

Geachte Raadsleden.

Hierbij onze reactie op het goede Fietsplan van 2024.

Deze tekst is online beschikbaar. In de bijlage staat aanvullende informatie.

In een sessie van een uur kunnen wij u informatie geven over het hoe, wat en waarom.

Het terugdringen van de **fiets-verkeerslachtoffers** bij ons is nodig. Zie pagina 21.

De totale kosten¹ in 2022 waren ruim 58 miljoen euro.

Het gewenste **fietsgebruik** kan groeien.

Als de splitsing tussen “basis op orde” en “fietsextra’s” vervalt komt 56% van het succes direct beschikbaar. Zie Goudappel onderzoek².

Een hogere snelheid in het **beheer en onderhoud** hoort daarbij.

Bij het Fietsparkeren thuis is het bouwbesluit en de route naar het fietspad van belang.

Het moet makkelijker zijn om de fiets, dan de auto te gebruiken.

De fietsverzekeringen eisen dat in de bergingen en op bestemmingen de fiets altijd met een extra slot moet worden vastgezet.

Het frame en het voorwiel vastzetten aan een goed bereikbaar vast object is dan ook een must, al of niet in een gemeenschappelijke- of eigen berging.

Het FietsParkeur³ keurmerk geeft meer duidelijkheid.

Het **fietsparkeren** in het centrum van Hoofddorp⁴ is stof tot discussie.

De tijdelijke stalling plaatsen bij het voormalig ING kantoor is effectiever.

Denk ook aan fietsen met grote fietstassen of kinderzitjes en buitenmodel fietsen.

Veiligheid omvat onder andere gedrag en infrastructuur.

Gedrag wordt afgedwongen door goede handhaving. 10% van de jaarlijkse kosten van de ongevallen inzetten als budget werkt zeker preventief.

De 30 km/u⁷ helpt.

Het toepassen van kant- en midden belijning volgens CROW op **alle fietspaden** helpt ook. (zie de foto voorop het fietsplan!)

De **infrastructuur** volgens SPV 2030⁵ en duurzaam veilig 3.0⁶ opzetten!

De fietspaden inrichting volgens de CROW richtlijnen.

Dit voor de **breedte**⁸ (checks op aantal, snelheid, etc.), **bochtstralen**⁹, **stoepranden, fietspaaltjes**¹¹, **obstakelvrije bermen** en **zichtlijnen**¹⁰.

De maximale veiligheid lijkt niet in de LIOR van 1 september 2023 te staan.

In de APV ontbreken de regels die de **zichtlijnen**¹⁰ op de fietspaden door de begroeiing beschermen. Graag uw actie.

De bestedingen door de fietsers per tijdsperiode, zijn hoger dan door automobilisten.

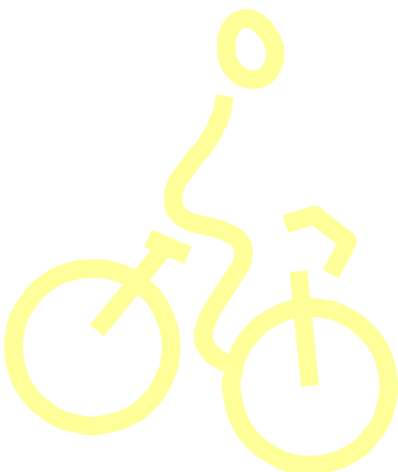
Zie het onderzoek¹². Fietsers beter faciliteren door het MKB is gewenst.

Over de planning:

Met prioriteit de veilige schoolroutes opzetten voor de BO scholen.

Een groeifiets project opzetten en

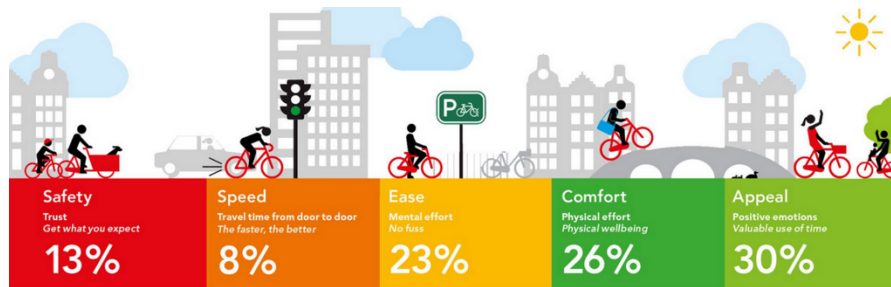
zorgen dat kinderen kunnen oefenen op speelpleintjes met (loop)fietsjes.



