

GROEN IDEECAFÉ

DUURZAME MOBILITEIT

21 oktober 2024
inloop vanaf 19:30
Scheltema Leiden

Programma

- 19:30 - Inloop
- 20:00 - Nederland fietsland: fietssucces in de stad
Letícia Lindenberg Lemos, stedenbouwkundige
- 20:30 - Minder auto's & veilig lopen en fietsen in Leiden
Eric Jellema, gemeente Leiden
- 21:00 - Pauze
- 21:15 - Brainstorm
- 21:45 - Napraten

info en
doneren



 **ideecafé**
ideewinkel.nl

GROEN IDEECAFÉ

WIJ ZOEKEN NIEUWE TEAMLEDEN

iedere derde maandag

vanaf 19:30

Scheltema Leiden

het Groen Ideecafé is dé plek waar duurzame initiatieven van Leiden en de regio samenkomen

iedere 3e maandag van de maand

meedoen in ons team of meer info?
mail naar groenideecafé@gmail.com



- brainstormen in een leuk team
- overleggen digitaal en live



Samen 1x per maand een inspirerende avond
neerzetten voor Leiden en omgeving





Nederland fietsland

een basisrecept voor fietssucces in steden

21-10-2024 – Leticia Lindenberg Lemos

SPARK

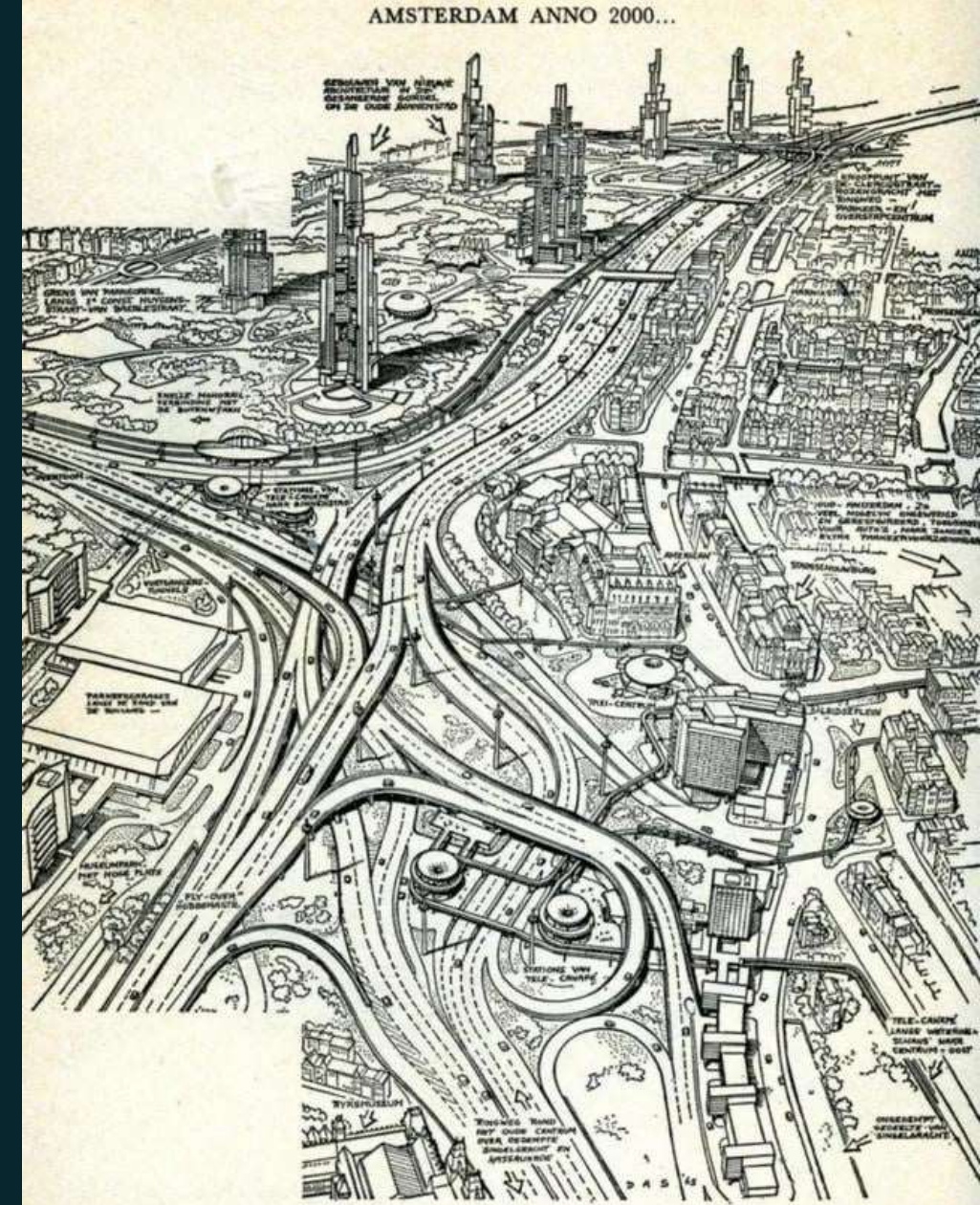
Waar ga ik over?

- Wie ben ik (en mijn connectie met NL)
- Context: verkeer in Nederland tot 1970
- Hoe is Duurzaam Veilig tot stand gekomen?
- En vanaf nu?



Auto: de opkomst

- Na de Tweede Wereldoorlog (1950–1975) was in Nederland een jaarlijkse economische groei van 4%
- Deze groei werd gepaard door een groei in automobilititeit
- Tussen 1960 en 1970 is het aantal personenauto's in Nederland sterk toegenomen:
 - 45 per 1.000 inwoners in 1960 (de helft van België en Zwitserland toen)
 - tot 200 in 1970 (vergelijkbaar met die 2 landen)
- De groei in personenauto's:
 - 150k in 1950; 500k in 1960; 2.500k in 1970
 - Tegenwoordig zijn er 8.500k of 1 auto per 2 inwoners
- Meer auto's = behoefte aan meer ruimte voor auto's
- En plannen zijn ontworpen...

