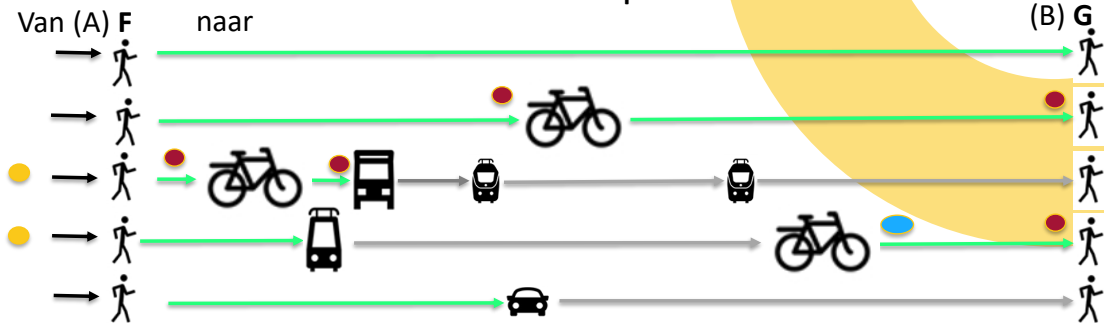




Dit is het Holmscholenpad 6 dagen na de heftige sneeuval. Op het water kan geschaatst worden, echter het fietspad is nog niet sneeuwvrij. Niet echt bevorderlijk voor de actieve mobiliteit.

Wat is actieve m**o**biliteit?

Hier het schema van personen



- Groene pijlen en overstappen is actieve mobiliteit.
- First mile ● en aankomst vereist fietsstallingen.
- Last mile ● is eigen- of deel-fiets met stalling.
- Keten vervoer. ● Kans hebben voor MaaS.



Mobiliteit is het verplaatsen van personen of goederen.

Actieve mobiliteit is hier aangegeven met de groene pijlen. Ook overstappen is een brok actieve mobiliteit. Bv looproute trein naar fietsenstalling.

De auto kan alleen gebruikt worden door iemand met een rijbewijs. **35 tot 40% = 6,5 miljoen 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.)

Volgens het CBS heeft $\frac{1}{4}$ **van de huishoudens heeft geen beschikking over een auto.**

Ook bestaat er in Nederland vervoersarmoede. Dit zijn mensen die geen mogelijkheid hebben (taal, geld, interesse, cultuur, ziekte, onkunde) om vervoer te gebruiken. Gecombineerde modaliteiten vallen onder "Keten vervoer". Maas (Mobiliteit as a Service) faciliteert de reserveringen voor een volgende modaliteit of verbinding. Bv regelen dat er een fiets voor je klaar staat op het station inclusief betaling.

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)

Mobiliteit valt uiteen in groepen: Actieve mobiliteit,

passieve mobiliteit en vracht mobiliteit. De rapportage gaat vooral over de passieve mobiliteit. De actieve mobiliteit en vrachtmobiliteit komen slecht aan de orde. De actieve mobiliteit is in bijgaand figuur aangegeven met de groene lijnen. Hier komen dan ook de eerste twee letters van het STOP principe in beeld Het Stappen en Trappen. De zwarte lijnen zijn dan de passieve mobiliteit. Dit zijn dan de twee laatste letters van het STOP principe (OV en de Privé auto)

Ontwerpen Leefbare omgeving

- STO(M)P
 - Stappen
 - Trappen
 - OV
 - MaaS
 - 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](#)