Bijlage

- 1) <https://swov.nl/nl/factsheet/kosten-van-verkeersongevallen>. Voor Haarlemmermeer dus de maatschappelijke kosten, volgens figuur 6 op pagina 21, $74 \times 0,7$ miljoen € (voor ernstige verkeersgewonden) en $1 \times 6,5$ miljoen € (voor de overledene) totaal 58,3 miljoen €.

- 2) Kijken we naar het onderzoek van Goudappel Coffeng dan zien we een nog andere indeling. Deze indeling gaat dan uit van: Daring to, Able to en Willing to. In het plaatje staat aangegeven voor hoeveel procent de onderdelen bijdragen aan het fietsgeluk. Als het doel is om mensen te gaan verleiden om de fiets als alternatief voor de auto te gaan gebruiken moeten de comfort en beleving, goed voor 56%, ook in orde zijn. Opmerkelijk



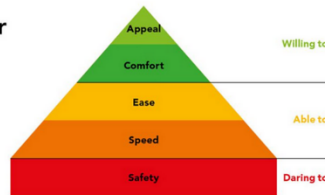
Cycling Satisfaction Monitor

30% of the score given by cyclists for their bicycle ride is determined by:

- the air they breathe
- how much green they see
- the diversity of the scenery they experience
- the sounds they hear

Investments in the top of the pyramid will lead to a more positive cycling experience when the core facilities are in order.

Visual: Goudappel Coffeng



Willing to

Able to

Daring to

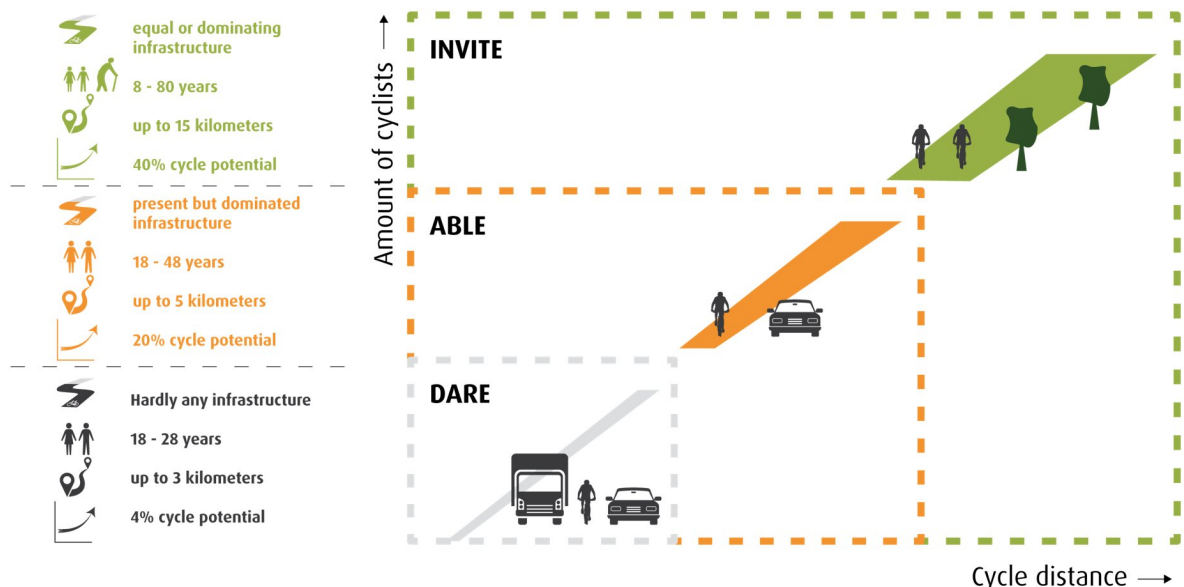
The appeal of the route accounts for **30%** of the cyclist's satisfaction with the ride

is dat het blokje Safety geen onderdeel is van de piramide maar de basis ervan is. Hier de link naar hun belevingsonderzoek. <https://www.goudappel.nl/nl/expertises/beleids-en-gedragsonderzoek/belevingsonderzoek>

Het neemt niet weg dat alle benoemde onderdelen moeten worden opgepakt.

