



ZO op de fiets!

Fietsnota Amsterdam Zuidoost 2009

Opdrachtgever

De heer D. Madja
Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Zuidoost
Sector Ruimtelijke &
Economische Ontwikkeling

Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.
Hans Godefrooij
PBO8264

Breda, oktober 2009

INHOUDSOPGAVE

	pagina
1. INLEIDING	1
2. DOELEN EN AMBITIES FIETSBELEID	3
2.1 Inleiding.....	3
2.2 Achtergronden	3
2.3 Doelstellingen	4
3. FIETSROUTENETWERK	6
3.1.1 Uitbreiden Hoofdnet Fiets.....	6
3.1.2 Inventarisatie verbindingswensen	10
3.2 Onderhoud fietsnetwerk.....	11
3.2.1 Klachtmeldingen	11
3.2.2 Vegen, strooien en planmatig onderhoud	11
3.2.3 Geplande wegwerkzaamheden op het fietsnetwerk	12
3.3 Bewegwijzering en naamgeving fietsnetwerk.....	12
3.3.1 Herkenbaarheid fietsroutenetwerk	13
3.3.2 Bewegwijzeringsplan	13
3.3.3 Naamgeving fietspaden.....	14
4. FIETSPARKEREN	15
4.1 Fietsparkeermogelijkheden.....	15
4.1.1 Kwantiteit stallingen.....	15
4.1.2 Kwaliteit stallingen	17
4.2 Fietsendiefstal.....	18
4.3 Fietswrakken.....	18
5. VERKEERS- EN SOCIALE VEILIGHEID	20
5.1 Verkeersveiligheid.....	20
5.2 Sociale veiligheid	21
6. STIMULEREN FIETSGEBRUIK	22
6.1 Bevordering fietsgebruik.....	22
6.2 Aanvullende diensten	23
7. ORGANISATIE.....	24
7.1 Regulier overleg met de centrale stad.....	24
7.2 Meerjarenuitvoeringsprogramma en jaarlijks actieplan	24
8. TOT SLOT	25
BIJLAGE 1 ENQUETERESULTATEN	27
BIJLAGE 2 ONGEVALLANALYSE.....	51
BIJLAGE 3 VOORMALIGE FIETSNETWERK	57
BIJLAGE 4 TOTAALKAART NIEUWE HOOFDNET FIETS EN REGIONALE FIETSROUTES.....	58
BIJLAGE 5 INVENTARISATIE VERBINDINGSWENSEN	59

1. INLEIDING

Aanleiding

De fiets vormt een zeer belangrijk onderdeel van het verkeerssysteem van stadsdeel Zuidoost van de gemeente Amsterdam. De fiets is een snel, goedkoop en betrouwbaar vervoermiddel, is efficiënt en milieuvriendelijk (legt relatief weinig beslag op de openbare ruimte, verbruikt weinig energie en stoot geen schadelijke stoffen uit), draagt bij aan de verkeersveiligheid, sociale veiligheid in het stadsdeel en fietsen is goed voor de fysieke gezondheid en de maatschappelijke betrokkenheid van bewoners. Bovendien draagt de fiets bij aan een goede bereikbaarheid van en in het stadsdeel. Dit alles geeft meer dan voldoende redenen voor het voeren van een fietsvriendelijk beleid in Amsterdam Zuidoost.

Stadsvernieuwing

In Amsterdam Zuidoost is in de afgelopen jaren veel veranderd. Hoogbouwflats zijn volledig gerenoveerd of zijn gesloopt en vervangen door nieuwe woningen. Het NS-station Amsterdam Bijlmer/Arena en de directe omgeving hebben een ware metamorfose ondergaan. Veel nieuwe voorzieningen zijn verrezen, zoals de Heineken Music Hall, de Villa Arena, de Media Markt en de Pathé Arena megabioscoop. Daarnaast zal nog het Getz uitgaanscentrum verschijnen en de Ziggo Dome. Daarnaast zijn verschillende winkelcentra in Zuidoost gerenoveerd. Ook de verkeerssituatie is anders dan pakweg 10 jaar geleden; veel wijken zijn, conform het landelijke beleid, ingericht als 30km-zone en kennen een andere ontsluiting met andere routes.

Voor fietsers is door deze ontwikkelingen ook veel veranderd: nieuwe herkomsten, nieuwe bestemmingen, aangepaste routes en dus nieuwe behoeftes. Voor Stadsdeel Zuidoost vormt dit de aanleiding om het fietsbeleid opnieuw te definiëren en een nieuwe Fietsnota op te stellen. Deze nieuwe nota moet de oude fietsnota uit 1993 vervangen en een (hernieuwde) basis leggen voor het voeren van een fietsvriendelijk verkeersbeleid.

Doel

De fietsnota moet een doorvertaling zijn van het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 "Kiezen voor de fietser" van de centrale stad Amsterdam, dat is opgesteld door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV). Dit plan is vastgesteld op 10 oktober 2007 en schetst voor heel Amsterdam de ambities en het overkoepelende beleidskader. Bij het ten uitvoer brengen van dat plan hebben de stadsdelen een belangrijke rol.

De Fietsnota van stadsdeel Zuidoost bevat beleidsuitgangspunten en biedt een raamwerk voor het nemen van gerichte maatregelen. Wanneer de fietsnota is vastgesteld, kan op basis hiervan een concreet uitvoeringsprogramma worden opgesteld.

Onderzoeksopzet

Om ervoor te zorgen dat de nota kan rekenen op een groot draagvlak, is een aantal verschillende partijen gevraagd om mee te denken en input te leveren. Bij het opstellen van het plan is een drietal werksessies gehouden; één werksessie met verschillende deskundigen en één werksessie met verschillende belanghebbenden. Ook is de raadscommissie ROVB geconsulteerd alvorens de rapportage op te stellen.

