

Onderwerp: Programmapunten Fietsersbond Amsterdam

Gelegenheid: De raadsverkiezingen van 2014

Algemeen

1. De gemeente zet in op groei van het fietsgebruik en neemt belemmeringen daarvoor weg zodat een schaa sprong in het fietsbeleid mogelijk wordt.
2. De gemeente Amsterdam vergroot haar eigen budget voor fietsbeleid en zet zich in voor extra budget bij stadsregio en provincie. Dit om de door de groei van het fietsverkeer ontstane achterstand in te lopen en te anticiperen op de toekomstige groei. Met een vooruitstrevend fietsbeleid bereikt de gemeente voor relatief weinig geld doelen op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, gezondheid, milieu en klimaat.
3. Bij nieuwbouw of herstructurering van wijken gaat de gemeente uit van het principe van “omgekeerd ontwerpen”: fietsers en voetgangers staan voorop. Wijken worden fiets- en kindvriendelijk ingericht. Bij plannen op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling wordt uitgegaan van de fiets en de potentie daarvan als ruimtelijke drager. De gemeente betreft de fiets niet alleen bij het verkeers-, ruimte- en bereikbaarheidsbeleid, maar ook bij het economische beleid (bij winkelveorzieningen is de bereikbaarheid voor de fiets belangrijk voor het economische draagvlak), het klimaatbeleid, bij actieplannen voor betere luchtkwaliteit, en bij maatregelen tegen overgewicht en bewegingsarmoede.

Een excellente fietsinfrastructuur (rijdende fiets)

4. De gemeente zorgt voor een robuust, snel, comfortabel en fijnmazig netwerk van geasfalteerde fietspaden, fietsstraten en/of fietsroutes; ze houdt daarbij rekening met een groeiend aantal fietsers, fietsers met verschillende vaardigheden (oud, jong, snel, traag), de toename van e-bikes en bijzondere fietsen en een verdere groei van het aantal fietsers in de toekomst.
5. Voor de kwaliteit van het fietsnetwerk wordt minimaal uitgegaan van de landelijke CROW-aanbevelingen. Voor het hoofdnet en plusnet gelden daarboven extra kwaliteitseisen. Daar zullen de rijdende en vooral de geparkeerde auto en ook het OV ruimte moeten inleveren.
6. De gemeente blijft actief zoeken naar mogelijkheden om het fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer verder te ontvlechten (= scheiden op routeniveau). Fietstunnels en fietsbruggen worden in dat kader in stand gehouden of waar mogelijk nieuw aangelegd.
7. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur voor auto's of OV voorkomt de gemeente het ontstaan van barrières voor het fietsverkeer en bekijkt of de aanleg van nieuwe of verbeterde fietsroutes op deze ontwikkelingen kan meeliften.

8. De ontbrekende schakels in het hoofdnet fiets moeten de komende jaren worden aangevuld, waaronder de Nemo-route, de Helmersstraat/Leidsegracht-route, de Schinkel/Kostverlorenvaart-route en de Erasmusgracht/Foodcenter-route. Kansen om fietsroutes langs waterlopen onder bruggen door te laten lopen moeten aangegrepen worden, zoals onder de Prins Hendrikkade bij het Kadijksplein en langs de Weesperzijde onder de Rozenburglaan.
9. De gemeente draagt er zorg voor dat fietsers vanuit de stad binnen tien minuten op een comfortabele wijze in de recreatieve ruimte kunnen zijn om een ommetje te maken.
10. De gemeente zorgt voor voldoende, frequente en gratis pontverbindingen over het IJ, waaronder een verbinding tussen het KNSM-eiland en Noord. Ze onderzoekt nieuwe verbindingen, bijvoorbeeld boven de Piet Heintunnel en zet zich in voor (het behoud van) fietsferry-verbindingen over IJ en Noorzeekanaal tussen Amsterdam en Velzen, zo mogelijk ook naar Zaanstad en Almere.
11. De gemeente investeert in regionale snelfietsroutes voor zowel woon-werk als recreatief verkeer.
12. De gemeente onderhoudt de fietspaden goed en regelmatig en vergeet de routes van het hoofdnet fiets niet bij de gladheidbestrijding en het snoeien van groen. Bezuinigingen op het onderhoud mogen niet ten koste gaan van het onderhoudsniveau.
13. Fiets en OV worden beter op elkaar afgestemd. Dat betekent:
 - a. Ruim voldoende gratis en veilige fietsparkeervoorzieningen bij alle belangrijke OV-haltes.
 - b. De mogelijkheid om tegen betaling, ook in de spits, de fiets mee te nemen in metro en sneltram.
 - c. Het opzetten of uitbreiden van een systeem van leenfietsen (zoals de OV-fiets) bij grotere OV haltes in de wijken.

