

Hoofddorp, 28 oktober 2021
Betreft: ontwerp omgevingsvisie
Haarlemmermeer 2040

Reactie op Ontwerp Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040

projectnummer 0463238.100 Definitief ontwerp-OER 29 april 2021

Inleiding

De rol van de fiets in de leefwereld van morgen en daarmee ook zijn rol in het klimaat en de stad van de toekomst komt niet volledig tot zijn recht in deze visie. Vanuit de Fietsersbond en vanuit de fietsvisie 2040 hierbij aanvullende informatie om te komen tot een meer complete omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040. De grote vraag is dragen we genoeg bij om de beoogde resultaten van het klimaat akkoord van Parijs te halen?

Een van de actie programma's rond de klimaatbijeenkomst in Glasgow is niet voor niets:



Omdat hoofdstuknummering ontbreekt geven we hier het paginanummer van de PDF aan met daarbij het totaal aan pagina's bijvoorbeeld 11/179. Dit is dan te lezen als pagina 11 van 179.

Algemeen

- De waterberging in Abbenes/Lisserbroek en Buitenkaag is vaak nog niet ingetekend.
- Op verschillende plaatsen wordt melding gemaakt van langzaam verkeer (routes). Aan welke kwaliteitseisen wordt dan gedacht? Voldoen deze routes (en kruisingen) dan aan volwaardige uitnodigende fietsroutes?

14/179

Fysieke netwerken illustratie: Waarom is alleen de auto ingetekend? Er zijn ook fysieke netwerken voor de wandelaar, fietsen en het OV.

16/179

Het voorspellend vermogen kan ook op tal van terreinen de veiligheid verhogen, bijvoorbeeld door ongelukken te voorkomen, maar kan ook de privacy negatief beïnvloeden.

De tekst WIFI (is meer voor het thuis communiceren of binnen een bedrijfspand/terrein) bij het plaatje uitbreiden met IoT (Internet of Things) en 4G/ 5G voor navigatie systemen.

17/179

Knooppunten versterken: knooppunten strategisch positioneren. Dit beter specificeren naar doelstelling. Een knooppunt voor een specifieke (regionale) modaliteit niet combineren met een specifieke doelgroep. Bijvoorbeeld Hoofddorp-centrum geen auto-knooppunt laten zijn. Wel zorgen dat er een verbinding is van een auto-knooppunt (P&R of P&OV of P&F) naar een ontmoetingspunt. Dit voorkomt auto-modaliteit door de bewoonde omgeving. Vanaf de 2^e alinea wordt er wel een beter verhaal gegeven.

18/179

De volgende opmerkingen over deze kaart:

Hoe wordt de ontsluiting voor wandelaars en fietsers voor de 4 HOV haltes op de weg om de Noord? Er ontbreken haltes (en fietsbereikbaarheid) bij het nieuwe Getsewoud zuidwest.

De doorrijroutes voor de fietsers (snelfietsroutes) ontbreken.

21/179

Opgave voor de toekomst:

1. Speciale aandacht voor de bereikbaarheid van de recreatieve gebieden (noord/zuid verbinding) rond de spoorlijn Amsterdam - Zandvoort voor de fiets.
Hef de barrière werking van de spoorlijn/N200/Ringvaart op meerdere plaatsen voor de actieve mobiliteit op. Dat betekent zonder omrijden de spoorlijn, de N200 en de Ringvaart kunnen kruisen. Dit op plaatsen waar niet alsnog de hindernissen van de N205/A9/landingsbanen het effect teniet doen. We denken aan ondertunneling van de spoorweg, zodat de spoorweg overgangen voor de fietsers overbodig worden. Daarmee kan de capaciteit van het spoortraject Amsterdam - Haarlem direct verhoogd worden zonder afsluiting van de overgangen.
2. De fietsverbinding van de F200 via de Zoete Inval en het Fort aan de Liede, over de Ringvaart naar de F232 veilig maken als doorgaande snelfietsroute.
3. Nieuwe fietsverbindingen laten meelopen met de ontwikkelingen rond het doortrekken van de Metro (NZL) naar Schiphol en Hoofddorp.
4. Bij nieuwe projecten proactief bekijken of er tegelijk een nieuwe fietsverbinding kan worden aangelegd.

24/179

Opgave voor de toekomst: terugdringen van het doorgaand autoverkeer door de dorpskernen naar de bruggen over de Ringvaart. Zorg voor alternatieve routes voor bovengenoemd verkeer. Hiermee wordt het fietsverkeer in de kernen van de Parel van de Ringvaart veiliger.