Behalve input van deskundigen en belanghebbenden, hebben bewoners en gebruikers van het fietsnetwerk in Amsterdam Zuidoost de mogelijkheid gehad om via het invullen van een enquête input te leveren aan de fietsnota. De enquête geeft inzicht in de mening en de wensen van de fietsers. De resultaten vertellen in hoeverre de mensen op straat iets merken van de inspanningen van het Stadsdeel en hoe ze deze inspanningen waarderen. Ook biedt het aanknopingspunten voor het leggen van (nieuwe) accenten in het fietsbeleid en geeft het inzicht in de knelpunten die het meest worden ervaren. Om meer inzicht te krijgen in de verkeersveiligheidssituatie van het Stadsdeel is een ongevalanalyse uitgevoerd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de doelen en ambities van het fietsbeleid in Amsterdam Zuidoost neergezet. In de daaropvolgende hoofdstukken passeren verschillende fietsthema's de revue: fietsroutenetwerk, inclusief onderhoud, bewegwijzering en naamgeving (hoofdstuk 3), fietsparkeren, inclusief de aanpak van fietsendiefstal en beleid omtrent fietswrakken (hoofdstuk 4), verkeers- en sociale veiligheid (hoofdstuk 5), stimulering van het fietsbeleid (hoofdstuk 6) en tot slot organisatie (hoofdstuk 7). Afgesloten wordt met hoofdstuk 8, waarin kort wordt ingegaan op de te nemen vervolgstappen. In de bijlagen van dit rapport wordt uitgebreid aandacht besteed aan de resultaten van de uitgevoerde enquête (bijlage 1) en de uitgevoerde ongevalanalyse (bijlage 2).

2. DOELEN EN AMBITIES FIETSBELEID

2.1 Inleiding

De doelen en ambities die Amsterdam Stadsdeel Zuidoost (SDZO) heeft, sluiten aan bij de doelen en ambities zoals beschreven in het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 "Kiezen voor de fietser" van de centrale stad Amsterdam. Wel worden door het stadsdeel verschillende accenten gezet. Dit hoofdstuk gaat eerst kort in op de doelen en ambities van de centrale stad en vervolgens op de accenten die het stadsdeel wenst te zetten.

2.2 Achtergronden

De fiets is een belangrijk vervoermiddel in Amsterdam. Het draagt bij aan de bereikbaarheid van de stad. Daarnaast is de fiets een snel, goedkoop, efficiënt en milieuvriendelijk vervoermiddel en draagt het bij aan de verkeers- en sociale veiligheid in de stad. Fietsen is bovendien goed voor de gezondheid en de maatschappelijke betrokkenheid van bewoners.

De fiets in Amsterdam	
Aantal inwoners in Amsterdam	± 755.000
Totaal aantal fietsen in Amsterdam	± 550.000
Dagelijks aantal fietsgebruikers	± 350.000
Gemiddeld aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag	0,76
Percentage fietsgebruik bij verdeling naar vervoermiddel (auto, openbaar vervoer, fiets)	37%
Gemiddeld aantal mensen met een fiets	73%
Percentage huishoudens met minimaal één fiets	80%

[DRO, De kracht van de fiets, 2009]

In Amsterdam wordt relatief veel gefietst en de meeste mensen hebben ook een fiets. Wel bestaan er relatief grote verschillen tussen de stadsdelen als het gaat om het fietsbezit en fietsgebruik. In de binnenstad wonen relatief de meeste fietsbezitters (83%), in Zuidoost het kleinste percentage (70%). Ook het percentage fietsgebruik in Zuidoost ligt een stuk lager dan in het gebied binnen de Amsterdamse ring.

Meningen over de fiets

De Amsterdamse burger wordt jaarlijks gevraagd door middel van een tevredenheidsonderzoek zijn/haar mening uit te spreken over hoe de gemeente met het fietsbeleid omgaat. Uit het tevredenheidsonderzoek van 2008 blijkt dat de respondenten Amsterdam als fietsstad met een 7,2 goed beoordelen. Aanvullend op het tevredenheidsonderzoek van de centrale stad, is onder inwoners van Amsterdam Zuidoost in het kader van het opstellen van deze fietsnota een enquête afgenomen. De respondenten hebben over het algemeen een positief oordeel over het fietsen in Amsterdam Zuidoost. 71% beoordeelt het fietsen in Amsterdam Zuidoost als voldoende tot goed. Slechts 7% beoordeelt het fietsen in Amsterdam Zuidoost als 'slecht'. 21% beoordeelt het fietsen als 'matig'. De resultaten van de enquête die onder bewoners en gebruikers van fietsvoorzieningen in Amsterdam Zuidoost is afgenomen, zijn terug te vinden in bijlage 1. De resultaten van de enquête hebben als input gediend voor de uitwerking van het te voeren beleid op de verschillende fietsthema's (zie hoofdstuk 3 tot en met 7).

2.3 Doelstellingen

Stad Amsterdam

Ruim een derde van de verplaatsingen in Amsterdam komt voor rekening van de fietser. De fiets houdt Amsterdam bereikbaar, want ze veroorzaakt geen files en ze legt een relatief gering beslag op de beperkte openbare ruimte in de stad. Tegelijkertijd tast fietsen de luchtkwaliteit niet aan en veroorzaakt het geen geluidsoverlast. De fiets is samen met lopen de meest duurzame vervoerswijze en daarmee een essentieel onderdeel van het Amsterdamse mobiliteitsbeleid. Daarom kiest de gemeente en in aansluiting daarop ook Stadsdeel Amsterdam Zuidoost voor een fietsvriendelijke verkeersbeleid. In volgend kader zijn de hoofd- en subdoelstellingen van de centrale stad weergegeven.

De hoofddoelstellingen zijn:

- Streven naar een stijging van het aandeel van de fiets in de modal split naar 37% of meer in 2010.
- In het jaarlijks te houden 'Tevredenheidsonderzoek Fietsers' behaalt Amsterdam als fietsstad het rapportcijfer 7,5 of meer.

Om aan de hoofddoelstellingen te kunnen voldoen, dient in elk geval voldaan te worden aan de volgende subdoelstellingen:

Fietsparkeren:

- Uitbreiding van stallingslocaties voor bezoekers van publiekstreckende bestemmingen door middel van een locatiegerichte aanpak.

Fietsdiefstalpreventie:

- Het risico op fietsdiefstal is gedaald van 10% in 2005 tot 6% in 2010. Het totale aantal fietsdiefstallen in 2010 dient 40% minder te zijn dan in 2005.

Verbetering Hoofdnet Fiets:

- Eind 2010 zijn de belangrijkste ontbrekende schakels in uitvoering of gereed.
- Eind 2010 is een aantal belangrijke zwakke en ontbrekende schakels in het Hoofdnet Fiets op de vereiste kwaliteit gebracht.

Verbetering verkeersveiligheid fietser:

- Maatregelen in het kader van verkeersveiligheid worden uitgewerkt in het 'Meerjarenbeleidsplan Verkeersveiligheid fietser'.

