

KIES BEWUST, NEEM DE FIETS

FIETSSTIMULERINGSPLAN GEMEENTE OUDER-AMSTEL 2016

Inhoudsopgave

Leeswijzer	2
1 Inleiding	3
1.1 Waarom een Fietsstimuleringsplan in de gemeente Ouder-Amstel?	3
1.2 Beleidsuitgangspunt: Fietsbeleidsnota 2013	3
2 Beleidsdoelen	4
2.1 Doelen per invalshoek	4
2.2 Meten is weten	5
3 Uitwerking beleidsdoelen	6
3.1 Boodschappen doen	6
3.2 Schoolverkeer	6
3.3 Woon-werkverkeer	8
3.4 Recreatief fietsverkeer	9
4 Gedrag beïnvloedende maatregelen	10
4.1 Sociale media en digitale hulpmiddelen	10
4.2 Fietsveiligheid bevorderen	10
4.3 Handhaving	10
5 Financiën	11
Bijlage I Bepalen nulpunten bij de doelstellingen	13
Bijlage I.1 Boodschappen doen	13
Bijlage I.2 Schoolverkeer	17
Bijlage I.3 Woon-werkverkeer	18
Bijlage I.4 Recreatief fietsverkeer	19
Bijlage II Analyse verkeersveiligheid	24

Leeswijzer

In dit Fietsstimuleringsplan worden doelen en maatregelen besproken die het beleid nastreeft, namelijk om het fietsen binnen de gemeente Ouder-Amstel te stimuleren. Hoofdstuk 2 benoemt naast de hoofddoelstelling ook diverse beleidsdoelen die zo 'smart' mogelijk benoemd zijn. (Smart staat voor: Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden.) De beleidsdoelen krijgen voor zover nodig een nulmeting, die in de komende maanden worden gehouden. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 deze doelen uitgewerkt tot acties. Hoofdstuk 4 benoemt hulpmiddelen die algemeen gericht zijn op het stimuleren van de fiets, zoals de sociale media, een ongevallenanalyse en handhaving. Tenslotte worden de financiële consequenties behandeld in hoofdstuk 5.

1 Inleiding

1.1 Waarom een Fietsstimuleringsplan in de gemeente Ouder-Amstel?

In 2013 is de Fietsbeleidsnota gemeente Ouder-Amstel 2013 vastgesteld. In dit plan, inclusief de Uitvoeringsnota, zijn tal van maatregelen aangekondigd ter verbetering van met name de fietsinfrastructuur. Deze nota geactualiseerd en geëvalueerd per maart 2016. Uit de evaluatie blijkt dat veel maatregelen uitgevoerd zijn of op het punt staan uitgevoerd te worden. Als deze actiepunten uit de Fietsbeleidsnota zijn uitgevoerd, kunnen we stellen dat de fietsinfrastructuur van de gemeente in grote lijnen op orde is.

Echter is alléén het op orde krijgen van de fietsinfrastructuur niet voldoende om mensen op de fiets te krijgen. Veel inwoners van de gemeente gebruiken (onbewust) de fiets niet, maar pakken gewoontegetrouw de auto naar de winkel, sportschool of werk (ook voor de korte afstanden).

Daarom wil de gemeente het fietsgebruik stimuleren. In de Collegeagenda 2014 – 2018 van Ouder-Amstel is aangekondigd een Fietsstimuleringsplan op te stellen.

Om het fietsen onder een grotere groep mensen te stimuleren, is het onderliggend plan voor de komende jaren bedoeld. Dit Fietsstimuleringsplan heeft als doel om het fietsen aantrekkelijker te maken. Hoe meer mensen de fiets voor de kortere afstanden gebruiken, hoe minder mensen gebruik maken van de (vervuilende) auto. Dit heeft zowel een positief effect op de volksgezondheid als op de leefomgeving.

De collegeagenda gaat uit van een budgetneutraal stimuleringsplan. Dit betekent dat de kosten van de implementatie vooral afkomstig zullen zijn uit bestaande budgetten, waaronder de subsidiebronnen van de Vervoerregio Amsterdam. Daarnaast is het voorstelbaar dat de maatregelen zonder veel extra middelen te realiseren zijn, indien de overige partners in het Fietsbeleid – onder wie scholen, ondernemers, Coherente – ook een deel hiervan uitvoeren. Breed maatschappelijk draagvlak voor het Fietsstimuleringsbeleid is belangrijk. Eén voorbeeld hiervan: het zullen de ouders zijn, die ervoor kiezen om hun kinderen vaker met de fiets naar school te laten gaan in plaats van met de auto te brengen.

Het Fietsstimuleringsplan heeft als planhorizon het jaar 2025, met als tussentijds ijkpunt het jaar 2020.

1.2 Beleidsuitgangspunt: Fietsbeleidsnota 2013

Voor het opstellen van een Fietsstimuleringsplan is het van belang dat er goed inzicht is in de kennis van de huidige situatie. Als onderlegger van dit Fietsstimuleringsplan is dan ook de Fietsbeleidsnota 2013, geactualiseerd en geëvalueerd per maart 2016, gebruikt. Ook heeft er overleg plaatsgevonden met de Fietsersbond en de RBOVV/ROV. Dit overleg had als doel om te achterhalen welke onderwerpen met betrekking tot de aspecten fietsinfrastructuur, fietsvoorzieningen en flankerende onderwerpen de meeste prioriteit hebben bij deze belangenorganisaties.

Op basis van de resultaten uit de literatuurstudie van het rijks-, provinciaal en gemeentelijke beleid uit de hoofdstukken 2 tot en met 4 van de Fietsbeleidsnota en samen met de input van het overleg met betrokken belanghebbende partijen, zijn door de gemeente Ouder-Amstel beleidsdoelen vastgesteld. Deze doelen zijn de komende jaren de richtlijn bij het nemen van maatregelen ter stimulering van het fietsgebruik.

2 Beleidsdoelen

2.1 Doelen per invalshoek

De hoofddoelstelling van dit fietsstimuleringsplan is:

"Het stimuleren van het fietsgebruik:

- *ter verlichting van de autodruk (in winkelgebieden en bij scholen);*
- *ter verbetering van de vitaliteit en economische situatie van de dorpen (uit onderzoek blijkt dat 70 fietsers per week evenveel omzet leveren als 100 automobilisten);*
- *ter verbetering van de individuele lichamelijke gezondheid (fietsen: meer bewegen is gezonder);*
- *ter verbetering van het milieu (vermindering van CO2 en roetuitstoot is beter voor de luchtkwaliteit);*
- *ter versterking van de sociale beleving en veiligheid van en in de openbare ruimte."*

Om de hoofddoelstelling te kunnen verwezenlijken zijn beleidsdoelen geselecteerd die het meest kunnen bijdragen aan het stimuleren van het fietsgebruik in de gemeente Ouder-Amstel. Beleidsdoelen zijn concrete, meetbare doelen, die een uitwerking vormen van de hoofddoelstelling aan de hand van verschillende invalshoeken (deelonderwerpen).

