



Mobiliteit en de Fiets

Han van der Ploeg

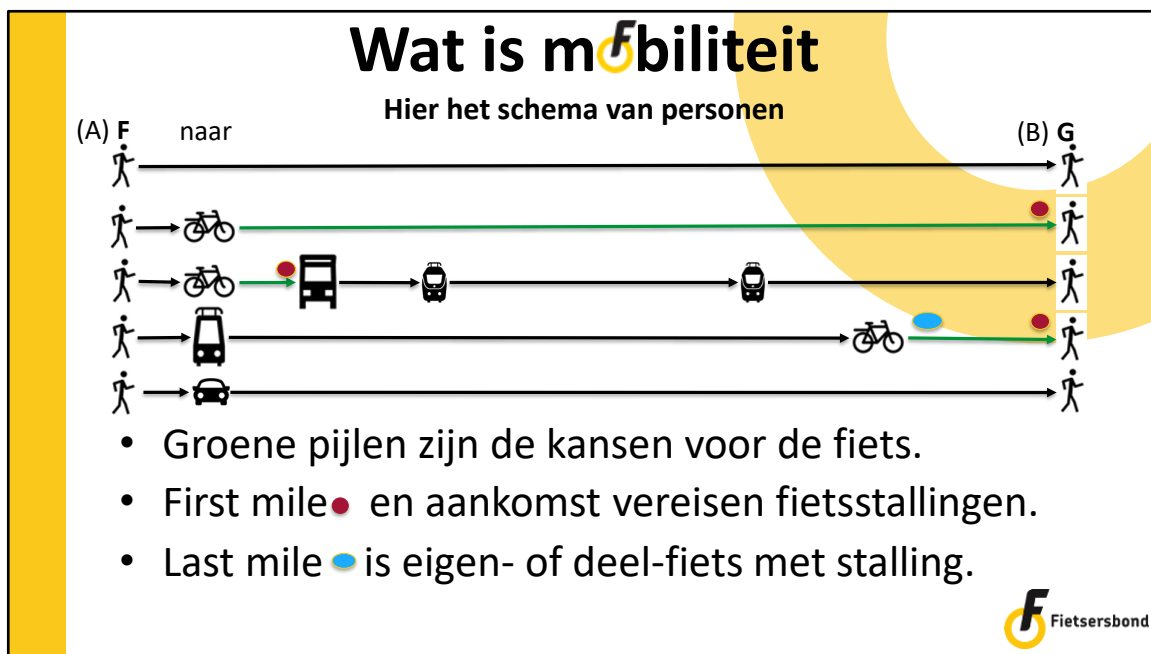


Dit gezien vanuit de actieve mobiliteits bubble.

Fietzersbond organisatie met 31.000 leden en 150 afdelingen.
Afdeling Haarlemmermeer heeft zo'n 240 leden met 6 actieve leden .

Email: haarlemmermeer@fietzersbond.nl
Web: www.fietzersbond.nl/haarlemmermeer

Email: fietshan@xs4all.nl
Twitter: @fietshan



Mobiliteit is het verplaatsen van personen of goederen.

Fietsen en wandelen is actieve mobiliteit.

De auto kan alleen gebruikt worden door iemand met een rijbewijs. 35 tot 40% van de Nederlanders heeft geen rijbewijs (leeftijd, gezondheid, financiële, principiële reden).

Ook moet je hier voor de beschikking hebben over een auto (kopen, huren lenen, deelauto, etc.)

Ook bestaat er in Nederland vervoersarmoede Dit zijn mensen die geen mogelijkheid hebben (Taal, geld, interesse, cultuur, ziekte) om vervoer te gebruiken.

Van A naar B is geframed door A naar Beter waarbij iedereen denkt aan de auto modaliteit. Vandaag hier van F (fiets) naar G (gezond)

Goederen

- Cargobike
- Bakfiets



Niet alleen personen maar ook goederen zijn mobiel. Hier diverse mogelijkheden. Dit veelal voor de last mile. Vaak ook met trapondersteuning.

Deze bredere fietsen moeten soms ook op het fietspad. De Fiets infrastructuur moet dan wel op orde zijn.

We gaan hier verder niet op in.

Aandacht voor het fiets gebruik

- Preventie akkoord
 - Gezonde lucht (stikstof, fijnstof, ultra fijnstof)
 - Voldoen aan de bewegingsnorm
- Klimaat akkoord
 - CO2 uitstoot (auto naar fiets + OV winst 1 megaton)
- Tour de Force
 - In 2027 20% meer fiets t.o.v. 2017
 - Verkeersslachtoffers naar nul
- Leefbare omgeving via omgevingswet



