

Fietsvisie Oostzaan

Maart 2020

De fiets is een vanzelfsprekend vervoermiddel en niet weg te denken uit de Nederlandse cultuur. Fietsen is duurzaam, produceert geen CO₂, fijnstof, stikstof of lawaai en stelt bescheiden eisen aan ruimte en infrastructuur. Fietsen is flexibel, goedkoop, sociaal, toegankelijk voor alle bevolkingsgroepen, gezond, en veilig voor andere verkeersdeelnemers. Fietsen draagt dus sterk bij aan de kwaliteit van leven en van de openbare ruimte.

Fietsen is ook economisch gunstig. Fietsers zijn gemiddeld gezonder en productiever, en hebben minder ziekteverzuim. Dat levert besparingen op voor werkgevers, zorgverzekeraars, en voor de maatschappij als geheel. De infrastructuur voor fietsen is veel goedkoper dan die voor auto's. Fietsen vermindert ook de verkeersdruk en de parkeerdruk. Daar profiteren automobilisten van omdat hun reistijd afneemt, en de betrouwbaarheid van hun reistijd toeneemt.

Er zijn veel trends gaande die de ontwikkeling van de mobiliteit beïnvloeden, zoals verduurzaming, energietransitie, stedelijke verdichting, krappere parkeernormen, het stikstofbeleid, luchtkwaliteit en fijnstof, gezondheid en veiligheid, technische ontwikkelingen zoals online winkelen en zelfrijdende auto's, en nieuwe kansen van slimme mobiliteit zoals het delen van voertuigen. Om de ontwikkeling van de mobiliteit actief te kunnen sturen is er een duidelijke visie nodig. Wij juichen het toe als de gemeente Oostzaan ruim baan aan fietsers wil geven en dat in een collegeakkoord gaat verankeren. Als Fietsersbond denken wij hier graag over mee.

Het gemeentelijke beleid

In een fietsnota kan de gemeente Oostzaan zich ten doel stellen dat het aantal verplaatsingen met de fiets van het huidige niveau met minimaal 25% zou moeten stijgen in 2025. Om dit percentage te halen is een actiever fietsbeleid nodig met meer en effectievere maatregelen dan tot nu toe. Een fietsbeleid moet echter niet op zichzelf staan.

1. Fietsen is duurzaam

Oostzaan Buiten Gewoon: Duurzaam en groen Oostzaan

Nederland staat voor een ingrijpende duurzaamheidstransitie. Loopt Oostzaan achter op de landelijke ontwikkelingen of loopt Oostzaan in de pas en wil zij in 2030-2040 toch een klimaat neutrale gemeenschap worden. De gemeente gaat gezondheid en duurzaamheid belangrijke onderdelen maken bij ontwikkelingen en omgevingsplannen, wil vervuilend vervoer terugdringen en elektrisch vervoer stimuleren.

Onze visie:

Lopen en fietsen zijn de meest duurzame en emissievrije vormen van mobiliteit. Om klimaatneutraal te worden zal de overheid hier maximaal op in moeten zetten door lopen en fietsen te stimuleren, en door gemotoriseerd vervoer te ontmoedigen.

Wij pleiten voor:

- het verschuiven van budgetten en investeringen in de richting van het fietsverkeer om de verdeling van middelen evenredig te maken, dus 35% voor het fietsverkeer in het mobiliteitsdomein.
- stimuleren van klimaatneutraal verkeer door verbeterde voorrang, meer ruimte, betere voorzieningen, en prioriteit bij verkeerslichten en omleidingen.
- het zo veel mogelijk verbieden van ‘fossiel’ gemotoriseerd verkeer (scooters, snorfietsen) op fietspaden.

2. Fietsen draagt bij aan een aantrekkelijke leefomgeving

Prettig wonen in Oostzaan

Oostzaan verwacht tot 2040 te groeien, en wil daarbij o.a. de kwaliteit, leefbaarheid, duurzaamheid, en de bereikbaarheid verbeteren. Bereikbaarheid is nu al een uitdaging, en die zal gaan toenemen. De uitstoot van fijnstof op drukke wegen (met name A8 en A7) is zorgelijk. De gemeente Oostzaan onderzoekt een autoluwe binnenstad, en heeft de invoering van 30km/u-zones al succesvol toegepast.