Dat de veiligheid hoge prioriteit heeft, daar hoeft niet aan getwijfeld te worden.

De effecten van de stappen en het mogelijk potentieel (4%, 20% en 40%) zijn terug te vinden in onderstaande figuur:



- 3) **FietsParkeur** is er voor afgesloten binnen ruimtes en voor buitenruimtes www.Fietsparkeur.nl



- 4) Zie ons **onderzoek fietsparkeren**

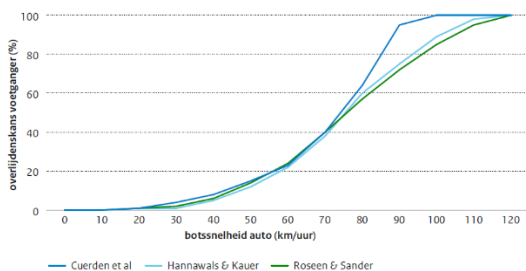
<https://haarlemmermeer.fietsersbond.nl/dossiers/fietsen-stallen-in-haarlemmermeer/>

- 5) **SPV2030** <https://www.kennisnetwerkspv.nl/Over-SPV/Negen-thema-s>

- 6) **Duurzaam veilig** <https://swov.nl/nl/factsheet/duurzaam-veilig-wegverkeer>

- 7) **Waarom 30 km/u?**

Figuur 7: Overlijdenskans in relatie tot snelheid (bron: SWOV - Snelheid en verkeersmanagement (2016))



Death and injury risk percentages

IMPACT SPEED Kmh	DEATH Percentage risk	SERIOUS INJURY Percentage risk	SLIGHT INJURY Percentage risk
30	10%	15%	75%
40	32%	26%	42%
50	80%	3%	17%
60	95%	3%	2%

- 8) **Breedte fietspaden**

<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Aanbevelingen-breedte-fietspaden-2022>

Eénrichtingsfietspaden

Intensiteit maatgevend uur	Aandeel brom-/snorfietsers		
	0%	4%	8%
< 150	300	350	360
150-350	300	360	360
350-500	300	360	360
500-700	350	360	440
>700	350	360	440

Tweerichtingsfietspaden

Intensiteit maatgevend uur	Aandeel brom-/snorfietsers		
	0%	4%	8%
<150	400	400	400
150-350	400	440	520
350-500	400	520	530
500-700	460	>550	>550
>700	520	>550	>550

Tabel 2: Geactualiseerde aanbevelingen voor de effectieve breedte (cm) van paden op snelle fietsroutes. Houd rekening met de uitgangspunten en bekijk de tips!

- 9) **Bochtstralen**, ook aangeduid als **boogstralen**.

<https://vrijwilligers.fietsersbond.nl/2017/03/24/vrouwelijk-ontwerpen/>

Fietspaden buiten de bebouwde kom horen ook hogere snelheden te faciliteren:

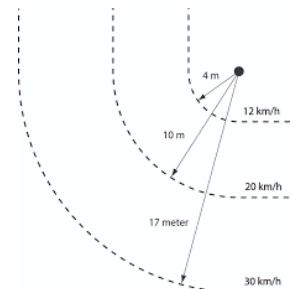
Fietsverkeer \Ontwerpwijzer fietsverkeer

Deze tekst is gepubliceerd op 29-03-2021

V17

Uitvoering

- ontwerpsnelheid 30 km/h binnen de bebouwde kom en 40 km/h buiten de bebouwde kom



- 10) **Zichtlijnen:**

7.2 Bermen en groen zichtlijnen

Fietsverkeer \Ontwerpwijzer fietsverkeer

Deze tekst is gepubliceerd op 13-06-2016 (Ingekort!)

Bij toepassing van beplanting moet er altijd (blijvend) voldoende zicht zijn op tegemoetkomend verkeer in bochten. Daarnaast moeten bij kruispunten en uitritten de zichthoeken gewaarborgd blijven.

