Gemeente Amstelveen

Nota Fiets 2006-2015

COLOFON

Samenstelling
Gemeente Amstelveen
Afdeling Beleid
Postbus 4
1180 BA Amstelveen
Internet: www.amstelveen.nl

Bezoekadres
Laan Nieuwer Amstel 1
1182 JR Amstelveen

Vormgeving
Gemeente Amstelveen
Faciciltair bedrijf, team Communicatie

Inhoud Pagina

Samenvatting **i**
Conclusies evaluatie fietsplan 1994 (hoofdstuk 2) i
Beleidskader en doelstellingen (hoofdstuk 3) i
Weginfrastructuur voor de fietser (hoofdstuk 4) ii
Stallingsvoorzieningen voor fietsers (hoofdstuk 5) v
Communicatie, organisatie en evaluatie (hoofdstuk 6) vii

1 Inleiding **1**

2 Evaluatie Nota Fietsverkeer 1994 **2**
2.1 Nota Fietsverkeer 1994 2
2.2 Ontwikkeling fietsgebruik 3
2.3 Ontwikkeling verkeers(on)veiligheid 5
2.4 Gerealiseerde maatregelen 7
2.5 Ontwikkeling fietsdiefstal 10

3 Beleidskader en doelstellingen **12**
3.1 Landelijk beleid 12
3.2 Regionaal/provinciaal beleid 12
3.3 Gemeentelijk beleid 14
3.3.1 Nota Fietsverkeer 14
3.3.2 Toekomstvisie Amstelveen 2020+: 14
Samenleven in de vitale stad 14
3.4 Doelstellingen Nota Fiets 2006-2015 14

4 Weginfrastructuur voor de fietser **17**
4.1 Hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur 17
4.2 Fietsnetwerk 18
4.2.1 Belangrijke bestemmingen 19
4.2.2 Ruimtelijke structuur 19
4.2.3 Vaststelling nieuw netwerk van hoofdfietsroutes 20
4.3 Samenhang fietsnetwerk 23
4.4 Directheid 24
4.5 Aantrekkelijkheid 29
4.6 Verkeersveiligheid 31
4.7 Comfort 37
4.8 Hoofdpunten verbetering fietsinfrastructuur 39

5 Fietsparkeren **40**
5.1 Eisen aan fietsparkeervoorzieningen en -systemen 40
5.2 Algemene beleidsuitgangspunten fietsparkeren 43

5.3 Fietsparkeren in het Stadshart 43
5.4 Fietsparkeren bij OV-halten 45
5.5 Beleidsuitgangspunten basisscholen 46
5.6 Beleidsuitgangspunten welzijnsaccommodaties 47

6 Communicatie, organisatie en evaluatie 48
6.1 Aanpak van fietsdiefstal 48
6.2 Communicatie en voorlichting 48
6.3 Mobiliteitsmanagement 50
6.4 Ambtelijke organisatie 51

Bijlagen

1: Stand van zaken categoriseringsplan
2: Uitkomsten workshop over fietsnota Amstelveen
3: Verkeersongevallencijfers

Samenvatting

In deze samenvatting staan de belangrijkste conclusies, doelstellingen, beleidsuitgangspunten en beleidsvoornemens uit de Nota Fiets 2006-2015 van de gemeente Amstelveen.

Conclusies evaluatie fietsplan 1994 (hoofdstuk 2)

Ontwikkeling fietsgebruik: een belangrijk doel uit de beleidsnota Fietsverkeer uit 1994 is gerealiseerd. Het fietsgebruik in Amstelveen is in de afgelopen tien jaar aanzienlijk gestegen. De stijging deed zich vooral voor bij verplaatsingen naar onderwijsinstellingen en recreatieve verplaatsingen. Het marktaandeel van de fiets in het woon-werkverkeer is slechts licht gestegen, terwijl hier wel het zwaartepunt lag in de Nota Fietsverkeer. Bij de woon-werkverplaatsingen heeft vooral het openbaar vervoer marktaandeel veroverd op de auto.
Ontwikkeling veiligheid fietsers: de verkeersveiligheid voor fietsers in Amstelveen laat een positieve ontwikkeling zien, maar de veiligheidswinst voor fietsers is duidelijk minder groot dan voor andere vervoerwijzen. De veiligheid van fietsers verdient daarom extra prioriteit.
Voorgenomen maatregelen: de maatregelen uit de beleidsnota Fietsverkeer uit 1994 zijn voor het grootste deel uitgevoerd. Daarnaast zijn de afgelopen tien jaar ook veel andere maatregelen uitgevoerd, die voor de fietser relevant zijn. Het betreft vooral maatregelen uit het startprogramma Duurzaam Veilig, zoals de categorisering van wegen, voorrang fietsers van rechts en bromfietsers op de rijbaan. Voor de maatregel 'bromfietsers op de rijbaan' is het wel wenselijk dat de politie toeziet op de naleving. De gemeente Amstelveen gaat dan ook controleren of alle bebording nog duidelijk aanwezig is en wil tevens nadere (prestatie)afspraken met de politie maken over handhaving van deze maatregel, om dit onderdeel in haar werkplan voor 2007 op te nemen.
Ontwikkeling fietsdiefstal: na een piek in 2000 laat het aantal fietsdiefstallen een sterk dalende ontwikkeling zien. Per jaar gaat het naar schatting om ongeveer 2.000 gestolen fietsen.

Beleidskader en doelstellingen (hoofdstuk 3)

De doelstellingen van het Amstelveense fietsbeleid in de periode 2006-2015 zijn:

- **Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.** Op een directe manier, omdat veilige en comfortabele fietsvoorzieningen voor veel in-

woners een meerwaarde heeft. Indirect, doordat de fiets korte autoverplaatsingen vervangt die relatief veel (geluid-) hinder veroorzaken;

- **Vergroting van de sociale - en verkeersveiligheid:** zowel objectief (vermindering van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen) als subjectief (vermindering van gevoelens van onveiligheid);
- **Verbetering van de volksgezondheid.** Direct: fietsgebruik zorgt voor lichaamsbeweging als onderdeel van de dagelijkse activiteiten. En indirect: de luchtkwaliteit verbetert als mensen voor korte verplaatsingen de fiets nemen in plaats van de auto;
- **Vergroten van de bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen.** Op een directe manier, door verbetering van de fietsvoorzieningen voor de klanten en werknemers die nu al op de fiets komen. En indirect: door te stimuleren dat klanten en werknemers die met de auto komen overstappen naar de fiets of naar de combinatie fiets en openbaar vervoer. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid voor het overige autoverkeer;
- **Vergroten ontplooiingsmogelijkheden:** veel inwoners van Amstelveen hebben op veel momenten niet de beschikking over een auto. Door goede en veilige fietsvoorzieningen kunnen zij veelal toch zelfstandig hun activiteiten ontplooien. Ook mensen met een handicap zijn veelal aangewezen op de fietsinfrastructuur. Indirect: voor de zelfredzaamheid en ontwikkeling van kinderen is het van belang dat zij zich op jonge leeftijd zelfstandig kunnen verplaatsen;
- **Terugdringen van het aantal fietsdiefstallen:** fietsdiefstal is een grote ergernis van veel fietsers. Voor veel mensen is de angst voor fietsdiefstal een reden om minder vaak de fiets te nemen. Daarnaast zijn fietsers in gebieden met een hoog diefstalrisico minder bereid om te investeren in de veiligheid en het comfort van de fiets.

Weginfrastructuur voor de fietser (hoofdstuk 4)

De gemeente Amstelveen streeft ernaar dat de wegen en kruispunten zo goed mogelijk voldoen aan de **vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur**, te weten samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Daarom past de gemeente Amstelveen bij het ontwerp van (fiets)infrastructuur zo goed mogelijk de aanbevelingen van het CROW[1] toe.

[1] Het CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

De gemeente Amstelveen wil vanwege de vergrijzing extra rekening houden met de eisen die **invalidenvoertuigen en fietsers met beperkingen** stellen aan de fietsinfrastructuur.

De gemeente Amstelveen geeft prioriteit aan de kwaliteitsverbetering van de **hoofdfietsroutes** die in deze nota zijn opgenomen. Op korte termijn (tot en met circa 2008) wordt een aantal nieuwe verbindingen in het netwerk van hoofdfietsroutes gerealiseerd. Het betreft fietsverbindingen op het A3-tracé, bij de nieuwbouw voor KPMG, door Bovenkerk en naar Nes aan de Amstel. Op de middellange termijn gaat het om hoofdfietsroutes in de Bovenkerkerpolder en bij de Oostelijke Poeloever.

De gemeente Amstelveen hanteert de volgende **uitgangspunten voor verkeerslichten** op hoofdfietsroutes:

- Gestreefd wordt naar een maximale wachttijd voor rechtdoorgaande fietsers van 45 seconden en voor linksaf slaande fietsers van 75 seconden.
- Bij kruisingen van de hoofdnetten auto, fiets en openbaar vervoer moet per locatie gezocht worden naar een oplossing waarbij het openbaar vervoer zo min mogelijk vertraging ondervindt, voor het autoverkeer zo min mogelijk filevorming optreedt en de wachttijden voor het fietsverkeer zo beperkt mogelijk blijven.
- Rechtsafslaande fietsers kunnen in principe rechtsaf vrij bij of langs rood als op het wegvak na het kruispunt fietsstroken/-paden aanwezig zijn en er geen conflict is met haaks overstekende voetgangers. Rechtsaf bij rood is toegestaan waar dit is aangegeven met vaste of oplichtende verschijnborden.
- Op voldoende afstand worden detectielussen toegepast tenzij de aantallen fietsers die voor het verkeerslicht buiten de verkeerslichtenregeling rechtsafslaan zodanig groot zijn dat dit de regeling nadelig beïnvloedt of als hierdoor de regeling ongeloofwaardig wordt.
- Deelconflicten met afslaand autoverkeer worden in principe alleen geaccepteerd als het minder dan 150 motorvoertuigen per spitsuur betreft en weinig vrachtverkeer.
- Op kruispunten met deelconflicten tussen afslaand autoverkeer en fietsers kunnen fietsers zich bij verkeerslichten goed in het zicht opstellen van vrachtautochauffeurs, om de kans op dode-hoek-ongevallen te verkleinen.

Op korte termijn wordt een analyse gemaakt van de mogelijkheden om de verkeerslichten bij de knoop Keizer Karelweg, A9, stadscentrum en afritten van de A9 fietsvriendelijker af te stellen. Daarbij wordt tevens gekeken naar de onderlinge afstemming van de verkeerslichten.

De gemeente Amstelveen hanteert de volgende uitgangspunten voor **voorrang op hoofdfietsroutes**:

- Een hoofdfietsroute heeft in principe voorrang als de auto-intensiteit van de te kruisen weg lager is dan 800 motorvoertuigen per spitsuur (2 richtingen) en het mogelijk is om de hoofdfietsroute voldoende allure te geven.
- Als een hoofdfietsroute een verkeersader voor het autoverkeer volgt, geldt voor het fietsverkeer in principe dezelfde voorrangsregeling als voor het autoverkeer. Automobilisten op de verkeersader hebben in de meeste gevallen voorrang op het verkeer uit de zijstraten. Uitgangspunt is dat ook fietsers die de verkeersaders volgen in principe voorrang hebben op de zijstraten.

Op alle **wijkontsluitingswegen** die nog geen fietsvoorzieningen hebben, streeft de gemeente Amstelveen naar aanleg van fietsstroken of fietspaden in de periode tot 2015. Fietsstroken op hoofdfietsroutes zijn in principe minimaal 1,75 meter breed.

Vanwege de grote spreiding van de fietsongevallen is het niet mogelijk het aantal ernstige fietsslachtoffers terug te dringen met maatregelen op een beperkt aantal wegvakken of kruispunten. Een **integrale en preventieve benadering** volgens Duurzaam Veilig is noodzakelijk. Punt van aandacht is het snelheidsniveau op de relatief rustige wijkontsluitingswegen.

De meeste klachten in de enquête gaan over de verkeersveiligheid. Op korte termijn wordt een **plan van aanpak gemaakt voor de klachtenlocaties** die het meest genoemd worden, namelijk kruispunt Sportlaan-Groenelaan, op- en afritten Beneluxbaan, de complexe knoop rond het Keizer Karelplein, Amsteldijk, Burgemeester Rijnderslaan, Noorddammerlaan-Legmeerdijk.

De gemeente Amstelveen streeft ernaar dat **alle hoofdfietsroutes geasfalteerd** worden. Dat geldt voor fietspaden en fietsstroken, maar ook voor hoofdfietsroutes met gemengd verkeer door verblijfsgebieden (fietsstraten). Waar mogelijk lift de asfaltering mee met reconstructies en groot onderhoud. Daarnaast krijgen hoofdfietsroutes prioriteit in het onderhoudsprogramma.

Vanwege het medegebruik door invalidenvoertuigen hanteert de gemeente Amstelveen als uitgangspunt dat **vrijliggende fietspaden op hoofdfietsroutes minimaal 2,25 meter breed** zijn bij eenrichtingsverkeer en 3,5 meter breed bij tweerichtingsverkeer.

De gemeente ziet erop toe dat er bij werkzaamheden aan of langs de weg **tijdelijke maatregelen** worden genomen conform de aanbevelingen van het CROW.

De gemeente Amstelveen wil **hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden** verder verbeteren, om zo alternatieven met een aantrekkelijke, groene omgeving te bieden voor routes langs drukke verkeersaders. Op deze routes door verblijfsgebieden ervaren fietsers ook minder oponthoud en verkeersonveiligheid, maar de samenhang en de kwaliteit van het wegdek laten vaak te wensen over. De verbetering van de hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden liften zoveel mogelijk mee met andere werkzaamheden (bijvoorbeeld vervanging van riolering). Daarnaast wordt op korte termijn een plan van aanpak ontwikkeld voor

- de route Museumspoorlijn-Thorbeckelaan, busstation, Meander, Carmenlaan;
- de kruispunten op de route langs de Museumspoorlijn.

Veel knelpunten hebben betrekking op de **Keizer Karelweg en de Van der Hooplaan, tussen Thorbeckelaan en Pieronlaan**: oponthoud door verkeerslichten, subjectieve onveiligheid en een onlogisch verloop van de hoofdfietsroute. Op korte termijn wordt een samenhangende aanpak ontwikkeld om deze knoop fietsvriendelijker te maken.

Uitgangspunten voor profielen:

Principeprofielen	**Maximum snelheid**	**Hoofdfietsroute**	**Ontsluitende fietsroute**
Gebiedsontsluitingsweg	50 km/uur of 70 km/uur	Vrijliggend(e) fietspad(en)	
Wijkontsluitingsweg	50 km/uur	a) Eenrichtingsfietspaden aan beide zijden b) Fietsstroken met rijbaan zonder middenmarkering. Op hoofdfietsroute minimaal 1,75 m breed	
Verblijfsgebied	30 km/uur	Solitair fietspad of fietsstraat	Gemengd profiel

Stallingsvoorzieningen voor fietsers (hoofdstuk 5)

Voor het fietsparkeren in Amstelveen worden de volgende **algemene beleidsuitgangspunten** gehanteerd:

- Bij de realisatie van fietsparkeervoorzieningen wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de eisen aan fietsparkeervoorzieningen en –

systemen, die in paragraaf 5.1 aan de orde zijn gesteld. Nieuwe fietsparkeersystemen voldoen aan de kwaliteitsnorm Fietsparkeur.
- Bouwaanvragen voor utilitaire gebouwen worden altijd getoetst aan normen uit het Bouwbesluit. Bij woningen wordt ernaar gestreefd dat elke woning voorzien wordt van een eigen afsluitbare stallingsvoorziening.
- Bij publieksaantrekkende functies wordt uitgegaan van de richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeren voor bezoekers uit de publicatie 'Leidraad Fietsparkeren' van het CROW.
- Het kan in de praktijk voorkomen dat de werkelijke behoefte groter is dan uit toepassing van bovengenoemde normen blijkt. In die gevallen zal aanvullend onderzoek naar de werkelijke behoefte worden gedaan.

Voor het **fietsparkeren in het centrumgebied (Stadshart[2])** hanteert de gemeente Amstelveen het uitgangspunt dat verspreid over het gehele Stadshart voldoende fietsparkeervoorzieningen aangeboden worden. De nadruk ligt op korte loopafstanden tot de winkels en plaatsingsgemak. Extra aandacht wordt besteed aan de stallingsvoorzieningen bij de Bijenkorf, de bibliotheek, de V&D en tijdens de vrijdagmarkt.

De gemeente Amstelveen vindt goede fiets parkeervoorzieningen bij openbaar vervoerknooppunten van belang in het kader van de ketenbenadering (de fiets als voor-/natransport). Daarom wordt gestreefd naar extra kwaliteit van de **fietsparkeervoorzieningen bij het busstation en tram-/metrohalten** in de vorm van transparante overkappingen en een aantal fietskluisjes. Hier wordt tevens extra aandacht besteed aan beheer en onderhoud.

De kwaliteit van **fietsparkeervoorzieningen bij scholen** moet zo wervend zijn, dat het de leerlingen, ouders en leerkrachten aanspoort de fiets te pakken. De gemeente Amstelveen is bereid een financiële bijdrage te leveren aan kwaliteitsverbetering.

Voor de **fietsparkeervoorzieningen bij bestaande welzijnsaccommodaties** wordt een vraagvolgend beleid gevolgd. De gemeente reserveert hiervoor jaarlijks een budget. Bij nieuwbouw en renovatie voldoen de fietsparkeervoorzieningen aan de normen en eisen uit het Bouwbesluit en van het CROW.

[2] Stadshart: globaal begrensd door de Keizer Karelweg, Mr. G. Groen van Prinstererlaan, Beneluxbaan en A9

Communicatie, organisatie en evaluatie (hoofdstuk 6)

Jaarlijks stelt de gemeente een werkprogramma **fietsdiefstalpreventie** op. Het werkprogramma sluit aan op het project fietsdiefstalpreventie van de gemeente Amsterdam. Binnen dit project werkt de gemeente Amsterdam nauw samen met de regio politie Amsterdam – Amstelland. De aanpak van fietsendiefstal is namelijk reeds een speerpunt in het beleid van het politiekorps Amsterdam – Amstelland.