Op dit moment weten we niet hoe vaak de Oostzaners de fiets nemen om zich te verplaatsen en weten we niet hoeveel procent van de publieke ruimte in beslag wordt genomen. De auto staat ook in Oostzaan nog steeds centraal.

In het aantrekkelijke, schone, leefbare maar ook veel drukker Oostzaan van de toekomst moet dat anders. Daar staan gezondheid en veiligheid voorop en is de publieke ruimte multifunctioneel. Het is er normaal dat voetgangers en fietsers in het dorp prioriteit hebben, daarna het OV en pas daarna gemotoriseerd verkeer. De dorpskern is autovrij, en de omgeving eromheen is autoluw. De logistiek in de kern is onderworpen aan venstertijden en zo mogelijk aan de inzet van kleinere transportvoertuigen (bij voorkeur elektrisch).

De woonkernen in onze regio liggen relatief dicht bij elkaar. Oostzaan-Zaandam is maximaal 5 kilometer, en van Oostzaan naar de Amsterdamse Dam minder dan 10 kilometer. Zulke afstanden zijn prima te fietsen, zeker op een elektrische fiets. Als automobilisten op de fiets overstappen gaan de verkeersdrukte en de luchtkwaliteit op doorgaande wegen er enorm op vooruit. Om dat aantrekkelijk te maken moet er een goed herkenbaar fietsroutenetwerk komen met weinig onderbrekingen dat geschikt is voor zwaar en snel fietsverkeer, naast het reeds bestaande stedelijke fietsnetwerk. Dit routenetwerk moet aansluiten op de routenetwerken in de regio, zoals de snelfietsroute naar Amsterdam. Het moeten bij voorkeur ook mooie routes zijn, dus liever niet naast drukke autowegen.

Onze visie:

In het Oostzaan van de toekomst heeft de auto een kleinere rol dan nu. Binnen de bebouwde kom hebben mensen voorrang op machines. Voor middellange afstanden (<15km/u) wordt fietsen een aantrekkelijk alternatief.

Wij pleiten voor:

- Geef mensen voorrang op machines. Pas het **STOP** principe toe (zoals de Vlamingen het omschrijven): Stappen, Trappen, OV, Personenwagen als prioriteitsvolgorde
- Realiseer een autovrije dorpskern met autoluwe omgevingen, o.a. door ‘verkeersknippen’ voor auto’s en vrachtauto’s toe te passen.
- Realiseer duurzame stadslogistiek met overslagpunten voor vrachtwagens aan de rand van het dorp, slim inzetten van IT-technologie, en licht elektrisch stadstransport.

- Realiseer drie verschillende en, als zodanig herkenbare, fijnmazige netwerken:
 - Een rustig netwerk voor kwetsbare fietsers (en toeristen).
 - Het verbeterde fietshoofdnet: rode lopers door de stad.
 - Een nieuw routenetwerk dat vooral geschikt is voor zware en snelle fietsen.

3. Veilig fietsen

De veilige stad

Het verkeer in Nederland moet veiliger. In 2018 kwamen liefst 65 mensen (11%) méér om dan het jaar ervoor, de grootste stijging sinds 1989. Jaarlijks, vanaf 2010, is er sprake van een toename van 2,3%, terwijl het dodelijke ongevallen onder automobilisten in diezelfde periode is gedaald met 0,4%. Bijna de helft van de slachtoffers (48%) waren verkeersdeelnemers die zelf nauwelijks een gevaar voor anderen vormen: fietsers, voetgangers en invaliden op scootmobiel. Van de verkeersdoden valt 44% binnen de bebouwde kom. Verreweg de meeste verkeersdoden zijn het gevolg van een aanrijding met een auto, een vrachtauto of bestelbusje. Obstakels op de weg eisen ook slachtoffers. In ca. 60% van alle ongevallen is er sprake van een enkelzijdig ongeval. Want naast de dodelijke ongevallen is er ook sprake van een toename van het aantal ernstig gewonden ten gevolge van een verkeersongeval. In de Europese cijfers is Nederland in dit geval niet goed vertegenwoordigd vanwege het ontbreken van een eenduidige definitie van ‘ernstig ongeval’ (wel of niet sprake van een ziekenhuis opname). In Oostzaan zijn geen gevallen van dodelijke ongelukken bekend.

