

Hoofddorp, 22 augustus 2021
Betreft: Verkiezingsprogramma voor
Haarlemmermeer

Geachte lezer

Hierbij onze input voor uw verkiezingsprogramma.

De rol van de fiets in de mobiliteitsvraag is aanzienlijk. Wij constateren dat deze rol de afgelopen decennia achterstand heeft opgelopen t.o.v. andere mobiliteitsoplossingen. Een inhaalslag, juist bij het ontwerpen, is dan ook broodnodig. Dat is alleen te bereiken door het aanpassen van het beleid.

Dat de fiets ook kan bijdragen in andere aspecten van het leven en levensverwachting hopen wij u met dit schrijven duidelijk te maken.

Wij hopen en verwachten dat u deze punten kunt verwerken in uw verkiezingsprogramma en uiteindelijk in het beleid van het collegeprogramma.

Inleiding

In dit schrijven hopen wij u inzicht te geven over het waarom, het hoe, het wat en de opbrengst van het fietsen. Landelijk zijn er een aantal initiatieven of akkoorden gesloten waardoor het uitbreiden van de fiets mogelijkheden op de voorgrond zijn gezet. De uitvoering ligt bij de gemeenten en daarvoor dienen er politieke keuzes gemaakt te worden.

De Europese, landelijke en provinciale doelen zoals het greendeal, SPV2030, Tour de Force, klimaatakkoord en preventieakkoord zullen in de afzonderlijke punten benoemd worden.

In het kader van de omgevingswet is er een inventarisatie gemaakt van wat wij als inwoners van Haarlemmermeer zouden willen. Dit resulteerde in het "rad van de leefomgeving". Vanuit de Fietsersbond afdeling Haarlemmermeer komen wij met aanvulling en toelichting op de 13 punten waarbij de fiets een rol speelt om de doelstellingen te behalen.

Vanuit alle doelen benoemen we concrete punten waarin zowel de hoe als het wat aangegeven worden.

Op onze website pagina [actueel](#) kunt u in opvragen welke ontbrekende verbindingen en probleemsituaties, welke volgens ons, in Haarlemmermeer aandacht behoeven.

Een redelijk bijgewerkt overzicht over onze snelfietsroutes is te vinden op onze pagina [Doorfietsroutes](#).

De aangedragen concrete punten zijn niet beperkt tot het fietsgebruik, maar kunnen ook op andere punten uw verkiezingsprogramma ondersteunen.

In de bijlage staan alle gevonden punten met de letter en cijfercode van de paragraaf bij elkaar.

De volgende paragrafen zijn er

- Actieve mobiliteit (A)
- Landelijke doelstellingen (L)
- Uitnodigende omgeving:
- Economie (E)
- Klimaat (K)
- Milieukwaliteit en gezondheid (M)
- Welzijn (W)
- Wonen en Woonomgeving (O)
- Veiligheid (V)
- Natuur en Landschap (N)
- Natuurlijke hulpbronnen (B)

Actieve mobiliteit

De bijgaande figuur geeft de indeling van de actieve mobiliteit aan m.b.v. de groene pijlen. Dit geldt dus voor personen. Voor goederen gelden andere regels. Cargo-bikes zijn een combinatie van actieve mobiliteit en goederen vervoer.

Van de Nederlanders heeft 35 tot 40% geen auto rijbewijs vanwege leeftijd, gezondheid, financiële of principiële redenen. Ongeveer 25% van de Nederlandse huishoudens heeft geen auto tot zijn beschikking.

Alle auto loze mensen zijn daarmee aangewezen op andere manieren van mobiliteit, waarbij de fiets een belangrijk hulpmiddel is, om de loop actieradius te vergroten.

De fiets is hiermee een belangrijk hulpmiddel om de vervoersarmoede te voorkomen.

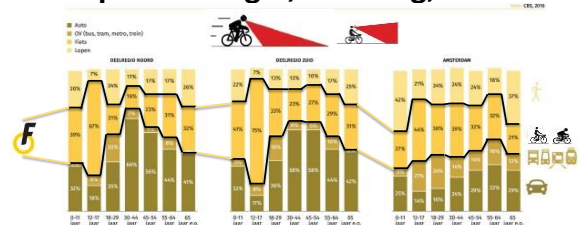


De verdeling van de mobiliteit is te zien in de Modal-split. In de figuur hiernaast is de Modal split van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) te zien. Haarlemmermeer valt in VRA-Zuid, dat is de middelste groep. Rechts is Amsterdam. De verdeling is per leeftijdsgroep in percentages. Duidelijk is te zien dat de fietsers (tussen de zwarte lijnen) een groot deel voor hun rekening nemen. Samen met de voetgangers vormen ze ongeveer 50% van de vervoersbewegingen. Dit is veelal afhankelijk van de leeftijd.

De fietsroutes dienen voor alle leeftijdsgroepen te voldoen.

De verdeling van aandacht en de financiën tussen de verschillende modaliteiten moet proportioneel zijn.

Modal split per leeftijdsklasse per deelregio, werkdag, 2016



Verleiden om te gaan fietsen

Bijgaand figuur geeft aan waaraan een goede fietsroute moet voldoen.

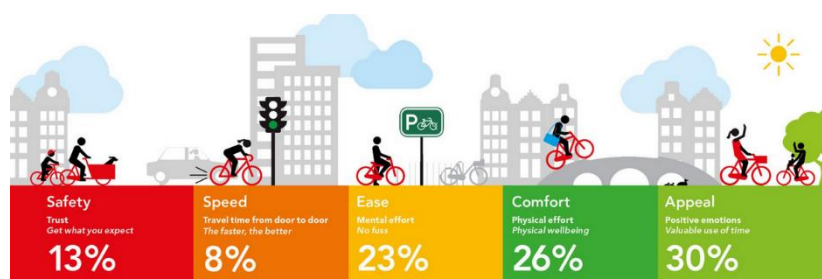
Een fietsroute bestaat uit een of meerdere fietspaden met de daarbij behorende kruisingen.

Het effect van de investeringen om mensen te verleiden te gaan fietsen of een betere fietsbeleving te laten ervaren is pas effectief als de basis faciliteiten in orde zijn.

Dit is aangegeven in de bijgaande piramide.

