Fietsersbond
Haarlemmermeer

Hoofddorp, 12 januari 2022
Betreft: Visie Fietsersbond omgevingsvisie 2040

Geachte voorzitter en raadsleden,
Dank voor de mogelijkheid tot inspreken op de omgevingsvisie 2040.
Deze tekst is in het aangeleverde document voorzien van voetnoten en figuren ter informatie aan de Raad.

***1**



De fiets is een van de modaliteiten van de actieve mobiliteit aangegeven met de groene lijnen in figuur 2 ***2**.
In figuur 3 ***3** is de verdeling van het aantal verplaatsingen naar leeftijd aangegeven. Alle leeftijden hebben dan ook onze aandacht.

Het gevoel dat de belangen vooral naar de automodaliteit gaat mag blijken uit het volgende statement.
***4** "*Doordat de ruimte op en rond deze bruggen vaak gedeeld moet worden met langzaam verkeer zorgt het ook voor verslechtering van de verkeersveiligheid".*
Dit terwijl volgens CBS in Nederland 25% van de huishoudens niet de beschikking heeft over een auto en 6,5 miljoen personen geen rijbewijs.

De reactie op de opmerking van de visie van de VRA over "vrijheid van bewegen" is ondanks de verwijzing naar vrije keuze van het voertuig (wandelen?) in strijd met de aanbeveling in de Omgeving Effect Rapportage om het autogebruik te verminderen. ***5**

In de visie van ProRail wordt de ruimte reservering gevraagd voor de verdubbeling van de spoorlijn Amsterdam Haarlem. Helaas wordt hierbij niet aangegeven dat er dan ook ruimte gereserveerd moet worden voor de

ongelijkvloerse kruisingen bij voorkeur gekoppeld om gelijktijdig de barrières van de Ringvaart en de A200/N200 te overbruggen. ***6**

Omdat Haarlemmermeer het fietspad is tussen de kuststrook (van de IJmond tot Katwijk) naar Amsterdam is de Ringdijk ook een belangrijk deel van de lange afstand fietsroutes. Denk daarbij aan de routes vanuit Leiden naar Schiphol of naar Halfweg. De Ringdijk dient dan ook gezien te worden als hoofdfietsnet en als recreatieve bestemming.

De fiets vervult een belangrijke rol in meer dan 13 onderdelen van het Rad van de Leefomgeving. Deze punten zijn niet zichtbaar voor de Raad. In de Bijlage staat dan ook deze afbeelding.***7**

De rol van de fiets in de (lokale en circulaire) economie is onderbelicht. Iedere kilometer die wordt gefietst levert de maatschappij geld op. In punt 8 van de bijlage staat een link waar dit nader wordt toegelicht. ***8**

In de omgevingsvisie staat nu aangegeven dat het stimuleren van actieve mobiliteit valt onder het sport en beweeg programma van de gemeente. Wie is de budgethouder?

Snorfietsen/brommers van het fietspad af vanwege geluid, uitstoot en snelheidsverschillen is nu wettelijk mogelijk gemaakt. In deze visie staat dit echter niet genoemd. Volgens SPV2030 zou dit geen prioriteit hebben omdat de verschillen op het fietspad miniem waren. Helaas krijgen wij wel te horen dat door de snelheidsverschillen de kinderen daar niet meer mogen fietsen en ouderen daar niet meer durven fietsen. Het verdringen van de bedoelde gebruikers op het fietspad vs. de SPI van SPV2030 behoeft studie.

De 30 of 50 km/u discussie valt buiten de omgevingsvisie ofschoon de tweede kamer dat al heeft besloten (in 2020).

Voor de volgende punten is geen tijd meer:

1. Schaalsprong fietsen mede door de Corona regels.
2. DIOR ***9**
3. Routes voor Langzaam verkeer vs fietsroutes.
4. Eerst bewegen dan bouwen beter specificeren.

5. Fietsparkeren voor buitenmodelfietsen.
6. Fijnstof op en langs fietspaden, zwak antwoord m.b.t. alternatieven.
7. Sociale veiligheid op en rond de fietspaden.
8. STOMP wel als tekst niet als afkorting aangegeven. Dat dit ook de volgorde moet zijn van prioriteit ontbreekt.
9. Doorgaand fietsverkeer hinderen door evenementen, inspraak bij (fiets) belangen afweging niet geborgd.

