

Opmerkingen bij de Ontwerpvisie op Duurzame mobiliteit Pijnacker-Nootdorp 2040

Voorpagina. Deze voorpagina geeft aan dat kinderen zich focussen op passieve mobiliteit. Het is daarom een uitdaging om die gedachte dat de toekomst is bij te stellen. Voor de gezondheid en het milieu is het beter om zich zoveel mogelijk actief met spierkracht en voedselenergie te verplaatsen. Dus inspanningen zijn nodig om hier al in te zetten op een gedragsverandering aan de basis.

p. 16

Het is belangrijk om te weten hoe makkelijk de mensen kunnen schakelen tussen de verschillende vormen van mobiliteit om zo het gedrag aan te kunnen passen. Ook is het belangrijk om te weten hoeveel de mensen willen investeren in MOM (Mobiliteit Op Maat). Aan de hand van persoonlijke voorwaarden, inspanningsmogelijkheden en financiële balansen kunnen dan de duurzamere mobiliteitsmodi versterkt worden. Het is mooi dat uit die groepsgesprekken al een heleboel persoonlijke voorwaarden gekomen zijn, maar zoals ook al op p. 42 blijkt zul je per persoon moeten kijken of zijn voorwaarden al niet voldaan zijn als hij de passende, duurzamere vervoersvorm kiest en de juiste route krijgt voorgelegd: MOM (Mobiliteit Op Maat).

p. 18

Hier zie je dat verschillende vervoersvormen met elkaar in conflict komen: randwegen die barrières gaan vormen voor de zwakkere weggebruiker. Waar je vroeger van Pijnacker voor een groot gedeelte zorgeloos zoevend langs de N470 naar Delfgauw/Delft kon fietsen krijg je nu gelijkvloerse kruisingen en hellingen (Komkommerweg). Groepen fietsende scholieren die extra op moeten passen, plannen die kruisingen met drie rijstroken voorzien met afscherming van uitzicht door (zeer) lange vrachtwagens (Komkommerweg- SvdOyeweg).



Figuur 1 Fietsende scholieren op fietspad langs de N470

p. 19

Een “energieneutrale gemeente “wordt tegenwoordig op een zeer beperkte wijze gebruikt. Je moet eigenlijk al het energieverbruik meenemen om echt energieneutraal te zijn, dus ook vervoer en ook de elektrische energie die bijvoorbeeld gebruikt wordt om aardwarmte op te pompen en het effluent terug te pompen, bij te verwarmen en te distribueren. Dan zie je dat er meer dan 0% CO2 wordt geproduceerd. Je ziet hier ook de (toekomstige) paradoxen in de stellingen. Aan de ene kant duurzaam en energieneutraal en aan de andere kant alle vormen van mobiliteit voor bedrijven en inwoners garanderen. We zien het al bij het oplossen van files. Het lijkt wel een negatieve analogie van de wet van Moore: elk jaar weer meer auto- en vrachtautokilometers erbij wanneer de files zogenaamd opgelost worden met daardoor in de steden steeds meer vervuiling.

Randwegen zijn bedoeld om de automobilititeit groter te maken en als je geen gepaste maatregelen treft de fietsmobilititeit (barrières) te verlagen.

In stuk wordt gesproken over “schoon”verkeer met de kennis dat elektrische wagens evenveel fijnstof uitstoten als moderne dieselauto’s en als er naar de milieukosten gekeken wordt van e-mobility, beperken zich de keuzes (zie ook opmerkingen bij p.20).

p.20 We voldoen aan de Nederlandse wettelijke normen, wil nog niet zeggen dat er geen schadelijke concentraties toxische stoffen in de lucht hangen. De metingen gaan trouwens uit van gemiddelden en op bepaalde meetpunten gemeten. . De wettelijke normen geven een indicatie (niet alle belangrijke pollutanten worden meegenomen) maar zeggen helemaal niet dat er geen gezondheidsschade is of zal ontstaan, het zijn geen NOAEC’s (No Observed Adverse Effect Concentration) Het is een van de punten waarbij ook vanuit de WHO aangedrongen wordt om deze normconcentraties flink naar beneden bij te stellen en waarom veel steden proberen sterk vervuilende voertuigen te weren: . <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/en/> .