Hier de richtlijnen voor de punten in de infographic:

1. **Safety:** hiervoor zijn de volgende richtlijnen: landelijke strategische plan verkeersveiligheid in 2030 (SPV2030), CROW richtlijnen, Duurzaam veilig 3.0 (DV3.0). In een volgend hoofdstuk komen we hier op terug.



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.

Visueel: Goudappel Coffeng



Willing to

Able to

Daring to

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

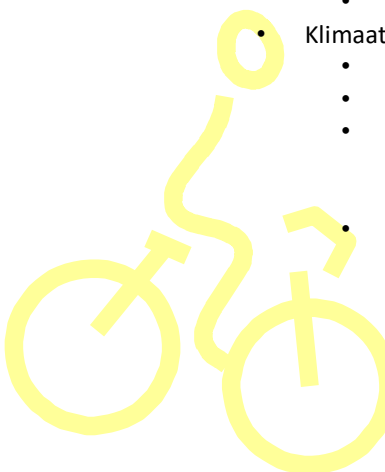
2. Speed richtlijnen: Tekenen voor de fiets, DV3.0, CROW
3. Ease: Bereikbaarheid, omrijfactor naar 1,3, fietsparkeervoorzieningen, veilige omgeving (Politie keurmerk veilig wonen, PKVW), sociale veiligheid.
4. Comfort: bestrating, beschutting tegen wind, hellingen, snelheidsverschillen, geluid, stank, kruisingen in voorrang, [VO bestrating verbeteren](#) (download een PDF), VRI wachttijd max 30 seconden door de fietsers meerder keren per cyclus groen te geven (Hiermee worden fietsverlies uren beperkt).
5. Appeal: Aantrekkelijke fietsomgeving, schone lucht, groen voorzieningen, afwisselingen, geluiden.

Concrete punten uit deze paragraaf:

- A-1 Aanleg en beheer volgens de maximale waarden of beter van de richtlijnen. De benodigde afwijkingen en de definitieve ontwerpen (voor de start van de aanbesteding!) laten beoordelen door ter zake deskundigen (bv. Rover, BGH, Voetgangersbond, Fietsersbond) en hun advies voorleggen aan de gemeenteraad. Deze procedure vastleggen in de DIOR.
Een fietspad is iets anders dan een weg voor het langzame verkeer.
- A-2 Handhaving richtlijnen door bevoegd gezag. Opleiding aan bevoegd gezag over deze richtlijnen. (bv. Snoeien op zichtlijnen, plaatsing obstakels in obstakelvrije zones zoals erfafscheidingen of begroeiingen.)
- A-3 De fietsroutes naar de 4 NS stations en winkelcentra verbeteren vanaf de verre randen van de woonkernen.
- A-4 De fietsroutes naar de scholen of schoolzones verbeteren.
- A-5 De fietsparkeervoorzieningen verbeteren en goed bereikbaar maken.
- A-6 Bij hoge bruggen in het open polder landschap windschermen plaatsen voor de fietsers.
- A-7 Gesloten bestrating [toepassen](#) op alle VO routes.
- A-8 Weren onderhoudsverkeer (groenvoorziening, grasmaaiers, klusbussen) op de fietspaden in de spitstijden. Uitdragen wat de spitstijden zijn op het fietspad.
- A-9 Voetpaden aanleggen naast hoofd fietsnet paden binnen de bebouwde kom (bibeko).

Landelijke doelstellingen

- COVID-19
 - Kortere wachttijden en langere groen tijden voor de fiets bij VRI's zodat afstand beter gewaarborgd is.
 - Afstand terrassen tot fietspaden minimaal 1,5 meter.
 - Brede opstelstroken bij VRI's.
- NTF (Nationaal Toekomstbeeld Fiets)
 - Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk financiering.
 - Onze input hiervoor is nu bijeengebracht in een Google maps tekening. Tevens zijn ook de verbeterpunten aangegeven in een van de layers van deze tekening. De beschrijving staat in de PDF file logging. Het geheel is te vinden op onze website bij de pagina actueel. [Haarlemmermeer fiets actueel.](#)
- Klimaatakkoord
 - CO₂ uitstoot (auto naar fiets + OV winst 1 megaton)
 - Gezonde lucht (stikstof, fijnstof, ultra fijnstof)
 - Het fietsen stimuleren met als doel dat er 200.000 extra forensen uit de auto gaan en dat we samen 3 miljard meer fietskilometers gaan maken." Aldus de staatssecretaris Van Veldhoven.

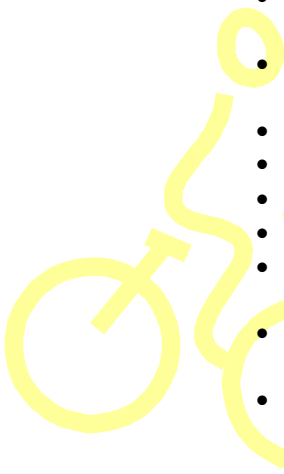


gemiddelde besparing	CO ₂	NOX	fijnstof
Fiets i.p.v. auto (per km)	138 g	0,13 g	4 mg
7,5 km ritten met fiets (per jaar)	1,8 Mton	1,8 kton	50 ton
15 km ritten met fiets (per jaar)	3,8 Mton	3,7 kton	110 ton

