

WEES VERSTANDIG, NEEM DE FIETS

FIETSBELEIDSNOTA GEMEENTE OUDER-AMSTEL 2013

Geactualiseerd en geëvalueerd per maart 2016

Inhoudsopgave

Leeswijzer	1
1 Inleiding	2
1.1 Waarom Fietsbeleid in de gemeente Ouder-Amstel?	2
1.2 Wat de gemeente kan doen om fietsgebruik te bevorderen	2
1.3 Opzet van de nota	3
1.4 Uitvoeringsnota	3
1.5 Actualisatie maart 2016	4
2 Nationaal Fietsbeleid	5
2.1 Rijksbeleid	5
2.2 Kennis- en belangenorganisaties	6
2.2.1 Fietsberaad (fietsberaad.nl)	6
2.2.2 Fietsersbond (fietsersbond.nl)	6
2.2.3 Kennisplatform verkeer en vervoer (kpvv.nl)	6
2.2.4 CROW, Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur (crow.nl)	6
2.2.5 Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (swov.nl)	7
2.2.6 Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid (noaf.nl)	7
2.2.7 Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB (anwb.nl)	7
3 Provinciaal- en Regionaal Fietsbeleid	8
3.1 Provincie Noord-Holland	8
3.2 Stadsregio Amsterdam	8
3.3 Fietsersbond Amsterdam	10
3.4 Gemeente Amstelveen	11
3.5 Stadsdeel Amsterdam Zuidoost	12
3.6 Gemeente Diemen	13
4 Gemeentelijke beleid fietsverkeer: vier hoofdaspecten	14
4.1 Boodschappen doen	14
4.2 School – thuisverkeer	15
4.3 Woon – werkverkeer	16
4.4 Toerisme en recreatief fietsverkeer	17
5 Overige aspecten fietsbeleid	19
5.1 Verkeers- en sociale veiligheid	19
5.2 Fietsen en gezondheid	20
5.3 Handhaving fietswrakken, weesfietsen	21
5.4 Fietsendiefstal	21
5.5 Fietsvoorzieningen, waaronder opladen elektrische fiets	22
5.6 Fietscomfort	22
5.7 Fietsverlichting en technische staat fiets	23
5.8 Verkeerseducatie en praktisch fietsexamen	23
5.9 Fietsen en ouderen	24
5.10 Gladheidsbestrijding	24
6 Evaluatie Fietsbeleid	25

Leeswijzer

Hieronder vindt u de oorspronkelijke tekst van de 'Fietsbeleidsnota Gemeente Ouder-Amstel 2013'. De nota is tekstueel en lay-out technisch aangepast (o.a. specifiekere hoofdstukindeling) ten behoeve van de leesbaarheid, maar is qua inhoud niet gewijzigd.

In de nota is per onderdeel een 'actualisatie maart 2016' toegevoegd, waarmee de meest recente stand van zaken wordt weergegeven. Indien er geen actualisatie wordt vermeld, dan is de situatie ongewijzigd ten opzichte van de vaststelling van de Fietsbeleidsnota in november 2013. De actualisatie is in grijze kaders tussen de oorspronkelijke tekst weergegeven.

Op grond van de (geactualiseerde) Fietsbeleidsnota, inclusief het uitvoeringsdeel, is een evaluatie geschreven, die als nieuw hoofdstuk (hfdst. 6) is toegevoegd. Hierin is als samenvatting een overzicht gegeven van wat tot nu toe met de aanbevelingen vanuit 2013 is gedaan of wordt gedaan.

1 Inleiding

1.1 Waarom Fietsbeleid in de gemeente Ouder-Amstel?

De gemeente Ouder-Amstel heeft op diverse beleidsterreinen onderwerpen als gezondheid, milieu, sport, recreatie en toerisme hoog in het vaandel staan. In dat kader neemt de fiets een bijzondere plaats in als goedkoop, duurzaam en de gezondheid bevorderend vervoermiddel.

Op de korte en middellange afstand (4 tot 8 km, bij elektrische fietsen aanzienlijk meer) heeft de fiets sterk de voorkeur boven het gebruik van de auto, gelet op bijvoorbeeld de luchtkwaliteit, het verbruik van fossiele brandstoffen en het belang van voldoende bewegen. Om die reden wil de gemeente Ouder-Amstel het fietsgebruik bevorderen en daartoe een samenhangend beleid maken.

Ouder-Amstel heeft door haar ligging alles in zich om een fietsgemeente bij uitstek te zijn. Veel van de ons omringende gemeenten, die over voorzieningen beschikken waarvan een belangrijke aantrekkingskracht uitgaat op onze inwoners, liggen op fietsafstand van de kernen Ouderkerk aan de Amstel en Duivendrecht.

Voorbeelden hiervan zijn het uitgaansgebied Zuidoost en het Stadshart Amstelveen (muziek, film, winkels enz.) maar ook middelbare scholen en medische voorzieningen. Binnen de kernen zelf zijn de afstanden tussen woningen en winkels, kinderopvang, basisscholen en sport uitstekend per fiets af te leggen. Daarnaast beschikt Ouder-Amstel over een schitterend buitengebied, waarin het goed recreëren op de fiets is.

1.2 Wat de gemeente kan doen om fietsgebruik te bevorderen

Toename van het gebruik van de fiets gaat niet vanzelf en het vervoer per auto is binnen de dorpskernen van onze gemeente zelfs een geduchte concurrent van het fietsvervoer. Daar zijn verschillende oorzaken voor te noemen.

Tijdens een onderzoek onder 1349 ANWB-leden, die over een fiets beschikken, die werden gevraagd naar de belangrijkste reden waarom ze die niet gebruikten, antwoordde 90%: slecht weer. Op de tweede plaats met 87% staat het argument: zware boodschappen. 9% van de ondervraagde leden geeft aan dat de angst dat de fiets gestolen kan worden reden is, om de fiets te laten staan. Andere argumenten om niet te fietsen zijn: weinig tijd/ander vervoermiddel is sneller (59%) en 'als ik me onveilig voel, bijvoorbeeld in het donker' (27%). Daarnaast heeft de auto veelal nog een hogere maatschappelijke status dan de fiets, hoewel vooral onder jongeren daar ten dele een kentering in begint te komen.

De factor "het weer" laat zich op lokaal niveau slecht beïnvloeden, hoewel er daar – net als op veel andere gebieden – vooral sprake is van een gevoel of een idee. Onder veel Nederlanders heerst het idee dat Nederland een zeer nat klimaat heeft, maar dat is een misvatting. Gemiddeld valt er gedurende 7% van de tijd in Nederland neerslag in de vorm van regen, sneeuw, ijzel of hagel en dat staat gelijk aan ongeveer één uur en veertig minuten aan neerslag per dag. Gemiddeld kun je dus gedurende 22 uur en twintig minuten per dag gedurende droog weer fietsen. Flexibele werktijden, die het mogelijk maken om bij regen een half uurtje later van huis te gaan, zouden dus al een verschil kunnen maken.

Er zijn echter factoren, die we als gemeente wél kunnen beïnvloeden, zoals:

- verbetering van de verkeersveiligheid van de fietser
- goed onderhouden, comfortabele fietsroutes
- een goede bewegwijzering
- goede fietsenstalvoorzieningen
- oplaadpunten voor de steeds populairder wordende elektrische fiets
- het stimuleren van fietsverhuur

De bedoeling van deze fietsnota "Wees verstandig pak de fiets" is om een samenhangend beleid te ontwikkelen ten aanzien van bovengenoemde factoren.

1.3 Opzet van de nota

Nationaal, regionaal en lokaal beleid.

Het gaat bij het ontwikkelen van lokaal beleid ook om aansluiting bij nationaal en regionaal fietsbeleid, waarvan wij in deze nota in de hoofdstukken 2 en 3 de hoofdpunten hebben beschreven. Wat betreft het regionale beleid hebben wij ons niet alleen georiënteerd op de Stadsregio maar ook op het fietsbeleid van de aangrenzende gemeenten Amstelveen en Diemen en het stadsdeel Amsterdam Zuidoost, dat aansluit bij het fietsbeleid van de rest van Amsterdam.

De hoofdbeleidsvoornemens op lokaal niveau worden in hoofdstuk 4 uiteengezet in een aantal aanbevelingen gericht op de functies:

- boodschappen doen
- school/woon verkeer
- woon-werkverkeer, en
- het recreatief fietsgebruik

In hoofdstuk 5 worden aanbevelingen gedaan en de samenhang met ander gemeentelijk beleid bepaald op het gebied van:

- verkeers- en sociale veiligheid, verlichting en groenonderhoud, fietspaaltjes, wegherinrichting, onderhoud fietspaden, gebruik van de elektrische fiets;
- gezondheid en fietsen, meer bewegen;
- fiets parkeren, weesfietsen
- fietsdiefstal
- fietsvoorzieningen
- fietscomfort
- fietsverlichting/technische staat fiets
- verkeerseducatie
- gladheidsbestrijding

1.4 Uitvoeringsnota

Naast beleidsontwikkeling bevat deze Fietsbeleidsnota een uitvoeringsnota, die is gebaseerd op een uitgebreide knelpunteninventarisatie. De knelpunten zijn voor een deel afkomstig uit een inventarisatie van de werkgroepen RBOVV en ROV van de Stichting Coherente en zijn voor een ander deel gebaseerd op klachten en ervaringen die bekend zijn binnen de gemeentelijke organisatie. De knelpunten zijn onderverdeeld in een probleemstelling, oplossingen en aanbeveling. Het constateren en oplossen van knelpunten is een continue aangelegenheid.

De verkeerscommissie, die bestaat uit vertegenwoordigers van de politie, brandweer en overige nood- en hulpdienst alsook van de gemeentelijke afdelingen Beheer Openbare

Ruimte en Ruimtelijke Ordening en Vergunningen, speelt hierin een belangrijke rol. Maandelijks worden hierin nieuwe aanvragen en plannen alsook ontvangen klachten op het gebied van verkeer en vervoer vanuit de verschillende disciplines besproken, waarna de gemeentelijke afdelingen hierover advies uitbrengen aan het college van burgemeester en wethouders.

Naar mate het uitvoeringsprogramma vordert, zullen projecten worden voltooid en kunnen er nieuwe projecten ontstaan. Door het uitvoeringsprogramma periodiek, bijvoorbeeld jaarlijks, aan te passen en ter informatie aan de raad aan te bieden, kan de gemeenteraad op de hoogte blijven van de uitwerking en toepassing van het vastgestelde beleid.

Voor het tot stand komen van deze nota is overleg gevoerd met: de Stadsregio Amsterdam (contactpersoon: Martijn Sargentini), de Verkeerscommissie en leden van de werkgroepen RBOVV en ROV van de Stichting Coherente. Daarnaast hebben wij ambtelijk gesproken met omliggende gemeenten en hebben wij kennis genomen van hun fietsnota's.

