoek in te dienen, mits de betreffende locatie aan alle voorwaarden voldoet die daarvoor gesteld worden.	aanpassi ng

	gemengd beeld uit. Bewoners van het eind tegen, maar van het begin voor. Fietzers, voetgangers en (groot)ouders van kinderen voor. Automobilisten en ondernemers meest tegen. Wel breed gedeeld is de mening dat het al een hoop zou helpen als iedereen zich aan de nu geldende 50 km zou houden. U stelt dat handhaving van de maximumsnelheid een zaak van het OM is. Alle wijkraden in Aalsmeer zijn van mening dat er veel, vaak en op veel plekken in de gemeente te hard wordt gereden. Volgens ons zou de gemeente best een kunnen aandringen bij het OM. Af en toe controleren werkt al snel. Op pagina 52 punt 12 staat een opmerking over parkeren op het trottoir op de Oosteinderweg. Hetzelfde speelt bij op de Uiterweg en het leidt ook hier tot gevaarlijke situaties voor voetgangers, meer specifiek ouderen die wat slechter ter been zijn en mensen met een kinderwagen, of loslopende kinderen. Zij moeten de weg op om het geparkeerde voertuig te passeren. Bij bestelbusjes ziet de voetganger helemaal niets en is het levensgevaarlijk, mede omdat er vaak hard wordt gereden. Rollators dus als eerste de weg opduwen. Met kinderwagens eerst zelf. Het handhaven van parkeerverboden is gemeentelijk beleid en kan dus door de eigen organisatie worden gedaan. Als er een paar weken een of twee dagen een of twee keer per dag wordt gehandhaafd is het zo over. Van niet meer op het voetpad parkeren wordt trouwens wethouder Spaargaren ook blij. Dat handhaven geldt trouwens ook voor vrachtauto's langer dan 12 m. Die mogen zonder ontheffing de weg niet op. Zij moeten altijd achteruit terug zijn er dus lang. Daar liggen kansen! Op blad 41 staat dat er een verbinding gecreëerd (voor auto's) gaat worden tussen het Raadhuisplein en het Driekolommenplein. Ten eerste is dat strijdig met de herinrichtingsplannen voor het Raadhuisplein en tevens komen er dan veel meer verkeersbewegingen voor het gezondheidscentrum en het gemeentehuis en dat lijkt ons niet wenselijk. Het is	De procedure voor de aanvraag voor flitspalen loopt hierbij via het Openbaar Ministerie (OM). Handhaving op snelheid kan plaatsvinden via de politie. In beide gevallen kan de gemeente een verzoek indienen bij de desbetreffende instanties. De gemeente Aalsmeer is in overleg met het OM en politie om te onderzoeken of en op welke wegen snelheidshandhaving kan worden ingezet. Daarnaast zijn wij bekend met de parkeersituatie op de Uiterweg. Wij inventariseren momenteel een aantal mogelijkheden om hier het een en ander te optimaliseren. Parkeren op het trottoir is uiteraard niet toegestaan, en hier kan ook op worden gehandhaafd. Het gaat er vooral om de kruispunten van de Stationsweg met het Raadhuisplein en met het Drie Kolommenplein te ontlasten. Vanaf beide zijstraten is het lastig de Stationsweg op te rijden wanneer het druk is met passerend verkeer. Er rijden daar ook veel fietsers. Als een van de terreinen nu vol is, blijven bezoekers rondjes rijden of hinderlijk in de weg staan te wachten totdat er een parkeerplaats vrij komt. Je kunt wel via de Stationsweg naar het Drie Kolommenplein en terug in de hoop daar vrije ruimte te vinden, maar die uitwisseling vindt nu niet veel plaats en levert veel extra moeite op.	
--	---	--	--