De beleidsdoelen zijn geordend naar 4 soorten van fietsgebruik en komen overeen met de invalshoeken uit de Fietsbeleidsnota 2013:

- boodschappen doen;
- schoolverkeer;
- woon-werkverkeer; en
- recreatief fietsgebruik.

Beleidsdoelen bij de invalshoek *Boodschappen doen*:

- 10% meer fietsen in de winkelcentra van Ouderkerk aan de Amstel en Duivendrecht in 2020 t.o.v. een meetpunt in 2016¹; voor 2025 ligt dit percentage op 15% t.o.v. 2016. Tegelijkertijd daalt het autogebruik in de genoemde winkelcentra in 2020 t.o.v. een meetpunt in 2016.²
- In de nieuw te ontwikkelen kern (De Nieuwe Kern, DNK) zal voor ontsluiting van het winkelcentrum de nadruk liggen op bereikbaarheid per fiets en in 2^e instantie op bereikbaarheid per auto.

Beleidsdoelen bij de invalshoek *Schoolverkeer*:

- Vanaf 2020 gaat 75% van de kinderen vanaf groep 5 (zonder jongere schoolgaande broer/zus) met de fiets naar school.
- Alle scholen binnen de gemeente doen mee met het praktisch schoolverkeersexamen.
- Elke kruising van een schoolroute over een gebiedsontsluitingsweg kent een fietsveilige oversteek.
- De gemeente neemt jaarlijks pull- en pushmaatregelen³ ten aanzien van de deugdelijkheid van de fiets.

Beleidsdoelen bij de invalshoek *Woon-werkverkeer*:

- De gemeente promoot actief doelgerichte (regionale) campagnes om bij korte verplaatsingen (tot 7,5 km) het gebruik van de fiets te overwegen.

¹ Bij een gelijkblijvend verkoop vloeroppervlak, zie reden bijlage I.1.

² Door een dalend autogebruik kan beter bepaald worden dat de groei van het fietsgebruik komt ten gunste van de auto en niet door externe factoren.

³ Pullmaatregelen: het op orde krijgen van een deugdelijke fiets; pushmaatregelen: het bestraffen van ondeugdelijke fietsen.

- De gemeente stimuleert de fiets als voor- en natransport van het OV-gebruik, door minimaal 5% meer stallingsplaatsen aan te bieden als de huidige maximale vraag.
- Met iedere onderneming in de gemeente met meer dan 100 werknemers wordt overleg gepleegd om te komen tot een duurzaam mobiliteitsplan.
- De gemeente heeft (zo mogelijk met de partnerorganisaties Diemen, Uithoorn en DUO+) in 2019 beleid tot het (financieel) stimuleren van de elektrische fiets of scooter voor de eigen werknemers.

Beleidsdoelen bij de invalshoek *Recreatief fietsverkeer*:

- De gemeente faciliteert en geeft bekendheid aan recreatieve fietsroutes.
- Het fietsgebruik naar recreatieve bestemmingen (sportschool/voetbalveld/tennisbaan/zwembad) is in 2020 met 5% gestegen t.o.v. een meetpunt in 2016; in 2025 is het fietsgebruik met 10% gestegen t.o.v. 2016.

2.2 Meten is weten

Diverse beleidsdoelen uit hoofdstuk 2 hebben een specifieke meetbaar doel geformuleerd. Om een goed beeld te krijgen of deze doelen gehaald zijn, is het noodzakelijk de huidige stand van zaken goed te kennen. Daartoe zal er dus een nul-meting moeten plaats vinden. Daarna moeten in 2020 en 2025 de metingen worden herhaald, en kan worden bepaald of de doelstellingen gehaald zijn.

De betreffend beleidsdoelen worden per invalshoek behandeld.

In bijlage I is een uitwerking te vinden van de beleidsdoelen die een specifieke nulmeting behoeven.

3 Uitwerking beleidsdoelen

Nu de diverse doelstellingen van dit Fietsstimuleringsplan zijn bepaald en de noodzakelijke meetpunten zijn genomen, waaraan de doelstellingen getoetst kunnen worden, kunnen de acties worden bepaald die genomen moeten worden om tot het doel te komen.

In onderstaande paragrafen wordt daartoe per invalshoek de beleidsdoelen verder uitgewerkt in concrete acties.

3.1 Boodschappen doen

De beleidsdoelen bij boodschappen doen gaan uit van een toename van het fietsgebruik. Een toename is niet alleen goed voor het milieu en voor het ruimtegebruik in de verschillende winkelcentra, het is ook goed voor de stimulering van de economie en voor de winkeliers. Want in tegenstelling tot wat de winkeliers vaak denken geven fietsers per week gemiddeld meer geld uit aan boodschappen dan automobilisten⁴. Dit komt omdat fietsers meerdere keren per week naar de winkels komen en uiteindelijk een hogere omzet leveren dan klanten per auto. Winkeliers zullen moeten overtuigd worden en zich er ook voor inzetten dat fietsend naar de winkel gaan, een goede optie is, die gestimuleerd moet worden.

Om de beleidsdoelen te bereiken zullen er diverse middelen worden aangewend:

Acties	Opmerkingen
<u>Bijeenkomst met ondernemers</u>	De ondernemers/winkeliers zullen moeten worden overtuigd dat het voor hen economisch voordelig is als de klanten per fiets komen. Mogelijk moet dit (het eerste jaar) meerdere keren gebeuren.
<u>Infrastructuur op orde</u>	De infrastructuur moet in eerste instantie gericht zijn op de fiets en daarna pas op de auto. Met name de fietsparkeerplaatsen bij supermarkten zijn belangrijk. Daarnaast moet geïnventariseerd worden of de routes naar de winkelcentra voor fietsers geen bottlenecks of missing-links bevatten.
<u>Acties in samenwerking met winkeliers</u>	Door samenwerking is er meer draagvlak en wordt het doel eerder bereikt. Winkeliers kunnen zorgen voor een financiële prikkel bij de consument. Acties kunnen zijn: <ul style="list-style-type: none">• Uitdelen van 1 euro-kortingsbon aan fietsers die de fiets stallen• Fietspieten-actie tijdens Sinterklaas• Sparen voor fietstassen• Etc., etc. Initiatieven vanuit winkeliersverenigingen zijn hierbij zeer welkom.
<u>Ontwerpopdracht DNK</u>	Bij uitwerking van De Nieuwe Kern ziet de gemeente toe op een goede fietsbereikbaarheid van een eventuele winkelcentrum. Door een winkelcentrum op een voor de fiets goed bereikbare locatie te situeren en voldoende aandacht te geven aan fietsstallingsmogelijkheden, wordt het fietsgebruik gestimuleerd.