1.5 Actualisatie maart 2016

In het coalitieakkoord 2014-2018 is voor wat betreft langzaam verkeer afgesproken dat het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd voor korte afstanden, inclusief schoolvervoer. De taak van de overheid is vooral om hierbij te zorgen voor routes die veilig gebruikt *kunnen* worden en waar nodig hierover communicatie te laten plaats vinden. De verantwoordelijkheid voor het gebruik ligt primair bij de weggebruikers zelf. De prioriteiten van het fietsbeleid worden waar mogelijk bespoedigd.

Daarnaast is participatie een speerpunt van de coalitie: in samenhang met bedrijven, met scholen, verkeersouders, Coherente en andere betrokkenen het fietsen in Ouder-Amstel stimuleren en veilig(er) maken. Dit onderdeel wordt verder uitgewerkt in een "Fietsstimuleringsplan".

2 Nationaal Fietsbeleid

2.1 Rijksbeleid

De nationale overheid heeft zich tot in de jaren '90 van de vorige eeuw intensief ingezet om het fietsverkeer een eigen plek te geven in het nationale verkeer- en vervoersbeleid. Op basis van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer kwam er een Masterplan Fiets, dat in 1997 is afgerond met een uitvoerige evaluatie. Deze is hier te downloaden: <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Eindrapport%20Masterplan%20Fiets.pdf>

Sindsdien is het stimuleren van het gebruik van de fiets nog steeds een doelstelling van het Rijk (zie onder meer de Nota Mobiliteit) maar is er wel meer sprake van een faciliterende rol op afstand. De praktische uitvoering wordt aan de decentrale overheden overgelaten en het Rijk zet zich vooral in op de terreinen van kennisontwikkeling en kennisverspreiding, waartoe onder meer het Fietsberaad is opgesteld. Daarnaast worden bepaalde fietsroutes ook nu nog meegenomen bij Rijksinfrastructuurplannen, zoals de aanleg van een nieuw fietspad onderlangs de A10, langs de Weespertrekvaart, in het kader van de Rijkswegverbreding Schiphol – Amsterdam – Almere (SAA).

In de dagelijkse verkeerspraktijk gaat er vooral veel invloed uit van het beleid inzake Duurzaam Veilig (Verkeer) en de daartoe opgestelde richtlijnen en handboeken van het CROW. Binnen Duurzaam Veilig Verkeer draait het om het voorkomen van ongelukken, oftewel preventie door een duurzaam veilige weginrichting. Vrijwel alle wegbeheerders in Nederland (onder wie Ouder-Amstel) hebben zich aan het (basis)programma van Duurzaam Veilig (Verkeer) verbonden.

Specifiek voor fietsers is bij Duurzaam Veilig (Verkeer) de wegcategorisering en de bijbehorende maximumsnelheid van belang, omdat hierdoor de plaats van de fietser op de weg wordt bepaald: op een erf en een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom gelden relatief lage snelheden van maximaal 15 km/u en maximaal 30 km/u. Het langzaam verkeer en het gemotoriseerd verkeer maakt bij deze lage maximumsnelheden gezamenlijk gebruik van één rijbaan. Vanaf een snelheid van 50 km/u krijgt de fietser op de weg een eigen plaats, in de vorm van een fietspad of fiets(suggestie)strook.

Door de landelijke uniforme weginrichting, die bij deze wegcategorisering hoort, is het belang van verkeersborden, die de maximumsnelheid aangeven geringer, omdat de bestuurder aan de hand van de weginrichting kan herkennen welke maximumsnelheid van toepassing is. De verkeersborden worden hierbij zonaal toegepast, zodat met minder verkeersborden kan worden volstaan. De CROW-richtlijnen en handboeken geven aan de wegontwerpers richtlijnen, hoe de weg hierbij het beste kan worden ingericht. Ze geven daarbij bijvoorbeeld de afstanden weer, waarop snelheidsremmende voorzieningen moeten worden toegepast. Het is hierbij een veelgehoord misverstand dat de richtlijnen de wegbeheerder zouden verplichten om de weg zo in te richten dat er niet harder dan de vastgestelde maximumsnelheid gereden kan worden. Met de vele verschillende types auto's die bestaan is dat per definitie niet mogelijk. In de praktijk blijkt overigens dat de juiste toepassing van de richtlijnen in veel gevallen maatwerk is, dat relatief hoge eisen stelt aan de deskundigheid van wegontwerpers. Omdat zich lokaal tal van bijzondere verkeerssituaties kunnen voordoen, is het voor de lokale wegbeheerder mogelijk om gemotiveerd op bepaalde punten van de hoofdregels van Duurzaam Veilig (Verkeer) af te wijken. Zo kan het bijvoorbeeld zo zijn dat al aanwezige bebouwing, die niet of alleen tegen hoge kosten te verwijderen of aan te passen zijn, een volledige toepassing van Duurzaam Veilig (Verkeer) niet mogelijk maakt.

2.2 Kennis- en belangenorganisaties

Er zijn in Nederland verschillende kennis- en belangenorganisaties actief die zich bezig houden met het uitdragen van kennis en ervaring op (onder meer) fietsgebied en het behartigen van de belangen van de fietser.

2.2.1 Fietsberaad (fietsberaad.nl)

Het Fietsberaad is een kenniscentrum voor fietsbeleid. De doelstelling van het Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor fietsbeleid. Uitgangspunt is de kennisbehoefte van medewerkers, bestuurders en volksvertegenwoordigers van decentrale overheden. Daarnaast moeten de activiteiten van het Fietsberaad bijdragen aan de volgende doelstellingen uit de Nota Mobiliteit:

- De stimulering van het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de keten
- Het terugdringen van fietsendiefstal
- De reductie van het aantal verkeersslachtoffers

Het Fietsberaad is in 2001 opgericht op initiatief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In het Fietsberaad zitten circa 20 (vak)mensen, in principe op persoonlijke titel. Het Fietsberaad komt circa vier keer per jaar bijeen en beslist op hoofdlijnen over de uit te voeren projecten. Het Fietsberaad is ondergebracht bij het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

2.2.2 Fietsersbond (fietsersbond.nl)

De Fietsersbond beschouwt zichzelf als dé belangenbehartiger van 13,5 miljoen fietsers in Nederland en zet zich sinds 1975 in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. De Fietsersbond kent 35.000 leden, 150 lokale afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, die zich ervoor inzetten dat de belangen van fietsers overal in Nederland meetellen. Op het landelijk bureau in Utrecht werken meer dan 40 professionals aan onderzoek, lobby, publiciteit en consumentenvoorlichting.

De Fietsersbond zet zich in voor alle zaken die het fietsen veiliger en plezieriger maken en werken onder meer aan:

- comfortabele en snelle fietsroutes
- meer en betere stallingen
- aanpak van fietsdiefstal
- grotere verkeersveiligheid voor fietsers

2.2.3 Kennisplatform verkeer en vervoer (kpvv.nl)

Het Kennisplatform verkeer en vervoer (KpVV) is er voor alle decentrale overheden: gemeenten, provincies, stadsregio's, waterschappen en hun koepels. En meer specifiek voor beleidsambtenaren, managers en bestuurders die lokaal en regionaal verkeers- en vervoersbeleid maken en realiseren. Het doel van het KpVV is een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

Het KpVV is een kenniscentrum dat doelgericht en flexibel inspeelt op de behoeften van de decentrale overheden. Twee terreinen waarop het KpVV een bijzondere positie inneemt, zijn: collectief vervoer en fiets, voor deze laatste in de vorm van het Fietsberaad.

2.2.4 CROW, Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur (crow.nl)

Het CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat gebeurt samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.

Het CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Zij streeft naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid en verspreidt die kennis vervolgens via haar publicaties. Dit zijn onder meer de handboeken voor wegontwerpers maar ook speciale publicaties die meer gedetailleerd ingaan op een deelonderwerp, zoals fietsoversteken op rotondes, een fietsparkeerwijzer, het meten van fietscomfort, stillere en schonere bromfietsen enz.

2.2.5 Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (swov.nl)

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV is het nationale wetenschappelijke instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek. Het is de missie van de SWOV om met kennis uit wetenschappelijk onderzoek bij te dragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid.

De SWOV is een inhoudelijk onafhankelijk, wetenschappelijk instituut. Kennis van de SWOV is openbaar en wordt beschikbaar gesteld aan een ieder, die zich beroepsmatig bezighoudt met verkeer en verkeersveiligheid in Nederland.

Specifiek voor de fietsveiligheid doet het SWOV onderzoek naar de vraag hoe fietsers ondanks hun grote fysieke kwetsbaarheid, toch op een veilige manier aan het verkeer kunnen deelnemen? Om die vraag te beantwoorden doet het SWOV onderzoek naar de sterke en zwakke punten van fietsers, de fiets als voertuig, de interactie met overige verkeersdeelnemers en de invloed van de fietsomgeving. De SWOV neemt hiertoe ook deel aan de Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid (NOaF).

2.2.6 Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid (noaf.nl)

De NOaF is een dynamisch samenwerkingsverband van organisaties die de verkeersveiligheid voor fietsers willen vergroten door wetenschappelijk onderzoek. In principe kunnen alle organisaties die aan dit criterium voldoen lid worden. De leden toetsen of aan het criterium 'wetenschappelijk' wordt voldaan. Met organisaties worden ook onderdelen van organisaties bedoeld, zoals faculteiten of laboratoria. De leden van de NOaF kunnen met meerderheid van stemmen standpunten innemen over nut en noodzaak van wetenschappelijk onderzoek naar aspecten van de fietsveiligheid. NOaF-leden hoeven zich niet te conformeren aan deze standpunten. De NOaF is geen rechtspersoon. Het samenwerkingsverband wordt gefaciliteerd door KpVV-Fietsberaad

2.2.7 Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB (anwb.nl)

De ANWB werd op 1 juli 1883 opgericht. Twee jaar later werd de naam veranderd in Algemene Nederlandsche Wielrijders-Bond, waar de afkorting ANWB vandaan komt. Sinds de vereniging formeel 'toeristenbond' heet (1905), hebben de letters ANWB geen betekenis meer.

De bond houdt zich al sinds het eind van de negentiende eeuw niet alleen maar bezig met fietsers, maar ook met automobilisten, wandelaars, ruiters, motorrijders, watersporters, wintersporters en kampeerders. De ANWB had op 1 januari 2008 bijna 4 miljoen leden en is daarmee de grootste vereniging van Nederland. Zichtbaar in het Nederlandse landschap zijn de talloze wegwijzers van de ANWB, waaronder vanaf 1919 de paddenstoelen (en meer recent, de fietsroutebordjes), gericht op fietsers en wandelaars.

3 Provinciaal- en Regionaal Fietsbeleid

3.1 Provincie Noord-Holland

De provincie wil het fietsen bevorderen, omdat het gezond, milieuvriendelijk en goedkoop is. Op korte afstand is het vaak ook de snelste vervoerwijze. De provincie investeert daarom extra in fietsverbindingen en fietsvoorzieningen. Omdat de gemeente Ouder-Amstel deel uitmaakt van de Stadsregio Amsterdam, is de rol van de Provincie bij ons beperkt tot de Burgemeester Stramanweg, waarvan de Provincie de wegbeheerder is.