V64

Bermen langs fietspaden moeten vergevingsgezind worden ingericht en mogen geen objecten bevatten die hinder voor fietsers opleveren. Hiertoe moet een **obstakelvrije ruimte** van ten minste 0,50 m worden aangehouden. Dit betekent ook dat **beplanting** tot ten minste 0,50 m vanaf de kant van de verharding moet worden gesnoeid. Uiteraard is ook voldoende vrije hoogte van belang.

Beplanting

Voldoende zicht voorkomt een benauwd gevoel. Daarom is uitzicht in alle richtingen gewenst. Dicht struikgewas dient op voldoende afstand (> 3,00 m) van de fietsverbinding te blijven. Omdat struiken op den duur tot ongeveer 2,00 m vanaf de stam uitgroeien, moet jong struikgewas op minimaal 5,00 m van de fietsverbinding worden geplant.

Informeel toezicht en sociale controle vanuit woningen of vanaf de hoofdrijbaan kunnen potentiële belagers afschrikken en fietsers een veilig(er) gevoel geven. Daarom moet worden voorkomen dat opgaande struiken het zicht vanaf de rijbaan of vanuit nabijgelegen woningen op de fietsers belemmeren.

Zichtlijnen

Behalve sociale veiligheid speelt ook verkeersveiligheid een rol. **Beplanting mag niet de benodigde zichtlijn onderbreken.** Dat geldt voor (horizontale) bogen en bij kruispunten. Opgaande struiken zijn in de nabijheid van kruispunten niet gewenst. Ze groeien zo hard dat ze vaak onvoldoende gesnoeid kunnen worden om het benodigde zicht te handhaven. Bodembedekkende en laagblijvende heesters zijn wel geschikt, evenals solitaire bomen. **Het is zaak voor de gemeente om de Algemene Plaatselijke Verordening op dit punt goed op orde te hebben, zodat rechtmatig kan worden opgetreden tegen particuliere grondbezitters die zich niet aan bovengenoemde richtlijnen houden.**

Zicht van de fietser

Om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen, moeten in de eerste plaats het wegverloop, obstakels, overige verkeersdeelnemers en andere kritische elementen op zichzelf goed zichtbaar zijn. Daarnaast is het noodzakelijk dat fietsers – ook als zij met hogere snelheid rijden – voldoende zicht hebben op deze elementen. Een slechte zichtbaarheid en onvoldoende zicht verhogen de kans op enkelvoudige ongevallen en aanrijdingen [10,11]. Bij het aspect 'zicht' kan onderscheid worden gemaakt in rijzicht, stopzicht en oprijzicht.

Rijzicht

Een fietser moet het voor hem liggende wegvak, fietspad of kruispunt over voldoende afstand kunnen overzien om zijn rijtaak veilig en comfortabel te kunnen uitvoeren. Voor de bepaling van een comfortabel rijzicht kan worden uitgegaan van de afstand die in 8 à 10 s wordt afgelegd; het minimaal benodigde rijzicht is de afstand die in 4 à 5 s wordt afgelegd.

Stopzicht

In de tweede plaats moet rekening worden gehouden met het stopzicht. Dit heeft betrekking op de afstand die wordt overbrugd gedurende een remmanoeuvre. Deze manoeuvre omvat de reactietijd en de tijd voor de daarop volgende remhandeling. Bij een snelheid van 30 km/h bedraagt het stopzicht 40 m; bij 20 km/h is dit 21 m (uitgaande van 2 s reactietijd en een remvertraging van 1,5 m/s²). Het stopzicht is met name van belang op kruispunten. Aan de hand van de waarden in tabel 3-3 kan de ontwerper bepalen hoeveel vrij zicht op het kruisende verkeer een fietser nodig heeft om op tijd tot stilstand te komen als een voertuig nadert.