In een veilige stad overlijden er geen fietsers en voetgangers meer door een aanrijding met een gemotoriseerd voertuig, en is het aantal ernstig gewonde fietsers sterk verminderd. Eén van de aantoonbaar meest effectieve ingrepen is het verlagen van de snelheid. Als een 50km/u-gebied wordt ingericht als 30 km/u-gebied levert dat een kwart minder letselongevallen op, en neemt de overlijdenskans zeer sterk af.

De ambitie van de gemeente Oostzaan moet er op gericht blijven om geen dodelijke ongevallen of ernstige ongevallen met ziekenhuisopnamen te hebben. Een stad als Oslo (650.000 inwoners), waar in 2019 nul fietsers, nul voetgangers en nul kinderen omkwamen in het verkeer, bewijst dat het kan.

Onze visie:

Verkeersslachtoffers als gevolg van aanrijdingen door gemotoriseerd verkeer of door obstakels op de weg zijn te voorkomen. Nul dodelijke slachtoffers moet het doel zijn, en de gemeente dient een plan te ontwikkelen om dit op korte termijn te bereiken.

Wij pleiten voor:

- Een veilige snelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom, met uitzondering van invalswegen en grote doorgaande wegen.
- Consequent toepassen van de **CROW** normen c.q. richtlijnen voor duurzaam veilige wegen en fietspaden.
- Aandacht voor goede zichtbaarheid: op kruispunten en rotondes, het vermijden van dode hoeken, goede verlichting op fietspaden (even goed als de verlichting van de autoweg ernaast).
- Het verminderen van het aantal tweerichtingenfietspaden.
- Het veilig en vergevingsgezind inrichten van alle fietsinfrastructuur, zonder paaltjes, gevaarlijke berm en hoge stoepranden, en met goede kantbelijning.
- Goede handhaving op relevante risicofactoren zoals auto's met te hoge snelheden maar ook fietsen zonder licht.
- De gemeente Oostzaan stelt zich concrete en meetbaar veiligheidsdoelen met behulp van de Fietsersbond Safety Performance Index.

- Kennis te nemen en te handelen volgens het SPV 2030, ten einde een consistent en samenhangend beleid te kunnen voeren (Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030).

4. Gezondheid en geluk

Gezond leven in Oostzaan

De gemeente Oostzaan wil mensen stimuleren om zelf de regie over de eigen gezondheid te voeren, wil gewenst gedrag bevorderen en wil de kwaliteit van leven in Oostzaan verbeteren. De gemeente wil bewegen stimuleren, onder andere door de inrichting van de openbare ruimte. De gemeente vindt dat alle inwoners op een goede manier oud moeten kunnen worden in hun eigen wijk, en geeft daarom aandacht aan veiligheid, mobiliteit en het voorzieningenniveau.

Wandelen en fietsen zijn de goedkoopste en gemakkelijkste manier om aan de dagelijkse beweegnormen te voldoen. Laagintensief bewegen bevordert de gezondheid effectiever dan intensief sporten en veroorzaakt minder blessures. Het is goed voor een gezond gewicht, sterke botten, actieve hersenen en fitheid, en voorkomt hart- en vaatziekten, diabetes, stress, kanker en arbeidsverzuim. Mensen blijken ook gelukkiger te worden van de autonomie die fietsen biedt.

Om de inwoners van jong tot oud te stimuleren tot regelmatig bewegen moet de omgeving uitnodigen om te lopen en te fietsen. Als de infrastructuur geschikt is kunnen veel meer kinderen buiten spelen, en kunnen meer ouderen tot op hoge leeftijd blijven fietsen, al dan niet op een elektrische fiets. Als fietspaden veilig en aantrekkelijk genoeg zijn voor ouderen en voor kinderen zijn ze dat ook voor alle andere gebruikers.