26/179

Opgave voor de toekomst:

1. Verbeter de Noord-Zuid fietsinfrastructuur langs de Operalaan en Componistenweg in Nieuw-Vennep naar een hoofdfietsnet status. Zorg voor een juiste aansluiting van het fietspad langs de Getsewoudweg op de tunnel onder de N207 door. Nu moeten de fietsers de drukke Getsewoudweg oversteken om bij de tunnel te komen.
2. Ruime ontsluiting vanuit Nieuw-Vennep naar Park21, zoek een oplossing voor de barrière door de Noordelijke Randweg.
3. Ontsluiting Getsewoud West naar bollenstreek door een extra fietsverbinding over de Ringvaart (bijvoorbeeld bij N207).

29/179

Opgave voor de Toekomst:

1. Hoofdweg westzijde (dit is de beoogde VRI vrije doorfietsroute van Lijnden tot Buitenkaag) veiliger maken voor het fietsverkeer. Vanaf Abbenes tot de Ringvaart bij Buitenkaag kan er nu 80 km/u worden gereden zonder de aanwezigheid van fietsinfrastructuur. Deze benodigde aanpassing is nodig voor het veilig bereikbaar maken van het fietspad langs de A44 naar Leiden.
2. Onderdoorgang bij Spoorviaduct en aansluitingen A44 op de Hoofdvaart west en oost voor de fiets verbeteren.

30/179

Bouwen aan bereikbaarheid:

1. De bereikbaarheid voor de fietsende werknemer voor dit gebied (met een afstand van 15 Km en verder) vereist zeer goede directe fietsverbindingen. Dit ontbreekt in het kader.
2. Voor de mensen die via Schiphol binnenkomen moet de fietsinfrastructuur uitnodigend zijn vanaf Schiphol. Het beste van Nederland zou dan ook in dit gebied te vinden moeten zijn. (bijvoorbeeld uitstekende fietsverbindingen naar Cruquius om de transferpassagier kennis te laten nemen van de

Nederlandse waterwerken in het Cruquius museum). Uiteraard is de bereikbaarheid van Schiphol (Centrum, Oost, Rijk) voor woon-werkverkeer juist ook van belang.

35/179

Wat is daarvoor nodig:

Haarlemmermeer is niet alleen voor de auto de verbinding tussen de kuststreek en Amsterdam, maar is ook het fietspad tussen de kuststreek (van IJmuiden tot Katwijk) naar Amsterdam. Je kan niet om Haarlemmermeer heen! Ontwikkeling van de fietsinfrastructuur creëert ruimte voor de switch van de automobilist naar de fiets en daarmee wordt ook de druk op de automodaliteit verlaagd.

38/179

In de samenvatting van de ambities ontbreken bepaalde doelstellingen. Formuleringen als voornemens: "we streven naar", "we nodigen uit" en "onze ambitie" geven geen doelstellingen aan die je wil bereiken in de toekomst.

Doelstellingen zoals "Als gemeente voldoen we aan de eisen van het klimaat akkoord van Parijs", "We gaan voldoen aan de eisen uit het preventie akkoord", "Als gemeente gaan we voldoen aan de eisen van Tour de Force" ontbreken.

39/179

"Het GGD-advies om geen nieuwe gevoelige bestemmingen te realiseren binnen een afstand van 50 meter van een weg met minimaal 10.000 mvt/etmaal is ons uitgangspunt **met uitzondering van woningen**" komt niet overeen met de doelstelling "We willen dat onze kinderen geen astma en andere luchtwegklachten ontwikkelen omdat ze in hun jonge jaren langdurig langs een drukke weg hebben gespeeld en/of gewoond".

41-42/179

Bij mobiliteit: *Wij willen voor onze inwoners vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen.* Er is sturing nodig om "Wij richten ons op het verminderen van vervuilende mobiliteit en het verduurzamen van mobiliteit" te bereiken. In dit kader is dan ook de keuze voor het juiste voertuig voor die afstand en/of keten van belang.

"Wij willen een efficiënt, **klimaat bewust** en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst".

Dit vervangen door: Wij willen dat alle inwoners mobiel zijn en kunnen zelf kiezen met welke modaliteit. De keuze kan worden beïnvloed door zowel wettelijke bepalingen (leeftijd, rijbewijs, milieu belasting, ruimtebeslag) als fysieke omstandigheden (beperkt gezichtsvermogen). Bepaalde zaken kunnen extra worden belast (parkeergeld) om de doelstellingen te bereiken.