- TOUR DE FORCE met de gezamenlijke agenda fiets:
 - *Nederland toonaangevend Fietsland*
Goede voorbeeld fietsinfrastructuur op en rond Schiphol.
 - *Meer ruimte voor de fiets in steden*
Zie hoofdstuk Leefbare omgeving.
 - *Gerichte stimulering van fietsen*
Zie plan woon-werkverkeer en meer fietsen naar winkelcentra, sturen in parkeren, doortrappen. Voorwaarden? Stop met subsidie op automodaliteit.
 - *Minder fietsslachtoffers*
Zie plan SPV2030, lokaal: handhaven zichtlijnen en bochtstralen, geen ijzer in de bochten, aandacht voor de weg is geen aandacht voor het verkeer, goede fietsinfrastructuur, maak werk van eenzijdige ongevallen (van 8 tot 88 jaar), autoluw, sneeuwvrij maken fietspaden 30km/u binnen de bebouwde kom (bibeko), geen doorgaand autoverkeer in bibeko, snel wegonderhoud (direct onderhoud plegen na klacht: niet eerst op de planning zetten en na 2 jaar uitvoeren),....
 - *Minder gestolen fietsen,*
Goede voorlichting (ook op de scholen/spreekbeurten), goede parkeervoorzieningen, bewaakt fietsparkeren.
 - *Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes*
Zie onze website pagina [actueel](#), (zie Google map, layer toekomstige uitbreidingen) voor welke routes, dit wacht op provincie/ gemeente/ VRA/ MRA/ recreatieschap/ SBB. De lijst is door ons opgesteld voor de Nationale Toekomst Fiets (NTF) als onderdeel voor de landelijke kabinetsformatie.
 - *Optimaliseren overstap fiets-OV-fiets en auto-fiets*
Is er een plan voor MaaS, mobility hubs, of P&F(P&R)?
 - *Versterken kennisinfrastructuur ook voor gemeente.*
- SPV2030
 - Zie [Strategisch plan verkeersveiligheid 2030](#) (is een PDF download)
 - Zie [Duurzaamveilig](#) (is een PDF download)
- Preventieakkoord
 - Voldoen aan de bewegingsnorm voor gezondere levensstijl door meer actieve mobiliteit te [stimuleren en faciliteren](#). (zie in de PDF download deel 2)

Concrete punten uit deze paragraaf:

- L-1 Subsidie kraan Provincie/VRA/Rijk beter benutten voor de plannen, ruimer budget voor actieve mobiliteit.
- L-2 Toepassen DV3.0 en SPV2030.
- L-3 Snelheid binnen kernen overal naar 30 of 15 km/u i.p.v. 50 km/u.
- L-4 Investeren in faciliteren leefstijl verbeteringen door meer lichaamsbeweging door actieve mobiliteit. (Levert geld op door o.a. kostenbesparing op gezondheidszorg).
- L-5 Stop (onzichtbare) subsidie op automodaliteit: bevorderen doorstroming en [lage parkeer](#) tarieven is ook subsidie. Stel bakfietsen beschikbaar.
- L-6 Stimuleren transitie van autoritten <5 en < 15km naar de fiets.
- L-7 Uitstekende fietsinfrastructuur op en rond Schiphol.
- L-8 Sturen in Parkeren [download PDF](#) om meer ruimte voor de fiets te maken.
- L-9 Intensiveren van het fietsen voor ouderen door verdere deelname aan “Doortrappen”.
- L-10 Aanpak eenzijdige ongevallen (o.a. inleiden op paaltjes, sneeuwvrij maken, achterstallig onderhoud, overrijdbare stoepranden, etc.).
- L-11 Gladheidsbestrijding met prioriteit voor de fietsers (Prioriteit voor mensen die afhankelijk zijn van de fiets voor mobiliteit).
- L-12 Fietsparkeervoorzieningen met Fietsparkeur. Bewaakt fietsparkeren. Laat MKB subsidie geven voor fietsparkeren, net als aan de automobilist om gratis te parkeren, het geld stroomt nu weg naar grote buitenlandse firma's.



- L-13 Start met mobility hubs met P&F (Parkeer en huur een fiets) en Maas.
- L-14 Specialistische fietsdeskundigen binnen de gemeente aanstellen.
- L-15 Covid-19 maatregelen voor de fiets.
- L-16 Maak beleid (per jaar 10% oplossen?) voor de aanpak van de punten genoemd in onze [lijst](#) op de website.

Uitnodigende omgeving

Om het fietsen te stimuleren dient er een uitnodigende omgeving te zijn. De voorwaarden worden in de omgevingswet aangedragen.

De gemeente Groningen heeft hiervoor veel op papier gezet. Deze stad heeft lang geleden besloten dat de fiets overal mag komen en de auto geen doorgaand verkeer is. Het is een LIOR (DIOR) geworden maar dan anders. [Download als PDF](#). (komt dus in uw download folder)

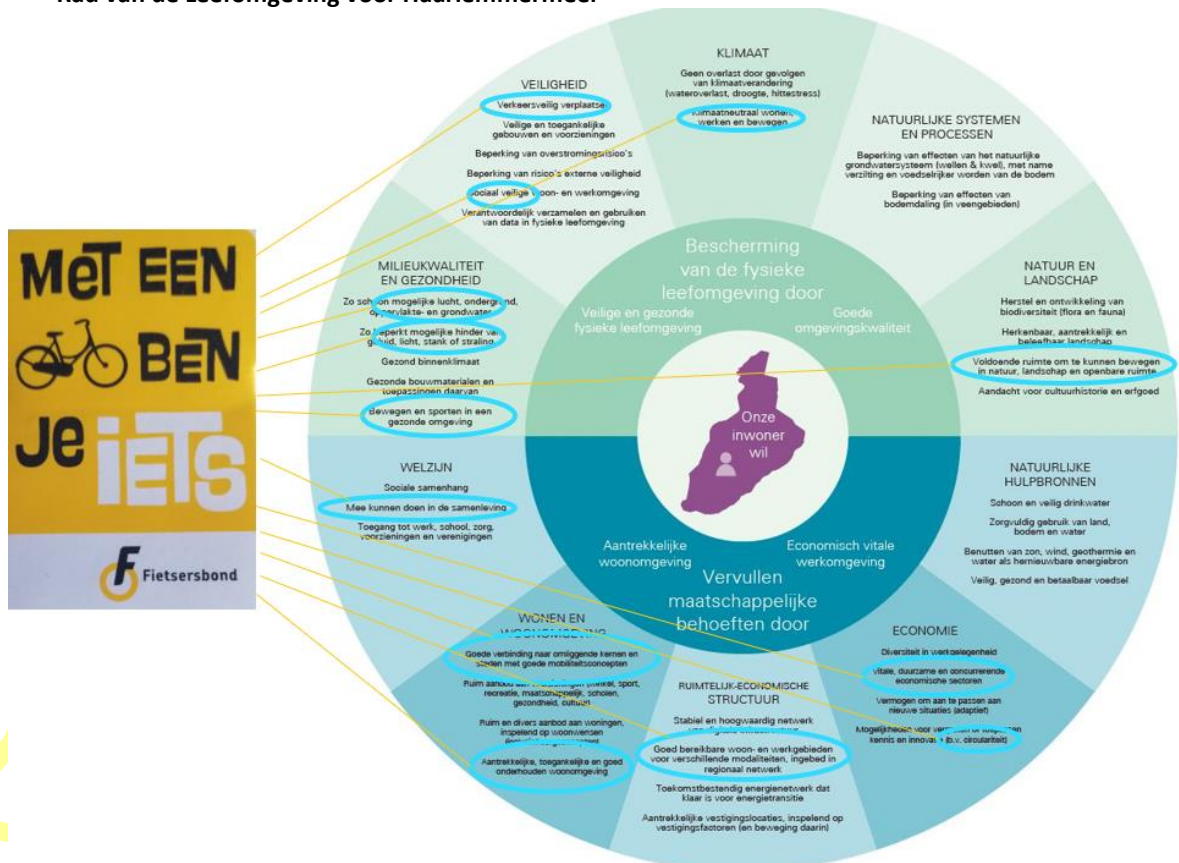
Voor Haarlemmermeer is daarvoor het rad van de Leefomgeving gemaakt. Op 13 punten hiervan kan de fiets een (grote) rol spelen. [Download dit rad als PDF](#), hierin zijn ook de kleine lettertjes te lezen.