De gemeente Amstelveen ontwikkelt een **communicatiebeleid rond de fiets** met de volgende onderdelen:

- Vergroten van de kennis van inwoners van Amstelveen over de voordelen van de fiets en verbeteren van de beeldvorming over de fiets;
- Praktische oplossingen voor fietsersproblemen van alle dag;
- Verkeerseducatie voor jongeren en ouderen, met aandacht voor participatie in de campagne '*Op voeten en fietsen naar school*' en de scootmobielcursus van 3VO (Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie);
- Voorkomen van fietsdiefstal, waarbij aansluiting gezocht wordt bij de Amsterdamse aanpak.

De gemeente Amstelveen wil de deelname aan de Projectgroep **Mobiliteitsmanagement** Amstelveen voortzetten, en onderstreept daarbij het belang van de fietsmaatregelen.

Om het natransport te verbeteren wordt op korte termijn gekeken naar de mogelijkheid van een **OV-fiets-uitgiftepunt** bij het busstation.

De gemeente Amstelveen hecht er belang aan dat de mogelijkheid om de fiets in het openbaar vervoer mee te kunnen nemen, gehandhaafd blijft en waar mogelijk uitgebreid of verbeterd wordt.

De gemeentelijke **fietscoördinator** toetst gemeentelijke plannen aan de Nota Fiets 2006-2015 en bewaakt de voortgang van fietsprojecten en evalueert de Nota Fiets 2006-2015 halverwege de looptijd van deze nota. De fietscoördinator draagt (samen met anderen) zorg voor de verspreiding van de beleidsuitgangspunten uit de Nota Fiets 2006-2015 in de gemeentelijke organisatie.

1 Inleiding

Voor u ligt de hernieuwde Nota Fiets 2006-2015 van Amstelveen. De voorgaande Nota Fietsverkeer stamt uit 1994. Doordat een groot deel van de maatregelen uit deze nota inmiddels zijn uitgevoerd, was het noodzakelijk om de inhoud daarvan te evalueren en af te stemmen op de huidige situatie. Bovendien is door het voortschrijdende tijdsbeeld het denken over verkeer en vervoer veranderd, waardoor het wenselijk was nieuwe doelen en uitgangspunten voor ons fietsbeleid te formuleren.

Ten behoeve van deze nota zijn diverse partijen geconsulteerd. Zo is de Amstelveense afdeling van de Fietsersbond nauw betrokken geweest bij het proces van totstandkoming van de nota en bij de inhoud. In een workshop met ondermeer vertegenwoordigers van wijkverenigingen, scholen, ondernemers, 3VO en de Fietsersbond is geïnventariseerd waar belangrijke knelpunten op het gebied van fietsverkeer binnen onze gemeente worden ondervonden. Ook de Amstelveense bevolking heeft de mogelijkheid gekregen om knelpunten en wensen te formuleren. Hiervoor is in de maanden juli en augustus van 2005 op de website van de gemeente Amstelveen een formulier geplaatst. Dit formulier heeft ook enkele keren in het Amstelveens Weekblad gestaan. De uitvoering en begeleiding van de Nota Fiets 2006-2015 vond plaats door het adviesbureau Goudappel Coffeng.

Deze Nota Fiets verwoordt het fietsbeleid tot 2015 en vervangt de hierboven genoemde Nota Fietsverkeer uit 1994. Deze nota bevat beleidsuitgangspunten, beleidsvoornemens en concrete maatregelen. Voor een aantal knelpunten en beleidsvoornemens is het nog niet mogelijk concrete maatregelen te formuleren. In die gevallen wordt een nadere analyse voorgesteld, op basis waarvan in de komende jaren plannen van aanpak worden ontwikkeld.

Het beleidsplan bestaat uit de volgende onderdelen:
- Hoofdstuk 2 bevat een evaluatie van de Nota Fietsverkeer uit 1994;
- In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader en de doelstellingen van deze nota geschetst;
- In de daaropvolgende hoofdstukken worden de beleidsvoornemens en –uitgangspunten voor de weginfrastructuur (hoofdstuk 4), het fietsparken (hoofdstuk 5) en communicatie en organisatie (hoofdstuk 6) beschreven.

Leestip: in de samenvatting staan de belangrijkste conclusies, uitgangspunten en beleidsvoornemens.

2 Evaluatie Nota Fietsverkeer 1994

In 1994 is door de gemeente Amstelveen de Nota Fietsverkeer vastgesteld. In dit hoofdstuk wordt deze nota op hoofdlijnen geëvalueerd. Wat waren de doelstellingen en maatregelen uit deze nota? Zijn de voorgenomen maatregelen uitgevoerd? En zijn de doelstellingen bereikt?

2.1 Nota Fietsverkeer 1994

De Nota Fietsverkeer uit 1994 is ondermeer gebaseerd op het landelijk beleid uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII, in werking getreden in 1990), dat er op gericht was de groei van het autogebruik terug te dringen. Het doel van de Nota Fietsverkeer was ondermeer om aan te geven welke rol de fiets speelde in het terugdringen van het niet-noodzakelijke autoverkeer en welke maatregelen noodzakelijk waren om het fietsgebruik/-bezit te stimuleren. Als taakstelling werd daarbij een reductie van 19% van het autogebruik in het woon-werkverkeer in Amstelveen als gevolg van fietsbevorderende maatregelen in het jaar 2000 gehanteerd.

In de Nota Fietsverkeer van 1994 was een vijftal speerpunten benoemd voor het fietsbeleid:
- de overstap van auto naar fiets stimuleren;
- de overstap van auto naar de combinatie fiets en openbaar vervoer stimuleren;
- de verkeersveiligheid bevorderen;
- het voorkomen van diefstal;
- het fietsgebruik en fietsbezit promoten.

Om het gebruik van de fiets in Amstelveen te bevorderen is een aantal kwaliteitseisen opgesteld waaraan het fietsnetwerk moet voldoen. Zo is het netwerk opgebouwd uit een fijnmazig stelsel van hoofdfietsroutes met een onderlinge afstand van 400 – 600 meter en een onderliggend netwerk op buurt/wijkniveau met een maaswijdte (de afstand tussen parallelle verbindingen) van ca. 150 – 250 meter. De vormgeving van de fietsvoorzieningen diende te worden afgestemd op de functie van de route in combinatie met de functie van het autoverkeer. De route moest comfortabel zijn (asfaltverharding, voldoende breedte) en sociaal veilig. Hinder van het overige verkeer moest zoveel mogelijk worden voorkomen. Gesteld werd dat de doorstroming van de fietser moest worden bevorderd door het aanpassen van verkeerslichtenregelingen en het eventueel toepassen van minirotondes en middengeleiders.

In de nota zijn maatregelen opgenomen op het gebied van fietsinfrastructuur, doorstroming, bewegwijzering, verkeersveiligheid, vormgeving en stallingsvoorzieningen. Deze maatregelen zijn vertaald naar een activiteitenlijst met 27 ac-

ties. In paragraaf 2.4 wordt geïnventariseerd welke maatregelen inmiddels zijn gerealiseerd.

2.2 Ontwikkeling fietsgebruik

In de Nota Fietsverkeer lag de nadruk op het terugdringen van de automobiliteit en het vergroten van de rol van de fiets, conform het beleid uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII).

Om inzicht te krijgen in de kenmerken en trend van de Amstelveense mobiliteit over de afgelopen tien jaar is op basis van cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek en van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) een globale analyse uitgevoerd naar het gebruik van de verschillende vervoermiddelen in Amstelveen in 1994 en 2003[3]. Daarbij is onder andere een onderscheid gemaakt naar motief. Ook is gekeken naar de verdeling tussen de interne en externe verplaatsingen. De uitkomsten komen in grote lijnen overeen met het Verplaatsingsonderzoek 2004, dat door de dienst O+S van de gemeente Amsterdam is uitgevoerd.

In het jaar 2003 maakt een inwoner van Amstelveen gemiddeld 0,8 verplaatsingen per dag met de fiets en 0,02 verplaatsingen met brom-/snorfiets. In totaal zijn dit 64.000 verplaatsingen per dag. De verplaatsingen van bezoekers aan Amstelveen zijn hier nog niet bij gerekend.

	1992 – 1996	2002 – 2003
Autobestuurder + -passagier	69,7%	65,8%
Openbaar vervoer	9,1%	9,8%
(brom)fiets	21,2%	24,4%
Totaal	100%	100%

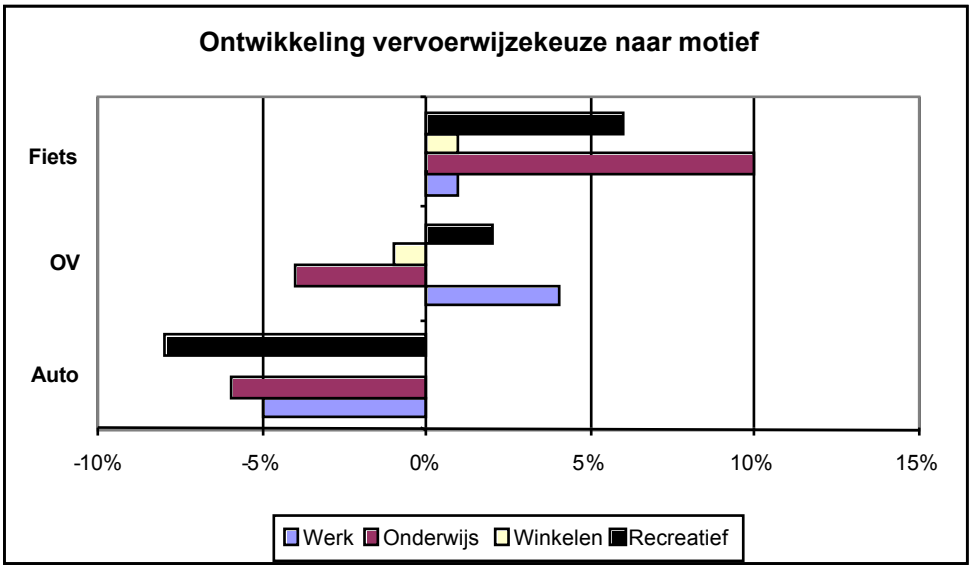
Tabel 2.1: Ontwikkeling van het marktaandeel van de verschillende vervoerwijzen voor alle verplaatsingen met een herkomst en/of bestemming in Amstelveen.

Uit tabel 2.1 blijkt dat het marktaandeel van de fiets in Amstelveen in de periode tussen 1994 en 2003 is gestegen van 21 procent naar 24 procent van de verplaatsingen. Een aanzienlijke stijging. Ook het marktaandeel van het openbaar vervoer is licht gestegen. De relatieve toename van het fiets- en openbaar-vervoergebruik is ten koste gegaan van het marktaandeel van de auto. Het aandeel van de auto daalde in de onderzochte periode van 70 naar 66 procent.

[3] Dit is op het moment dat deze nota is geschreven het meest recent beschikbare onderzoeksjaar uit het OVG

Als gekeken wordt naar de motieven van de verplaatsingen (figuur 2.1), dan blijkt dat het marktaandeel van de fiets voor alle motieven licht tot sterk gestegen is. Met name bij verplaatsingen naar onderwijsinstellingen en bij recreatieve verplaatsingen is het marktaandeel van de fiets gestegen, mede ten koste van het autogebruik. Bij de onderwijsverplaatsingen groei van het fietsgebruik ook ten koste gegaan van het openbaar vervoergebruik. Dit hangt wellicht samen met wijzigingen in de gebruiksmogelijkheden van de OV-studentenkaart.

De doelstelling in de Nota Fietsverkeer uit 1994 had met name betrekking op stimulering van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer ter vervanging van de auto. Het marktaandeel van de fiets bij woonwerkverplaatsingen is in de onderzochte periode echter slecht licht gestegen. Er is wel aan aanzienlijke daling van het autogebruik in het woon-werkverkeer waarneembaar, maar hier heeft het openbaar vervoer vooral van geprofiteerd.



Figuur 2.1 : Ontwikkeling vervoerswijzekeuze naar motief in de periode tussen 1992-1996 en 2002-2003.

	1992 – 1996		2002 – 2003	
	Intern	Extern	Intern	Extern
Autobestuurder	30,1%	69,9%	30,0%	70,0%
Autopassagier	32,1%	67,9%	31,4%	68,6%
Openbaar vervoer	11,0%	89,0%	7,0%	93,0%
Langzaam verkeer	71,6%	28,4%	67,9%	32,1%

Tabel 2.2: Verdeling interne- / externe verplaatsingen per vervoerwijze.

Tenslotte is gekeken naar de verdeling van interne en externe verplaatsingen. Tweederde van de aan Amstelveen gerelateerde verplaatsingen betreft externe

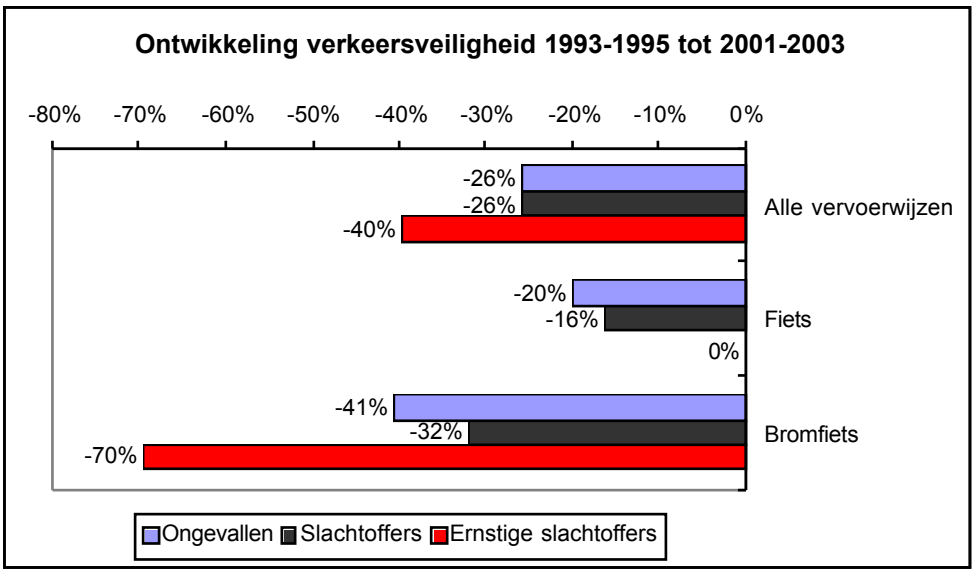
verplaatsingen en daarin is in de onderzochte periode weinig verandering in gekomen. Het gaat dus om verplaatsingen met de herkomst of bestemming buiten Amstelveen.

Voor de fietsverplaatsingen is dit beeld juist omgekeerd. Ongeveer tweederde van de fietsverplaatsingen betreft interne verplaatsingen met herkomst en bestemming binnen de gemeente. In de onderzochte periode is het aandeel externe fietsverplaatsingen echter wel aanzienlijk gegroeid. Mogelijk houdt dit verband met de toename van het aantal fietsverplaatsingen naar onderwijsinstellingen. Bij de ontwikkeling van het fietsbeleid moet rekening gehouden worden dat een steeds belangrijker deel van de fietsverplaatsingen extern gericht is. Opvallend is verder dat ook bij openbaar vervoerplaatsingen de externe gerichtheid verder toegenomen is.

Conclusie ontwikkeling fietsgebruik: een belangrijk doel uit de Nota Fietsverkeer uit 1994 is gerealiseerd. Het fietsgebruik in Amstelveen is in de afgelopen tien jaar aanzienlijk gestegen. De stijging deed zich vooral voor bij verplaatsingen naar onderwijsinstellingen en recreatieve verplaatsingen. Het marktaandeel van de fiets in het woon-werkverkeer is slechts licht gestegen, terwijl hier wel het zwaartepunt lag in de Nota Fietsverkeer. Bij de woon-werkverplaatsingen heeft vooral het openbaar vervoer marktaandeel veroverd op auto.

2.3 Ontwikkeling verkeers(on)veiligheid

De mate van verkeers(on)veiligheid wordt vaak afgemeten aan het aantal ongevallen dat heeft plaatsgevonden in een bepaalde periode en de ernst van de afloop van de ongevallen (objectieve verkeersonveiligheid). Voor het (stimuleren van) fietsgebruik is echter de mate waarin de fietser de route naar bestemmingen als onveilig ervaart (subjectieve onveiligheid) net zo belangrijk.



Figuur 2.2: Ontwikkeling aantal ongevallen en (ernstige) slachtoffers naar vervoerwijze.

Aan de hand van door de politie geregistreerde ongevallen is een beeld gevormd van de ontwikkeling van de objectieve verkeersonveiligheid in de periode 1993-1995 tot 2001-2003. Figuur 2.2 geeft de ontwikkelingen weer. In bijlage 3 is een tabel met de aantallen ongevallen en slachtoffers opgenomen.

In de onderzochte periode is de verkeersveiligheid in Amstelveen duidelijk verbeterd. Kijken we naar alle vervoerwijzen dan is het aantal ongevallen en slachtoffers gedaald met een kwart. Het aantal ernstige slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) is zelfs gedaald met 40 procent.

Ook voor de fiets hebben zich positieve ontwikkelingen voorgedaan, maar de veiligheidswinst voor fietsers is minder groot. Het aantal fietsongevallen en fietsslachtoffers is gedaald met respectievelijk 20 en 16 procent. Het aantal ernstige fietsslachtoffers is echter gelijk gebleven. Voldoende aanleiding om de veiligheid van de fietser in de komende jaren meer prioriteit te geven. Overigens is Amstelveen in vergelijking met andere Nederlandse gemeenten nog steeds relatief veilig voor fietsers.