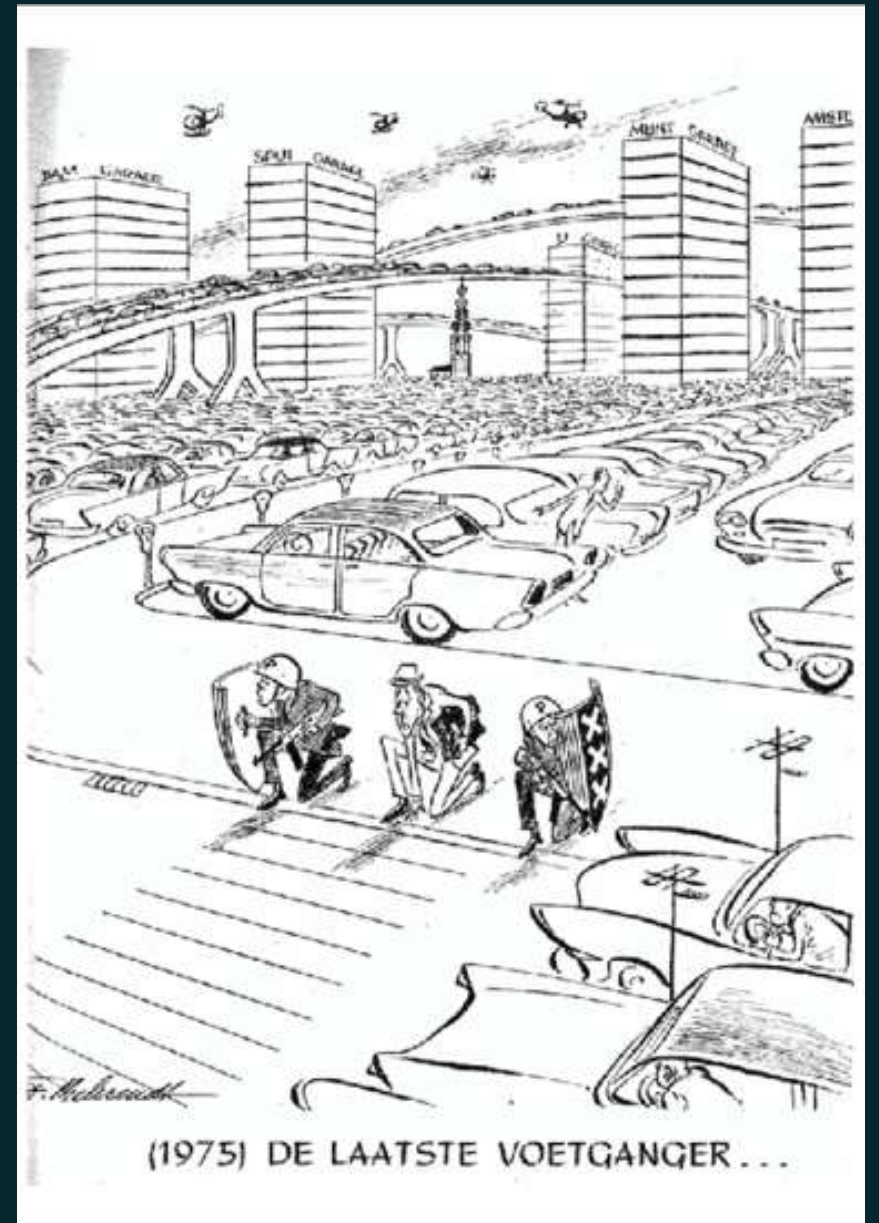


De enige manier om de Nederlandse oude binnensteden voor verwoesting door verkeersvoorzieningen te sparen is ons inziens het aanleggen van een brede ringweg rond het oude centrum. Hier een mogelijke oplossing voor Amsterdam. Voorwaarde is het slopen van een groot deel van de negentiende-eeuwse bebouwing buiten de ringweg, en een goed werkend openbaar vervoer (geen metro...) van en naar de ringweg.



Een voorbeeld uit een brochure, het Surinameplein zou een toegang geven tot een stadssnelweg die op de plaats van de Kinkerbuurt en de rest van Oud-West zou komen te liggen.

Uitkomst?

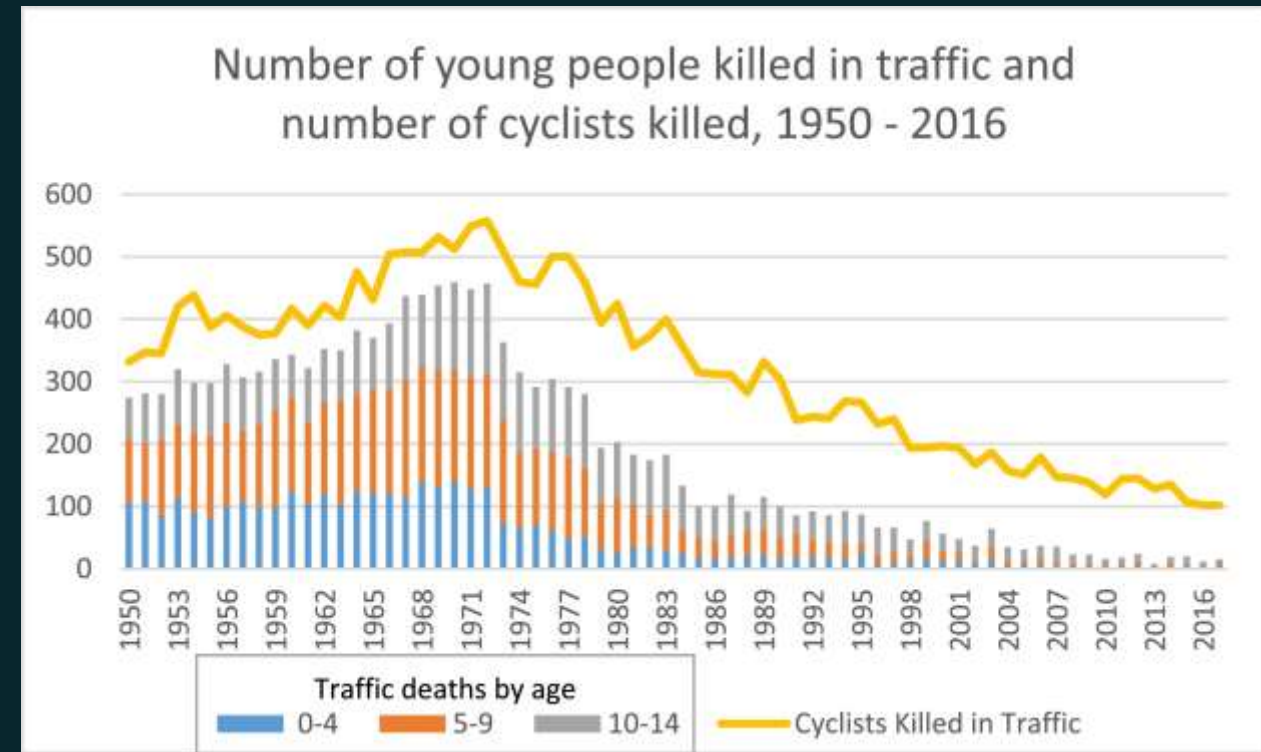


Uitkomst?

