

WEES VERSTANDIG, NEEM DE FIETS

FIETSBELEIDSNOTA GEMEENTE OUDER-AMSTEL 2013

DEEL 2 UITVOERINGSNOTA

Geactualiseerd en geëvalueerd per maart 2016

## Inhoudsopgave

Leeswijzer .....	2
1 Beschrijving fietsstructuur en knelpunten fietsroutes Duivendrecht .....	3
1.1 Fietsstructuur .....	3
1.2 Knelpunten in Duivendrecht.....	4
2 Fietsstructuur en knelpunten in Ouderkerk aan de Amstel .....	15
2.1 Fietsstructuur .....	15
2.2 Knelpunten in Ouderkerk aan de Amstel.....	15

## Leeswijzer

Hieronder vindt u de oorspronkelijke tekst van de 'Fietsbeleidsnota Gemeente Ouder-Amstel 2013, Deel 2 Uitvoeringsnota'. 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.

Een evaluatie van deze uitvoeringsnota is verwerkt in het hoofdrapport, te weten de Fietsbeleidnota Gemeente Ouder-Amstel 2013, Geactualiseerd en geëvalueerd per maart 2016.

# 1 Beschrijving fietsstructuur en knelpunten fietsroutes Duivendrecht

## 1.1 Fietsstructuur

Langs de 50 km/u wegen te Duivendrecht bevinden zich of vrijliggende fietspaden of is er voor de fietsers een alternatieve route beschikbaar. In 1999 is besloten dat brom- (en snor-)fietsen verplicht gebruik maken van deze fietspaden. Soms liggen deze fietspaden maar aan één zijde van de weg, waarop het (brom)fietsverkeer in beide richtingen plaats vindt.

Op de 30 km/u wegen en op de Buitensingel (60 km/u), mengen de fietsers zich met het gemotoriseerde verkeer, conform de landelijk vastgestelde richtlijnen voor de inrichting van wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig Verkeer. Sinds deze principes landelijk worden toegepast, heeft zich in Nederland een forse daling in het aantal verkeersslachtoffers voorgedaan. Dit hoeft echter niet altijd te betekenen dat een volgens de principes van duurzaam veilig verkeer ingerichte 30 km/u weg ook door de fietsende gebruikers gevoelsmatig als veilig wordt ervaren.

Een en ander houdt ook verband met de leeftijd van de fietsers: kinderen in de basisschoolleeftijd hebben nog niet het overzicht en de coördinatie van volwassenen. In principe is hier bij het uitgangspunt van de menging van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer rekening gehouden, maar er kan (ook binnen duurzaam veilig verkeer) soms toch aanleiding bestaan om langs een 30 km/u weg naar een basisschool een afzonderlijke fietsvoorziening te treffen of de weg nabij de school opvallend anders in te richten als een schoolzone.

Omdat we niet in ideale wereld leven, kan duurzaam veilig verkeer soms ook betekenen, dat als er (tijdelijk of langdurig) een verkeersonveilige situatie aanwezig is, die niet is op te lossen, er op wordt gelet dat daarbij niet een vals gevoel van veiligheid wordt opgewekt: als iets onveilig is, dan is een verhoogde aandacht van de weggebruikers juist gewenst en moet voorkomen worden dat deze situatie ten onrechte wel veilig lijkt. Maar de algemene doelstelling is uiteraard dat van een verkeersroute voor alle weggebruikers, en zeker voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zonder nadere maatregelen te hoeven treffen, veilig gebruik gemaakt kan worden en dat dit ook langdurig het geval is.

Voor fietsers zijn er (in Duivendrecht en in Ouderkerk aan de Amstel) twee afzonderlijke bewegwijzeringen: die van de ANWB en die van de fietsknooppuntroute.

**Actualisatie maart 2016:** recent is de landelijk dalende trend qua verkeersslachtoffers gestopt en is er weer sprake van een toename, vooral onder ouderen. Dit betekent niet dat de behaalde winst qua verkeersveiligheid nu verdwenen is, maar er zullen aanvullende maatregelen genomen moeten worden om deze winst vast te houden en verder te vergroten.

## 1.2 Knelpunten in Duivendrecht

### **A** De Flinesstraat/Spaklerweg

#### Probleemstelling:

Objectief, gemeten naar het aantal verkeersongevallen c.q. verkeersconflicten, is het belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunt voor fietsers in Duivendrecht de kruising van de De Flinesstraat met de Spaklerweg.

Dit weggedeelte is in technisch beheer en onderhoud bij de gemeente Amsterdam, vanwege het grote belang dat Amsterdam heeft bij de verkeers(auto)route Holterbergweg – Spaklerweg. Technisch beheer en onderhoud betekenen concreet dat Amsterdam de maatregelen moet treffen (en betalen) die nodig zijn om duurzaam veilig van deze weg inclusief het fietspad gebruik te maken. De gemeente Ouder-Amstel is de juridisch wegbeheerder, wat betekent dat zij aan Amsterdam toestemming moet geven om maatregelen en werkzaamheden aan de weg uit te voeren en juridisch gezien het laatste woord heeft bij een wegontwerp.

De gemeente Ouder-Amstel heeft dit knelpunt al meerdere keren onder de aandacht gebracht van Amsterdam, die hier de technisch wegbeheerder is en van de Stadsregio Amsterdam. In 2000 heeft – mede om deze reden – eerder een herinrichting van de De Flinesstraat plaatsgevonden, waarmee toen echter niet volledig het beoogde resultaat is bereikt.



*Afbeelding 1: kruising De Flinesstraat – Spaklerweg*

#### Oplossing:

Een mogelijke oplossing, waarmee veel verkeersonveiligheid kan worden opgelost, kan zijn het instellen van eenrichtingsverkeer op de De Flinesstraat. Hierbij dient dan ook de slechte verkeersdoorstroming op de De Flinesstraat te worden opgelost, die ontstaat bij laden en lossen. Een minder ingrijpende maatregel is een herinrichting van het fietspad ter hoogte van de aansluiting van de De Flinesstraat op de Spaklerweg: door het verder "uitbuigen" van het fietspad kan het zicht op het (brom-)fietsverkeer worden verbeterd.

**Aanbeveling 2013:** Gemeente Amsterdam verzoeken om een herinrichtingsontwerp te maken voor het "uit-buigen" van het fietspad. Onderzoeken op welke wijze en termijn de doorstroming op de De Flinesstraat effectief (dus met toepassing van handhaving) kan worden verbeterd. Na uitvoering van deze maatregelen op dit deel van de De Flinesstraat eenrichtingsverkeer instellen.

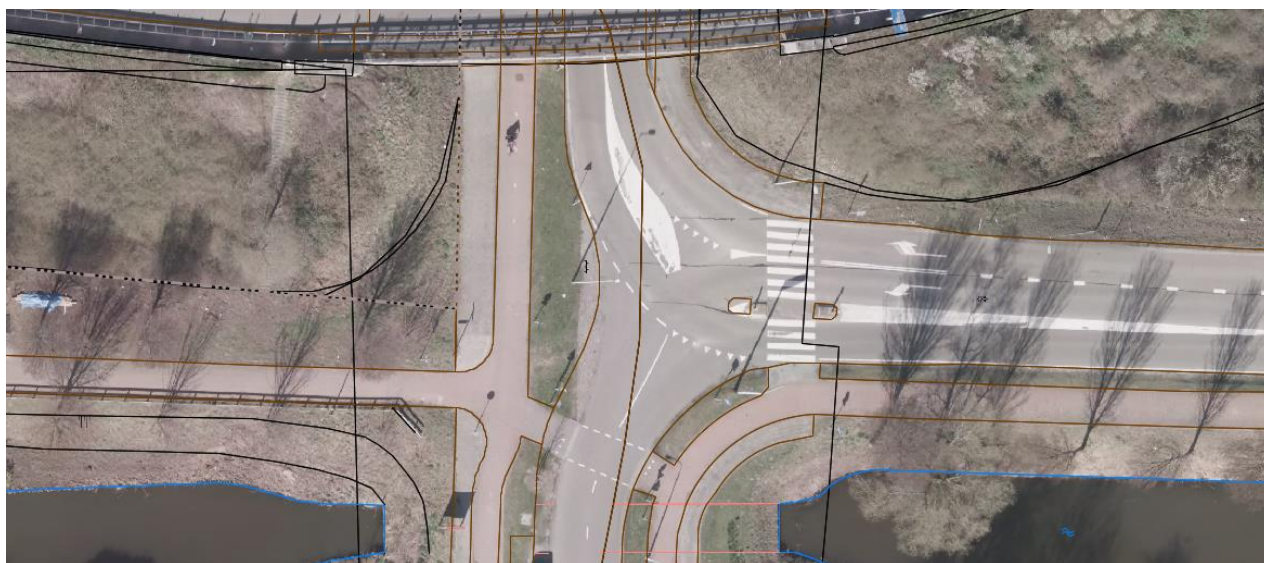
**Actualisatie maart 2016:** sinds het invoeren van "betaald parkeren" is de doorstroming in de De Flinesstraat verbeterd, ook omdat er nu meer handhaving plaats vindt. In nauw overleg met de gemeente Amsterdam is binnen de context van De Nieuwe Kern bezien of het wenselijk is om de De Flinesstraat als geheel opnieuw in te richten. Zowel vanuit verkeersoogpunt als in financieel opzicht is dit niet gewenst. In het kader van de reconstructie van de Spaklerweg zal de aansluiting van de De Flinesstraat op de Spaklerweg verder worden uitgebogen, in westelijke richting, zodat ook voor vrachtverkeer ter plaatse van de kruising het zicht op de fietsers in twee richtingen sterk wordt verbeterd.

## **B Oversteek Rijksstraatweg nabij de kruising met de Randweg**

### Probleemstelling:

Ten tijde van de aanleg van de A10 is de verkeerssituatie in Duivendrecht (soms ingrijpend) gewijzigd. Aan het begin van de Rijksstraatweg moeten gebruikers van het fietspad aan de oostzijde op ongeveer 10 meter afstand voor de kruising met de Randweg de Rijksstraatweg oversteken naar het fietspad aan de westzijde. Daarna moeten ze onder het viaduct doorrijden, om vervolgens weer een weg over te steken (Duivendrechtsekade) voordat ze door kunnen fietsen naar de Weesperzijde, die een belangrijke fietsroute richting Amsterdam is. Hoewel dit veilig is, is dit wel omslachtig en omrijden voor de fietsers.