		duidelijk dat het kruispunt Uiterweg, van Cleefkade, Stationsweg wel wat ontlast mag worden, maar als de knip eruit gaat zal het al een stuk een stuk beter zijn. Ook de aanleg van een (kleine)rotonde zoals voorzien in de centrumvisie zal tot een veel betere verkeersafwikkeling leiden. Samenvattend wat ons betreft. Doe iets aan het parketen op het voetpad en het harde rijden. Haal z.s.m. de knip eruit en leg een kleine rotonde aan.		
16	Doprsraad Kudelstaart	Bilderdammerweg De Bilderdammerweg staat deels op GOW 50 en GOW 30. Onze voorkeur zou zijn om de gehele Bilderdammerweg, vanaf de toegang bij de Ambachtsheerweg, op GOW30 te markeren. We weten dat de gehele Bilderdammerweg een vrij liggend fietspad heeft (tot het Stichtse pad) wat in theorie kan betekenen dat de gehele weg nu GOW 50 kan worden maar dat heeft zeker niet onze voorkeur. Door de gehele Bilderdammerweg GOW 30 te maken is ook de Wim Kan dreef automatisch GOW 30. Hier fietsen en lopen veel kinderen waardoor er bij GOW 50 meer risico gelopen kan worden. Bij een GOW 30 is dit risico minder. Bij het gelijktrekken qua snelheid naar geheel GOW 30, moeten de uitritten met Calslager Bancken, Romeijnstraat, Mastweg en Spilstraat veranderd worden naar een gelijkwaardig kruispunt. Zo zijn alle kruispunten gelijk aan elkaar. Ons advies is om het Stichtse Pad hierop te laten afwijken. In relatie tot het fietspad van de Bilderdammerweg, waar voorrang verleend moet worden aan het verkeer op de Bilderdammerweg, lijkt het ons beter om hier af te wijken van de gelijkwaardigheid. Om gelijkheid te krijgen, is ons voorstel om het Stichtse Pad een ongelijkwaardig kruispunt te maken. Dit geeft voor het overstekend fietsverkeer duidelijkheid dat zij geen voorrang hebben ten opzichte van het verkeer op de Bilderdammerweg. Splitsing Bilderdammerweg/Kudelstaartseweg/Robend	Bilderdammerweg De Bilderdammerweg is een van de belangrijkste toegangswegen voor Kudelstaart, waarop ook R-netbussen rijden. De inrichting en uitstraling van de Bilderdammerweg past bij een GOW-50 profiel. Er ligt een vrijliggend fietspad, er staan weinig woningen langs het zuidelijk deel van de weg en er wordt op dit deel niet veel overgestoken. Dit deel van de weg blijft GOW-50. De Wim Kan Dreef is gecategoriseerd als ETW 30. Splitsing Bilderdammerweg/Kudelstaartseweg/Robend In een ETW 30 km/u-zone heeft verkeer van rechts in principe voorrang, tenzij een weggebruiker van een inrit of een inritconstructie afkomt. De inritconstructie zelf regelt de voorrang al en daar worden geen verkeersborden en haaiantanden bij geplaatst. Ook de voetgangers hebben voorrang bij het oversteken van de inrit. Dit zijn basisverkeersregels die iedere verkeersdeelnemer geacht wordt te kennen. Wij begrijpen dat deze situatie enige tijd nodig heeft voordat gewenning voor de weggebruiker optreedt, maar na verloop van tijd zal het verkeer aan de nieuwe situatie gewend zijn. Juist om te benadrukken dat de situatie hier nu anders is, laten we tijdelijke borden plaatsen met 'voorrangssituatie gewijzigd'. Het toevoegen van haaiantanden is een overbodige verkeersmaatregel. Graaf Willemlaan Deze kruising bevindt zich in een ETW30 zone. Op een kruising waar geen voorrangsborden, haaiantanden en inritconstructies liggen,	aanpassing