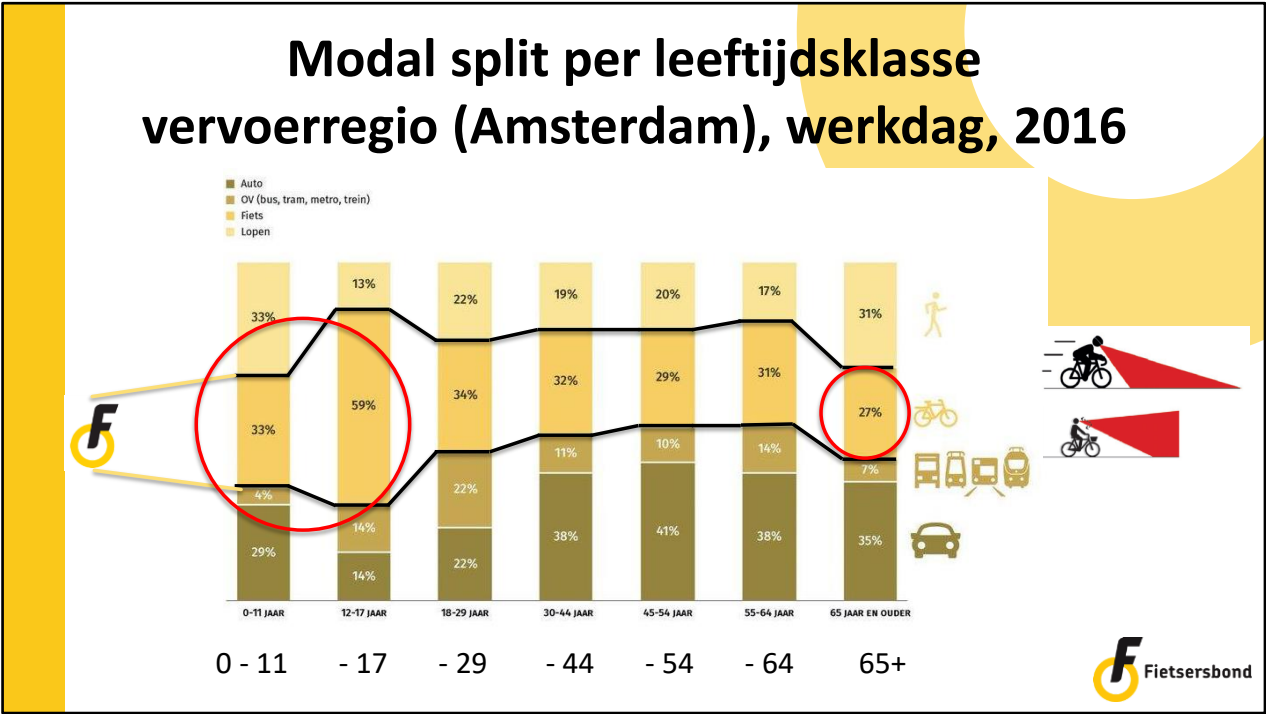
Hoe krijgen we een leefbare leefomgeving? Een waarbij het openbare ruimtebeslag eerlijker is verdeeld? Dat begint bij het ontwerpen door uit te gaan van het STO(M)P principe.

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

De actieve mobiliteit is in bijgaand figuur aangegeven met de groene lijnen. Hier komen dan ook de eerste twee letters van het STOP principe in beeld Het Stappen en Trappen. De zwarte lijnen zijn dan de passieve mobiliteit. Dit zijn dan de twee laatste letters van het STOP principe (OV en de Privé auto)



Meer achtergrond informatie kunt u halen uit het boek
“Het Recht van de Snelste” ISBN9789083000718
Het Boek het recht van de Snelste is door
gemeenteambtenaren te declareren. Of dit ook voor uw
Raad geldt is nog niet duidelijk.



Modal split is de verdeling tussen de verschillende modaliteiten naar aantal ritten. Soms ook nog per afstand. In dit geval verdeling naar leeftijdsgroepen . Modal split per leeftijdsklasse

Hier ook nog het verschil tussen een gewone fietser en een wielrenner (Nu alleen het zichtveld aangegeven) maar voor een Speed-Pedelec is veel complexer en moet veel beter anticiperen op andere weggebruikers.

Voor bewoners vervoerregio (Amsterdam), werkdag 2016 2016

De Fietzersbond heeft dus speciaal aandacht voor de fiets in alle leeftijdscategorieën.

In de rode cirkels de kwetsbare gebruikers die onze extra aandacht behoeven.

Speciale aandacht ook voor het verschil tussen langzame en snelle fietsers in alle leeftijdscategorieën

Een persoon op de fiets verdient even veel aandacht (en geld) als een wandelaar, iemand in het OV of iemand in de auto!

Cycling is beneficial for the economy

Riding a bicycle costs less!

The annual cost of riding a bike is approx. 300 euros whereas the annual cost of driving a car is approx. 8500 euros.¹

Society benefits from an urban km travelled by bicycle

A kilometer covered by bike yields a social benefit of 0.68 euro, whereas cars and buses cost society 0.37 and 0.29 euros per km travelled respectively.²

Cyclists spend more!