Tot slot laat de grafiek een bijzonder positieve ontwikkeling zien voor het aantal bromfietsslachtoffers. Het aantal ernstige bromfietsslachtoffers daalde met maar liefst 70 procent. Verklaringen hiervoor zijn enerzijds een afname van het bromfietsgebruik en anderzijds een aantal maatregelen, zoals de invoering van bromfietser op de rijbaan (BOR) in plaats van op het fietspad. Wel veroorzaken bromfietsers die op fietspaden rijden waar zij sinds de invoering van BOR niet meer mogen rijden, nog geregeld (subjectief) onveilige situaties. De gemeente

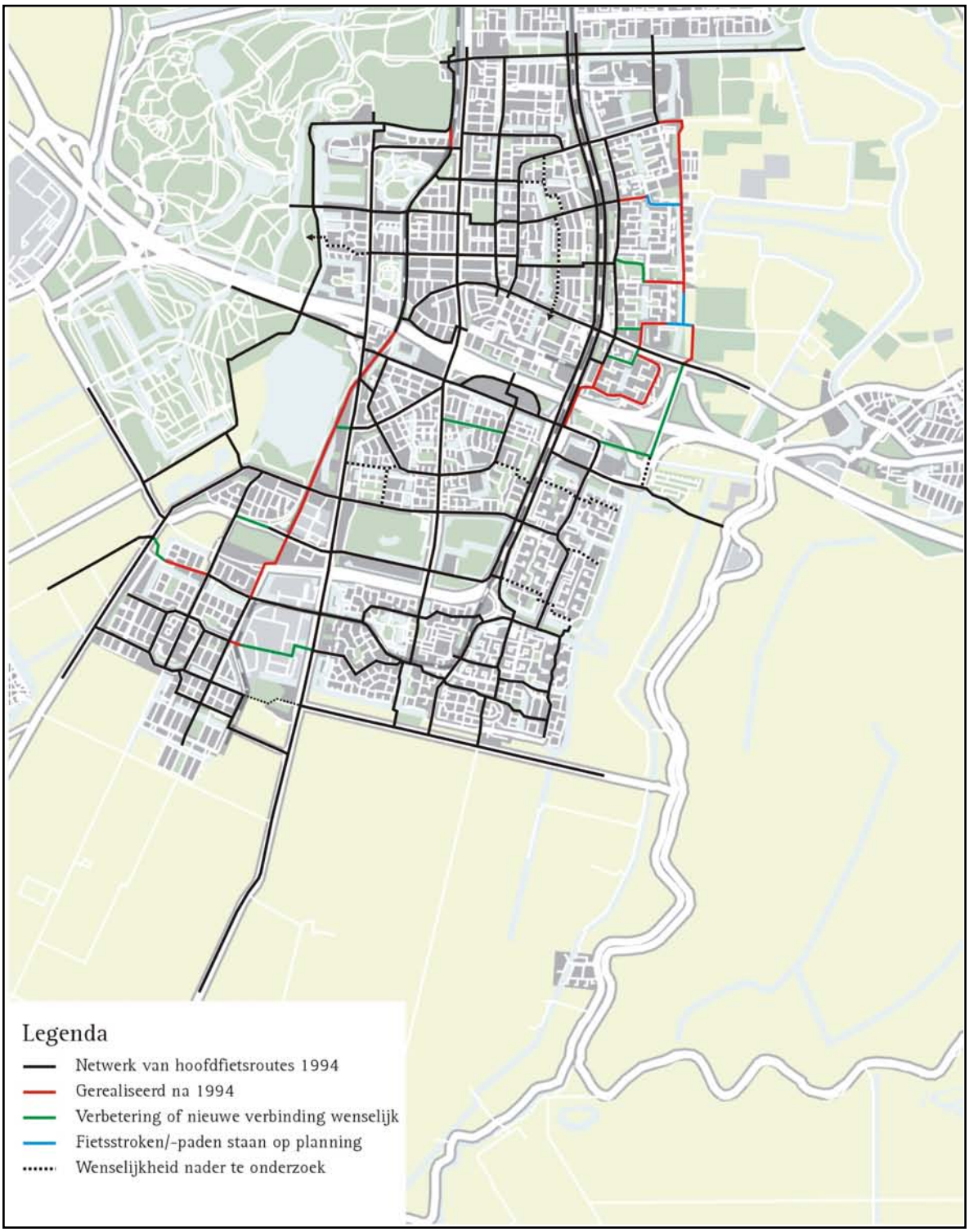
Amstelveen gaat dan ook controleren of alle bebording nog duidelijk aanwezig is en wil tevens nadere (prestatie)afspraken met de politie maken over handhaving van deze maatregel, om dit onderdeel in haar werkplan voor 2007 op te nemen.

Conclusie ontwikkeling veiligheid fietsers: de verkeersveiligheid voor fietsers in Amstelveen laat een positieve ontwikkeling zien, maar de veiligheidswinst voor fietsers is duidelijk minder groot dan voor andere vervoerwijzen. De veiligheid van fietsers verdient daarom extra prioriteit.

2.4 Gerealiseerde maatregelen

In de Nota Fietsverkeer is het fietsnetwerk van Amstelveen uitgewerkt. In de nota wordt geconstateerd dat een aantal verbindingen nog nader ingevuld dienen te worden. In figuur 2.3 is het fietsnetwerk zoals dat in 1994 is vastgesteld weergegeven, waarbij is aangegeven welke verbindingen inmiddels zijn gerealiseerd. Daarnaast staan in de figuur de verbindingen die nog niet zijn gerealiseerd. Hieruit blijkt dat een flink deel van de voorgenomen uitbreidingen gerealiseerd is. De belangrijkste zijn de fietsverbinding langs de Museumtramlijn en nieuwe fietsverbindingen in de wijk Kostverloren en Bankras. In paragraaf 4.2.3 wordt een geactualiseerd fietsnetwerk gepresenteerd.

Op basis van de inventarisatie van het fietsnetwerk en het noodzakelijke ondersteunende fietsbeleid staat in de Nota Fietsverkeer een activiteitenlijst van 27 acties waarmee het fietsbeleid tot uiting komt. Deze acties zijn verdeeld over de items fietsinfrastructuur, doorstroming, bewegwijzering, vormgeving, stallingsvoorzieningen, verkeersveiligheid, subsidiëring en promotie fietsgebruik en –bezit. Een belangrijk deel van de acties is de afgelopen jaren gerealiseerd.



Figuur 2.3: Netwerk met hoofdfietsroutes uit 1994 met realiseerde verbindingen.

De volgende knelpunten en acties uit de Nota Fietsverkeer verdienen in de komende periode tot 2015 ook de nodige aandacht:

- het voorzien van een doorgaande fietsroute aan de oostzijde van Amstelveen. Het betreft een route tussen de Laan van de Helende Meesters en Kronenburg over het voormalige A3-tracé. Deze route is gedeeltelijk gerealiseerd;
- de barrièrewerking van de Beneluxbaan binnen Amstelveen;
- de barrièrewerking van Schiphol en de rivier de Amstel;
- de ontsluiting van het Keizer Karelpark in de richting van de Beneluxbaan en in de richting van de Handweg;
- de ontsluiting van het noordwestelijk kwadrant van Langerhuize[4] in de richting van de Beneluxbaan;
- het realiseren van (een uitbreiding van) goede stallingsvoorzieningen bij winkelcentra en haltes van het openbaar vervoer;
- het verzorgen van een vlotte afwikkeling van het fietsverkeer bij verkeerslichten. Uit onderzoek blijkt overigens dat slechts een zeer beperkt aantal VRI's in aanmerking komt voor vervanging met een rotonde.

Andere maatregelen

Naast de voorgenomen maatregelen uit de Nota Fietsverkeer is nog een groot aantal maatregelen uitgevoerd, die destijds niet voorzien werden, maar die wel van belang zijn voor het fietsverkeer. Met name de maatregelen uit het startprogramma Duurzaam Veilig zijn in dit verband relevant. Het gaat daarbij om de categorisering van wegen, bromfietsers op de rijbaan, voorrang fietsers van rechts en uniformering van wegen.

Categorisering van wegen

Bij de categorisering van het wegennet wordt een duidelijke scheiding nagestreefd tussen verkeersaders (50 of 70 km/uur) en verblijfsgebieden (30 km/uur). Wat de verkeersaders betreft is in Amstelveen onderscheid gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen. De Beneluxbaan, de Oranjebaan en de Bovenkerkerweg zijn de drukke gebiedsontsluitingswegen. Hier zijn fietspaden noodzakelijk en aanwezig. De wijkontsluitingswegen vormen een relatief fijn netwerk, waar fietspaden of fietsstroken wenselijk zijn. Op een aantal wijkontsluitingswegen zijn recentelijk fietsvoorzieningen aangebracht en voor een aantal moet dit nog gebeuren. Dit komt aan de orde in paragraaf 4.6.

Bromfiets op de rijbaan

Sinds 15 december 1999 geldt de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' binnen de bebouwde kom. Op fietspaden aangeduid met het bord 'verplicht fietspad' (bord

[4] Langerhuize: gebied dat globaal begrensd wordt door de A9, Beneluxbaan, Burgemeester Boersweg en het woonwijkgedeelte van de wijk Groenelaan.

G11 uit RVV1990) worden als gevolg van deze regel uitsluitend fietsers toegelaten. Gemeenten kunnen uitzonderingen op deze algemene regel maken door het plaatsen van 'verplicht fiets-/bromfietspad' (bord G12a uit RVV 1990). De gemeente Amstelveen heeft deze uitzondering slechts in een beperkt aantal situaties toegepast en volgt daarbij de aanbevelingen van het kennisinstituut CROW.

Voorrang fietsers van rechts
Sinds 1 mei 2001 heeft alle verkeer (dus ook fietsers en overig langzaam verkeer) dat op gelijkwaardige kruispunten van rechts komt, recht op voorrang. Een nationale maatregel, waar een gemeente geen uitzondering op kan maken. Een gemeente kan wel infrastructurele maatregelen nemen om de veiligheid van gelijkwaardige kruispunten te verhogen. Daarnaast kan een gemeente de voorrang regelen met borden wanneer voorrang voor alle verkeer niet verantwoord geacht wordt. Vanwege het relatief fijnmazige netwerk van wijkontsluitingswegen waarop de vooral al geregeld, zal dit in Amstelveen niet vaak voorkomen.

Uniformering voorrang rotondes
Als voortvloeisel uit het Startprogramma Duurzaam Veilig zijn in de CROW-publicatie 'Eenheid in rotondes' aanbevelingen gedaan voor de vormgeving van rotondes. Voor fietsers wordt aanbevolen dat zijn binnen de bebouwde kom voorrang op de rotonde. Buiten de bebouwde kom worden fietsers uit de voorrang gehaald. Verder wordt bij hogere intensiteiten aanbevolen fietspaden toe te passen op de rotondes. De gemeente Amstelveen past deze aanbeveling toe. Het aantal rotondes binnen de gemeente Amstelveen is echter beperkt.

Conclusie ten aanzien van de maatregelen: de voorgenomen maatregelen uit de Nota Fietsverkeer uit 1994 zijn voor het grootste deel uitgevoerd. Daarnaast zijn de afgelopen tien jaar ook veel andere maatregelen uitgevoerd, die voor de fietser relevant zijn. Het betreft vooral maatregelen uit het startprogramma Duurzaam Veilig, zoals de categorisering van wegen, voorrang fietsers van rechts en bromfietsers op de rijbaan. Voor de maatregel 'bromfietsers op de rijbaan' is het wel wenselijk dat de politie toeziet op de naleving.

2.5 Ontwikkeling fietsdiefstal

Fietsdiefstal is een grote ergernis van veel fietsers. Jaarlijks worden in Nederland circa 150.000 aangiftes gedaan van fietsdiefstal. Het werkelijke aantal fietsdiefstallen is echter veel hoger. Slechts een deel van de slachtoffers doet aangifte. Op basis van slachtofferenquêtes schat het CBS dat er jaarlijks circa 730.000 fietsen gestolen worden. Slachtoffers noemen de volgende redenen om geen aangifte te doen:

- de politie doet er toch niets aan (30%),

- het toch geen zin heeft (29%) en
- niet belangrijk genoeg (29%).

Naast financiële schade die slachtoffers lijden en een toenemende mate van het gevoel van onveiligheid werkt diefstal van fietsen ook sterk remmend op het gebruik ervan. Het risico van diefstal of vernieling wordt als voornaamste reden beschouwd om de fiets niet (vaker) te gebruiken.

Uit onderstaande tabel 2.3 kan worden geconcludeerd dat in Amstelveen (waarvan de inwoners samen circa 78.000 fietsen bezitten) sinds enkele jaren een duidelijke kentering zichtbaar is in het aantal diefstallen van fietsen en brom-/snorfietsen: de stijgende lijn van het aantal diefstallen is in 2002 omgebogen in een dalende lijn. Uit onderzoek blijkt dat de aangiftebereidheid ongeveer 25% is. Op basis hiervan mag er dus vanuit gegaan worden dat er per jaar gemiddeld ruim 2.000 fietsen gestolen worden in Amstelveen.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Fiets	676	399	575	640	548	371
Brom-/snorfiets	61	77	74	62	61	47

Tabel 2.3: Ontwikkeling diefstal van fietsen en brom-/snorfietsen in Amstelveen.

Conclusie ten aanzien van fietsdiefstal: na een piek in 2000 laat het aantal fietsdiefstallen een sterk dalende ontwikkeling zien. Per jaar gaat het naar schatting om ongeveer 2.000 gestolen fietsen.

3 Beleidskader en doelstellingen

In dit hoofdstuk worden de doelstellingen geformuleerd voor het fietsbeleid van de gemeente Amstelveen voor de komende jaren. Daarvoor wordt eerste een kort beleid geschetst van het relevante beleidskader op nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau.

3.1 Landelijk beleid

Op landelijk niveau geven de 'Nota Ruimte' en de 'Nota Mobiliteit' de nieuwe beleidslijnen aan. 'Mobiliteit mag en hoort bij de samenleving' is de centrale gedachte daarachter, waarbij het uitgangspunt is dat de gebruiker betaalt en de veiligheid en leefbaarheid gewaarborgd moeten blijven. Het beleid verandert van sturend en gericht op het terugdringen van de automobiliteit, naar een meer voorwaardenscheppend beleid gericht op het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. Daarbij wordt er wel naar gestreefd de gebruiker te verleiden een keuze te maken voor een gewenst vervoermiddel, zodat de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden gegarandeerd blijven.

In 1990 werd het nationaal Masterplan Fiets gepresenteerd, waarin de doelstellingen van het landelijk fietsbeleid uit het SVVII verder zijn uitgewerkt. Het Masterplan Fiets is gericht op zowel meer als veiliger fietsgebruik. Het Masterplan Fiets vormt nog steeds de basis voor fietsplannen van provincies en gemeenten.

Het nationale verkeersveiligheidsbeleid staat in het teken van Duurzaam Veilig. Dit is een aanpak waarbij het voorkomen van verkeersongevallen centraal staat. Daarbij ligt het accent op infrastructurele maatregelen. Door het onderling afstemmen van de vorm, de functie en het gebruik van een weg kan de weggebruiker afleiden welk gedrag van hem wordt verlangd.

3.2 Regionaal/provinciaal beleid

Het verkeers- en vervoersbeleid van het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) is verwoord in het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (vastgesteld in december 2004). Het beleid van het ROA is gericht op het bereikbaar houden van de regio voor alle vervoerwijzen. Een uitgangspunt is dat het verkeer en vervoerbeleid de verwachte grote toename van het aantal arbeidsplaatsen mogelijk moet maken. Het ROA wil dit bereiken door de samenhang te versterken tussen de netwerken van auto, openbaar vervoer en fiets, de zogenaamde ketenmobiliteit. Daarbij dient het fietsgebruik bevorderd te worden, met name in gebieden met een groeiende werkgelegenheid en een hoge verkeersdruk.

Uitwerking netwerk fiets
Het ROA ziet op twee terreinen een rol voor de fiets. Ten eerste op de kortere afstanden van 5 –10 kilometer in de centrumstedelijke gebieden, waarbij de maximaal acceptabele reistijd 30 minuten bedraagt. Daarnaast als voor – en natransport bij andere vervoerwijzen.
Om te zorgen dat de fiets een aantrekkelijk alternatief wordt, zet het ROA in op het verder verbeteren en ontwikkelen van een regionaal fietsnetwerk met goede aansluitingen voor de overstap op openbaar vervoer en auto.

In figuur 2.1 is het fietsnetwerk van het ROA weergegeven op het grondgebied van Amstelveen met vastgestelde knooppunten/overstappunten.
Het fietsnetwerk is opgebouwd uit drie niveaus:
1. Regionale hoofdroutes die alle kernen binnen de regio en met de direct buiten de regio liggende kernen verbinden.
2. Regionale routes die een interlokale functie hebben of een deel vormen van een gemeentelijk hoofdnet.
3. Lokale routes: alle overige vrijliggende fietspaden met een lokale functie en voeding van regionale (hoofd)routes.

Het doel van het ROA is om alle regionale (hoofd)routes uit het fietsnetwerk de komende vijf jaar (tot 2010) te voltooien.
Het stimuleren van de fiets als transportmiddel van en naar het openbaar vervoer is een speerpunt van ketenmobiliteit. In dat kader wil het ROA dat de kwaliteit van het fietsparkeren rond knooppunten van openbaar vervoer o.a. bij de Amstelveenlijn verbeterd wordt.