	Wij zijn het niet eens met de maatregel om borden te plaatsen met “voorrangssituatie gewijzigd”. Doordat er nu een ongelijkwaardige kruising / uitritconstructie is gecreëerd via een verhoogd plateau, wil dit niet automatisch zeggen dat rechts geen voorrang meer heeft. Door borden te plaatsen, verandert dit niet. Als men wil bereiken dat het verkeer vanaf de Kudelstaarsteweg voorrang verleend zouden er haaientanden in de verhoogde constructie geplaatst moeten worden. Daarnaast natuurlijk de juiste bebording. Graaf Willemlaan Het nieuw gecreëerde fiets oversteekpunt ter hoogte van Place2Bieb geeft onduidelijkheid voor de fietser. Heeft de fietser nu wel of geen voorrang. Ons voorstel is om hier een ongelijkwaardige oversteekplaats te maken. Dit geeft echter wel een probleem met de voetgangersoversteekplaats. Door haaientanden te plaatsen (zowel aan de kant van Place2Bieb als op het Stichtse Pad, geeft dit duidelijkheid voor de fietser die hier wil oversteken. Hoofdweg In het VCP staat het voorstel om de Hoofdweg, tussen de Ambachtsheerweg en de Legmeerdijk/N231, te verhogen naar GOW 60. Echter, de bewoners ageren tegen een verhoogde snelheid. Dit vanwege de vele uitritten (zowel erf- als wijkontsluitingswegen) en vanwege de voortdurende stroom auto’s, m.n. in de spits, hetzij vanwege de hoge snelheid van het verkeer op de Hoofdweg. Daarom zien we geen rechtvaardiging om de snelheid te verhogen naar GOW 60. Het voorstel is daarom om de Hoofdweg, binnen de bebouwde kom, op GOW 50 te laten. Wat wij als Dorpsraad Kudelstaart verder zien is de hoeveelheid van verschillende snelheden op de verschillende wegen. Wij zouden graag een uniformiteit willen zien qua snelheden. Als voorbeeld de	geldt de normale verkeersregel dat bestuurders van rechts voorrang hebben. Uitzonderingen zijn mogelijk, bijvoorbeeld bij het kruisen van een solitair fietspad, zoals over het Robend heen. Daar is de voorrang nu geregeld ten gunste van het langzaam verkeer. Of bij de inrichting van een fietsstraat of GOW30-weg. Dan kun je de voorrang wel regelen. Hoewel het ongebruikelijk is op een normale gelijkwaardige kruising de voorrang te regelen, is dat op het nieuwe plateau bij Place2Bieb nu wel gedaan. Hoofdweg De achterliggende gedachte van het verhogen van de snelheid op de Hoofdweg en het verlagen van de snelheid langs de Westeinderroute is om het verkeer te stimuleren om de Hoofdweg als primaire route richting Aalsmeer en Hoofddorp te gebruiken. Juist dit soort maatregelen kunnen de voorgestelde route door navigatiesystemen beïnvloeden. Naar aanleiding van de zorgen die blijken uit uw zienswijze en een aantal andere zienswijzen op dit punt, hebben wij echter besloten deze maatregel niet op te nemen in het definitieve VCP. De zienswijzen tonen aan dat er onvoldoende steun is voor deze maatregel. Mijnsherenweg Voor de Mijnsherenweg geldt feitelijk hetzelfde als wat eerder gesteld is voor de Bilderdammerweg. De ontsluitingsfunctie, uitstraling en inrichting van de weg en de aanwezigheid van openbaar vervoer leiden ertoe dat wij deze weg GOW 50 willen houden. De aanleg van fietsstraten is mogelijk binnen alle 30 km/uur-categorieën. Over de feitelijke inrichting van deze wegen wordt in het VCP geen uitspraak gedaan. De knip	
--	--	--	--