Cyclists shop more locally, more often and are more loyal compared to car drivers. Although cyclists spend less per visit, they spend more overall because they shop more often than people driving.³



Uit de presentatie van Cycling Embassy.

nr	gemeente beoordeling	Fietzersbond beoordeling	omschrijving	opmerking FB
2.1			wandeln netwerk	Eerst maar eens wandelpaden langs de hoofd fietspaden binnen Haarlemmermeer.
2.2			F200	nog lang niet klaar. 3? VL bij outlet centrum, wachttijd?
2.3.1			deelscooters	Zwerven overal in de OR parkeer faciliteiten ontbreken.
2.3.2			Deelfietsen	Op de hubs geen goede fietsparkeervoorzieningen
2.4			Vijfhuizenweg	geen informatie beschikbaar
3.1.1			Halte afstanden	Hoe zijn de fietsparkeer faciliteiten aldaar
3.1.1.3			slechts 10%	Wat gaat je daaraan doen?
3.1.2			NMK	Geen informatie beschikbaar. Onze concept wensen inmiddels beschikbaar.
3.1.3			autodelen	mobility hubs nog niet gedefinieerd
3.2			Samen bouwen aan bereikbaarheid	Fiets modaliteit komt niet ter sprake
3.2.1			regionaal (VRA) mobiliteits programma	Fiets plannen ontbreken. Inspraak?
3.2.2			nationaal Toekomstbeeld fiets	Onze concept versie is nu beschikbaar.
3.3			Netwerkstudie	Alleen kickof vergadering meegemaakt
3.4			bereikbaarheid Bollenstreek	geen informatie beschikbaar voor de fiets als oplossing. Zelfde probleem als in Badhoevedorp
3.4.x			Elsbroekerbrug	Ook fietsverbinding faciliteren op deze brug
4.1			nieuwe Bennebroekerweg	Bereikbaarheid Park21 vanuit Floriande voor de fiets en wandelaar.
4.2			Rijnlanderweg	kruising oude en nieuwe Bennebroekerweg is een hindernis voor het fietsverkeer.
4.3			Westelijk Sugar City	onduidelijke ontsluiting/aansluiting op F200
4.4			Haarlemmerliede	Spaarndammerdijk tekeningen helaas 50 km/u. Rest geen informatie
4.5			De Liede	Op laatste moment nog wat fiets erin kunnen krijgen. Omrijroute i.v.m. afsluiting viaduct N205 via dijk is slecht voor de fietsers op de Zwanenburgerdijk. Slechte ontsluiting van dit industriegebied.
5.1			OV fijnmazig	Bereikbaarheid haltes voor voetgangers en fiets nog geen gegevens.
5.2			vervoerplan Connexxion	Fiets?
5.3			Stationsgebied	Fietsroutes naar het station optimaliseren.

5.4			HOV westtangent	Voor de fiets is het de kleine Alpen route. Meeliften lijkt niet mogelijk om verbeteringen te bewerkstelligen. De nieuwe brug over Ringvaart is hoger en geeft een extra stijgings percentage. Beoogde OV halte bij golfterrein lijkt niet door te gaan waardoor fietsverbinding onder de A4 lus niet gaat helpen de OV bereikbaarheid in Badhoevedorp te verbeteren.
5.5			SOOMR	De plannen voor Schiphol Rijk rijkelijk moeten voorzien van commentaar. Of het beoogde 1,75 m breed 2 richtingen tegel fietspad tussen het hoge hek en de bomen over de diverse uitritten wenselijk is wordt nog uitgezocht.
5.6			HOVASZ	Fietspaden worden teveel uitgevoerd als tegel fietspaden. De Hoofd fietsnetroute langs de N196 (toekomstige fietssnelweg) wordt voor de zijweg uit de voorrang gehaald.
5.7			HOV Noordwijk Schiphol	werkateliers gestart. Geen aansluiting op Route Getsewoud, lastige oversteek IJweg, maak deel uit van smalle IJweg snelfietsroute, maakt deel uit van fietsroute door wijk, vormt barriere met wijk om naar buiten te komen.
5.8			NS dienstregeling	invloed op fietsparkeren? Welk station wordt bereikbaar vanuit Lissebroek?
6.1			verkeersveiligheid	geen plannen gecommuniceerd, geld minimaal, SPV2030, 30km/u op Spaarndammerdijk?
6.2			regionaal Actieplan	Geen plannen gecommuniceerd Onze wensen nu beschikbaar.
6.3			Verkeersveiligheid	
6.4			registratieplan	overgangperiode voor polderwegen te lang
6.5			Beursplein rotonde	Wederom een auto ontwerp zie toelichting
6.5.1			Ringdijkbeleid	Overzicht onduidelijk, snelheidsbeperking niet overal duidelijkheid middenstrook niet overal vlak aangelegd
6.5.2			spitsafsluiting Nieuwe meer	geen informatie beschikbaar
6.6			spitsafsluiting Rijsenhout	geen informatie beschikbaar
6.7			Sloterbrug	geen informatie naar klankbordgroep, Autoluw Amsterdam goede aanpak om verkeers situatie in Badhoevedorp te verbeteren
6.8			FBK laan	Waarschuwingen Fietzersbond niet meegenomen. Hierdoor spookrijders bij Rotonde en durven ouders hun kleine kinderen niet meer te laten fietsen.
6.9			knelpunten aanpak	geen informatie over mogelijke oplossingen gedeeld
7.1			kleine verkeersmaatregelen	geen informatie hierover gedeeld
7.2			parkeren	geen fietsparkeren maatregelen
7.2			Parkeren Van Lent	invloed op fietsen in Buurtenkaag?