3.2 Schoolverkeer

In Ouder-Amstel wordt ernaar gestreefd dat kinderen lopend of fietsend naar school gaan. De afgelopen jaren is samen met scholen –met name in Duivendrecht– al het nodige gedaan aan het realiseren van een veilige, autoluwe schoolomgeving.

⁴ Zie onder meer: <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/nScansVKOmzet.pdf> en <http://www.verkeersnet.nl/3923/winkelier-heeft-meer-aan-fietsers-dan-aan-automobilisten/>

Dit beleid heeft echter niet in voldoende mate geleid tot een hoger fietsgebruik. Ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen, zorgen zelf nog steeds voor veel verkeersveiligheidsproblemen en parkeeroverlast bij de scholen. Verder vertonen zij niet het gewenste voorbeeldgedrag voor hun kinderen waarbij ze laten zien dat de fiets een goed vervoermiddel is. Kinderen vinden het vaak heerlijk om te fietsen. Hiermee samenhangend is het natuurlijk belangrijk dat bij alle scholen veilige situaties ontstaan. Met de onderstaande acties wordt bevorderd dat zoveel mogelijk kinderen zelfstandig naar school toe gaan, door auto's op afstand te houden. De nadruk ligt bij gedragsverandering bij leerlingen en ouders, waarbij als beleidsdoel wordt aangehouden dat 75 % van de kinderen vanaf groep 5 op de fiets naar school gaat.

Om dit te bereiken zullen er diverse middelen worden aangewend:

Actie	Opmerking
<u>Infrastructuur op orde in de schoolomgeving</u>	Met name geldt hiervoor: het fysiek scheiden van (parkerende) auto's, voetgangers en fietsers. Het probleem bij scholen is vaak, dat voetgangers, fietsers en (parkerende) auto's zich in een korte tijd binnen een klein gebied bevinden en daar door elkaar heen 'krioelen'. Door scheiding van bv. pleiningangen of uitstapplaatsen voor auto's (kiss & ride) en fietsers wordt de veiligheid bevorderd en de angst weggenomen om de kinderen met de fiets te brengen.
<u>Infrastructuur op orde op routes</u>	Fietsroutes naar scholen moeten geïnventariseerd en verkeersveilig worden. De gemeente kan dit bij de scholen promoten en op grond van de uitslagen de belangrijkste routes vaststellen. Zie bijlage I.2. Met scholen, verkeersouders en ouderverenigingen worden de schoolroutes besproken en wordt bepaald of en welke maatregelen er genomen kunnen worden ter verbetering.
<u>Verkeersveiligheids examen op elke school</u>	Momenteel doet elke school mee aan het verkeersveiligheidsexamen. De gemeente houdt aandacht –voor zover nodig– dat de scholen ook in de toekomst hieraan blijven meedoen.
<u>Deugdelijke fiets (pull-maatregel)</u>	Door een ondeugdelijke fiets wordt het fietsgebruik afgeremd. De gemeente kan in overleg met scholen (maar ook met sportscholen of –verenigingen) jaarlijks een fietscontrole houden. Met bv. een fietsenmaker en een politieagent kunnen er acties worden gehouden voor een goede fiets (licht-, remmencontrole, etc.).
<u>Deugdelijke fiets (push-maatregel)</u>	De politie houdt controleacties bij fietsverkeer (bv. in de donkere maand november). Door (aangekondigde) fietscontroles kan het fietsgebruik afgeremd worden ("Ik ga maar niet met de fiets, want het licht doet het niet"). Als het echter ná of gelijktijdig met de bovengenoemde actie is, kan het weer stimulerend werken.
<u>Interactie met Ouders</u>	Een essentiële factor is betrokkenheid van de ouders bij de doelstelling van 75% uit groep 5 en hoger gaan met de fiets naar school. De verkeersouders en ouderraad van de scholen zijn daarbij belangrijke partners. Voorgesteld wordt om per kern regelmatig met deze partners te overleggen over de realisatie van de doelstelling en de randvoorwaarden die daarvoor nodig zijn.

3.3 Woon-werkverkeer

Forenzen hebben vaak vastgeroeste patronen die maar moeilijk te doorbreken zijn. Deze doelgroep moet zich bewust worden dat er meer vervoerswijzen mogelijk zijn of slimme combinaties, waaronder de (E-)fiets of 'auto en fiets'.

Beter Benutten Vervolg is een landelijk programma om een aantal routes met grote vertragingen en filevorming voor het autoverkeer te ontlasten en daarmee het aantal sterk vertraagde ritten terug te dringen. Voor Ouder-Amstel zijn dit met name de rijkswegen A10 en A2.

Het stimuleren van het gebruik van de fiets door werknemers vormt hierbij een belangrijke oplossingsrichting. Samen met werkgevers worden plannen gemaakt om het fietsgebruik onder hun werknemers te vergroten. Als blijkt dat de basis-infrastructuur daarvoor tekort schiet, kan daar vanuit de infrastructuur in worden geïnvesteerd, zoals opgenomen in de Fietsnota 2013 (deel 2: uitvoeringsnota).

Vervolgens kunnen fietsers ertoe worden verleid om van deze routes gebruik te maken. Denk daarbij aan maatregelen als een belonings- of een spaarsysteem, een stimuleringsprogramma vanuit de werkgever en/of overheid of een regeling voor de aanschaf van een (elektrische) fiets.

Om de beleidsdoelen te bereiken zullen er diverse middelen worden aangewend:

Actie	Opmerking
<u>Regionale campagnes</u>	Actief meedoen in het kader van de fietsstimuleringsacties van SRA. Acties kunnen zijn: <ul style="list-style-type: none">• Rij2op5 (ga 2 van de 5 werkdagen op de fiets).• Korting op aanschaf (e-)fiets.• Trappen naar je baas!• Fietsen scoort• Etc.
<u>Voor- en natransport voor het OV</u>	De gemeente zorgt voor genoeg en toegankelijke fietsenstallingsplaatsen bij OV-overstappunten. Er wordt een inventarisatie gehouden naar het gebruik van de fietsenstallingen op de volgende locaties: <ul style="list-style-type: none">• Bushalte Burg. Stramanweg- Jacob van Ruijsdaelweg- Hogereinde Zuid/Noord;• Duivendrecht: Stationsplein, Kerkplein Het aantal stallingsplaatsen wordt daarop afgestemd.• Bij de bushaltes in Duivendrecht komen per halte eenvoudige fietsenstalmogelijkheden P.S. Op station Duivendrecht worden fietsenstallingen geplaatst via de 'Investeringsagenda Fiets' van de SRA. Op metrostation Van der Madeweg worden fietsenstallingen meegenomen in Reconstructie Van der Madeweg, zie 'Actualisatie Fietsbeleidsnota 2013, Uitvoeringsnota'.
<u>Overleg grote bedrijven</u>	Van bedrijven met meer dan 100 werknemers wordt een mobiliteitsplan gevraagd. De gemeente kan hier in overleg op aandringen. Met een mobiliteitsplan kunnen bedrijven gericht actie voeren op de mobiliteit van hun werknemers. Door de mobiliteit duurzamer te maken, geven bedrijven blijk van een maatschappelijk verantwoord ondernemerschap.