Verkeersongevallen zijn explosief gestegen:

Toename verkeerslachtoffers tussen 1950 en 1970

- 65% toename onder de 14 (van 278 tot 460)
- 55% toename fietsers (van 332 tot 512)





DIEU ET MON DROIT

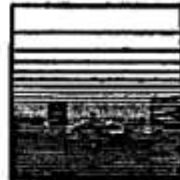
DE TIJD

WOENSDAG 20 SEPTEMBER 1972 16 pagina's

DAGBLAD VOOR NEDERLAND

RUSTIG HERFSTWEER

In de nacht en ochtend op veel en zonnig weer. Koude nacht met min. temp. van 5 gr in het binnenland. Maxima morgen 16 gr. Vrijdag: 3 gr. onder normaal. ZON OP: 6.24 Onder: 18.41 MAAN OP: 17.41 Onder: 4.05



128e JAARGANG No. 41270

DE TIJD WOENSDAG 20 SEPTEMBER 1972

BINNENLAND

9

„Pressiegroep Stop de kindermoord”

IN EINDHOVEN en Helmond zijn een paar mensen opgestaan die de apathie willen doorbreken waarmee het Nederlandse volk de dagelijkse kinderslachting in het verkeer accepteert. U kunt daarover hiernaast iets meer lezen. Met zijn voorbeelden die ongetwijfeld ook voor andere plaatsen opgaan.

De initiatiefnemers verdienen steun. Het moet maar eens afgelopen zijn met de onkunde, de achteloosheid of het cynisme waarmee in dit land de prioriteiten worden gesteld. Het gaat hier niet om een randverschijnsel het gaat om de vraag of wij een beschaafd volk wensen te zijn. Alle frasen over humaniteit, rechten van de mens, menselijk leefmilieu — verdrag van Rome, declaratie van Stockholm (laten we tweeduizend jaar christendom maar liever buiten beschouwing laten) — zijn voos als wij de consequenties niet wensen te trekken.

De Eindhovenaren hebben weinig moeite gehad mij te overtuigen van de noodzaak van voortdurende, concrete en harde acties. Eerlijk gezegd: dat harde is een toevoeging mijnerzijds. Ik heb daar de persoonlijke reden voor, dat ik uit bittere ervaring weet waarover het gaat. Een van de drieduizend verkeersdoden van 1971 was mijn jongste kind, zes jaar oud, op weg naar school van de weg gereden door iemand die met vol gas een onoverzichtelijke bocht inreed. (f 150,- boete; misdadig rijden is goedkoper dan u denkt). Ik zal de laatste zijn die betrokkene — die nadien zelfs niet de schijn heeft gewekt iets te willen goedmaken — van schuld vrij te pleiten. Maar er is medeschuld bij overheden die de wegprioriteiten zo afstellen, dat kleine kinderen dagelijks naar school moeten over een bochtige, bolstaande klinkerweg, waar zich een nog steeds groeiend aantal auto's, in-

clusief zware vrachtcombinaties, tussen rijen honderdvijftigjarige eiken doorwringt. Ik heb geen studierapporten van deskundigen nodig om te kunnen constateren, dat dit een ontoelaatbare en dus misdadige situatie is. De misdadigers zitten in dit geval bij het provinciaal bestuur, dat verantwoordelijk is voor de bedoelde provinciale weg. (Misdadiger mag u desgewenst verstaan in de letterlijke zin: hij die het mis doet.)

Kort geleden sprak ik met de actievoerders in Eindhoven. Ik kon toen niet vermoeden dat daags daarna een van mijn andere kinderen, tien jaar oud, terugkomend uit school, van een soortgelijke weg zou worden gereden; samen met vier vriendinnetjes, in één klap een heel ziekenzaaltje vol. Oorzaak: een automobilist reed met naar schatting 120 km een onoverzichtelijke bocht in. Het is dit keer met een aantal hersen-

schuddingen en gebroken benen nog tamelijk goed afgelopen. Zo goed dat ik nu niet lam geslagen ben, maar aangezet tot actie. Want ook hier is er een tweede schuldige: het gemeentebestuur van Vught, dat kinderen dwingt dagelijks over bolle, bochtige, gladde wegen te fietsen waarop een nog steeds aanzwellende stroom gemotoriseerd verkeer zich tussen bomen doorwringt.

Ik kan u nu al voorspellen dat op deze wegen, en op veel andere wegen met gemengd verkeer (een typisch Brabantse specialiteit) nog meer dan één kind gedood of gewond zal worden. Zij hebben geen keus: ze zijn leerplichtig en de enige weg naar school is een weg als boven beschreven. Deze samenleving vol Sterreclame voor zachte babyvoeder en gezonde groei-margarine laat haar kinderen van de weg rijden omdat er geen pressiegroep is die er zakeijk belang bij heeft. Omdat in dit land gekozen wordt

voor één kilometer autosnelweg boven honderd kilometer veilig fietspad. Wie durft hardop te zeggen dat hij die keuze wenst te maken? Maar de praktijk van verholde prioriteiten leidt even goed tot het misdadige resultaat.

Is er geen pressiegroep? Laten we haar dan maken. Ouders van slachtoffertjes, bezorgde ouders van potentiële slachtoffertjes, verenigt u. Milieu-activisten, sluit u aan. Want laten we duidelijk stellen, dat de veiligheid van kinderen een eerste voorwaarde is voor een menswaardig leefmilieu. De momentele dood van de klappen op de weg is nader dan alle mogelijke schadelijke beïnvloedingen van de biosfeer die wijlicht in de toekomst tot levensgevaar kunnen leiden. Wie zich druk wil maken om de toekomst van zijn kleinkinderen, moet eerst even zorgen dat hij kinderen in leven houdt. Er is trouwens geen sprake van een conflict: ik pleit niet voor

22-strooks autowegen, maar voor veilige fietspaden.

Die pressiegroep moet meer doen dan fulmineren. Zij moet klagen met concrete tenlasteleggingen: een levensgevaarlijke wegverbinding hier, een onmogelijke overstek daar, met daaraan gekoppeld de vragen: wie is verantwoordelijk en wat gaat hij doen? De Eindhovenaren kunnen u nu al verzekeren dat het zweet en tranen zal kosten om door de barrières van het gevestigde denken en handelen heen te breken.

Omtrent moeten we ook de juridische wereld. Ik pleit niet voor het afsnijden van oren, zelfs niet voor hogere boeten of gevangenisstraf. Maar wél voor de simpele maatregel van verwijdering uit het verkeer. Wie met hoge snelheid blind een bocht ingaat is niet geschikt voor de hoogstverantwoordelijke functie van chauffeur. Een voorwaardelijke ontzegging met een

proeftijd van twee jaar voor iemand die op die manier een kind heeft doodgereden, tart het gezonde verstand. Zo'n maatregel is hoogstens te verdedigen voor iemand die op gevaarlijk rijden wordt betrapt, zonder dat daarbij slachtoffers zijn gevallen en dan nog alleen voorzover de gunst van de twijfel kan worden gegeven wat betreft de mogelijkheid om tijdig te kunnen corrigeren.

