

Onderwerp: Fietsbeleid stadsdeel Nieuw-West

Gelegenheid: Beleidskader "Nieuw-West Fietst"

1 Algemeen

Het opstellen van een beleidskader voor de fiets in Nieuw-West juichen we toe.

De nota 'Nieuw-West Fietst!' is daarvoor een mooi begin. We constateren wel dat het beleid nog handen en voeten nodig heeft.

Met onze reactie hopen we een bijdrage te leveren in het aanvullen en uitwerken van het fietsbeleid van Nieuw-West. Ook de *Beleidswijzer Fietsverkeer* van het *Fietsberaad*¹ biedt daartoe handvatten.

2 Fietsen is onlosmakelijk deel van mobiliteit en RO-beleid.

Fietsen is een onlosmakelijk onderdeel van mobiliteit. In dit beleidskader missen we nog de verbanden tussen fiets en andere vervoersmiddelen.

Een groot deel van de verplaatsingen minder dan 7,5 km worden nog per auto gedaan.

Door minder gewenste vervoersmiddelen minder aantrekkelijk te maken en de fiets als alternatief te promoten snijdt het mes aan twee kanten. Als je niet-noodzakelijk autogebruik, zoals korte ritjes naar de supermarkt, door betaald parkeren onaantrekkelijk maakt, zullen meer mensen voor de fiets kiezen. Door minder autoverkeer bij het winkelcentrum wordt het fietsen daar veiliger en dus aantrekkelijker.

Er is ook een belangrijk verband tussen ruimtelijke ordening en fietsen. Het verplaatsen van sportvoorzieningen en winkelcentra naar de rand van de stad veroorzaakt een toename van autoverkeer.

Andersom zijn verdichting, het idee van de compacte én complete stad (alle voorzieningen op fietsafstand), en het concept van de "8-80city"² positief voor de leefbaarheid én voor het fietsen.

Het stedelijke MJP-fiets leert ons dat investeren in de fiets per euro heel veel meer oplevert dan de meeste andere investeringen, zoals die in grootschalig OV. Investeren in de fiets levert grote besparingen op bij OV, auto-infra, gezondheid en CO2-maatregelen.

3 Infrastructuur

De nota poneert de stelling dat de fiets-infra in Nieuw-West goed is. Dat is in het algemeen waar: de goede fietsroutes verdienen zelfs meer fietsers.

Tegelijk geeft de enorme respons op onze enquête van Wijken voor de Fiets aan dat er nog veel verbeteringen mogelijk zijn en dat veel inwoners daar een punt van maken. De resultaten zullen we u binnenkort doen toekomen. In de bijlage vindt u alvast onze belangrijkste conclusies.

Daarbij valt ons op dat er veel klachten zijn over de zogenaamde 'grijze wegen': wegen die niet 'duurzaam veilig' (kunnen) worden ingericht omdat ze zowel een verkeersfunctie (50 km en

¹ Zie www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document000160.pdf

² "If you create a city that's good for an 8 year old and good for an 80 year old, you will create a successful city for everyone.": www.8-80cities.org.

fietspaden vereist) als een verblijfsfunctie (30 km vereist) hebben. Daarnaast is de ervaren sociale veiligheid in Nieuw-West een serieus punt van zorg.

We zouden graag in aanvulling op het stedelijk beleid een aantal uitgangspunten voor de infrastructuur willen zien.