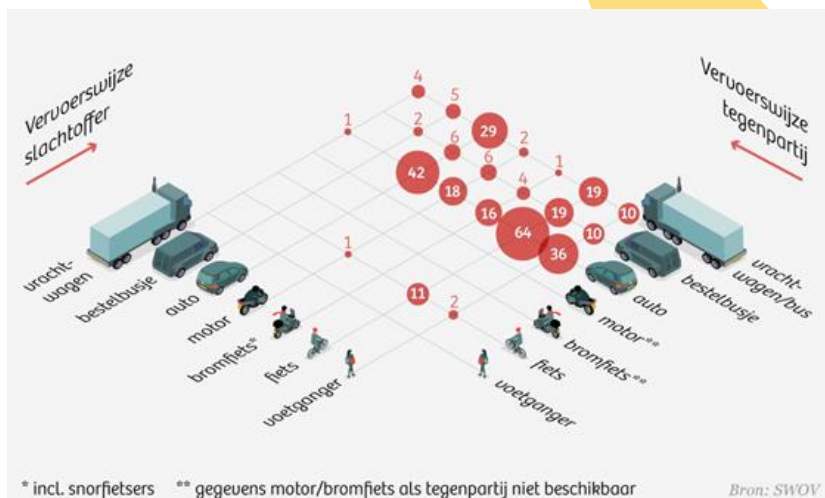
De rol van de fiets in de samenleving maakt een forse opstap. Om het fietsen verder te gaan stimuleren en de rol van de fiets verder uit te bouwen zijn er ondermeer deze 4 aandachtsgebieden.

De (ultra)fijnstof uitstoot door auto's (remmen en banden) lost niet op door elektrificatie.

De CO2 uitstoot van de auto's verder omlaag dient 9 megaton op te leveren o.a. door elektrificatie.

Toelichting op de volgende sheets voor de rode punten.

Ongevallen met dodelijke afloop



Grafiek op basis van SWOV gegevens en de ideeën na de essays van T. Verkade van de Correspondent.

Hoe te lezen:

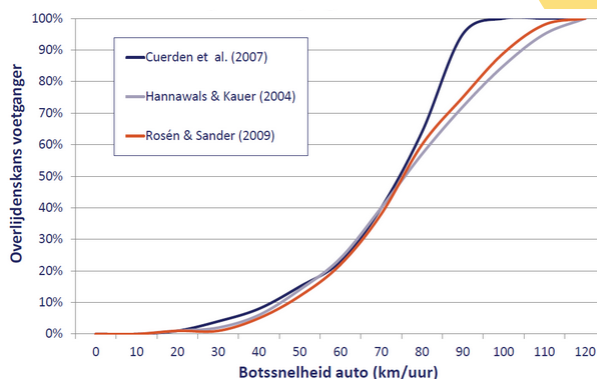
11 dodelijke ongelukken door een fiets - fiets ongeluk

64 dodelijke ongelukken door een fiets – auto ongeluk

Dus bijna 200 dodelijke ongelukken waarbij de auto (moordwapen?) is betrokken.

Hierin zijn nog niet de doden door eenzijdige ongevallen verwerkt.

Waarom 30 km/u i.p.v. 50 km/u? Overlijdenskans vs. Snelheid



Afbeelding 3. Het verband tussen kans op dodelijke afloop en botssnelheid bij voetganger-autofrontcontacten, gevonden in enkele recente studies (in: Rosén et al., 2011).

Veel heeft te maken met de formule “massa maal snelheid”

Dit is de invloed van de snelheid.

Bots snelheid en overlijdensrisico

Bij 30 kilometer: 4 van de 100 aangereden personen gaan dood

Bij 40 kilometer: 5 tot 8 van de 100

Bij 50 kilometer: 10 tot 15 van de 100

Bij 60 kilometer: 25 van de 100

Bij 70 kilometer: 35 van de 100

Bij 80 kilometer: 60 van de 100

Fietsstraat 30 km/u (auto te gast)

Woonerf stapvoets 15km/u

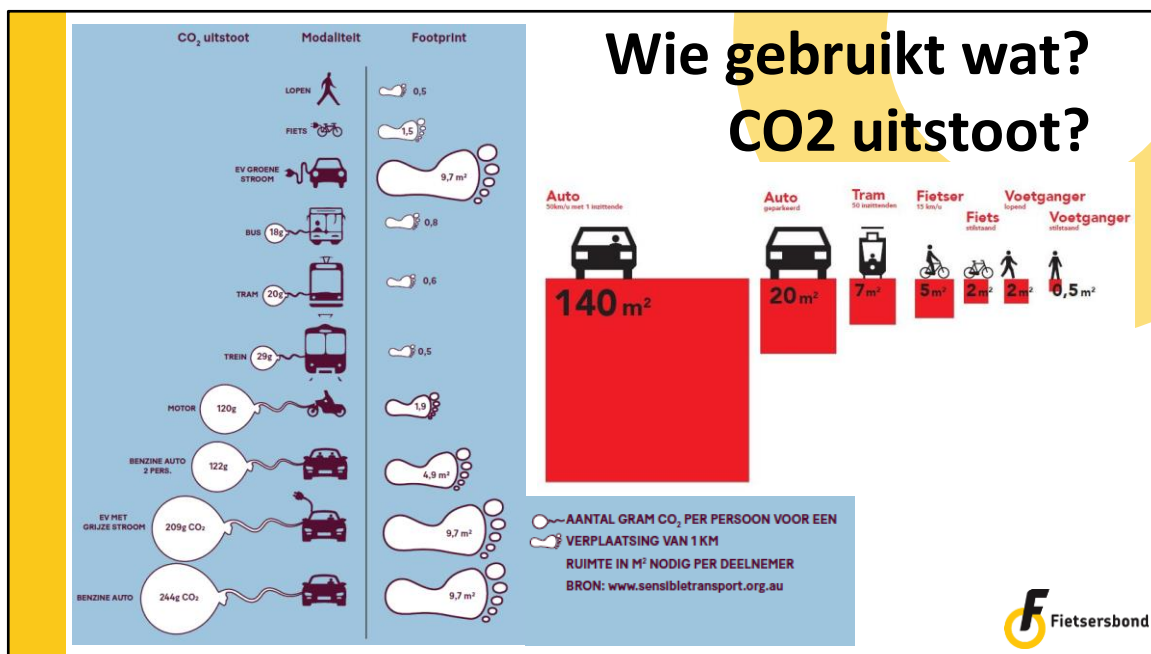
Verdeling Openbare Ruimte op de weg



(illustration: Karl Jilg)



De inrichting van de openbare weg is niet evenredig verdeelt over de personen. De actieve mobiliteit is terug gedrongen in de vorige eeuw. Nu wordt deze ruimte terug veroverd.