Voetgangers aan de oostzijde van de Rijksstraatweg kunnen wel rechtstreeks via een voetgangersoversteekplaats van de Randweg oversteken. Het komt daarom voor dat fietsers van deze voetgangersoversteekplaats (oneigenlijk) gebruik maken waardoor wel verkeersonveilige situaties ontstaan.



*Afbeelding 2: Kruising Rijksstraatweg – Randweg*

### Oplossing:

Een oplossing kan zijn om dit fietspad aan de oostkant van de Rijksstraatweg onder het viaduct door te trekken. Om deze oplossing Duurzaam Veilig aan te leggen moet de gehele kruising Randweg/Rijksstraatweg aangepast worden. Ter wille van de verkeersveiligheid dient het recht doorgaande verkeer via de Rijkstraatweg/ Duivendrechtsekade voorrang te krijgen op het verkeer op de Randweg. Ook moet ervoor gezorgd worden dat het verkeer dat vanuit Amsterdam onder het viaduct doorrijdt, tijdig zicht heeft op overstekende fietser. Dit stelt dan aanvullende eisen aan de inrichting van de kruising Randweg/Rijkstraatweg conform de eisen van Duurzaam Veilig Verkeer.

Zo zal er in het midden een vluchtheuvel aangelegd moeten worden, waarbij de Randweg als geheel verbreed zal moeten worden. Dit project is inmiddels in het najaar van 2013 ingediend voor 100% subsidie op grond van de zogenaamde hulpimpuls van de Stadsregio Amsterdam.

#### Aanbeveling 2013:

Een civieltechnisch ontwerp met kostenraming laten maken voor de aanpassing van de kruising en het doortrekken van het fietspad.

**Actualisatie maart 2016:** door de verkeerscommissie is deze verkeerssituatie nader bekeken, naar aanleiding van de aanmelding van dit project voor een bijdrage van de Stadsregio Amsterdam. Hierbij is gebleken dat er onder het viaduct van de A10 onvoldoende ruimte beschikbaar is om aan de oostzijde van de Rijksweg én een fietspad én een voetpad aan te leggen. Dit zou betekenen dat fietsers richting Amsterdam hier de Rijksweg zullen moeten blijven oversteken. Ondermeer de werkgroep RBOVV van Coherente is echter van mening dat het dan eerder de voorkeur verdient om aan de oostzijde van de Rijksweg onder het viaduct fietsers en voetgangers gezamenlijk gebruik te laten maken van de daar beschikbare ruimte.

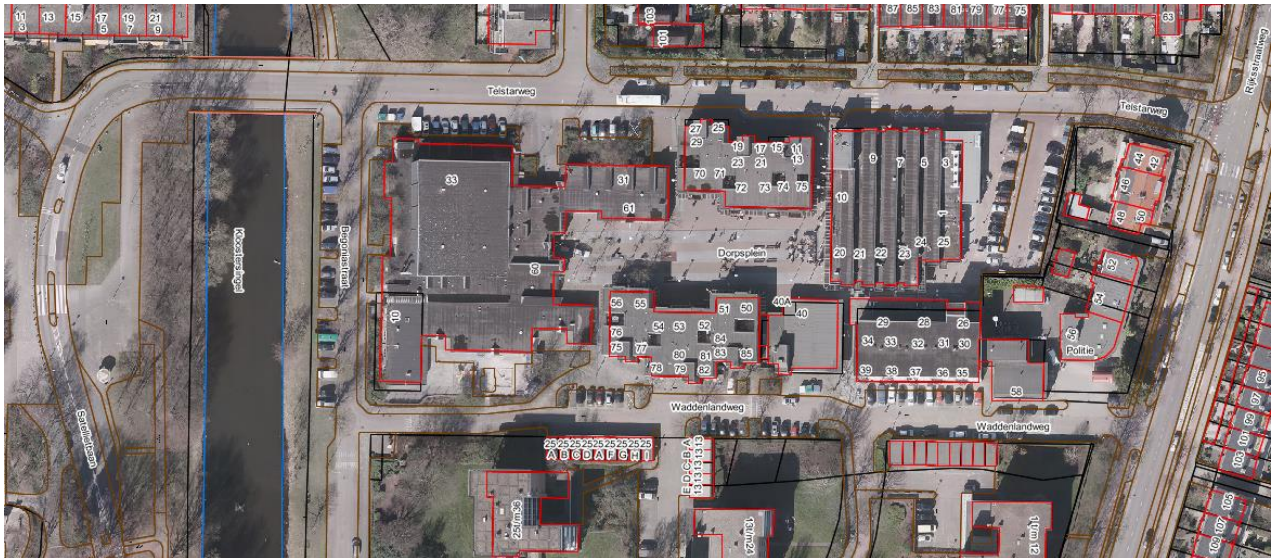
Bij de reconstructie van de kruising Rijksweg/Randweg (in 2016) zal deze situatie opnieuw bekeken worden. Indien gekozen wordt om deze oversteek niet te handhaven, dan zal zorgvuldig onderzocht moeten worden hoe de nieuwe fietsoversteek van de Randweg – mede met het oog op de zichtlijnen - verkeersveilig ingericht kan worden en hoe fietsers en voetgangers samen veilig van de beschikbare ruimte onder het viaduct gebruik kunnen maken. Indien wordt gekozen om de oversteek te handhaven, dan zal hier een duidelijker en veiliger verkeerssituatie moeten worden gecreëerd. Hierbij zal benadrukt worden dat de route Duivendrechtsekade – Randweg de hoofdroute voor het autoverkeer is. Bij deze reconstructie zal de werkgroep RBOVV om advies gevraagd worden.

## **C      Telstarweg – Satellietbaan**

### Probleemstelling:

De route Telstarweg- Satellietbaan is in het kader van de wegcategorisering in 2001 aangewezen als een 30 km/u weg. Dit is toen onder meer gebeurd, omdat veel (schoolgaande) fietsers van deze weg gebruik maken. Uit in 2007 uitgevoerde verkeersmetingen blijkt dat 95% van de auto's deze maximumsnelheid niet overschrijdt en de 5% die wel te hard rijdt, rijdt niet harder dan 40 km per uur. De route Satellietbaan – Telstarweg is een doorgaande route voor het autoverkeer, waaronder – tot 2014 – voor de lijnbus door Duivendrecht.

Ook loopt deze weg langs het winkelcentrum Duivendrecht, waar twee laad- en losplaatsen voor het bevoorradend vrachtverkeer zijn, en veel in- en uitparkeerbewegingen plaatsvinden. Hierdoor maakt het verkeer op deze weg een onveilige indruk. In 2003 zijn ten behoeve van de schoolgaande kinderen een fietsoversteekplaats over de Satellietbaan en een fietspad tussen deze fietsoversteekplaats en het fietspad de Slinger aangelegd. In 2012 is de verlichting op het kruispunt Rijksweg – Telstarweg uitgebreid, in verband met aanrijdingen die bij regenachtig weer hebben plaatsgevonden tussen de afslaan lijnbus en doorgaande fietsers op het fietspad langs de Rijksweg.



*Afbeelding 3: Telstarweg*

**Oplossing:**

Binnen het plan Dorpspart Duivendrecht zal er ook nieuwbouw van de scholen gaan plaatsvinden. Ten opzichte van de huidige ligging schuiven de scholen op in de richting van de Zonnehofflats. Het plan is om tegelijk hiermee ten zuiden van het Dorpsplein via de Waddenlandweg, met een nieuwe brug over de Kloostersingel en een nieuwe oversteek van de Satellietbaan, een directe langzaam verkeer route naar de nieuwe scholen aan te leggen. Voor de uitwerking hiervan is opdracht verleend aan een adviesbureau.



*Afbeelding 4: Nieuwe langzaam verkeersverbinding ten zuiden van Dorpsplein*

De Telstarweg zal gebruikt blijven kunnen worden door fietsers, bijvoorbeeld voor de fietsers die naar Reigersbos en de Zonnehofflats fietsen. Ook geeft de Lunaweg aansluiting op het fietspad de Slinger, onder meer voor degenen die naar het bedrijventerrein fietsen of via het bedrijventerrein naar Amsterdam. Of er in dat geval nog aanpassingen aan de Telstarweg wenselijk zijn, en zo ja, welke, zal ook door het adviesbureau onderzocht worden.

### Aanbeveling 2013:

Uitkomsten van het verkeersonderzoek van het adviesbureau betrekken bij de besluitvorming betreffende het project Dorpshart Duivendrecht.

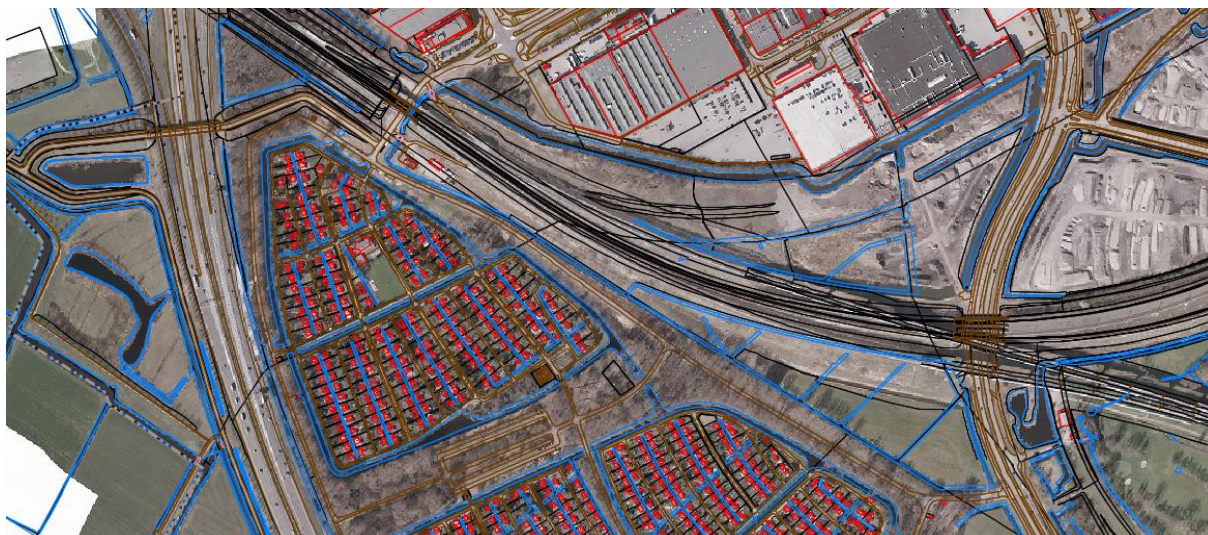
**Actualisatie maart 2016:** in het kader van het Dorpshart Duivendrecht is de nieuwe fietsroute naar de scholen ontworpen, via het Wadenland en een brug over de Kloostersingel, naar de fietsenstallingen aan de achterzijde van de scholen. In september 2015 is met de herinrichting van het Dorpsplein en de Waddenlandweg begonnen en deze zal in mei 2016 voltooid zijn. De aanleg van de nieuwe fietsroute loopt (vanwege vertraging in de woningbouw) in de tijd echter achter bij de al gerealiseerde nieuwbouw van de basisscholen aan de Astronautenweg. Deze nieuwbouw ligt verder af van de oversteek bij de kruising Satellietbaan/Astronautenweg dan voorheen, toen fietsers direct na de oversteek het schoolplein op konden.