Voor de fiets is er een uitwerking door de Dutch Cycling Embassy (DCE). Dit is een samenwerkingsverband om Nederland Fietsland te promoten in het buitenland.

Aan de hand van gegevens van DCE lopen we ons rad van de leefomgeving langs. De mogelijke acties worden dan direct aangegeven.

Hier de link om de PDF te downloaden [Leefbare omgeving volgens Dutch Cycling Embassy](#). Hierin zijn ook de kleine lettertjes en de bronvermeldingen te lezen.

Rad van de Leefomgeving voor Haarlemmermeer



In de licht blauwe lussen de punten waar de fiets een rol in (kan) spelen.



ECONOMIE

Vitale, duurzame en concurrerende economische sectoren

Lokale economieën goed faciliteren voor de fietsers en daarmee een goed buurtcentrum levensvatbaar maken.

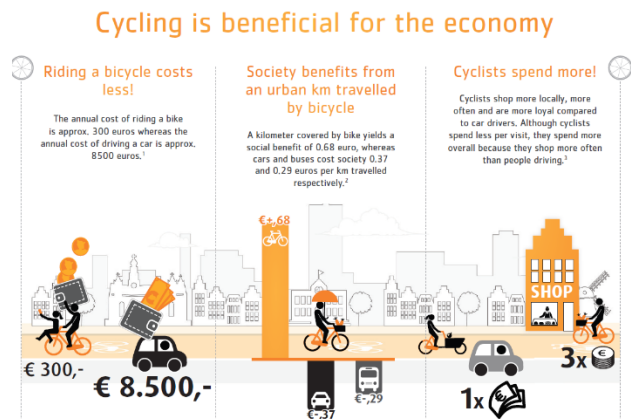
De lokale economie wordt beter ondersteund door de fietser die vaker een kleiner bedrag uitgeeft, dan dat ene grote bedrag door de automobilist.

De opbrengst per gereden kilometer komt de gemeenschap ten goede.

Door het ruimere budget van de fietser kan en zal deze meer besteden door vaker langs te gaan in de winkels.

De opbrengst door het fietsen voor de hele Europese gemeenschap zijn door de ECF

(Europese cycling federatie) vastgesteld en in bijgaand rapport gepresenteerd, [download deze PDF](#).



Circulariteit. De circulariteit van goederen en geld is door de fietser beter geregeld. Geld betaald aan de parkeergarage (al of niet gesubsidieerd door de winkels) vloeit naar een grote landelijke investeringsfirma en komt niet meer terug in de lokale economie.

Concrete punten uit deze paragraaf:

- E-1 Stimuleer de lokale economie door te investeren in de fiets en de fietsmogelijkheden t.b.v. recreatie, horeca en winkels.
- E-2 Faciliteer kleinschalige (fiets)reparatieshops om te zorgen dat de uitgaven binnen de lokale gemeenschap blijven.
- E-3 Organiseer dat de sociale winst van het fietsen (hier €0,68 per fiets km) ten goede komt aan de lokale gemeenschap.
- E-4 Investeer het Haarlemmermeers deel van de winst van de door ECF becijferde €150 miljard in de lokale actieve mobiliteit en sportfaciliteiten.

KLIMAAT

Klimaatneutraal wonen, werken en bewegen

Hier is dus vooral het klimaatakkoord van belang. In Haarlemmermeer hier de uitdaging voor het terugdringen van het fossiele energiegebruik door de mobiliteit. Voor de fiets is landelijk afgesproken dat, door het **extra** fietsen, 1 megaton CO² zou worden bespaard.

De bijdrage van de fiets is hier een verschuiving naar actieve mobiliteit, door de auto ritten <5 km en <15 km naar de fiets verplaatsen.

Wat wordt de concrete doelstelling in Haarlemmermeer voor de fiets?

Concrete punten uit deze paragraaf:

- K-1 Bepaal de doelstelling voor de bijdrage aan de 1 megaton CO² per jaar door de migratie van autoritten naar fiets voor Haarlemmermeer en wat daarvoor nodig is.
- K-2 Faciliteer de bijdrage aan de fietsinfrastructuur om de verschuiving van de autoritten van <5 en <15 km naar de fiets mogelijk en aantrekkelijk te maken.
- K-3 Geef de speed pedelec met zijn gemiddelde snelheid van 30 tot 35 km/u, onder voorwaarden, een plaats op het fietspad. Zeker op onze 60 km/u wegen buiten de bebouwde kom (bubeko).
- K-4 Als stimulans om te gaan fietsen kan je aan sluiten op de wedstrijd/beloning/bijdrage app Ring-Ring.eu, of iets dergelijks. Dit alleen voor Haarlemmermeer of in VRA verband.

MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID

Zo schoon mogelijke lucht, ondergrond, oppervlakte- en grondwater

De uitstoot van mobiliteit (CO², NOx, fijnstof en ultrafijnstof) los je niet op door de fossiele brandstoffen te beperken en te verschuiven naar elektrisch. Banden en remmen blijven vervuilen. Door de verschuiving naar actieve mobiliteit, lopen of fietsen, werk je aan schonere lucht.

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

De oplossing is hier het aanleggen/verplaatsen van de fietspaden verder vanaf de veroorzakers. Ook kan je de veroorzaker wegnemen. Bv geen fossiele brandstof meer gebruiken op het fietspad of op de rijbanen naast de fietspaden.