Uit de mobiliteits bubbel hier de volgende plaatsjes.

Is wel wat op aan te merken. Een E-fiets op grijze stroom of groen stroom staat hier niet aangegeven.

De verplaatsing over één km heeft invloed op het aantal m² bij verschillende snelheden. Hier de auto met 9,7 m² vs. een auto met 50km/u 140m²

Ontwerpen Leefbare omgeving

- STOP
 - Stappen
 - Trappen
 - OV
 - personenauto

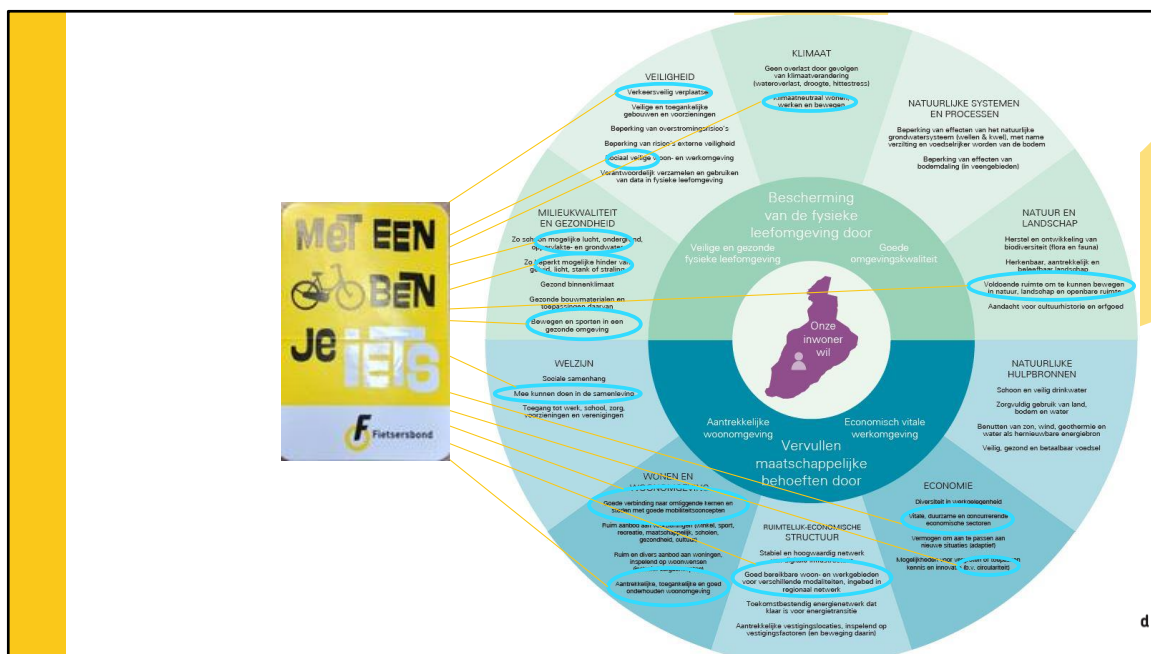
Life is simple! Design cities in this order, allocate space in this order and put energy in time for this order. Everybody happy.

[#freedom](#) [#freedomofmobility](#)



Hoe krijgen we een leefbare leefomgeving? Een waarbij het openbare ruimtebeslag eerlijker is verdeeld? Dat begint bij het ontwerpen door uit te gaan van het STOP principe.

In de gemeente notitie staat nu lopen, fietsen, OV en auto.



Rechts het rad van de leefomgeving en de rol die de fiets daarin kan en zal vervullen. De “benefits of cycling” staan hier niet aangegeven.

Dit zijn de andere al of niet regelgevingen waar we mee te maken hebben

- SVP2030 strategisch plan verkeersveiligheid 2030
- Klimaatakkoord (1 megaton CO₂ door verschuiving van auto naar fiets, 9 megaton door verschuiving van fossiel naar elektrisch)
- Preventie akkoord (onderdeel meer bewegen t.b.v. betere gezondheid en gezonde schone lucht zonder een teveel aan stikstof)
- Tour de Force (+20% fiets in 2027, verkeersdoden naar nul)
- Fietzersbond fietsvisie2040
- Perspectief fiets van Provincie Noord-Holland

MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID

Zo schoon mogelijke lucht, ondergrond, oppervlakte- en grondwater

De uitstoot van mobiliteit (CO₂, NO₂, fijnstof en ultrafijnstof) los je niet op door de fossiele brandstoffen te beperken en te verschuiven naar elektrisch. Banden en

remmen blijven vervuילend. Door de verschuiving naar actieve mobiliteit, lopen of fietsen, werk je aan schonere lucht.