Actualisatie maart 2016: in april 2015 is een overeenkomst gesloten tussen de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel betreffende de vervanging van de Provinciale Amstelbrug met flankerende maatregelen in de beide gemeenten. Bij de vervanging van de brug, wordt de fietsstrook aan de noordzijde van de brug verbreed, zodat deze voldoet aan de eisen voor een fietspad in twee richtingen. In Ouder-Amstel zal verder (met financiële steun van de Stadsregio Amsterdam) een fietsonderdoorgang tussen het Hogereinde Noord en -Zuid, direct parallel aan de Amstel, worden aangelegd. Er wordt bij de vervanging op ingezet dat de tijdelijke brug, die tijdens de vervanging ten noorden van de Amstelbrug wordt aangelegd, ook gebruikt kan worden door lokaal autoverkeer, ten behoeve van de ondernemers en horeca aan weerszijden van de brug. De veiligheid van fietsers mag ook bij de tijdelijke brug niet in het gedrang komen.

3.2 Stadsregio Amsterdam

De rol van de Stadsregio Amsterdam is voor ons belangrijk. Deze wil het fietsgebruik in de regio stimuleren, met name in het woon-werkverkeer. Daarom werkt de Stadsregio aan de realisatie van een regionaal fietsnetwerk, dat aansluit op alle belangrijke OV-knooppunten in de regio.

Voor het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) is in 2011 een geactualiseerde versie van het regionale fietsnetwerk vastgesteld. Dit netwerk is een toetsingskader bij de aanvraag van subsidies voor fietsprojecten in de regio. Het voornaamste doel is om op korte termijn (tot 2015) alle ontbrekende delen van regionale routes van het fietsnetwerk te realiseren. Behalve de ontbrekende delen is ook een inventarisatie gemaakt van de kwaliteit van de bestaande delen van het fietsroutenetwerk.

Binnen het regionale fietsnetwerk zijn er bepaalde routes die woon- en werkgebieden over langere afstanden verbinden. De Stadsregio wil hier snelfietsroutes van maken. Dit zijn snelle, comfortabele fietsroutes bedoeld voor het woon-werkverkeer. Voor deze snelfietsroutes heeft het Rijk in het verleden een eenmalige subsidie beschikbaar gesteld. Binnen de Stadsregio heeft dit geleid tot het realiseren van de route Zaandam - Amsterdam. Voor de toekomst staat de route Hoofddorp - Schiphol - Aalsmeer gepland.

De Stadsregio Amsterdam ziet voor de fiets vooral ook een rol weggelegd als voor- en natransport van (hoogwaardig) openbaar vervoer. De Stadsregio Amsterdam heeft daartoe de kwaliteit en capaciteit van alle fietsvoorzieningen bij OV-haltes in de regio in kaart gebracht. Het onderzoek vond plaats op meer dan 300 R-nethaltes in de regio, de NS-stations en de metrohaltes van Amsterdam. Er zijn kwaliteitseisen ontwikkeld en er werd bekeken in hoeverre de voorzieningen op maat zijn voor de betreffende locatie.

Uit de resultaten bleek dat er op een aantal locaties onvoldoende plekken zijn om de fiets te stallen en dat de rekken soms te weinig beschermen tegen beschadiging en diefstal.

De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in het uitvoeringsprogramma van het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan en de kwaliteitseisen zijn gebruikt in de productformule voor R-nethaltes en de subsidievoorwaarden. In Ouder-Amstel zijn de afgelopen jaren vanuit diverse financieringsbronnen (o.a. Provincie, NS en Stadsregio) de fietsenstallingen bij de R-net bushalte aan de Jacob van Ruisdaelweg (in Ouderkerk aan de Amstel) en op het Kerkplein en het Stationsplein (beiden nabij station Duivendrecht) geheel vernieuwd en uitgebreid.

In 2012 heeft de Stadsregio de subsidiebedragen voor fietsenstallingen fors verhoogd. Gemeenten hebben hierdoor de mogelijkheid hun stallingsmogelijkheden uit te breiden en te verbeteren. Het is de bedoeling om hier gebruik van te maken bij de vernieuwing van de fietsenstalmogelijkheden bij metrostation Van der Madeweg (Duivendrecht).

Actualisatie maart 2016: om de ontwikkeling van het fietsgebruik in de regio te stimuleren heeft de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam op 16 juni 2015 de Investeringsagenda Fiets vastgesteld. Hierin wordt de ambitie voor de fiets tot en met 2025 benoemd. De Stadsregio wil de komende 10 jaar zo'n 200 miljoen euro investeren in onder andere fietsinfrastructuur, fietsparkeermogelijkheden en verkeersveiligheid voor fietsers. Mede dankzij de opmars van de elektrische fiets, kan de fiets nu op afstanden tot 15 kilometer als vervanging dienen voor auto en openbaar vervoer, als er goede fietsroutes zijn. Door goede stallingsmogelijkheden bij tram- en bushaltes en trein- en metrostations kan de fiets in combinatie met openbaar vervoer ook een alternatief zijn voor de auto op langere afstanden. In Ouder-Amstel zijn nu ook bij niet-R-net haltes nieuwe fietsenklemmen geplaatst.

De maatregelen uit de Investeringsagenda Fiets bestaan onder meer uit het verbeteren van de fietsinfrastructuur in de regio, fietsparkeren in stadscentra en bij de haltes van OV-stations. Daarnaast is er aandacht voor verkeersveiligheid, innovaties, onderzoek en gedragsmaatregelen. De projecten uit de Investeringsagenda gaan tussen 2015 en 2025 in uitvoering. Het doel hierbij is om groei van het fietsgebruik in de regio verder te stimuleren en de verkeersveiligheid te verbeteren. Om gemeenten te helpen meer zwakke schakels in het regionale fietsnetwerk te verbeteren, financiert de Stadsregio hier de komende tien jaar extra aan mee.

Een netwerk van hoogwaardige, snelle fietsroutes behoort nog steeds tot de ambities van de Investeringsagenda Fiets. Deze routes bestaan uit vrij liggende fietspaden. Met name tussen Amsterdam en gemeenten in de regio, maar ook tussen regiogemeenten onderling. De fietspaden moeten goede verharding, bewegwijzering en zo min mogelijk obstakels hebben. Ook moeten ze geschikt zijn voor recreatie en toerisme. Samen met gemeenten en provincies wordt nu per fietscorridor begonnen met de uitwerking van deze routes.

Ouder-Amstel is nauw betrokken geweest bij het opstellen van de Investeringsagenda Fiets. Daarbij zijn vooral de onderwerpen uit de Fietsnota ingebracht, naast de (nog uit te werken) plannen voor De Nieuwe Kern. Grotere projecten in Ouder-Amstel die door de Stadsregio worden ondersteund zijn de fietsonderdoorgang nabij de Amstelbrug en het (door Amsterdam) dubbelzijdig maken van het fietspad aan de westzijde van de Spaklerweg. Daarnaast zijn door ons ook projecten aangedragen, die vallen onder de term "verbetering zwakke schakels". Hiervoor komt jaarlijks meer dan voorheen geld voor beschikbaar. Omdat een uitgangspunt van de Fietsnota van Ouder-Amstel is geweest dat de fietsmaatregelen meeliften met de overige investeringen in de infrastructuur, betekent dit dat we de aanvraag gaan doen, op een moment dat deze maatregelen aan de orde zijn.

Voor wat betreft "nieuwe verbindingen" is juist voor de toekomstige, hoogwaardige fietsverbindingen over de langere afstanden al het kaartbeeld geformuleerd, waarop het ambitieniveau voor de komende periode staat. Daar staan de routes op tussen Zuidoost en Centrum Amsterdam langs/via Duivendrecht alsmede een route van Amstelveen via Ouder-Amstel naar Zuidoost. Dit zijn de pijlen op de kaart (zie volgende bladzijde).

Ze zijn nu nog indicatief, de Vervoerregio werkt dit de komende jaren steeds verder uit met gemeenten op basis van gevorderde plannen. Pas op het moment dat meer duidelijk is over de inrichting van De Nieuwe Kern kan hierop aangesloten worden.



Verder is binnen Stadsregioverband begonnen met een herijking van de regionale verkeerseducatie.

De Stadsregio Amsterdam (SRA) zal in 2016 worden omgevormd tot een Vervoerregio Amsterdam, waar naast de 16 gemeenten mogelijk ook de provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten Almere en Lelystad deel van uit zullen maken. In deze versie van de Nota worden de termen Stadsregio Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam nog door elkaar als synoniemen van elkaar gebruikt.

3.3 Fietsersbond Amsterdam

De **Fietsersbond Amsterdam** is de lokale afdeling van de Nationale Fietsersbond en komt op voor de belangen van de fietsers in Amsterdam en omgeving. Hoewel Amsterdam internationaal bekend staat als fietsstad, zijn de belangen van fietsers niet automatisch veilig gesteld. Het blijft zaak - zo leert de ervaring van de Fietsersbond - om het beleid van de gemeente en de stadsdelen kritisch te volgen en de fiets hoog op de politieke agenda te krijgen. De afdeling Amsterdam kent twee betaalde beleidsmedewerkers en een leger aan vaste vrijwilligers.

De beleidsmedewerkers adviseren ambtenaren van de verschillende stadsdelen over met name infrastructurele zaken (nieuwe fietspaden, wegomleggingen, etc.). Verder houden zij zich bezig met o.a. antidiefstal-campagnes, fietsbevorderingscampagnes e.d. Ook ondersteunen de betaalde krachten leden van de afdeling als die in hun buurt op willen komen voor de belangen van fietsers. Amstelveen en Diemen hebben hun eigen afdeling, gerund door enkele enthousiaste vrijwilligers die proberen dáár de belangen van fietsers te behartigen. In Ouder-Amstel wordt zij vertegenwoordigd door leden van de werkgroepen RBOVV (Duivendrecht) en ROV (Ouderkerk aan de Amstel).

Actualisatie maart 2016: Met financiële steun van de Stadsregio Amsterdam zijn er in 2015 bij de Fietsersbond medewerkers aangesteld, om de kleinere gemeenten met hun deskundigheid op fietsgebied te ondersteunen. De Fietsersbond Amsterdam werd daarom standaard, met toezending van alle stukken, uitgenodigd voor de vergaderingen van de verkeerscommissie van Ouder-Amstel.

Zij bepaalde zelf of zij deelnam of schriftelijk adviseerde. Hierdoor was de Fietsersbond onder meer betrokken bij de nieuwe infrastructuur (waaronder de fietsroutes naar en van de scholen) in het Dorpshart Duivendrecht en het gemengd gebruik van het voetgangersgedeelte van de Kerkstraat in Ouderkerk aan de Amstel. Ook heeft zij de Stadsregio Amsterdam geadviseerd over alle door ons ingediende projecten voor de uitvoeringsparagraaf van de Investeringsagenda Fiets. Deze ondersteuning is per eind maart 2016 door de vervoerregio weer stopgezet. Of deze inzet kan worden vervangen door vrijwilligers hangt af van de beschikbaarheid hiervan en hun deskundigheid.