Provinciaal beleid
Het provinciale verkeers- en vervoersbeleid is verwoord in het Provinciale Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) Ruimte voor Mobiliteit (vastgesteld in februari 2003).
Het provinciaal beleid komt grotendeels overeen met het regionale beleid, aangezien de beleidsuitgangspunten van het ROA zijn afgestemd op die van de provincie. Ook het beleid van de provincie Noord Holland is gericht op het faciliteren van de vervoersbehoefte, waarbij wordt gestreefd naar het bevorderen van het gebruik van de fiets.
Om dit te realiseren, is in de doelstellingen en uitwerkingsplannen een aantal concrete zaken aangegeven:
- het ruimtelijk beter afstemmen van locaties voor wonen en werken, zodat de afstand op deze relaties aantrekkelijk is voor fietsgebruik;
- het aanbieden van een samenhangend systeem van netwerken en knooppunten (waar verschillende vervoerswijzen bij elkaar komen). De fiets kan daardoor ook een rol van betekenis spelen in ketenverplaatsingen op middellange afstand (in combinatie met openbaar vervoer) en in voor- en natransport van de auto (carpoolplaatsen).

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Nota Fietsverkeer

Het vigerende beleid voor de fiets is verwoord in de huidige Nota Fietsverkeer uit 1994. In hoofdstuk 2 is de inhoud van deze nota beschreven.

3.3.2 Toekomstvisie Amstelveen 2020+: Samenleven in de vitale stad

De toekomstvisie Amstelveen 2020+ gaat in op de gewenste ontwikkeling van de stad in de komende decennia.

In de toekomstvisie wordt een aantal kernopgaven verwoord, zowel op maatschappelijk als op ruimtelijk vlak. De kernopgaven met betrekking tot de samenleving worden in een aantal categorieën verdeeld, waaronder de categorie verkeer en vervoer. Het beleid van de gemeente Amstelveen voor de categorie verkeer en vervoer is gericht op het realiseren van een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoersysteem. Er wordt een goede bereikbaarheid nagestreefd, maar dit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de samenleving. De toekomstvisie is gericht op het sturen en faciliteren van de toenemende mobiliteit. Het gebruik van fiets en openbaar vervoer wordt daartoe gestimuleerd.

Voor de verbetering van het openbaar vervoer wordt tevens gelet op de veiligheid en aantrekkelijkheid van de oost-west fietsverbindingen.

Discussienota Verkeer en Vervoer
Als onderdeel van de Toekomstvisie Amstelveen 2020+ is de 'Discussienota Verkeer en Vervoer' opgesteld. In deze discussienota wordt gesignaleerd dat Amstelveen beschikt over een fijnmazig fietsnetwerk van een in het algemeen hoge kwaliteit op het gebied van directheid, comfort en veiligheid, maar dat nog wel enkele belangrijke schakels ontbreken en er diverse barrières zijn voor het fietsverkeer binnen en buiten Amstelveen.

3.4 Doelstellingen Nota Fiets 2006-2015

Op basis van de voorgaande paragrafen kan worden geconcludeerd dat op alle niveaus verschuivingen zichtbaar zijn in het zwaartepunt van de doelstellingen voor het verkeer- en vervoerbeleid en daarmee ook voor het fietsbeleid. De nadruk ligt minder sterk op het terugdringen van het autoverkeer en meer op het faciliteren van alle vervoerwijzen. Het blijft echter nog steeds gaan om het vinden van een goede balans tussen bereikbaarheid enerzijds en de negatieve effecten van met name de groei het autoverkeer voor de leefbaarheid, veiligheid en de bereikbaarheid anderzijds. De fiets kan daaraan een bijdrage leveren. Niet alleen indirect, als alternatief voor de auto, maar ook direct, als ge-

zond en snel vervoermiddel waar nu al veel mensen gebruik van maken. Daarom is gekozen voor een brede formulering van de doelstellingen van het fietsbeleid in Amstelveen voor de komende jaren.

De doelstellingen van het Amstelveense fietsbeleid in de periode 2006-2015 zijn:

- **Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving:** Op een directe manier, omdat veilige en comfortabele fietsvoorzieningen voor veel inwoners een meerwaarde heeft. Indirect, doordat de fiets korte autoverplaatsingen vervangt die relatief veel (geluid-) hinder veroorzaken;
- **Vergroting van de sociale en verkeersveiligheid:** zowel objectief (vermindering van het aantal slachtoffers van verkeersongevallen) als subjectief (vermindering van gevoelens van onveiligheid);
- **Verbetering van de volksgezondheid.** Direct: fietsgebruik zorgt voor lichaamsbeweging als onderdeel van de dagelijkse activiteiten. En indirect: de luchtkwaliteit verbetert als mensen voor korte verplaatsingen de fiets nemen in plaats van de auto;
- **Vergroten van de bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen.** Op een directe manier, door verbetering van de fietsvoorzieningen voor de klanten en werknemers die nu al op de fiets komen. En indirect: door te stimuleren dat klanten en werknemers die met de auto komen overtappen naar de fiets of naar de combinatie fiets en openbaar vervoer. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid voor het overige autoverkeer.
- **Vergroten ontplooiingsmogelijkheden:** veel inwoners van Amstelveen hebben op veel momenten niet de beschikking over een auto. Door goede en veilige fietsvoorzieningen kunnen zij veelal toch zelfstandig hun activiteiten ontplooien. Ook mensen met een handicap zijn veelal aangewezen op de fietsinfrastructuur. Indirect: voor de zelfredzaamheid en ontwikkeling van kinderen is het van belang dat zij zich op jonge leeftijd zelfstandig kunnen verplaatsen.
- **Terugdringen van het aantal fietsdiefstallen:** fietsdiefstal is een grote ergernis van veel fietsers. Voor veel mensen is de angst voor fietsdiefstal een reden om minder vaak de fiets te nemen. Daarnaast zijn fietsers in gebieden met een hoog diefstalrisico minder bereid om te investeren in de veiligheid en het comfort van de fiets.

Om te bepalen of het fietsbeleid succesvol is, kunnen voor alle doelstellingen aparte prestatie-indicatoren gehanteerd worden. Voor de overzichtelijkheid beperken we ons hier tot drie prestatie-indicatoren voor toekomstige evaluaties van de Nota Fiets 2006-2015:

- Het marktaandeel van de fiets groeit van 24 procent in de huidige situatie naar 27 van de verplaatsingen in 2015;

- Het aantal fietserslachtoffers met ernstig letsel per 1000 inwoners is in 2015 met 20 procent gedaald, conform de doelstelling uit de Nota Mobiliteit van de Rijksoverheid;
- Het aantal geregistreerde fietsdiefstallen is in 2015 met 30 procent gedaald.

Om de bovengenoemde doelstellingen te realiseren zijn op veel gebieden maatregelen nodig. De belangrijkste maatregelen hebben betrekking op de verbetering van de weginfrastructuur. Deze worden besproken in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 behandelt het beleid ten aanzien van het fietsparkeren en in hoofdstuk 6 komen de maatregelen op het gebied van communicatie en voorlichting aan de orde.

4 Weginfrastructuur voor de fietser

Dit hoofdstuk behandelt de beleidsvoornemens ten aanzien van de weginfrastructuur voor fietsers. Om de doelstellingen uit het voorgaande hoofdstuk te kunnen bereiken, moet de weginfrastructuur zo goed mogelijk aansluiten bij de wensen en mogelijkheden van fietsers. Deze zijn vertaald in de vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur, die in paragraaf 4.1 aan de orde komen. In paragraaf 4.2 wordt het netwerk van hoofdfietsroutes vastgesteld. In de daarop volgende paragrafen bekijken we in hoeverre de fietsverbindingen voldoen aan de eisen en welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Hiervoor is gebruik gemaakt van:

- een enquête die op de gemeentelijke website en in een huis-aan-huisblad is geplaatst (zie bijlage 2);
- aanwezige lokale deskundigheid uit het ambtelijk apparaat en bij de lokale afdeling van de Fietsersbond;
- een praktijkinspectie door deskundigen van de gemeente, Fietsersbond en Goudappel Coffeng;
- gegevens uit bestaande nota's en plannen;
- een workshop met vertegenwoordigers uit verschillende geledingen van de Amstelveense samenleving.

4.1 Hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur

Het fietsnetwerk dient zowel op het netwerkniveau als op wegvak- en kruispuntniveau zo goed mogelijk te voldoen aan de eisen die aan een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk worden gesteld. Deze kwaliteitseisen zijn beschreven in de CROW-publicatie 74 'Tekenen voor de fiets'. Het betreft de volgende eisen:

- samenhang: het fietsnetwerk is logisch en samenhangend; fietsroutes sluiten op elkaar aan, er zijn geen ontbrekende schakels, een fietser kan eenvoudig de weg vinden;
- directheid: het netwerk biedt fietsers zo kort mogelijke routes en fietsers ondervinden weinig oponthoud als gevolg van verkeerslichten;
- aantrekkelijkheid: fietsers rijden door een aantrekkelijke omgeving zonder stank en lawaai. Ook sociale veiligheid maakt onderdeel uit van deze hoofdeis. Er is altijd een sociaal veilig alternatief;
- veiligheid: het netwerk is zowel objectief als subjectief veilig. Het aantal ontmoetingen met snelrijdend autoverkeer is beperkt;
- comfort: een fietsrit wordt zo min mogelijk verstoord door andere verkeersdeelnemers, trillingshinder en onvolkomenheden in de infrastructuur.

In de volgende paragrafen wordt de Amstelveense situatie op hoofdlijnen getoetst aan deze eisen.

De vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur zijn verwerkt in allerlei ontwerpaanbevelingen van het kennisinstituut CROW. Hoewel toepassing van deze aanbevelingen doorslaggevend is voor de kwaliteit van de fietsinfrastructuur, worden deze niet allemaal herhaald in deze nota. Alleen de belangrijkste (ontwerp-)aanbeveling worden in de komende paragrafen opgenomen in beleidsuitgangspunten. Verder worden de CROW-aanbevelingen zo goed mogelijk toegepast.

De gemeente Amstelveen streeft ernaar dat de wegen en kruispunten zo goed mogelijk voldoen aan de vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur. Daarom past de gemeente Amstelveen bij het ontwerp van (fiets)infrastructuur zo goed mogelijk de aanbevelingen van het CROW toe.

Eisen van andere gebruikers aan fietsinfrastructuur
Fietsinfrastructuur wordt ook gebruikt door andere weggebruikers dan alleen fietsers. Het gaat dan bijvoorbeeld om snorfietsers, invalidenvoertuigen en skaters. Ook bromfietsers moeten nog in een beperkt aantal gevallen gebruik maken van fietspaden. Het medegebruik door invalidenvoertuigen zal vanwege de vergrijzing in de toekomst steeds belangrijker worden.

In de eerder genoemde hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur en de CROW-aanbevelingen is rekening gehouden met medegebruik door andere verkeersdeelnemers. De te verwachte toename van het aantal invalidenvoertuigen is echter wel een reden om extra aandacht te besteden aan bepaalde eisen. Het betreft met name de breedte van fietspaden, de verharding, hellingen en de complexiteit van verkeerssituaties.

De gemeente Amstelveen wil vanwege de vergrijzing extra rekening houden met de eisen die invalidenvoertuigen en fietsers met beperkingen stellen aan de fietsinfrastructuur.

4.2 Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk is opgebouwd uit een hoofdnet en een onderliggend net. Via het hoofdnet worden de hoofdstromen in het fietsverkeer vanuit de wijken naar het centrum van Amstelveen en van en naar de overige belangrijke bestemmingen binnen Amstelveen (zoals scholen voor voortgezet onderwijs en tram-/metrohaltes) en in de regio afgewikkeld. Het hoofdnet vormt dan ook een onderdeel van het regionale fietsnetwerk van het ROA. Aan deze hoofdverbindingen worden de hoogste kwaliteitseisen gesteld.

Het onderliggend net is bedoeld om woonbuurten en bestemmingen te ontsluiten voor op het hoofdnet. Deze onderliggende verbindingen worden voornamelijk gevormd door woonstraten in de wijken, aangevuld met vrijliggende 'solitaire' fietspaden en fietsdoorsteekjes.

4.2.1 Belangrijke bestemmingen

De basis van het fietsnetwerk wordt gevormd door de locaties van:
- de belangrijkste woongebieden;
- de belangrijkste werkgebieden (Kronenburg, Stadshart, A9-zone, Startbaan, Bovenkerk en Legmeer);
- de scholen voor voortgezet onderwijs en lager onderwijs (basisscholen);
- de belangrijkste sportvoorzieningen;
- de hoofd- en wijkwinkelcentra in Amstelveen;
- het Amsterdamse Bos.

Buiten de gemeentegrens zijn Schiphol, de werklocatie Amsterdam Zuid en de binnenstad van Amsterdam belangrijke fietsbestemmingen. Uiteraard zijn ook de halteplaatsen van het openbaar vervoer, en in het bijzonder die van de tram/metro, belangrijke bestemmingen voor fietsers. Ook deze dienen goed bereikbaar te zijn, zodat de fiets als voor- en natransportmiddel kan worden gebruikt. In dat kader is het treinstation Amsterdam Zuid/WTC een belangrijke bestemming buiten de gemeentegrens van Amstelveen.

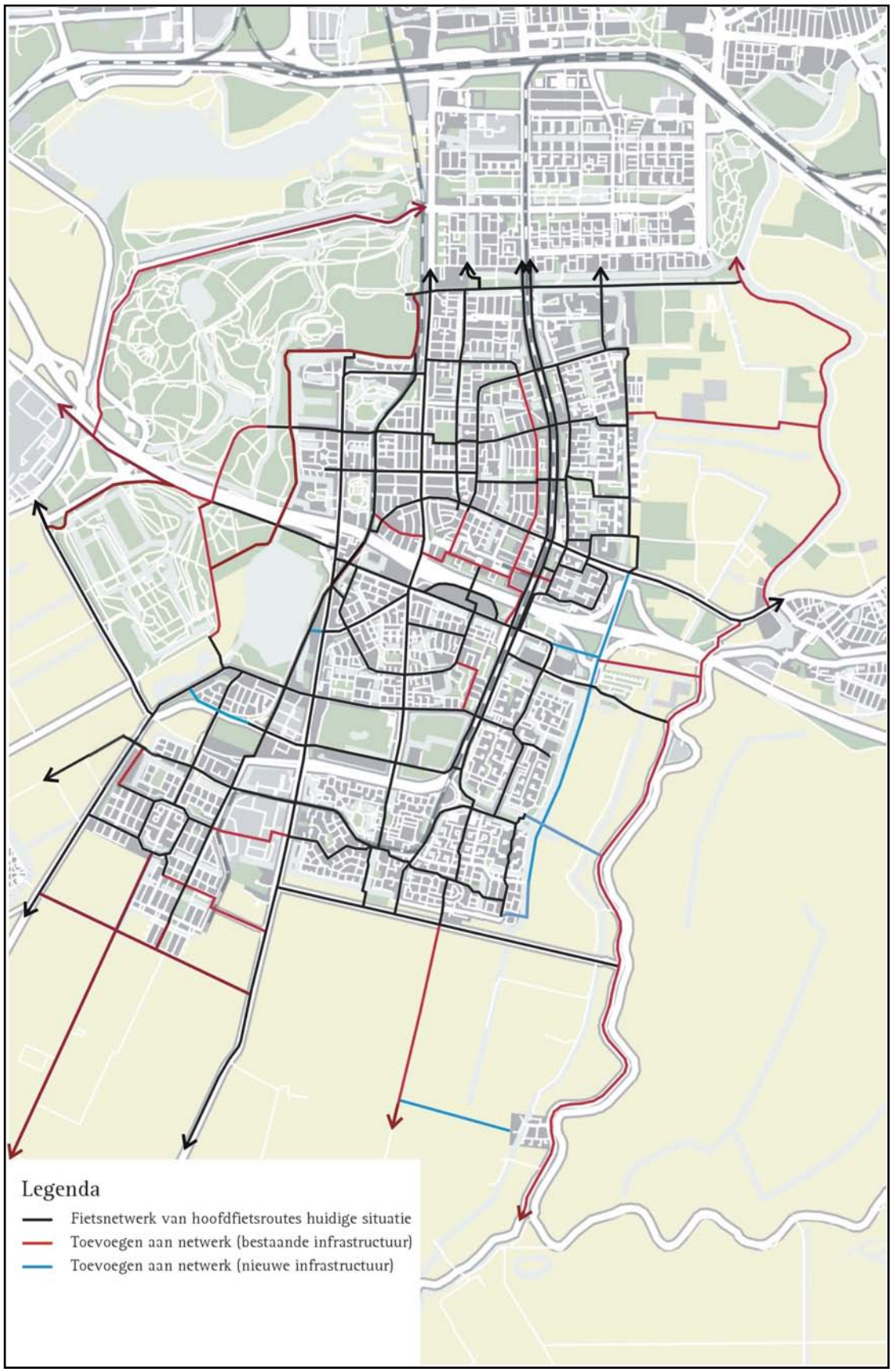
4.2.2 Ruimtelijke structuur

Amstelveen is met ongeveer 80.000 inwoners een middelgrote stad. Het bestaande fietsnetwerk van Amstelveen voorziet in directe relaties tussen de woonwijken en het centrum en tussen de woonwijken onderling en het kent een fijnmazige structuur zodat gebruikers niet hoeven om te rijden om op een bestemming te komen. Een groot deel van de gemeente ligt binnen 3 kilometer van het centrum (zie figuur 4.2). Dit zijn goed te overbruggen fietsafstanden. Hetzelfde geldt voor andere belangrijke bestemmingen zoals de winkelcentra, scholen, het busstation, de tram-/metrohaltes, sportvoorzieningen en culturele instellingen.

Ook de meeste werkgebieden zijn vanuit geheel Amstelveen goed bereikbaar. Door de kenmerkende langgerekte vorm van Amstelveen (in noord – zuidrichting) en rastervormige opbouw zijn over het algemeen de te overbruggen afstanden van enkele woonwijken naar belangrijke werkgebieden wel relatief lang. Dit geldt bijvoorbeeld voor Kronenburg, waarvan, door de ligging in noord-oosten van Amstelveen, de fietsafstand vanuit het zuiden (Westwijk) tamelijk groot is (maar altijd nog wel binnen de 10 kilometer). In het fietsnetwerk dient hiermee rekening te worden gehouden door te voorzien in directe en snelle verbindingen.