Het bezit van een rijbewijs hoort niet tot de grondrechten van de mens. Velen zijn qua reactievermogen of mentaliteit ongeschikt. Het wordt de hoogste tijd dat we dit ordinare feit gaan erkennen. Wie plaatselijke afdelingen van de „Pressiegroep Stop Kindermoord” kan en wil organiseren kan zich melden bij:

VIC LANGENHOFF,
DENNENWEG 5,
HELVOIRT

Side note

Het woord “slachtoffer” ...

- *Slacht* betekent “to slaughter”
- Het *offer* betekent “the sacrifice”

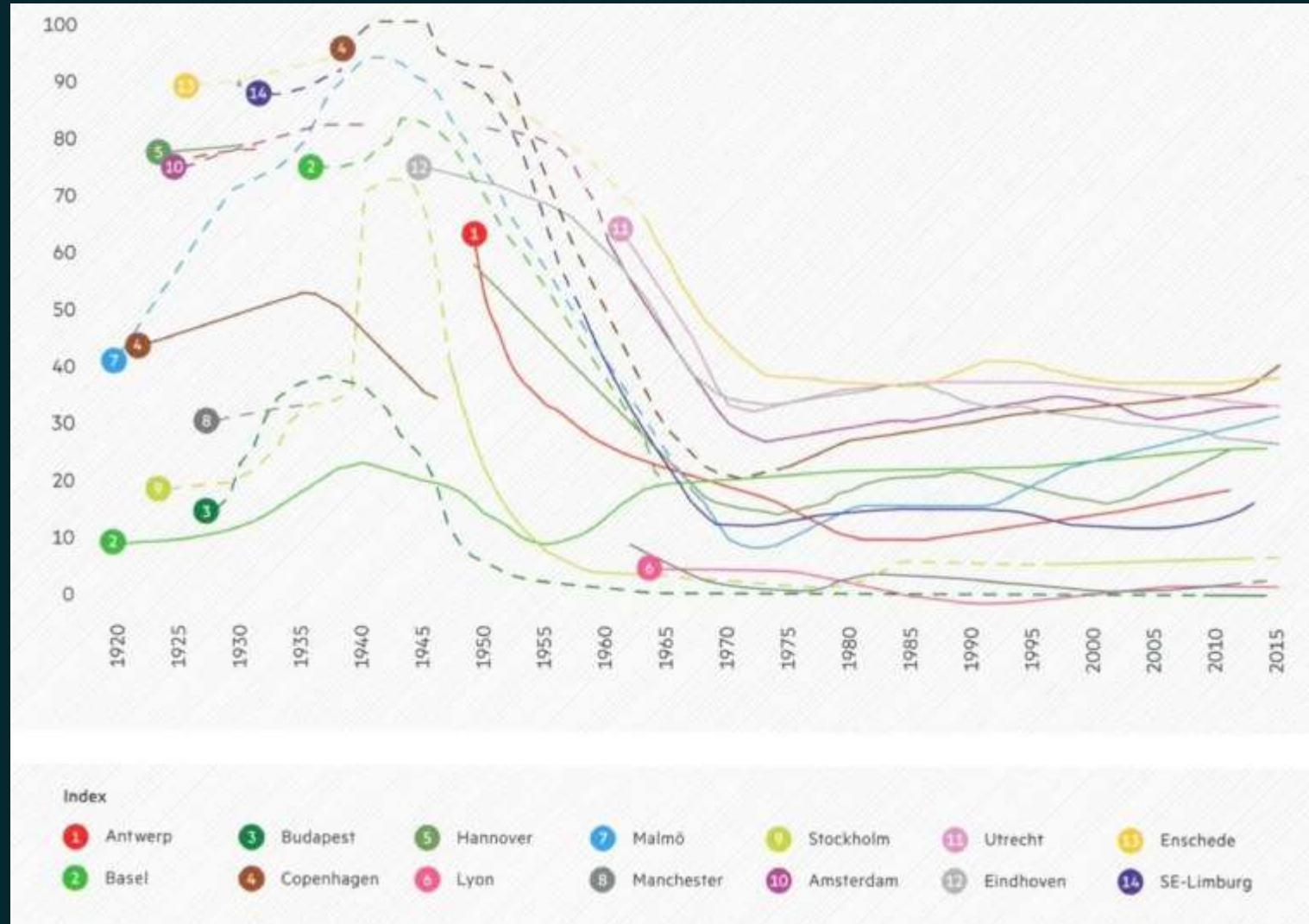
Daarom dacht ik aan deze strip...



En de fiets?

- In 1950 was in Nederland 1 fiets per 2 inwoners
- Tussen 1950 en 1970 vond een sterk daling van fietsgebruik plaats (in heel Europa)
- In Nederland begon de daling iets later en het resulterende plateau is hoger gebleven dan in andere landen.
- Waarom?

Sociale bewegingen!



Percentages fietsgebruik in geselecteerde Europese steden tussen 1920 en 2015



Sociale bewegingen

Provo, Kabouter, Dooievaar, Stopkindermoord (en kinderen)...

Wat ze stelden voor:

- nadruk op zelfbestuur;
- leefbaarheid;
- de kleine (buurt)schaal, die prioriteit gaf aan wandelen en fietsen boven autorijden;
- verzet tegen onbeperkte economische groei en herontwikkeling van het stadscentrum om grote bedrijven en auto's te huisvesten



En de overheid?

De overheid was pas later betrokken, want...

- toename in de hoeveelheid verkeersongevallen = onvermijdelijke prijs



Het probleem van verkeersongevallen vanuit de rechtse en linkse oogpunten:

- Rechtse partijen:
 - verantwoordelijkheid van het individu
 - naast campagnes hoeft de overheid niet veel te doen
- Linkse partijen:
 - het is een probleem voor kwetsbare weggebruikers die lijden onder het gedrag van 'sterke verkeersdeelnemers', voornamelijk bestuurders van personenauto's.



Hoe Duurzaam Veilig tot stand kwam?