In de nieuwe, tijdelijke situatie is dit niet meer mogelijk en moesten fietsers en auto's zich mengen op de Astronautenweg. Hoewel dit in overeenstemming is met de uitgangspunten van de 30 km/u inrichting van een weg, gaat dit in de praktijk niet goed samen met het parkeren en het veelvuldige aan- en weggrijden van de auto's rond de begin- en eindtijden van de scholen. Om die reden is er langs de Astronautenweg een tijdelijk, vrijliggend fietspad aangelegd, dat dienst zal doen totdat de permanente nieuwe fietsroute is gerealiseerd.

## **D In stand houden Buitensingel als hoofdfietsroute**

### Probleemstelling:

De Buitensingel ligt vlak langs het talud van de spoorlijn. De Buitensingel is onderdeel van een belangrijke fietsroute binnen Amsterdam. In het kader van het versterken van de openbaar vervoersverbinding Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (OV-SAAL) zal deze spoorlijn verbreed worden. In het kader van een fysieke verbreding van het spoortalud zullen hier de komende jaren tal van werkzaamheden worden uitgevoerd. De Buitensingel zal hierbij onderdeel worden van het werkterrein van de aannemer. Tijdens inspraakavonden is ervoor gepleit de Buitensingel op te nemen in de winterse strooiroute.



Afbeelding 6: de Buitensingel



### Oplossing:

Bij de vergunningverlening voor de uitvoering van werkzaamheden de eis stellen, dat de Buitensingel en de onderdoorgang van het spoor ter plaatse van Ankesteyn voortdurend open moeten blijven voor fietsverkeer.

In gevallen waarin dit niet nodig is, dient er een alternatief van vergelijkbare kwaliteit worden aangeboden. Bij de recente heiwerkzaamheden voor de zogenaamde palenmatras is met de toepassing van stelconplaten een alternatieve, tijdelijke én goed verlichte fietsroute aangelegd. Omdat Amsterdam de strooiwerkzaamheden ter plaatse uitvoert, zal over het strooien met deze gemeente worden overlegd.

Na afloop van de OV-SAAL werkzaamheden zal de Buitensingel aangepakt worden, waarbij er gestreefd gaat worden naar het bereiken van een lagere verkeerssnelheid.

### Aanbeveling 2013:

Bij vergunningverlening de eis stellen dat bij de uitvoering van werkzaamheden de Buitensingel en de onderdoorgang van het spoor ter plaatse van Ankesteyn voortdurend open moeten blijven voor fietsverkeer. Na afloop werkzaamheden, lagere verkeerssnelheid bereiken op de Buitensingel. Met Amsterdam overleggen over strooien Buitensingel.

**Actualisatie maart 2016:** genoemde eis is gesteld en door de OV-SAAL projectorganisatie is naast de Buitensingel, die nodig was voor bouwverkeer, een alternatief fietspad van stelconplaten aangelegd. Na afloop van de werkzaamheden zal de schade aan de Buitensingel als gevolg van het gebruik als werkterrein weer hersteld worden en zal de Buitensingel worden opengesteld voor al het verkeer. In het kader van de uitwerking van De Nieuwe Kern zal ook de toekomstige verkeersfunctie van de Buitensingel aan de orde komen.

## **E      Onderhoud De Slinger**

### Probleemstelling:

Een regelmatig terugkerende klacht van onder meer de werkgroep RBOVV van Coherente en inwoners van Duivendrecht, betreft het onderhoud van het fietspad De Slinger. In Diemen is (het verlengde van) dit fietspad van een asfaltverharding voorzien. In Duivendrecht bestaat de Slinger voor het grootste gedeelte uit tegels, waarbij er kuilen, verzakkingen en verschuivingen tussen de tegels kunnen optreden. Voor een deel van het fietspad komt dit ook, omdat de tegels hier niet kruiselings liggen, maar parallel aan elkaar. Dit alles maakt de Slinger oncomfortabel en onveilig voor fietsers. Door de werkgroep RBOVV is daarom gevraagd om de Slinger ook van een asfaltverharding te voorzien.

Vanuit een oogpunt van wegbeheer bestaan er bezwaren tegen het aanbrengen van een asfaltverharding, omdat er onder grote delen van de Slinger kabels en leidingen liggen van de nuts- en teleumbedrijven. Bij reparaties of uitbreiding c.q. vernieuwing van de kabels en leidingen moet dan de asfaltverharding worden opgebroken. Na afloop hiervan zal - met het oog op zettingen - in ieder geval tijdelijk van een klinkerverharding worden voorzien. Dit is minder comfortabel. Ook zijn asfaltreparaties relatief duur.



Afbeelding 7: Fietspad de Slinger tussen Diemen en Amstel Businesspark

#### Oplossing:

De Slinger is één van de belangrijkste hoofdfietsroutes van Duivendrecht en behoort comfortabel en veilig te zijn. Alle kabels en leidingen verleggen naar en plek naast het fietspad – indien fysiek mogelijk - is echter de meest ingrijpende en duurste oplossing. Indien grotere gedeeltes van de Slinger in één keer opnieuw aangelegd moeten worden, kan – indien technisch en financieel haalbaar - besloten worden om hier de kabels en leidingen wel te laten verleggen en dit deel van het fietspad wel in asfalt uit te voeren.

Een betegeld fietspad kan op zich ook net zo goed functioneren als een geasfalteerd fietspad. Gelet op de slappe veenbodem zijn incidentele verzakkingen daarbij echter niet uit te sluiten. Het beheer en onderhoud van de wegen is onderverdeeld in wijkbeheer. Hierin kan worden georganiseerd, dat een medewerker van de buitendienst tot taak krijgt om regelmatig preventief een visuele inspectie van het fietspad uit te voeren. Daarnaast dient uiteraard snel gereageerd te worden op signalen van onze inwoners. Indien bepaalde gedeeltes van het fietspad – bijvoorbeeld omdat ze op afwijkende wijze bestraat zijn – tot veel klachten aanleiding geven, kan dit gedeelte mogelijk versneld vernieuwd worden.

#### Aanbeveling 2013:

Indien dit technisch en financieel haalbaar is, overgaan tot een geleidelijke transformatie van de Slinger tot een geasfalteerd fietspad. Door wijkbeheer regelmatig een preventieve visuele opname van de Slinger laten plaatsvinden. Gedeeltes fietspad waarover veel klachten zijn, versneld vernieuwen.

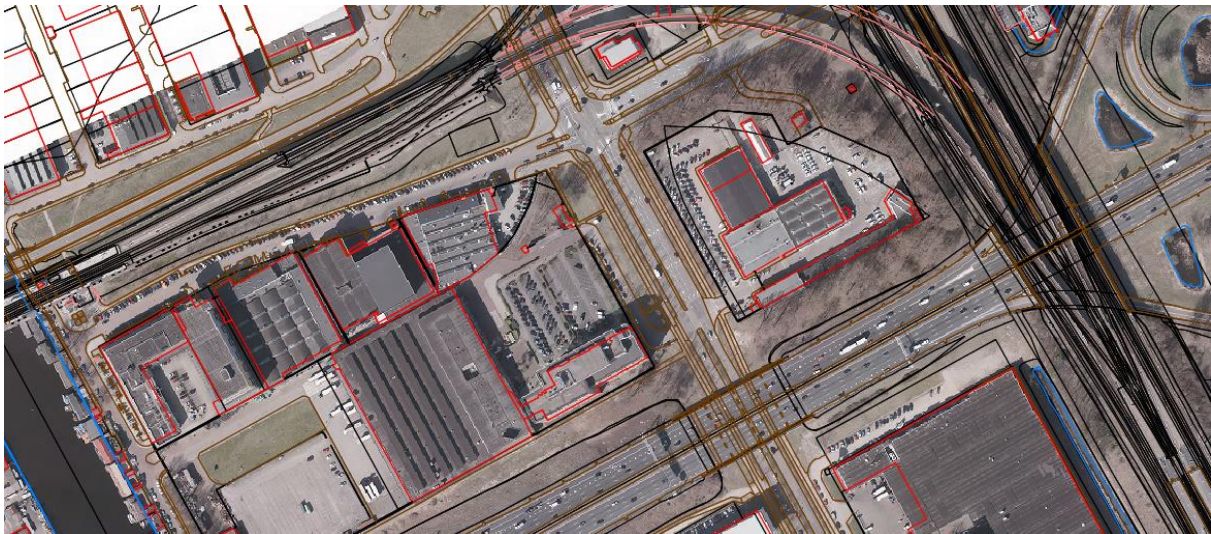
**Actualisatie maart 2016:** in het kader van wegbeheer zijn er verschillende keren klein onderhoud uitgevoerd aan de Slinger. Het onderwerp "ásfaltering" komt meermalen ter sprake in het overleg tussen de werkgroep RBOVV en de gemeente. Het is bekend, dat er bij velen de wens leeft om de uitvoering naar voren te halen. In het kader van de Investeringsnota Fiets van de Vervoerregio is gepland dat in 2018 het vooronderzoek naar de mogelijkheid van deze asfaltering gestart wordt. Voor de eventuele realisatie is nu door de Vervoerregio een bijdrage van € 350.000,= gereserveerd. Vanwege het principe van co-financiering betekent dit, dat hiervoor ook capaciteit en financiële middelen van de gemeente (namelijk de resterende 30% van de subsidiale kosten) beschikbaar moeten worden gesteld

## **F Doorgaande fietsroute in twee richtingen AMC – Stopera**

### Probleemstelling:

Vanaf het AMC richting Amsterdam ligt aan de westzijde van de Muntbergweg en Holterbergweg in Amsterdam Zuidoost en Duivendrecht een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Over dit vrijliggend fietspad kan tot aan de Van der Madeweg over de gehele lengte worden gefietst, zonder dat men de Muntbergweg of Holterbergweg hoeft over te steken.