1. Voor het fietsnetwerk inzetten op **'ontvlochten' doorgaande fietsroutes**, zoveel mogelijk zonder obstakels en in de voorrang (fysiek afdwingen). Ontvlochten fietsroutes lopen niet samen met belangrijke auto of bus/tramroutes en zijn aangenamer en verkeersveiliger (zelfs bij vrijliggende fietspaden waar afslaand autoverkeer en dode hoek nog een gevaar zijn). Voorbeelden van 'ontvlochten' fietsroutes zijn het Christoffel Plantijnpad met zijtak naar Roosje Vospad en de route Erasmusgracht - Gerbrandypark - Albardagracht - Tom Schreursweg.
2. Daarnaast zorgen voor zo goed mogelijke **sociaal veilige alternatieven** (bijv. in de avonduren) zoals de Pieter Calandlaan.
3. Zorgen voor **goed onderhoud** van zowel wegdek, markering als naastgelegen begroeiing (sociale veiligheid).
4. **Verbeteren van knelpunten in de bestaande fietsroutes**, met name de op de zogenaamde 'grijze wegen'. Er zijn in Nieuw-West veel 30 km straten, waar te makkelijk 50 km gereden wordt (Nachtwachtdaan, Hemsterhuisstraat) en 50 km straten die niet duurzaam veilig (zonder fietspad) zijn ingericht (Pieter Calandlaan).
5. Aanbrengen van **ontbrekende schakels** in het netwerk (in samenspraak met de centrale stad). Een aantal zijn opgenomen in stedelijk beleid. De nota noemt deze drie:
 1. **Heemstedestraat-route** (tussen Aletta Jacobs en Sneevlietweg ten westen van ringlijn bij het metrostation?).
Tevens genoemd in stedelijk MJP Fiets met lage kosten en grote prioriteit.
 2. **Laan van Vlaanderenroute**: brug over Slotervaart naar Thomasstraat. Tevens genoemd in stedelijk MJP Fiets.
 3. **Anderlechtroute**: (wordt daarmee fietspad aan westzijde en aansluitingen op 2ri-fietspad bedoeld?) Staat niet in het stedelijk MJP Fiets.

Toe te voegen zijn deze kansen voor nieuwe ontvlochten fietsverbindingen:

4. **Parallel aan de ringlijn**, o.a. aan de westzijde van Deuterpad bij de Vlughtlaan tot aan de Lelylaan. Denkbaar is zelfs een fietspad gehangen aan het spoor, om zo een ongelijkvloerse oversteek vanaf de Vlughtlaan over de Haarlemmerweg (auto-hoofdverbinding) te maken.
De Multatuliroute (oostkant ringlijn van de Vlughtlaan naar de Haarlemmerweg, genoemd in stedelijk MJP Fiets) kan ook deel uitmaken van deze ringlijn fietsroute.
5. **Vanuit Rembrandtpark**, M. Bauerstraat, Hemsterhuisstraat en nieuwe doorsteek **naar Plantijnpad** (ontvlochten alternatief voor Postjesweg).
6. Tussen Roosje Vospad en Tussenmeer enerzijds **naar de Aker** anderzijds (bijv. via Hogeboomspad).
7. **Dijkwegpad rechtstreeks doortrekken over Slotervaart** en laten aansluiten op Plesmanlaan. De huidige route vanaf Nieuw Sloten heeft een oversteek over de Louis Davidstraat. Deze is lastig en gevaarlijk doordat achteropkomende auto's over de brug aan komen rijden en niet goed zichtbaar zijn. Veel ongewenste fietsbewegingen (over voetpad, aan verkeerde kant van de weg, oversteken op onverwachte plaats). Met een

stukje tweerichtingsfietspad kan het fietsverkeer aansluiten op de rotonde Plesmanlaan/Louise Davidstraat).

8. **Fietsverbinding met Amsterdamse Bos** via een brug over de Nieuwe Meer bij Haarlemmerringvaart (tussen haventje einde Oude Haagseweg en pannekoekenboerderij). Dit plan is door het stadsdeel ook al eens geopperd in de plannen voor de herinrichting van dit gebied.
9. Tenslotte mag de problematische schakel in het fietsnetwerk die de **Sloterweg** nu is niet onvermeld blijven.

4. Fietsparkeren

Fietsparkeren is een erg divers probleem. Verschillende fietsparkeerproblemen moeten dan ook verschillend opgelost. Aandacht is nodig voor:

1. het fietsparkeren bij woningen. Het stadsdeel kan de bouw van makkelijk bereikbare inpandige fietsstallingen in nieuw- (en ver)bouw à la parkeergarage (los van separate bergingen) stimuleren. Daar zijn in Nieuw-West succesvolle voorbeelden van.
2. het verschil maken tussen kort en lang-parkeren bij voorzieningen: er is verschil tussen een boodschap doen en winkelen.
3. De toename van de e-fiets. Omdat deze relatief duur en zwaar is, stelt men hogere eisen aan het stallen (denk ook aan oplaadmogelijkheid).

5. Imago en stimuleren fietsgebruik

Uit het onderzoek van 'wijkwiskunde' maken we op dat verschillende groepen op een verschillende manier naar het fietsen kijken. Nieuw-West is het ideale stadsdeel om dit verder te onderzoeken en uit te werken in maatregelen die het fietsen stimuleren. Daarom is het uitwerken van dit hoofdstuk erg belangrijk.