3.4 Gemeente Amstelveen

Door de gemeente Amstelveen is een Nota Fiets 2006 – 2015 opgesteld, die in oktober 2011 is geëvalueerd. De hoofddoelstellingen hiervan zijn:

- verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving
- vergroting van de sociale en verkeersveiligheid
- verbetering van de volksgezondheid
- vergroten van de bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen
- vergroten ontplooiingsmogelijkheden
- terugdringen aantal fietsendiefstallen

Daarbij waren er drie meetbare prestatie indicatoren vastgesteld. Het marktaandeel fiets in de verplaatsingen groeit van 24% naar 27%; het aantal fietsslachtoffers met ernstig letsel per 1000 inwoners is in 2015 met 20% gedaald en het aantal geregistreerde fietsendiefstallen is in 2015 met 30% gedaald.

In oktober 2011 is deze Nota Fiets geëvalueerd. Daarbij werd geconstateerd, dat Amstelveen zich in de periode 2006 – 2011 vooral heeft gericht op het realiseren van hoogwaardige fietsenstallingen. Dit heeft geleid tot de aanschaf van het type "Tulip". (Hetzelfde type als bij ons bijvoorbeeld bij de R-net halte in Ouderkerk aan de Amstel en bij NS Duivendrecht is gerealiseerd).

Daarnaast zijn er door Amstelveen nieuwe fietspaden en fiets(suggestie)stroken aangelegd, onder meer ter realisatie van de nog ontbrekende fietsverbindingen uit het regionale fietsnetwerk. Op grond van de Nota Fiets streeft Amstelveen naar het ideaalbeeld van geasfalteerde fietspaden. Daar waar er veel kabels en leidingen onder het fietspad liggen is er in Amstelveen voornamelijk sprake van toepassing van tegelfietspaden.

Eén van de belangrijkste pijlers van de Nota Fiets was het in de voorrang zetten en opwaarderen van een aantal fietsroutes in Amstelveen, waaronder een "fietsnelweg" tussen de Sacharovlaan en de gemeentegrens met Amsterdam. Slechte ervaringen met de verkeersveiligheid van de ingestelde voorrangregeling van deze fietsroute, heeft ertoe geleid dat dit onderdeel door Amstelveen weer is terug gebracht naar de oude situatie, waarin de fietser niet langer automatisch voorrang heeft.

De Nota Fiets is een groot voorstander van rotondes, mits ze goed zijn uitgevoerd en voldoende gedimensioneerd. Ze zijn zeer verkeersveilig en fietsers kunnen zo met voorrang een kruispunt oversteken en hoeven dus niet te wachten. Bij verkeerslichten worden in Amstelveen verschillende detectievormen toegepast, die de groenfase voor fietsers kunnen verlengen. Ook mogen fietsers op plekken waar dit kan, rechts afslaan door rood heen. Op de plekken, waar dit is toegestaan, zijn hiertoe vaste of oplichtende borden geplaatst. De ervaringen met wachttijdvoorspellers in Amstelveen zijn matig: veelal wacht de fietser niet af tot de teller helemaal op nul staat, maar gaan al eerder rijden.

Op kruispunten waar de verkeerslichten ook beïnvloed kunnen worden door het openbaar vervoer, zijn de wachttijd voorspellers verder niet betrouwbaar. Amstelveen gaat ze daarom niet meer toepassen. De evaluatie uit oktober 2011 geeft geen concrete informatie over de stand van zaken met betrekking tot de hoofddoelstellingen en de drie prestatie indicatoren, anders dan de vermelding dat deze door krappe budgetten deze doelstellingen waarschijnlijk niet gehaald gaan worden.

Actualisatie maart 2016: het college van B en W van Amstelveen zet in haar Uitvoeringsprogramma Verkeer 2015- 2018 extra in op nieuwe projecten om het fietsgebruik te stimuleren. Daarnaast wordt verder gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling. Vanwege de afwezigheid van een treinstation vindt Amstelveen het belangrijk om goed via de weg bereikbaar te zijn. Het stimuleren van het fietsgebruik kan daarbij helpen. 'Als een klein percentage extra op de fiets stapt, kan dat al veel schelen voor de verkeersdruk.'

Het fietsgebruik in Amstelveen is nu nog relatief laag. B&W van Amstelveen willen dit percentage verhogen. In het Uitvoeringsprogramma is 6 miljoen (bijna de helft) bestemd voor verbetering van het fietspadennet. Een groot deel van dit bedrag, krijgt de gemeente terug via subsidieregelingen van de Stadsregio. Het streven is om een fietsnetwerk van veilige en comfortabele hoofdfietsroutes te realiseren, waarbij kruispunten geen of slechts een beperkte hindernis vormen.

Daarnaast gaat de gemeente Amstelveen door met het van asfalt (of aaneengesloten beton) voorzien van fietspaden. Verder worden obstakels zoals paaltjes verwijderd en worden bredere fietspaden en fietsstroken gerealiseerd. Ook worden wachttijden bij kruispunten geminimaliseerd door bijvoorbeeld kruispunten met verkeerslichten te vervangen door rotondes met voorrang voor fietsers.

3.5 Stadsdeel Amsterdam Zuidoost

De fietsnota van het stadsdeel Amsterdam Zuidoost, "ZO op de fiets!", uit begin 2010 is een doorvertaling van het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 "Kiezen voor de fietser" van de centrale stad Amsterdam. Dat plan schetst voor heel Amsterdam de ambities en het overkoepelende beleidskader. De Fietsnota van het stadsdeel Zuidoost bevat beleidsuitgangspunten en biedt een raamwerk voor het nemen van gerichte maatregelen.

Zo wordt ten aanzien van Fietsroutenetwerk voorgesteld om dit uit te breiden met onderliggende fietsroutes, zodat deze worden beschermd tegen opheffen en kwaliteitsverslechtering. Bij het ontwerpen van nieuwe, of het aanpassen van bestaande fietsvoorzieningen wordt gestreefd naar een optimaal kwaliteitsniveau conform de kwaliteitseisen van het Hoofdnet Fiets.

De fietsverbindingen die in de oude situatie al deel uitmaakten van het Hoofdnet Fiets gaan volledig onderdeel uitmaken van het Regionale Fietsnetwerk, zodat deze routes (blijven) bestaan uit vrijliggende fietspaden en gebruik kan worden gemaakt van subsidiemogelijkheden van de Stadsregio Amsterdam. Alle fietspaden krijgen een straatnaam. Lange, doorgaande routes worden, voor zover mogelijk, niet opgeknipt in verschillende namen. Op elk (fiets)kruispunt worden straatnaambordjes geplaatst.

Daarnaast geeft de Fietsnota van Zuidoost weer hoe wordt omgegaan met strooien, onderhoud en melden van onderhoudsklachten, fietsparkeren, omleidingen, aanleg kabels en leidingen en fietsendiefstal e.d. Waar nodig worden, op basis van de ongevalenmonitor van de centrale stad, acties ondernomen om objectief verkeersonveilige locaties veiliger te maken en het Stadsdeel wil actief participeren in verkeersveiligheid campagnes van de centrale stad gericht op fietsers en bromfietzers.

In aansluiting op het doelgroepenbeleid van de Centrale Stad, gaat het stadsdeel meer aandacht schenken aan het stimuleren van fietsen binnen verschillende specifieke doelgroepen. Ook gaat het Stadsdeel onderzoek doen naar de kansen voor lokale initiatieven voor aanvullende diensten als fietsenmakers en fietsverhuurbedrijven in de winkelcentra in Amsterdam Zuidoost.

Actualisatie maart 2016: voor heel Amsterdam geldt het Meerjarenplan Fiets 2012 – 2016, een uitvoeringsplan van het overkoepelend beleidskader Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA). Het fietsbeleid wordt momenteel verder uitgewerkt, onder meer op de onderwerpen fietsparkeren, het Plusnet Fiets 2.0 en het Afwegingskader Verkeersnetten/actualisatie van het beleidskader Hoofnetten. "ZO op de fiets" is het geldende beleidskader voor zover er nog geen stedelijk beleid is.

3.6 Gemeente Diemen

De gemeente Diemen heeft geen fietsnota maar wel een (recent vastgestelde) Notitie Fietsparkeren, ter opvolging van een fietsparkeernota uit 1996. In de Notitie Fietsparkeren wordt verder een verband gelegd met het regionaal beleid ten aanzien van fietsparkeren (RVVP) en het lokale verkeerscirculatieplan en wegategorisering. Ook wordt er een link gelegd met de thema's handhaving en gezondheid. Verder wordt in de notitie uitgebreid ingegaan op de locaties van fietsenstallingen, de aan de stalling te stellen technische eisen en de verschillende types aan fietsenstallingen die beschikbaar zijn.

Actualisatie maart 2016: Diemen heeft alleen een beleidsnotitie over fietsparkeren. Het overige verkeersbeleid staat elk jaar in de programmabegroting van Diemen en in het Uitvoeringsprogramma van de Stadsregio Amsterdam.

4 Gemeentelijke beleid fietsverkeer: vier hoofdaspecten

Er is door de gemeente de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in het verbeteren van de fietsvoorzieningen, zowel in Ouderkerk aan de Amstel als in Duivendrecht. Voorbeelden hiervan zijn: de aanleg van de fietsknooppuntenroute, de aanleg van de rotondes nabij de Benningbrug, de aanleg van de fietspaden op de Jacob van Ruisdaelweg en fietsstroken op Hoofdenburgsingel, de afsluiting van de Korte Brug tijdens school(begin- en eind) tijden, de fietsoversteken van de Rozenburglaan, de aanleg van fietsvoorzieningen op het bedrijventerrein Molenkade, en fietsparkeervoorzieningen bij de R-nethalte en het Station Duivendrecht.

Ouder-Amstel wil de komende jaren haar beleid voeren van uit deze vier invalshoeken:

- boodschappen doen
- school verkeer
- woon-werkverkeer, en
- het recreatief fietsgebruik

4.1 Boodschappen doen

Door de gemeente uitgevoerde economische analyses hebben laten zien dat qua detailhandel Ouderkerk aan de Amstel en Duivendrecht echte "boodschappen dorpen" zijn en geen winkelgebieden. Dit betekent dat de aankopen vooral gericht zijn op de dagelijkse levensbehoeften, zoals eten en drinken, maar dat men voor andere zaken de omringende gemeenten bezoekt, die over echte winkelcentra beschikken of dat men gebruik maakt van het internet, om daarna de goederen thuis te laten bezorgen. Dit laatste geldt vooral ook voor veel goederen, die zelf digitaal zijn: muziek, video, digitale boeken en software e.d. Deze focus op de dagelijkse levensbehoeften betekent – ook gelet op de gemiddelde gezinsgrootte - dat het qua omvang van de boodschappen heel goed mogelijk is om deze met de fiets (of als men dichtbij de winkels woont: lopend) te doen, zeker als men deze (bijna) dagelijks doet.