Ter hoogte van de Van der Madeweg moet de fietser met bestemming Amsterdam echter de weg oversteken en aan de oostzijde van de Spaklerweg zijn weg vervolgen. Ter hoogte van het spoorviaduct nabij de Omval moet de fietser vervolgens weer oversteken. Vervolgens kan hij via een fietsroute (Weesperzijde en Amstel) in twee richtingen langs de Amstel door fietsen (langs het Amstelhotel en Carré) tot aan de Stopera.



*Afbeelding 8: Spaklerweg op het grondgebied van Ouder-Amstel*

### Oplossing:

Voor de fietser zou het een verhoging van het fietscomfort zijn – en daarmee tot een verhoging van het fietsgebruik kunnen leiden – indien in één keer aan dezelfde zijde van de weg tussen het AMC en de Stopera gefietst zou kunnen worden. Dit idee is ambtelijk besproken met het Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer en met de Stadsregio. Van beide zijden is positief gereageerd op het idee.

Voor de uitvoering van deze route is het nodig dat ter plaatse (op grondgebied van Duivendrecht en van Amsterdam Oost) fietspaden worden verbreed en dat op een aantal kruisingen (onder meer bij de Van Marwijk Kooijstraat) de verkeersregelinstanties worden aangepast. Ook de consequenties voor de verkeersveiligheid (op kruisingen moeten automobilisten rekening houden met fietsverkeer uit twee richtingen) zullen vooraf onderzocht moeten worden.

**Aanbeveling:** Idee van de tweezijdige fietsroute ambtelijk en bestuurlijk nogmaals onder de aandacht brengen van de gemeente Amsterdam (stadsdeel Oost) en de Stadsregio Amsterdam.

**Actualisatie maart 2016:** in het kader van de reconstructie van de Spaklerweg wordt in de periode januari – juni 2016 langs een groot deel (het gedeelte tussen Van der Madeweg en Van Marwijk Kooijstraat) van de Spaklerweg het fietspad aan de westzijde van de weg verbreed naar een tweezijdig fietspad. Ook de verkeersregelinstanties zijn hierop aangepast. Het resterende gedeelte fietspad langs de Spaklerweg, (grotendeels gelegen in Amsterdam) zal in een volgende fase aangelegd gaan worden.

## **G Fietsparkeren bij metrostation Van der Madeweg**

### Probleemstelling:

Er zijn nog maar zeer beperkte mogelijkheden om bij het metrostation Van der Madeweg veilig de fiets te stallen. Veel fietsenrekken, die door fietsendieven kapot geknipt waren, zijn een paar jaar geleden door de technisch wegbeheerder, Amsterdam Oost, verwijderd, maar niet vervangen. Van de aanwezige betonnen fietskluisen is niet bekend of deze nog wel worden gebruikt.

Om het gebruik van de fiets als voor- en natransport te stimuleren, is het beslist noodzakelijk dat men zijn fiets veilig kan parkeren bij het metrostation. Omdat de fietsenstalling zich buiten het metrostation bevindt, wordt dit aspect niet meegenomen bij de renovatie van de oostlijn van de metro: deze stopt als het ware bij de onderste trede van de trap.

Over de renovatie van de omgeving van het metrostation is in de loop der jaren al meerdere keren gesproken met de gemeente Amsterdam, maar in de praktijk heeft die (nog) niet tot het beoogde resultaat geleid. De gemeente neemt nu hiertoe het voortouw, in het kader van de reconstructie van de Van der Madeweg maar de uitvoering hiervan is gepland voor de 2<sup>e</sup> helft 2014. In het kader hiervan zullen er ook nieuwe fietsvoorzieningen naar voorbeeld van station Duivendrecht worden aangelegd.



*Afbeelding 9: Metrostation Van der Madeweg*

### Oplossing:

Door de Stadsregio Amsterdam wordt op dit moment 95% subsidie verleend op de plaatsing van nieuwe fietsenstallingen nabij metrostations e.d. De Stadsregio heeft ambtelijk bevestigd dat de fietsenstalling Van der Madeweg in principe hiervoor in aanmerking komt. Omdat de omgeving van het metrostation in technisch beheer bij Amsterdam Oost is, zou deze de informatie ten aanzien van de benodigde capaciteit dienen te verzamelen en de 5% eigen bijdrage moeten betalen.

### Aanbeveling 2013:

Vernieuwing fietsenstalling aanmelden voor subsidie bij de Stadsregio Amsterdam

**Actualisatie maart 2016:** de vernieuwing van de fietsenstallingen zal deel uitmaken van het project reconstructie Van der Madeweg. Door de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte van Amsterdam (de technisch wegbeheerder) zal een subsidieverzoek worden ingediend bij de Vervoerregio.

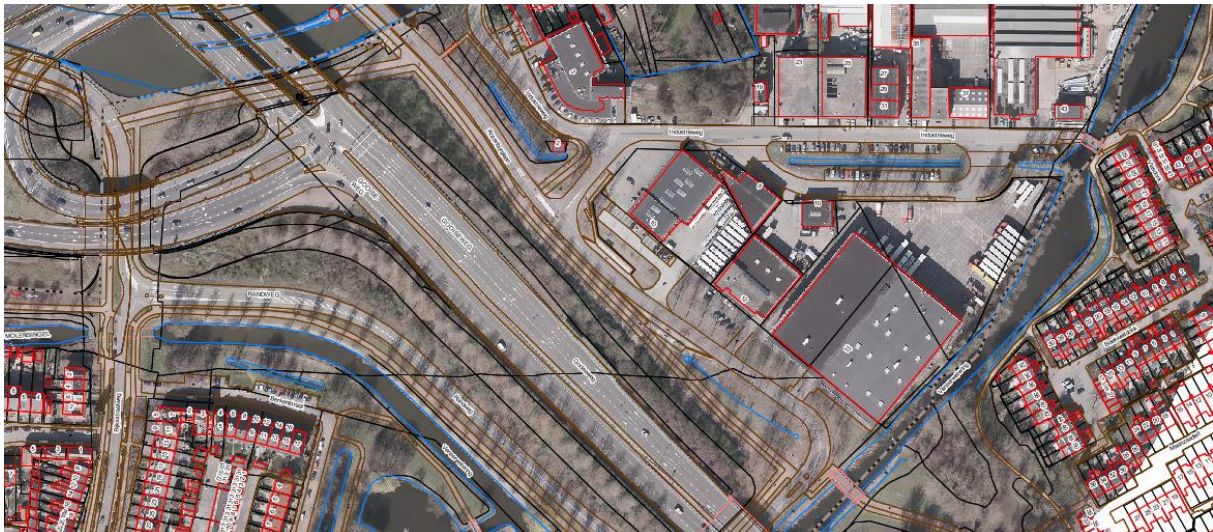
## H Fietsroutes tussen Diemen/Amsterdam Zuidoost en Amsterdam Centrum

### Probleemstelling:

In Amsterdam Zuidoost en in Diemen zijn er concentraties van tijdelijke studenten huisvesting. Deze gaan meestal op de fiets naar de universiteit en stad. In opdracht van de Academie van de stad hebben studenten van de Hogeschool van Amsterdam onderzoek gedaan naar de meest gebruikte fietsroute tussen de (tijdelijke) studentenhuusvestinglocaties in Amsterdam Zuidoost/Diemen en Amsterdam Centrum. De studenten hebben de meest gebruikte fietsroutes onderzocht, alsook hoe deze door de studenten gewaardeerd worden en welke knelpunten er op de routes zijn.

92% van de studenten geven aan de Weespertrekvaart-route te nemen als ze naar het centrum van Amsterdam gaan, omdat zij dit de kortste route vinden.

Deze fietsroute begint op Daalwijkdreef (Spinozacampus) in Amsterdam Zuidoost, door Bergerwijckpark (Diemen) over naar het Reigerspad (Diemen), dan met een scherpe bocht naar rechts naar de Rozenburglaan (Duivendrecht/Amsterdam-Oost), vervolgens linksaf naar de Weesperzijde langs de Weespertrekvaart, en vervolgens via het Julianaplein linksaf langs het Amstel station. De route werd gewaardeerd met een 7. Algemene knelpunten zijn vooral sociale veiligheid (meer verlichting) en bewegwijzering.



Afbeelding 10: Rozenburglaan te Duivendrecht

### Oplossing:

Voor het (korte) gedeelte van de fietsroute in Duivendrecht zijn geen specifieke knelpunten genoemd. Hieruit blijkt onder meer dat onze herinrichting van de fietsoversteek vanuit Diemen over de Rozenburglaan succesvol is geweest.

In principe is de fietsroute naar Diemen al aangegeven via de ANWB-bewegwijzering. Indien deze fietsroute eventueel een eigen bewegwijzering krijgt, dan is het belangrijk om hier ook medewerking aan te verlenen. Vanwege de straatverlichting langs de Rozenburglaan is op ons grondgebied de sociale veiligheid op orde.

Aanbeveling 2013: Te zijner tijd meewerken aan een afzonderlijke bewegwijzering van deze studentenfiets-route.