Volgens de WHO:

Guideline values

PM_{2.5}

10 µg/m³ annual mean

25 µg/m³ 24-hour mean

PM₁₀

20 µg/m³ annual mean

50 µg/m³ 24-hour mean

In Nederland:

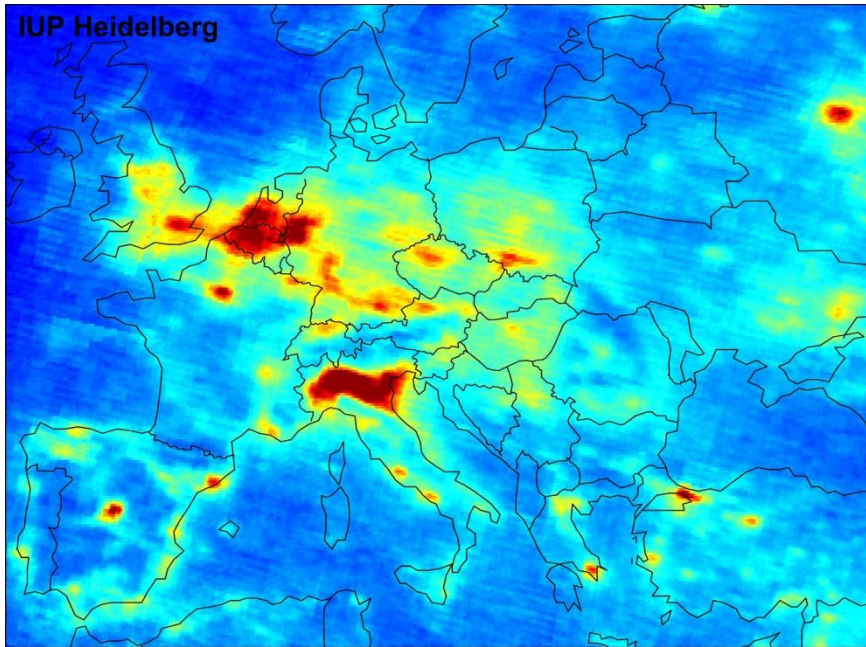
| | | | | |
|-------------------------------|------|--|----------------------|-------------|
| Fijn stof (PM ₁₀) | Mens | Jaargemiddelde | 40 µg/m ³ | Grenswaarde |
| | Mens | Daggemiddelde; overschrijding is toegestaan op niet meer dan 35 dagen per jaar | 50 µg/m ³ | Grenswaarde |

| | | | | |
|--|------|--|---|--|
| Fijnere fractie van fijn stof (PM _{2.5}) ⁹⁾ | Mens | Jaargemiddelde | 25 µg/m ³ | Grenswaarde (2015) |
| | Mens | Jaargemiddelde, gemiddelde op basis van metingen op stedelijke achtergrondlocaties, de zogeheten blootstellingsconcentratie | 20 µg/m ³ | Grenswaarde (2015) |
| | Mens | Jaargemiddelde, gemiddelde op basis van metingen op stedelijke achtergrondlocaties over de jaren 2009 tot en met 2011 respectievelijk over de jaren 2018 tot en met 2020 | 0-20% (15% vermindering voor Nederland ¹⁰⁾ | Streefwaarde (2020, ten opzichte van 2010) |
| | Mens | Jaargemiddelde | 20 µg/m ³ | Grenswaarde, indicatief (2020) |

En reden voor longartsen en Milieudefensie om te protesteren tegen het verkeersbeleid in Nederland.