4.2.3 Vaststelling nieuw netwerk van hoofdfietsroutes

In de Nota Fietsverkeer uit 1994 is een netwerk van hoofdfietsroutes vastgesteld met een aantal nieuwe verbindingen dat wenselijk geacht werd. In paragraaf 2.4 hebben we gezien dat een groot deel van deze nieuwe verbindingen inderdaad gerealiseerd is. In het kader van deze actualisering van het fietsbeleid is het netwerk uit 1994 kritisch tegen het licht



Figuur 4.1: Actualisatie fietsnetwerk Amstelveen.

gehouden. Dit heeft geresulteerd in een nieuw netwerk van hoofdfietsroutes, dat weergegeven wordt in figuur 4.1.
Een tweetal overwegingen ligt ten grondslag aan de aanpassingen. Ten eerste nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, met name woningbouw bij Westwijk, in Bovenkerk en nieuwe werkgelegenheid langs de A9.
De tweede overweging heeft te maken met de kleine maaswijdte van het netwerk uit 1994. Uitgangspunt is dat voor hoofdfietsroutes hoge kwaliteitseisen gesteld worden aan directheid, comfort en samenhang. Het is echter de vraag of dit reëel is bij een erg fijnmazig netwerk zoals uit 1994. Daarom is besloten het netwerk iets uit te dunnen, zodat de beleidsaandacht en de financiële middelen meer gefocust kunnen wordt op een beperkter aantal routes die wel het belangrijkst zijn voor fietsers.

De gemeente Amstelveen geeft prioriteit aan de kwaliteitsverbetering van de hoofdfietsroutes die in dit plan zijn vastgesteld.

Ook in het nieuwe netwerk zijn hoofdfietsroutes op genomen die nog gerealiseerd moeten worden. Het betreft:
- een noord-zuid-verbinding aan de oostkant van de wijken Bankras, Groenelaan en Waardhuizen. De aanleg is afhankelijk de reconstructie van de oostelijke aansluiting op de A9 en de ruimtelijke invulling van het voormalige A3-tracé (korte termijn);
- een nieuwe fietsverbinding tussen de Groenelaan en de Burgemeester Boersweg, ter hoogte van de nieuwbouw voor KPMG. De fietsverbinding wordt gelijktijdig gerealiseerd met de autoverbinding (korte termijn);
- een nieuwe oost-west fietsverbinding door Bovenkerk. Deze wordt gelijktijdig gerealiseerd met de herontwikkeling van deze woonwijk (korte termijn);
- een nieuwe fietsverbinding tussen het fietspad Amstelveen-Uithoorn (Middenweg) en Nes aan de Amstel (korte termijn);
- een nieuwe fietsverbinding tussen het (te realiseren) fietspad via het voormalige A3-tracé en de Amsteldijk Zuid (middellange termijn);
- een kortsluitende verbinding tussen het 'einde' van de Keizer Karelweg en de hoofdfietsroute langs de Museumtramlijn. Realisatie is afhankelijk van het project Oostelijke Poeloever (middellange termijn).

In het ontsluitende fietsnetwerk wordt op korte termijn de fietsbereikbaarheid van het Raadhuis verbeterd.

In de komende periode tot 2015 wordt een aantal nieuwe verbindingen in het netwerk van hoofdfietsroutes gerealiseerd. Op korte termijn betreft het fietsverbindingen op het A3-trace, door Bovenkerk, bij de nieuwbouw voor KPMG en naar Nes aan de Amstel. Op de middellange termijn gaat het om hoofdfietsroutes in de Bovenkerkerpolder en bij de Oostelijke Poeloever.

4.3 Samenhang fietsnetwerk

Een goede samenhang houdt in dat de verbindingen van het fietsnetwerk alle herkomsten en bestemmingen in Amstelveen moeten ontsluiten en dat de fietser zijn weg via het netwerk kan vinden. De samenhang is afhankelijk van de compleetheid, de routekeuzevrijheid (elke route heeft minimaal één alternatief) en de herkenbaarheid. De herkenbaarheid kan vergroot worden door een uniforme inrichting van het fietsnetwerk. Wegvakken in verblijfsgebieden kunnen bijvoorbeeld ingericht worden als fietsstraat (zie ook foto's in paragraaf 4.5). Ook de wijze waarop fietsroutes over kruispunten lopen kan bijdragen aan de herkenbaarheid van het fietsnetwerk.

Voor een goede vindbaarheid van bestemmingen is het van belang dat op belangrijke knooppunten in het netwerk en op plaatsen waar het gemeentelijk netwerk aansluit op het regionale netwerk bewegwijzering is aangebracht.

Samenhang in Amstelveen
Voor Amstelveense situatie geldt dat hoofdfietsroutes helder en goed vindbaar zijn, zolang de hoofdfietsroutes parallel lopen met belangrijke verkeersaders. Ook de museumtramlijn biedt de fietsers duidelijk houvast, hoewel de aansluitingen van de museumtramlijnroute op andere hoofdfietsroutes niet altijd helder zijn. De samenhang van hoofdfietsroutes die door verblijfsgebieden lopen is echter aanzienlijk slechter. Dit geldt bijvoorbeeld voor de hoofdfietsroute over de Rentmeesterlaan en de De Ruyschlaan en de fietsroutes in Waardhuizen. Ook nabij het stadscentrum en het busstation is het niet altijd duidelijk hoe fietsroutes lopen.

De belangrijkste opmerkingen die in de workshop en de enquête gemaakt zijn over de samenhang hebben betrekking op:
- het fietsverbod op de Laan Nieuwer Amstel bij het Raadhuis;
- het Keizer Karelplein: het verloop van de route Keizer Karelweg-Van der Hooplaan nabij de voormalige brandweerkazerne. Fietsers worden hier eerst naar rechts geleid en moeten vervolgens een onoverzichtelijke oversteek maken.
- de hoofdfietsroute door Middenhoven en Waardhuizen missen samenhang;
- de Noorddammerlaan/Legmeerdijk: de fietsstroken houden op.

De gemeente Amstelveen wil de komende periode tot 2015 de samenhang (herkenbaarheid) van hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden verbeteren.

Locaties waar de samenhang verbeterd kan worden door aanpassing van kruispunten, wegvakken of bewegwijzering:
- De route Rentmeesterlaan, De Ruyschlaan naar Amsterdam;
- Hoofdfietsroutes nabij het stadscentrum en het busstation (Handelsweg, Meander);
- Hoofdfietsroutes door Middenhoven en Waardhuizen;
- Aansluitingen op de museumtramlijnroute (mr. F.A. van Hallweg en Thorbeckelaan);
- Aansluiting vanaf de tunnel 'Onderuit' op het Westelijk Halfrond en de Max Havelaarlaan;
- Het Keizer Karelplein.

4.4 Directheid

De directheid van een route wordt bepaald door de omrijdafstand en oponthoud. De noodzaak tot omrijden moet minimaal zijn, zodat er zo min mogelijk tijdverlies is en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbetert. De omrijdafstand wordt uitgedrukt in de omrijdfactor: de verhouding tussen de werkelijke en de hemelsbrede afstand van herkomst naar bestemming. De omrijdfactor moet voor een hoogwaardige verbinding kleiner zijn dan 1,3. Dit betekent dat de maaswijdte in het netwerk niet te groot mag zijn en dat voldoende directe (radiale) routes in het netwerk moeten worden opgenomen.

De belangrijkste bron van oponthoud zijn verkeerslichten. Daarnaast kunnen ongunstige voorrangssituaties enige oponthoud veroorzaken voor fietsers.

Omrijdfactoren in Amstelveen
De stedenbouwkundige rasterstructuur van Amstelveen brengt een wat hogere omrijdfactor met zich mee dan een radiale structuur. Het is echter nauwelijks mogelijk om in een bestaande stad radialen toe te voegen. De Beneluxbaan en de A9 zijn daarnaast barrières die leiden tot extra omrijdbewegingen. Voor de hoofdfietsroutes zijn echter voldoende (ongelijkvloerse) kruisingen aanwezig. In het onderliggende fietsnetwerk vallen wel gaten als gevolg van deze barrières. De kosten van nieuwe tunnels wegen echter niet op tegen het belang van deze verbindingen.

Verkeerslichten in Amstelveen
Verkeerslichten zijn, zoals gezegd, de belangrijkste bron van oponthoud. Het daarom van belang om in de uitgangspunten voor verkeerslichten expliciet aandacht te besteden aan de maximale wachttijd voor fietsers.

De gemeente Amstelveen hanteert de volgende uitgangspunten voor verkeerslichten op hoofdfietsroutes:

- Gestreefd wordt naar een maximale wachttijd voor rechtdoorgaande fietsers van 45 seconden en voor linksaf slaande fietsers van 75 seconden.
- Bij kruisingen van de hoofdnetten auto, fiets en openbaar vervoer moet per locatie gezocht worden naar een oplossing waarbij het openbaar vervoer zo min mogelijk vertraging ondervindt, voor het autoverkeer zo min mogelijk filevorming optreedt en de wachttijden voor het fietsverkeer zo beperkt mogelijk blijven.
- Voor rechtsafslaande fietsers wordt in principe rechtsaf vrij bij of langs rood toegepast als op het wegvak na het kruispunt fietsstroken/-paden aanwezig zijn en er geen conflict is met haaks overstekende voetgangers. Rechtsaf bij rood is toegestaan waar dit is aangegeven met vaste of oplichtende verschijnborden.
- Op voldoende afstand worden detectielussen toegepast tenzij de aantallen fietsers die voor het verkeerslicht buiten de verkeerslichtenregeling rechtsafslaan zodanig groot zijn dat dit de regeling nadelig beïnvloedt of als hierdoor de regeling ongeloofwaardig wordt.
- Deelconflicten met afslaand autoverkeer worden in principe alleen geaccepteerd als het minder dan 150 motorvoertuigen per spitsuur betreft en weinig vrachtverkeer.
- Op kruispunten met deelconflicten tussen afslaand autoverkeer en fietsers kunnen fietsers zich bij verkeerslichten goed in het zicht opstellen van vrachtautochauffeurs, om de kans op dode-hoek-ongevallen te verkleinen

Figuur 4.2 geeft de locaties van de huidige verkeersregelinstallaties in Amstelveen weer. Vooral op de hoofdfietsroutes langs de drukke wegen staan veel verkeerslichten en dan met name op de Keizer Karelweg. De verkeerslichtendichtheid is het hoogst bij de knoop Keizer Karelweg, A9, stadscentrum en afritten van de A9. Voor fietsers is dit een belangrijk punt, omdat verschillende fietsroutes hier samenkomen bij belangrijke bestemmingen. Dit blijkt ook uit de enquête. Klachten over verkeerslichten hebben grotendeels betrekking op de verkeerslichten in dit gebied.

Op korte termijn wordt een analyse gemaakt van de mogelijkheden om de verkeerslichten bij de knoop Keizer Karelweg, A9, stadscentrum en afritten van de A9 fietsvriendelijker af te stellen. Daarbij wordt tevens gekeken naar de onderlinge afstemming van de verkeerslichten.

Het oponthoud voor fietsers bij verkeerslichten kan vaak beperkt worden door de regeling beter af te stellen. Het gaat daarbij om zaken als detectielussen op voldoende afstand, twee keer groen per cyclus, verkorten van de cyclustijden

en wachttijdvoorspellers. Vaak kunnen kortere wachttijden voor fietsers gerealiseerd worden, zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming van het auto- en busverkeer. Soms zijn echter alleen kortere wachttijden te realiseren door meer prioriteit te geven aan het fietsverkeer ten koste van het auto of busverkeer. Echter: ook het fietsvriendelijkste verkeerslicht brengt nog relatief veel oponthoud met zich mee. De voorkeur gaat daarom uit naar andere kruispuntvormen, zoals rotondes of voorrangskruispunten met brede middengeleiders. Deze zijn vaak ook veiliger. In het verleden heeft de gemeente Amstelveen geïnventariseerd welke mogelijkheden er zijn om verkeerslichten te vervangen door rotonde en daar waren weinig mogelijkheden voor.

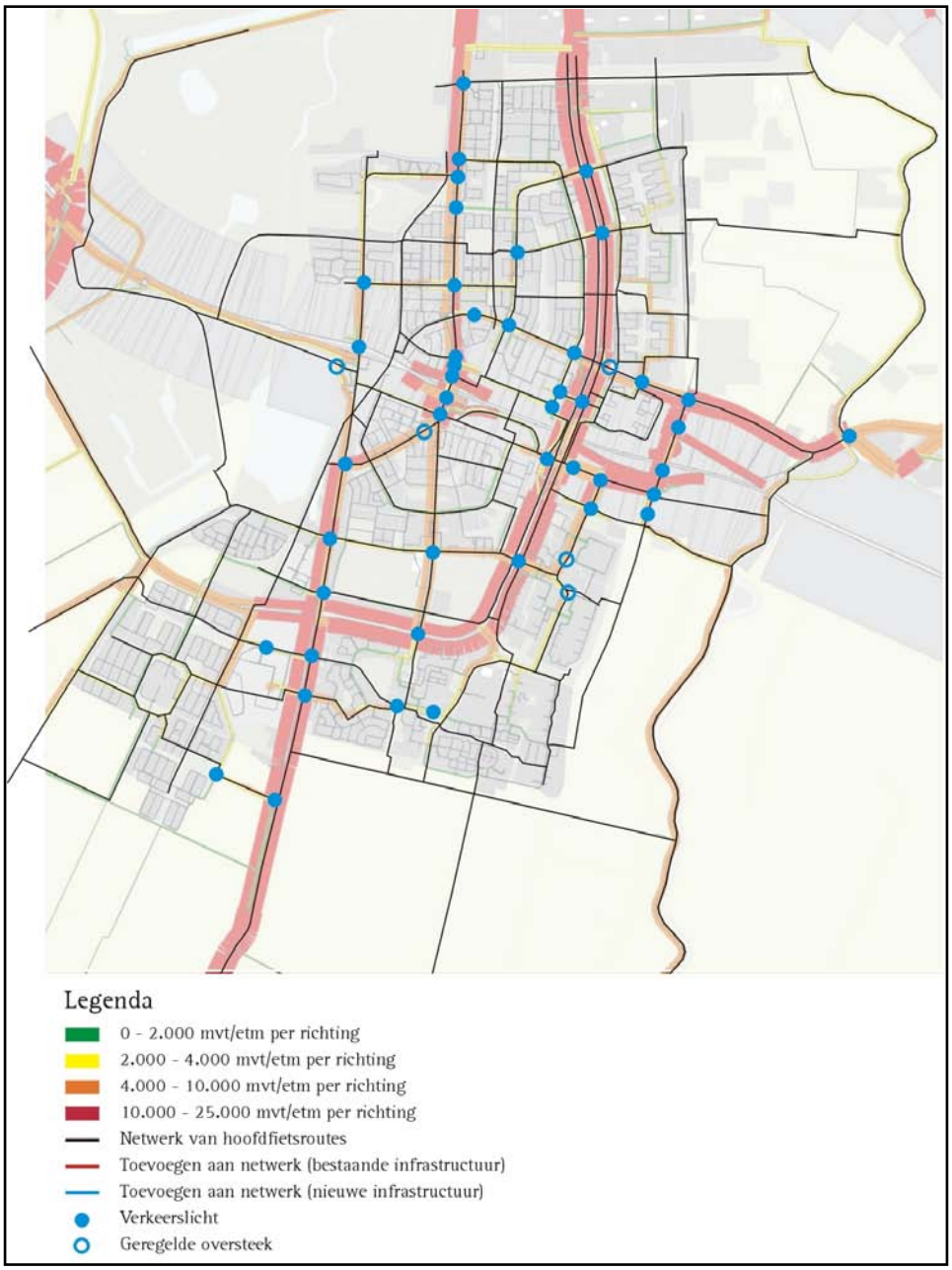
Voorrang verlenen in Amstelveen

Een andere bron van oponthoud (en discomfort) zijn situaties waar fietsers voorrang moeten verlenen. Het CROW beveelt dan ook aan om in principe de voorrang te regelen ten gunste van hoofdfietsroutes. Bij drukke autostromen is het echter niet altijd mogelijk en verantwoord om de voorrang ten gunste van de hoofdfietsroute te regelen. Een zware autoroute heeft vaak zoveel allure dat voorrang voor een kruisende fietsroute niet aansluit bij het verwachtingspatroon. Om in die gevallen een goede oversteekbaarheid te waarborgen, is een middengeleider van voldoende breedte (> 3,5 meter) noodzakelijk.

De gemeente Amstelveen hanteert de volgende uitgangspunten voor voorrang op hoofdfietsroutes.

- Een hoofdfietsroute heeft in principe voorrang als de auto-intensiteit van de te kruisen weg lager is dan 800 motorvoertuigen per spitsuur (2 richtingen) en het mogelijk is om de hoofdfietsroute voldoende allure te geven.
- Als een hoofdfietsroute een verkeersader voor het autoverkeer volgt, geldt voor het fietsverkeer in principe dezelfde voorrangsregeling als voor het autoverkeer. Automobilisten op de verkeersader hebben in de meeste gevallen voorrang op het verkeer uit de zijstraten. Uitgangspunt is dat ook fietsers die de verkeersaders volgen in principe voorrang hebben op de zijstraten.

Wanneer de voorrang niet geregeld kan worden ten gunste van de hoofdfietsroute, wordt in principe altijd een middengeleider toegepast van voldoende breedte (> 3,5 meter), om de oversteekbaarheid voor fietsers te waarborgen en het attentieniveau van de automobilist te verhogen.