- Tussen 1970 en 1990 was meer aandacht voor verkeersveiligheid
- SWOV 1962
- Veel maatregelen bedacht, maar er ontbrak een algemene visie
- SWOV moet een nieuwe visie bouwen, waaronder:
 - een diepgaande analyse over de reden waarom verkeer jaarlijks tot zoveel verkeersslachtoffers leidt;
 - een visie op hoe aanzienlijk veiliger wegverkeer eruit zou kunnen zien,
 - langs welke lijnen een aanzienlijk veiliger wegverkeer tot stand zou kunnen komen
- SWOV heeft de eerste versie van een “systeembenadering” voor verkeersveiligheid: “Naar een Duurzaam Veilig Wegverkeer”
- Dit was een nieuwe manier om te denken over ongevalsoorzaken en ongevals- en letselpreventie



Naar een Duurzaam Veilig Wegverkeer (1990-2010)

3 leidende principes:

- Functionaliteit van wegen: stromen of uitwisselen (ETW en GOW).
- Homogeniteit in massa, snelheid en richting
- Herkenbaarheid van wegen en voorspelbaar weggedrag

De ontwerphandleidingen waren geactualiseerd en Start-up-programma zijn uitgevoerd

In 1998 waren 15% van het weggennet 30km/uur-wegen. Deze verhouding was 70% in 2008.

Het SUNflower project

- Volgens het SUNflower project (2002) hadden Zweden (Sweden), de Verenigd Koninkrijk (UK) en Nederland al de beste verkeersveiligheid ter wereld.
- Toen had Nederland 25 dood per 100k inwoners en Zweden had ongeveer 15
- Gedurende de daaropvolgende 20 jaar werd dit verschil verwijderd

Door met Duurzaam Veilig (2005-2020)

5 leidende principes (2 nieuwe principes):

- **Functionaliteit** van wegen: stromen of uitwisselen.
- **Homogeniteit** in massa, snelheid en richting
- **Herkenbaarheid** van wegen en voorspelbaar weggedrag
- +
- Fysieke en sociale **vergevingsgezindheid**: geen ernstige consequenties als gevolg van onveilig gedrag
- **Statusonderkenning**: herkennen van een verminderde bekwaamheid tot deelname aan het verkeer, bijvoorbeeld door vermoeidheid of alcoholgebruik

← Aanwezig in eerste versie,
maar is nu expliciet

Wegen binnen DV kaders

1

Stromwegen

- Verkeer snel en veilig tussen herkomst en bestemming
- Autoverkeer hoogste prioriteit
- Alleen buiten be-kom
- 80km/u

2

Gebiedsontsluitingsweg

- Verbinden stroomwegen met erftoegangswegen
- Met kruispunten
- Binnen/buiten be-kom
- 50km/u (ook 70km/u)

3

Erftoegangsweg

- Directe toegang tot bestemming
- Verblijven staat centraal
- Binnen be-kom
- 30km/u (ook 15km/u)
- Buiten be-kom 60km/u



Uitkomst?

- In 2013 en 2014 was de hoeveelheid verkeersdood in Nederland op het laagste punt in decennia. In 2016 was het laagste punt voor ernstig gewond.
- In 2017 nam het aantal slachtoffers toe
- In 2018 heeft SWOV een derde versie gepubliceerd met dezelfde filosofie, maar geactualiseerd volgens de recente ontwikkelingen, veranderingen in demografie, stedelijkheid en technologie.

Duurzaam Veilig 3 (2018-2030)

5 leidende principes:

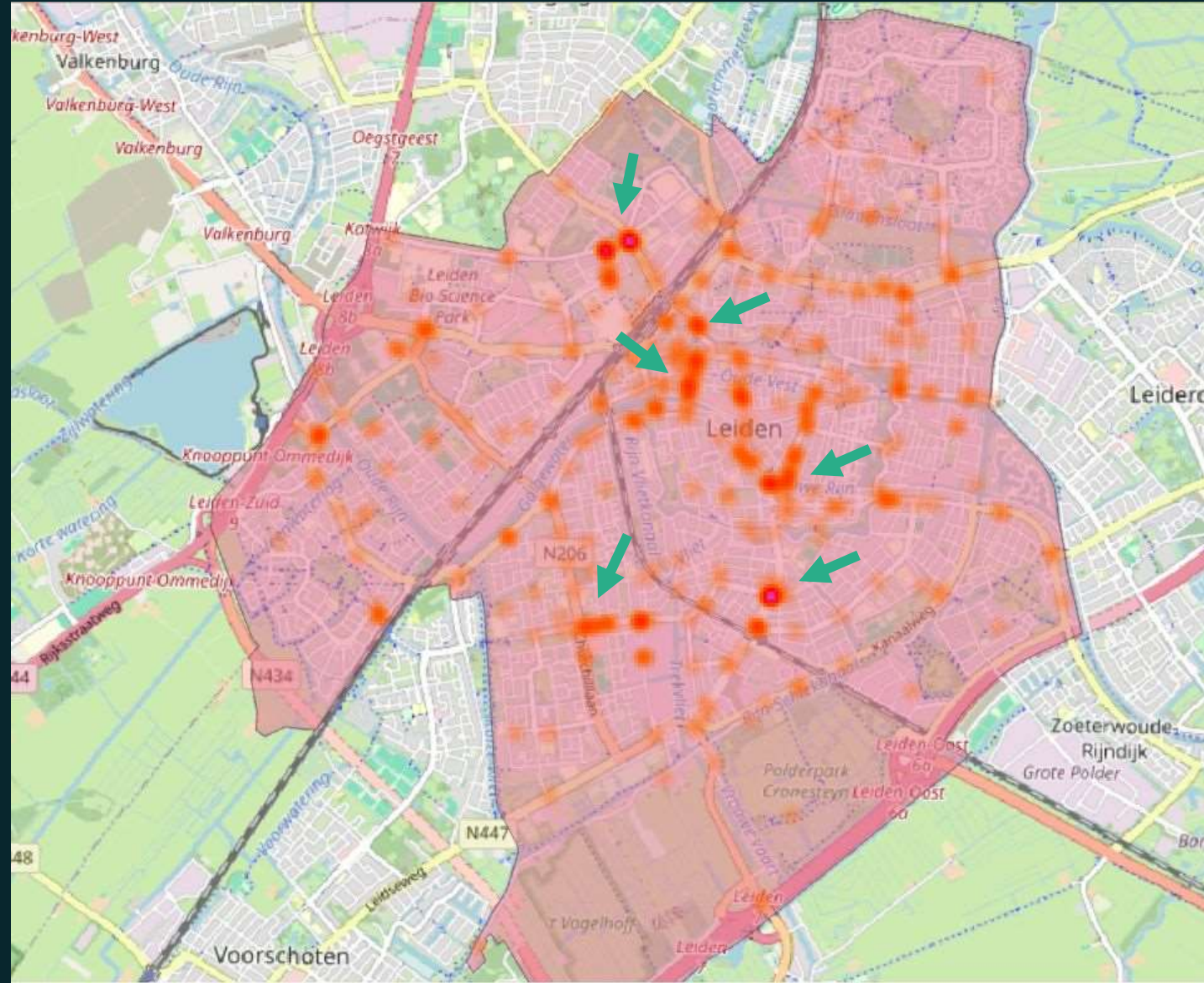
- **Functionaliteit** van wegen: stromen of uitwisselen.
- **(Bio)mechanica** afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van de verkeersdeelnemer
- **Psychologica** afstemming van verkeersomgeving en
- competenties van verkeersdeelnemers
- Effectief belegde **verantwoordelijkheid**
- **Leren en innoveren** in het verkeerssysteem

ontwerpprincipes

organisatieprincipes

En Leiden

- 2023 de gemeente met de meeste fietsongevallen per 10.000 inwoners in heel Nederland (geRegistreerde Ongevallen Nederland)
- Hiernaast: heatmap van de ongevallen in 2023 waar een fietser bij betrokken was (bromfietzers en scooters zijn buiten beschouwing gelaten)
- De nare plekken zijn bekend



Wie fietst?