Verbeteren beeldvorming fiets, communicatie en educatie:

- Stimulering van het fietsgebruik door gedragsbeïnvloeding gericht op specifieke doelgroepen (jongeren en automobilisten die ritten maken < 5 km)

Onderzoek en monitoring fietsbeleid:

- Alle doelen van het fietsbeleid moeten zo mogelijk meetbaar zijn en periodiek gemonitord worden.

Stadsdeel Zuidoost

Stadsdeel Zuidoost sluit zich aan bij de doelen van de Centrale Stad. De ambitie van het stadsdeel richt zich echter in eerste instantie op het faciliteren van de wensen van fietsers en het op het gewenste niveau brengen van de fietsvoorzieningen. Naar verwachting zal het aantal fietsers in Amsterdam Zuidoost stijgen door het verbeteren van de voorzieningen. Deze stijging is echter niet het primaire doel. Het nemen van maatregelen om het fietsgebruik binnen diverse doelgroepen te stimuleren, past weliswaar binnen het te voeren fietsbeleid, maar wordt gezien als vervolgactie, wanneer andere maatregelen hebben gezorgd voor een hoger basisniveau van de beschikbare fietsvoorzieningen.

Binnen het te voeren fietsbeleid wil Stadsdeel Zuidoost doelen verwezenlijken op de volgende thema's:

- Fietsroutenetwerk (inclusief onderhoud en bewegwijzering).
- Fietsparkeren en fietsendiefstal.
- Verkeers- en sociale veiligheid.
- Bevordering fietsgebruik.
- Organisatie .

De volgende doelstellingen worden nagestreefd:

Fietsroutenetwerk:

- De maaswijdte van het Hoofdnet Fiets in Amsterdam Zuidoost moet worden verkleind.
- Het Hoofdnet Fiets mag de komende jaren niet in kwaliteit afnemen.
- Het Hoofdnet Fiets moet een samenhangend, herkenbaar, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel netwerk zijn en de belangrijkste bestemmingen in Amsterdam Zuidoost met elkaar verbinden.
- Het Hoofdnet Fiets in Amsterdam Zuidoost moet logisch aansluiten op het fietsnetwerk in de aangrenzende gebieden.

In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op het fietsroutenetwerk.

Fietsparkeren:

- De kwaliteit van de stallingen moet de komende jaren een impuls krijgen en in 2015 moeten alle stallingen voldoen aan het Fietsparkeur (inclusief 'nietjes').
- De fietsparkeervoorzieningen, zowel bij bezoekerstrekkende voorzieningen als bij woningen, moeten voldoende capaciteit bieden om in de behoefte van de gebruikers te voorzien.

In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op het thema fietsparkeren.

Verkeers- en sociale veiligheid

- Het Stadsdeel pakt locaties aan waar relatief veel ongevallen met fietsverkeer plaatsvinden.
- Het fietsnetwerk wordt zo sociaal veilig mogelijk uitgevoerd en waar nodig wordt gezocht naar een sociaal veiliger alternatief. De alternatieve route dient in de bewegwijzering te zijn opgenomen.

In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de verkeers- en sociale veiligheid.

Bevordering fietsgebruik

- Het Stadsdeel stimuleert bedrijven, scholen en instellingen het fietsverkeer onder werknemers, scholieren en bezoekers te bevorderen en te zorgen voor goede fietsvoorzieningen op eigen terrein.

In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op het bevorderen van het fietsgebruik.

Organisatie

- De samenwerking tussen de centrale stad en het Stadsdeel Amsterdam Zuidoost moet worden geoptimaliseerd.
- Het opgestelde fietsbeleid wordt uiterlijk in 2010 uitgewerkt in een Meerjaren-uitvoeringsprogramma.
- Jaarlijks wordt een actieplan opgesteld, en het actieplan wordt jaarlijks geëvalueerd.

In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op het thema organisatie.

3. FIETSROUTENETWERK

In 2005 is in Amsterdam het Hoofdnet Fiets vastgesteld. Het Hoofdnet Fiets is het netwerk van belangrijke routes voor de fiets. Het Hoofdnet verbindt belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar.

Doelen en randvoorwaarden van het Hoofdnet Fiets zijn (bron: DIVV):



Doelen van het Hoofdnet Fiets zijn:

- het stimuleren van het dagelijkse fietsgebruik;
- het direct en indirect garanderen van de bereikbaarheid van de stad en de stadsdelen;
- het garanderen van de bereikbaarheid van stedelijke bestemmingen.

de doelen zijn te halen met:

- snelle en comfortabele fietsroutes;
- een logisch, herkenbaar en samenhangend netwerk...

...dat voldoet aan de volgende randvoorwaarden:

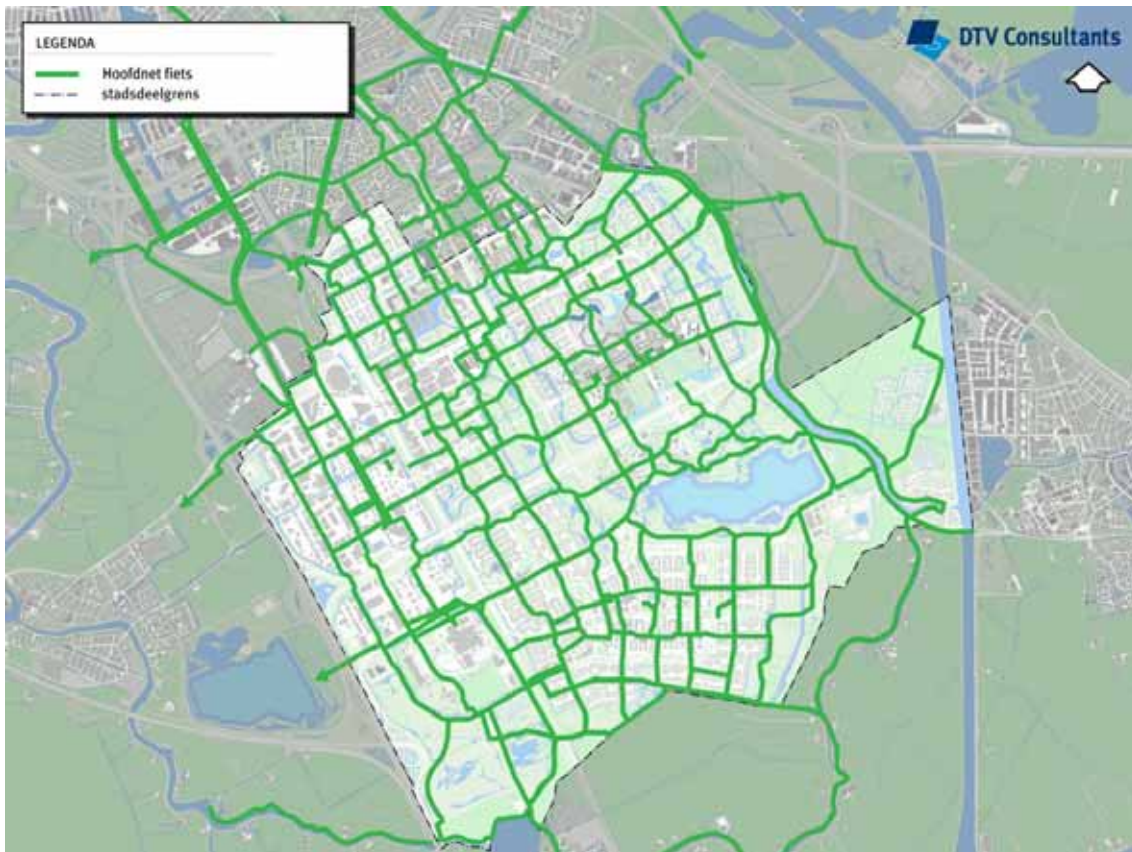
- het is verkeersveilig (met name voor fietsers);
- het is sociaal veilig;
- het is goed te beheren en te onderhouden;
- het maakt geen inbreuk op de andere hoofdnetten.

In het Beleidskader Hoofdnetten (DIVV, 2005) is opgenomen dat het Hoofdnet Fiets een maaswijdte heeft van 300 bij 300 meter. In grote delen van Amsterdam wordt hier aardig aan voldaan, maar in Stadsdeel Zuidoost kent het Hoofdnet Fiets momenteel een grotere maaswijdte van circa 800 bij 800 meter. In de in 1993 door Stadsdeel Amsterdam Zuidoost opgestelde Fietsnota 'Hoe sterk is de eenzame fietser...', is een secundair fietsnetwerk voorgesteld. De invulling van het secundaire net heeft de maaswijdte teruggebracht naar ca. 500 meter. Dit secundaire netwerk bestaat uit veelal solitaire fietspaden.

Het secundaire fietsnetwerk maakt geen onderdeel uit van het Hoofdnet Fiets en heeft daarmee geen 'officiële' status. In de praktijk blijkt dat daardoor het risico bestaat dat bij vernieuwingsplannen in de routes wordt geknipt, dat de kwaliteit wordt versoberd (bijvoorbeeld opheffen vrijliggend fietspad en ruimte delen met ander verkeer in 30km-gebieden) of dat fietsverbindingen geheel verdwijnen, waardoor de maaswijdte van het fietsnetwerk te groot wordt en waardoor het onderliggende net op termijn volledig zou kunnen verdwijnen. Het Stadsdeel wil belangrijke verbindingen die geen onderdeel uitmaken van het Hoofdnet Fiets hiertegen beschermen. In bijlage 3 is het voormalige fietsnetwerk weergegeven.

3.1.1 Uitbreiden Hoofdnet Fiets

In afbeelding 3.1 is het nieuwe Hoofdnet Fiets weergegeven. In dit nieuwe Hoofdnet Fiets zijn ook alle belangrijke onderliggende fietsroutes opgenomen. Deze routes kunnen daardoor niet verdwijnen en het huidige kwaliteitsniveau van deze veelal solitaire asfaltfietspaden blijft behouden. Daarmee voldoet het nieuwe Hoofdnet Fiets in grote lijnen direct aan de gewenste maaswijdte van 300 bij 300 meter.



Afbeelding 3.1 Nieuwe Hoofdnet Fiets Amsterdam Zuidoost

Voor het Hoofdnet Fiets zijn kwaliteitseisen met bijbehorende doelen en randvoorwaarden uitgewerkt in het in 2005 door de Gemeenteraad vastgestelde 'Beleidskader Hoofdnetten'. Op de volgende pagina staan de kwaliteitseisen vermeld.

In Stadsdeel Zuidoost worden deze kwaliteitseisen nagestreefd bij het ontwerpen van nieuwe of het reconstrueren van bestaande fietsroutes. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan hiervan, beargumenteerd, worden afgeweken. Voor het grootste gedeelte voldoen de fietsroutes die worden toegevoegd aan het Hoofdnet Fiets reeds aan de genoemde kwaliteitseisen. Daar waar routes niet voldoen, wordt nadrukkelijk niet gekozen om deze met prioriteit naar een hoger kwaliteitsniveau te tillen. Het beleid is gericht op het beschermen van de huidige situatie en kansen te grijpen voor verbetering wanneer deze zich voordoen.

Bescherming Hoofdnet Fiets

Als een stadsdeel van plan is om werkzaamheden in de openbare ruimte te verrichten of besluiten te nemen, die van invloed zijn op het functioneren van het Hoofdnet Fiets, worden deze plannen eerst intern getoetst. Vervolgens treedt het daarover in overleg met de Centrale Verkeerscommissie (CVC) van de centrale stad [Nota Stedelijke infrastructuur '06]. De CVC is een ambtelijk adviesorgaan dat tot taak heeft om via de wethouder Verkeer het gemeentebestuur (gevraagd en ongevraagd) te adviseren over voorgenomen ingrepen op of binnen de directe invloedssfeer van de hoofdnetten. Door het Hoofdnet Fiets uit te breiden met het onderliggende fietsnetwerk, wordt voorkomen dat deze fietsverbindingen in kwaliteit worden teruggebracht. De CVC streeft naar een ideaal Hoofdnet Fiets en zal niet zomaar accepteren dat de huidige kwaliteit achteruit gaat.