Figuur 4.2: Verkeerslichten en auto-intensiteiten in 2015 op de hoofdfietsroutes. De auto-intensiteiten zijn van invloed op de aantrekkelijkheid, de directheid, de verkeersveiligheid en het comfort van de hoofdfietsroute. Hier wordt een globale indicatie gegeven van de gevolgen van de auto-intensiteit voor wegvakken en kruispunten. Specifieke locaties moeten altijd apart bekeken worden. Op 'groene' wegvakken kunnen in principe fietsstraten toegepast worden, op 'gele' wegvakken fietsstroken (visuele scheiding), op 'oranje' wegvakken fietspaden (fysieke scheiding) en op 'rode' wegvakken tweerichtingsfietspaden aan beide zijden. In deze figuur worden auto-intensiteiten per richting per etmaal weergegeven omdat deze gegevens beschikbaar waren bij het opstellen van deze nota. In de beleidsuitgangspunten voor voorrang op hoofdfietsroutes wordt echter uitgegaan van spitsintensiteiten voor een doorsnede (twee richtingen tezamen). Een globale vuistregel luidt: etmaal-intensiteit = 10 maal spitsintensiteit.

Op hoofdfietsroutes die een 'groene' of 'gele' weg kruisen kan in principe de voorrang geregeld worden ten gunste van de hoofdfietsroute. Kruist een hoofdfietsroute een 'rode' weg, dan is een ongelijkvloerse oplossing (eventueel verkeerslichten) gewenst.

Bij de uitwerking van de fietsnota moet per kruispunt bekeken worden op welke manier deze uitgangspunten het best gerealiseerd kunnen worden. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van figuur 4.2. Hieruit blijkt bijvoorbeeld dat op de hoofdfietsroute langs de Museumtramlijn in principe de voorrang geregeld kan worden ten gunste van deze hoofdfietsroute op de kruispunten met de Stationsstraat, de Noorddammerlaan en de Zetterij (situatie 2015). Het kruispunt met de Molenweg is een twijfelgeval, vanwege de auto-intensiteit op de Molenweg (oranje). Voor alle kruispunten geldt dat een goede vormgeving (verkeerskundige en landschappelijk) de voorrangsregeling moeten ondersteunen.

4.5 Aantrekkelijkheid

Bij de aantrekkelijkheid van fietsroutes speelt de beleving van de fietser een grote rol. Het gaat daarbij zowel om de aantrekkelijkheid van de omgeving, als om de sociale veiligheid.

Aantrekkelijkheid van de omgeving in Amstelveen
Voor de aantrekkelijkheid van hoofdfietsroutes in Amstelveen geldt ongeveer hetzelfde als voor de directheid. De fietsroutes langs drukke verkeersaders zijn minder aantrekkelijk vanwege de geluidhinder en luchtverontreiniging. Het gaat om de Beneluxbaan, Bovenkerkerweg, Handweg en de Keizer Karelweg. Voor de Beneluxbaan geldt daarnaast dat het grootschalige karakter van de infrastructuur de omgeving minder aantrekkelijk maakt voor fietsers.

Voorbeelden van hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden (fietsstraten) in Oss en Hengelo.

De hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden hebben daarentegen juist vaak een aantrekkelijke omgeving voor fietsers. Een goed voorbeeld is de fietsroute langs de museumtramlijn. In het buitengebied bieden het Amsterdamse Bos en de Amsteldijk een aantrekkelijke omgeving voor fietsers richting respectievelijk Schiphol en Amsterdam.

Het is niet eenvoudig om van een drukke verkeersader een aantrekkelijke omgeving voor fietsers te maken. Van belang zijn onder andere de afstand tot het autoverkeer en de inrichting van de omgeving. Daarnaast kunnen alternatieven aantrekkelijker gemaakt worden. Met de aanleg van de fietsverbinding langs de Museumspoorlijn is in het verleden een aantrekkelijke hoofdroute gecreëerd in zuidwestelijk richting.

De gemeente Amstelveen wil hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden verbeteren, om zo alternatieven met een aantrekkelijke omgeving te kunnen bieden voor hoofdfietsroutes langs drukke verkeersaders.

Daarbij gaat het om de volgende hoofdfietsroutes:
- De Ruyschlaan, Rentmeesterslaan, Van der Boechorststraat (Amsterdam),
- Rembrandtweg, Saskia van Uylenburgweg, Kalfjeslaan, Amsteldijk (Amsterdam),
- De twee hoofdfietsoutes die parallel lopen aan de Beneluxbaan (westzijde Van Heuven Goedhartlaan en oostzijde Max Havelaarlaan, Westelijk Halfrond, Eleanor Rooseveltlaan en prof. J.H. Bavincklaan).

Sociale veiligheid in Amstelveen
Sociale veiligheid is een tweede aspect van aantrekkelijkheid. De eisen uit het oogpunt van sociale veiligheid zijn soms strijdig met die voor een aantrekkelijke omgeving. Met name fietsroutes door het groen zijn gevoeliger voor sociale onveiligheid, terwijl fietsroutes langs wat drukkere autowegen vaak als sociaal veiliger worden ervaren. Ook fietstunnels worden vaak als sociaal onveilig ervaren. Uitgangspunt is, dat er altijd een sociaal veilig alternatief geboden wordt.

De belangrijkste remedie tegen sociale onveiligheid is menselijk toezicht, bijvoorbeeld door woningen toe te voegen. Daarnaast kan bij de inrichting van de openbare ruimte rekening gehouden worden met de sociale veiligheid: goede verlichting, geen donkere hoeken, snoeien van groen.

Tijdens de workshop en in de enquête worden inderdaad vooral de tunnels onder de Beneluxbaan en de A9 genoemd als sociaal onveilig. Ook de fietsroute langs de museumtramlijn wordt genoemd. Andere klachten hebben betrekking op bij het sportpark (Startbaan) en Poortwachter/Grote Beer.

Hoewel het niet mogelijk is deze locaties echt sociaal veilig te maken, kan de situatie soms verbeterd worden door het zicht te verbeteren (verlichting en snoeien groen). In het verleden is ook al de nodige aandacht besteed aan de sociale veiligheid in fietstunnels. Structurele verbeteringen zijn alleen mogelijk op de lange termijn. Overigens zijn er altijd wel sociaal veilige alternatieven aanwezig, maar hiervoor moet men wel vaak aanzienlijk omfietsen.

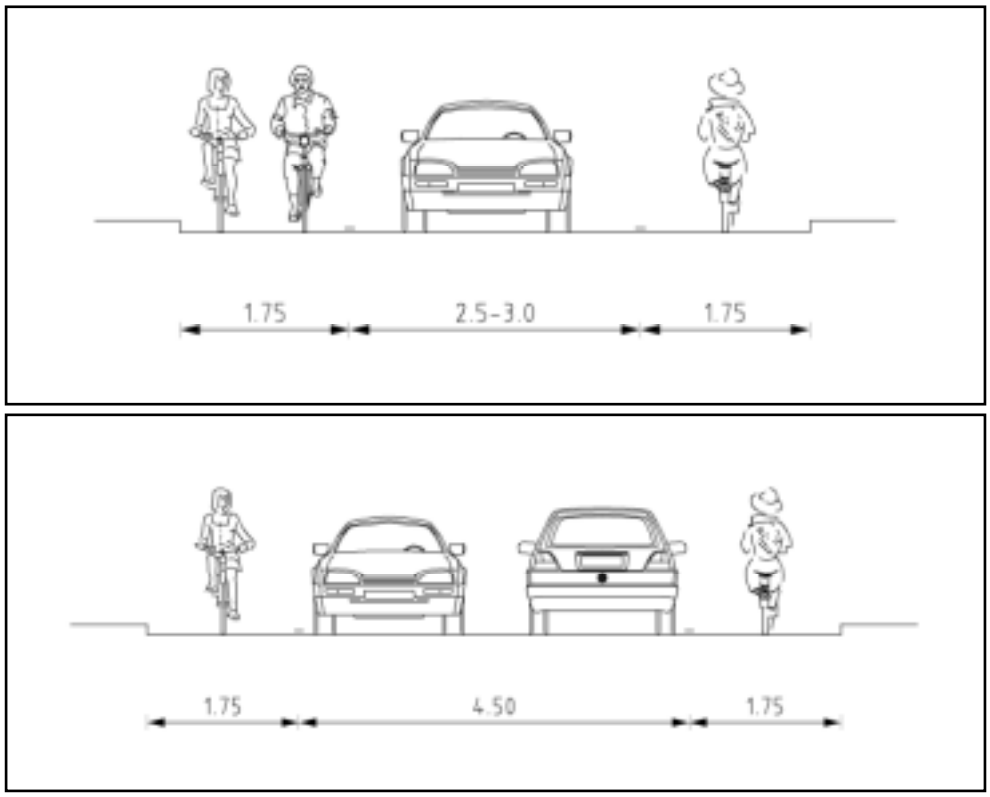
Maatregelen voor de sociale veiligheid:
- Continue aandacht voor beheer en onderhoud (groen, graffiti, verlichting, politietoezicht) van de fietstunnels (korte termijn).
- Bij de ontwikkeling van de gebieden rond de sportparken het menselijk toezicht vergroten (lange termijn).
- Bij eventuele aanpassing van de Beneluxbaan ter hoogte van de Carmenlaan, onderzoeken of een gelijkvloerse oversteek een realistisch alternatief is (lange termijn).

4.6 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde voor *alle* fietsverbindingen, niet alleen de hoofdfietsroutes. In deze paragraaf bekijken we de verkeersveiligheid vanuit drie verschillende invalshoeken. Eerst vanuit de preventieve invalshoek volgens Duurzaam Veilig. Daarna de objectieve veiligheid en de subjectieve veiligheid.

Duurzaam Veilig
De snelheid en de intensiteit van het autoverkeer zijn in sterke mate bepalend voor de verkeersveiligheid van fietsers. Bij hogere snelheden en intensiteiten

zijn aanvullende voorzieningen noodzakelijk, zoals fietspaden of rotondes. Dit zijn ook de principes uit Duurzaam Veilig en het categoriseringsplan dat de gemeente Amstelveen in 1999 heeft opgesteld. In het categoriseringsplan worden de gebiedsontsluitingswegen en de wijkontsluitingswegen aangewezen, waar een maximum snelheid van 50 km/uur is toegestaan. Voor de veiligheid van fietsers zijn op deze fietspaden of fietsstroken noodzakelijk. Voor het grootste deel zijn deze voorzieningen al aanwezig of staan realisatie in de planning (zie bijlage 1).
De volgende wijkontsluitingswegen hebben nog geen fietsvoorzieningen. De aanleg van fietspaden of -stroken is derhalve wenselijk: Pieter Lastmanweg, Burgemeester Haspelslaan/Stadstuinen, Graaf Florislaan, Keerpuntweg, Zonnestein, Bavincklaan, Lindenlaan en de Van der Leeklaan.



Figuur 4.3 en 4.4: Principeprofielen voor wijkontsluitingswegen.

Op veel wijkontsluitingswegen worden in Amstelveen fietsstroken toegepast. Voor de veiligheid en het comfort van fietsers is het wenselijk dat de fietsstroken breder zijn dan de minimale maat van 1,5 meter. Op hoofdfietsroutes zijn deze bij voorkeur minimaal 1,75 meter breed. Dit vermindert de kans dat fietsers rakelings gepasseerd worden door auto's. Eventueel kunnen fietsers ook met z'n tweeën naast elkaar fietsen. Dit is onder meer van belang voor ouders die kinderen begeleiden. Ook voor medegebruik door invalidenvoertuigen zijn ruimere fietsstroken van belang.

Om de rijsnelheid van het autoverkeer enigszins te verlagen is de rijstrook voor het autoverkeer op deze wegen met fietsstroken niet te breed. De gewenste breedte van de rijstrook is afhankelijk van de auto-intensiteit. Bij een auto-intensiteit lager dan 500 motorvoertuigen per spitsuur (2-richtingen) is een rijstrookbreedte van 2,5 tot 3 meter toereikend en bij een auto-intensiteit lager dan 700 motorvoertuigen een rijstrookbreedte van 4,5 meter. In beide gevallen wordt geen asmarkering toegepast.

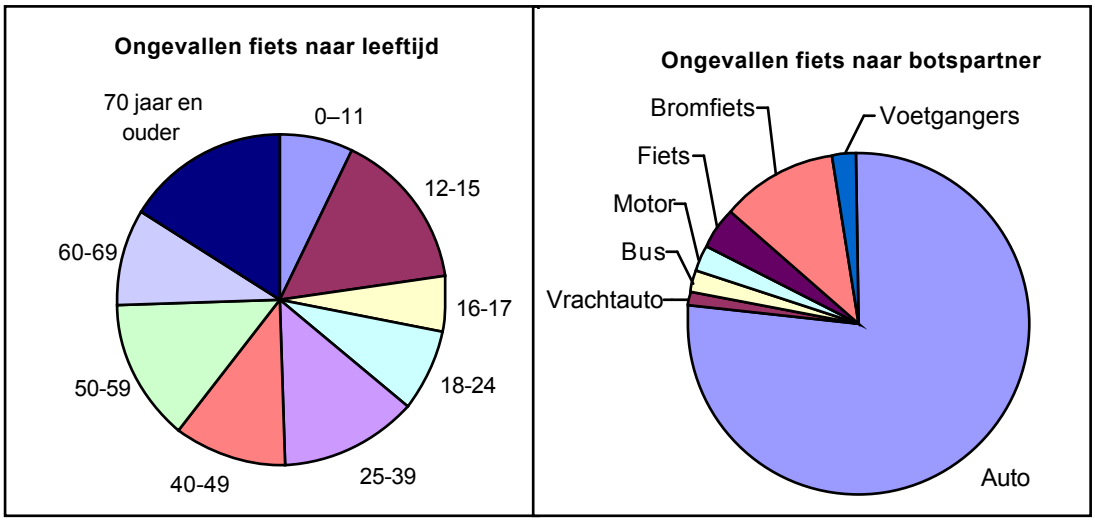
Amstelveen heeft overigens in vergelijking tot andere gemeenten wel relatief veel 50 km/h-wegen. Hierdoor zijn de aaneengesloten verblijfsgebieden erg versnipperd. Het verdient aanbeveling om te bekijken of het aantal wijkontsluitingswegen verminderd kan worden. Wanneer de wijkontsluitingsweg tevens een hoofdfietsroute is, kan deze gedowngrade worden tot fietsstraat met een maximum snelheid van 30 kmh/uur.

Om de herkenbaarheid en opvallendheid van de fietsstroken te vergroten, worden deze in rood uitgevoerd.

Op alle wijkontsluitingswegen die nog geen fietsvoorzieningen hebben, streeft de gemeente Amstelveen naar aanleg van fietsstroken of fietspaden in de periode tot 2015. Fietsstroken op hoofdfietsroutes zijn in principe minimaal 1,75 meter breed.

Objectieve verkeersonveiligheid in Amstelveen

Als we kijken naar het aantal (ernstige) verkeersongevallen met fietsers, dan is de situatie in Amstelveen relatief gunstig, hoewel elk ongeval er uiteraard één teveel is. Er zijn in Amstelveen geen black-spots (een locatie waar 6 of meer ongevallen plaatsvonden in de afgelopen 3 jaar) naar landelijke maatstaven. In paragraaf 2.3 hebben we echter ook gezien dat, hoewel het aantal fietsslachtoffers daalt, de fietsveiligheid zich minder gunstig ontwikkelt dan de algehele verkeersveiligheid. Ongeveer 40 procent van alle slachtoffers in Amstelveen betreft (brom)fietsers. En ongeveer 90 procent van alle fietsongevallen vinden binnen de bebouwde kom plaats.



Figuur 4.5: Fietsslachtoffers naar leeftijd en naar botspartner.

De grafieken in figuur 4.5 geven een typering van de ernstige fietsslachtoffers. Een kwart van de fietsslachtoffers is jonger dan 18 jaar. Met name de middelbare-schoolleeftijd is ruim vertegenwoordigd. Eveneens een kwart van de ernstige fietsslachtoffers is ouder dan 60 jaar. Beide groepen verdienen extra aandacht in het verkeersveiligheidsbeleid. Kijken we naar de 'botspartner' van de fietsslachtoffers, dan valt op dat bij driekwart van de fietsslachtoffers de tegenpartij een automobilist is. Dit onderstreept het belang van de aanpak volgens Duurzaam Veilig.

Figuur 4.6: Locaties van de ongevallen met ernstige fietsslachtoffers in de periode 2001 t/m 2003.

Figuur 4.6 geeft de locaties weer met ernstige fietsongevallen (ziekenhuisgewonden + doden) in de periode 2001 tot en met 2003. Opvallend is dat in de wijken Middenhoven, Waardhuizen en Groenelaan geen enkel ernstig fietsslachtoffer wordt gemeld.
Verder zijn er geen duidelijke patronen waarneembaar. De drukste wegen (Beneluxbaan, Keizer Karelweg, Van der Hooplaan, Handweg en Bovenkerkerweg) zijn verantwoordelijk voor ongeveer de helft van de ernstige fietsslachtoffers. Met name de drie kruispunten op de Van der Hooplaan vallen daarbij op. De andere helft van de ernstige fietsslachtoffers vallen op de wat rustiger wijkontsluitingswegen. Opvallend zijn daarbij de twee ernstige fietsongevallen nabij Onderuit.

Vanwege de grote spreiding van de fietsongevallen is het niet mogelijk het aantal ernstige fietsslachtoffers terug te dringen met maatregelen op een beperkt aantal wegvakken of kruispunten. Een integrale en preventieve benadering volgens Duurzaam Veilig is noodzakelijk. Punt van aandacht is het snelheidsniveau op de relatief rustige wijkontsluitingswegen.