Bewegen en sporten in een gezonde omgeving

Een goede fietsinfrastructuur als onderdeel van de omgeving is uitnodigend voor actieve mobiliteit zodat je als vanzelf bezig bent met het verbeteren van de gezondheid. Hier is dan ook een link met het preventie akkoord.

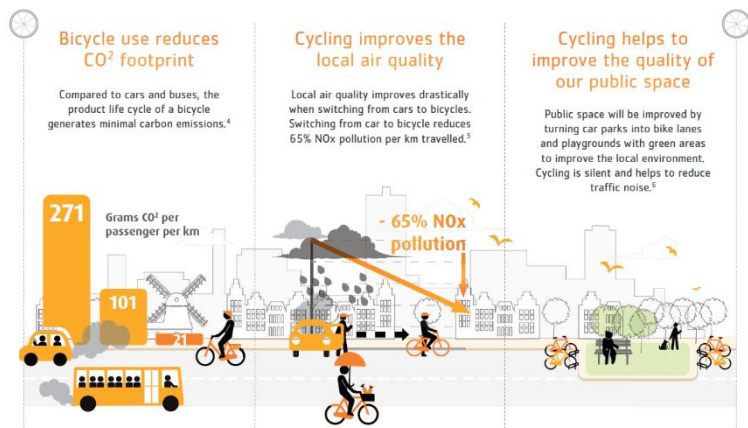
Als je niet meer zo gezond bent

Ben je niet meer zo gezond, maar wil je wel graag blijven fietsen, dan zijn er rustpunten en toiletten nodig. Dit in zowel de recreatiegebieden als langs de fietsroutes. Zowel de sociale veiligheid als de hufferproof uitvoering verdient aandacht.

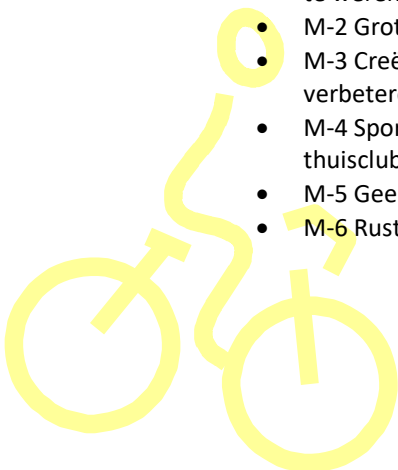
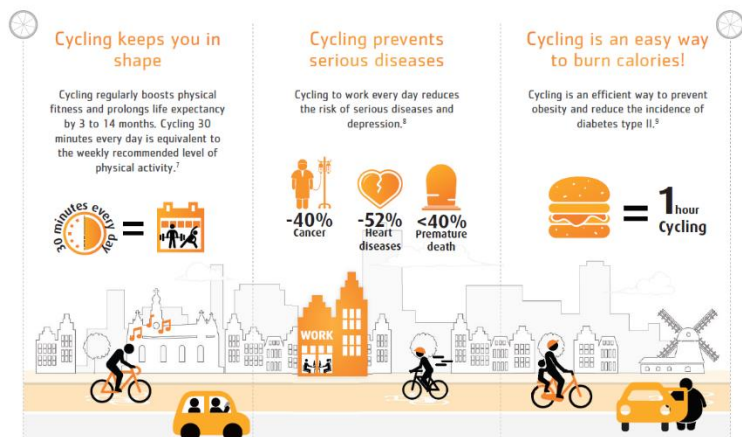
Concrete punten uit deze paragraaf:

- M-1 Terugdringen uitstoot op de fietspaden door fossiel aangedreven voertuigen op het fietspad te weren. Hierbij dus de brommers en snorscooters naar de rijbaan.
- M-2 Grotere afstand creëren tussen veroorzaker en de fietsers.
- M-3 Creëren van een leefbare omgeving door o.a. autoluw en met veel groen om de beleving te verbeteren en de uitstoot te nivelleren.
- M-4 Sportvelden goed bereikbaar te maken met goede fietsparkeer mogelijkheden om de thuisclub op de fiets naar de sportaccommodatie te laten komen.
- M-5 Geen doorstroomweg vlak langs sportvelden aanleggen.
- M-6 Rustpunten en toiletten aanleggen langs fietsroutes. Zie www.iederewctelt.nl.

Cycling is good for our planet and our cities



Cycling leads to a healthier life



WELZIEN

Mee kunnen doen in de samenleving

Door te fietsen vergroot je de mogelijkheid om mee te doen in de maatschappij, dit van 8 tot 88 jaar. Fietsen werkt tegen stress en vormt een ontspannende scheiding tussen werk en privé. Fietsen biedt een bijdrage aan de verbetering van het welzijn van alle bewoners. Dit wordt ook wel aangeduid als fietsgeluk.

Sociale samenhang, toegang tot werk, school, zorgvoorzieningen en verenigingen.

Mensen die fietsen hebben minder beperkingen om contact te maken met andere mensen die buiten loopafstand van hun huis wonen. Of dat nu school, bibliotheek, wijkcentrum of recreatie gebied is. Deze mensen krijgen hiermee gelijkwaardige kansen om zelf te bepalen om mee te doen met de maatschappij of daar kennis mee maken. Hiermee worden, op een goedkope manier, gelijkwaardige kansen voor iedereen mogelijk gemaakt.