Kwaliteitseisen Hoofdnet Fiets

kwaliteitseis	concrete uitwerking	middelen
snel	<ul style="list-style-type: none"> ■ gemiddelde snelheid 12 tot 15 km/u in de vooroorlogse stad en 15 tot 18 km/u daarbuiten; ■ de maximaal gemiddelde wachttijd bij verkeerslichten is 30 seconden; ■ inhaal mogelijkheden op fietspaden. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ weinig kruisingen; ■ voorrang voor fietsers bij kruisingen; ■ fietsvriendelijke afstelling van verkeerslichten; ■ weinig autoverkeer op het Hoofdnet Fiets bij erftoegangswegen (< 3000 mvt/etm); ■ voorrang voor fietsers op rotondes; ■ om in te kunnen halen is een eenrichtingsfietspad ten minste 2.50 meter breed* en een twee-richtingsfietspad 3.50 meter* (de minimale breedtemaat van een fietspad is 1.80 meter in de vooroorlogse stad en 2.00 meter in de naoorlogse stad).
comfortabel	<ul style="list-style-type: none"> ■ vlak en schoon wegdek; ■ geen scherpe bochten en hellingen; ■ herkenbare routes (niet hoeven zoeken); ■ bij werkzaamheden in de openbare ruimte gelden de richtlijnen van de gemeentelijke Werkgroep Werk in Uitvoering (o.a. geen omleidingen voor voetgangers en fietsers, maar als het niet anders kan: zo kort en logisch mogelijk). 	<ul style="list-style-type: none"> ■ goed beheer en onderhoud (sneeuw-, ijs- en bladrijne routes); ■ fietsvriendelijke sinusvormige drempels; ■ boogstraal minimaal 4 meter en helling maximaal 1:10h; ■ rood (heidepaars) asfalt; ■ bewegwijzering; ■ logische aansluitingen; ■ voldoende opstelruimte bij kruispunten; ■ voldoende afstand tot de rijbaan; ■ toetsing wegwerkzaamheden door de WWU.
verkeersveilig	<ul style="list-style-type: none"> ■ geen red routes en black spots op het Hoofdnet Fiets als streven; ■ geen brommers op het fietspad. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ toepassing van de richtlijnen 'duurzaam veilig' voor de fiets, o.a.: ■ fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen, fietsstroken onder voorwaarden; ■ fietspaden in winkelstraten, ook als het een erftoegangsweg is; ■ brommers op de rijbaan; ■ schamp- en schrikstroken (o.a. bij parkeren); ■ rood (heidepaars) asfalt (attentiewaarde).
sociaal veilig	<ul style="list-style-type: none"> ■ de fietser is zichtbaar; ■ voldoen aan de norm voor basiskwaliteit voor openbare verlichting: de NPR 13201 én aan het politiekeurmerk 'Veilig Wonen'; ■ bij sociaal onveilige routes is altijd een alternatieve – fietsroute van gelijke kwaliteit beschikbaar. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ uitvoeren (concept) Beleidsplan openbare verlichting; ■ vormgeving van bruggen en tunnels; ■ zichtbaarheid: 'zien en gezien worden'; ■ transparante beplanting (doorzicht).

* Als brommers op het fietspad mogen gelden afwijkende (bredere) maten.

Uitbreiden Regionale Fietsnetwerk

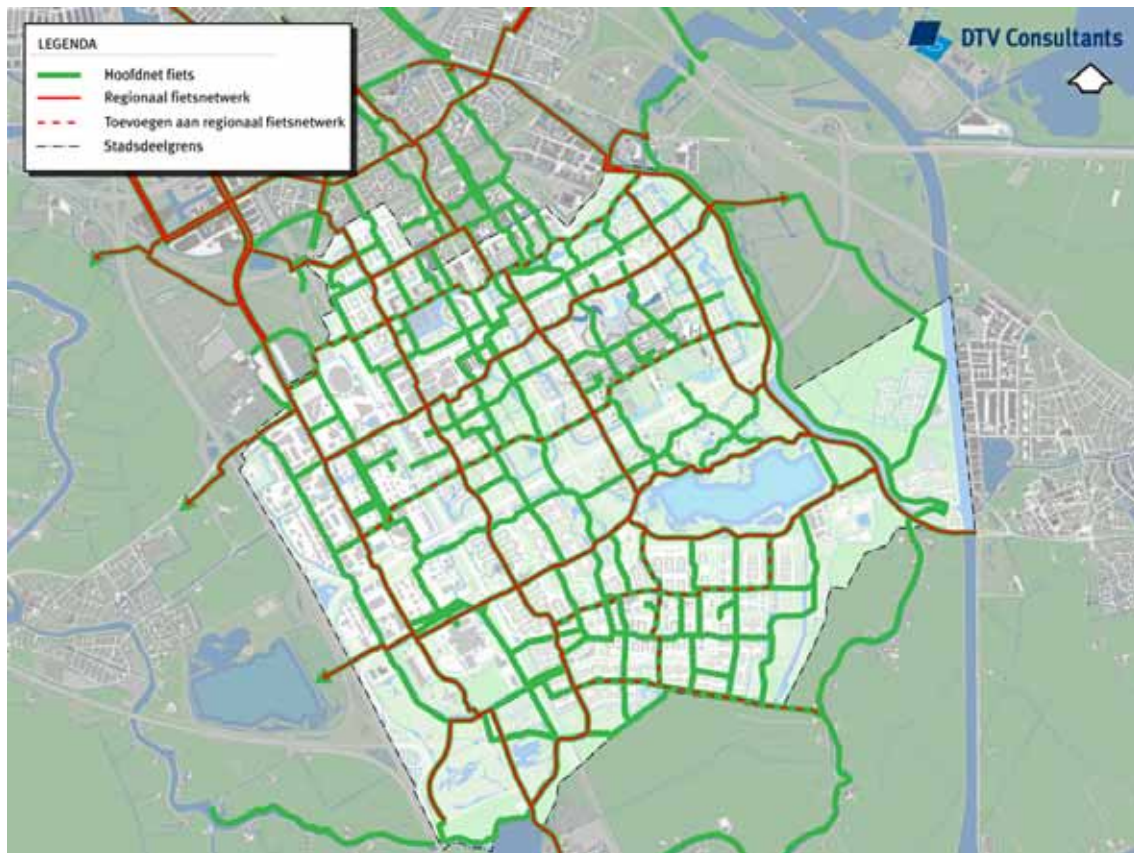
De fietsverbindingen die in de oude situatie al deel uitmaakten van het Hoofdnet Fiets vragen om een bijzondere bescherming. Het Stadsdeel Zuidoost vindt deze verbindingen zodanig belangrijk dat zij niet accepteert dat het huidige kwaliteitsniveau, om wat voor reden dan ook, achteruit gaat. Deze routes moeten te allen tijde (blijven) bestaan uit vrijliggende fietspaden. Het voormalige Hoofdnet Fiets in Stadsdeel Zuidoost maakt voor 90% reeds onderdeel uit van het Regionale Fietsnetwerk. Door ook de overige verbindingen van het voormalige Hoofdnet Fiets aan het Regionale Fietsnetwerk toe te voegen, krijgen deze een 'extra' beschermde status. De SRA zal ervoor waken dat het Regionale Fietsnetwerk aan de kwaliteitseisen blijft voldoen. Bijkomend voordeel is dat voor verbeteringen aan het Regionaal fietsroutenet subsidie bij SRA kan worden aangevraagd.