	huidige situatie hieronder, de verschillende snelheden als je uit Leimuiden komt, richting Amstelveen: Van Leimuiden tot de Hoofdweg: 60. Hoofdweg: 50. Legmeerdijk tot de opstelstroken bij de verkeerslichten van de N196: 80. Deel van verkeerslichten N196 tot net voorbij de Lakenblekerstraat: 50. Stuk tussen de Lakenblekerstraat en de ingang van de bloemenveiling: 80. Vanaf de ingang bij de bloemenveiling tot en met de gemeentegrens Amstelveen: 60. Wat wij als Dorpsraad Kudelstaart graag zouden zien is: Alles binnen de bebouwde kom: GOW 50 lles buiten de bebouwde kom: GOW 60 Waarbij het deel N231 tussen de Hoofdweg en de N201 (ter hoogte van de fly-over) dan GOW 80 kan zijn omdat daar weinig tot geen uitritten zijn. Mijnsherenweg Ons advies/verzoek is om de snelheid op de Mijnsherenweg vanaf Madame Curiestraat tot aan Winkelcentrum terug te brengen van GOW 50 naar GOW 30. Deze snelheid past goed in het complete beeld van de snelheden van de Madame Curiestraat en de Schweitzerstraat (beide GOW 30). Overwogen kan worden om de kruising “Mijnsherenweg / Madame Curiestraat / Schweitzerstraat” her in te richten tot een ongelijkwaardige kruising maar wel op GOW 30. Herenweg / Kudelstaartseweg (tussen Café Op de Hoek en de Madame Curiestraat) In lijn met de conceptversie van de gebiedsvisie Kudelstaart, is het een optie om de gehele Herenweg, vanaf de Ambachtsheerweg, een “fietsstraat” van te maken. Dit past goed in het beeld van de gebiedsvisie om het tracé tussen de mogelijke Drechtdoorsteek, de Loswal en de Kudelstaartseweg richting het fort Kudelstaart, autoluw te maken. Zo is er meer ruimte voor langzaam verkeer. Als dit geen optie is dan mogelijk wel een fietsstraat inrichting vanaf de loswal tot en met de Kudelstaartseweg	Wij onderschrijven wat u stelt en hopen tevens dat het verkeer zich in de toekomst op deze wijze zal gaan gedragen. Fietsdoorsteek Clantstraat- Hoofdweg Dit lijkt ons een zeer waardevolle, infrastructurele toevoeging voor fietsers, indien het woningbouwproject Hoofdweg-Zuid wordt gerealiseerd. N231 / Legmeerdijk Dit is een weg en project van de Provincie Noord-Holland, die bezig is met groot onderhoud en tegelijkertijd doorstromingsmaatregelen neemt. Hoewel de gemeente blijft aandringen op het verruimen van de capaciteit door het toevoegen van rijstroken, ziet de provincie voorlopig alleen kans kruispuntoptimalisaties door te voeren. Deze worden bij de Bachlaan en de Mijnsherenweg uitgevoerd. Het wegvak tussen de Bachlaan en de Mijnsherenweg krijgt daarbij in zuidelijke richting wel een extra rijstrook. Kudelstaartseweg GOW 30 In het ontwerp VCP stond de gehele Kudelstaartseweg als GOW30 ingetekend. Dit is gedaan voor de verkeersveiligheid en het aantrekkelijker maken van andere routes t.o.v. de Kudelstaartseweg. Op basis van uw zienswijze laten we de categorisering van het stuk Kudelstaartseweg, waar een vrijliggend fietspad aanwezig is, nog even open (GOW30 of GOW50), zodat daar door en met omwonenden bij een toekomstige herinrichting nog over gesproken kan worden.	
--	---	---	--

en het deel van de Kudelstaartseweg tussen Cafe Op de Hoek en de Madame Curiestraat.

De knip

We staan achter het voorstel in het verkeerscirculatieplan om de Knip uit de N196 te halen en daarmee het “sluipverkeer” van de Westeinderoute te halen. Als men via de N196 en de N231 goed door kan rijden via de Hoofdweg naar het Groene Hart zal het autoverkeer deze route (hopelijk) verkiezen boven de Westeinderoute /Kudelstaartseweg/ Bilderdammerweg (Herenweg). Doorsteek fietspad naar de Hoofdweg Er is een verzoek gekomen om een fietsdoorsteek te maken vanaf het Corry Vonkpad naar de Hoofdweg. Kijkende naar de gebiedsversie zien we mogelijk woningbouw Hoofdweg Zuid waar deze verbinding dan gemaakt wordt. Maar mogelijk kan deze verbinding eerder gemaakt worden om zo een veilige fietsroute te creëren vanuit de Clantstraat richting de Hoofdweg (ter hoogte van nr. 144).