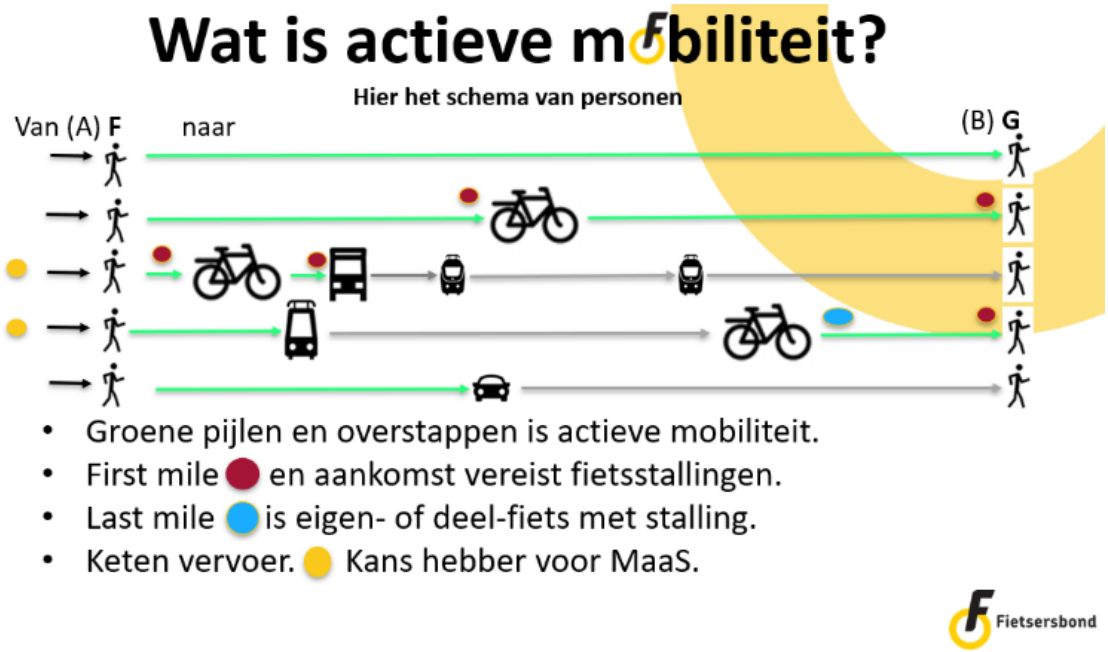
Ten slotte:
Gaan we nu werken aan de 15 minuten (1 km stappen of 4 km trappen) maatschappij?
Wat doen we met de 1,5 meter maatschappij?
Doen we genoeg aan het Preventie akkoord, Klimaat akkoord en Tour de Force? Krijgt dat genoeg prioriteit in deze omgevingsvisie en besluitvorming?

Dank voor uw aandacht en succes met het lezen van de bijlage.

Bijlage

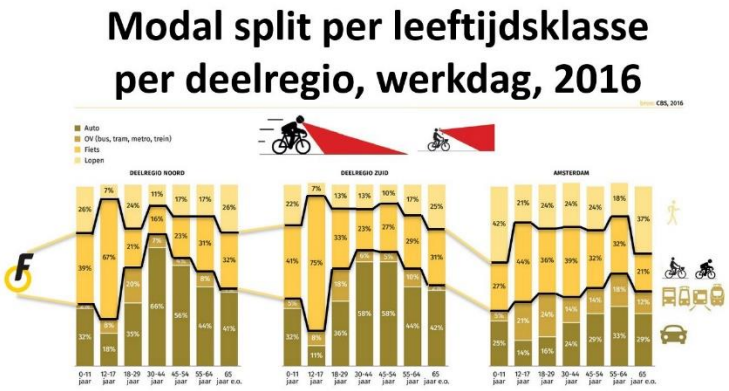
***1** "This machine fights Climate change" was een van de actie programma's rond de klimaatbijeenkomst in Glasgow. De opgave vanuit het Nederlandse klimaat akkoord is dat de uitstoot van 1 megaton CO_2 moet worden voorkomen door de verschuiving van de auto kilometers op ritten kleiner dan 2,5 of 5 km naar de fiets.