Zo beperkt mogelijke hinder van geluid, licht, stank of straling

Daar waar mogelijk is (vliegen over grotere afstanden) ook hier een verschuiving naar actieve mobiliteit om deze doelstelling te bewerkstelligen. Fietspaden aanleggen/verplaatsen verder af van de veroorzakers.

Bewegen en sporten in een gezonde omgeving

Wandelen en fietsen zo veel mogelijk ver van vervuïlende autowegen vandaan

VEILIGHEID

Verkeersveilig verplaatsen

Creëren of aanpassen van veilige infrastructuur volgens de nieuwste CROW richtlijnen en Duurzaam veilig 3.0. Voorkomen van fietshindernissen (Bochtstralen, zichtlijnen, vergevingsgezinde bermen en randen, breedte, geen staal in de bochten)

Sociaal veilig verplaatsen

Creëren of aanpassen zodat de omgeving 24 uur per dag ook sociaal veilig is.

KLIMAAT

Klimaatneutraal wonen, werken en bewegen

Ook hier kansen voor de fiets door de actieve mobiliteit te promoten.

NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN

NATUUR EN LANDSCHAP

Voldoende ruimte om te kunnen bewegen in natuur, landschap en openbare ruimte
autoluw maken om daarmee de actieve mobiliteit te promoten

NATUURLIJKE HULPBRONNEN

Schoon en veilig drinkwater

Watertappunten langs de fietsroutes

ECONOMIE

Vitale, duurzame en concurrerende economische sectoren

Lokale economieën goed faciliteren voor de fietsers en daarmee een goed buurtcentrum levens vatbaar maken

RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

Goed bereikbare woon- en werkgebieden voor verschillende modaliteiten, ingebed in regionaal netwerk

Ontwerpen volgens het STOP principe (Stappen, Trappen, OV, privé auto) met voorrang voor de actieve mobiliteit. Regionale verkeerstromen buiten de kernen en

centra houden. OV knooppunten goed bereikbaar via hoogwaardige routes voor de actieve mobiliteit.

Aantrekkelijke vestigingslocaties, inspelend op vestigingsfactoren (en beweging daarin daar naar toe)

Uitnodigende routes daarnaar toe voor de actieve mobiliteit

WONEN EN WOONOMGEVING

Goede verbinding naar omliggende kernen en steden met goede mobiliteitsconcepten

ontwerpen via STOP principe met daarin voorrang voor de actieve mobiliteit

Aantrekkelijke, toegankelijke en goed onderhouden woonomgeving

Proactief volgens de nieuwste kwaliteitscatalogus en niet twee jaar wachten met de uitvoering na een klacht

WELZIJN

Mee kunnen doen in de samenleving

Actieve mobiliteit mogelijk maken voor 8 tot 80 jarigen zodat de kinderen en ouderen ook gebruik kunnen maken van de veilig fietsroutes. Zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen.

Fietsen verbetert uw conditie. Als je graag fitter wilt worden, maar niet goed weet hoe je dit moet opbouwen is fietsen de ideale oplossing. Als ongetrainde verbetert uw conditie al met 13% door tien minuten tot een kwartier per dag te fietsen. Moet je nog even naar de drogist? Of woon je dichtbij uw werk? Pak de fiets!

Train uw spieren tijdens fietsen. Dat je met fietsen uw beenspieren gebruikt is voor de hand liggend, maar wist je dat je ook uw armen en spieren in de romp gebruikt om evenwicht te houden en te sturen? En als je wat harder gaat fietsen of de brug over moet, gaan uw ademhalingsspieren harder werken. Uw longinhoud wordt groter, je krijgt meer zuurstof binnen en uw hart pompt uw bloed sneller door de bloedvaten. En dat is gezond!

Fietsen kan altijd. Als fietsland ligt Nederland vol met gladde fietspaden, vaak door prachtige natuurgebieden, over de hei of door het bos. En met de fiets kun je zelf bepalen wanneer en waar je heen fietst.

Fietsen is voordelig. hebt geen kosten voor de contributie van de sportclub of een sportschoolabonnement. Het enige wat je nodig heeft is een goede fiets, en maar liefst 84% van de Nederlanders heeft één of meer fietsen! Grote kans dat er ook één bij je in de schuur staat. Bovendien bespaar je zelfs door te fietsen in plaats van de auto te pakken voor dat kleine ritje naar het centrum of naar uw werk. En wat dacht je van de parkeerkosten!

Meer energie van fietsen. Is de drempel om in beweging te komen te hoog? Zet dan even een paar keer door, binnen een paar weken merk je al dat je meer energie krijgt.

Door beweging activeer je het lichaam, waardoor je jezelf fitter en energiever voelt.

Fietsen houdt je jong. Uit onderzoek blijkt dat mensen die regelmatig fietsen een fitheidniveau hebben van iemand van vijf tot tien jaar jonger.

Fietsen maakt gelukkig. Het verbetert uw stemming en werkt ontspannend. Zo geniet je van de mooie natuur of je wordt afgeleid door de omgeving, waardoor je je zorgen vergeet. Beweging stimuleert tevens de aanmaak van serotonine en endorfine, stoffen in de hersenen die ook wel gelukshormonen worden genoemd.