De Stadsregio Amsterdam heeft kwaliteitseisen aan het Regionale Fietsnetwerk gesteld om te zorgen dat het fietsnetwerk een hoge en herkenbare kwaliteit biedt:

- Ontwerp: de fietspaden zijn fysiek gescheiden van het overig verkeer en breed genoeg.
- Doorstroming: het fietsnetwerk stelt eisen aan de doorstroming bij verkeerslichten.
- Sociale veiligheid: de routes zijn goed verlicht.
- Beheer: er is systematisch beheer en onderhoud.

Voor uitwerking van de kwaliteitseisen wordt verwezen naar het 'ROA-Actieplan Fiets' uit 1999.

In afbeelding 3.2 is af te lezen welke onderdelen van het Hoofdnet Fiets, aan het Regionale Fietsnetwerk moeten worden toegevoegd. De in het rood aangegeven delen van het Hoofdnet Fiets maken momenteel al deel uit van het Regionale Fietsnetwerk.



Afbeelding 3.2 Wensen voor uitbreiding regionaal fietsnetwerk Amsterdam Zuidoost

In bijlage 4 is een totaalkaart opgenomen met daarop het nieuwe Hoofdnet Fiets en alle regionale fietsroutes.

Samenvattend worden de volgende acties voorgesteld:

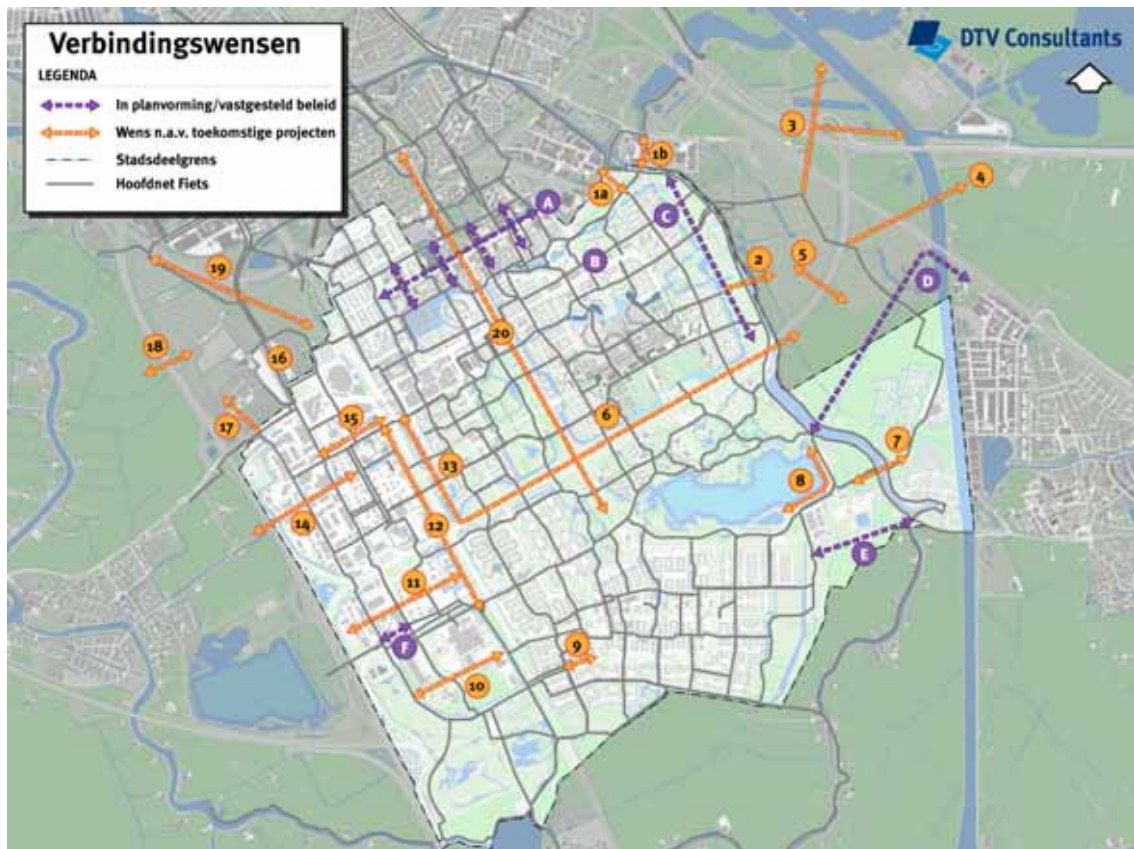
Het Hoofdnet Fiets wordt uitgebreid met onderliggende fietsroutes, zodat deze worden beschermd tegen opheffen en kwaliteitsverslechtering.

Bij het ontwerpen van nieuwe, of het aanpassen van bestaande fietsvoorzieningen wordt gestreefd naar een optimaal kwaliteitsniveau conform de kwaliteitseisen van het Hoofdnet Fiets.

De fietsverbindingen die in de oude situatie al deel uitmaakten van het Hoofdnet Fiets gaan volledig onderdeel uitmaken van het Regionale Fietsnetwerk, zodat deze routes (blijven) bestaan uit vrijliggende fietspaden en gebruik kan worden gemaakt van subsidiemogelijkheden van het ROA.

3.1.2 Inventarisatie verbindingswensen

Het Hoofdnet Fiets is nog niet helemaal compleet; een aantal schakels ontbreekt nog of er zijn mogelijkheden om verbindingen te verbeteren. In samenwerking met de Fietsersbond en DIVV is een aantal verbindingswensen benoemd. Deze zijn in afbeelding 3.3 weergegeven. In bijlage 5 is een toelichting op de afbeelding gegeven. De letters en cijfers op de kaart corresponderen met de letters en cijfers in de bijlage.