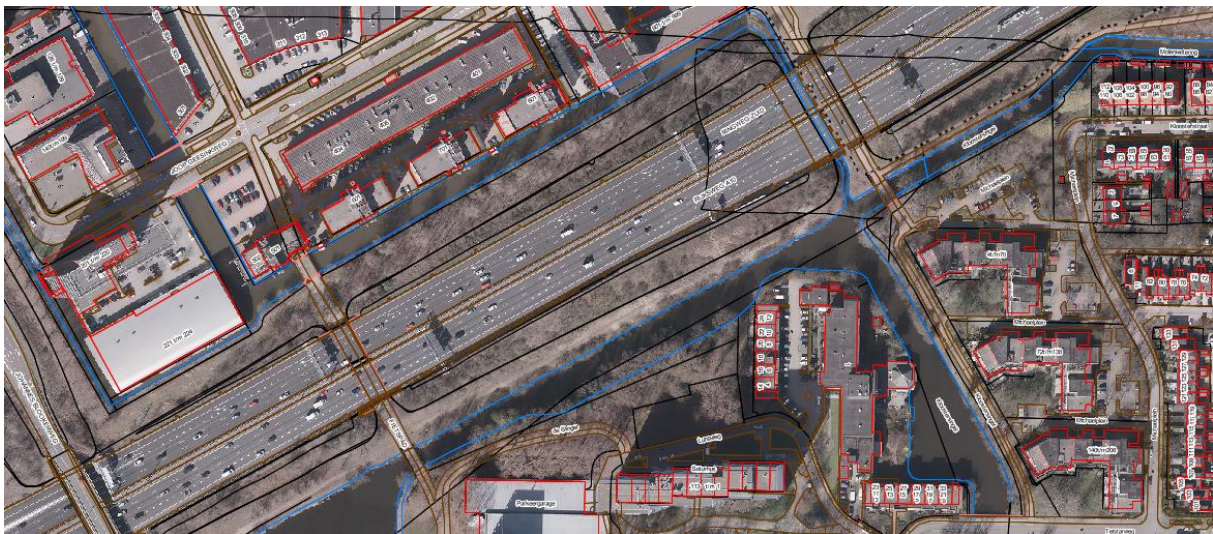
**Actualisatie maart 2016:** er is een nieuw verkeersveiligheidsknelpunt gesignaleerd: Door ons is in 2007 de oversteek van de Rozenburglaan in de fietsroute Diemen – Amsterdam aangepast met het oog op de verkeersveiligheid van overstekende fietsers. In de tweede helft van 2014 is de fietsbrug op deze fietsroute door Diemen vervangen.

Wegens technische beperkingen was het niet mogelijk de nieuwe fietsbrug hierbij op de oude plaats aan te leggen. Hierdoor is ook de fietsoversteek van de Rozenburglaan gewijzigd en is deze weer onveiliger geworden. Sinds de vernieuwing van de brug hebben zich op de oversteek drie aanrijdingen tussen een (snor)fietser en een auto plaats gevonden. De Rozenburglaan zal in 2016 worden gereconstrueerd. Aan Diemen is verzocht om een verkeerskundig ontwerp te maken om de verkeersveiligheid van de oversteek weer te herstellen. Dit knelpunt is ook aangemeld bij de Stadsregio Amsterdam in het kader van de investeringsnota fiets.

## **I      **Sociale onveiligheid van de fietstunnels van de A10****

### Probleemstelling:

De sociale veiligheid van de fietstunnels van de A10 (van de Slinger en de Spoetnikbaan) op de gemeentegrens met Amsterdam liet ernstig te wensen over. Het betrof hier vooral de begroeiing vlakbij deze fietstunnels en de verlichting in de fietstunnels zelf.



*Afbeelding 11: Fietstunnels de Slinger en Spoetnikbaan*

### Oplossing:

In het kader van de snelwegverbreding Schiphol – Amsterdam – Almere is bij Rijkswaterstaat nadrukkelijk de aandacht gevraagd voor deze problematiek. Dit is ook gebeurd omdat de fietstunnels door de snelwegverbreding veel langer zullen worden.

Bij de snelwegverbreding zal de verlichting van deze twee fietstunnels worden verbeterd en de in- c.q. uitgangen zullen zo geconstrueerd worden, dat fietsers niet onopgemerkt bij deze in- c.q. uitgangen opgewacht kunnen worden. Het fietspad tussen de Randweg en de Spoetnikbaan zal verlengd worden tot aan de Slinger. De begroeiing naast het fietspad naar de fietstunnels zal regelmatig laag moeten worden gehouden.

### Aanbeveling 2013:

Toeziens op de goede uitvoering van de werkzaamheden door Rijkswaterstaat. Begroeiing nabij de fietstunnels laag houden.

**Actualisatie maart 2016:** bij de verbreding van de A10 zijn ook de fietstunnels aangepast en deze zijn nu sociaal veilig.

## 2 Fietsstructuur en knelpunten in Ouderkerk aan de Amstel

### 2.1 Fietsstructuur

Langs de 50 km/u wegen te Ouderkerk aan de Amstel bevinden zich of vrijliggende fietspaden of fietsstroken of er is voor de fietsers een alternatieve route beschikbaar. (Dit is uitgezonderd een gedeelte van de Jan Benningweg – zie onder knelpunten).

Op de 30 km/u wegen mengen de fietsers zich met het gemotoriseerde verkeer, conform de landelijk vastgestelde richtlijnen voor de inrichting van wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig Verkeer. Sinds deze principes landelijk worden toegepast, heeft zich in Nederland een forse daling in het aantal verkeersslachtoffers voorgedaan. Dit hoeft echter niet altijd te betekenen dat een volgens de principes van duurzaam veilig verkeer ingerichte 30 km/u weg ook door de fietsende gebruikers gevoelsmatig ook als veilig wordt ervaren. Zie hiervoor wat bij de fietsstructuur van Duivendrecht is opgemerkt. Op de Machineweg (80 km/u) worden geen fietsers toegelaten. Fietsers maken gebruik van een aparte voorziening (het Langeveldpad, het fietspad langs de Machine-tocht).

Op de polderwegen, de Binnenweg, Holendrecht(zij)weg, de Amstel(zij)weg, de Rondehoep Oost, de Rondehoep West, de Waver, de Holendrechtweg, Polderweg en de Korte Dwarsweg buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 60 km/u.

Vanwege (in de meeste gevallen) de ligging op een veen(dijk) kennen deze wegen een beperkte breedte en belasting. Hierdoor is een inrichting conform Duurzaam Veilig Verkeer in veel gevallen hier niet mogelijk. Behalve woon-werk/school/winkelverkeer van de aanwezige (meest agrarische) bedrijven, worden deze wegen vooral gebruikt door recreatief fietsverkeer; zowel door toerfietsers als door wielrenners. De Korte Dwarsweg is onderdeel van een regionale fietsroute. In het gebied rond de Ouderkerkerplas en in de Amstelscheg ten noorden van de Burgemeester Stramanweg liggen veel fietspaden voor recreatief gebruik. Ouderkerk aan de Amstel kent – net als Duivendrecht – twee afzonderlijke bewegwijzeringen voor fietsers: die van de ANWB en die van de fietsknooppunten.

### 2.2 Knelpunten in Ouderkerk aan de Amstel

#### **A Oversteek Burgemeester Stramanweg en Amstel nabij Amstelbrug**

##### Probleemstelling:

De Burgemeester Stramanweg is de provinciale weg N522 en vormt – naast de hoofdontsluiting van Ouderkerk aan de Amstel – een belangrijke verkeersverbinding tussen Amstelveen en het (uitgaansgebied) Amsterdam Zuidoost. Het is ook de hoofdroute voor een 4-tal regionale buslijnen, waaronder de R-netlijn 300 (voorheen de Zuidtangent). In verband hiermee is de verkeersregelinstantie nabij de Amstelbrug (en ook die nabij de kruising met de Jacob van Ruisdaelweg) zo ingesteld, dat het verkeer op de Burgemeester Stramanweg langer en vaker voorrang krijgt. Fietsers die de Burgemeester Stramanweg moeten oversteken kunnen niet altijd het geduld opbrengen om te wachten tot zij groen licht krijgen. Dit is des te gevaarlijker, omdat de aanwezigheid van de hoge Amstelbrug het zicht op het verkeer vanuit de richting van Amstelveen ontnemt.

Een ander punt, wat vooral de Provincie Noord-Holland een doorn in het oog is, is het gebruik als “alternatieve fietsroute” van het voetpad aan de zuidzijde van de brug door fietsers, die zich snel tussen de twee Ouderkerk-en aan weerszijden van de rivier willen verplaatsen. De reguliere route voor dit laatste bestaat uit het achtereenvolgens oversteken van de Burgemeester Stramanweg, de Amstelzijde en weer de Burgemeester Stramanweg. Dit brengt een dusdanig lange extra reisduur met zich mee dat het gebruik van het voetpad als “alternatieve fietsroute” erg aantrekkelijk is.

Vanwege de fysieke scheiding tussen de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer en bedoeld voetpad, is dit "alternatief" gebruik eerder hinderlijk dan verkeersonveilig.



Afbeelding 12: Amstelbrug te Ouderkerk aan de Amstel.

#### Oplossing:

Voor de gesignaleerde problemen zijn er maar twee oplossingen: handhaven of een aanpassing van de infrastructuur. Omdat fietsen niet kentekenplichtig zijn, zou handhaving alleen in de vorm van een menselijke handhaver plaats kunnen vinden. Deze moet daarnaast vrijwel 24 uur per dag aanwezig zijn. Het is duidelijk dat dit niet haalbaar is.

Omdat de Amstelbrug het einde van zijn technische levensduur heeft bereikt, is in opdracht van de Provincie Noord-Holland (de weg- en brugbeheerder) door een adviesbureau, in samenwerking met vertegenwoordigers van de Provincie, betrokken gemeenten, Waternet, de Stadsregio en inwoners een ontwerp gemaakt voor een nieuwe Amstelbrug. Daarbij is ook aandacht besteed aan bovenomschreven problemen.