46/179

Geluidshinder beperken: Diverse geluidsbronnen vallen buiten de scope van Haarlemmermeer zoals dat van vliegtuigen, spoor, rijkswegen en provinciale wegen. Wel kan door het plaatsen van geluidsschermen de geluidshinder worden beperkt. Ook kan sturing worden gegeven om de oorzaak weg te nemen door het terug dringen van stationaire en mobiele verbrandingsmotoren en eisen stellen aan het maximaal geproduceerde geluid. Ook geluiden die voortkomen uit de energie voorzieningen kunnen soms worden geïsoleerd. Dit alles neemt niet weg dat niet alleen huizen en hun bewoners maar ook doorgaand fiets- en wandelverkeer zoveel mogelijk afgeschermd zouden moeten worden van de geluidsbronnen. Voorbeelden binnen de gemeentelijke scope zijn: bromfietsen, niet bouwen vlak langs doorgaande wegen, autoluw en maximum snelheid omlaag.

47/179

De wettelijke milieukwaliteitseisen zijn niet alleen gebaseerd op gezondheidseffecten, maar ook op **economische overwegingen**.

Deze pijnlijke constatering proactief ombuigen in het voordeel voor de gezondheid van de burger. Gezondheid is onbetaalbaar. Daarom de actieve mobiliteit (fietsen bewegen) meer faciliteren en stimuleren.

48/179

Wat willen we bereiken: we nodigen uit tot actieve mobiliteit door buiten een goed fietsnetwerk ook te zorgen voor goede fietsparkeerfaciliteiten en dringen daarmee de vraag naar auto(parkeer)faciliteiten terug. Doelstellingen: verschuiving modal split met 3% per jaar. Routes, fietspaden en kruispunten veilig te maken voor 8 tot 80, actie “doortrappen” uitbouwen. Denk daarbij aan bochtstralen, zichtlijnen, bestrating, vergevingsgezinde stoepranden, obstakels inleiden/weghalen, vluchtheuvels op 50 km/u wegen voor het oversteken.

Als doelstelling zou hier ook het preventie akkoord (ook ondertekend door VNG) vermeld kunnen worden. Daarin staan wel concrete doelen aangegeven.

49/179

Dat is wat we doen: Goede opsomming, echter de doelgroep moet zijn van 8 tot 80 jaar. De fietsenstallingen dienen geschikt te zijn voor alle fietsen, ook de buitenmodel fietsen zoals met kinderzitjes, fietstassen, kratten, bakfietsen. Daarbij de eis dat ze moeten voldoen aan Fietsparkeur. (en helaas nietjes voldoen daar niet aan).

Zie ook onze inventarisatie van [fietsparkeren in Haarlemmermeer](#) op onze website en het presentatie van [Dutch Cycling Embassy](#).

Het landelijke initiatief “[Doortrappen](#)” om ook de ouderen in beweging te houden en niet te laten vereenzamen door vervoersarmoede mag hier ook vermeld worden. Ook de Fietsersbond heeft daar [informatie](#) over.

53/179

Geluid: Zie ook het punt op 46/179. Hierin is niet vermeld de geluidsoverlast die ontstaat naast de verblijfsgebieden. Beleid dat verblijfsgebieden worden afgeschermd van doorgaande wegen zou mooi zijn. Milieu zones (inclusief geluid) binnen de bebouwde kom kan ook een deel zijn van beleid. Sturen op elektrificatie van de voertuigen (o.a. snorfietsen) kan ook onderdeel zijn van beleid. Afwachten tot anderen het regelen is te passief.

57-59/179

Fijnstof metingen zijn noodzakelijk. Echter het fijnstof dat de bewoners en fietsers inademen is afhankelijk van de windrichting en de bron.

In de wijk PAX zie je de verschillen tussen de veroorzakers als de wind (met welke snelheid) uit die hoek waait. Schiphol, Tatasteel, de A5, de A4 en de A9 geven andere waarden binnenshuis dan als de wind zuiver uit het noorden waait. Een jaar gemiddelde zegt dus niet zoveel hier in Haarlemmermeer. Een betere definitie is dus welkom.