Afbeelding 3.3 Verbindingswensen Amsterdam Zuidoost

In samenwerking met in ieder geval DIVV en de Stadsregio Amsterdam wordt in de komende jaren onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor het realiseren van deze verbindingswensen in het Hoofdnet Fiets. De Stadsregio Amsterdam is een belangrijke medefinancier bij projecten ter verbetering van het Regionale Fietsnetwerk en kan bij het aanleggen van ontbrekende schakels maximaal 70% meefinancieren.

Samenvattend wordt de volgende actie voorgesteld:

In de komende jaren wordt van alle verbindingswensen onderzocht welke mogelijkheden bestaan voor het realiseren van deze verbindingen.

3.2 Onderhoud fietsnetwerk

Onderhoud van het fietsnetwerk is belangrijk. Het gaat daarbij niet alleen om onderhoud aan de infrastructuur zelf, maar ook om het onderhoud rondom de fietspaden, zoals het snoeien van bomen en struiken, gladheidsbestrijding en het vegen van fietspaden.

3.2.1 Klachtmeldingen

Er is een centraal meldpunt waar klachtmeldingen met betrekking tot onderhoudszaken kunnen worden doorgegeven (Meldpunt Openbare ruimte). Het vigerende beleid is dat klachtmeldingen die het 'repareren van kleine schades' omvatten, binnen twee dagen worden opgelost. Bewaakt moet worden dat dit ook daadwerkelijk gebeurt. Het is van belang om daarnaast te bewerkstelligen dat mensen die de klacht hebben gemeld, via een terugmelding worden geïnformeerd over de oplossing van het knelpunt of over de planning en de voortgang daarvan. Hierdoor weten melders dat zij daadwerkelijk serieus worden genomen. Dit vraagt om borging in de gehele organisatie.

Samenvattend wordt de volgende actie voorgesteld:

Klachtmeldingen worden binnen twee dagen behandeld, beoordeeld, aangepakt en teruggemeld. Dit wordt geborgd in de organisatie.

3.2.2 Vegen, strooien en planmatig onderhoud

Regulier wordt het Hoofdnet Fiets eens in de één à twee weken geïnspecteerd. Als tijdens deze inspectie de noodzaak tot vegen (bijvoorbeeld bij glasscherven) wordt geconstateerd moet dit direct als actie worden uitgezet bij de veegdienst. Daarnaast is het wenselijk om ook het vegen van de fietspaden periodiek, bijvoorbeeld maandelijks, te laten plaatsvinden. Tijdens het vegen kan het Hoofdnet Fiets uiteraard ook worden geïnspecteerd op de noodzaak tot onderhoudswerkzaamheden.

Behalve het repareren van kleine schades, kan er ook onderscheid worden gemaakt naar planmatig onderhoud (plaatselijk en groot onderhoud). Planmatig onderhoud vindt plaats naar aanleiding van inspectie, structurele of grote klachten en meldingen. Om uitvoering te geven aan het planmatig onderhoud wordt jaarlijks een actieplan 'onderhoud fietsnetwerk' opgesteld.

Omdat uit de resultaten van de enquête onder fietsers in Amsterdam Zuidoost (zie bijlage 1) is gebleken dat het strooibeeld op fietsroutes nogal eens klachten oplevert, wordt voorgesteld om dit beleid te evalueren. Als blijkt dat daar inderdaad aanleiding toe is, wordt het strooibeeld aangepast.

Samenvattend worden de volgende acties voorgesteld:

Periodiek wordt het Hoofdnet Fiets geveegd. Als bij tussentijdse inspectie de noodzaak tot vegen is vastgesteld, wordt dit direct als actie uitgezet bij de veegdienst.

Ten behoeve van planmatig onderhoud wordt jaarlijks een actieplan 'onderhoud fietsnetwerk' opgesteld.

Het Strooi beleid (bij gladheid) wordt door het Stadsdeel geëvalueerd en waar nodig verbeterd.

3.2.3 Geplande wegwerkzaamheden op het fietsnetwerk

In het 'Beleidskader Tijdelijke Verkeersmaatregelen Hoofdnet Fiets' (2006) zijn richtlijnen opgenomen ten aanzien van wegwerkzaamheden op het Hoofdnet Fiets waarbij fietsers meer dan een week moeten worden omgeleid. Dergelijke omleidingen dienen tijdig te worden gemeld bij de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU). In het beleidskader zijn eisen gesteld aan de wijze waarop fietsers worden omgeleid teneinde de verkeersveiligheid, de continuïteit van het Hoofdnet Fiets en een goede bewegwijzering maximaal te waarborgen. De WWU toetst de ingediende plannen hierop. Door bewoners is aangegeven dat omleidingen regelmatig niet juist op straat worden uitgevoerd. Het is wenselijk dat bewoners hun klachten over omleidingen via het meldpunt Openbare Ruimte aan het Stadsdeel kunnen doorgeven. Momenteel registreert het meldpunt klachten omtrent onjuist geplaatste omleidingen nog niet, maar speelt deze door naar de afdeling Verkeer. Het is wenselijk dat voortaan via het meldpunt Openbare Ruimte de opzichter wordt geïnformeerd en vervolgens op basis van de melding controleert welke wijzigingen er nodig zijn. De mogelijkheid om klachten rondom werkzaamheden te melden zal duidelijk moeten worden gecommuniceerd richting bewoners.

Verder worden bij voorkeur geen kabels en leidingen onder fietspaden aangelegd om werkzaamheden aan fietspaden zoveel mogelijk te voorkomen.

Samenvattend worden de volgende acties voorgesteld:

De richtlijnen uit het 'Beleidskader tijdelijke verkeersmaatregelen Hoofdnet Fiets bij wegwerkzaamheden' (2006) worden bij werkzaamheden toegepast.

De mogelijkheid tot het melden van klachten omtrent omleidingen wordt ingebed bij het meldpunt 'Openbare Ruimte' en wordt actief gecommuniceerd richting bewoners.

Kabels en leidingen worden bij voorkeur niet aangelegd onder fietspaden.

3.3 Bewegwijzering en naamgeving fietsnetwerk

Fietsbewegwijzering is van groot belang voor met name het Hoofdnet Fiets. Het doel van fietsbewegwijzering is om fietsers via de kortste route naar de plaats van bestemming te leiden. Daarnaast dient fietsbewegwijzering als bevestiging dat fietsers, letterlijk, in de goede richting fietsen en tevens als kwalitatieve en continue uitstraling van het Hoofdnet Fiets. Bewegwijzering moet compleet, uniform, logisch en betrouwbaar zijn.