***2**



***3**

Verdeling op het aantal ritten per leeftijdsgroep in de Vervoerregio Amsterdam. Wij zijn deelregio zuid de middelste kolom. Trek je een denkbeeldige lijn op 50% zie je dat de actieve mobiliteit, wandelen en fietsen of uit het STOMP principe Stappen en Trappen, de verdeling ongeveer even groot is. De rekenkamer mag aangeven of de uitgaven evenredig zijn verdeeld.



***4:**

Statement zou moeten zijn: Het gedeelde gebruik en de eventuele benodigde VRI regeling door het overvloedige autogebruik, beperken de gehoopte doorstroming van de automobiliteit op en rond de bruggen. De bereikbaarheid komt niet in gevaar. Door de (te) lange wachttijden ontstaan vaak gevaarlijke situaties door de mensen die denken nog gauw even de brug te kunnen/mogen passeren.

***5**

In het **omgevingseffectrapport** op pagina 34 van 60 251/448 staat de volgende passage.

Aandachtspunten en aanbevelingen

V*erminderen van het autogebruik / stimuleren van duurzame vervoersmiddelen*

De toename van het aantal woningen binnen de gemeente leidt over het algemeen tot een toename van verkeersbewegingen. Ondanks dat dit niet tot onoplosbare knelpunten voor verkeer of verkeergerelateerde aspecten leidt, is het aan te bevelen maatregelen te nemen om het aandeel van het autoverkeer te verminderen. Het verminderen van het aandeel autoverkeer leidt tot minder overlast en minder milieubelasting. Daarnaast kan het fysieke ruimte opleveren doordat de behoefte aan ruimte voor wegen en parkeerplaatsen afneemt. Stimuleren van het gebruik van duurzame vervoersmiddelen is ook positief voor de gezondheid. Niet alleen door de afname van luchtverontreiniging, maar ook doordat mensen gestimuleerd worden om te gaan lopen of fietsen.

6* Vanuit reactie op ProRail: op pagina 165/448

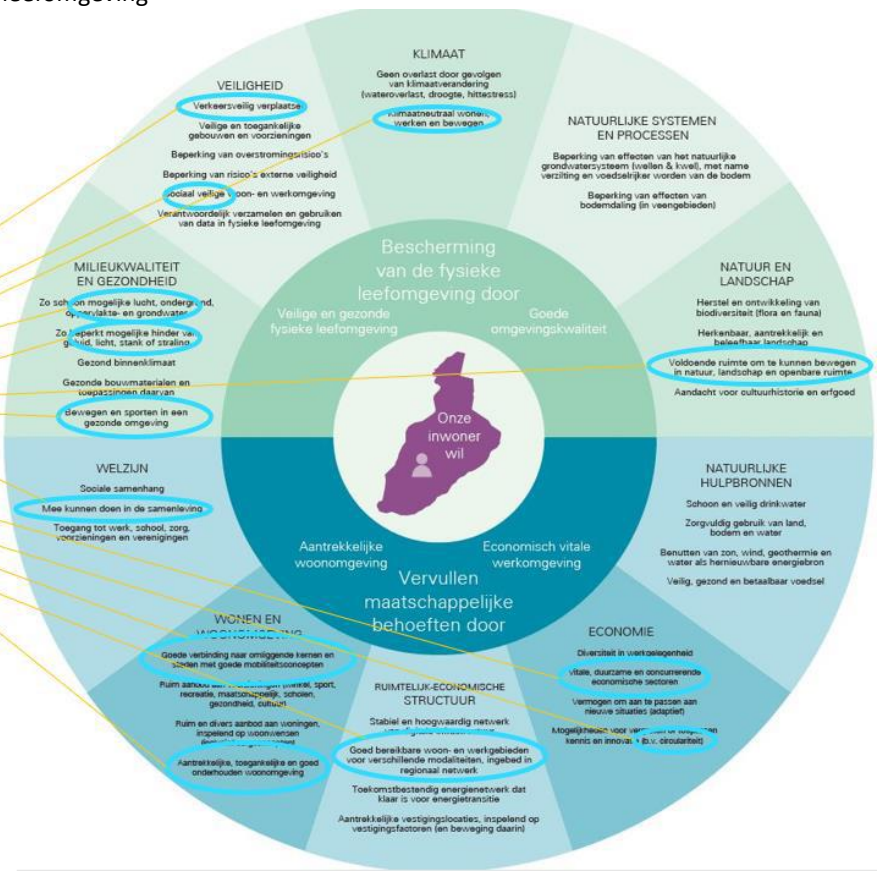
Zienswijze 5:

Antwoord op pagina 125/448

Mogelijk wordt in de toekomst het spoor tussen Haarlem en Amsterdam uitgebreid voor het regionale mobiliteitssysteem.

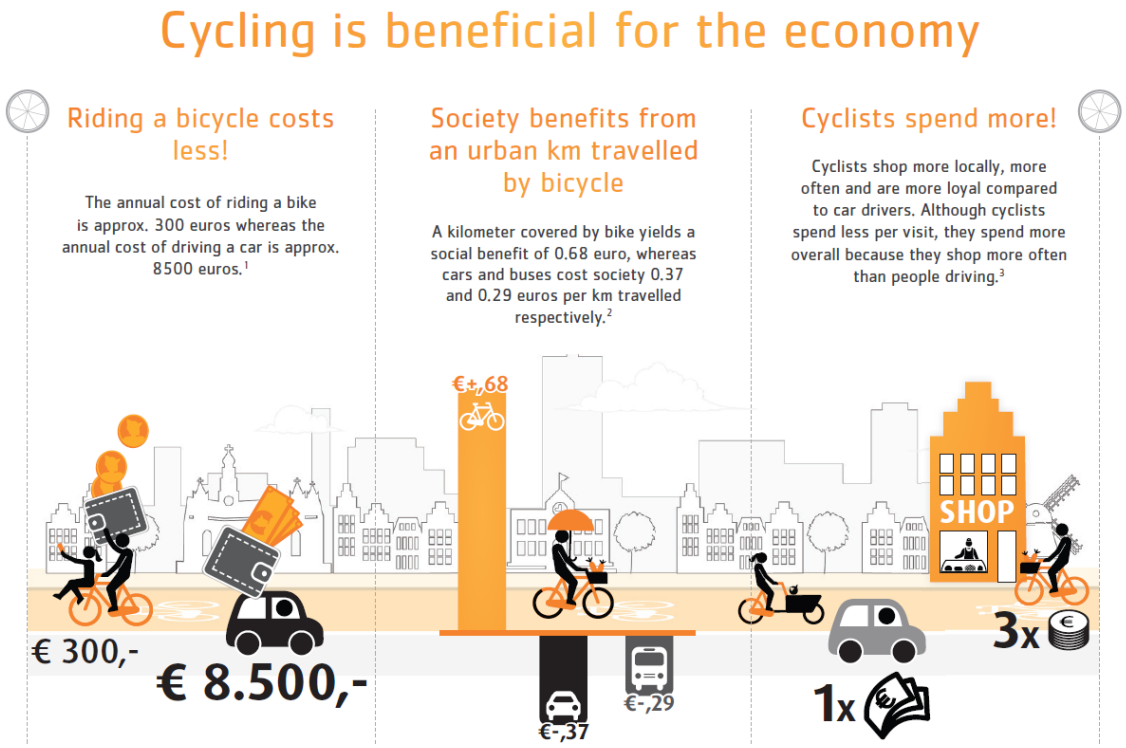
7* de rol van de fiets in de leefomgeving