Concrete punten uit deze paragraaf

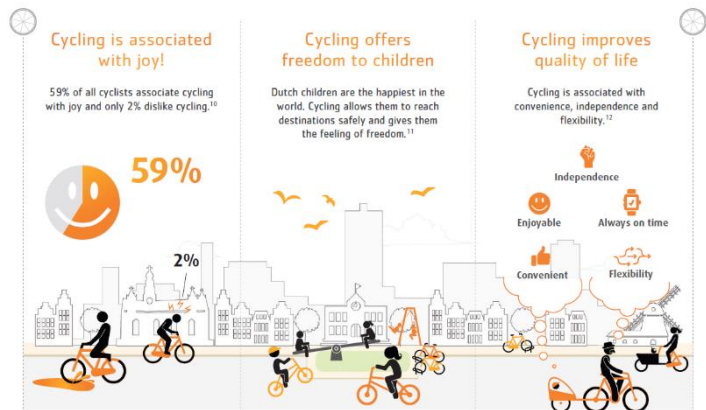
- W-1 Investeer in de vrijliggende fietsinfrastructuur in een autoluwe omgeving. Dit voor een betere sociale leefgemeenschap, veel meer ontspannen mensen, betere verstandhoudingen, gelijke kansen en tegen eenzaamheid van ouderen.
- W-2 Speelpleintjes waar kinderen op zeer jonge leeftijd zelf kunnen oefenen met rondjes fietsen als basis voor de 800 uur fietstijd die nodig is om kinderen zelfstandig in het verkeer te kunnen laten deelnemen.
- W-3 Werken aan veilige fietsroutes naar de BO scholen zodat kinderen niet met de auto naar school hoeven te worden gebracht.
- W-4 Veilige fietsroutes naar de sportaccommodaties zodat kinderen en jongeren daar veilig en zelfstandig naar toe kunnen gaan. Daar horen ook sociaal veilige fietsroutes bij, zodat sportorganisaties ook jeugdgroepen in de avonden kunnen accommoderen en de complexen effectiever gebruikt kunnen worden, zowel in de zomer als de winter.

WONEN EN WOONOMGEVING

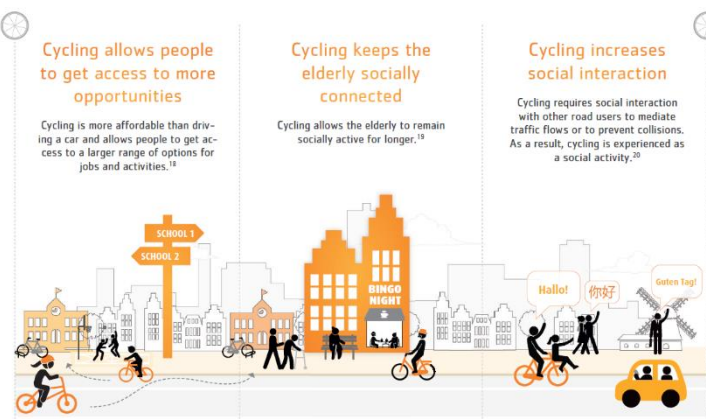
Goede verbinding naar omliggende kernen en steden met goede mobiliteitsconcepten

Dit is een punt waarbij de bereikbaarheid in Haarlemmermeer een rol speelt. Wil je makkelijk tussen onze kernen bewegen dien je directe fietsroutes te hebben met een lage omrijfactor (dit is de afgelegde afstand/hemelsbreed afstand, doel is 1,3) en weinig tot geen fietshindernissen. Als deze fietsroutes via de "buitenruimte" lopen dan hier, in tegenstelling wat in de Dior staat aangegeven, hier ook de A+ of A kwaliteit aanleggen. Zeker omdat dit ook een ontbrekende schakel in het doorgaand fietsverkeer zou kunnen zijn (binnen een afgebakend project is namelijk geen inzicht in het gebruik van de naastliggende doorgaande fietsroutes).

Cycling increases happiness



Cycling encourages social participation



Aantrekkelijke, toegankelijke en goed onderhouden woonomgeving

In een aantrekkelijke woonomgeving staat de voetganger en fiets centraal, ontworpen via het STO(M)P principe.



STO(M)P staat voor: Stappen, Trappen, OV, Maas en Personenwagens en wel in die volgorde.

Ideaal is het als de scholen, kappers, huisarts, apotheek, winkels bereikbaar binnen één km lopen en binnen vier km fietsen zonder over losliggende tegels of wortelopdruk te struikelen of stuiteren.

Concrete punten uit deze paragraaf

- O-1 Lage omrijfactor (1,3)
- O-2 Van A+ of A kwaliteit
- O-3 Vrijliggende fietsroutes tussen alle kernen.
- O-4 Werken volgens het STO(M)P principe.
- O-5 DIOR aanpassen op bestrating standaard naar A+ of A voor de “buiten ruimte” en industriegebieden.

VEILIGHEID

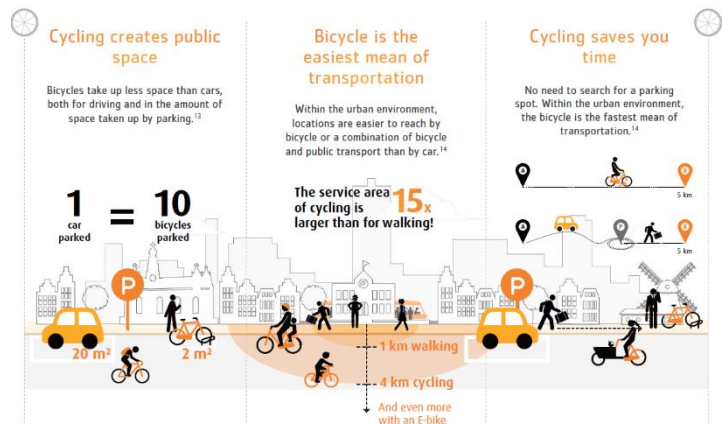
Verkeersveilig verplaatsen.

Voor 8 tot 88 jaar moet het mogelijk zijn om mobiel te zijn zonder dat je bang bent om aangereden te worden. Het kruisen van verkeersstromen moet gemakkelijk en veilig zijn. De snelheid van het kruisend verkeer beperken tot 30 km uur. Een beoordelingsfout mag niet gelijk tot een zwaargewonde of overledene leiden. Het autoluw maken van de woon en winkelomgevingen en afgeschermd fietspaden geeft de fietser meer ruimte om veilig zijn bestemming te bereiken. In Haarlemmermeer moet dit doorgezet worden.

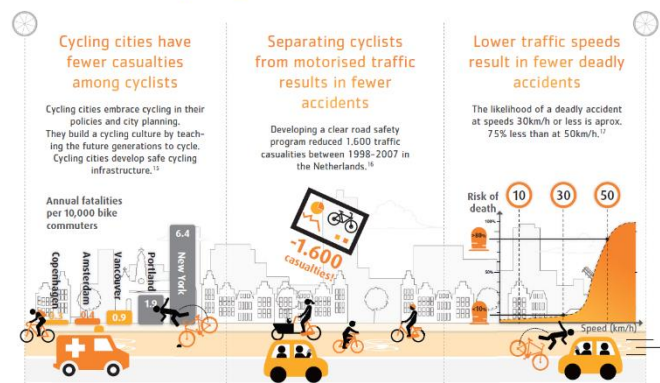
Veiligheid is ook je fiets onbeschadigd kunnen terugvinden na een bezoek aan school, sport, recreatie of winkel. Goede fietsparkeervoorzieningen kunnen dat veilige gevoel oproepen. Denk hierbij aan stallingen met Fietsparkeur met ruimte om je fiets vast te zetten aan de vaste wereld of door bewaakte fietsenstallingen.