Fietsen tegen overgewicht. Regelmatig bewegen verkleint de kans op overgewicht. In Nederland is het overgewicht gemiddeld lager dan de omliggende Europese landen, omdat wij regelmatig de fiets pakken. Fietsen is ook een goede oplossing als je moeite hebt met bewegen door overgewicht. Het belast uw lichaam relatief weinig terwijl je wel je hart kunt laten werken en uw spieren kunt trainen. Uiteraard verbrand je vet tijdens het fietsen. Daarnaast is fietsen minder belastend voor uw gewrichten dan bijvoorbeeld hardlopen.

Fietsen is gezond. Bewegen is gezond, het verlaagt de bloeddruk en het voorkomt overgewicht en diabetes. Het voordeel van fietsen is dat de kans op blessures relatief klein is. In het onderzoeksrapport 'Fietsen is groen, gezond en voordelig' van het TNO staat dat het ziekteverzuim op de werkvloer lager is bij fietsers.

Fietsen is goed voor het milieu. Met fietsen zorg je voor een betere luchtkwaliteit in uw eigen omgeving dan wanneer je met de auto of bus gaat. Wist je dat in de grote steden zo'n 70% van de reizen wordt afgelegd per fiets? Fietsen is vaak sneller, omdat je de verkeersdruk kunt ontwijken.

Omgevingsvisie

‘hoe willen wij hier met elkaar leven’

1. kwaliteit van leefomgeving
2. toekomstig gebruik
3. beleid

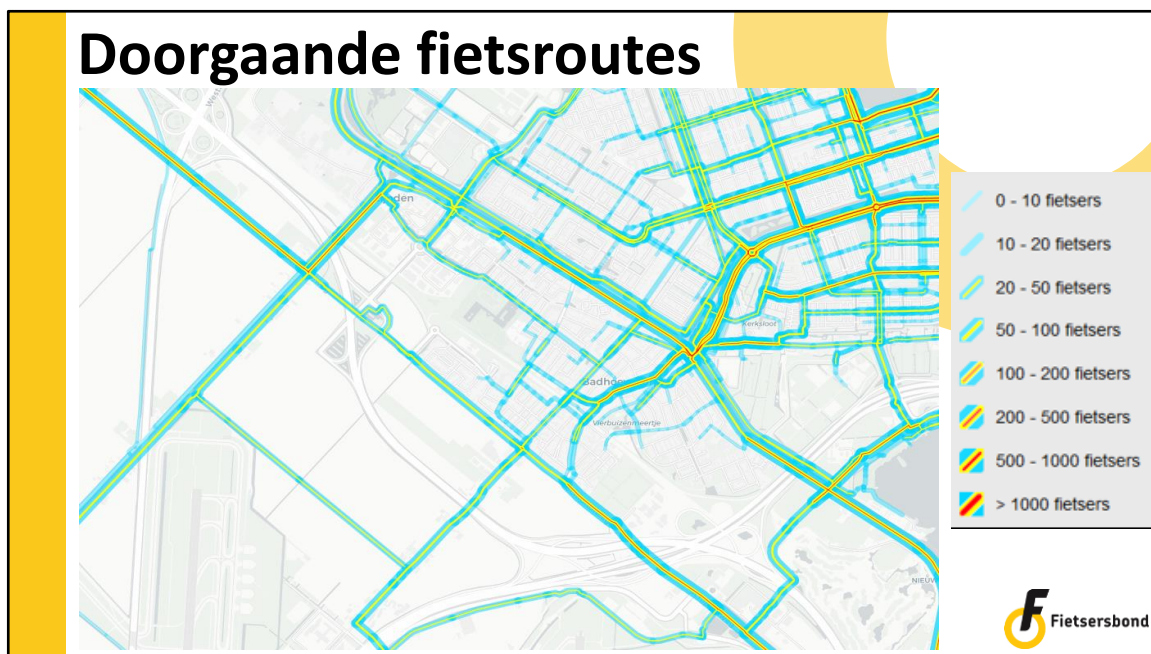


Regeling schoolomgeving

- ken kwaliteiten toe
- gebied krijgt functie 'school'
- toegestane activiteiten: wonen, winkelen, verkeer (30 km/h)
- vergunning nodig voor: zwaar transport, grote winkels
- lagere geluidsnorm
- fietsroutes naar school
- transitietijd naar eindtoestand: 10 jaar
- via vergunningen, participatie, subsidie, reclame, uitkopen, etc.



In de omgevingswet krijgt een gebied een bepaalde functie toegewezen bv school. De schoolomgeving kan je definiëren (hier m.b.t. mobiliteit)



Dit zijn de gebruikte routes in en rond Badhoevedorp volgens de gegevens van de 3 Fietstelweken. Zichtbaar m.b.v. programma CyclePRINT.

Let op dit is doorgaand verkeer. School, sport en winkelbezoek hebben nauwelijks meegedaan.

Wat is een fietstelweek: in 2015, 2016 en 2017 is er in de derde week van september een telweek gehouden. Deelnemende fietsers hadden een app op hun telefoon geactiveerd. Net zoals STRAVA of runkeeper.

Via GPS zijn alle gegevens van deze routes vastgelegd (zoals snelheid en locatie). Via een programma kan je de gegevens nog steeds tevoorschijnhalen en wordt het op een kaart geplot. Dit is de basis functie waarbij de intensiteit wordt aangegeven met blauw, blauw met geel en blauw met geel en rood. Hiermee ontstaat een beeld waar de intensive routes liggen (behoudens de school, sport en winkelbezoekers die niet hebben meegedaan).