Onafhankelijk onderzoek heeft uitgewezen dat consumenten, of ze nu per auto of per fiets komen, op weekbasis voor het zelfde bedrag aan dagelijkse boodschappen doen. Consumenten die met de fiets boodschappen doen, komen namelijk veel vaker in de winkel.

De vraag is, op welke manier de gemeente het gebruik van de fiets voor het boodschappen doen, kan stimuleren. Wij hebben weinig greep op de hoeveelheid tijd die consumenten beschikbaar hebben of willen stellen voor het boodschappen doen. Door het stimuleren van een goede bereikbaarheid van de winkels per fiets en door het creëren van goede fietsenstalvoorzieningen bij de winkels kunnen we wel een bijdrage leveren aan het gemak waarmee met de fiets boodschappen gedaan kan worden. Door er verder voor te zorgen dat er een zekere mate van spreiding aanwezig is van bijvoorbeeld supermarkten kan de gemeente eraan bijdragen dat de afstand tussen woning en winkel beperkt blijft.

Aanbevelingen:

- creëren van goede fietsenstalvoorzieningen nabij de winkels;
- continueren van het stimuleringsbeleid om in Ouderkerk aan de Amstel zowel een supermarkt en andere winkels in de Dorpskern als op het Sluisplein te behouden;
- zorgen voor een goede bereikbaarheid per fiets van het Dorpshart Duivendrecht;
- bevorderen van goede en veilige fietsrelaties tussen winkels en woongebieden;
- in samenwerking met de winkeliers de mogelijkheid en effectiviteit onderzoeken van een reclamecampagne om vaker met de fiets boodschappen te doen.

Actualisatie maart 2016: in het kader van het Dorpshart Duivendrecht is er ruime aandacht besteed aan het fietsparkeren. Ook komt er een nieuwe fietsroute langs het Dorpsplein (zie ook het uitvoeringsprogramma).

4.2 School – thuisverkeer

Voor het school-thuisverkeer van jongeren geldt dat dit tot op zekere leeftijd in zeer belangrijke mate afhangt van de ideeën en opvattingen, als ook het feitelijk gedrag, van hun ouders-verzorgers. De meeste kinderen wonen op een afstand van 1 tot 2 km van school: een afstand die prima te lopen of te fietsen is. Toch komt (landelijk) maar tweederde deel met de fiets of lopend en wordt ca. 30% met de auto gebracht.

Volgens het Dashboard duurzame en slimme mobiliteit over Schoolmobiliteit van het Kennisplatform verkeer en vervoer blijkt dat de beleving van ouders van de verkeersonveiligheid een belangrijke verklaring vormt voor het met de auto halen en brengen van de kinderen. Op basis van de ongevallencijfers is daar geen aanleiding toe. Hoewel het verkeer steeds drukker is geworden, nam het aantal dodelijke ongevallen met kinderen tussen de 5 en 14 jaar de afgelopen tien jaar geleidelijk af. Hetzelfde geldt voor het aantal kinderen dat zwaar of licht gewond raakte.

Een belangrijke randvoorwaarde is dus dat de school-thuisroute door de ouders als veilig wordt ervaren. Vanuit hun verantwoordelijkheid en liefde voor hun kinderen, zullen ouders niet snel geneigd zijn om hun kinderen toe te staan om met de fiets naar school te gaan of hen hierbij te begeleiden, via een route waarvan zij vinden dat die onveilig is. (Hierbij kan er een verschil optreden tussen de ervaring van veiligheid en de werkelijkheid hiervan, maar dat het onveiligheidsgevoel toeneemt terwijl de objectieve veiligheid juist ook toeneemt, is een algemene trend in Nederland). Daarnaast speelt een rol dat veel ouders een druk bestaan hebben c.q. dit zo ervaren en daarom niet de tijd nemen om kinderen lopend of met de fiets naar school te begeleiden.

Naast het nadeel van veel korte autoritten zorgt dit ook voor een relatief grote onzelfstandigheid van kinderen in het verkeer. Hierdoor ontstaat een vicieuze cirkel dat het vaker nodig is om de kinderen met de auto naar een activiteit te brengen, dat de gewoning en ontwikkeling van kinderen in het verkeer achterblijft en dat de ervaring van verkeersonveiligheid ook groter wordt. En doordat meer kinderen met de auto worden gebracht, wordt het bij de ingang van de school juist onveiliger, door de grote hoeveelheden auto's en parkeer manoeuvres. Het is dus belangrijk om deze vicieuze cirkel te doorbreken, door te stimuleren dat kinderen weer vaker zelfstandig of begeleid met de fiets of lopend naar en van school gaan. Het werkt het bevorderend om hier op zo jong mogelijke leeftijd mee te beginnen.

Behalve op de infrastructuur (fietspaden, schoolgebouwen e.d.) en de rol van de ouders moet daarnaast worden ingezet op een goede verkeertoerusting van de kinderen zelf. De wet stelt geen minimumleeftijd waarop men op de fiets aan het verkeer mag deelnemen. Het is goed als kinderen in een veilige omgeving vanaf jonge leeftijd al leren om te fietsen (eventueel op een aangepaste fiets met bijvoorbeeld zijwiel, als het evenwicht en motoriek daar om vragen). Die eis van een veilige omgeving weegt hierbij wel heel erg streng: het moet hier gaan om een beschermde, afgescheiden omgeving, waar in het geheel geen auto's komen en waar het kind zich volledig op het leren fietsen kan concentreren. Een (woon/winkel)erf of een trottoir zijn dus geen geschikte locaties hiervoor maar bijvoorbeeld een schoolplein, waar geoefend kan worden in het kader van praktisch verkeersonderwijs, wel.

Daarnaast dienen er bij de scholen goede fietsenstallingen aanwezig te zijn. Dit is een (eerste) verantwoordelijkheid van de schoolbesturen zelf.

Aanbevelingen:

- zo veel mogelijk creëren van fietsroutes die niet alleen objectief veilig zijn, maar die ook subjectief als veilig worden ervaren;
- ouders stimuleren om hun kinderen te begeleiden om hen actief te leren wat een veilige manier is om van de school-thuisroute gebruik te maken;
- bij de scholen zelf verschillende en van elkaar gescheiden plaatsen creëren waar fietsers en waar auto's bij de school aan komen, en deze keuzes ook leidend te maken bij het ontwerp voor het schoolgebouw (locaties schoolingangen, fietsenstallingen e.d.);
- blijven inzetten op praktisch verkeersonderwijs op o.a. de scholen en hier zo vroeg mogelijk mee te beginnen;
- stimuleren goede fietsenstalvoorzieningen bij de scholen.

Actualisatie maart 2016: het bevorderen van het gebruik van de fiets voor de (binnen de kernen korte) afstand tussen school en thuissituatie blijft een uitdaging: veel ouders geven nog steeds de voorkeur aan het wegbrengen en ophalen met de auto, in plaats van met de fiets. Voor de nieuwe scholen in Duivendrecht zijn gescheiden routes gecreëerd voor fietsers en auto's, maar omdat de nieuwe woningbouw later plaatsvindt dan de nieuwbouw van de scholen, kan een deel daarvan nog niet worden aangelegd. Het is het plan om deze aanleg van gescheiden infrastructuur waar mogelijk in de tijd naar voren te halen en op andere plaatsen (o.a. Astronautenweg) tijdelijke, gescheiden fietsinfrastructuur aan te leggen. De scholen hebben zelfstandig beslist over het ontwerp van hun schoolgebouwen: de gemeente heeft hier geen bevoegdheid. Op verzoek van de diverse scholen wordt hier regelmatig gehandhaafd op het parkeren rondom de school. In verband met de gefaseerde uitvoering van het dorpshart Duivendrecht is er lamngs de Astronautenweg een tijdelijke fietspad aangelegd.

Het was de bedoeling om in februari 2016 samen met Veilig Verkeer Nederland een gezamenlijke bijeenkomst voor verkeersouders te houden met alle scholen in Ouder-Amstel. Dit is wegens te weinig belangstelling niet doorgegaan. Nu is het de bedoeling om later in 2016 een overlegronde met de scholen te hebben over veilige schoolroutes en het nieuwe Fietsstimuleringsplan.

4.3 Woon – werkverkeer

In de vakliteratuur wordt aangegeven dat de fiets tot een afstand van ca. 8 km een goed alternatief kan zijn voor de auto; in de praktijk blijkt deze afstand flexibel te zijn en kan deze voor gemotiveerde fietsers oplopen tot 15 km of meer. Met gebruikmaking van een elektrische fiets of e-bike of (elektrische) scooter/brommer kan de eerstgenoemde afstand gemakkelijk worden verdrie- of verviervoudigd. De regionale fietsroutes van de Stadsregio zijn ook bedoeld om het fietsgebruik op deze afstand te stimuleren.

Met het woon-werkverkeer kan het fietsverkeer naar en van de middelbare scholen in de omgeving van onze gemeente grotendeels gelijk gesteld worden, zij het dat scholieren gelet op hun leeftijd in de meeste gevallen nog geen auto mogen rijden en pas na het behalen van een bromfietscertificaat vanaf hun 16^e jaar een (elektrische) scooter of brommer mogen berijden. Voor een e-bike geldt de voorwaarde van een apart certificaat (nog) niet.

Voor zover de routes van het woon- werkverkeer buiten onze gemeente zijn gelegen, hebben wij daar weinig directe invloed op. Maar we kunnen er wel voor zorgen dat deze routes binnen onze eigen gemeente zo snel en zo veilig mogelijk zijn. De nadruk ligt opzetteljk eerst op snel, omdat de gemiddelde woon-werkfietser overwegend geïnteresseerd is in de snelste c.q. kortste route. Hij/zij zal in de praktijk zo min mogelijk willen omrijden en zal hierbij stukken afsnijden, als dit in afstand/fietstijd scheelt.

Deze fietser is hierbij bereid bewust bepaalde risico's te nemen, zoals fietsen in een voetgangersgebied, het fietsen in twee richtingen op een enkelvoudig fietspad, het fietsen aan de verkeerde kant van de weg, het negeren van een rood licht enz. Ook bij het maken van een wegontwerp of bij het instellen van een tijdelijke omleidingsroute e.d. moet hier in het bijzonder goed op worden gelet, zodat ervoor kan worden gezorgd dat de snelle en kortste route ook verkeersveilig is. Daarnaast is het fietscomfort van een fietsroute belangrijk. Een fietsroute met veel verkeerslichten of met een gebrekkige verharding werpt extra barrières op.

Voor het woon-werkverkeer is verder de rol van de bedrijven als werkgevers belangrijk. Zij kunnen hun werknemers stimuleren om gebruik te maken van de bestaande (nationale) belastingvoordelen voor het aanschaffen van een (elektrische) fiets. Er wordt (onder meer door Mra-Elektrisch en het Kennispunt voor verkeer en vervoer) op dit moment bedrijfspakketten, c.q. regelingen ontwikkeld om bedrijven te stimuleren om mee te doen aan het bevorderen van het gebruik van de elektrische fiets. Met het oog op het invoeren van het betaald parkeren op het Amstel Businesspark zijn in samenwerking met Stichting Verkeeradvies dit najaar (2013) drie "opstapdagen" voor de elektrische fiets georganiseerd, zodat bedrijven kunnen kiezen voor het verstrekken van een elektrische fiets in plaats van een parkeervergunning aan hun werknemers.