De benodigde sociale veiligheid mag ook niet onvermeld blijven. De benodigde aandacht hiervoor schiet tekort.

Cycling cities are pleasant cities



Cycling leads to safer cities



Concrete punten uit deze paragraaf

- V-1 Ontvlechting verkeersstromen binnen en buiten de bebouwde kom.
- V-2 Veel meer aandacht voor de sociale veiligheid. Denk hierbij aan ruime zichtlijnen, verlichting, voorkomen van kronkels met het fietspad, brede overzichtelijke bermen.
- V-3 Infrastructuur, ook voor de fiets, geschikt voor de leeftijd van 8 tot 88 jaar.
- V-4 Alle kruisingen voorzien van ruime zichtlijnen, ook voor de automobilist. (Blinde hoek problematiek)
- V-5 Voorkomen dat een fietser over het hoofd gezien kan worden.
- V-6 Bromfietsen en snorscooters van het fietspad af.
- V-7 Snelheidsverschillen op het fietspad voorkomen en de fietspaden verbreden.
- V-8 Snelheid voor motorvoertuigen binnen de bebouwde kom naar 30 km/u. Waar dat niet kan vluchtheuvels aanleggen met voldoende breedte (2,5 meter) om oversteken in gedeelten mogelijk te maken.

NATUUR EN LANDSCHAP

Voldoende ruimte om te kunnen bewegen in natuur, landschap en openbare ruimte

Voor de voetganger en fiets kan dit worden bereikt door deze gebieden goed bereikbaar te maken voor de fiets of met het OV en de gebieden zelf autoluw te maken door de parkeerplaatsen voor de auto te beperken tot aan de randen.

Door langs de polderlinten voor het doorgaand autoverkeer alternatieven aan te bieden wordt het voor de fietsers aantrekkelijker daar te fietsen en te genieten van de uitzichten en de sfeer.

Toeristische rondritten met gemotoriseerde voertuigen (van Solexen tot legertrucks) door het polderlandschap moeten niet toegestaan worden.

Concrete punten uit deze paragraaf

- N-1 Geen doorgaand autoverkeer langs recreatieve routes.
- N-2 Geen parkeerplaatsen binnen recreatie gebieden.
- N-3 Verbod op toeristische rondritten met gemotoriseerde voertuigen.

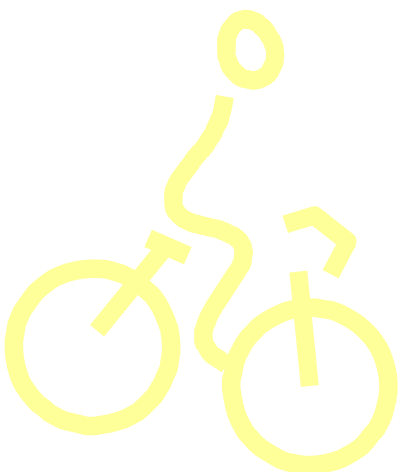
NATUURLIJKE HULPBRONNEN

Schoon en veilig drinkwater

Watertappunten langs de fietsroutes en in recreatie gebieden zijn een goede zaak.

Concrete punten uit deze paragraaf

- B-1 Op redelijke afstand van elkaar hufterproof watertap punten aanleggen.



Bijlage

De concrete punten voor Haarlemmermeer

1. A-1 Aanleg en beheer volgens de maximale waarden of beter van de richtlijnen. De benodigde afwijkingen en de definitieve ontwerpen (voor de start van de aanbesteding!) laten beoordelen door ter zake deskundigen (bv. Rover, BGH, Voetgangersbond, Fietsersbond) en hun advies voorleggen aan de gemeenteraad. Deze procedure vastleggen in de DIOR.
Een fietspad is iets anders dan een weg voor het langzame verkeer.
2. A-2 Handhaving richtlijnen door bevoegd gezag. Opleiding aan bevoegd gezag over deze richtlijnen. (bv. Snoeien op zichtlijnen, plaatsing obstakels in obstakelvrije zones zoals erfafscheidingen of begroeiingen.)
3. A-3 De fietsroutes naar de 4 NS stations en winkelcentra verbeteren vanaf de verre randen van de woonkernen.
4. A-4 De fietsroutes naar de scholen of schoolzones verbeteren.
5. A-5 De fietsparkeervoorzieningen verbeteren en goed bereikbaar maken.
6. A-6 Bij hoge bruggen in het open polder landschap windschermen plaatsen voor de fietsers.
7. A-7 Gesloten bestrating [toepassen](#) op alle VO routes.
8. A-8 Weren onderhoudsverkeer (groenvoorziening, grasmaaiers, klusbussen) op de fietspaden in de spijtstijden. Uitdragen wat de spijtstijden zijn op het fietspad.
9. A-9 Voetpaden aanleggen naast hoofdfietsnet paden binnen de bebouwde kom(bibeko).
10. L-1 Subsidie kraan Provincie/VRA/Rijk beter benutten voor de plannen, ruimer budget voor actieve mobiliteit.
11. L-2 Toepassen DV3.0 en SPV2030.
12. L-3 Snelheid binnen kernen overall naar 30 of 15 km/u i.p.v. 50 km/u.
13. L-4 Investeren in faciliteren leefstijl verbeteringen door meer lichaamsbeweging door actieve mobiliteit. (Levert geld op door o.a. kostenbesparing op gezondheidszorg).
14. L-5 Stop (onzichtbare) subsidie op automodaliteit: bevorderen doorstroming en [lage parkeer](#) tarieven is ook subsidie. Stel bakfietsen beschikbaar.
15. L-6 Stimuleren transitie van autoritten <5 en < 15km naar de fiets.
16. L-7 Uitstekende fietsinfrastructuur op en rond Schiphol.
17. L-8 Sturen in Parkeren [download PDF](#) om meer ruimte voor de fiets te maken.
18. L-9 Intensiveren van het fietsen voor ouderen door verdere deelname aan "Doortrappen".
19. L-10 Aanpak eenzijdige ongevallen (o.a. inleiden op paaltjes, sneeuwvrij maken, achterstallig onderhoud, overrijdbare stoepanden, etc.).
20. L-11 Gladheidsbestrijding met prioriteit voor de fietsers (Prioriteit voor mensen die afhankelijk zijn van de fiets voor mobiliteit).
21. L-12 Fietsparkeervoorzieningen met Fietsparkeur. Bewaakt fietsparkeren. Laat MKB subsidie geven voor fietsparkeren, net als aan de automobilist om gratis te parkeren, het geld stroomt nu weg naar grote buitenlandse firma's.
22. L-13 Start met mobility hubs met P&F (Parkeer en huur een fiets) en Maas.
23. L-14 Specialistische fietsdeskundigen binnen de gemeente aanstellen.
24. L-15 Covid-19 maatregelen voor de fiets.
25. L-16 Maak beleid (per jaar 10% oplossen?) voor de aanpak van de punten genoemd in onze [lijst](#) op de website.
26. E-1 Stimuleer de lokale economie door te investeren in de fiets en de fietsmogelijkheden t.b.v. recreatie, horeca en winkels.
27. E-2 Faciliteer kleinschalige (fiets)reparatieshops om te zorgen dat de uitgaven binnen de lokale gemeenschap blijven.
28. E-3 Organiseer dat de sociale winst van het fietsen (hier €0,68 per fiets km) ten goede komt aan de lokale gemeenschap.
29. E-4 Investeer het Haarlemmermeers deel van de winst van de door ECF becijferde €150 miljard in de lokale actieve mobiliteit en sportfaciliteiten.
30. K-1 Bepaal de doelstelling voor de bijdrage aan de 1 megaton CO² per jaar door de migratie van autoritten naar fiets voor Haarlemmermeer en wat daarvoor nodig is.
31. K-2 Faciliteer de bijdrage aan de fietsinfrastructuur om de verschuiving van de autoritten van <5 en <15 km naar de fiets mogelijk en aantrekkelijk te maken.