Een vergelijking tussen deze resultaten en een camera telling gaf aan dat er een factor 23 tot 150 met de werkelijkheid bestaat. Ter bescherming van de privacy wordt er een willekeurige lengte (tot 400 meter) van de start en eindpunt van iedere rit afgeknipt. Dit kan dus een vertekend beeld geven van eindpunten zoals bushaltes, scholen en winkelcentra.

Een betaal optie met dit programma laat zien waar de fietsers vandaan komen en naar toe gaan gezien vanuit een bepaald punt. Zie de volgende dia.

Herkenbaar is de Plesmanlaan en Langsom die naar de drukke Sloterbrug rijden en vervolgens naar de burg. Amersfoortlaan. Grotere stromen herkenbaar op de Ringdijk de kruising met de Oude Haagseweg.

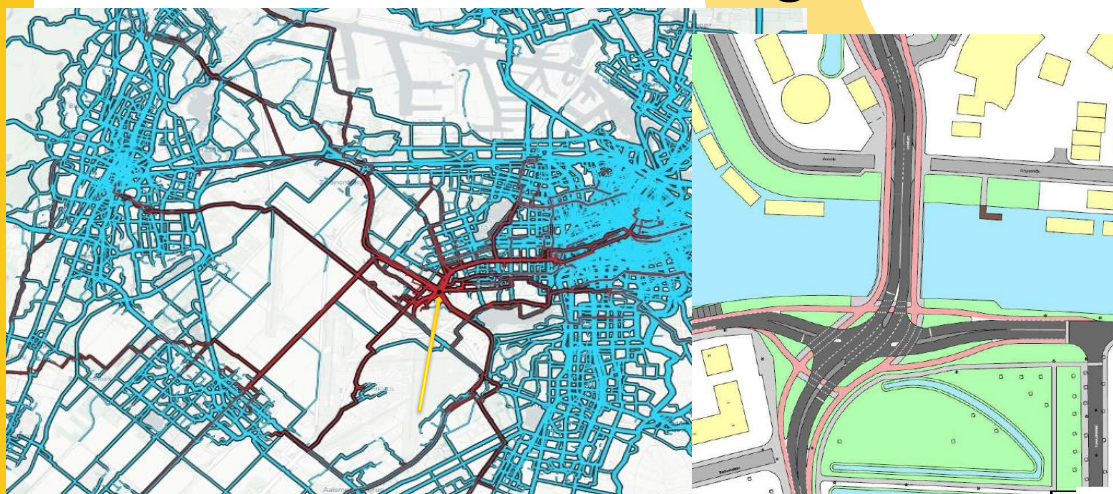
In Lijnden is de drukte op de Hoofdvaart oostzijde en de drukte op de Schipholweg herkenbaar.

De stroom fietsers naar Schiphol Centrum via de Sloterweg (Haarlemmermeer) volgt meerdere routes in Badhoevedorp.

Er is ook een voorstel gedaan om een doorfietsroute te creëren buitenom langs de Burg. Amersfoortlaan via de Toevluchtstraat.

Hier zijn nog geen tekeningen van. Wie helpt meedenken? Het Lint, kruising met Pa Verkuillaan, aansluiting op Sloterweg, etc.

Fietsroutes via de Sloterbrug



Hier de routes via de Sloterbrug. Blauw zijn fietsbewegingen niet gekoppeld aan de Sloterbrug. De rode zijn wel gekoppeld aan de bewegingen over de brug. Ook hier: dit zijn alleen de mensen die hebben meegedaan aan een van de Fietstelweken. De zwarte stip bij de gele pijl is de Sloterbrug.

Inzet het schetsontwerp in de nota van uitgangspunten.

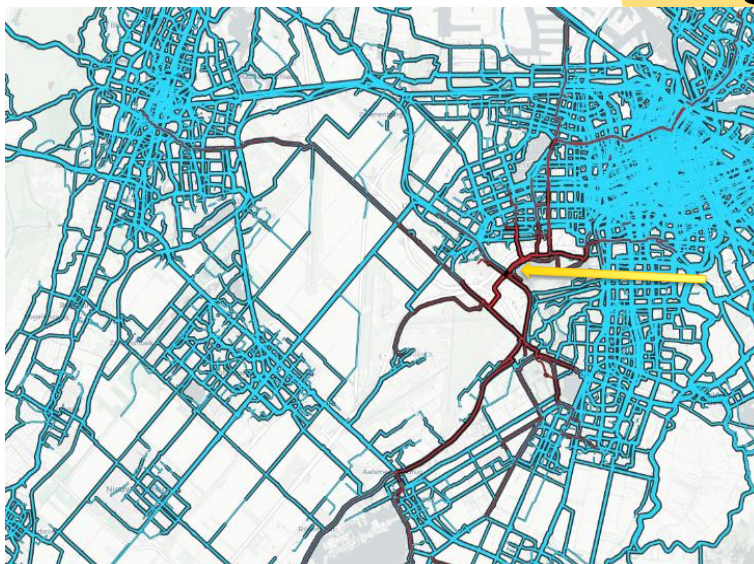
Bij de nieuwe Sloterbrug vragen we aan twee kanten een twee richtingen fietspad om te voorkomen dat de drukke (nu 11.000 mvt per dag) en moeilijk met stoplichten te regelen autoverkeersader verplicht moet worden overgestoken. De fietsers kunnen dan vroegtijdig kiezen aan welke zijde ze over de brug willen rijden.