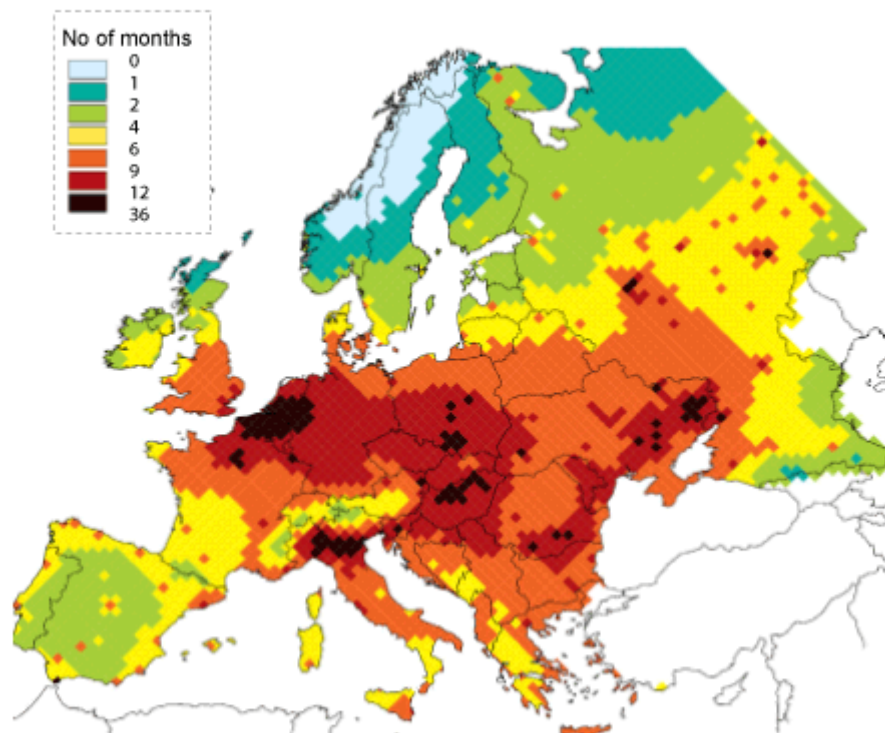
Het RIVM heeft in een TROS radar uitzending medegedeeld dat bijvoorbeeld door houtstook lokaal normen ruimschoots overschreden worden en mensen die veel in uitlaatgassen rijden/leven overschrijden ook die normen. Fietsers bijvoorbeeld ademen twee tot drie keer zoveel van die vuile lucht in (ademfrequentie en de hoeveelheid ingeademde lucht is recht evenredig met de hartfrequentie) en dit is ook een belemmering voor veel mensen om in die vervuilde lucht te fietsen daarom nemen ze een auto; een vicieuze cirkel dus. Sommige stoffen kun je trouwens niet middelen want de blootstelling is onomkeerbaar en cumulatief. De WHO denkt heel anders over onze normen,

op kaartjes over luchtverontreiniging horen we bij de meest vuile gebieden van Europa.



Figuur 2 NO₂-luchtkwaliteit gemiddelde van januari 2003 tot juni 2004 volgens ESA (donker rood duidt hoge concentraties aan en donker blauw lage)

→ Reduction in life expectancy due to exposure to PM 2,5
Year 2000



SOURCE: Clean Air for Europe Programme / www.environment.no

Figuur 3 Deze figuur spreekt voor zichzelf

Ook het dieselsjoemelschandaal geeft weer aan dat al de mooie theoretische rekenmodellen voor de emissies van het verkeer onbruikbaar zijn. Praktijkwaarden zijn er niet, onafhankelijke controles zijn er niet en de uitlaatgasmeting bij de APK keuring is een wassen neus.

P22.

Heel p.22 is achterhaald door het sjoemelschandaal van de autofabrikanten. Een schandaal dat steeds meer uitbreiding ondervindt en misschien ook bij benzineauto's <http://www.environmental-protection.org.uk/committees/air-quality/air-pollution-and-transport/car-pollution/>. Alle rekenmodellen met de oude theoretische uitstoot van auto's zijn niet meer bruikbaar zolang de werkelijke uitstoot niet gebruikt wordt.

P26.

De speedpedelec wordt daar aangeprezen, maar op de discussie over de invloed van de snelle pedelec op de veiligheid van de andere fietsers en de veiligheid van de speedpedelecer wordt gelukkig wel ingegaan in deze Ontwerpvisie en zal eisen stellen aan de infrastructuur en de handhaving (een woord dat maar twee keer voorkomt in deze Ontwerpvisie nl. op p.42 en 43 en één keer bij de uitkomsten van de discussieavond p.14). Ook daar zullen maatregelen getroffen moeten worden: of ze gaan bij 50 km-wegen de rijbaan op of de fietspaden worden 4 m brede (brom)fietspaden. Andere snelle HPV's (human powered vehicles) zoals ligfietsen en velomobielen worden hier niet genoemd, maar zijn wel degelijk een alternatief voor de e-bike en speedpedelec.