N231 / Legmeerdijk

Op pagina 19 staat het volgende geschreven:

“In zuidelijke richting komen twee rijstroken tot en met de kruising met de Mijnsheerenweg. De busstrook in noordelijke richting wordt opgeheven” Het is niet helemaal duidelijk welk deel van deze weg nu twee rijstroken komen. Is dit vanaf de N196 of de Bachlaan. Ons voorstel is om vanaf de N196, 2x 2 rijstroken te realiseren. Dit zeker tot de Hoofdweg. We realiseren ons dat ook het trace daarna tot en met de brug bij Vrouwenakker, een drukke weg is. Deze brug is en blijft de trechterhals voor de doorstroming.

Kudelstaartseweg GOW 30

Bij diverse bewoners van de Kudelstaartseweg is de vraag gekomen waarom deze weg naar GOW 30 wordt gedegradeerd. Om Kudelstaart uit te komen zijn

		er 3 wegen; de Hoofdweg, de Mijnsherenweg en de Kudelstaartseweg. Door de Kudelstaartseweg te verlagen naar GOW 30 zal niet resulteren in minder gebruik van deze weg. Zolang de andere 2 wegen niet voldoende afwikkeling kunnen geven qua verkeer, blijven de Kudelstaarters deze weg gebruiken. En laten we eerlijk zijn; via de Mijnsherenweg naar het centrum van Aalsmeer betekent omrijden... Dit is niet snelheidsafankelijk.		
17	Nieuw Aalsmeer	U stelt ons in staat om te reageren op het concept Verkeerscirculatieplan voor Aalsmeer, dat u volgend jaar wil laten vaststellen door de Gemeenteraad. We hebben ervan kennisgenomen dat een aantal concrete maatregelen nog moet worden onderzocht. We hebben al wel een aantal opmerkingen over het plan zoals dat nu voor ligt. Onze constatering is dat dit plan vooral gekenschetst wordt door een focus op de automobilititeit, gezien uw voorstellen over wegverbredingen, en aanvullende infrastructuur. Rondom N196 Over het nogal urgente vraagstuk m.b.t. de zachte knip in de N196 stelt u voor- vanwege verkeerproblemen in de omgeving- de beoogde afwikkeling anders vorm te geven. Finetunen is nog nodig. Er is inderdaad sprake van een ongelukkige afwikkeling met name de toename van verkeer in de woonstraten in de omgeving. Onze voorkeur gaat uit naar een aan de busbaan parallelle vormgeving van een 2 strooksweg, ingericht als 30 kilometer, aan de westzijde langs het nieuw te ontwikkelen woongebied (terrein vml gemeente-werken). Wij vinden nog steeds dat er een geknepen afwikkeling gehandhaafd moet blijven via een bajonet afwikkeling nabij de Mensinglaan. In combinatie daarmee – teneinde in het gebied meer verkeerluwte aan te brengen- is de inrichting van de Hortensialaan van Zwarteweg tot Mensinglaan, als eenrichting woonstraat met 30 km signatuur en brede fietsstrook te realiseren. In dat kader is het te overwegen om ook de Stommeerweg tot aan de Kudelstaartse weg te herinrichten tot eenrichtingsweg. Circulatie centrum parkeren	Rondom N196 Wij zijn geen voorstander van eenrichtingsverkeer, omdat dit vaak tot omrijbewegingen leidt en de automobilist het gevoel heeft tijd te moeten inhalen, waardoor de snelheid in omliggende straten vaak omhoog gaat. Wij willen daarom, als de wegbreedte zich daarvoor leent, zo veel mogelijk twee richtingen kunnen blijven faciliteren. Bovendien blijft het probleem van verkeer wat een weg door woonwijken probeert te zoeken dan bestaan. Circulatie centrum parkeren Het gaat er vooral om de kruispunten van de Stommeerweg met het Raadhuisplein en met het Drie Kolommenplein te ontlasten. Vanaf beide zijstraten is het lastig de Stommeerweg op te rijden wanneer het druk is met passerend verkeer. Er rijden daar ook veel fietsers. Als een van de terreinen nu vol is, blijven bezoekers rondjes rijden of hinderlijk in de weg staan te wachten totdat er een parkeerplaats vrij komt. Je kunt wel via de Stommeerweg naar het Drie Kolommenplein en terug in de hoop daar vrije ruimte te vinden, maar die uitwisseling vindt nu niet veel plaats en levert veel extra moeite en onveilige kruisbewegingen met fietsers op. Parkeren Dit is een verkeerscirculatieplan. Parkeernormen liggen vast in de nota Parkeren.	Geen aanpassing