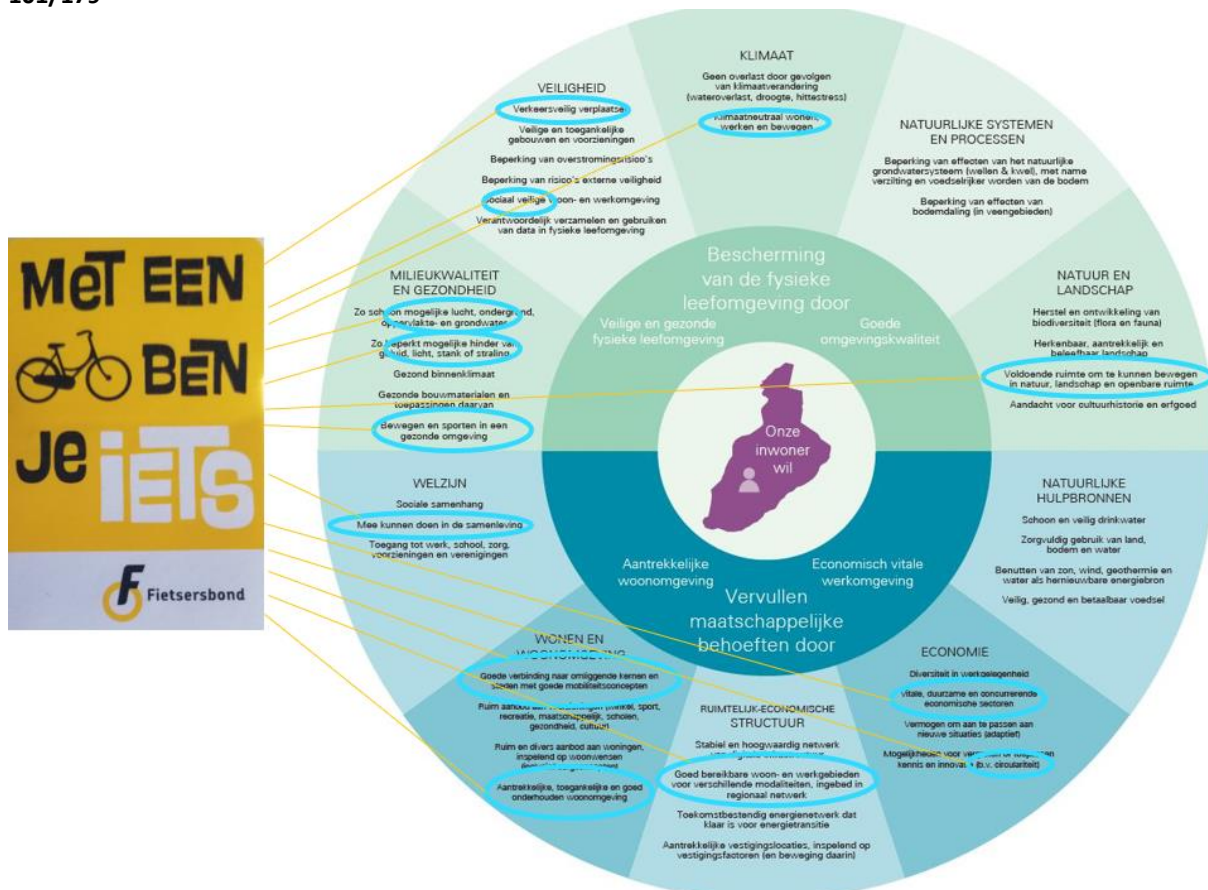
De fietsroutes naast de landingsbanen zijn natuurlijk ook een aandachtspunt.

69/179

Veiligheid: mobiliteit staat wel genoemd, maar staat hier verder niet beschreven. Een directe verwijzing naar het hoofdstuk (nu op pagina 127) is hier op zijn plaats.

Bij de mobiliteit verwachten wij grote sociale veiligheid, zodat er 24 uur per dag door iedereen veilig gefietst kan worden. Hierbij is het dus noodzakelijk dat er ruimte is rond de fietspaden, goede verlichting en goede zichtlijnen. Snoeien op zichtlijnen moet dus goed geregeld worden. Het andere aspect is goede en veilige infrastructuur, zodat we gaan voldoen aan de eisen van nul slachtoffers. Dit is ook een eis van Tour de Force en die van het ministerie IenW.





Op deze punten van het rad van de Leefomgeving speelt de fiets een belangrijke rol in het behalen van de doelen.