Het wegnemen van de filedruk is een slechte doelstelling, omdat het een van de "motoren" is van het fiets- en OV-gebruik. Zo is de enorme automobiliteit in ons land ontstaan: snelle autoverbindingen en een afnemend OV.

p.28

Elektrische auto's maken maar een verwaarloosbaar deel gebruik van groene stroom, 4,5 % volgens: <http://fd.nl/economie-politiek/1096031/nederland-voldoet-nog-lang-niet-aan-eu-afspraken-groene-energie-is-echt-groen-zon-wind-en-water>). Stroom uit biomassa is vervuilend en houdt vervuilende kolencentrales in bedrijf. Ook wordt voor de productie van de batterijen van elektrische auto's veel vervuild: <http://www.bbc.com/future/story/20150402-the-worst-place-on-earth>. Recyclen van de batterijen kost meer dan de productie en staat nog in zijn kinderschoenen: <http://wikimobi.nl/wiki/index.php?title=Accu>.

p.30

Op de site van Copenhagenize.com wordt het verschil in ruimtegebruik van de auto t.o.v. de fiets <http://www.copenhagenize.com/2015/12/arrogance-of-parking-space-copenhagen.html>. Hier wordt gesteld dat in Kopenhagen de ruimte voor één auto (dit zijn 3 parkeerplaatsen die afwisselend gebruikt worden) \$ 8000,- per jaar kost en de autobezitter maar \$ 110,- per jaar hoeft te betalen. Bij ons is dit verschil nog groter. Door het via een gemeenschappelijke belasting te laten betalen is de autobezitter zich niet bewust van de maatschappelijke kosten van zijn voertuig. Zeker als hij het

voertuig niet op eigen erf plaatst en de vraag naar parkeerplaatsen toeneemt zal de druk op de groene ruimte ook op een passieve manier (stilstaand) voortdurend toenemen.

p. 31

Gezien de slechte fietsstandaarden en de erbarmelijke mogelijkheden om bij een volle fietsstalling een tweede slot vast te maken, moet er gekeken worden naar betere fietsrekken, roestvrijstalen nietjes (LIDL Nobellaan) zijn een betere optie en er moet gekeken worden of een grotere tussenruimte mogelijk is.

p.35

De langeafstand fietsroutes zijn een sterke “motor” voor de promotie van de fiets en alle andere HPV-voertuigen. Hier kunnen gemeenten duidelijk de prioriteit voor de fiets voor alle doeleinden tonen. Comfort, veiligheid en snelheid zorgen voor een concurrentievoordeel t.o.v. de auto voor het vervoer van centrum tot centrum of van A tot Z.

Er ontbreken twee maatregelen bij de praktische maatregelen namelijk om binnen de bebouwde kom 30 km/u de gangbare snelheid te maken voor gemotoriseerd verkeer en bij kruisingen van fietsverkeer met drukke wegen zoveel mogelijk de keuze maken voor ongelijkvloerse kruisingen. Dit verbetert de doorstroom en er zullen minder conflicten ontstaan met de tragere verkeersdeelnemers. Ook het geeft de fietser een tijdsvoordeel en er zal op de korte en iets langere afstand (7,5 tot 15 km) eerder voor de fiets gekozen worden. Uit onderzoek blijkt dat dit soort prikkels werken bij het kiezen van een vervoersmodaliteit:

http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Algemeen_Actueel/Nieuwsberichten/2016/Beleving_van_bereikbaarheid_belangrijk_bij_vervoermiddelkeuze . Ook het vormen van de leefomgeving naar de gebruiker i.p.v. dat de gebruiker zich maar moet aanpassen aan zijn omgeving komt in deze thesis en ook in copenhagenize.com naar voren. Als onze omgeving niet maakbaar is verliezen we een deel of heel onze identiteit. Mensen die in een autoarme omgeving willen wonen kunnen in een autoarme wijk tot hun recht komen: http://www.huffingtonpost.com/2015/11/08/places-with-no-cars_n_4847466.html .