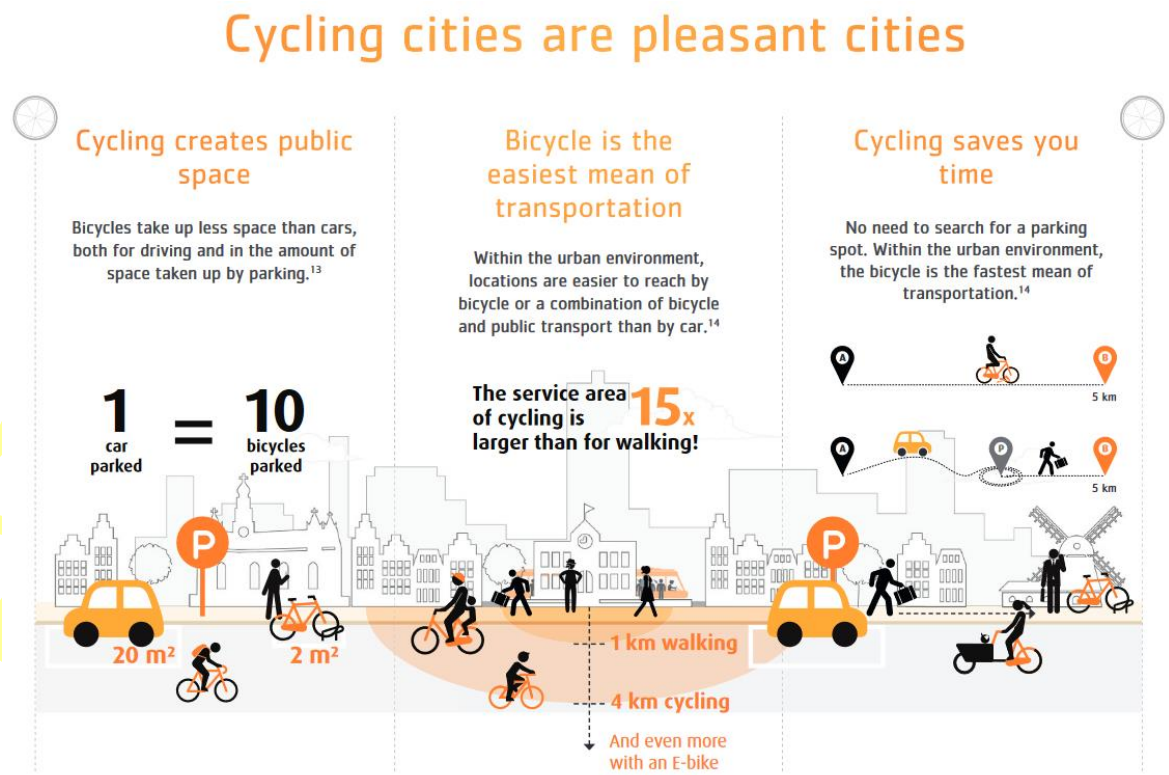


8* De voordelen van de fiets zoals de Dutch Cycling Embassy deze wereldwijd uitdraagt.
Download de volgende PDF
https://dutchcycling.nl/images/downloads/Dutch_Cycling_Vision_EN.pdf

en u krijgt informatie over deze plaatjes



Zie ook het boek van Elly Blue **Bikenomics: How Bicycling Can Save the Economy**



***9** In de ontwerpleidraad leefbaarheid openbare ruimte van Groningen (
https://gemeente.groningen.nl/leidraad-leefkwaliteit-openbare-ruimte
staat onderstaand Essay:

ESSAY MARCO TE BRÖMMELSTROET

Marco te Brömmelstroet is Associate Professor in Urban Planning en Academic Director van het Urban Cycling Institute van de Universiteit van Amsterdam co-auteur van het boekje "Het Recht van de Snelste" ISBN 9789083000718, ook verkrijgbaar bij de lokale boekhandel.

De Leidraad Openbare Ruimte is niets minder dan een paradigma-shift. Als we die kans grijpen zullen we het hier over veertig jaar nog over hebben. Net als dat we nu wereldwijd nog over het Groninger verkeerscirculatieplan van 40 jaar geleden hebben.