Tabel 3-3. Rijzicht en stopzicht voor fietsers

	Hoofd fietsnetwerk (ontwerpsnelheid 30 km/h)	Basisstructuur (ontwerpsnelheid 20 km/h)
Rijzicht (minimaal)	35 - 42 m	22 - 30 m
Stopzicht (minimaal)	40 m	21 m

Oprijzicht

Het oprijzicht is van belang bij kruispunten en aansluitingen. Om een rijbaan veilig te kunnen oversteken, moeten fietsers voldoende zicht hebben op het verkeer op de te kruisen weg.

Zij moeten daarbij de afstand en de snelheid van dit verkeer kunnen schatten. Het benodigde oprijzicht

wordt berekend vanaf 1 m vanaf de kant van de hoofdrijbaan, dus vanaf het punt waar de fietser ongeveer staat opgesteld. Het oprijzicht wordt bepaald door:

- de naderingssnelheid van het kruisende verkeer;
- de tijd die de fietser nodig heeft om veilig over te steken;
- de schuwtijd (veiligheidsmarge).

De tijd die een fietser nodig heeft om vanuit stilstand de rijbaan over te steken (tweede factor), is afhankelijk van de oversteeklengte en van de fysieke kwaliteiten van de fietser. Ouderen en jonge kinderen hebben meer tijd nodig dan 'vitale fietsers'.

In tabel 3-4 worden enkele richtwaarden gegeven voor het oprijzicht voor de gemiddelde fietser. Hierbij is uitgegaan van een versnelling van maximaal $0,8 \text{ m/s}^2$, een reactietijd van circa 1 s en een maximumsnelheid op de fietsoversteek van circa 10 km/h ($= 2,8 \text{ m/s}$). Omdat het bij oprijzicht gaat om fietsers die vanuit (nagenoeg) stilstand de rijbaan willen kruisen, is de afstand niet afhankelijk van het functieniveau van de fietsverbinding. De schuwtijd (derde factor) is afhankelijk van de naderingssnelheid van het kruisende verkeer en varieert van 1 s bij 30 km/h tot 5 s bij 80 km/h .

Tabel 3-4. Benodigd oprijzicht (m) bij verschillende oversteeklengtes en diverse naderingssnelheden van het kruisend autoverkeer (V 85)

Benodigd oprijzicht (m)					
oversteeklengte (m)	oversteektijd (s)	30 km/h	50 km/h	70 km/h	80 km/h
4,0	4,2	45	100	180	205
5,0	4,5	45	105	185	210
6,0	4,9	50	110	190	220
7,0	5,1	50	115	200	225
8,0	5,5	55	120	205	235

Een verwijzing naar een tabel in de LIOR welke begroeiing het minste hinder geeft, geeft ook de burger houvast.

11) Fietspaaltjes

De volgende aanbevelingen zijn er

<https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Geactualiseerde-aanbevelingen-voor-afsluitpalen-op>



12) Fietsers besteden meer in winkelcentra

Bezoekers die te fiets of te voet het centrumgebied bezoeken, komen frequenter en geven per bezoek minder uit dan bezoekers die met de auto komen. Over een langere periode betekent dit dat fietsers en voetgangers veel meer geld besteden in centra dan vaak wordt gedacht. Kortom, ze zijn een niet te onderschatten doelgroep voor de economische vitaliteit van centra. Dat is een belangrijke uitkomst van het landelijk onderzoek van Platform Binnenstadsmanagement, BRO en Movares naar de relatie tussen bestedingen en vervoersmiddelkeuze van bezoekers in centrumgebieden. In centrumgebieden is hier in september 2023 onderzoek naar gedaan.

<https://binnenstadsmanagement.org/onderzoeken/relatie-mobiliteit-en-bestedingen-o2>

Geachte Raadsleden. (5 minuten versie)

Hierbij onze reactie op het goede Fietsplan maart 2024.

Deze tekst, is online beschikbaar, is voorzien van plaatjes en links naar de bronteksten.

In een sessie van een uur kunnen wij u meer duiding geven over de voordelen, begrippen en noodzaak van het fietsen, zodat u een gefundeerde beoordeling van dit fietsplan kunt geven.

Met dit fietsplan in de hand kan werk gemaakt worden om de maatschappelijke kosten¹ van de fietsverkeersslachtoffers in Haarlemmermeer, zie pagina 21, groot 58,3 miljoen euro, terug te dringen.