Bij het ontwerp is door de Provincie uiteindelijk ervoor gekozen om de kruising Hoger Einde/Burgemeester Stramanweg ongelijkvloers uit te gaan voeren en het gebruik van het voetpad aan de zuidzijde van de brug fysiek onmogelijk te gaan maken. Een voorstel, om ook aan de zuidzijde van de brug een fietspad aan te leggen is door de Provincie afgewezen. De Provincie heeft hierbij de daaraan verbonden extra kosten afgewogen tegen het verwachte beperkte gebruik ervan, wegens het ontbreken aan de zuidzijde van een directe fietsroute, die verder gaat dan alleen de twee Ouderkerk-en. Hetzelfde uitgangspunt wordt gehanteerd voor de Amstelveense zijde van de brug, waar nu al een ongelijkvloerse kruising aanwezig is. Het zal voor fietsers na de realisatie van de nieuwe Amstelbrug (ca. 2017/18) dus niet langer mogelijk zijn om gelijkvloers de Burgemeester Stramanweg over te steken.

De gemeente Ouder-Amstel wacht nog op een nader verkeerskundig ontwerp van deze ongelijkvloerse oversteek, om te kunnen vaststellen of deze voldoet aan de eisen van verkeersveiligheid en van het comfort, dat nodig is wil deze ongelijkvloerse kruising ook daadwerkelijk gebruikt gaan worden. Anders is het risico aanwezig dat fietsers nog steeds zullen proberen gelijkvloers de Burgemeester Stramanweg over te steken.

#### Aanbeveling 2013:

Het (Provinciaal) verkeerskundig ontwerp van de ongelijkvloerse kruising afwachten en ter advisering voorleggen aan de verkeerscommissie.



**Actualisatie maart 2016:** er is met de Provincie Noord-Holland een overeenkomst gesloten voor onder meer de aanleg van een fietsonderdoorgang tussen Hogereinde Noord en Hogereinde Zuid in het kader van de vernieuwing van de Amstelbrug. Er komt aan de noordzijde van de te vernieuwen brug een breder fietspad in twee richtingen. In de periode 2016-2017 zullen door de Provincie Noord-Holland en gemeenten Ouder-Amstel en Amstelveen deze maatregelen worden voorbereid en uitgevoerd. De brug blijft tijdens de werkzaamheden bereikbaar voor fietsers en voetgangers en openbaar vervoer, en de bereikbaarheid voor lokaal autoverkeer zal uitgewerkt gaan worden. De werkgroep tijdelijke bereikbaarheid zal hierbij in een vroeg stadium worden betrokken.

## **C      Kruising Dorpsstraat/Kerkstraat**

### Probleemstelling:

Als gevolg van de geparkeerde auto's c.q. bij laden- en lossen op de hoek Dorpsstraat/Kerkstraat is er voor fietsers komende vanuit de Kerkstraat een beperkt zicht op het verkeer in de Dorpsstraat. Een oplossing zou zijn geweest, het opheffen van één of meerde parkeervakken in de Dorpsstraat ten noorden van deze kruising. Omdat het hier een boodschappengebied betreft, ligt het opheffen van parkeerplaatsen erg gevoelig bij de winkeliers. Verder leeft al langer de wens van de daar gevestigde winkeliers om het gedeelte Kerkstraat tussen de Dorpsstraat en 't Kampje in te richten als voetgangers gebied, met een terras e.d., om de aantrekkingskracht van de dorpskern te vergroten.

Bij wijze van proef is dit deel van de Kerkstraat halverwege 2013 aangewezen als voetgangersgebied. Deze proef gaat nog geëvalueerd worden, maar wat al duidelijk is dat fietsers – hoewel ze maar in beperkte mate hoeven om te rijden – dit niet doen, maar zich tussen de hekjes heen wringen.



*Afbeelding 14: Kruising Dorpsstraat/Kerkstraat*

### Oplossing:

Tijdens de evaluatie zal een en ander besproken worden met de winkeliers. Waarschijnlijk zullen de hekjes deels verplaatst moeten worden. Voordeel van de huidige situatie is dat fietsers niet zomaar de Dorpsstraat op kunnen schieten en daarom beter opletten.

### Aanbeveling 2013:

Bij evaluatie aanwijzing voetgangersgebied verplaatsen hekken of andere oplossing bespreken met winkeliers.

**Actualisatie maart 2016:** als uitkomst van de evaluaties is de Kerkstraat als voetgangersgebied ook opengesteld voor medegebruik door fietsverkeer "te gast". De aanwezige nietjes verhinderen dat fietsers vanuit de Kerkstraat zonder op te letten de Dorpsstraat in fietsen. Het medegebruik door fietsers van dit deel van de Kerkstraat verloopt goed. Aan de zijde van 't Kampje moet nog een fysieke voorziening worden getroffen om het inrijden door auto's tegen te gaan. Hiervoor wordt nog een keuze van de meest geschikte oplossing gemaakt.

## **D Korte Brug of Kerkbrug**

### Probleemstelling:

De Korte Brug of Kerkbrug en Kerkstraat zijn fysiek niet ingericht voor het gelijktijdig gebruik door gemotoriseerd verkeer en fietsers. De Kerkbrug is een Rijksmonument en heeft een beperkte breedte. De Kerkstraat heeft eveneens een beperkte breedte en ligt ingeklemd tussen de Joodse begraafplaats en de (diakonie) huisjes. Door de smalle weg-breedte en het menselijk onvermogen c.q. de onwil om als verkeersdeelnemers voldoende met elkaar rekening te houden, komen de fietsers als de zwakste verkeersdeelnemers vaak letterlijk in de knel. Een eerder voorstel voor een derde, fietsbrug over de Bullewijk, tussen Kerkbrug en Benninghbrug in, bleek in 2004 niet langer op steun van de gemeenteraad te kunnen rekenen.



*Afbeelding 15: Kerkbrug en Kerkstraat*

### Oplossing:

Omdat de Kerkbrug een monument is en dit deel van de dorpskern is aangemerkt als Beschermd Dorpsgezicht is een aanpassing van de wegstructuur en de brug op het moderne verkeer niet mogelijk. Omdat het hier een belangrijke school-thuisroute betreft voor onder meer leerlingen in de basisschoolleeftijd, vindt er rond de school (begin- en eind)tijden een fysieke afsluiting van de Kerkbrug en Kerkstraat plaats.

Aan het einde van de afsluiting, rijdt het autoverkeer vaak wel met relatief hoge snelheid over de brug. Dit maakt deel uit van de algemene "verruwing" in het verkeer. Hiervoor is nog geen oplossing bekend.

Voor het gedurende de gehele dag weren van het gemotoriseerd verkeer van de Kerkbrug is thans geen maatschappelijk of politiek draagvlak aanwezig. De gemotoriseerde verkeersdeelnemers maken bezwaar tegen het – door hen als onnodig ervaren – moeten omrijden via de Jan Benninghbrug. Hiervoor is geen oplossing voorhanden.

De winkeliers in de Dorpsstraat en het HEZ stellen – op basis van hun ervaring met een tijdelijk experiment met éénrichtingsverkeer op de Kerkbrug – dat zij hierdoor een aanzienlijke omzetschade zouden ondervinden.

Door het nog aantrekkelijker maken van dit boodschappengebied, bijvoorbeeld door het uitvoeren van de visie die verwoord is in het tweede deel van het Centrumplan Ouderkerk, zou dit omzetverlies mogelijk kunnen worden voorkomen of beperkt.

**Aanbeveling 2013:**

De huidige afsluiting ten tijde van de school(begin- en eind)tijden continueren. Ten tijde van de uitvoering van de visie uit het tweede deel van het Centrumplan Ouderkerk het maatschappelijk en politiek draagvlak voor het weren van gemotoriseerd verkeer van de Kerkbrug opnieuw onderzoeken.

**Actualisatie maart 2016:** de afsluiting ten tijde van de schoolbegin- en eindtijden is voor onbepaalde tijd vastgesteld. Momenteel wordt het project Centrumplan 't Kampje opgesteld, waarbij het maatschappelijk en politiek draagvlak voor het weren van gemotoriseerd verkeer van de Kerkbrug opnieuw wordt onderzocht.

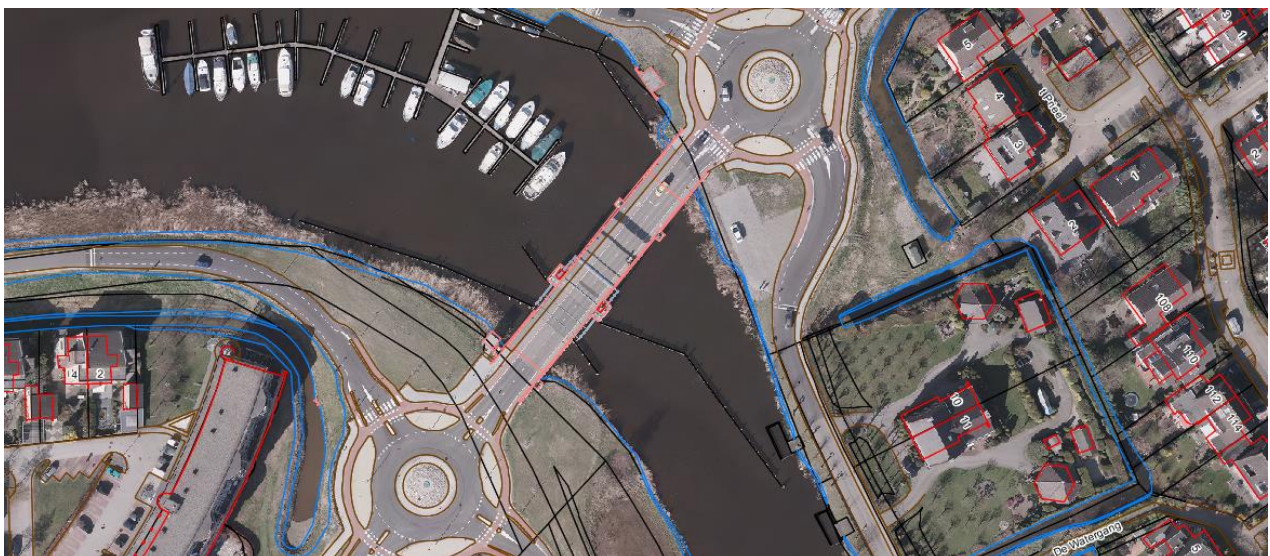
## **E Verkeersgedrag op rotondes (nabij Benningbrug)**

**Probleemstelling:**

Fietsers hebben de neiging om op tijden met relatief weinig autoverkeer de fietspaden van de rotondes te negeren en rechtdoor over de rotonde te fietsen. Zij snijden hiermee een stuk van hun route af en hoeven ook hun snelheid niet te verminderen, zoals wel moet op het officieel voor de fietsers ingerichte deel van de rotonde. Bij het rechtdoor oversteken van de rotonde kunnen zij in conflict komen met gemotoriseerd verkeer, dat zij niet hebben zien aankomen. Dit probleem doet zich vooral voor op de rotondes nabij de Jan Benningbrug. Een soortgelijk probleem op de andere rotondes in Ouderkerk aan de Amstel is het rechtdoor oversteken van de rotondes door voetgangers. Een ander probleem is dat bijvoorbeeld bij het inhalen op het fietspad, maar ook eenzijdig, zich op de rotondes ongelukken voordoen als gevolg van het hoogteverschil tussen fietspad en voetpad.