Aanbevelingen:

- (bijdragen aan) het creëren van snelle en veilige woon-werk fietsroutes;
- Bedrijven stimuleren om gebruik te maken van initiatieven op het gebied van fietsen en e-bikes.

Actualisatie maart 2016: in het kader van de reconstructie van de Spaklerweg wordt het fietspad aan de westzijde van de Spaklerweg voor een groter gedeelte heringericht als een fietspad in twee richtingen. Ook wordt het fietsknelpunt op de kruising Spaklerweg/ De Flinesstraat heringericht door dit verder uit te buigen richting OfficeCentre e.d. De fietsroute via de Buitensingel is tijdens de werkzaamheden in het kader van OV-SAAL opgehouden voor fietsverkeer. (zie ook de uitvoeringsnota). Er vindt verder regelmatig overleg plaats met de werkgroepen RBOVV/ ROV van Coherente. In de aanloop naar het "betaald parkeren" op Amsterdam-Duivendrecht en ten behoeve van de evaluatie "betaald parkeren", zijn met de bedrijfsverenigingen (ORAM, OVOA, VAZO) informatiebijeenkomsten gehouden, waarbij het gebruik van elektrische fietsen en – scooters en het openbaar vervoer gepromoot is. Met de Bascule is naar aanleiding van de hoge parkeerdruk door ondermeer de werknemers afgesproken dat zij een mobiliteitsplan zal maken. Het stimuleren van het fiets- en OV-gebruik zal hierin terugkomen.

4.4 Toerisme en recreatief fietsverkeer

Op zich kent onze gemeente al veel en goede mogelijkheden voor het recreatief fietsverkeer. Er zijn bewegwijzerde fietsroutes via de ANWB- en de fietsknooppuntenroutes. In Ouderkerk aan de Amstel is het mogelijk om – aan de rand van de polder de Ronde Hoep – fietsen voor recreatief gebruik te huren. We staan goed op de kaart van de Stadsregio Amsterdam op de Fiets. Ook zijn er diverse horecagelegenheden waar men tijdens de fietstocht kan pauzeren. Voor recreatief fietsverkeer is de snelheid van de route van ondergeschikt belang. Wat wel telt, is de veiligheid en de rust van de fietsroute en, natuurlijk, het uitzicht.

In het Bestuursakkoord Amstelscheg is afgesproken dat er beleid komt dat is gericht op het behoud van de aantrekkelijkheid van het gebied, door actieve ontwikkeling van ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit. In het bijzonder wordt gezocht naar kansen voor recreatieve functies die bijdragen aan het metropolitaanse landschap.

Om de recreatie in het gebied te bevorderen, wordt daarnaast gestreefd naar betere verbindingen tussen stad en land. En naar aanvullende recreatieve verbindingen binnen het landelijk gebied. Daarbij moet uiteraard goed gelet worden op de effecten van deze verbindingen op flora en fauna. In het kader daarvan zal een samenhangend verkeersplan worden ontwikkeld voor de gehele Amstelscheg en voor alle gebruikers.

Er is één specifieke vorm van recreatief fietsgebruik, die tot klachten over overlast en onveiligheid leidt en dat is over de (groepen) racefietsers die onder meer door de dorpskern razen en zich vaak niet storen aan zaken als verkeerslichten, (de plaats op) rotondes, boodschappen doend publiek enz. Voor de goede orde: het betreft hier geen georganiseerde wedstrijden of tijdritten, waarvoor een vergunning nodig is, maar individueel georganiseerde groep racefietsers. Het betreft hier zaken, waarvan de handhaving door de politie dient plaats te vinden.

Er is door ons voor dit probleem bij herhaling de aandacht van de politie gevraagd, waarbij onder meer de suggestie is gedaan om regionaal (want dit probleem speelt uiteraard niet alleen in Ouder-Amstel) een aantal motoragenten in te zetten, zodat er nog enige vorm van controle plaats vindt, maar de politie heeft laten weten dat de racefietsers de maximumsnelheid van 30 km niet overschrijden en – vanwege de intensiteit die hiervoor nodig is - geen prioriteit te geven en geen capaciteit beschikbaar te kunnen stellen voor het tegengaan van overige verkeersovertredingen door racefietsers.

Aanbevelingen:

- In stand (doen) houden van recreatieve fietsroutes en de bewegwijzering hiervan;
- In stand houden (ruimtelijke) beleving buitengebied;
- Deelnemen aan opstellen verkeersplan Amstelscheg.

Actualisatie maart 2016: de gemeente gaat het overleg aan met de lokale wielersportvereniging, om de overlast van groepen wielrijders te bespreken.

5 Overige aspecten fietsbeleid

Naast deze vier hoofdaspecten zijn er nog meer aspecten van gemeentelijk beleid, die een rol spelen bij het fietsbeleid. Deze spelen echter niet zozeer een rol als een zelfstandig beleidsonderdeel maar meer als onderdeel van een ander beleidsveld. Daarmee wordt echter niet gezegd dat ze daarmee minder belangrijk (kunnen) zijn. Vandaar dat zij in dit hoofdstuk apart benoemd worden.

5.1 Verkeers- en sociale veiligheid

Qua verkeersveiligheid wordt er allereerst uitgegaan van de hierboven geschetste uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer, die ook de basis hebben gevormd voor het besluit tot de wegategorisering in Ouder-Amstel en het beleid ten aanzien van bromfietseren op het fietspad c.q. de rijbaan. Bij een weg(her)inrichting of wegwerkzaamheden en bij het nemen van tijdelijke maatregelen, zoals het instellen van wegomleidingen, wordt door de verkeerscommissie altijd de gevolgen voor de fietser getoetst en worden indien nodig aanvullende eisen gesteld. Zo is bijvoorbeeld bepaald dat de Buitensingel ook ten tijde van de werkzaamheden aan het spoor door ProRail altijd beschikbaar moet zijn voor fietsers.

Door de inbreng van de diverse deskundigheden, wordt in de verkeerscommissie de afwezigheid van een vertegenwoordiger van de (Amsterdamse) fietsersbond op dit moment niet als een actief gemis ervaren. Maar indien de (Amsterdamse) Fietsersbond bereid is tot de afvaardiging van een ter zake deskundige vertegenwoordiger, zou (eventueel gedurende een proefperiode) de meerwaarde hiervan wederzijds onderzocht kunnen worden.

Aanbeveling:

- Huidig beleid voortzetten;
- Vertegenwoordiger (Amsterdamse) fietsersbond (eventueel gedurende proefperiode) deel uit laten maken van verkeerscommissie.

Actualisatie maart 2016: zoals benoemd in paragraaf 3.3 zijn er van april 2015 tot en met maart 2016 bij de Fietsersbond medewerkers aangesteld, om de kleinere gemeenten met hun deskundigheid op fietsgebied te ondersteunen.

Omdat fietsers landelijk gezien een fors aandeel vormen van de verkeersslachtoffers (30% van de verkeersdoden en ruim 50% van de ernstig gewonden). Het aandeel ernstig gewonden onder fietsers stijgt sinds 2000. Reden voor de Minister van Infrastructuur en Milieu om in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, die in 2012 is vastgesteld, de focus te leggen op o.a. de doelgroep fietsers. Omdat de meeste ongevallen met fietsers plaatsvinden op lokale wegen, hebben de Minister en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) afgesproken dat alle gemeenten in 2013 een lokale aanpak 'veilig fietsen' vaststellen. De aanzet hiertoe (onder meer in de vorm van een webtool) wordt op dit moment (november 2013) landelijk geïntroduceerd. Het is om die reden nog niet inzichtelijk welke consequenties hier voor ons aan verbonden kunnen zijn.

Aanbeveling:

- Deelnemen aan VNG-lokale aanpak.

Actualisatie maart 2016: de statistische informatie uit de webtool worden gebruikt in het nieuw op te stellen Fietsstimuleringsplan.

Een bijzonder aspect van de verkeersveiligheid wordt gevormd door de introductie van elektrische fietsen; deze rijden sneller dan "trap-fietsen" hetgeen vooral onveilig kan zijn voor die ouderen, die over een verminderde reactiesnelheid beschikken. Stichting Coherente heeft aangegeven bereid te zijn om voor hen een begeleide introductiecursus te organiseren. Dit kan voor de ouderen een periode van gewenning en het aanleren van nieuwe vaardig- c.q. "handig"heden opleveren.

Aanbeveling:

- Mogelijkheid cursus elektrische fiets nader bespreken met Stichting Coherente.

Actualisatie maart 2016: door Coherente is mede met subsidie van de gemeente een aantal keren een workshop voor gebruikers van een elektrische fiets gehouden, die ook gericht was op het stimuleren van beweging door senioren. In Duivendrecht bleek hiervoor meer animo te bestaan dan in Ouderkerk aan de Amstel. Eén reden hiervoor kan zijn de instructies die al door rijwielhandel De Haan worden gegeven bij aankoop van een e-fiets. In 2016 wordt de voorlichting door Coherente met een nieuwe aanpak georganiseerd.

Sociale veiligheid is daarnaast ook een belangrijk aspect voor fietsers. Vooral op afgelegen wegen en in fietstunneltjes kan gemakkelijk sociale onveiligheid ontstaan. In het kader van de verbreding van de Rijkswegen (SAA) wordt in het bijzonder ook aan de sociale veiligheid van de fietstunnels aandacht geschonken. Daarnaast wordt het openbaar groen langs fietspaden sterk terug gesnoeid of vervangen door laagblijvend groen. Bij de renovatie van de Van der Madeweg en het gelijknamige metrostation is het plan om uitzicht-belemmerende muurtjes af te breken en een vernieuwde, sociaal veiliger lift in het metrostation aan te brengen. Verlichting bevordert ook de sociale veiligheid: de straatverlichting wordt momenteel procesmatig vervangen door verlichtingsarmaturen die een meer natuurlijke kleur geven en een betere gezichtsherkenning opleveren.

Langs de Holterbergweg-Spaklerweg (tussen Burg. Stramanweg en het Amsterdamse metrostation) kan het 's avonds (buiten evenementen) sociaal onveilig aanvoelen. Daarnaast kent het gehele buitengebied, onder meer de polder de Rondehoop en de Amstelscheg, een lage bevolkingsdichtheid. Objectieve cijfers of er hierdoor ook werkelijk sociale onveiligheid aanwezig is ontbreken. Voor de individuele fietser is het door altijd samen met iemand anders te fietsen relatief eenvoudig om de sociale veiligheid zowel objectief als subjectief te vergroten.

Aanbeveling:

- Huidig c.q. in uitvoering zijnde beleid voortzetten.