Subjectieve verkeersonveiligheid in Amstelveen

Naast objectieve verkeersveiligheid is ook subjectieve verkeersveiligheid van belang. Het grootste deel van de reacties en aangedragen oplossingsmogelijkheden in de enquête en tijdens de workshop gaat over de verkeersveiligheid. De belangrijkste klachten zijn:

- T-splitsing Sportlaan/Groenelaan (8x): onveilig/lastig oversteken. Mogelijke oplossing: rotonde.
- Fietspaden langs de Beneluxbaan bij de op- en afritten voor auto's (7x): auto's rijden te hard. Mogelijke oplossing: minder vloeiend verloop van op- en afritten, verwijderen zichtbeperkend groen, fietspad over plateau.
- Kruispunt Van der Hooplaan/Ouderkerkerlaan (Keizer Karelplein) (7x): gevaarlijke oversteek.
- Amsteldijk Noord (6x): onveilig door snelheid passerende auto's. Mogelijke maatregelen: drempels en circulatiemaatregelen.
- Oversteek bij KPMG-gebouw richting Stadshart (tunnel onder A9) (5x): onveilig door hoge snelheid autoverkeer op Burgemeester Rijnderslaan. Mogelijke oplossingen: fietsers in de voorrang met drempels en/of versmalling.
- Oversteek Ouderkerkerlaan-oost/Keizer Karelplein (5x): onoverzichtelijk voor fietsers.
- Oversteek Keizer Karelweg bij voormalige brandweergarage (5x): onveilig voor fietsers. Mogelijke oplossingen: zicht verbeteren, oversteeklengte verkleinen, rijlijn rechtsafslaand autoverkeer minder vloeiend maken.
- Noorddammerlaan en Legmeerdijk (4x): onveilige oversteek met trambaan en gehele Noorddammerlaan onveilig o.a. vanwege parkeren. Mogelijke op-

lossingen zijn: aanleg van fietsstroken en snelheidremmende voorzieningen op de Noorddammerlaan op het moment dat de verlengde Beneluxbaan wordt opengesteld.

De meeste klachten in de enquête gaan over de verkeersveiligheid. Op korte termijn wordt een plan van aanpak gemaakt voor de klachtenlocaties die het meest genoemd worden, namelijk kruispunt Sportlaan-Groenelaan, op- en afritten Beneluxbaan, de complexe knoop rond het Keizer Karelplein, Amsteldijk, Burgemeester Rijnderslaan, Noorddammerlaan-Legmeerdijk.

Onoverzichtelijke oversteek op het Keizer Karelplein.

4.7 Comfort

Het comfort van een fietsverbinding komt tot uiting in een aantal aspecten, te weten:

- Hinder van andere verkeersdeelnemers.
- Trillingshinder als gevolg van oneffenheden in de verharding.
- Hinder als gevolg van gebrekkige voorzieningen (te smal, overhangend groen).

Hinder van andere verkeersdeelnemers

Hinder van andere verkeersdeelnemers komt sterk overeen met subjectieve verkeersonveiligheid. Het gaat bijvoorbeeld om bussen die rakelings passeren of autoverkeer dat geen voorrang verleend. Deze vorm van hinder is sterk bepa-

lend voor de comfortbeleving van fietsers. Wat de situatie in Amstelveen betreft verwijzen we naar de subjectieve verkeersonveiligheid in paragraaf 4.6.

Trillingshinder als gevolg van oneffenheden in de verharding
Voor fietsers is een egale verharding van belang, omdat de meeste fietsen niet zijn voorzien van vering. Trillingen als gevolg van oneffenheden kosten de fietsers energie, die de fietser liever gebruikt om vooruit te komen. Voor bepaalde groepen fietsers, zoals mensen met reuma, kunnen trillingen pijnlijk zijn. De belangrijkste maatregelen om trillingshinder te beperken is de toepassing van asfaltverharding in combinatie met goed onderhoud. Uitgangspunt is daarom ook dat op hoofdfietsroutes asfalt wordt toegepast. Veel hoofdfietsroutes in Amstelveen zijn echter nog voorzien van klinkers en tegels.

De meeste klachten in de enquête over slecht wegdek betreffen de fietspaden langs de Beneluxbaan (10x) en de Bovenkerkerweg (6x).

De gemeente Amstelveen streeft ernaar dat alle hoofdfietsroutes geasfalteerd worden. Dat geldt voor fietspaden en fietsstroken, maar ook voor hoofdfietsroutes met gemengd verkeer door verblijfsgebieden (fietsstraten). Waar mogelijk lift de asfaltering mee met reconstructies en groot onderhoud. Daarnaast krijgen hoofdfietsroutes prioriteit in het onderhoudsprogramma.

Hinder als gevolg van gebrekkige voorzieningen
Voorbeelden van gebrekkige voorzieningen zijn te smalle fietspaden, te steile hellingen, overhangend groen en dergelijke. Gebrekkige voorzieningen tasten het comfort voor fietsers aan en kunnen in bepaalde gevallen onveiligheid veroorzaken. In de aanbevelingen van het kennisinstituut CROW zijn allerlei normen en maten opgenomen voor comfortabele fietsinfrastructuur. De vergrijzing stelt daarnaast extra eisen aan het comfort van fietsinfrastructuur. Ouderen hebben bijvoorbeeld meer moeite met hellingen en invalidenvoertuigen vergen meer ruimte.

Vanwege het medegebruik door invalidenvoertuigen hanteert de gemeente Amstelveen als uitgangspunt dat vrijliggende fietspaden op hoofdfietsroutes minimaal 2,25 meter breed zijn bij eenrichtingsverkeer en 3,5 meter breed bij tweerichtingsverkeer.

Werkzaamheden aan of langs de weg kunnen hinder en soms ook gevaar veroorzaken voor fietsers. Vaak zijn ook voor fietsers tijdelijke maatregelen noodzakelijk. Ook voor tijdelijke maatregelen worden de CROW-aanbevelingen als uitgangspunt gehanteerd. In principe moeten de tijdelijke maatregelen ervoor zorgen dat fietsers niet hoeven om te rijden of af te stappen.

De gemeente ziet erop toe dat er bij werkzaamheden aan of langs de weg tijdelijke maatregelen worden genomen conform de aanbevelingen van het CROW.

4.8 Hoofdpunten verbetering fietsinfrastructuur

In dit hoofdstuk hebben we voor elk van de vijf hoofdeisen de situatie voor fietsers in Amstelveen bekeken. Een aantal zaken komt bij verschillende hoofdseisen terug. Het gaat om de verbetering van de hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden, de problematiek rond de knoop Keizer Karelplein - busstation en uitgangspunten voor profielen. In deze paragraaf zetten we ze nog even op een rijtje.

De gemeente Amstelveen wil hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden verder verbeteren, om zo alternatieven met een aantrekkelijke groene omgeving te bieden voor routes langs drukke verkeersaders. Op deze routes door verblijfsgebieden ervaren fietsers ook minder oponthoud en verkeersonveiligheid, maar de samenhang en de kwaliteit van het wegdek laten vaak te wensen of. De verbetering van de hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden liften zoveel mogelijk mee met andere werkzaamheden (bijvoorbeeld vervanging van riolering). Daarnaast wordt op korte termijn een plan van aanpak ontwikkeld voor

- de route Museumspoorlijn-Thorbeckelaan, busstation, Meander, Carmenlaan;
- de kruispunten op de route langs de Museumspoorlijn.

Veel knelpunten hebben betrekking op de Keizer Karelweg en de Van der Hooplaan, tussen Thorbeckelaan en Pieronlaan: oponthoud door verkeerslichten, subjectieve onveiligheid en gebrek aan samenhang. Op korte termijn wordt een samenhangende aanpak ontwikkeld om deze knoop fietsvriendelijker te maken.

Uitgangspunten voor profielen:

Principeprofielen	Maximum snelheid	Hoofdfietsroute	Ontsluitende fietsroute
Gebiedsontsluitingsweg	50 km/uur of 70km/uur	Vrijliggend(e) fietspad(en)	
Wijkontsluitingsweg	50 km/uur	a) Eenrichtingsfietspaden aan beide zijden b) Fietsstroken met rijbaan zonder middenmarkering. Op hoofdfietsroute minimaal 1,75 m breed	
Verblijfsgebied	30 km/uur	Solitair fietspad of fietsstraat	Gemengd profiel

5 Fietsparkeren

Dit hoofdstuk behandelt de beleidsvoornemens ten aanzien van de fietsparkeervoorzieningen. Eerst worden de eisen voor fietsparkeervoorzieningen behandeld. Op basis van deze eisen worden algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd en de beleidsuitgangspunten voor specifieke bestemmingen, zoals het centrumgebied en scholen. Ook de knelpunten op het gebied van fietsparkeren uit de workshop en de enquête komen hier aan de orde.

Ten tijde van het opstellen van deze Nota Fiets wordt in regionaal verband (ROA) gewerkt aan de 'Herijking beleidsregels fietsenstallingen'. Het betreft functionele programma's van eisen voor fietsenstallingen bij OV-knooppunten, belangrijke OV-halten en voorzieningenclusters. Naar verwachting zullen de regionale afspraken goed aansluiten bij de beleidsvoornemens en –uitgangspunten in dit hoofdstuk. Wanneer blijkt dat er zich toch strijdigheden voordoen, dan zijn de regionale afspraken leidend.

Verbetering van de fietsparkeervoorzieningen is een belangrijk instrument in het beleid gericht op de aanpak van fietsdiefstal. Het volgende hoofdstuk behandelt de aanpak van fietsdiefstal.

5.1 Eisen aan fietsparkeervoorzieningen en -systemen

Om ervoor de zorgen dat de fietsparkeervoorzieningen optimaal gebruikt worden, moeten deze zo goed mogelijk voldoen aan de eisen van fietsers. Deze paragraaf geeft een overzicht van de eisen die gesteld worden aan fietsparkeervoorzieningen. De eisen van fietsers zijn echter soms strijdig met de eisen die de gemeentelijke overheid stelt vanuit het oogpunt van beheer en de kwaliteit van de openbare ruimte. Er moet een afweging gemaakt worden op basis van de prioriteiten in het beleid.

Verder kan onderscheid gemaakt worden tussen de eisen aan de *fietsparkeervoorzieningen als geheel* enerzijds en de *parkeersystemen* (rekken, klemmen) anderzijds. Fietser stellen niet in alle gevallen dezelfde eisen. Dit hangt onder meer samen met de verblijfsduur en de kans op diefstal.

Eisen aan fietsparkeervoorzieningen
Bij de eisen aan de fietsparkeervoorzieningen gaat het om de volgende zaken:

- **Afstand tot de bestemming:** bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de bestemming, maar als de verblijfsduur langer is (werken, school) zijn iets langere loopafstanden mogelijk (maximaal 50 meter).
- **Aantal plekken:** het aantal moet voldoen aan de vraag op een druk moment. Het CROW heeft kentallen opgesteld voor het aantal bezoekersplekken bij verschillende bestemmingen (zie tabel 5.1). Daarnaast bevat het

Bouwbesluit eisen ten aanzien van fietsparkeervoorzieningen bij utilitaire gebouwen. Hierin is bepaald dat een vastgesteld deel van het gebruiksoppervlak van een gebouw ingericht moet worden voor het stallen van fietsen, variërend van 0,3 % tot 12,5 %.

- **Logische ligging** ten opzichte van de aanrijroute.
- **Menselijk toezicht** in verband met sociale veiligheid, diefstal en vandalisme.
- **Openbaar, semi-openbaar, bewaakt, afgesloten en inpandig**. Hoe langer de verblijfsduur, des te belangrijker is een afgesloten inpandige berging.
- **Bescherming tegen weersinvloeden:** belangrijk als de verblijfsduur langer is.

Functie	eenheid	richtlijn aantal stalling-plaatsen
verpleeghuis	100 bedden	5-15
kinderdagverblijf	10 kinderen	1-3
basisschool	100 leerlingen	30-40
voortgezet onder-wijs	100 leerlingen	70-80
kantoor	100 m² bvo	2
regulier streekver-voer	halte	3
kansrijk streekver-voer	halte	10-30
hoofdwinkelcentrum	100 m² bvo	4-6
groot wijkwinkel-centrum	100 m² bvo	5-7
buurtwinkelcentrum	100 m² bvo	6-8
recreatiegebied	100 bezoekers topdag	20-40
sporthal	100 bezoekersca-paciteit	35-45
sportveld met tribu-ne	100 bezoekersca-paciteit	20-30
sportveld zonder tribune	wedstrijdveld	20-30
zwembad	100 m² waterop-pervlak	15-20
kerk, moskee	100 kerk-/moskeegangers	5-15
museum	100 bezoekers	1-3
theater	100 bezoekerscapaciteit grootste zaal	20-25
bioscoop	100 bezoekerscapaciteit grootste zaal	25-30

Tabel 5.1: Fietsparkeernormen. (bron: Fietsparkeerwijzer, CROW 2001)

Eisen aan de fietsparkeersystemen

Voor fietsparkeer*systemen* (rekken, klemmen) hebben de vereniging van fabrikanten en leveranciers van fietsparkeervoorzieningen en de Fietsersbond normen vastgelegd in Fietsparkeur. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen systemen die worden toegepast in afgesloten ruimten (zonder aanbindmogelijkheid) en in de openbare ruimte (met aanbindmogelijkheid). Om te voldoen aan Fietsparkeur moet een systeem voldoen aan de volgende gebruikerseisen:

- **Gemak bij het plaatsen van de fiets:** van belang zijn de tilhoogte en de hart-op-hart-afstand (37,5 cm bij hoog-laag-systemen en 65 cm bij systemen op hetzelfde niveau).

- **Kans op schade aan de fiets:** wederom is de hart-op-hart-afstand van belang. Daarnaast de stabiliteit van de fiets.
- **Gemak bij het vastzetten van een fiets:** de aanbindmogelijkheid moet bereikbaar zijn en geschikt voor verschillende beugel- en kettingsloten.
- **Kans op letsel** bij de gebruiker of passant (geen scherpe onderdelen);
- **Kraakbestendigheid** van antidiefstalvoorziening.
- **Vandalismebestendigheid** (angst voor slag in het wiel).

De wegbeheerder stelt zijn eigen eisen aan fietsparkeersystemen, die soms strijdig zijn met de gebruikerseisen. Het gaat daarbij om:

- **Ruimtebeslag**: met name van belang in centrumgebieden, waar ruimte schaars is.
- **Onderhoud:** gemak om zwerfvuil te verwijderen.
- **Duurzaamheid** van materialen.
- **Robuustheid** van de systemen; vandalismebestendig.
- **Esthetica**: met name van belang in gebieden waar een hoge kwaliteit van de openbare ruimte wordt nagestreefd.

5.2 Algemene beleidsuitgangspunten fietsparkeren

Voor het fietsparkeren in Amstelveen worden de volgende algemene beleidsuitgangspunten gehanteerd:

- Bij de realisatie van fietsparkeervoorzieningen wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de eisen aan fietsparkeervoorzieningen en –systemen, die in paragraaf 5.1 aan de orde zijn gesteld. Nieuwe fietsparkeersystemen voldoen aan Fietsparkeur.
- Bouwaanvragen voor utilitaire gebouwen worden altijd getoetst aan normen uit het Bouwbesluit. Bij woningen wordt ernaar gestreefd dat elke woning voorzien wordt van een eigen afsluitbare stallingsvoorziening.
- Bij publieksaantrekkende functies wordt uitgegaan van de richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeren voor bezoekers uit de publicatie 'Leidraad Fietsparkeren' van het CROW.
- Het kan in de praktijk voorkomen dat de werkelijke behoefte groter is dan uit toepassing van bovengenoemde normen blijkt. In die gevallen zal aanvullend onderzoek naar de werkelijke behoefte worden gedaan.

5.3 Fietsparkeren in het Stadshart

Paragraaf 5.1 geeft een uitgebreide opsomming van de eisen die over het algemeen gesteld worden aan fietsparkeervoorzieningen- en systemen. In grote lijnen gelden deze ook voor het Stadshart van Amstelveen, alleen bepaalde eisen zijn belangrijker en andere minder belangrijk. Dit hangt samen met de functies in het Stadshart en de bijbehorende verblijfsduur.

Een belangrijke functie in het Stadshart van Amstelveen is natuurlijk de detailhandel. Het gaat daarbij in de eerste plaats om het doen van doelgerichte aankopen (boodschappen) en in de tweede plaats om winkelen (leisure-activiteit). De verblijfsduur bij het boodschappen doen is relatief kort. Extra aandacht is dan gewenst voor:

- korte loopafstanden, bij voorkeur voor de deur van de winkel. Dit geldt in versterkte mate voor de supermarkt(en), omdat de fiets ook dienst doet als boodschappenkar;
- plaatsingsgemak, met name een beperkte tilhoogte.

Van minder belang is de bescherming tegen weersinvloeden en de bescherming tegen diefstal. Een bewaakte en/of centrale inpandige stalling sluit derhalve niet aan bij de eisen van klanten die op de fiets boodschappen doen. Het is wel wenselijk dat er altijd een mogelijkheid is om de fiets met een kettingslot/beugel aan de fietsparkeervoorziening te bevestigen (aanbindmogelijkheid).

Bij het recreatieve winkelen, maar ook bij het bezoek aan horeca, theater en het museum is de verblijfsduur wat langer. De nadruk komt dan wat meer te liggen op bescherming tegen weersinvloeden, vandalisme en diefstal. Eventueel kunnen beperkte concessies gedaan worden aan het plaatsingsgemak en loopafstand.

Voor centrumbewoners en werknemers is de verblijfsduur nog weer een stuk langer. Voor hen zijn afgesloten of inpandige stallingen gewenst.

Eisen van de wegbeheerder

Als we kijken naar de eisen die de *wegbeheerder* stelt aan de fietsparkeervoorzieningen, dan komt er in het centrumgebied meer nadruk te liggen op efficiënt ruimtegebruik, onderhoud (gemak waarmee zwerfvuil verwijderd kan worden) en esthetica.

Voor het functioneren van het winkelgebied kan het verder wenselijk zijn als men de fiets zoveel mogelijk aan de uiteinden van het winkelgebied zou parkeren, om vervolgens te voet verder te gaan. Hinder van fietsers en geparkeerde fietsen wordt daarmee zoveel mogelijk voorkomen. Concentratie van de stallingsvoorzieningen aan de uiteinden van het winkelgebied kan echter weer strijdig zijn met de eis dat bij een korte verblijfsduur de loopafstand minimaal moet zijn. De gemeente Amstelveen kiest daarom voor het uitgangspunt dat verspreid over het gehele centrumgebied fietsparkeervoorzieningen aangeboden moeten worden. Bij de bibliotheek, de Bijenkorf en de V&D wordt extra kwaliteit geboden voor bezoekers met een langere verblijfsduur. Uit de enquête komt tot naar voren dat er tijdens de vrijdagmarkt extra stallingsvoorzieningen gewenst zijn.