Fietsstimulering/
mobiliteitsplan
gemeente

Om het goede voorbeeld te geven stimuleert de gemeente de eigen werknemers met de (e-)fiets te komen. Nu de gemeente met Uithoorn, Diemen en DUO+ een samenwerking is aangegaan, kan mogelijk in breder verband (financiële) stimulering plaatsvinden.

3.4 Recreatief fietsverkeer

De beleidsdoelen bij recreatief fietsverkeer hebben een dubbel aandachtsveld: het stimuleren van fietsgebruik als recreatiemiddel en het stimuleren van de fiets naar een recreatieve bestemming. Om dit te bereiken zullen er diverse middelen worden aangewend:

Actie

Bekendheid geven
aan recreatieve
fietsroutes

Opmerking

Bij de te realiseren TIP's (Toeristisch Informatie Punten, gevestigd in Café De Vrije Handel, Boerderij Polderzicht en mogelijk het Historisch Museum) zal informatie verstrekt worden over recreatieve fietsroutes. De TIP's zullen naast andere toeristische informatie ook de fietsroutes promoten.

Toeristisch
Overstap punt

Bij de Ouderkerkerplas komt een Toeristisch Overstap Punt of TOP. TOP's zijn speciaal ingerichte plekken van waaruit men kan fietsen (en wandelen) via bewegwijzerde en beschreven routes. Zo ontdekt men de mooiste plekken van de regio. Toeristische Overstap punten zijn eenvoudig met de auto te bereiken, vandaar de locatie aan de Ouderkerkerplas. Bij het Toeristisch Overstappunt komt een informatiepaneel te staan, waarop de bewegwijzerde fiets- en wandelroutes staan vermeld. Het herkenningspunt van de TOP is een groene informatiezuil waarop ook allerlei bezienswaardigheden, recreatieve voorzieningen en leuke activiteiten in de omgeving staan vermeld.

Blijven faciliteren
recreatieve
fietsroutes

In samenwerking met Amsterdam, de ANWB en evt. de Vervoerregio de bestaande fietsroutes blijven faciliteren met bewegwijzering en informatiepanelen.

Promotie om per
fiets naar de
sportaccommoda-
tie te gaan

Zoals het brengen naar school, brengen veel ouders hun kinderen ook per auto naar een sportvereniging. Vanuit de sportverenigingen kan hier aandacht aan gegeven worden. De gemeente kan zorgdragen dat de routes naar de sportvoorzieningen voor fietsers geen bottlenecks of missing-links bevatten.

4 Gedrag beïnvloedende maatregelen

Naast de acties zoals in bovenstaand hoofdstuk beschreven, zijn er algemene promoties, die niet onder een specifieke invalshoek vallen. Te noemen zijn acties met behulp van de sociale media en andere digitale hulpmiddelen, het bevorderen van de fietsveiligheid en ook de handhaving.

4.1 Sociale media en digitale hulpmiddelen

Sociale media en applicaties op de smartphone zijn uitstekende middelen om het contact tussen de fietser en de gemeente te vereenvoudigen, maar ook om een actieve online gemeenschap te ontwikkelen waar ideeën kunnen ontstaan en mensen elkaar kunnen enthousiasmeren. Mensen zijn eerder geneigd te geloven wat mensen uit hun eigen netwerk beweren dan wat de overheid vertelt.

Er zijn goede ervaringen met twitteraccount @OuderAmstelNL. Mogelijk kan introductie van @OuderAmstelFietst een initiatief zijn om mensen te promoten van de fiets gebruik te maken. Ook facebook kan ingezet worden en het gebruik van instagram. Via die kanalen kunnen we regelmatig ideeën ophalen of mensen op de hoogte brengen van onze plannen.

Een andere stimulans kan bestaan uit 'gamification': door een spelelement toe te voegen kunnen mensen extra gemotiveerd raken om vaker te gaan fietsen. Een van de mogelijke apps is de regionaal ontwikkelde Ring Ring app⁵ van de ondernemers te IJburg. Hiermee worden de gereden fietskilometers bijgehouden. Als er in IJburg aankopen worden gedaan, zijn er op vertoon van de app diverse kortingen mogelijk.

4.2 Fietsveiligheid bevorderen

Op de website van Fietsberaad is een webtool geplaatst, waar de gemeenten de ongevallen met fietsers kunnen analyseren. In bijlage II is hiervan een korte analyse opgenomen over de fietsverkeersveiligheid binnen de gemeente.

Uit de analyse komt naar voren dat de meeste fietsongevallen gebeuren op de Gebiedsontsluitingswegen (GOW). Binnen de bebouwde kom vallen er iets meer ongevallen dan buiten de bebouwde kom. Het zijn met name deze wegen, waar in het kader van de fietsroutes naar scholen ook aandacht is gevraagd voor veiligheid op de kruispunten. Bij de inventarisatie van de schoolroutes zal de gemeente ook de ongevallenkaart (zie figuur in bijlage) hierop onderzoeken.

Naast schoolgaande kinderen is er in de toekomst verder meer aandacht nodig voor de veiligheid van ouderen in het verkeer, zoals ook is aangegeven de Fietsbeleidsnota.

4.3 Handhaving

Handhaving is niet iets dat direct met fietsstimulering in verband wordt gebracht. Toch kan handhaving bijdragen aan meer veiligheid en een overzichtelijker straatbeeld (leefbaarheid). Het laatste geldt bij met name fietsparkeren; het eerste is bijvoorbeeld de (reeds genoemde) fietsverlichtingsactie in de herst-/ wintermaanden. Daarnaast gaat handhaving/controle de fietsendiefstal tegen, hetgeen weer positief is voor fietsstimulering.

Handhaving moet nooit op zichzelf staan. Het is altijd een combinatie van de 3 E's: Engineering, Enforcement en Education (dus maatregelen op het gebied van infrastructuur, handhaving en educatie).