Uw voorstel de voetgangersverbinding tussen driekolommenplein en Raadhuisplein om te zetten in een doorsteek voor auto's tussen beide parkeerlocaties zien wij als een verslechtering van de verkeerssituatie. We wijzen een dergelijke "oplossing" krachtig van de hand. Er komt hierdoor veel meer een onduidelijke verkeersdynamiek in het verblijfsgebied, dat het Raadhuisplein eigenlijk zou moeten zijn. Is er niet veel meer noodzaak het Raadhuisplein in te richten als verblijfsgebied en het parkeervolume in een (betaalde)ondergronds gebouwde voorziening te realiseren?. Uw voorstel is o.i. een demonstratie van een ongewenste auto oriëntatie. Beslist niet doen dus.

Parkeren

Het is overigens jammer dat u in dit plan geen duidelijke parkeer normering/beschikbaarheid uitwerkt. Ook als richtinggevende duiding voor nieuwe woon- en werkgebieden, waar steeds meer autodelen, en car-sharing kan worden gerealiseerd en dus een bescheidener parkeerareaal. Het verdient voorkeur deze ontwikkeling van gemeentewege te faciliteren.

OV-lijnvoeing

De passage over de OV verbindingen, onderschrijven wij goeddeels. We merken op dat er met hoge urgentie binnen de Vervoerregio moet worden gewerkt aan de doortrekking van Uithoorn tram naar Aalsmeer (verder naar Schiphol en Hoofddorp). Zorg in dat verband dan ook voor goede kiss-and-ride-voorzieningen bij de halten. Deze opstappunten liggen veelal perifeer ten opzichte van de woonbebouwing en voorzieningen.

Herenweg

Onze stichting vraagt ook extra aandacht voor de realisatie van een veilige wandel/looproute langs de Herenweg in Kudelstaart.

OV-lijnvoering

Het OV in Aalsmeer is nog steeds voor verbetering vatbaar om zo bewoners uit de auto te helpen, een impuls is daarom nodig, aanvullend op lijn 340, 357 en 171. Zoals in het verkeerscirculatieplan aangegeven blijven wij ons inzetten voor het verbeteren van het OV in Aalsmeer. We zijn hier regelmatig over in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam.

Herenweg

Helaas is er geen beschikbare ruimte om langs de Herenweg een volwaardig voetpad aan te leggen.

Wegverlichting

Dit is geen vraag voor een verkeerscirculatieplan.

30 kilometer

De inrichtingsmogelijkheden van een ontsluitingsweg zijn bepalend voor de maximum snelheid. Er wordt gekozen voor GOW-50 indien er sprake is van vrijliggende fietspaden met goede maatvoering. De mate van verblijfsfunctie kan eventueel ook bepalend zijn voor de keuze tussen GOW-50 en GOW-30. Daarnaast is de aanwezigheid van een busroute van invloed op deze keuze.

Modal shift

Gezien de ligging van Aalsmeer moeten wij ook op de auto te blijven inzetten. De mobiliteitsagenda schrijft voor dat Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar moet zijn.

Mobiliteitsarmoede

Dit is geen onderwerp voor het verkeerscirculatieplan.

Wegverlichting

M.b.t. de straatverlichting aan doorgaande wegen en woonstraten, verdient het aanbeveling om vanuit energiebesparing aanbodaafhankelijke straatverlichting te introduceren, zonder dat de verkeersveiligheid in het geding komt.