- Pubers zijn de groep die het meest met de fiets rijdt (2/3 van alle verplaatsingen)
- Leeftijd 65 tot 75 op de tweede plek

Deze twee groepen vormen onze geschiedenis:

- Ouderen hebben onze heden gebouwd
- Kinderen en pubers zijn onze toekomst

Fietsen is meer dan mobiliteit.

Het is een middel om deel te nemen aan de samenleving.



Fietsen is meer dan mobiliteit.

Het is een middel om deel te nemen aan de samenleving!



GROEN IDEECAFÉ

DUURZAME MOBILITEIT

21 oktober 2024
inloop vanaf 19:30
Scheltema Leiden

Programma

- 19:30 - Inloop
- 20:00 - Nederland fietsland: fietssucces in de stad
Letícia Lindenberg Lemos, stedenbouwkundige
- 20:30 - Minder auto's & veilig lopen en fietsen in Leiden
Eric Jellema, gemeente Leiden
- 21:00 - Pauze
- 21:15 - Brainstorm
- 21:45 - Napraten

info en
doneren



 ideecafé
ideewinkel.nl

Duurzaam Mobiliteitsbeleid in Leiden



Beleidsstukken op gebied van mobiliteit

- Agenda autoluwe Binnenstad 2020
- Beleidsprogramma Fiets 2020-2030
- Beleidsprogramma Voetganger 2020-2030
- Convenant stadsdistributie en principebesluit ZE zone 2020
- Mobiliteitsnota 2020-2030
- Visie laadinfrastructuur 2021
- Parkeervisie 2020-2030
- Deelkader deeltweewielers 2022
- Diverse uitvoeringsprogramma's (fietsparkeren, duurzaam bereikbaar)
- En de omgevingsvisie Leiden 2040 -----> duurzaam, veilig, ruimte voor voetganger, fietser en groen



Ambities

Leiden is in beweging. De afdeling Mobiliteit zorgt dat Leiden nu en straks veilig in beweging blijft.

Verkeersveiligheid is het uitgangspunt bij alle projecten in de buitenruimte

In Leiden stimuleren we schone vervoersvormen die weinig ruimte innemen.

De komende jaren groeit onze stad. Dat betekent meer bewegingen in een stad en regio waar het nu al erg druk is. Vanuit 9 richtinggevende ambities werken wij aan een mooi, leefbaar en duurzaam Leiden.



Leiden als fietsstad



Ruimte voor de voetganger



Stimuleren OV



Versterken hoofdinfra en verbeteren verkeersveiligheid



Autoluwe binnenstad



Aantrekkelijke binnenstad



Juiste parkeerder op de juiste plek



Ondersteunen deelconcepten



Gebruik nieuwe technologie



Leiden

LEIDEN BLIJFT GROEIEN

- Meer bewoners (130.00)
- Meer bezoekers
- Meer werknemers

- Meer bewegingen

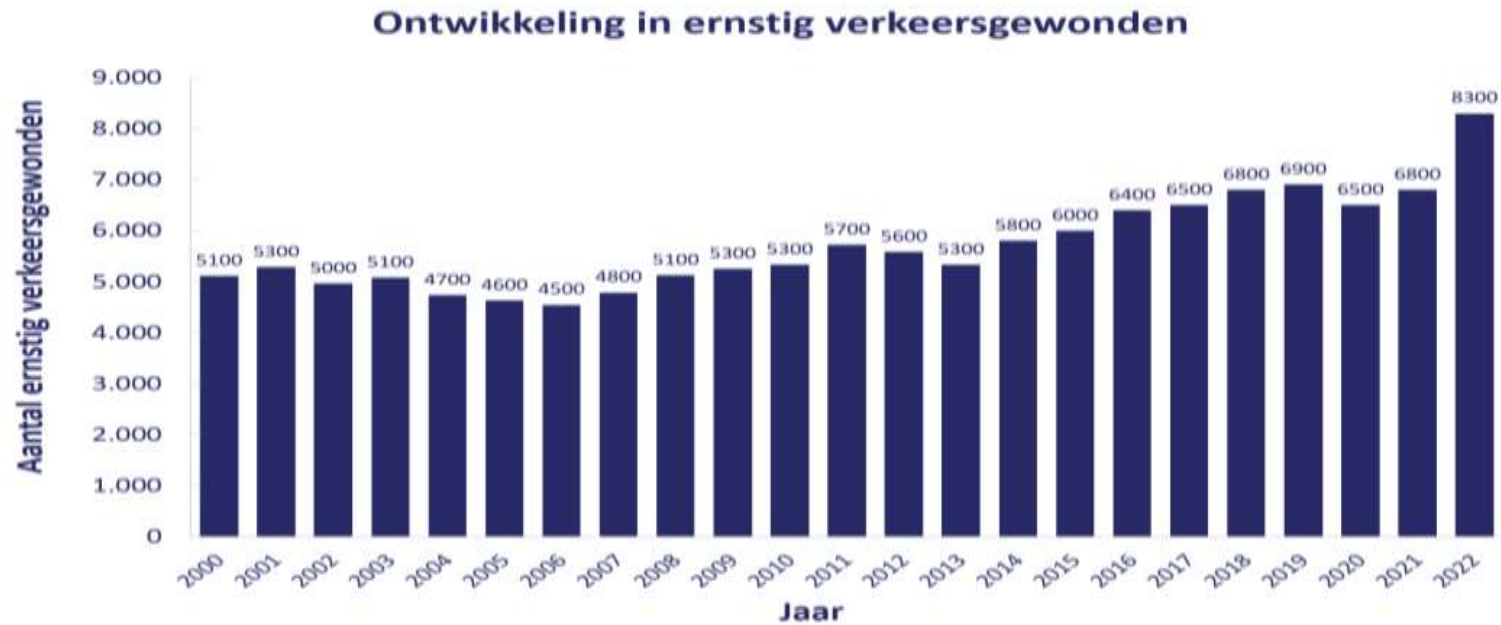
Met de auto, de fiets, het openbaar vervoer, te voet...