1. De aanpak van het imagoprobleem (met name bij jongeren) is totaal anders dan de aanpak van de (vermeende) praktische problemen en misverstanden (bijv. bij allochtone vrouwen).
2. De aanpak van onbekendheid en vermeende praktische problemen is een kansrijk project, vooral als je kan aansluiten bij veranderingsmomenten in iemands leven/loopbaan (bij kind krijgen info geven over fietsen met kinderen/fietskar); informatie en projecten bij verandering van school, werk of huis.
3. We twijfelen niet over de fietsvaardigheid van kinderen op zich. Ook de meeste allochtone kinderen leren wel op een speelgoedfiets fietsen. Wel is het gedrag in het verkeer een probleem, alleen te leren door (naast educatie op school) dagelijks op 'makkelijke' stukken te fietsen onder corrigerende begeleiding (van ouders). Bij sommige kinderen komt een omgekeerd probleem voor: over-protectie door (meest autochtone) ouders.
4. Imago onder jongeren van zowel de fiets als de concurrent (met name de scooter). Het imago verschilt enorm per groep (VWO vs. VMBO) (expertmeeting; zie 7). Beïnvloedbaar nog wel op basisschool en door omgeving (medescholieren, voorbeelden).
5. Aanpak per doelgroep samen met de doelgroep (en niet alleen van bovenaf). Denk aan de kracht van rolmodellen (positief en negatief).
6. Een obstakel voor meer fietsen in Nieuw-West is fietsonderhoud: als je geen band kan plakken, wordt de fiets al gauw weer aan de kant gedaan. Aandacht hiervoor (op school, in wijk- en winkelcentra, acties zoals 'repair café', in samenwerking met fietsenhandel).

7. De fietsersbond is voornemens in het voorjaar in het stadsdeel een expertmeeting of symposium te organiseren over het stimuleren van fietsgebruik en het verbeteren van het imago van de fiets en nodigt het stadsdeel uit daaraan mee te doen.

bijlagen

1. **samenvatting reactie 'Wijken voor de Fiets'**

Zie hieronder

2. **Beleidswijzer Fietsverkeer (Fietsberaad)**

Zie www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document000160.pdf

Bijlage 1

Conclusies en aanbevelingen

naar aanleiding van de inventarisatie van fietsknelpunten door het project *Wijken voor de Fiets* van de Fietsersbond in Amsterdam Nieuw West

Algemene conclusies:

- Er zijn 195 knelpunten gemeld door 280 personen. 23 knelpunten zijn door 2 of meer personen gemeld. De Aalbersestraat, Comeniusstraat en Pieter Calandlaan zijn het vaakst genoemd.
- Grootste probleem zijn drukke 30 en 50 km wegen (bus, vrachtverkeer, auto's) waarop fietsers niet gescheiden zijn van andere verkeer door vrijliggende fietspaden.
- Er zijn geen wijken die er in positieve of negatieve zin echt uitspringen. In de nieuwe wijken Nieuw Sloten en de Aker zijn net als de oudere wijken binnen en buiten de ring ook veel knelpunten.
- Mooie en overzichtelijke weergave op kaart. Makkelijk om knelpunten per wijk en buurt te identificeren.
- Met beter wegonderhoud en betere handhaving zijn veel knelpunten op te lossen.

Samenvatting knelpunten en aanbevelingen voor belangrijke knelpunten:

1. Fietsparkeerproblemen:
 - a. Bij winkelcentra en supermarkten (Osdorpplein, Belgiëplein, Dekamarkt Slotermeerlaan) meer fietsparkeerplaatsen realiseren.
 - b. Bij openbaar vervoerspunten (OV-haltes metro, NS Lelylaan en Sloterdijk) meer fietsparkeerplaatsen (m.n. NS Sloterdijk), fietsenrekken beter onderhouden en verwijderen fietswrakken.
 - c. Bij onderwijsinstellingen aandacht voor de weginrichting en locatie fietsenstallingen.
2. Gladheidsbestrijding:
 - a. Klachten over tunneltjes naar Rembrandtpark (onder A10) en Gerbrandypark. Betere communicatie over strooibeleid (niet in parken)? Tunneltjes opnemen in strooiroutes?
 - b. Fietspad Westlandgracht (bij Andreasterrein) opnemen in strooiroute. Deze route is veranderd van karakter door verandering bestemming Andreasterrein.
3. Sociale onveiligheid:
 - a. Tunneltjes: betere verlichting aanbrengen.
 - b. Hangjongeren: meer toezicht en alternatieve locaties aanbieden.
 - c. Parken en goen: betere verlichting van fietspaden, beter snoeibeleid en waar mogelijk alternatieve fietsroutes aantrekkelijk maken.
 - d. Pleinen: beter beheer, onderhoud en schoonmaken.
 - e. Algemeen: delen van Nieuw West worden 's avonds als sociaal onveilig ervaren omdat er weinig woonbebouwing is (groen, water, bedrijven, winkelcentra). Voor de korte termijn: per locatie bekijken of er een verbetering in een of meer van bovenstaande aanbevelingen te bedenken is. Voor de lange termijn: andere inrichting gebied met doorgaande fietsroutes.