108/179

Economie: Het volgende aspect kan niet worden terug gevonden in het verhaal.

De fietser kan een belangrijke rol spelen in de lokale economie. Door het feit dat een fietser makkelijker kan afstappen voor gauw even een boodschap doen in het lokale winkelcentrum, blijkt uit onderzoek dat de fietser op een grotere tijdspanne meer lokaal uitgeeft dan een automobilist. Hiermee wordt de lokale economie gesteund, iets wat tijdens de Corona periode uitdrukkelijk werd gepromoot. Belangrijk daarvoor is een goede, aantrekkelijke en veilige fietsinfrastructuur. Goede fietsparkeervoorzieningen (Fietsparkeur) bij de lokale winkels en winkelcentra zijn daarom noodzakelijk. Ook bewaakt fietsparkeren op locaties dicht bij een ingang van een groot winkelcentrum zijn nodig. Voor de dagelijkse boodschappen is een ruime fietsparkeervoorziening nodig, waarbij de fietstassen of bakfiets gevuld kunnen worden en het winkelwagentje in zicht van de fiets terug gezet kan worden. In de winkels moet een mogelijkheid zijn om rustig de boodschappen over te hevelen naar losse fietstassen.

Een doelstelling kan zijn om de modal split van het winkelen te verschuiven naar het fietsen.

Het verschijnsel om de auto parkeerkosten te subsidiëren wordt ook betaald door de klanten die met de voet, fiets of OV komen. De omzetwinst van de parkeergarages vloeit niet terug naar de lokale gemeenschap tenzij de gemeente het beheer heeft.

114/179

Beleid commerciële voorzieningen: Voor pijler C is net zoals bij 108/179 niet alleen de bereikbaarheid (routes naar het centrum) maar ook de kwaliteit, aantrekkelijkheid en veiligheid van die routes van toepassing. Ook goede fietsparkeervoorzieningen zijn een vereiste. De keuze voor Fietsparkeur als visite kaartje voor de klant ligt voor de hand.

Ook hier zou in de opsomming het STOP principe moeten worden omarmd.

124/179

Wonen: Door het bouwen van de genoemde toekomst bestendige leefomgeving/woningen zal ook een mobiliteitsvraag worden gecreëerd. Deze mobiliteit zal ingevuld moeten worden volgens het STOP principe. Dus voor het ontwerpen eerst de wandel- en fiets infrastructuur met groen vaststellen, aangevuld met het OV. Pas daarna nadenken over de plaats van de auto in de wijk. Daarbij moet het makkelijker zijn de fiets dan de auto te pakken. Met de 20.000 nieuwe woningen komen waarschijnlijk ook 40.000 fietsen mee die ook op bestemming geparkeerd moeten worden. Daar moet ook in de diverse plannings rekening mee worden gehouden voor de bestaande omgeving.

Bij het bouwen van de nieuwe woningen dient de veilige toegang tot de fietsbergingen ook volgens de richtlijnen van PKVW (Politie keurmerk veilig wonen) te vallen en het laden van de E-bikes in de bergingen gefaciliteerd te worden. Ook zou eerder met je fiets dan met de auto weg moeten kunnen gaan.

127/179

Mobiliteit: In de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (de link werkt niet goed) staan voor de fiets waardevolle initiatieven. Echter geen te behalen doelen in 2025, 2030 en 2050. De voornemens van 2018 worden nu al niet uitgevoerd (Spieringweg Wickevoort). Harde beleidsdoelen zijn nodig.

Het recht op mobiliteit kan door een ieder worden ingevuld, maar is wel afhankelijk van rechten (subsidie) en plichten (belastingen, rijbewijs). In de toekomst zullen nieuwe regels (bijvoorbeeld capaciteit en klimaat beperkingen) de rechten en daarmee keuzes tussen de modaliteiten beïnvloeden.

De beperkingen in de modaliteiten, volgend uit het klimaat akkoord, kunnen, zowel door het Rijk, Provincie als gemeente, dwingend opgelegd worden en zullen resulteren in een keuze voor een andere modaliteit.

Ook kan door bewustwording gekozen worden voor een andere modaliteit.