30 Kilometer

Het is o.i. een uitgelezen kans in dit VCP, om in Aalsmeer overall , een 30 kilometer beleid te introduceren. Mogelijk met uitzondering van de Hoofdweg (handhaaf nog steeds op 50 km in plaats van uw optie voor 60 km) en Ambachtsherenweg. Er is weinig op tegen om op ons smalle wegenpatroon in Aalsmeer die incentive toe te passen en daarmee (met inrichtingsopties) de verkeersveiligheid te bevorderen.

Modal shift

We willen u nog een paar andere observaties meegeven. In het VCP wordt op voorhand, in het voorwoord gesteld, dat het gewoon drukker wordt. Terwijl je ook kan redeneren dat ondanks de toename van woningen en bedrijven in Aalsmeer een beleid zal worden ingezet dat de leefbaarheid niet verminderd. Hoe doe je dat? Zou de vraag kunnen zijn. We komen daar later op terug. Op bladzijde 11 Van het plan heeft u het over een verleidingsstrategie de modal split te veranderen. We zien niet in hoe u daar aan vorm geeft. Dat is een zelfde punt van kritiek die we al eerder hebben geuit bij de Mobiliteitsagenda. We zien geen vorderingen op dit punt. Het is volstrekt vreemd om er gewoon van uit te gaan dat de (auto)verkeerstoename/-groei, moet worden gefaciliteerd. Het VCP moet juist zo worden ingericht dat er sprake is van ontmoediging van groei van (fossiele) automobilititeit.

Mobiliteitsarmoede

Deelmobiliteit

De gemeente is in gesprek met diverse aanbieders over de mogelijkheden. Het is aan de aanbieders om te bepalen of zij verwachten een positieve businesscase te hebben in Aalsmeer.

Overweeg een andere balans

We volgen met dit VCP het huidige mobiliteitsbeleid dat Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar moet zijn.

Participatie

Aalsmeer heeft een participatiebeleid, dat wij volgen. Klachten en meldingen over het verkeer kunnen via Fixi gemeld worden. Bij de inrichting van wegen en bij verkeersbesluiten is er ook vaak de mogelijkheid tot participatie en inspraak.

Wordt het niet eens tijd het volgende te overwegen ook om Mobiliteitsarmoede in onze gemeente te voorkomen (zie ook de toenemende vergrijzing). Bepaalde groepen zijn bijzonder kwetsbaar voor mobiliteitsarmoede. Mensen met een laag inkomen, werkzoekenden, ouderen, personen met een migratieachtergrond, mensen zonder rijbewijs, mensen met een functiebeperking, de minder digitaalvaardigen. Vanwege de op de auto gebaseerde samenleving in Aalsmeer wordt nog eens, gerelateerd n die armoede wordt versterkt door de vele lintbebouwing in ons dorp. Dit vertaald naar de betekenis van collectief vervoer: Benader openbaar vervoer zowel lokaal als in MRA/VRA als investering in plaats van kostenpost. Een goed presterend ov is de basis voor een gewenste modal shift, pakt tegelijkertijd vervoersarmoede aan en brengt grote maatschappelijke voordelen met zich mee.

Deelmobiliteit

De inzet op deelmobiliteit kan een betaalbaar alternatief vormen voor de privé auto. Voor mensen met lagere inkomens vormen de hoge aanschaf en onderhoudskosten van de eigen auto een zware financiële last. Deelmobiliteit kan de last van autobezit verlichten door de kosten te spreiden en alleen te betalen voor effectief gebruik. Er zijn tal van mogelijkheden om vanuit de gemeente gedeelde mobiliteit te stimuleren. U zou een aantal experimenten kunnen entameren.

Overweeg een andere balans:

Het VCP is gestoeld op beleid dat automobiliteit bevordert. Minder uitbreiding van de auto infrastructuur op lokaal niveau vermindert uiteindelijk het autogebruik en -bezit. Bij gelijktijdige infra-verbetering van fietsen en lopen en ov passen mensen hun mobiliteitskeuze aan, kiezen andere routes, nemen andere tijdstippen etc. Ons inziens zou dat ook vertaald moeten worden naar de inrichting van nieuwe woongebieden in Aalsmeer.