4. Ontbrekende fietsverbindingen:
 - a. Dijkwegpad rechtstreeks doortrekken over Slotervaart en laten aansluiten op Plesmanlaan. De huidige route vanaf Nieuw Sloten heeft een oversteek over de Louis Davidstraat. Deze is lastig en gevaarlijk doordat achteropkomende auto's over de brug aan komen rijden en niet goed zichtbaar zijn. Veel ongewenste fietsbewegingen (over voetpad, aan verkeerde kant van de weg, oversteken op onverwachte plaats). Met een stuke tweerichtingfietspad kan het fietsverkeer aansluiten op de rotonde Plesmanlaan/Louise Davidstraat).
 - b. Meer aandacht voor gevolgen van langdurige tijdelijke situaties waarin fietsverbindingen worden afgesloten (Andreasterrein, Westrandweg) en aanleggen van tijdelijke alternatieve fietsroutes.
 - c. Fietsverbinding met Amsterdamse Bos via een brug over de Nieuwe Meer bij Haarlemmerringvaart (in verlengde Oude Haagseweg). Dit plan is door het stadsdeel ook al eens geopperd in de plannen voor de herinrichting van dit gebied.
5. Grijze wegen problematiek:
 - a. Gebiedsontsluitingswegen (50 km, OV-route) zonder afzonderlijke fietspaden of met fietsstroken: voorzien van fietspaden.
 - b. Drukke erftoegangswegen / 30 km straten (OV-route, leveranciers bedrijven en winkels) zonder afzonderlijke fietspaden of met fietsstroken: voorzien van fietspaden.
 - c. Veel meldingen over te krappe breedte rijbaan van 30 km straten voor fietsers bij tweerichtingverkeer en langsparkeren. Ook plotselinge wegversmallingen.
 - d. Snelheidsbeperkende maatregelen auto's en scooters. Inrichting 30 km gebieden.
 - e. Onoverzichtelijke situaties en parkeeroverlast bij scholen door met auto halende en brengende ouders. Ook scooteroverlast bij middelbare scholen. Handhaving en betere inrichting gebied.
 - f. Overgang van apart fietspad naar rijbaan waar het fietspad ophoudt levert gevaar op voor fietsers door slechte weginrichting. Aanbeveling: fietspaden doortrekken tot kruisingen en niet halverwege laten ophouden.
6. Overige verkeersproblemen:
 - a. Onderhoud fietspaden (wortelopdruk, losliggende tegels, niveauverschillen in wegdek bij materiaalovergangen, zoals bruggen en rijbanen, opdringend groen snoeien).
 - b. Scooters op rijbaan. Snorscooters weren van Brettenpad. Handhaving snelheid snorscooters op fietspad.
 - c. Gevaarlijke kruisingen door onduidelijke weginrichting (zichtproblemen, opstelproblemen voor fietsers) en hoge intensiteit en geen voorrang verlenen. Auto's rijden te hard en door rood: handhaving.
 - d. Weginrichting rotondes is niet uniform. Rotondes soms onveilig.
 - e. Verkeerslichtinginstallaties beter afstellen voor fietsers. Detectielussen en aanmeldknoppen voor fietsers werken niet altijd. Lange wachttijden voor fietsers leiden tot 'door rood rijden'.
 - f. Onderhoud schilderwerk (belijning) bij fietsstroken en op kruisingen.
 - g. Zichtprobleem tramhaltes (door hekwerk en halterende trams).
 - h. Voetgangers op fietspad door ontbrekende voetpaden.

Marlies Stouthard, Fietsersbond afdeling Amsterdam, 15 september 2012