- Hogere druk op de openbare ruimte

Ongemak, weinig comfort, gevaarlijke situaties...



Verkeersveiligheid landelijke trend



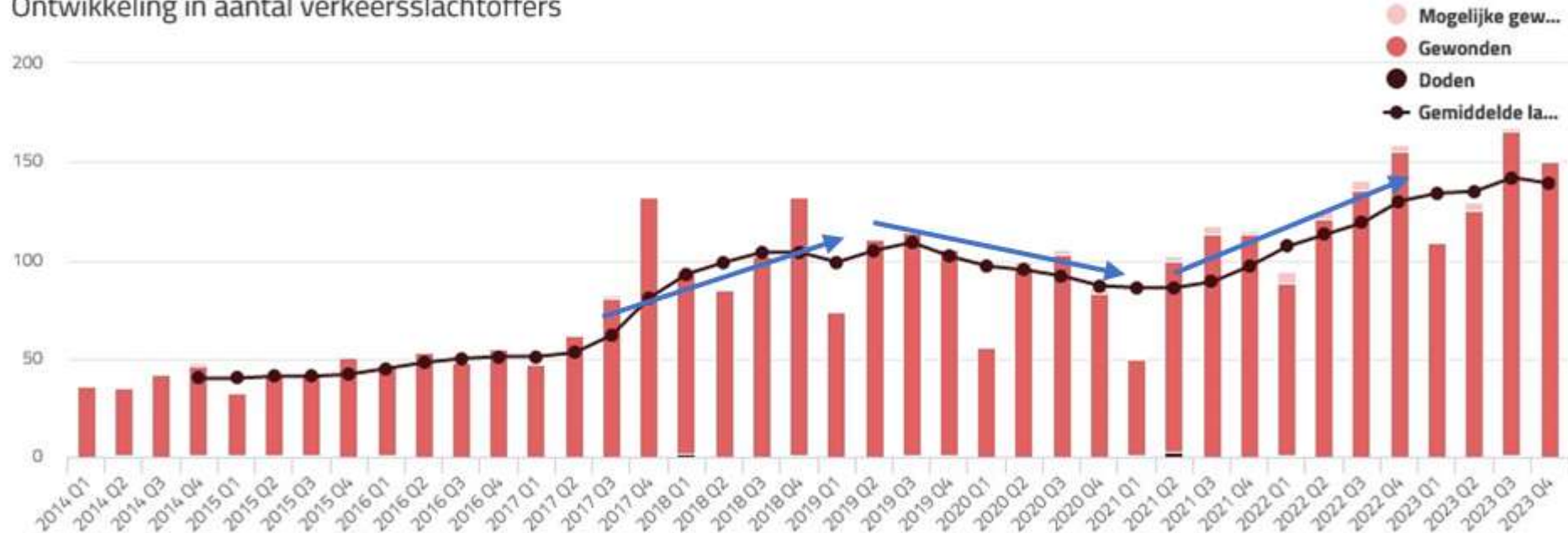
Afbeelding 1. Het aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland sinds 2000 volgens de huidige definitie. Bron: SWOV, o.b.v. DHD, en IenW.



Wat is er aan de hand?

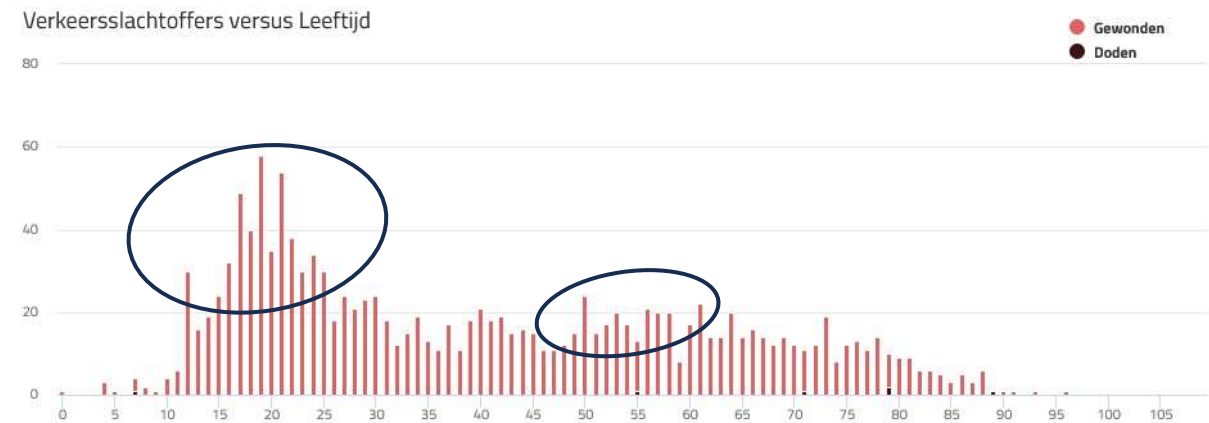
- Leidse ongevallendata 2014-2023

Ontwikkeling in aantal verkeersslachtoffers



Wat is er aan de hand?

- Verkeersslachtoffers vs vervoerswijze en verkeersslachtoffers vs leeftijd in Leiden



Wat maakt verkeersveiligheid tot uitdagende opgave?

- Invloed beperkt, mobiliteit blijft gedrag
- Ruimte terugwinnen op de auto vraagt een lange adem
- Ongevallen hakken erin, gevoel neemt het over van de feiten, kans op paniek(voetbal)
- Ieder ongeval is uniek, nooit 1 oplossing voor 1 aandachtslocatie
- 18 miljoen bondscoaches: iedereen weet het beter
- Verkeersveiligheid is uitgangspunt bij alle ruimtelijke projecten (t.a.v. groen, wonen, werken, mobiliteit etc).



Verkeersveilig, wat doen we al?