5.2 Fietsen en gezondheid

Fietsen is een goede en goedkope manier om in eigen tijd, ongebonden en ongeorganiseerd te kunnen sporten. Dit is belangrijk, omdat veel inwoners onvoldoende bewegen. Uit de meest recente GGD-monitor Ouder-Amstel (2010) blijkt dat 45% van de inwoners van 19 jaar en ouder overgewicht heeft. 30% beweegt te weinig en geen zelfdiscipline en angst voor blessures zijn daar belangrijke redenen voor. 10% van deze groep geeft aan hulp te willen bij het meer in beweging komen.

Via het project Fitaal worden er als pilot routes in de directe omgeving van Ouderkerk aan de Amstel uitgezet, waar inwoners onder begeleiding kunnen wandelen, joggen en hardlopen. Deze routes starten vanaf herkenbare punten, zijn gemarkeerd en er kan gelopen worden onder deskundige begeleiding. Het is bovendien ook bedoeld als een 'sociaal gebeuren', mensen kunnen met elkaar praten en voor verschillende niveaus zijn verschillende mogelijkheden.

In het project wordt voorgesteld dat in een later stadium er eventueel meer routes ontwikkeld worden, ook bijvoorbeeld voor fietsers of mensen op skeelers.

Er zijn ook al diverse fietsroutes aanwezig, die ook laagdrempelig zijn. Een rondje Rondehoep fietsen hoeft niet op een snelle racefiets van honderden euro's of meer maar kan in principe op iedere fiets. Een fietstochtje langs de Amstel naar de Albert Cuypmarkt is 10 km. En met de fiets ben je net zo snel of sneller in hartje Amsterdam dan met het openbaar vervoer. Het buitengebied van Ouderkerk aan de Amstel is ook heel aantrekkelijk voor degene die met een (race)fiets langere afstanden wil afleggen. En je kunt natuurlijk ook fietsen naar en van je werk.

Bij het stimuleren van het fietsen is een mentale impuls waarschijnlijk nog belangrijker dan de aanleg of bewegwijzering van nieuwe routes, bijvoorbeeld door het oprichten van een fietsgroepje, die een paar keer per week de diverse routes gaan verkennen of eens gezamenlijk een veel langere fietstocht gaan ondernemen.

Aanbeveling:

- Fietsen onderdeel maken van het project Fitaal.

Actualisatie maart 2016: In 2016 wordt de sportnota geactualiseerd, sport & bewegen in de openbare ruimte zal een van de thema's worden.

5.3 Handhaving fietswrakken, weesfietsen

In de Algemene Plaatselijke Verordening zijn bepalingen opgenomen, om te voorkomen dat de openbare ruimte en fietsenstallingen vol komen te staan met fietswrakken, weesfietsen e.d. en om overige overlast door het parkeren van fietsen tegen te gaan. Daarnaast controleert de politie van tijd tot tijd de grotere fietsenstallingen, zoals bij de Zuidtangenthalte en het station Duivendrecht, op de aanwezigheid van vermiste c.q. gestolen fietsen.

Aanbeveling:

- huidig beleid voortzetten.

Actualisatie maart 2016: door de gemeentelijke handhaving worden regelmatig fietswrakken verwijderd, (vooral) uit de grotere fietsstallingen.

5.4 Fietsendiefstal

Er zijn bij de gemeente geen cijfers van fietsendiefstal binnen Ouder-Amstel bekend. Er zijn daarom ook geen knelpunten bekend. De voor de hand liggende conclusie is, dat op de plaatsen met de grootste consequenties van fietsen ook de meeste diefstallen plaats vinden. Door op deze punten een type stalling (Tulp) te introduceren waarbij de fiets gemakkelijk met een extra ketting of slot aan het rek bevestigd kan worden, is een belangrijke verbetering. Voor overige maatregelen zou er een vorm van betaald fietsparkeren moeten komen, waardoor er extra beheermaatregelen kunnen worden getroffen. Dege-nen die bereid zijn om voor het parkeren van de fiets te betalen, kunnen nu al een fietskluis huren. Het is de bedoeling om in 2014 met steun van de Stadsregio ook bij het metrostation Van der Madeweg nieuwe fietsenstalvoorzieningen te plaatsen.

Aanbeveling:

- Huidig beleid voortzetten.

5.5 Fietsvoorzieningen, waaronder opladen elektrische fiets

Fietsvoorzieningen op het gebied van fietsverkoop, fietsverhuur en reparaties worden overgelaten aan het particulier initiatief. In Duivendrecht is er momenteel geen mogelijkheid aanwezig om een fiets te kopen, te huren of om een fiets te laten repareren. De dichtstbijzijnde mogelijkheden hiervoor zijn in Amsterdam (NS Bijlmer) of in Diemen. In Ouderkerk aan de Amstel is er een fietswinkel gevestigd in de dorpskern aan het Hogereinde Zuid, waar men ook terecht kan voor fietsreparatie en -onderhoud en elektrische fietsen. Voor de huur van fietsen voor recreatief fietsen in het Groene Hart kan men terecht bij een boerderij aan de Polderweg, net ten zuiden van de A9.

Elektrische fietsen kunnen, zeker als ze voorzien zijn van een verwijderbare accu, met de bijgeleverde kabel overal waar een gewoon stopcontact aanwezig is, worden opgeladen. De actieradius van een fiets met volledig opgeladen accu is (mede afhankelijk van type/merk en ouderdom) al gauw 40 km of (veel) meer, ook afhankelijk van de mate waarin men zelf mee trapt. Er zijn websites met oplaadpunten in Nederland en er is een tijdlang in Nederland een (niet geslaagde) proef geweest om acculaders in supermarkten e.d. te plaatsen.

Voor het (nood)geval dat men op een tijdstip dat alle openbare voorzieningen gesloten zijn, met een lege accu komt te staan, is het handig om bijvoorbeeld bij publieke gebouwen of bij fietswinkels e.d. een of meer buitenstopcontacten hiervoor aan te wijzen c.q. aan te leggen, en deze dan bekend maken via de daarvoor beschikbare websites.

Aanbeveling:

- oplaadpunten voor elektrische fietsen creëren bij openbare gebouwen, fietsenhandelaren hiertoe uitnodigen.

Actualisatie maart 2016: op particulier initiatief zijn er een aantal buiten oplaadmogelijkheden gecreëerd. Vanwege de oplaadtijd is dit in de praktijk het meest zinvol op plekken waar men (wat) langer verblijft, zoals horecagelegenheden. Er is geen landelijk dekkende website voor oplaadpunten. In principe kan men de elektrische fiets met de eigen kabel via ieder standaardstopcontact opladen.

5.6 Fietscomfort

Fietscomfort kan verschillende zaken inhouden. Het kan betekenen dat je als fietser ongehinderd c.q. zo min mogelijk gehinderd door stoplichten of oversteken kunt door fietsen. Het kan ook inhouden en rustige fietsroute, weg van het autoverkeer. En het kan ook slaan op de kwaliteit van de verharding van het fietspad. Of dat men gevrijwaard is van onverwachte paaltjes. Een ander voorbeeld betreft verkeerslichten. In de drukte van de nabijheid van Amsterdam is het een illusie om te denken dat men ieder stoplicht kan vermijden, maar er zijn wel lange stukken, zoals langs de Amstel of in de Rondehoop waar dit wel het geval is. Het zou bijvoorbeeld ideaal zijn indien langs de gehele Holterbergweg en Spaklerweg, tussen AMC en Amstelstation aan één kant van de weg een doorgaande fietsroute in twee richtingen aanwezig zou zijn. Langs de Amstel kan men vandaar af doorfietsen naar de Stopera en verder.

Een echt rustige fietsroute, helemaal weg van het autoverkeer bestaat niet in onze nabije omgeving. Ook op wegen die officieel zijn gesloten voor alle verkeer behalve bestemmingsverkeer komt men nog veel auto's tegen. Dit komt door de aanwezigheid van woningen, bedrijven en de rekbaarheid van het wettelijke begrip "bestemmingsverkeer".

De paaltjes in fietsroutes staan op dit moment vooral op een negatieve wijze in de belangstelling en er is een grote roep om alle paaltjes in de Stadsregio maar te verwijderen. Daarbij gaat men voorbij aan het doel van veel paaltjes, namelijk juist om de fietser te vrijwaren van een negatieve invloed van autoverkeer. Het is wel gewenst dat de paaltjes ook in het donker en bij slecht weer, goed opvallen, bijvoorbeeld door ze uit te rusten met reflectoren. Via het gemeentelijk meldpunt kan men ook melding maken van paaltjes die men onnodig of gevaarlijk vindt.

Bij de kwaliteit van de verharding wordt vaak gesteld dat asfalt de voorkeur verdient boven tegels als de verharding van een fietspad. Dit is betrekkelijk, in de zin dat als er een keurig glad asfaltvlak ligt, dit wel zo aanvoelt maar men kan ook met een strak tegelpad dit doel bereiken. Indien er kabels en leidingen onder een fietspad liggen, zal de verharding van tijd tot tijd moeten worden opgebroken en de kwaliteit die men dan terug krijgt, is niet altijd vergelijkbaar, noch bij asfalt noch bij tegels. Dankzij de wijkgerichte aanpak kunnen kuilen en verzakkingen ook snel na de melding worden gerepareerd. Bij grote wegreconstructies zal in de toekomst vaker voor toepassing van asfalt worden gekozen.

Aanbeveling:

- mogelijkheid doorgaande fietsroute AMC – Amstel bespreken met Amsterdam;
- fietspaaltjes voorzien van reflectoren;
- daar waar mogelijk vaker asfalt toepassen als verharding fietspad.

Actualisatie maart 2016: de doorgaande fietsroute AMC-Amstel is als beleidsdoel ook door de Stadsregio Amsterdam overgenomen en wordt op het grondgebied van Ouder-Amstel momenteel gerealiseerd (Spaklerweg). Fietspaaltjes zijn zoveel mogelijk verwijderd. Ook het Groengebied is door ons gevraagd om hieraan mee te doen. Voor toepassen asfaltverharding: zie de uitvoeringsnota.

5.7 Fietsverlichting en technische staat fiets

De veiligheid op de fiets wordt bevorderd door de aanwezigheid van fietsverlichting en een goede technische staat van de fiets. Dit is de individuele verantwoordelijkheid van de fietsbezitter. De verkeerscommissies van de basisscholen voeren jaarlijks een controle uit van de technische staat van de fietsen van hun leerlingen en brengen de ouders op de hoogte van de bevindingen.

Aanbeveling:

- jaarlijkse fietscontrole op school blijven uitvoeren.

Actualisatie maart 2016: In februari 2016 heeft nog een controle plaatsgevonden door de politie. Onder het motto: "Ik val op" werden in plaats van boetes fietslampjes en folders uitgedeeld aan mensen met een ondeugdelijke verlichting.

5.8 Verkeerseducatie en praktisch fietsexamen

Nog belangrijker dan een veilige weginrichting is een veilig verkeersgedrag. Het gedrag van fietsers staat over het algemeen slecht bekend. Gedragsbeïnvloeding van de fietser is dan ook een van de grootste uitdagingen. Vandaar dat op alle basisscholen in ieder geval in de hogere klassen verkeerseducatie wordt gegeven en wordt deelgenomen aan het praktisch verkeersexamen.