De keuzes voor een andere modaliteit zullen effect hebben op de modal split en daarmee op het benodigde ruimte beslag door de verschillende modaliteiten. Dit kan tot gevolg hebben dat er extra behoefte is aan o.a. wandelroutes, fietsroutes, OV verbindingen. Slim hergebruik van overbodige infrastructuur kan uitgaven voorkomen.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid ontbreekt de intentie en beleidsplannen om meer 50 km/u wegen (waar fietsen en voetgangers ongeregeld de weg moeten oversteken of moeten gebruiken) terug te brengen naar 30km/u wegen. Dus ook in industriegebieden. Zo snel mogelijk komen tot het invoeren van ISA* voor auto's voorkomt dure investeringen om wegen aan te passen aan de automobilisten beleving van 30 km/u. Daarmee is de grijze weg discussie verleden tijd. Druk op de landelijke politiek vanuit de gemeente is hiervoor belangrijk.

Snorfietzen van het fietspad af is een gewenste situatie om de snelheids- en massaverschillen op het fietspad terug te dringen.

*)ISA: Intelligent Speed Adaptie. Van buiten af de maximale snelheid opleggen. Kan ook op deelgebieden worden ingevoerd (Geofencing) bij wegwerkzaamheden. De nieuwste Speed-pedelecs zijn hiermee al uitgerust. Dit is uitgetest op Schiphol.

128/179

Punt 6: veilig bewegen. De landelijke doelstelling is nul slachtoffers. Dat zou dus het doel moeten zijn. Niet een streven naar minder slachtoffers.

Punt 11: Remmen van de groei van modaliteiten die ongunstig zijn voor het milieu (CO₂, stikstof en fijnstof) en/of veel beslag leggen op de openbare ruimte. Denk daarbij aan milieu zones en parkeerheffingen in de openbare ruimte. Inspiratie parkeerbeleid is te vinden in de volgende [brochure](#) van het kennisinstituut voor mobiliteitsbereik (KIM).

134/179

Openbare ruimte: De leefomgeving moet goed onderhouden worden. De slechte weg infrastructuur (volgens het afgesproken beeld kwaliteitsplan) voor de meest kwetsbare gebruikers, zal binnen 6 maanden weer op niveau gebracht moeten worden. Hierdoor zal het huidige proces, inclusief de periode van verhoogde kans op ongelukken, met meer dan 2 jaar worden verkort.

Er moeten voldoende en kwalitatief goede voet- en fietspaden zijn. Deze hebben voldoende ruimte voor de actieve mobiliteit. Hier ontbreekt de benodigde extra ruimte als de fietsroute ook moet worden gedeeld met andere voertuigen (brommers, snorfietzen, cargobikes), maar ook met wandelaars, hardlopers scootmobielen, honden, etc. Hiermee wordt ook gewerkt aan het probleem van de snelheidsverschillen op

de fietsroutes. Kruispunten van deze routes verdienen ook extra aandacht, zodat oudere mensen deze routes ook durven te rijden.

Denk daarbij ook aan rustpunten, uitzichtpunten, watertappunten en toilet mogelijkheden.

Fietsroutes door open vlaktes in onze polder aantrekkelijk maken door de wind af te schermen door bijvoorbeeld lage struiken.

138/179

Energie infrastructuur: Wordt er gekeken naar de regulering van het gebruik? Op de momenten dat de stroomprijs laag is (veel wind en zonne-energie beschikbaar), schakelen dan de poldergemalen en het laden van elektrische voertuigen in? Kan daar dan het opladen van de E-bikes op meeliften?

144/179

Data netwerken: Hoe worden data, die worden verzameld in VRI's en fietsentellingen, beschikbaar gesteld en met welke tools kunnen die worden gelezen? Welke infrastructuur, respectievelijk programma's, zijn daarvoor nodig? Zorgt de gemeente voor licenties?

146/179

Toerisme: Hoe gaat de bereikbaarheid van de bestemmingen per fiets gerealiseerd worden? In een zin wordt station Halfweg genoemd met Spaarndam. Er is geen OV verbinding tussen deze twee plaatsen, dus is men aangewezen op eigen vervoer. De Spaarndammerdijk (60 km/u) kan niet én het toeristisch autoverkeer én het fietsen aan.

Grote toeristische activiteiten gaan nu gepaard met afsluiten van hoofdfietsroutes (korte baan wedstrijden, Mysteryland, Awakenings Festival). Niet alleen tijdens het event, maar ook tijdens de weken voor de opbouw en afbouw.