Daartoe moet wel aan weerszijde van de brug de fietspaden infrastructuur op worden aangepast. (en dat valt buiten het project).

Tellingen van het aantal fietsers over de brug ontbreken.

Nota van uitgangspunten is ter inzage geweest. De nota van beantwoording is in voorbereiding. We wachten af.

Fietsroutes via de Oude Haagseweg



De zwarte stip staat hier op de brug over de Ringvaart en over de weg op de Nieuwemeerdijk.

Fietzers komen uit Amsterdam en nemen de route naar Schiphol Oost of rijden door naar de N232 om daar of naar Haarlem of naar Schiphol Oost te rijden.

Het fietspad op deze brug gaat ook onderdeel uitmaken van de Speed pedelec snelfietsfietsroute naar de Zuidas.

Ook loopt er een project om de hele N232 als snelfietsroute of beter doorfietsroute te laten voldoen aan de nieuwste richtlijnen.

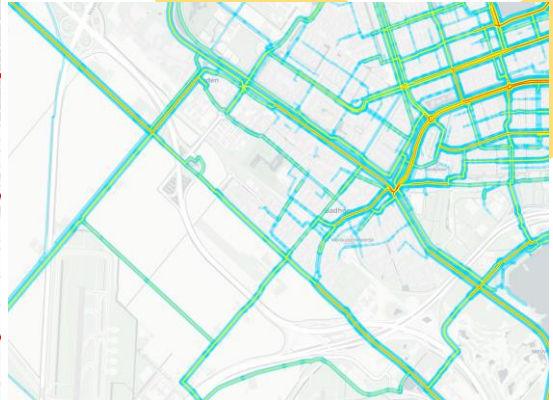
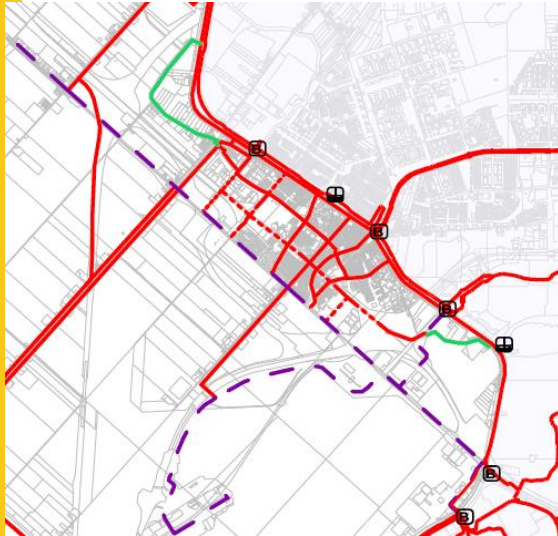
Beoogde snelfietsroute



Dit is het gedeelte, door Badhoevedorp/Nieuwe Meer heen, van de nieuwe snelfietsroute voor Speed pedelecs van Schiphol naar de Zuidas. De aftakking door Amstelveen staat nog op losse schroeven.

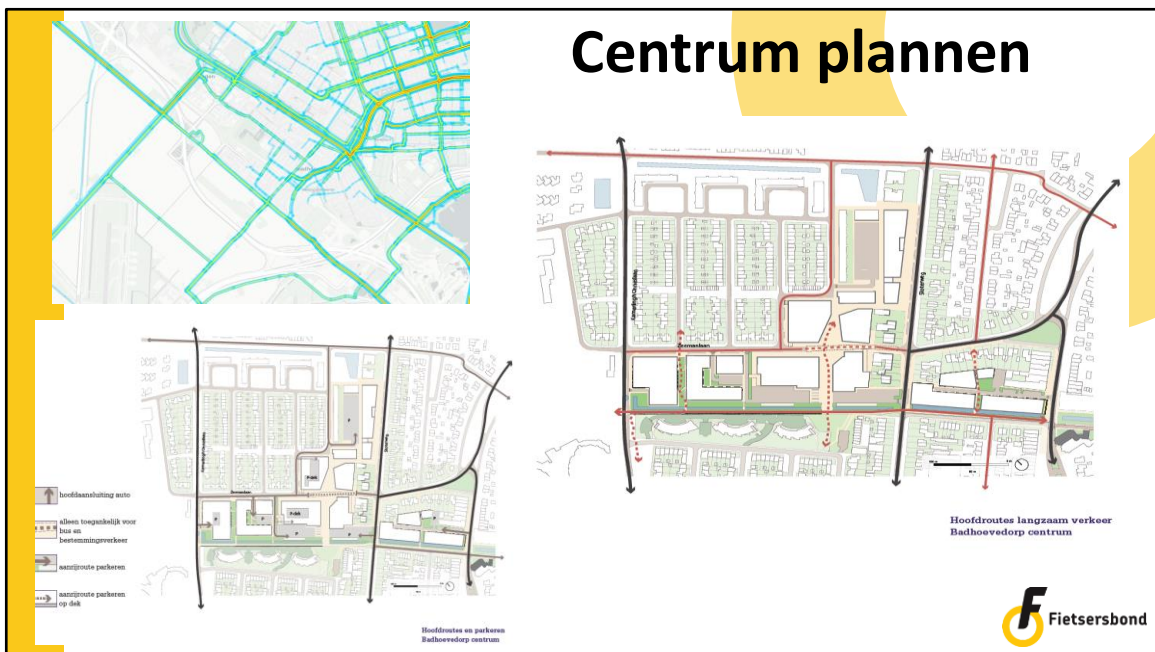
Een verbinding met het Lint is mogelijk. De tunnel ligt er al in de groene cirkel.