Goed en veilig stallen (stilstaande fiets)

14. De gemeente streeft naar het maximaal faciliteren van de behoefte aan fietsparkeren en zorgt daarom voor ruim voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen op OV-locaties, bij publiek trekkende voorzieningen zoals uitgaanspleinen en winkelgebieden, in winkelstraten en in woonstraten.
Samen met partijen op het spoor investeert de gemeente in de treinstationsomgevingen in voldoende fietsparkeervoorzieningen. Daarbij wordt uitgegaan van een stevige groei van zowel het fietsen als van het OV.
De gemeente gebruikt uitsluitend stallingen en rekken die voldoen aan het keurmerk 'Fietsparkeur'.
15. De gemeente maakt geen APV waarin het fietsparkeren wordt verboden op esthetische gronden (zoals lege pleinen). De gemeente hanteert als principe dat fietsen in principe op de stoep mogen worden geparkeerd.
16. Fietsvakken zijn er alleen voor ultrakort parkeren, zoals voor de deur van een supermarkt. Het weghalen van rekken en nietjes gebeurt nooit op grond van een weesfietsen- en fietswrakkenbeleid. En het gebeurt uit principe ook nooit op grond van esthetische

- overwegingen (lege pleinen) indien dit vervolgens leidt tot het niet maximaal kunnen faciliteren van de fietsparkeer-behoefte.
17. Voor bedrijven en (andere) publiek trekkende voorzieningen ontwikkelt de gemeente stevige fietsparkeernormen, die in bestemmingsplannen en bouwplannen worden opgenomen. Het vervangen van autoparkeren door fietsparkeren wordt mogelijk.
 18. De gemeente ziet toe op een goede uitvoering van de verplichting van fietsenberging bij nieuwbouwwoningen.
 19. Er komt een voor iedereen inzichtelijk beleid voor het weghalen van weesfietsen en wrakken.
 20. De gemeente onderzoekt waar 'park & bike' locaties kansrijk zijn.
 21. De gemeente pakt fietsdiefstal voortvarend aan en komt met een integraal plan voor de aanpak daarvan.
 22. De gemeente draagt zorg voor goed onderhoud en beheer van alle fiets(parkeer)voorzieningen.
 23. In bewaakte fietsenstallingen zijn oplaadpunten voor e-bikes aanwezig.

Veilig fietsen

24. Amsterdam zorgt ervoor dat de fietsinfrastructuur veilig is en veilig voelt, ook voor minder ervaren en meer kwetsbare fietsers. Amsterdam moet een stad zijn waar het voor alle leeftijden en hoedanigheden veilig is om overal met de fiets naartoe te gaan.
25. De gemeente zorgt ervoor dat snorfietsen (en bromfietsen) binnen de bebouwde kom niet meer op het fietspad rijden, maar op de rijbaan. De gemeente handhaaft bij brommers en snorfietsen zeer stringent de maximum snelheid en de voertuigeisen.
26. Alle overbodige paaltjes op fietspaden worden verwijderd. Niet overbodige paaltjes worden veilig gemaakt conform de door het Fietsberaad en CVC vastgestelde werkwijze. Fietsers kunnen overbodige en gevaarlijke paaltjes op fietspaden melden bij de gemeente.
27. Waar autoverkeer harder rijdt dan mag, past de gemeente de weg zo aan, dat er niet meer te hard kan worden gereden.
28. Alle wegen die nog niet voldoen aan de richtlijnen voor Duurzaam Veilig worden als zodanig ingericht, te beginnen bij 50 km-wegen zonder fietsvoorzieningen.
29. De gemeente stelt ieder jaar voor iedere wijk een knelpuntennota fietsveiligheid op en voert de maatregelen uit.
30. De gemeente zorgt voor een veilige schoolomgeving en veilige fietsroutes naar de scholen.

31. Verkeersregelinstallaties worden fietsvriendelijker afgesteld, zodat fietsers sneller veilig door kunnen fietsen.
32. De gemeente geeft geen toestemming aan LZV's (lange zware vrachtwagens) om binnen de bebouwde kom te rijden en bedenkt alternatieven voor bevoorrading van binnensteden met grote vrachtwagens.
33. De gemeente gaat dodehoekongelukken tegen door het scheiden van verkeer en het aanpakken van gevaarlijke kruispunten.

Fietsstimuleren en dienstverlening aan fietsers

34. De gemeente bevordert fietsen naar het werk binnen de eigen organisatie en stimuleert werkgevers binnen de gemeente om hetzelfde te doen. De gemeente wijst daarbij op de mogelijkheden die de elektrische fiets biedt, maar streeft ook naar maatregelen die het onnodig gebruik van ongewenste modaliteiten ontmoedigt.
35. Alle basisschoolleerlingen krijgen fietsles (zowel theorie- als praktijk), afgerond met een theorie- en praktijkexamen. Verkeerseducatie wijst niet alleen op de gevaren van het verkeer, maar ook op de voordelen van de fiets.
36. De gemeente stimuleert dat jongeren, ouderen en allochtonen blijven of gaan fietsen, bijvoorbeeld door het aanbieden van fietslessen. Speciale aandacht is nodig voor vaardigheidscursussen voor de e-bike.
37. Er komt beleid en kennisontwikkeling voor het stimuleren en promotie van de fiets, met name gericht op en samen met groepen die nu nog maar weinig fietsen. Naast het organiseren van fietslessen gaat het om het wegnemen van ervaren belemmeringen en het verbeteren van het imago van de fiets. De krachten voor promotie van de fiets en Amsterdam als Fietsstad worden gebundeld .
38. In het kader van de WMO verstrekt de gemeente (aangepaste) fietsen.
39. De gemeente stimuleert dat in elke buurt eenvoudige fietsreparaties gedaan worden en zorgt in reïntegratie- en scholingstrajecten voor opleidingen tot fietshersteller.
40. Fietsers moeten zich – als alle weggebruikers – verantwoord en sociaal gedragen in het verkeer. De gemeente stimuleert dit in eerste instantie door goede en logische infrastructuur, pas in tweede instantie door gedragscampagnes. De gemeente faciliteert licht op je fiets-acties via scholen en andere kanalen waarmee je jongeren effectief bereikt.