Tijdens de F1 races in Zandvoort wordt, om begrijpelijke redenen, zelfs al het Noord-Zuidverkeer via de spoorwegovergangen van de spoorlijn Amsterdam-Zandvoort stilgelegd. De hoge frequentie kan ook op drukke zomerdagen gaan plaatsvinden was één van de opties in de MIRT NOWA. Wat zijn de plannen om hiermee om te gaan?

149-150/179

Sporten, spelen en bewegen: Er zijn ook sporten zoals hardlopen en fietsen die plaatsvinden in de openbare ruimte, bijvoorbeeld training voor de Haarlemmermeer run. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de vaak te smalle fietspaden tussen de kernen. Een mogelijkheid om dit op een geasfalteerd voetpad te doen ontbreekt. Wat is het voornemen om deze (snelheids)conflicten op de fietsroutes te vermijden?

Ook het rondje over de Haarlemmermeer Ringdijk is populair.

Voor kleine kinderen is het van belang dat zij vroeg kunnen gaan fietsen. Hiertoe zijn veilige plekken nodig waar de kinderen rondjes kunnen fietsen, met en zonder zijwieltjes. Wordt dit meegenomen in de eisen voor de kinderspeelreintjes?

Voor de sportclubs is het van belang dat zij hun eigen veld makkelijk met de fiets kunnen bereiken en de fietsen goed kunnen parkeren en op slot zetten. SKWA heeft bijvoorbeeld goede fietsparkeervoorzieningen. Maar bij de meeste velden staan er hopeloze voorwielmoordenaars. Ook de fietsparkeervoorzieningen bij sporthallen laten te wensen over. Komt er een aanbeveling (subsidie?) voor de beheerders van de sportcomplexen hoe hiermee moet worden omgegaan, zodat de gebruikers worden verleid zelf te gaan bewegen (en de ouders/begeleiders gaan meebewegen)?

Tijdens de Corona periode is gebleken dat veel voetpaden langs hoofdfietsnetroutes ontbreken. Buiten de onmogelijkheid hier 1,5 m afstand te houden, kwam er niets terecht van rustig een lange wandeling te maken. Welk beleid is er bedacht om dit te verbeteren?

Zoals eerder aangegeven is de landelijke actie "Doortrappen" opgezet om de oudere medemens langer zelfstandig te laten bewegen en functioneren. Doen we daaraan mee?

Om bewegen met de fiets te stimuleren kan gebruik worden gemaakt van nudging. Bijvoorbeeld de App van Ring-Ring.nu biedt mogelijkheden om de prestaties vast te leggen en korting te krijgen bij de lokale ondernemers.

151/179

Wat is daarvoor nodig: Doordat niet zelf de ontwikkeling van woonwijken ter hand wordt genomen, dient in het programma van eisen komen te staan dat de maatschappelijke voorzieningen (volgens de STOP prioriteit) uitstekend bereikbaar moeten worden gemaakt voor alle leeftijden. Inclusief de fietsparkeervoorzieningen.

154/179

Vervoersarmoede: Goed dat dit wordt genoemd, echter de omschrijving is te beperkt. Het gaat ook om geen mogelijkheid hebben om te kunnen (of mogen) fietsen, niet alleen voor werkenden, maar ook voor kinderen, ouderen, immigranten, enzovoort die daardoor niet kunnen meedoen aan de sociale activiteiten en geen contacten krijgen buiten de eigen woonsituatie. Hiervoor is een plan van aanpak en monitoring nodig.

Energie armoede: Goed dat het genoemd wordt, echter de omschrijving moet scherper, bijvoorbeeld mensen die de kachel niet aanzetten, omdat ze anders de benodigde levensmiddelen niet kunnen aanschaffen of de ziektekostenverzekering kunnen betalen, laat staan goede (regen)kleding kopen voor op de fiets.

Sociale veiligheid voor op en rond de fietsroutes (en wandelroutes) is van een andere grootte, maar zou ook genoemd dienen te worden. Sociale onveiligheid moet worden voorkomen bij de aanleg en inrichting van de openbare ruimte. Bij toepassing van groen dienen hiervoor richtlijnen te zijn, zodat de snoeiwerkzaamheden hierop kunnen worden uitgevoerd. Denk aan hoge of te brede groene erfafscheidingen op een achterpad of langs een fietspad. Dit moet worden vastgelegd in de koop- of huur overeenkomst.

163/179

GOVI/POVI/NOVI: Hoe passen de internationale akkoorden (bijvoorbeeld Parijs), de Europese richtlijnen (milieu), het klimaat akkoord en het preventie akkoord hierin?