1. Verkeerseducatie & gedragsbeïnvloedingsprojecten

- Verkeerseducatieprojecten (basisschool, middelbare school, senioren)
- Fietsen voor iedereen: fietsen en fietslessen voor minima
- Campagnes i.s.m. partners (scholen zijn weer begonnen, fietsverlichting, bob, mono, het kan hard gaan, veilig werken aan de weg)

2. Verkeersveiligheid & infrastructuur

- Project Veilige Schoolomgeving (herinrichting & safetydeal)
- Aanpak van aandachtslocaties met ultrakorte, korte en lange termijnmaatregelen
- Heel veel meer aanpassingen gericht op meer ruimte & bescherming van voetgangers & fietsers in andere projecten
- Verlagen van snelheden van 50 naar 30 in heel Leiden en 30 naar 15 in schoolzones

3. Handhaving

- Beboeten verkeerd geparkeerde voertuigen
- Fiets fout/ fiets weg stationsomgeving, verwijderen wees- en wrakfietsen stations & binnenstad

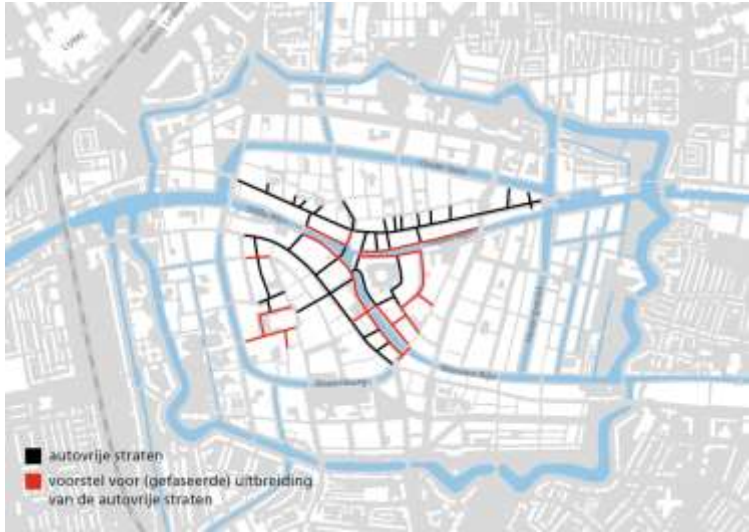


AANPAK AUTOLUW BINNENSTAD LEIDEND



- Groene loper: Bussen uit de Stationsweg/Steenstraat
- Minder doorgaand autoverkeer
- Meer ruimte door 1000 minder parkeerplaatsen en PenR aan randen
- Meer fietsparkeren
- Andere bevoorrading/zero emissie
- Autoluwe gebieden rondom de kerken
- Meer groen
- Laadinfra en deelmobiliteit!
- Voet- en fietsgangers vriendelijk gebied

Agenda Autoluwe Binnenstad



Leiden

Fietsparkeren en voetgangers

- Waarom beleid over fietsparkeren?
- → streven naar hogere kwaliteit in de openbare buitenruimte
- → stimuleren van duurzame vormen van vervoer; ook ruimte voor deel(bak)fiets



Leiden

Oplossingen

- Meer capaciteit op strategische locaties
- Handhaving
- Communicatie



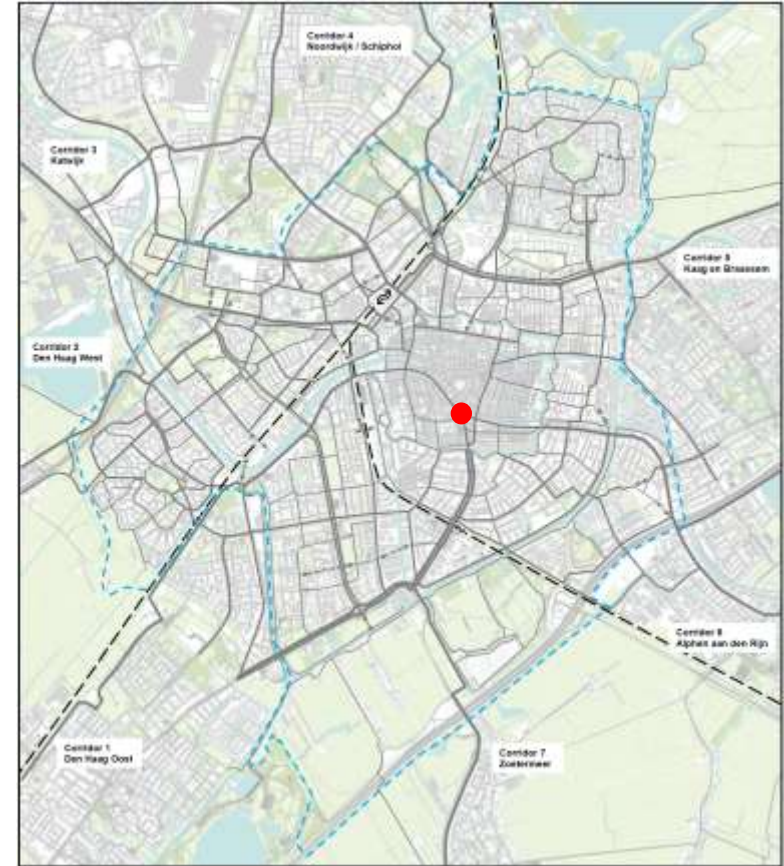
Zichtbare verbeteringen in de stad



Zichtbare verbeteringen in de stad



- Steenschuur



Leiden

Wat doen we al?



Uitgevoerd: Boshuizerkade, Zoeterwoudseweg, Haagweg, onderdelen van de corridor Herenstraat-Vrijheidslaan-Vijf Meilaan, de Centrumroute, aanpassingen Stationsplein, Willem de Zwijgerbrug, Schipholweg en Broekweg

In voorbereiding/ uitvoering: Groene Lopers (6 deelprojecten), Lammenschansweg (ultra korte, korte lange termijn maatregelen), Spanjaardsbrug, NZ-verbindingssas (korte en lange termijn maatregelen), Masterplan Houtkwartier, Groote Vink, Oosterkerk/ Ir Driessenstraat, wijkvernieuwingen Hoge Mors/ Vogelwijk etc etc



Samenvattend: dilemma's in mobiliteit

- Faciliteren parkeren doelgroepen (bewoners, bezoekers, bevoorrading en deelfiets/auto)
- Verblijfsruimte -> autoluw maar niet autovrij (bevoorrading/bereikbaar)
- Ruimte voor voetgangers en fietsen en groen
- Verblijfsklimaat → Verkeersveiligheid en leefbaarheid

Input van gebruikers/bewoners van belang!

- Ervaring en beleving
- Eigen/particuliere initiatieven en input?
- Hoe wil men betrokken zijn? Vormen van participatie.
- Vragen?

GROEN IDEECAFÉ

DUURZAME MOBILITEIT

21 oktober 2024
inloop vanaf 19:30
Scheltema Leiden

Programma

- 19:30 - Inloop
- 20:00 - Nederland fietsland: fietssucces in de stad
Letícia Lindenberg Lemos, stedenbouwkundige
- 20:30 - Minder auto's & veilig lopen en fietsen in Leiden
Eric Jellema, gemeente Leiden
- 21:00 - Pauze
- 21:15 - Brainstorm
- 21:45 - Napraten

info en
doneren



 **ideecafé**
ideewinkel.nl