De taal die we gebruiken om de werkelijkheid te beschrijven, is niet alleen een spiegel van die werkelijkheid, maar beïnvloedt in sterke mate hoe we die werkelijkheid vorm geven. Het beste voorbeeld hiervan vinden we in het bos. Bossen zijn complexe, zichzelf regulerende systemen die in alle klimaten en continenten hun eigen balans vinden. Een plek waar je makkelijk kunt schuilen, makkelijk kunt jagen, makkelijk kunt nestelen, spelen en groeien.
Een plek kortom waar een ongekende variëteit aan flora en fauna allemaal een eigen rol speelt in een dynamisch evenwicht.
Dat veranderde aan het eind 18e eeuw. In de periode neemt het belang van hout snel toe. Hout is een belangrijke grondstof, bouwstof en brandstof en grootgrondbezitters willen daarom weten hoe ze hun bos efficiënter kunnen managen voor houtproductie.
De wetenschappelijke bosbouw doet zijn intrede en zij vervangt de boom met zijn enorme rijkdom aan functies met een abstract idee: de Normalbaum, de Standaardboom. Een ideaaltypisch object vanuit de optiek van optimale houtproductie.
Door vervolgens langzaam maar zeker onze bossen naar dit beeld te gaan vormen, ontstond een nieuw soort bos: het PRODUCTIEBOS. Dit verspreidde zich snel over Europa.
Bossen met dezelfde bomen, keurig tegelijk aangeplant in rijtjes en zonder laag struikgewas.
Makkelijk te rooien en in theorie de meeste houtopbrengst per hectare.
Na verloop van tijd bleken de enorme ecologische gemaakt.
Die keuzes zijn veelal geladen met metaforen en concepten vanuit economische en natuurkundige theorieën. Wat is daarbij het bepalende idee?
In de laatste honderd jaar zijn we steeds meer de straat gaan beschouwen als pijpleiding, een verdeelstation om mensen zo efficiënt mogelijk van A naar B te verplaatsen, en dan vooral van wonen naar werk.
Reizen werd gezien als een afgeleide vraag: mensen wel of op A of op B zijn, want daar ontlenen ze nut aan.
Reistijd werd daarmee een disnut, iets om te minimaliseren. Het netwerk mag niet vastlopen tijdens piekmomenten want dat zijn dan voertuigverliesuren. Reistijdwinst en doorstroming worden zo logische beleidsdoelen en worden niet meer ter discussie gesteld. Ieder half uur horen we daarom op alle radiostations allemaal de filemeldingen. Zelfs op eerste kerstdag en zelfs tijdens de corona lockdown.
En we kijken er niet eens meer van op.
Maar net als in het geval van het bos, veranderde onze OERstraat zo langzamerhand in een PRODUCTIEstraat. Een ruimte die vooral maar 1 doel dient: een efficiënt netwerk zijn voor de optimale doorstroming van verkeer.
Natuurlijk komen daar ook secundaire doelen bij, zoals veiligheid. En natuurlijk verandert dat in NL van een focus op de auto naar een focus op de fiets.
Maar in essentie blijft de straat, zonder dat we daar echt voor kiezen, het domein van de afdeling verkeerskunde en de wethouder mobiliteit. En blijft de straat ongeschikt als openbare ruimte en moeten we onze parken sluiten als mensen dat massaal opzoeken.
En blijft het in veel gevallen een bron van stedelijke hittestress in plaats van een plek waar we juist verkoeling creëren.
En moeten onze kinderen of spelen op afstand (en leren we ze om zo veilig mogelijk naar de speeltuin te gaan) of in toenemende mate juist heel dichtbij (en houden we ze in toenemende mate gevangen in eigen tuin).
De taal die we gebruiken om de werkelijkheid te beschrijven, is niet alleen een spiegel van die werkelijkheid, maar beïnvloedt in sterke mate hoe we die werkelijkheid vorm geven.
Maar die taal is geen gegeven. Taal is een levend ding, dat we voortdurend aanpassen aan veranderende omstandigheden. We kunnen gevolgen van deze eendimensionale benadering.
Ga maar eens jagen in een productiebos. Of schuilen. Of nestelen.
Zo verdwenen grote leefgebieden voor allerlei soorten dieren en planten. Dat viel buiten de modellen van de bosbouw; de versimpeling die nodig was om het bos te beheren leidde tot een onmiskenbare blinde vlek. Met enorme gevolgen voor de wereld om ons heen.
Net als het bos is ook de straat, onze openbare ruimte, een complex ecosysteem dat millennia lang functioneerde voor een veelheid aan functies en een diversiteit aan gebruikers. "De overgebleven ruimte tussen gebouwen" diende om te handelen, te spelen, te ontmoeten, te verblijven en doorheen te verplaatsen. Ook hier ging dat in een dynamisch