32. K-3 Geef de speed pedelec met zijn gemiddelde snelheid van 30 tot 35 km/u, onder voorwaarden, een plaats op het fietspad. Zeker op onze 60 km/u wegen buiten de bebouwde kom (bubeko).
33. K-4 Als stimulans om te gaan fietsen kan je aan sluiten op de wedstrijd/belonings/bijdrage app Ring-Ring.eu, of iets dergelijks. Dit alleen voor Haarlemmermeer of in VRA verband.
34. M-1 Terugdringen uitstoot op de fietspaden door fossiel aangedreven voertuigen op het fietspad te weren. Hierbij dus de brommers en snorscooters naar de rijbaan.
35. M-2 Grotere afstand creëren tussen veroorzaker en de fietsers.
36. M-3 Creëren van een leefbare omgeving door o.a. autoluw en met veel groen om de beleving te verbeteren en de uitstoot te nivelleren.
37. M-4 Sportvelden goed bereikbaar te maken met goede fietsparkeer mogelijkheden om de thuisclub op de fiets naar de sportaccommodatie te laten komen.
38. M-5 Geen doorstroomweg vlak langs sportvelden aanleggen.
39. M-6 Rustpunten en toiletten aanleggen langs fietsroutes. Zie www.iederewctelt.nl.
40. W-1 Investeer in de vrijliggende fietsinfrastructuur in een autoluwe omgeving. Dit voor een betere sociale leefgemeenschap, veel meer ontspannen mensen, betere verstandhoudingen, gelijke kansen en tegen eenzaamheid van ouderen.
41. W-2 Speelpleintjes waar kinderen op zeer jonge leeftijd zelf kunnen oefenen met rondjes fietsen als basis voor de 800 uur fietstijd die nodig is om kinderen zelfstandig in het verkeer te kunnen laten deelnemen.
42. W-3 Werken aan veilige fietsroutes naar de BO scholen zodat kinderen niet met de auto naar school hoeven te worden gebracht.
43. W-4 Veilige fietsroutes naar de sportaccommodaties zodat kinderen en jongeren daar veilig en zelfstandig naar toe kunnen gaan. Daar horen ook sociaal veilige fietsroutes bij, zodat sportorganisaties ook jeugdgroepen in de avonden kunnen accommoderen en de complexen effectiever gebruikt kunnen worden, zowel in de zomer als de winter.
44. O-1 Lage omrijfactor (1,3)
45. O-2 Van A+ of A kwaliteit
46. O-3 Vrijliggende fietsroutes tussen alle kernen.
47. O-4 Werken volgens het STO(M)P principe.
48. O-5 DIOR aanpassen op bestrating standaard naar A+ of A voor de "buiten ruimte" en industriegebieden.
49. V-1 Ontvlechting verkeersstromen binnen en buiten de bebouwde kom.
50. V-2 Veel meer aandacht voor de sociale veiligheid. Denk hierbij aan ruime zichtlijnen, verlichting, voorkomen van kronkels met het fietspad, brede overzichtelijke berm.
51. V-3 Infrastructuur, ook voor de fiets, geschikt voor de leeftijd van 8 tot 88 jaar.
52. V-4 Alle kruisingen voorzien van ruime zichtlijnen, ook voor de automobilist. (Blinde hoek problematiek)
53. V-5 Voorkomen dat een fietser over het hoofd gezien kan worden.
54. V-6 Bromfietsen en snorscooters van het fietspad af.
55. V-7 Snelheidsverschillen op het fietspad voorkomen en de fietspaden verbreden.
56. V-8 Snelheid voor motorvoertuigen binnen de bebouwde kom naar 30 km/u. Waar dat niet kan vluchtheuvels aanleggen met voldoende breedte (2,5 meter) om oversteken in gedeelten mogelijk te maken.
57. N-1 Geen doorgaand autoverkeer langs recreatieve routes.
58. N-2 Geen parkeerplaatsen binnen recreatie gebieden.
59. N-3 Verbod op toeristische rondritten met gemotoriseerde voertuigen.
60. B-1 Op redelijke afstand van elkaar hufterproof watertap punten aanleggen.