Binnen deze trits kan de handhaving een belangrijke bijdrage leveren aan het stimuleren van de fiets.

⁵ Zie website: <http://halloijburg.nl/ringring/>

5 Financiën

Getracht is het fietsstimuleringsplan zodanig vorm te geven dat het budgetneutraal uitgevoerd kan worden. Dit is natuurlijk niet helemaal mogelijk, maar veel van de acties kunnen in de reguliere werkzaamheden meegenomen worden. Hieronder staan de ingeschatte kosten/uren van de actiepunten uit hoofdstuk 3 en van waaruit deze betaald kunnen worden.

Actie (op jaarbasis)	Concreet	Budget
Boodschappen doen		
Bijeenkomst met ondernemers	Overleg (3x 2 uur)	Regulier (uurbasis)
Infrastructuur op orde	Fietstellingen (totaal 8 uur in 2016) Route inventarisatie (8 uur)	Extra uren (BOA of DUO+ medewerker) Regulier (uurbasis)
Acties in samenwerking met winkeliers	Actie door winkeliersverenigingen	--
Ontwerpopdracht DNK	Lopend overleg intern	Regulier (uurbasis)
Schoolverkeer		
Infrastructuur op orde in de schoolomgeving	Onderzoek/analyse en oplossingen (8 uur) Uitvoering	Regulier (uurbasis) Extra geld/meeliften
Infrastructuur op orde op routes	Overlegmoment scholen (6 x 3 uur) Uitwerken schoolroutes (8 uur) Analyse en oplossing knelpunten (20 uur) Uitvoering	Regulier (uurbasis) Regulier (uurbasis DUO+ medewerker) Regulier (uurbasis) Extra geld/meeliften
Verkeersveiligheidsexamen op elke school	Actie door scholen	--
Deugdelijke fiets (pull-maatregel)	Actie door scholen/politie/fietsenmaker	--
Deugdelijke fiets (push-maatregel)	Actie door politie	--
Interactie met ouders	Meenemen bij overlegmoment scholen	
Woon-werk verkeer		
Regionale campagnes	Acties door SRA/Bedrijfsverenigingen	--
Voor- en natransport voor het OV	Inventarisatie/fietstellingen (4 uur) Uitvoering	Extra uren (BOA of DUO+ medewerker) Extra geld/meeliften
Overleg grote bedrijven	Overleg (? uur)	Regulier (uurbasis)
Fietsstimulering/mobiliteitsplan gemeente	Beleidsontwikkeling (20 uur)	Extra uren (P&O?/Verkeer)

Recreatief fietsverkeer

Bekendheid geven recreatieve fietsroutes	Actie TIP's	--
Blijven faciliteren recreatieve fietsroutes	Actie gemeente/ANWB/ Vervoerregio	Regulier (uurbasis)
Promotie om per fiets naar de sportaccommodatie te gaan	Fietstellingen (totaal 8 uur in 2016) Route inventarisatie (8 uur) Campagnes door sportvoorzieningen	Extra uren (BOA of DUO+ medewerker) Regulier (uurbasis) --

Resumerend:

De (financiële) belasting als uitvoering van het Fietsstimuleringsplan is:

- Reguliere uren Beleidsmedewerker Verkeer: ca. 50 uur
- Eenmalige tellingen (BOA of DUO+ medewerker): ca. 20 uur
- Reguliere uren DUO+ medewerker: ca. 10 uur
- Mobiliteitsplan gemeente (P&O?): ca. 20 uur
- Uitvoering PM, zo mogelijk meeliften met andere werkzaamheden

Bij uitvoering van werkzaamheden zal ook gelet worden op eventuele mogelijkheden van subsidies, die veelal bij fysieke fietsprojecten door hogere overheden beschikbaar worden gesteld.

Bijlage I Bepalen nulpunten bij de doelstellingen

Bij de volgende beleidsdoelen wordt een nulpunt bepaald. De doelen zijn geordend volgens de beschrijving van hoofdstuk 2.1.

Bijlage I.1 Boodschappen doen

Het betreft het beleidsdoel:

- 10% meer fietsen (in 2020) en 15% (in 2025) met een dalend autogebruik.

De volgende stappen zijn hiervoor gezet:

1. De gebieden worden bepaald;
2. Het aantal m² winkelvloeroppervlak (in bvo of vvo⁶) per gebied wordt bepaald;
3. De telmaand wordt vastgesteld, met daarin drie relevante (doorsnee-) momenten van een week; tijdens de tellingen wordt het weerbeeld genoteerd;
4. Het aantal geparkeerde fietsen en auto's wordt op de genoemde momenten geteld.

ad. 1. Het gebied moet duidelijk en logisch afgebakend zijn. Enerzijds moet voorkomen worden dat er veel woonstraten meegenomen worden in de telling, anderzijds mag het gebied niet te klein zijn, zodat winkelend publiek buiten het telgebied de auto parkeert. Er worden drie gebieden onderscheiden:

- Ouderkerk aan de Amstel Centrum
- Ouderkerk aan de Amstel Sluisplein
- Duivendrecht Winkelcentrum

Hieronder staan de grenzen van de gebieden (en deelgebieden) aangegeven. De deelgebieden maken het tellen overzichtelijker, maar hebben in principe geen verdere functie.