Opmerkingen door Fietzersbond

6-4-2021

7.3			Parkeren station Halfweg	Status fietsparkeren en stallingen naast F200?
7.4.			Parkeren Schiphol	Fietsparkeren op Schiphol?
7.5			Oudemeer/Schiphol Rijk	Lijkt een goede aanpak om fietsbereikbaarheid van de bedrijven te verbeteren
8.1			Smart Parking	Alleen subsidie voor automobilisten niets voor fietsen
8.2			Schiphol bereikbaar	weinig voortgang voor de fietsers
8.3			Going dutch	goede plannen van Going dutch, maar weinig resultaten gepubliceerd
8.4.			turbine VRI	geen invloed op fietsers. Geeft wel aan waar fietsers aan bloot staan.
9.1			slim laadplein	geen laad mogelijkheid voor fietsers
9.2			solar fietspad	zonde van het geld, geen plannen gedeeld, doorfietsroute F232?
10.1.2			rapportage monitoring mobiliteit	Waar zijn de fietsgegevens in de grafiek

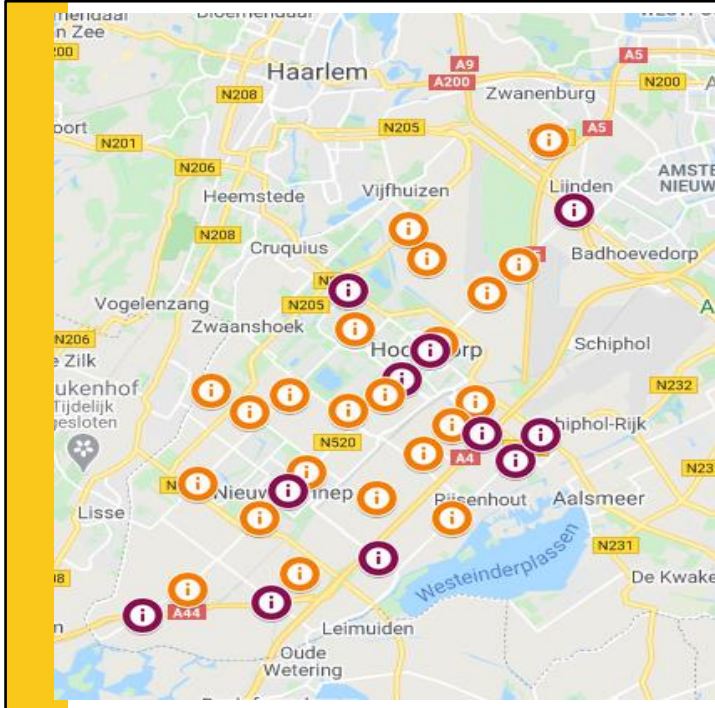
Toekomstige uitbreidingen



<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=10SckknIJqhQfFJUKiQN2SCpPbeflZaza&usp=sharing> is de link naar de MYmaps kaart. Layer toekomstige uitbreidingen

De concept versie vanuit de Fietzersbond voor de Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF, punt 3.2.2) en NetwerkManagementKader (NMK, punt 3.1.2) voor Haarlemmermeer is nu beschikbaar.
Zie de layer: “Toekomstige uitbreidingen”

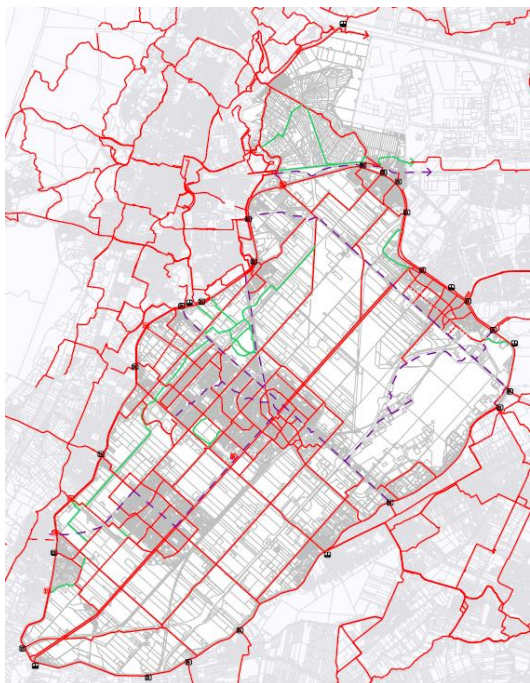
Verbeteren



<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=10SckknIJqhQfFJUKiQN2SCpPbeflZaza&usp=sharing> is de link naar de MYmaps kaart. Layer verbeteren.