**Oplossing:**

Het betreft – net zoals bij de roodlicht negatie bij het Hogereinde Zuid – om bewust en risico inschattend gedrag van fietsers. Dit is niet door verkeerseducatie of een voorlichting, die tot een gedragsverandering zou kunnen leiden, op te lossen. De rotondes zijn juist aangelegd om hier de verkeerssnelheid te verminderen, primair van het gemotoriseerd verkeer, maar ook van het (brom)fietsverkeer, vanwege het slechte zicht op het verkeer aan de overzijde van de Benningbrug.



Afbeelding 16: Rotondes bij de Benningbrug

Het eventueel verbreden van de fietspadgedeeltes (die conform de CROW-breedtenorm zijn aangelegd) zou mogelijk dit verkeersonveilig gedrag iets verminderen maar is alleen tegen hoge kosten.

Ook is dit tegenovergesteld aan het doel, dat verkeerdeelnemers op de rotonde hun snelheid matigen. Bij handhaving geldt opnieuw het probleem dat dit èn in persoon èn vrijwel 24 uur per dag moet plaatsvinden, wat dit niet uitvoerbaar maakt.

Het hoogteverschil tussen fietspad en voetpad zal lager gemaakt kunnen worden.

#### Aanbeveling 2013:

Het huidige ontwerp van de rotonde niet aanpassen, behalve voor wat betreft het hoogteverschil tussen voetpad en fietspad. De eventuele gevolgen van het risicovolle verkeersgedrag voor risico van de betreffende verkeersdeelnemer laten komen.

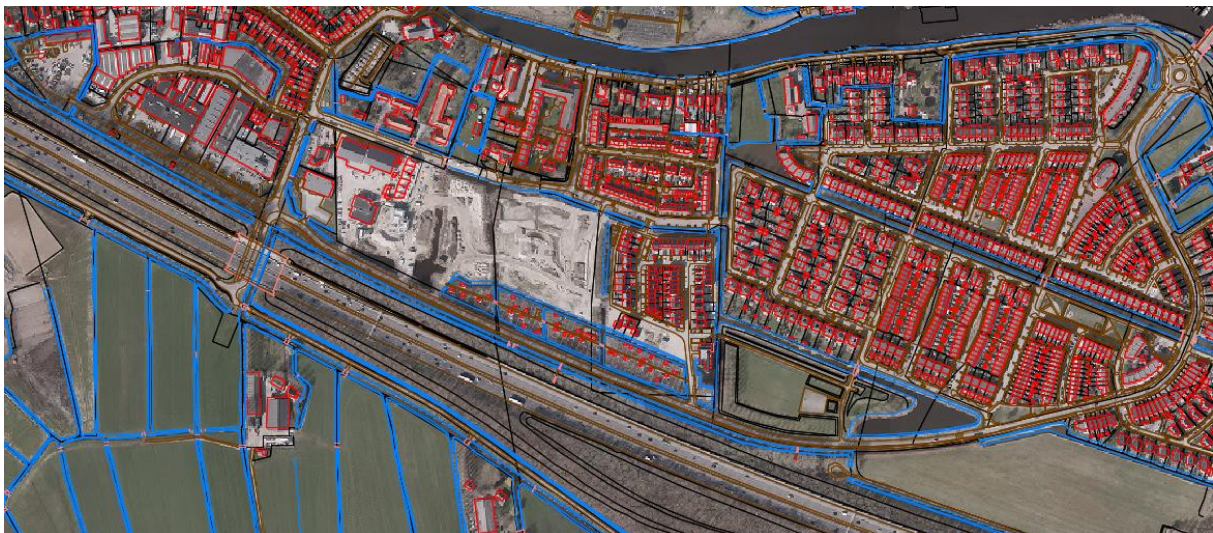
**Actualisatie maart 2016:** het hoogteverschil tussen het fietspad en voetpad op de rotonde is verminderd. In december 2015 hebben zich waarschijnlijk 2 aanrijdingen met fiets en auto voorgedaan, waarbij de toedracht nog wordt onderzocht.

## **F      Jan Benninghweg**

### Probleemstelling:

De Jan Benninghweg is slechts over het eerste gedeelte (tussen Benningbrug en Meerkoet) voorzien van een fietsvoorziening van 1 meter breed. Ten tijde van de aanleg voldeed dit aan de norm voor een fietsstrook en daarom zijn er ook fietssymbolen in het asfalt aanwezig. Naar de huidige normen dient een fietsstrook echter tenminste 1,50 meter breed te zijn. Het zijn thans dus fietssuggestiestroken, die de aandacht van het verkeer vestigen op de aanwezigheid van fietsers.

Op het laatste deel van de Benninghweg, tussen Meerkoet en Ambachtenstraat, waar langs de weg geen bebouwing aanwezig is, ontbreekt deze fietsvoorziening. Dit weggedeelte is met een verkeersbord gesloten verklaard voor fietsers. Fietsers trekken zich in het algemeen hier weinig van aan. Er is vastgesteld, dat het (vracht)autoverkeer op dit weggedeelte soms aanzienlijk harder rijdt dan 50 km/u.



*Afbeelding 17: Jan Benninghweg*

### Oplossing:

In het kader van de ontwikkeling van Tuindorp Oud Zuid is door het extern adviesbureau geadviseerd om de Jan Benninghweg tussen Meerkoet en Ambachtenstraat te reconstrueren, en om hier snelheidsremmende voorzieningen en fietsstroken aan te leggen. Hierbij zal het wegprofiel verbreed moeten worden.

Bezien kan worden of het dan ook mogelijk is om het wegprofiel van het weggedeelte tussen Meerkoet en Benninghbrug te verbreden, zodat de aanwezige fietsvoorziening kan worden verbreed naar bijvoorbeeld 1,50 meter. Ook is geadviseerd om de onderbroken asstreep op het midden van de weg te verwijderen, zodat het verkeer meer afstand gaat houden van de fietsstrook. Er wordt hier regelmatig geklaagd over een te hoge verkeerssnelheid.

De planning was om de reconstructie van de Jan Benninghweg tussen Meerkoet en Ambachtenstraat uit te voeren na afloop van de bouw van Ouderkerk Zuid, die was gepland voor 2010. De gedachte hierachter was dat de nieuwe weg tijdens de bouw beschadigd zou raken door het zware bouwverkeer.

Als gevolg van de algemene financiële crisis, en vooral de crisis op de woningmarkt, is de uitvoering van de nieuwbouw door de ontwikkelaar echter sterk gefaseerd en vertraagd. Het is ook nu niet duidelijk wanneer de bouw werkelijk afgerond zal zijn. In de jaarplanning van de afdeling Beheer Openbare Ruimte zit momenteel onvoldoende ruimte om dit project eventueel vervroegd uit te voeren.

### Aanbeveling 2013:

Jan Benninghweg tussen Meerkoet en Ambachtenstraat herinrichten conform advies, na voltooiing nieuwbouw Ouderkerk Zuid. Snelheidsmetingen uitvoeren op weggedeelte tussen Meerkoet en Benninghbrug en aan de hand daarvan maatregelen overwegen. Bezien of dit gedeelte Jan Benninghweg gelijk met het andere gedeelte aangepakt kan worden.

**Actualisatie maart 2016:** ter plaatse van het Zwanenwater is bij de oversteek al een verkeersdrempel aangelegd. De reconstructie van de Jan Benninghweg tussen Coen van Boshuizenlaan en Ambachtenstraat wordt momenteel voorbereid. In het kader hiervan wordt aan de noordzijde van de Jan Benninghweg een fietspad in twee richtingen aangelegd en komt er ter plaatse van de Coen van Boshuizenlaan een fietsoversteek. De uitvoering, na oplevering van de woningbouw, wordt verwacht in 2018.

## **G Oversteken Machineweg (nabij Sluisvaart en Korte Dwarsweg)**

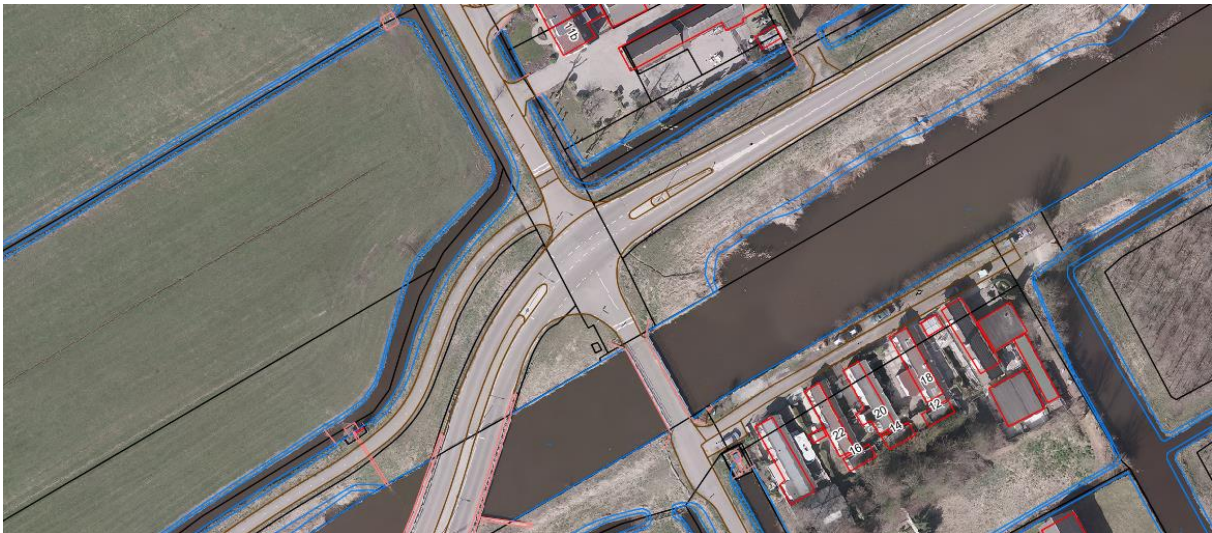
### Probleemstelling:

Ter hoogte van Sluisvaart en de Hoge Dijk wordt door het autoverkeer op de Machineweg relatief vaak harder gereden dan de 50 km/u die hier is toegestaan. Het uitzicht ter hoogte van Sluisvaart op het verkeer komend vanuit de polder (en vice versa) is ook slecht door de aanwezigheid van de Hoge Dijk. De bebouwde komgrens ligt nu op de dijk.