		Participatie Wij zien ook wel dat de verkeersproblematiek een lastig vraagstuk is. Inhoudelijk best uitdagend, Soms emotioneel geladen. Vaak ook diverse belangen dienend. U heeft ervoor gekozen Bewonersparticipatie voor het VCP, gedurende een aantal bijeenkomsten te faciliteren. Wij stellen voor een meer permanente platform, mogelijk in regelmatige wisselende samenstelling op te richten die u gevraagd en ongevraagd van advies dient. Hierbij kunnen delegaties uit de wijk en dorpsraden, bedrijven/instellingen een rode draad vormen. U kunt dit platform dan structureel voorzien van informatie.		
18	Bewoner	Fig 10 toename verkeer achter Heegstrapark een toename met 20.000. Dit is onacceptabel zonder geluidsmaatregelen! En als de Stommeerweg eenrichting verkeer wordt dan wordt de verkeerstoename zeker verdubbeld, onacceptabel, voor de bewoners van de Geranium & Cyclamenstraat. Verkeers veiligheid voetgangers en fietsers rotondes burgemeester kasteleinweg N196 : Er ligt voor de motorvoertuigen een drempel voor de rotondes, Maar deze drempels liggen VEEL te ver voor de rotonde, waardoor er weer flink gas gegeven wordt naar de rotonde en de voetgangers en fietsers over het hoofd worden gezien. De drempel hoort direct voor het zebrapad van de rotonde te liggen met de haaiantanden op de opgaande schuine kant van de drempel! Zodat de haaiantanden veel beter opvallen. Er MOET gehandhaafd gaan worden want de 30 kilometer zones zijn nu een farce. Als je met de auto hier dertig rijdt dan proberen ze je achterbumper er af te rijden. De Witteweg, fietsstraat is helemaal een blamage, want hier wordt rustig 70+ gereden. Tevens wordt het N196 fietspad door te veel scooters gebruikt die daar geheel niet mogen rijden. [m.u.v. het stuk tussen de brug en Dorpstraat] Googlemaps is na al die jaren nog steeds niet aangepast op de werkelijke situatie, misschien moet de gemeente eens met een rechtzaak dreigen.	De knip zorgt voor veel verkeer door woonwijken, waardoor daar onveilige verkeerssituaties ontstaan in omliggende straten. De gemeente Aalsmeer ziet het openstellen van de Burgemeester Kasteleinweg als oplossing om het verkeer veiliger door het dorp te leiden. Uiteindelijke maatregelen aan de Burgemeester Kasteleinweg worden integraal bekeken, waarbij dus rekening gehouden wordt met geluidsnormen. Momenteel zijn we echter nog met de Provincie en VRA in gesprek, over de problemen die zijn ontstaan door de knip. Dat wil zeggen dat de voorgestelde oplossing van de gemeente niet zo maar gerealiseerd kan worden. Verder is éénrichtingsverkeer op de Stommeerweg voorlopig niet aan de orde. Dit wordt alleen onderzocht als in de toekomst de voorgestelde circulatie uit het VCP niet goed lijkt te werken. Hier zal dan wederom goed onderzoek naar moeten worden gedaan. Uw zorg over de drempels is geen onderwerp voor het VCP. Het VCP gaat over de circulatie en de wegencategorisering. Er loopt op dit moment een apart traject om de (on)veiligheid van de rotondes in kaart te brengen en te verbeteren. Er zijn de laatste jaren ontwikkelingen op het gebied van handhaving van de snelheid op 30km/u wegen. Na een succesvolle pilot in Amsterdam wordt het voor gemeenten makkelijker om mobiele	Geen aanpassing

			flitspalen in te zetten op 30 km/u wegen. De gemeente Aalsmeer is in overleg met het OM en politie om te onderzoeken of en op welke wegen dergelijk handhaving kan worden ingezet. Wij zullen de zorg over scooters op het fietspad delen met de politie. Dank u voor het attenderen dat de situatie rond de N196 niet correct op Google maps staat. Wij zijn niet voornemens te dreigen met juridische stappen, maar zullen kijken of we het onder de aandacht kunnen brengen bij Google.	
--	--	--	--	--