Voor de knelpunten aanpak (punt 6.8.2) is nu uitgegaan van de gemeentekaart en de inzichten rond de SPV2030 (Strategisch Plan Verkeerveiligheid voor 2030). Deze is samengevat in de layer “Verbeteren”.
In de bijlage staat de gebruiksaanwijzing.

Hoofdfietsnet Haarlemmermeer



Ter orientatie

Haarlemmermeer Hoofdfietsnet.PNG uitgegeven
door de gemeente Haarlemmermeer.



Door de strakke bochten moeten fietsers (of e-bikes of brommers) in een korte tijd van richting veranderen (d-blauw, bruin) of als ze vanaf de fietsstraat westzijde komen in een keer kunnen doorrijden. 2 seconden naar links kijken en inschatten kan een fiets van rechts voor de bumper zitten. Volgens de krant zijn het meestal snorfietsen of brommers die worden aangereden. Bij A of B.

Registratie van de ongelukken is niet volledig (beschikbaar)

Bestuurder C en D kunnen worden verrast door afslaand verkeer vanaf de hoofnetroute vanaf Schiphol. Ook als ze inschatten dat ze (L-bruin) komen vanaf de kerk niet naar Schiphol gaan maar naar de RABO bank

Helaas is het onderzoek naar een verbeterde situatie rond het Beursplein wederom uitgegaan van de auto modaliteit. De veiligheid lijkt ondergeschikt aan de

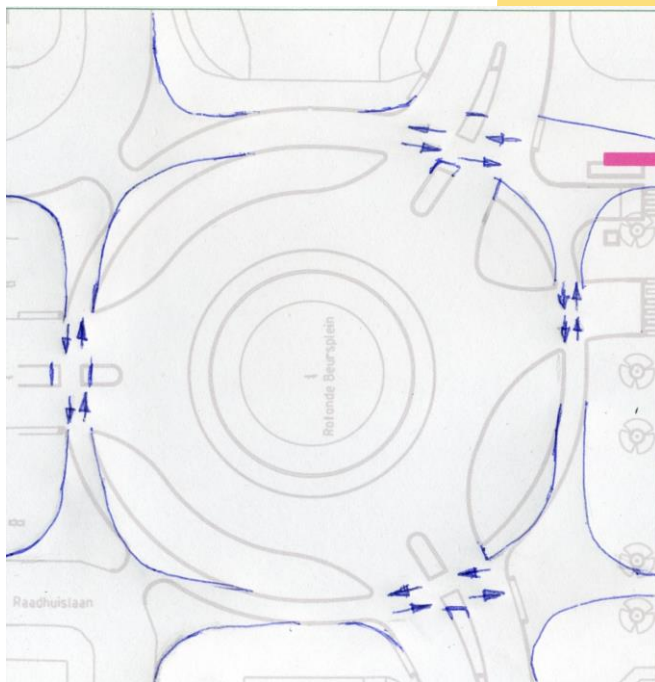
capaciteit. Het bestaan van de kruisende de fiets hoofdnetroutes is niet aangegeven. De fiets vertragingen worden niet genoemd. Een tweerichtingfietspad kan nooit onderdeel zijn van een rotonde! De auto's achter de gesnoeide heg laten staan?

De rode cirkels geven de krappe bochten aan waardoor de (snelle)fietsers ineens voor de bestuurder staan.

De gekleurde lijnen geven enkele routes aan van de (snelle) fietsers. Bestuurder A dient alle bewegingen in te schatten waar de fietsers of brommers vandaan komen.

De onmogelijke taak van de bestuurder om op snelheid en richting tegelijk linksachter, de fietsers op de Raadhuislaan, de fietsers vanaf Schiphol rechts achter en rechts voor vanaf de coffeeshop te beoordelen gaat niet altijd goed.

De blokken buiten het fietspad aanbrengen is een goede zaak. De knip nabij de AMRO bank geeft de groei van het verkeer op de rotonde geen kans.



Dit is ons voorstel van mei 2017.