Gebied I: Ouderkerk aan de Amstel Centrum

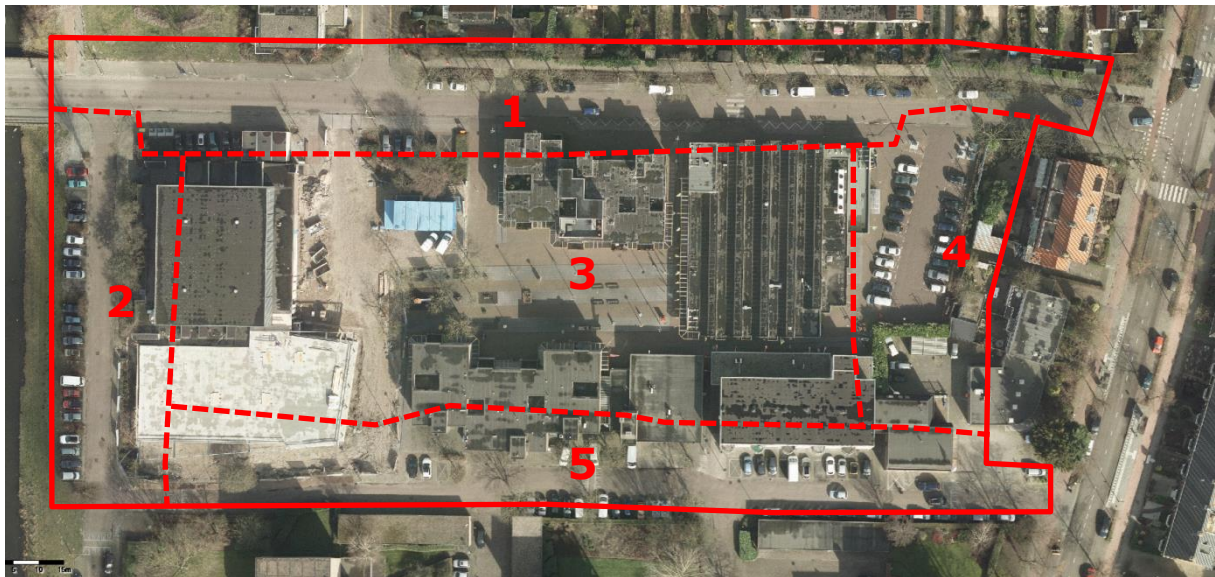


⁶ bvo = bruto vloeroppervlak; vvo = verkoop vloeroppervlak

Gebied II: Ouderkerk aan de Amstel Sluisplein



Gebied III: Duivendrecht Winkelcentrum



- ad. 2. Het bepalen van het bruto of verkoop vloeroppervlak is nodig, omdat men niet kan verwachten dat bij bv. een dalend winkelareaal het aantal fietsen in het centrum alsnog zou stijgen. Of andersom dat het fietsgebruik gestegen is, slechts doordat er nieuw winkelareaal is toegevoegd. In 2020 en 2025 dient het aantal m² vloeroppervlak opnieuw te worden vastgesteld en zo nodig gecorrigeerd naar 2016. De oppervlakten van leegstaande winkels moeten worden uitgesloten.
- ad. 3. Omdat het fietsgebruik wisselend is in de seizoenen, dienen de metingen in 2016, 2020 en 2025 in dezelfde maand te gebeuren. Vanzelfsprekend geldt dit ook voor het moment van de week. Telmomenten worden niet gedaan tijdens evenementen of feestdagen. Omdat het weerbeeld bepalend is voor het fietsgebruik dient in 2020 en 2025 zo mogelijk geteld te worden onder dezelfde weersomstandigheden.

- ad. 4. Als in 2016 geteld is tijdens een mooie droge dag en in 2020 is de geplande dag zeer regenachtig, kan beter op dat moment de telling een week worden verschoven (maar wel op dezelfde weekday en tijdstip).
- ad. 5. De telgegevens van de verschillende week-momenten kunnen worden gemiddeld en afzonderlijk worden weergegeven. Bij voorkeur worden 3 tellingen in een week gehouden. In 2020 en 2025 worden de tellingen herhaald en vergeleken met 2016. Hieronder is een voorbeeld-tellijst weergegeven.

Gebied I: Ouderkerk aan de Amstel Centrum

Datum:

tijdstip:

Weersomstandigheid:

	# gestalde fietsen	# auto's
Deelgebied 1		
Deelgebied 2		
Deelgebied 3		
Deelgebied 4		
Deelgebied 5		
Deelgebied 6		
Totaal		

Gebied II: Ouderkerk aan de Amstel Sluisplein

Datum:

tijdstip:

Weersomstandigheid:

	# gestalde fietsen	# auto's
Sluisplein		

Gebied III: Duivendrecht Winkelcentrum

Datum:

tijdstip:

Weersomstandigheid:

	# gestalde fietsen	# auto's
Deelgebied 1		
Deelgebied 2		
Deelgebied 3		
Deelgebied 4		
Deelgebied 5		
Totaal		

Bijlage I.2 Schoolverkeer

Het betreft de beleidsdoelen:

- 75% van de kinderen vanaf groep 5 gaat per fiets naar school.
- Alle scholen doen mee met het school-verkeersexamen.
- Elke kruising van een schoolroute over een Gebiedsontsluitingsweg (GOW) kent een fietsveilige oversteek.

De eerste 2 doelen zijn inventariserend van aard. In een eenvoudige klassikale enquête kan duidelijk worden hoe de kinderen naar school komen en aan de schoolleiding kan gevraagd worden of de scholen meedoen met het verkeersexamen.

Het laatste genoemde doel vraagt een uitgebreidere aanpak. Eerst dienen de schoolroutes bekend te worden; daarna kunnen deze gelegd worden over het categoriseringsplan van de gemeente en kan gekeken worden of de routes fietsveilige oversteken over GOW hebben.

De volgende stappen worden hiervoor gezet:

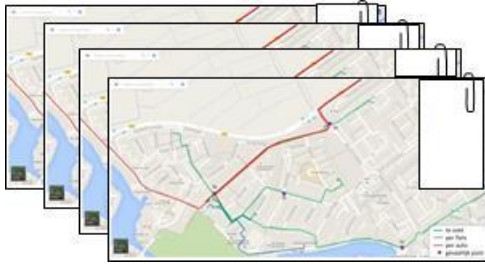
1. De scholen worden betrokken bij het (enquête)onderzoek. De gemeente zorgt voor instructies en (blanco) straatnaamplattegronden;
2. Door de leerlingen wordt de wijze van vervoer aangegeven en op kaart de route gezet die genomen wordt van huis naar school. Tevens kunnen gevaarpunten worden aangegeven met beschreven wat het knelpunt inhoud;
3. De routes van de hele klas worden in één gezamenlijke kaart gezet, in verschillende kleuren voor voetgangers, fiets en auto;
4. De gemeente neemt de bundeling van de verschillende klassen op zich en bepaalt zo de belangrijkste schoolroutes;
5. De oversteken van deze schoolroutes over GOW alsmede de aangegeven 'gevaarpunten' worden geanalyseerd en van verbeteringen voorzien.

ad. 2. en 3. De leerlingen (vanaf groep 5) geven klassikaal aan hoe de route van huis naar school is, en met welk vervoermiddel. Dit wordt op een grote kaart ingetekend.



Daarnaast worden de punten aangegeven die ze gevaarlijk vinden. Op een lijstje kan door de docent geschreven worden wat het knelpunt is.

De school verzamelt alle kaarten en knelpuntenlijsten en geeft die aan de gemeente.



ad. 4. De gemeente maakt van alle kaarten één overzichtskaart.



ad. 5. In een vergelijking met de categorisering van de gemeente worden de oversteken over Gebiedsontsluitingswegen en de eventueel ervaren knelpunten aangegeven en er een oplossing voor gemaakt.