Kaart van Hoofdfietsnet



Hier een gedeelte van het de kaart van toekomstig hoofdfietsnet van Haarlemmermeer rond Badhoevedorp. Ter vergelijking de Fietstelweek kaart.

De route door het tunneltje onder het klaverblad door naar het Lint staat hier wel aangegeven maar ontbreekt nog in de planning.



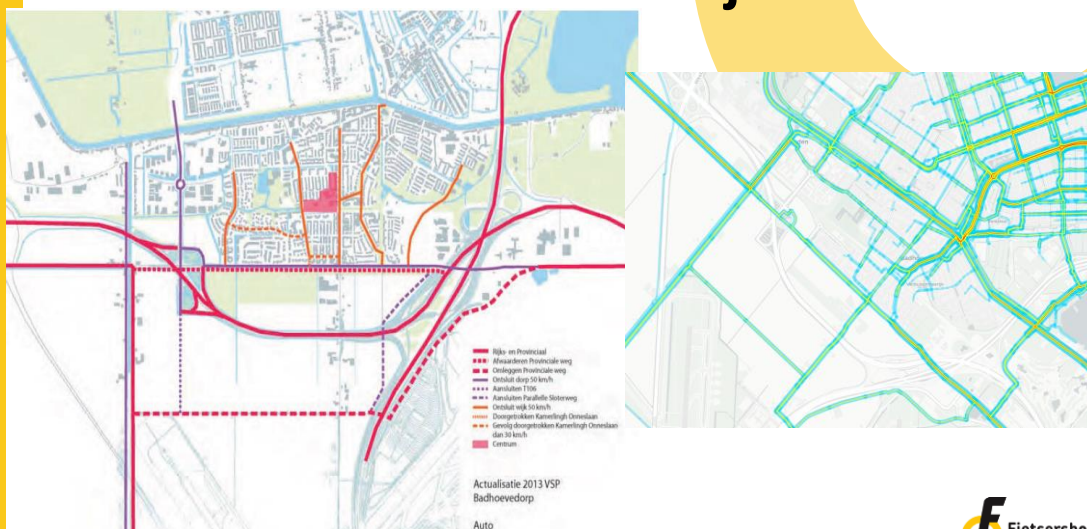
Ter vergelijking de plannen voor fietsen (langzaam verkeer) Rechts en auto routes met parkeren.

Hier ook een beperking in de project ruimte zodat geen volledig beeld ontstaat. Wel lijkt het dat de routes over elkaar heen vallen.

Er ontbreekt hier een duidelijk beeld wat de routes naar de scholen en het winkelcentrum de mensen zouden moeten verleiden om met de fiets in plaats van de auto te gaan.

Waar zijn de fietsparkeer voorzieningen? Wat is de verwachting van hoeveel mensen er naar het winkelcentrum komen per voet, fiets of auto of specials (brommer, bakfiets) (nu en in 2040)?

Toekomst vs. Werkelijkheid?



De omgelegde N232 loopt dan via de 2000el. Na de A4- loopt deze dan parallel aan de beoogde snelfietsroute naar de Zuid-As.

De noord-zuid verbindingen in BHD staan allemaal als 50 km wegen aangegeven (oranje). Vanwege de dubbele gebruik ook als hoofdfietsnet routes is 30 km/u aanbevolen.

Tracé metro van Amsterdam zuid naar Schiphol kan nog het nodige wijzigen.



Wat zijn de gevolgen voor Badhoevedorp?

Links

- Dutch cycling vision https://www.dutchcycling.nl/images/downloads/Dutch-Cycling-Vision_EN.pdf
- De meest vriendelijke leefomgeving wordt gecreëerd door de fietsstad van de 21 eeuw <https://www.fietsberaad.nl/getmedia/d89fe4b2-0f71-4560-96c0-ec7092bc3f05/Verhalen-uit-fietsstad-de-Urbanisten.pdf.aspx?ext=.pdf>
- Tour de Force (+20% fiets in 2027, verkeersdoden naar nul) <https://www.fietsberaad.nl/tour-de-force/2e-etappe>
- Perspectief fiets van Provincie Noord-Holland https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets
- De Fietzersbond heeft een fietsvisie-2040 ontwikkeld. <https://www.fietzersbond.nl/ons-werk/fietsvisie-2040/>
- [elf-waarheden-over-parkeren,-mobiliteit-en-retail](#)
- <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/18/sturen-in-parkeren>
- <https://www.eur.nl/upt/over-ons/onderzoek/transport-en-mobiliteit/nieuws-te>



Hier een aantal links



Email: haarlemmermeer@fietzersbond.nl
Web: www.fietzersbond.nl/haarlemmermeer

Email: fietshan@xs4all.nl
Twitter: [@fietshan](https://twitter.com/fietshan)