Voor het fietsparkeren in het centrumgebied hanteert de gemeente Amstelveen het uitgangspunt dat verspreid over het gehele centrumgebied voldoende fietsparkeervoorzieningen aangeboden worden. De nadruk ligt op korte loopafstanden tot de winkels en plaatsingsgemak. Extra aandacht wordt besteed aan de stallingsvoorzieningen bij de Bijenkorf, de bibliotheek, de V&D en tijdens de vrijdagmarkt.

5.4 Fietsparkeren bij OV-halten

In grote lijnen gelden de algemene eisen voor fietsparkeervoorzieningen ook voor OV-halten, alleen bepaalde eisen zijn belangrijker en andere minder belangrijk. Bepalend is de relatief lange verblijfsduur. Veelal stapt men 's ochtends op de bus of tram/metro en aan het eind van de middag komt men weer terug. Al die tijd staat de fiets bij de halte. Daarom wegen eisen ten aanzien van bescherming tegen weersinvloeden, vandalisme en diefstal zwaarder mee dan bijvoorbeeld in het centrum. Idealiter heeft de fietser, net als bij treinstations, de beschikking over een overkapte stalling die afsluitbaar of bewaakt is. Bij bushalten is dit echter in veel gevallen niet haalbaar. Daarom wordt hier onderscheid gemaakt tussen het busstation en tram-/metrohalten enerzijds en de overige bushalten anderzijds. Bij het busstation en tram-/metrohalten komen meer mensen op de fiets, zodat hogere kwaliteitseisen gewenst zijn. Om de gewenste hoogwaardige uitstraling te behouden is tevens extra aandacht voor beheer en toezicht gewenst. Door regelmatig fietswrakken te verwijderen, wordt bovendien de beschikbare capaciteit optimaal benut. Bij de 'gewone' bushaltes wordt volstaan met eenvoudige voorzieningen voor 2 tot 4 fietsers (bv. de zogenaamde nietjes).

Om een tweetal redenen vergt ook de loopafstand van de fietsparkeervoorziening tot de halten extra aandacht. Ten eerste omdat de fietser op de heenweg de bus of tram/metro niet wil missen. Dit bepaalt sterk of hij of zij de loopafstand nog acceptabel vindt. Daarnaast liggen de halten van vertrek en aan-

komst niet altijd op dezelfde plek. De loopafstanden 's ochtends en 's middags kunnen daarom verschillend zijn. In meeste gevallen kiest de fietser voor de fietsparkeervoorziening die het dichtste bij de vertrekhalte ligt.

De (subjectieve) verkeersveiligheid is bij OV-halten nog een belangrijk aandachtspunt van stallingen bij bushalten. Een bushalte ligt bijna altijd aan een drukke weg, omdat de bus van deze wegen gebruik maakt. In- en uitstappers moeten deze weg altijd minimaal 1 keer oversteken en soms zelfs 3 keer om de fiets weer op te halen. Een goede oversteekbaarheid is daarom van belang.

De meeste klachten over stallingen in de enquête en tijdens de workshop hebben betrekking op het busstation en de tram-/metrohaltes.

De gemeente Amstelveen streeft naar extra kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen bij het busstation en tram-/metrohalten in de vorm van transparante overkappingen en een aantal fietskluisjes. Hier wordt tevens extra aandacht besteed aan beheer en onderhoud.

5.5 Beleidsuitgangspunten basisscholen

De fiets is een belangrijk vervoermiddel voor leerlingen in het basis- en voortgezet onderwijs. Stimulering van het fietsgebruik biedt voordelen voor zowel de kinderen, de school als de schoolomgeving. Hetzelfde geldt overigens voor lopen. De belangrijkste doelstelling van de fietsparkeermaatregelen bij basisscholen is stimulering van het fietsgebruik. De fietsparkeermogelijkheden mogen voor leerlingen en leerkrachten en ouders geen beletsel zijn om met de fiets naar school te komen. Sterker nog: de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen moet zo wervend zijn, dat het de leerlingen en leerkrachten en ouders aanspoort de fiets te pakken.

De volgende eisen worden gesteld aan fietsparkeervoorzieningen bij scholen:

- Fietsparkeersystemen moeten geschikt zijn voor een grote diversiteit aan fietsen: van kleuterfietsen tot 'normale' fietsen.
- Bij de keuze van de fietsparkeersystemen moet rekening gehouden worden met een grote diversiteit aan persoonkenmerken: van kleuters tot tieners. Omdat kleine kinderen weinig kracht in de armen hebben, moet de tilhoogte beperkt blijven.
- De fietsparkeervoorziening moet, vanwege de lange verblijfsduur, bescherming bieden tegen weersinvloeden, diefstal en vandalisme. De voorzieningen zijn daarom bij voorkeur overdekt, gelegen binnen de hekken van de school en in het zicht.

Het is niet mogelijk om met de beschikbare gegevens een beeld te schetsen van de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen bij scholen in Amstelveen. Aanbe-

volen wordt om scholen te attenderen op het belang van de goede fietsparkeervoorzieningen en te helpen bij het inventariseren van knelpunten.

De kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen bij scholen moet zo wervend zijn, dat het de leerlingen, ouders en leerkrachten aanspoort de fiets te pakken. De gemeente Amstelveen is bereid een financiële bijdrage te leveren aan kwaliteitsverbetering.

5.6 Beleidsuitgangspunten welzijnsaccommodaties

Sportvelden en zwembaden etc. zijn voorzieningen die normaal gesproken grote aantallen fietsers trekken. Het betreft vooral gemeentelijke voorzieningen, zodat de gemeente direct invloed kan uitoefenen op het aanbod van fietsparkeervoorzieningen.

Wat de eisen aan de fietsparkeervoorzieningen bij deze welzijnsaccommodaties betreft moet onderscheid gemaakt worden tussen personeel (inclusief vrijwilligers) en bezoekers. Voor het personeel zijn overdekte en afsluitbare stallingen wenselijk. Voor de bezoekers kan volstaan worden met fietsparkeersystemen met een goede aanbindmogelijkheid. De voorzieningen zijn bij voorkeur gelokaliseerd op het eigen terrein en in het zicht.

Beleidsuitgangspunten voor het fietsparkeren bij welzijnaccommodaties zijn:

- Voor bestaande welzijnsaccommodaties wordt een vraagvolgend beleid voorgesteld. De beheerders/gebruikers worden geïnformeerd over het belang van fietsparkeervoorzieningen. Desgewenst kunnen zij zelf vraag en aanbod inventariseren op enkele drukke momenten. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers.
- Bij nieuwbouw of renovatie worden goede stallingsvoorzieningen direct meegenomen. Bouwaanvragen worden getoetst aan de eisen die het Bouwbesluit stelt aan fietsparkeergelegenheid en de kentallen van het CROW worden toegepast. Ook hier wordt onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers.

Voor de fietsparkeervoorzieningen bij bestaande welzijnsaccommodaties wordt een vraagvolgend beleid gevolgd. De gemeente reserveert hiervoor jaarlijks een budget. Bij nieuwbouw en renovatie voldoen de fietsparkeervoorzieningen aan de normen en eisen uit het Bouwbesluit en van het CROW.

6 Communicatie, organisatie en evaluatie

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke bijdrage maatregelen op het gebied van diefstalpreventie, communicatie en organisatie kunnen leveren aan de doelstellingen van het fietsbeleid.

6.1 Aanpak van fietsdiefstal

Om het probleem van de fietsdiefstal effectief te kunnen bestrijden is een aanpak op verschillende fronten noodzakelijk. In het vorige hoofdstuk is aan de orde gekomen welke bijdrage het fietsparkeerbeleid kan leveren aan het terugdringen van het aantal fietsdiefstallen. Maatregelen op het gebied van fietsparkeervoorzieningen zijn voor gemeenten relatief eenvoudig te nemen. Een effectieve aanpak vergt echter ook inspanningen ten aanzien van opsporing, vervolging, heling en preventie.

De gemeente Amstelveen stelt momenteel jaarlijks een werkprogramma fietsdiefstalpreventie op. Het werkprogramma fietsdiefstalpreventie is een uitwerking van het actieplan integrale veiligheid 2005 en geeft inzicht in activiteiten en maatregelen die in het jaar 2005 en 2006 worden uitgevoerd op het gebied van de bestrijding van fietsdiefstal. Het werkprogramma sluit aan op het project fietsdiefstalpreventie van de gemeente Amsterdam. Binnen dit project werkt de gemeente Amsterdam nauw samen met de regio politie Amsterdam – Amstelland. De aanpak van fietsendiefstal is namelijk reeds een speerpunt in het beleid van het politiekorps Amsterdam – Amstelland. De wijkteams van de politie in Amstelveen zijn via de regio reeds deelnemer aan het project. Door als gemeente Amstelveen aan te sluiten op dit programma wordt de effectiviteit van het project vergroot. Het werkprogramma richt zich, in aansluiting op Amsterdam, op een aantal preventieve acties ondersteund door gericht toezicht.

Jaarlijks stelt de gemeente een werkprogramma fietsdiefstalpreventie op. Het werkprogramma sluit aan op het project fietsdiefstalpreventie van de gemeente Amsterdam.

6.2 Communicatie en voorlichting

Communicatie en voorlichting zijn ondersteunend aan de ‘harde’ maatregelen uit de voorgaande hoofdstukken, die erop gericht zijn de infrastructuur te verbeteren. Het communicatiebeleid kan op verschillende manieren ingezet worden.

- Waarom zou ik de fiets nemen?
- Hoe los ik praktische problemen op?

- Hoe kan ik mijn veiligheid vergroten?
- Hoe kan verklein ik de kans dat mijn fiets gestolen wordt?

Waarom zou ik de fiets nemen?
Communicatie kan ingezet worden om de kennis, de houding en het gedrag van mensen de veranderen ten gunste van de fiets. In de boodschap ligt de nadruk op de voordelen van de fiets voor het individu. De fiets is snel, goedkoop en bovenal gezond. Ook het imago van de fiets is van belang. Net als in de rest van Nederland kent ook Amstelveen een sterke fietscultuur en -traditie. Het communicatiebeleid moet erop gericht zijn deze fietscultuur in stand te houden en te versterken. Vaak op subtiele wijze. Bijvoorbeeld door de fiets te gebruiken in personeelsadvertenties, bestuurders en lokale bekendheden af te beelden op de fiets.

Hoe los ik praktische problemen op?
De communicatie is erop gericht om fietsers te helpen met praktische problemen van alle dag. Wat is de kortste route naar mijn bestemming? Waar kan ik een fiets huren? Deze informatie kan het beste vermeld worden op informatiedragers (kaarten, websites) die mensen sowieso al gebruiken. Veranderingen in de infrastructuur, zoals de reconstructie van de Groenelaan, zijn een goede aanleiding om aantrekkelijke en veilige routes onder de aandacht te brengen.

Bepaalde praktische problemen hebben te maken met specifieke doelgroepen. Jonge ouders staan steeds weer voor de vraag hoe ze hun kinderen meenemen op de fiets. Ouderen vragen zich hoe ze zolang mogelijk mobiel kunnen blijven. Met doelgroepgerichte communicatie kan de gemeente hen helpen.

Praktische informatie is vooral effectief als deze wordt aangeboden op momenten dat er aanleiding is om het gedrag aan te passen. Bijvoorbeeld bij de geboorte van een kind, de eerste schooldag, een nieuwe baan of een verhuizing.

Hoe kan ik mijn veiligheid vergroten?
Bij voorlichting over verkeersveiligheid ligt traditioneel de nadruk bij verkeerseducatie op scholen. Met name praktijkonderwijs is van belang. In 2003 en 2004 participeerde de gemeente samen met de politie en 3VO in de jaarlijkse campagne "*Op voeten en fietsen naar school*".
Een steeds belangrijker wordende doelgroep zijn de ouderen. Ouderen zijn kwetsbaarder waardoor ze bij een ongeval eerder (ernstig) letsel oplopen. Vermindering van het gehoor of het gezichtsvermogen vereist daarnaast een aanpassing van het gedrag. In 2005 participeerde de gemeente samen met de politie en 3VO in de scootmobielcursus.

Hoe kan ik de kans dat mijn fiets gestolen wordt verkleinen?
Een belangrijk aandachtspunt in de communicatie is het voorkomen van fietsdiefstal. Fietsers kunnen zelf de kans op fietsdiefstal beperken door het gebruik van goede sloten op de juist manier. Wat de aanpak van fietsdiefstal betreft zoekt de gemeente Amstelveen aansluiting bij de Amsterdamse aanpak (zie hoofdstuk 5).

De gemeente Amstelveen ontwikkelt een communicatiebeleid rond de fiets met de volgende onderdelen:
- Vergroten van de kennis van inwoners van Amstelveen over de voordelen van de fiets en verbeteren van de beeldvorming over de fiets.
- Praktische oplossingen voor fietsersproblemen van alle dag.
- Verkeerseducatie voor jongeren en ouderen, met aandacht voor participatie in de campagne '*Op voeten en fietsen naar school*' en de scootmobielcursus van 3VO (Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie).
- Voorkomen van fietsdiefstal, waarbij aansluiting gezocht wordt bij de Amsterdamse aanpak.

6.3 Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement richt zich specifiek op het oplossen van bereikbaarheidsproblemen in het woon-werkverkeer. In Amstelveen heeft de Projectgroep Mobiliteitsmanagement Amstelveen aanbevelingen opgesteld. Twee aanbevelingen voor de korte termijn hebben betrekking op de fiets:
- Uit het mobiliteitsonderzoek blijkt dat veel werknemers binnen 7,5 km afstand wonen van hun werk. Veel van die werknemers gebruikt de auto voor het woon-werkverkeer. Tot 7,5 km is de fiets echter een prima vervoermiddel en nog gezond ook hetgeen ten goede kan komen aan ziekteverzuimpercentages/-kosten. Daarnaast zijn er sinds januari 2004 fiscale vergoedingsmogelijkheden voor afstanden tot 10 kilometer, waardoor ook gebruik van de fiets aantrekkelijker kan worden voor de werknemer, mits het bedrijf wil overgaan tot deze belastingvrije vergoeding. Ook zijn er interessante/leuke fietsbeloningssystemen op de markt (denk aan Trappers[5]).
- (OV)fietsgebruik stimuleren bij werkgevers: werknemers die vanaf hun huisadres met het OV kunnen reizen, hebben veelal een grote loopafstand vanaf de uitstap/eindhalte bus/tram/metro tot aan hun werkplek. Voor afstanden van ongeveer 1 tot 5 kilometer is de OV-fiets een prima natransportmogelijkheid. Met name medewerkers van bedrijven in Bovenlanden / Langerhuize zouden hier baat bij kunnen hebben. In Amstelveen zijn dergelijke OV-fietsen nog niet op relevante OV-punten/halten beschikbaar. Er is inmiddels wel overleg gaande om fietsstallingsmogelijkheden uit te brei-

[5] Trappers is een elektronisch spaarsysteem. Aan de fietsen van werknemers worden chips bevestigd, die bijhouden hoe vaak men op de fiets naar het werk komt. Op deze manier kunnen de werknemers sparen voor beloningen naar eigen keuze.

den. Daarnaast heeft OV-fiets aangegeven mogelijkheden te zien binnen de gemeente Amstelveen. Daarbij wordt in eerste instantie gedacht aan de nieuwe fietsenstalling bij het busstation. Overigens zijn er al OV-fietsen beschikbaar op NS-station Zuid-WTC (Amsterdam). Treinreizigers met een bestemming in Amstelveen kunnen deze OV-fietsen gebruiken als natransportmiddel. Bedrijven en instanties in Amstelveen kunnen deze optie vermelden in hun communicatie.

De gemeente Amstelveen wil de deelname aan de Projectgroep Mobiliteitsmanagement Amstelveen voortzetten, en onderstreept daarbij het belang van de fietsmaatregelen.
Om het natransport te verbeteren wordt op korte termijn gekeken naar de mogelijkheid van een OV-fiets uitgiftepunt dichterbij het busstation.

6.4 Ambtelijke organisatie

Voor de continuïteit in het fietsbeleid is het van groot belang dat het fietsbeleid goed verankerd is in de ambtelijke organisatie. De gemeente Amstelveen heeft daarvoor een fietscoördinator, die functioneert als spin in het web. De fietscoördinator:

- beoordeelt of gemeentelijke plannen voldoen aan de uitgangspunten uit het fietsbeleidsplan;
- bewaakt de voortgang van specifieke fietsprojecten;
- is het aanspreekpunt over fietsonderwerpen voor externen, zoals bewoners, Fietsersbond en andere overheden;
- evalueert de Nota Fiets 2006-2015 halverwege de looptijd van deze nota.

Ook tijdens de workshop is het belang van een fietscoördinator benadrukt.

De gemeentelijke fietscoördinator toetst gemeentelijke plannen aan de Nota Fiets 2006-2015 en bewaakt de voortgang van fietsprojecten en evalueert de Nota Fiets 2006-2015 halverwege de looptijd van deze nota.

In deze Nota Fiets 2006-2015 zijn verschillende uitgangspunten voor het beleid geformuleerd. Deze beleidsuitgangspunten hebben echter alleen betekenis als daadwerkelijk worden toegepast in de verschillende gemeentelijke beleidssectoren. Een belangrijke taak van de fietscoördinator is dan ook het verspreiden van de kennis en beleidsuitgangspunten uit deze nota en (daarmee) het vergroten van het draagvlak.

De gemeentelijke fietscoördinator draagt (samen met anderen) zorg voor de verspreiding van de beleidsuitgangspunten uit de Nota Fiets 2006-2015 in de gemeentelijke organisatie.