Een inventarisatie maken en oplossingen voorstellen is het begin van het veiliger maken van schoolroutes, en daarmee het stimuleren van de fiets. Het vervolg –de uitvoering van de voorgestelde oplossingen– is een noodzakelijke tweede stap, waarvoor budgetten beschikbaar gesteld moeten worden. Hoewel getracht wordt zoveel als mogelijk eventuele infrastructurele aanpassingen te laten meeliften met andere noodzakelijke wegwerkzaamheden, is het niet onwaarschijnlijk dat er in de toekomst geld beschikbaar gesteld zal moeten worden voor het realiseren van de maatregelen.

Daarnaast zal er tijd geïnvesteerd moeten worden in acties om de ouders te bereiken en om hen te beïnvloeden ten gunste van het gebruik van de fiets. Naast dat zij overtuigd moeten zijn van de veiligheid van de school-thuisroutes en van de gunstige invloed van de grotere zelfstandigheid op de ontwikkeling van hun kinderen, zal van hen bijvoorbeeld ook een vast gedragspatroon gevraagd worden: dus bijvoorbeeld ook "nee" zeggen kinderen op een regenachtige dag vragen om met de auto weggebracht te worden.

Bijlage I.3 Woon-werkverkeer

Het betreft het beleidsdoel:

- *De gemeente stimuleert de fiets als voor- en natransport van het OV-gebruik.*

De volgende stappen worden hiervoor gezet:

1. De gebieden worden bepaald; dit geldt in Ouderkerk aan de Amstel vooral voor de bushalte Burgemeester Stramanweg – Jacob van Ruijsdaelweg en in Duivendrecht bij de stations Duivendrecht en Van der Madeweg ;
2. Het aantal stallingsplaatsen wordt geteld;
3. Het aantal fietsen/bromfietsen wordt op drie representatieve werkdagen tussen 10:00 en 11:00 uur geteld;
4. Het aantal stallingsplaatsen moet (meer dan) 5% boven het maximaal aantal getelde fietsen liggen. Als dit niet het geval is wordt actie ondernomen dit aan te vullen.

Bijlage I.4 Recreatief fietsverkeer

Het betreft het beleidsdoel:

- *5% meer fietsgebruik naar recreatieve bestemmingen in 2020; 10% in 2025.*

De volgende stappen zijn hiervoor gezet:

1. De gebieden worden bepaald;
2. De telmaand wordt vastgesteld, met daarin drie relevante (doorsnee-) momenten van een week; tijdens de tellingen wordt het weerbeeld genoteerd;
3. Het aantal geparkeerde fietsen wordt op de genoemde momenten geteld;

ad. 1. Hier worden de gebieden aangegeven die geteld worden.

Sporthal Bindelwijk, Ouderkerk aan de Amstel



Sportpark SV en Amstelbad, Ouderkerk aan de Amstel



Tennispark Zuidermeer, Ouderkerk aan de Amstel



Axel Koenders FitService, Ouderkerk aan de Amstel



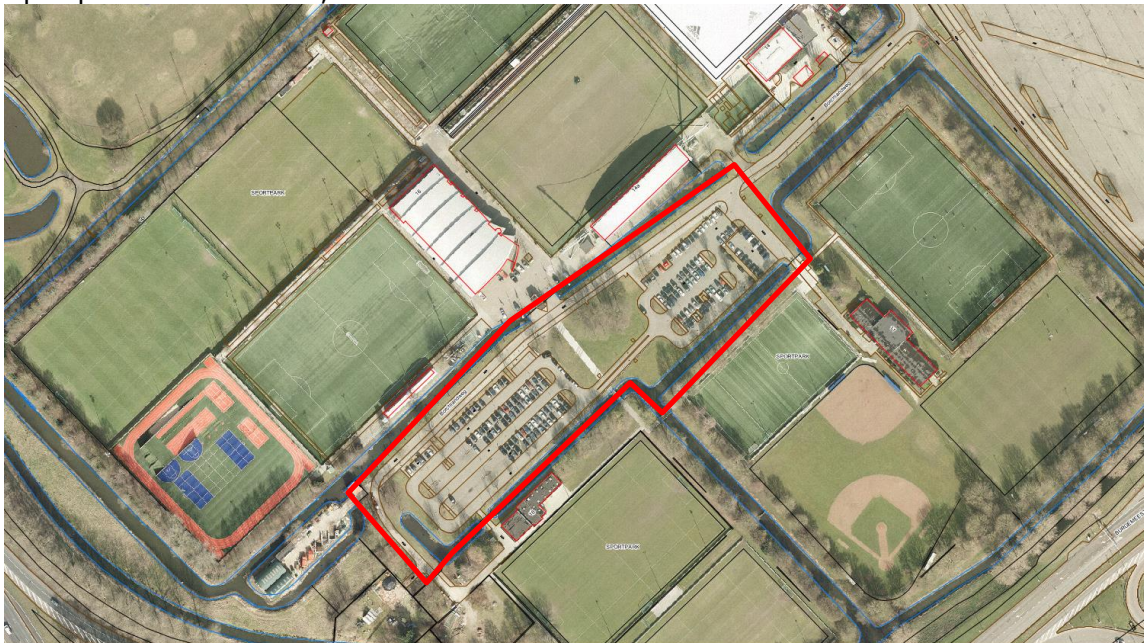
Sportpark De Hoop (SV CTO'70), Duivendrecht



Sportzaal Dorpshuis, Duivendrecht



Sportpark De Toekomst, Duivendrecht



ad. 3. Hieronder is een voorbeeld-tellijst weergegeven.

Plaats **Duivendrecht**

Locatie V Sportpark De Hoop (SV CTO'70)
 Weersomstandigheid:

dag / datum tijdstip	Aantal fietsen		Gemiddeld aantal fietsen
	.....dag : ..: .. uur	.....dag : ..: .. uur	
Sportpark De Hoop (SV CTO'70)			

Locatie VI: Sportzaal Dorpshuis
 Weersomstandigheid:

dag / datum tijdstip	Aantal fietsen		Gemiddeld aantal fietsen
	.....dag : ..: .. uur	.....dag : ..: .. uur	
Sportzaal Dorpshuis			

Locatie VII: Sportpark De Toekomst
 Weersomstandigheid:

dag / datum tijdstip	Aantal fietsen		Gemiddeld aantal fietsen
	.....dag : ..: .. uur	.....dag : ..: .. uur	
Sportpark De Toekomst			

Plaats **Ouderkerk aan de Amstel**

Locatie I Sporthal Bindelwijk
 Weersomstandigheid:

dag / datum tijdstip	Aantal fietsen		Gemiddeld aantal fietsen
	.....dag : ..: .. uur	.....dag : ..: .. uur	
Bindelwijk			