Aanbeveling:

- Vanuit de gedachte, dat het belangrijk is om hiermee zo vroeg mogelijk mee te beginnen, voordat zich al allerlei routines hebben ontwikkeld, kan overwogen worden om – voorover dit nog niet gebeurd – met de scholen en de naschoolse opvang de mogelijkheden te onderzoeken om ook in de lagere klassen c.q. bij de naschoolse opvang aandacht te besteden aan (praktische) verkeerseducatie.

Actualisatie maart 2016: in de loop van 2016 zal samen met de scholen worden nagedacht over verkeerseducatie en fietsstimulering e.d.

5.9 Fietsen en ouderen

Actualisatie maart 2016:

De gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie van ouderen wordt aan de deze nota toegevoegd, omdat het belang hiervan steeds toeneemt. Uit de ongevalsgegevens blijkt dat de toename van verkeersslachtoffers voor een groot deel voortkomt uit ongevallen waar ouderen bij betrokken zijn. De oorzaken hiervan zijn de grotere lichamelijke kwetsbaarheid en functiestoornissen als gevolg van de ouderdom, waardoor zij vaak kwetsbaarder zijn dan zij zelf beseffen.

Naast praktische zaken (van het instellen van de juiste zadelhoogte tot de keuze van het meest geschikte vervoermiddel) zal ook het bewust worden van de persoonlijke beperkingen en risico's hierbij een belangrijke rol spelen. Gezocht zal worden hoe wij dit onderdeel van ons verkeersveiligheidsbeleid het beste kunnen oppakken. De educatiebijeenkomsten door Coherente ten aanzien van het gebruik van de fiets zijn er een goed voorbeeld van hoe op deze ontwikkeling ingespeeld kan worden.

5.10 Gladheidsbestrijding

Het seizoen voor de gladheidsbestrijding van de gemeente Ouder-Amstel loopt van 1 november tot en met maart. De gemeente bestrijdt de gladheid volgens een beleidsplan en vastgestelde routes (zie bijlagen). De gemeente Ouder-Amstel strooit preventief, d.w.z. bij opkomende gladheid.

De gladheid wordt in eerste aanleg bestreden tussen 04.00 uur en 23.00 uur op de rijwegen en fietspaden die van primair belang zijn, te weten:

- bus route
- ontsluitingswegen
- de wegen in het buitengebied
- de fietspaden
- uitruk van de brandweer

Bij extreme gladheid (ijzel en langdurige sneeuwval) wordt ook buiten de genoemde tijden de gladheid bestreden. Overdag tussen 07.45 uur en 16.30 uur wordt de gladheid op de overige rijwegen bestreden.

6 Evaluatie Fietsbeleid

Het fietsbeleid van de gemeente Ouder-Amstel bestaat uit 4 hoofdaspecten, te weten:

- boodschappen doen
- school verkeer
- woon-werkverkeer
- recreatief fietsgebruik

Vanuit deze hoofdaspecten zijn in de oorspronkelijke nota 2013 aanbevelingen gedaan om het beleid vorm te geven. Daarnaast is in een uitvoeringsnota een lijst met (veelal) infrastructurele maatregelen gemaakt om het fietsbeleid ook 'op straat' gerealiseerd te krijgen. Veel van deze lijst met maatregelen zijn of worden uitgevoerd of zijn om diverse redenen uitgesteld of afgewezen.

In onderstaand overzicht zijn de aanbevelingen per hoofdaspect en de maatregelen uit de uitvoeringsnota met de huidige stand van zaken kort weergegeven.

Aanbeveling/maatregel	Stand van zaken
Boodschappen doen	
Fietsenstalvoorzieningen nabij de winkels	Bij Dorpshart Duivendrecht is ruime aandacht aan fietsparkeren besteed
Continueren winkelstimuleringsbeleid in O'kerk	Zie <i>Fietsstimuleringsplan</i>
Bereikbaarheid fiets van Dorpshart D'drecht	Nieuwe fietsroute langs Dorpsplein
Goede en veilige fietsrelaties tussen woon- en winkelgebieden	Blijvende aandacht
Reclamecampagne 'boodschappen per fiets'	Zie <i>Fietsstimuleringsplan</i>

School – thuisverkeer	
Creëren objectief en subjectief veilige schoolroutes	Blijvende aandacht
Ouders stimuleren hun kinderen te begeleiden	Zie <i>Fietsstimuleringsplan</i>
Uit-/instaplocaties voor auto en fietsen bij schoolplein scheiden	In Duivendrecht: in definitieve fase gescheiden locaties, tijdelijk fietspad langs Astronautenweg
Praktisch verkeersonderwijs stimuleren	Zie <i>Fietsstimuleringsplan</i>
Goede fietsenstallingen bij de scholen	1 ^e verantwoordelijkheid scholen; in D'drecht aandacht aan geschonken

Woon – werkverkeer	
Creëren snelle en veilige woon-werk routes	Zie Uitvoeringsplan
Bedrijven stimuleren t.g.v. de fiets	Zie <i>Fietsstimuleringsplan</i>

Toerisme en recreatief fietsverkeer	
In stand houden recreatieve fietsroutes	Blijvende aandacht
In stand houden beleving buitengebied	Blijvende aandacht / overleg met wielersport
Deelnemen/opstellen verkeersplan Amstelscheg	Er is nog geen verkeersplan opgesteld

Overige aspecten fietsbeleid	
Verkeers- en sociale veiligheid	Beleid voortzetten
Vertegenwoordiger Fietsersbond	Heeft deelgenomen aan Verkeerscommissie, maar is weer gestopt
Deelnemen aan VNG-lokale aanpak	Meenemen in het <i>Fietsstimuleringsplan</i>
	Heeft Coherente een aantal keer ge-

Cursus elektrische fiets	houden; heeft voor 2016 een andere opzet
Fietsen onderdeel maken van het project Fitaal	Zie actualisatie Sportnota 2016
Handhaving fietswrakken, weesfietsen	Huidig beleid voortzetten
Fietsendiefstal	Huidig beleid voortzetten
Oplaadpunten elektrische fietsen creëren	Voorname bij Horeca
Mogelijkheid doorgaande fietsroute AMC – Amstel bespreken met Amsterdam	Is door SRA overgenomen, wordt momenteel gerealiseerd
Fietspaaltjes voorzien van reflectoren of verwijderen	Worden zoveel mogelijk verwijderd
Asfalt toepassen	Zie uitvoeringsnota
Fietscontrole op scholen	Jaarlijks blijven uitvoeren
Verkeerseducatie/verkeersveiligheid	Met scholen samenwerken op het gebied van verkeers educatie en fietsstimulering. Oppakken verkeerseducatie /gedragsbeïnvloeding/verkeersveiligheid ouderen.
Gladheidsbestrijding	Beleid handhaven

Aanbeveling/maatregel		Stand van zaken
<i>Knelpunten Duivendrecht</i>		
A	De Flinesstraat/Spaklerweg	Wordt begin 2016 gereconstrueerd
B	Oversteek Rijksweg / Randweg	Wordt in 2016 gereconstrueerd
C	Telstarweg – Satellietbaan	Nieuwe fietsroute gepland, echter tijdelijke situatie bij scholen vraagt aandacht
D	Handhaven Buitensingel als hoofdfietsroute	Is door projectorganisatie OV/SAAL meegenomen
E	Onderhoud De Slinger	Wordt bij werkzaamheden meegenomen (geasfalteerd)
F	Doorgaande fietsroute AMC – Stopera	Fietsroute langs Spaklerweg wordt 2-zijdig uitgevoerd (1 ^e helft 2016)
G	Fietsparkeren metrostation Van der Madeweg	Wordt meegenomen met project reconstructie Van der Madeweg
H	Fietsroutes Amsterdam ZO – Centrum	Fietsoversteek Rozenburglaan verbeteren i.k.v. reconstructie in 2016
I	Sociale onveiligheid fietstunnels A10	Zijn aangepast

<i>Knelpunten Ouderkerk aan de Amstel</i>		
A	Oversteek Burg. Stramanweg bij Amstelbrug	Met prov. Noord-Holland overeenkomst gesloten voor ongelijkvloerse oversteek
C	Kruising Dorpsstraat/Kerkstraat	Fiets te gast in voetgangersgebied Kerkstraat
D	Korte Brug of Kerkbrug	Afgesloten bij begin- en eindtijden school
E	Verkeersgedrag op rotondes (nabij Benninghbrug)	Hoogteverschil tussen fiets- en voetpad verminderd, klachten worden onderzocht
F	Jan Benninghweg	Momenteel in voorbereiding, uitvoering naar verwachting in 2018
G	Oversteken Machineweg (nabij Sluisvaart en Korte Dwarsweg)	Komgrens verplaatst; voor fysieke maatregelen geen budget
H	Beperkte wegbreedte Rondehoop Oost/West	Wegversmallingen weer verwijderen
I	Verkeersgedrag Wielrenners	Overleg voeren met wielersport
J	Fietsbrug over de Amstel langs de A9	Geen externe middelen beschikbaar

In de afgelopen jaren zijn de meeste van de genoemde maatregelen opgepakt. Veel knelpunten met name in Duivendrecht worden in 2016 uitgevoerd, andere punten worden in lopende of nog te starten projecten meegenomen. Wat betreft het uitvoeringsprogramma kunnen we zeggen dat er een goede voortgang in zit.

Een specifiek knelpunt, die ook genoemd wordt in het coalitieakkoord en collegeagenda 2014-2018 is knelpunt J van Ouderkerk aan de Amstel, namelijk de fietsbrug over de Amstel langs de A9. Zoals beschreven in de actualisatie maart 2016, lijkt de meerprijs van enkele miljoenen euro's voor een breder viaduct ten behoeve van een fietspad te hoog om door de gemeente alleen gedragen te kunnen worden. De provincie Noord-Holland, de stadsregio Amsterdam als ook de gemeente Amstelveen hebben niet het voornemen hiervoor middelen beschikbaar te stellen.

Wat betreft de aanbevelingen uit de beleidsnota zijn dit over het algemeen zaken die doorlopend aandacht vragen. Diverse aanbevelingen behoeven specifieke aandacht om weggebruikers tot gedragswijziging aan te zetten. Achter deze aanbevelingen staat als stand van zaken: 'zie Fietsstimuleringsplan'.

Het is namelijk een wens uit het coalitieakkoord om het gebruik van de fiets te stimuleren voor korte afstanden, inclusief schoolvervoer. Om dit te bereiken is in de collegeagenda 2014-2018 afgesproken een Fietsstimuleringsplan op te stellen, die tegelijk met de onderhavige evaluatie Nota Fietsbeleid tot stand zal komen. Uitgangspunt hierbij is dat de financiële middelen uit bestaande budgetten gedekt zullen worden.

Doel van dit fietsstimuleringsbeleid is meervoudig:

- Verbeteren milieu;
- Stimuleren volksgezondheid;
- Minder druk op de openbare ruimte.

Het Fietsstimuleringsplan is met inbreng van de RBOVV, de ROV en de Fietsersbond tot stand gekomen.