evenwicht. Dat veranderde zo'n honderd jaar geleden. Met de plotselinge massa-introductie van gemotoriseerde voertuigen op straat kwam dat evenwicht enorm onder druk.
Tussen 1920 en 1930 vond een enorme worsteling plaats om tot een nieuw begrip te komen. Dat begon als een gesprek over rechtvaardigheid, maar was nog geen tien jaar later een gesprek over efficiëntie, controle en de vrijheid van de individuele automobilist.
Net als in de bosbouw kreeg ook de straat haar wetenschappelijke manager: na 1930 werd de verkeerskunde opgetuigd. Dat vak bestond nog helemaal niet, en werd eerst ingevuld door waterbouwkundige ingenieurs. Maar dat veranderde snel.
Nu hebben we getrainde verkeerskundigen, gewapend met ruim drie jaar aan studie. Waarin ze een eigen taal leren spreken waarmee keuzes gemaakt kunnen worden over hoe we onze straten inrichten.
De grenzen van mijn taal betekenen de grenzen van mijn wereld.
- L. Wittgenstein
Welke taal spreken we nu over de straat? En welke keuzes liggen daarin opgesloten?
We zijn die keuzes voor lief gaan nemen. In meeste gevallen lang geleden gemaakt en inmiddels gestold in richtlijnen, in normen en in verkeersmodellen. In wetten, instituties en in gedrag. In asfalt, beton en in technologieën.
En uiteindelijk, Iwan Illich noemt dat een radicale monopolie, is het gestold in onze verbeelding.
We zien niet meer dat er alternatieve manieren van kijken zijn. En dat er dus keuzes worden de taal dus veranderen. En daarmee kunnen we veranderen welke toekomsten we mogelijk maken. En bepalen hoe we over onze straten WILLEN nadenken.
In zekere zin heeft Groningen dit al eens eerder gedaan. Het wereldberoemde Verkeerscirculatieplan brak met een idee dat de stad vooral een efficiënte machine moest zijn. Waarin doorgaand verkeer ten koste van alles tot op de Grote Markt werd gefaciliteerd.
En Circuleren: wie kon daar nou tegen zijn!
Van een afstandje zien we dat Groningen hier vervolgens op heeft doorgebouwd. Het knippen van de stad bleek een gouden zet en de nieuwe taal stolde vervolgens in richtlijnen, in modellen, in normen en in asfalt en beton.
En nu voedt het de verbeelding van steden over de hele wereld.
Maar. Hoe krachtig dit ook was, de straat bleef zo het domein van de verkeerskunde. Tot op de dag van vandaag denken we nog over wie waar primaat heeft.
De auto vaak niet meer, maar dan toch nog steeds de fietser, de bus of de voetganger. Maar de vraagstukken die steeds meer om ruimte schreeuwen en het belang van hogere kwaliteit van onze openbare ruimte schreeuwen nu weer om een nieuwe taal.
De Leidraad Openbare Ruimte biedt die mogelijkheid. Niet langer hoeft mobiliteit maatgevend te zijn over wat er wel en wat er niet kan in onze straten. Daar kunnen we nog steeds voor kiezen, maar door een alternatief kader te hebben, is het duidelijk dat dat een keuze is. En dus altijd al was.
Onze straten zijn onze openbare ruimte.
En onze openbare ruimte is per definitie complex.
We zullen daarom altijd tegen dilemma's tussen verschillende doelen aanlopen. En dan moeten we keuzes maken. En het conflict niet vermijden Laten we die keuzes en conflicten zichtbaar maken in plaats van ze te verstoppen in een technocratie.
Laten we gaan zoeken hoe zoveel mogelijke doelen goed bediend kunnen worden in plaats van 1 radicale monopolie.
En laten we zo proberen om niet het productiebos te managen, maar leren om te tuinieren in het oerbos.