Locatie II: Sportpark SV en Amstelbad
 Weersomstandigheid:

dag / datum tijdstip	Aantal fietsen		Gemiddeld aantal fietsen
	.....dag : ..: .. uur	.....dag : ..: .. uur	
Sportpark SV en Amstelbad			

Locatie III: Tennispark Zuidermeer
 Weersomstandigheid:

dag / datum tijdstip	Aantal fietsen		Gemiddeld aantal fietsen
	.....dag : ..: .. uur	.....dag : ..: .. uur	
Tennispark Zuidermeer			

Locatie IV: Axel Koenders FitService
 Weersomstandigheid:

dag / datum tijdstip	Aantal fietsen		Gemiddeld aantal fietsen
	.....dag : ..: .. uur	.....dag : ..: .. uur	
Axel Koenders FitService			

Bijlage II Analyse verkeersveiligheid

Uit de analyse van de gemeente Ouder-Amstel komen de volgende zaken naar voren:

Er zijn tussen 2010 – 2014 (de meest recente gegevens) 21 ongevallen met fietsers geregistreerd. Dit heeft zich voorgedaan op 16 verschillende locaties (zie figuur op de volgende bladzijde).

De afloop van de ongevallen zijn:

- Letselschade/dodelijk: 18
- uitsluitend materiele schade⁷: 3

De botstypes zijn:

- Enkelvoudig⁸: 2
- Fiets/auto: 12
- Fiets/overig: 7

In totaal vielen er 23 fietsslachtoffers. De leeftijd van de slachtoffers is:

- <16 jaar: 2
- 17 < 49 jaar: 11
- > 50 jaar: 10

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat de meest ongevallen gebeuren tussen fiets en auto, die (voor de fiets) een letselschade of dodelijke afloop hebben. De meeste slachtoffers zijn volwassen, waarvan bijna de helft ouder is dan 50 jaar.

Het aantal ongevallen per type weg:

- Gebiedsontsluitingsweg: 16
- Erftoegangsweg: 5

Aantal ongevallen en komgrens:

- Binnen de bebouwde kom: 11
- Buiten de bebouwde kom: 10

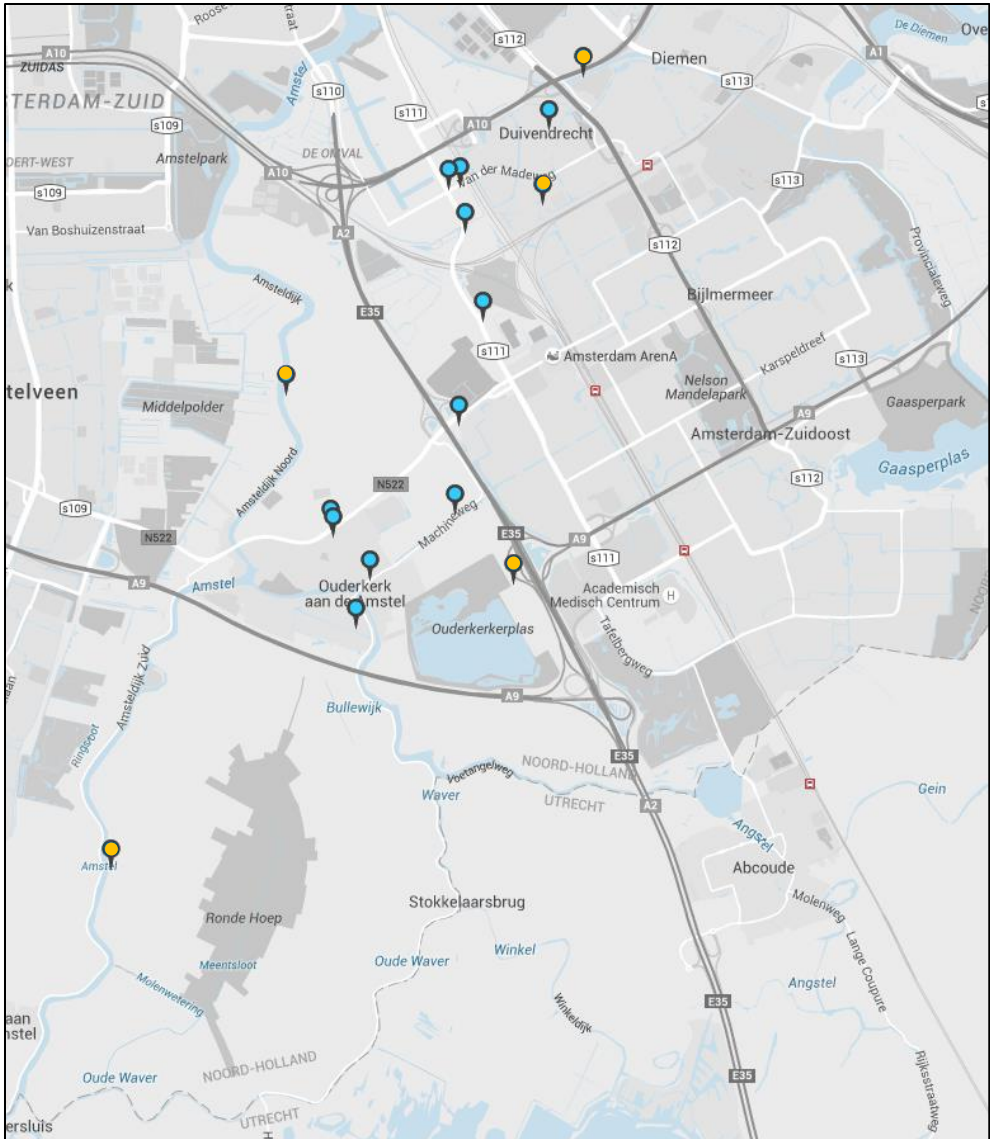
Als de locaties onderzocht worden, blijkt dat de meeste ongevallen op gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom plaatsvinden (blauwe ballons).

De bovenstaande gegevens over elkaar gelegd geeft de volgende tabel:

	GOW	ETW	Totaal
Bibeko	9 (43%)	2 (10%)	11 (52%)
Bubeko	7 (33%)	3 (14%)	10 (48%)
Totaal	16 (76%)	5 (24%)	21 (100%)

⁷ De registratiegraad van fietsongevallen met uitsluitend materiele schade (ums-ongevallen) is zeer laag. De genoemde aantallen betreffen alleen de door de politie geregistreerde ongevallen en geven dus een lager aantal dan de werkelijkheid is.

⁸ Ook de registratiegraad van enkelvoudige fietsongevallen is laag (enkelvoudig = waar geen tegenpartij bij betrokken is, dus tegen een paaltje, boom of trottoirrand, o.i.d.)



Figuur: locaties van de ongevallen in Ouder-Amstel (2010-2014)