De Korte Dwarsweg is onderdeel van een regionale fietsroute. De verkeerssnelheid op de Machineweg ter plaatse is 80 km/u. Door de aanwezigheid van een brug over de Machineweg en een schuine bocht in de Machineweg, is voor overstekende fietsers het overzicht op de weg niet optimaal. In combinatie met de functie van de regionale fietsroute is dit dubbel ongewenst.



Afbeelding 18: Machineweg ter plaatse van Hoge Dijk en Sluisvaart



Afbeelding 19: Kruising Machineweg/Korte Dwarsweg

#### Oplossing:

In beide gevallen is de oplossing het aanpassen van fysieke fietsstructuur. Dit kan door het verplaatsen van de bebouwde kom en het aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen, om de verkeerssnelheid te verlagen. Om het zicht op de overstekende fietsers ter plaatse van de Korte Dwarsweg te verbeteren, kan dit kruispunt worden uitgevoerd als een plateau. Hiertoe is door college en gemeenteraad besloten. Tegelijk komen er ook extra snelheidsremmende voorzieningen bij de uitgang van Sluisvaart, waartoe al eerder is besloten. De uitvoering hiervan is gepland voor 2014. Het onderdeel Machineweg/Korte Dwarsweg is aangemeld voor de hulpimpuls van de Stadsregio.

#### Aanbeveling 2013:

Aanpassen bebouwde kom Machineweg en aanleggen van aanvullende verkeersremmende voorzieningen, waaronder een plateau aan te leggen op de kruising Machineweg/Korte Dwarsweg, op de Hoge Dijk en bij Sluisvaart.

**Actualisatie maart 2016:** vanwege een tegenvallende hoogte van de BDU-bijdrage van de zijde van de Vervoerregio en het ontbreken van een eigen budget hiervoor, is deze maatregel nog niet uitgevoerd. Wel is de bebouwde komgrens verplaatst. De financiering van de maatregel wordt opnieuw met de Vervoerregio besproken.

## **H Beperkte wegbreedte Rondehoep Oost/West e.d.**

### Probleemstelling:

Veel wegen buiten de bebouwde kom (Rondehoep Oost/West, Holendrechteweg enz.) zijn beperkt van breedte en, omdat ze op een (relatief smalle) veendijk liggen, kunnen ze ook niet eenvoudig verbreed worden.

### Oplossing:

Voor de reconstructie van 60 km/u wegen buiten de bebouwde kom, is een gemeentelijke handleiding vastgesteld. Deze wegen worden te allen tijde met een rijloper uitgevoerd van 2,6 meter. Hierdoor wordt de weg visueel versmald en dit remt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Bij de bredere wegen blijft er dan ruimte over voor een suggestiestrook aan beide zijden van ongeveer 1 meter. Deze ruimte wordt door fietsers gebruikt en door automobilisten sneller geaccepteerd als ruimte voor de fietsers. Hierdoor worden de verkeersstromen beter geleid. Dit verhoogt de verkeersveiligheid.

Omdat de wegen in het poldergebied over het algemeen erg smal zijn, ontstaat er snel bermschade. Deze schade wordt beperkt door de bermen te verharderen. Bij wegen met een lage intensiteit gebeurt dit met grasbetonblokken. Hier groeit het gras doorheen, en blijft het groene karakter behouden. Wegen met een hogere verkeersintensiteit worden uitgevoerd met bermasfalt met een ribbel print. Deze wordt uitgevoerd in afwijkende kleur, zodat mensen deze niet toe gaan rekenen aan de wegbreedte wat een snelheid verhogend effect heeft. Beide bermbeveiligingsvoorzieningen zijn fietsvriendelijk, en veroorzaken geen hinderlijke of gevaarlijke situaties voor fietsers. Dit komt bovendien het comfort en de veiligheid van de fietsers ten goede. Zonder deze maatregelen zou het asfalt aan de randen kunnen gaan afbrokkelen.

### Aanbeveling 2013:

Bestaand beleid continueren.

**Actualisatie maart 2016:** om het sluipverkeer op de Rondehoep Oost terug te dringen, zijn op een aantal locaties wegversmallingen aangelegd, met daarnaast een extra verbreding om een vrije doorgang voor fietsers te creëren. In de praktijk blijkt het vrij vaak voor te komen dat fietsers deze wegversmalling (ondanks de markering en paaltjes) te laat zien en hier tegenop rijden in plaats van ernaast, wat tot eenzijdige fietsongevallen leidt. Bij de plannen voor de renovatie van dit weggedeelte wordt momenteel de mogelijkheid bezien om in de nieuwe situatie de wegversmallingen niet terug te laten komen en alternatieve maatregelen te nemen.

## **I Verkeersgedrag Wielrenners**

### Probleemstelling:

Het komt frequent voor dat wielrenners zich de gehele weg toe-eigenen. Dit geldt vooral voor de grote groepen wielrenners, die op zomerse dagen en masse door de dorpskern rijdt. Omdat ze volop gefocust zijn op de snelheid en/of op de groepsdynamiek, schiet er weinig aandacht over voor de overige verkeersdeelnemers.

Vaak rijdt er vooraan een soort "verkenner", die instructies naar achteren toeroept. Maar op tijd stoppen voor bijvoorbeeld overstekende voetgangers is voor een dergelijke grote groep snelle fietsers niet altijd goed mogelijk.



Afbeelding 20: Wielrenners in actie.

Oplossing:

Afgezien van door middel van handhaving, is hier geen oplossing voor voorhanden. Het is een aantal keer gemeld bij de korpschef, maar deze geeft dit een lage prioriteit.

Aanbeveling 2013:

Bij voortdurende onder de aandacht brengen van de politie.

**Actualisatie maart 2016:** het onderwerp is in 2014 uitgebreid met de politie besproken in de verkeerscommissie. Hierbij is vastgesteld dat de wielrenners binnen de dorpskern de maximumsnelheid van 30 km/u niet overschrijden. Het enige waar dus formeel door de politie op gehandhaafd kan worden zijn duidelijke verkeersovertredingen, zoals het recht oversteken op rotondes. Als dit wordt geconstateerd, zal daar op gehandhaafd worden. Dit is echter dusdanig tijdsintensief dat voor een gerichte handhaving hiervan geen politieformatie aanwezig is. De gemeente gaat daarom het overleg aan met de wielersport, om de mogelijkheden te bespreken.

## J      Fietsbrug over de Amstel

Probleemstelling:

Het huidige viaduct van de A9 over de Amstel is dusdanig breed dat – als men de klim met de fiets naar boven ervoor over heeft – men hier als fietser de Amstel kan oversteken. Voor fietsers richting Amstelveen en verder scheelt dit een stuk omrijden via de dorpskern naar de Amstelbrug in de Burgemeester Stramanweg. Een tweede, reguliere fietsbrug over de Amstel zou hiervoor een uitkomst kunnen zijn.





*Afbeelding 21: Wenslocatie fietsbrug over de Amstel*

**Oplossing:**

In het kader van de snelwegverbreding Schiphol – Amsterdam – Almere gaat het viaduct van de A9 over de Amstel verbreed worden. In het kader daarvan is voor de aanleg van deze fietsbrug over de Amstel de aandacht gevraagd van de Minister. Naar aanleiding hiervan heeft Rijkswaterstaat een berekening gemaakt van de hieraan verbonden kosten. Ook is aangegeven dat - indien uiterlijk ca. 1 jaar voordat de verbreding van het viaduct plaats vindt de fietsbrug planologisch en financieel geregeld is - de aanleg ervan bij de verbreding van het viaduct meegenomen kan worden. De verbreding van de A9 staat nu gepland voor 2015/2016.

De Minister heeft echter aangegeven – mede gelet op de noodzakelijke bezuinigingen op het project SAA – hier geen geld voor beschikbaar te willen stellen. De kosten zijn van een niveau, dat deze ook niet uit het gemeentelijk budget kan worden gefinancierd.

**Aanbeveling 2013:**

Betere tijden afwachten. In dat geval kan aan de Minister gevraagd worden, om het standpunt betreffende de fietsbrug te herzien.

**Actualisatie maart 2016:** door Rijkswaterstaat is aangeboden om op kosten van de gemeente een iets breder viaduct over de Amstel aan te leggen, waardoor er ook ruimte zou zijn voor fietsverkeer. De kosten van deze brug (enkele miljoenen) zijn te hoog om alleen door de gemeente gedragen kunnen worden. Omdat de brug vooral van regionaal nut zou kunnen zijn, is in het kader van het Investeringsprogramma dit project ingediend bij de Vervoerregio Amsterdam.

Ambtelijk is inmiddels vernomen dat deze – gelet op het verwachte geringe aantal gebruikers - hiervoor geen middelen beschikbaar zal stellen. Zij ziet de fietsroute over de Amstelbrug langs de Burgemeester Stramanweg en Oranjebaan als de regionale fietsroute, ook in recreatief opzicht.

Ook de provincie Noord-Holland en de gemeente Amstelveen zullen hiervoor geen financiële middelen beschikbaar stellen.