Onze visie:

Het bevorderen van wandelen en fietsen is de meest kosteneffectieve manier om mensen in beweging te krijgen, en daarmee gezond leven te stimuleren. Dat vraagt een omgeving die daarvoor ontworpen is. Bewegen moet zo prettig en natuurlijk worden dat mensen het graag doen, zonder er verder over na te denken. Mensen die weinig fietsen moeten gestimuleerd worden om dit alsnog op te pakken.

Wij pleiten voor:

- Een comfortabel en veilig fietsnetwerk voor kwetsbare fietsers (met name kinderen en ouderen) - naast de overige fietsnetwerken.
- Het actief opsporen en wegnemen van barrières voor fietsers en voetgangers in de huidige infrastructuur, en van onlogische en gevaarlijke verkeerssituaties.
- Inrichting van goed herkenbare fietsroutes conform CROW-eisen, met een eenduidige juridische status.
- Ambitieuze stallingsnormen voor fietsen in en rondom logische bestemmingen en voorzieningen.

Fietsvaardigheids cursussen, vooral voor senioren (e-bike) en voor migranten.

5. Scholen

Fietsvoorzieningen rond scholen vragen om extra aandacht omdat kinderen een kwetsbare groep zijn, omdat kinderen veilig moeten leren fietsen, en omdat het met de auto naar school brengen van kinderen een sneeuwbaaleffect kan hebben.

Onze visie:

Schoolomgevingen moeten veilig zijn voor lopende en fietsende kinderen.

Wij pleiten voor:

- veilige fietsroutes naar de scholen, gescheiden van autoroutes, dus buiten het lint om
- een autovrije / autoluwe schoolomgeving
- in een autoluwe omgeving: veilige straten rond de scholen (30km/u, geen geparkeerde auto's die het zicht van en op kinderen belemmeren, geen achteruitrijdende of kerende auto's, gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer gescheiden).
- voldoende fietsenrekken voor ouders en voor kinderen.
- parkeervoorzieningen voor auto's alleen op veilige en ruime afstand.

6. Meetbare doelstellingen en data

Wij stimuleren dat de gemeente een actief fietsbeleid voert, met lange termijn doelstellingen o.a. op het gebied van verplaatsingen met de fiets in 2022 e.v. Wij vinden dat het beleid daarnaast ook meetbare doelstellingen per deelonderwerp moet hebben. Ook vinden wij dat de gemeente regelmatig data moet verzamelen en publiceren over zaken als het doelgroepenbeleid (o.a. kinderen, ouderen), verkeersstromen, verkeersdichtheden, fietsinfrastructuur, fietsvoorzieningen en veiligheid. Aan de hand van deze data kunnen de doelstellingen gemonitord en geëvalueerd worden.

Voor de publicatie van doelstellingen, data en voortgang lijkt ons een fietspagina op de gemeentelijke website nog steeds een goed idee.

7. Voorbeelden

Verschillende fietsnetwerken

- *Een rustig netwerk voor kwetsbare fietsers, en voor recreanten*
 - Van en naar het Twiske buiten het lint om.
- *Verbeterd fietshoofdnet: rode lopers door de kern*
 - Het lint en Kerkstraat
 - Kerkstraat en nieuwe fietsbrug naar West Kolkdijk / Oostzaner Zee- en IJ- dijk
- *Een nieuw routenetwerk dat vooral geschikt is voor zware en snelle fietsen.*
 - Via een nieuw fietspad achter Skoon langs naar de fietssnelroute naar Amsterdam
 - Via Kerkstraat en nieuwe fietsbrug langs A8 naar Dam tot Dam fietsroute naar Amsterdam of Zaandam (Hembrug). Onderdeel van nieuwe OerIJ-route van Amsterdam naar Beverwijk.

'Verkeersknippen'

In Oostzaan zijn bruggen logische plekken voor verkeersknippen, bijvoorbeeld:

- Ronde Kolkweg
- Bomkraak voor overslag naar stadslogistiek