Het doel van dit goede fietsplan is te komen tot een groei van het fietsgebruik. Dit aan de hand van Maslov piramide. Er is helaas een splitsing gemaakt tussen de “basis op orde” en “fietsextra’s”. Kijken we naar het effect van het Goudappel onderzoek² in deze, dan zorgen deze “extra’s” voor 56% van het fietsgeluk en daarmee de mogelijkheid tot het verleiden naar het gebruik van de fiets. Het verbeteren van de snelheid van het beheer en onderhoud, het verhogen van de kwaliteit bij afsluitingen/afzettingen en omleidingen van fietspaden hoort daarbij.

Fietsparkeren

Fietsparkeren is een noodzaak, niet een gemak!

Bij het thuis parkeren is, buiten de eisen van het bouwbesluit, ook de korte en veilige fietsroute naar de fietsinfrastructuur van belang.

De keuze tussen de fiets uit de berging of de auto van de parkeerplaats zou in het voordeel van de fiets moeten uitvallen.

De huidige fietsverzekeringen eisen dat in de bergingen en bij het parkeren op de bestemmingen de fiets altijd met een extra slot moet worden vastgezet. De vuistregel is dat het frame en het voorwiel wordt vastgezet met een extra slot aan een verankering. Deze drie punten dienen goed bereikbaar te zijn, ook bij een volle stalling.

Het FietsParkeur³ keurmerk geeft meer duidelijkheid.

De keuze om een dure fiets in een gemeenschappelijke ruimte of in de eigen berging te zetten moet mogelijk worden gemaakt.

Het **fietsparkeren** in het centrum van Hoofddorp⁴ is stof tot discussie. Door het verplaatsen van de ingang bij de Media-Markt is de locatie aan de oostzijde niet meer logisch. Verplaats de tijdelijke stalling nabij het voormalig ING kantoor en voer een kwaliteitsverbetering uit, zodat ook buitenmodel fietsen en fietsen met grote fietstassen en/of kinderzitjes daar geplaatst kunnen worden.

Zorg ook voor een directe toegang naar het fietspad.

Veiligheid omvat onder andere gedrag en infrastructuur.

Gedrag wordt afgedwongen door goede handhaving. 10% van de jaarlijkse kosten van de ongevallen inzetten als budget werkt zeker preventief.

Nudging door het toepassen van kant en midden belijning op alle fietspaden helpt ook. (zie de foto voorop het fietsplan!)

De **infrastructuur** valt uiteen in de opzet en de inrichting. De opzet is volgens SPV 2030⁵ en duurzaam veilig 3.0⁶. Daaruit komt dan ook de roep om zoveel mogelijk naar de 30 km/u⁷ te gaan.

De fietspaden inrichting is uitvoerig beschreven in de CROW richtlijnen. Hierin onder andere de **breedte**⁸ (afhankelijk van aantallen, snelheden een of 2 richtingen en andere gebruikers dan fietsen), **bochtstralen**⁹, vergevingsgezinde stoepranden, obstakelvrije bermen en **zichtlijnen**¹⁰. Door onze gemeente zijn deze samengevat in de **LIOR**. De gemaakte keuzes (versie 1 september

2023) lijken niet te zijn gericht op de maximale veiligheid. Nader onderzoek van de eisenlijst heeft tijd nodig.

De beperking van de **zichtlijnen**¹⁰ op de fietspaden door de begroeiing vanuit private ruimte kan alleen worden gehandhaafd als deze richtlijnen worden opgenomen in de APV. Graag uw actie.

In de LIOR ontbreekt de **maatvoering** voor **nietjes**.

De aanpak van de fietspaaltjes¹¹ juichen wij toe.

Recent onderzoek¹² naar de relatie tussen de mobiliteit en bestedingen geeft per tijdsperiode een hogere uitgave door de terugkerende fietsers. Daarom is meer aandacht voor de fietser door het MKB nodig.

Aanvulling van de planning:

1. Basis in orde maken.
2. Met prioriteit de veilige schoolroutes opzetten voor de BO scholen.
3. Een groeifiets project opzetten, zodat alle kinderen een fiets kunnen krijgen.
4. Op de speelpleintjes het faciliteren van rondjes rijden met (loop) fietsjes.