3.3.1 Herkenbaarheid fietsrouten netwerk

Het is belangrijk dat doorgaande fietsroutes herkenbaar zijn voor fietsers. Daar waar vrijliggende fietspaden overgaan in 30 km/uur zones schort het momenteel vaak aan herkenbaarheid en continuïteit. Het is daarom wenselijk om de herkenbaarheid van deze routes te vergroten. Dit kan door in 30 km/uur zones bijvoorbeeld tegels met (fiets)symbolen of kleuren toe te passen of door middel van markering.

Samenvattend wordt de volgende actie voorgesteld:

De herkenbaarheid van fietsroutes door 30km-straten wordt vergroot door middel van symbolen, markering of kleurgebruik.

3.3.2 Bewegwijzeringsplan

De centrale stad is verantwoordelijk voor de fietsbewegwijzering. In een cyclus van vijf jaar wordt de bewegwijzering in de gehele stad gecontroleerd en zo nodig schoongemaakt en hersteld. Momenteel zijn veel bewegwijzeringsborden de verkeerde richting op gedraaid, of verouderd (slecht leesbaar). Daarnaast is de bewegwijzering niet uniform en zijn niet alle belangrijke bestemmingen in de bewegwijzering opgenomen.



Afbeelding 3.4 Huidige bewegwijzering

Daarom is het wenselijk dat Stadsdeel Zuidoost op korte termijn in samenwerking met DIVV een nieuw bewegwijzeringsplan opstelt waarin behalve het Regionale fietsnet en het Hoofdnet Fiets ook lokale bestemmingen worden meegenomen. Tevens zal in het bewegwijzeringsplan aandacht worden besteed aan (bewaakte) fietsenstallingen. Bij de materiaalkeuze wordt in ieder geval aandacht besteed aan de leesbaarheid, de uitstraling en de vandalismebestendigheid (inclusief het draaien van borden).

Samenvattend wordt de volgende actie voorgesteld:

In samenwerking met de centrale stad stelt Stadsdeel Zuidoost een bewegwijzeringsplan op voor het Hoofdnet Fiets, waarin lokale bestemmingen en (bewaakte) stallingen zijn opgenomen.

3.3.3 Naamgeving fietspaden

Naast een goede bewegwijzering, is het plaatsen van straatnaambordjes op straat waarvan de namen overeenkomen met de straatnamen zoals opgenomen op stadsplattegronden en fietskaarten voor groot belang voor fietsers om hun weg te vinden. Momenteel komen de buurnamen en straatnamen zoals gebruikt op straat, niet volledig overeen met de buurnamen en straatnamen zoals opgenomen op plattegronden. Dit zorgt voor verwarring. Hieraan moet in het bewegwijzeringsplan en in de bestaande straatnamencommissie aandacht worden besteed. De straat- en buurnamen zijn logisch opgebouwd. Voor bewoners is deze logica niet altijd bekend. Daarom is het belangrijk bewoners hier huis-aan-huis over te informeren.

Alle fietspaden in Amsterdam Zuidoost moeten worden voorzien van straatnamen, waarbij lange doorgaande routes voor zover mogelijk niet opgeknipt worden in verschillende namen. Ook viaducten zouden namen kunnen krijgen. Op belangrijke fietsknooppunten worden overzichtskaarten (plattegronden) geplaatst. Voor Amsterdam Zuidoost wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe fietskaart. Als deze plattegrond gereed is, zal hier door middel van promotieacties bekendheid aan worden gegeven. Om het gebruik hiervan te vergroten moet deze te bestellen en te downloaden zijn vanaf de website van Stadsdeel Zuidoost.

Samenvattend worden de volgende acties voorgesteld:

Alle fietspaden krijgen een straatnaam.

Op elk (fiets)kruispunt worden straatnaambordjes geplaatst.

Stadsdeel Zuidoost ontwikkelt een fietskaart Zuidoost, welke te bestellen en te downloaden is. Straat- en buurnamen die op straat worden toegepast, moeten overeenkomen met straat- en buurnamen op de fietskaart.

Op belangrijke fietsknooppunten worden overzichtskaarten (plattegronden) geplaatst.

4. FIETSPARKEREN

4.1 Fietsparkeermogelijkheden

Behalve een goed, samenhangend, veilig, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk, is het van belang dat voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden bij herkomst- en bestemmingslocaties worden aangeboden. Fietsers moeten hun fiets kunnen stallen zonder risico op diefstal of schade. Het voeren van een goed fietsparkeerbeleid kan ertoe bijdragen dat meer mensen hun fiets daadwerkelijk gaan gebruiken. Daarnaast draagt een goed fietsparkeerbeleid bij aan het terugdringen van het aantal losgestalde fietsen en daarmee aan een betere aanblik van de openbare ruimte.

4.1.1 Kwantiteit stallingen

Uit de enquêteresultaten (zie bijlage 1) blijkt dat het aantal stallingen in Amsterdam Zuidoost slecht wordt beoordeeld. Het gaat zowel om het aantal stallingen bij publiekstreckende voorzieningen (winkelcentra, OV-haltes) als om het aantal stallingen in de eigen woonbuurt.

Het Stadsdeel heeft de afgelopen maanden een slag gemaakt en inmiddels is het aantal stallingen bij diverse publiekstreckende voorzieningen reeds uitgebreid of staan uitbreidingen op korte termijn op het programma. Voorgesteld wordt om elke vijf jaar de fietsparkeerbehoefte bij winkelcentra en metrostations te monitoren en waar nodig het aantal fietsparkeermogelijkheden uit te breiden.

Omdat stallingen niet altijd vindbaar zijn voor potentiële gebruikers, is het belangrijk dat fietsers via bewegwijzering naar de stallingen worden verwezen (zie ook paragraaf 3.3.2).

Beleidskader fietsparkeren bij publiekstreckende bestemmingen

In 2007 is door de gemeenteraad van de centrale stad het 'Beleidskader Fietsparkeren bij publiekstreckende bestemmingen' vastgesteld. Dit beleidskader geeft het toetsingskader aan voor de realisatie van nieuwe (on)bewaakte stallingen en de aanpak van fietsparkeerproblemen op locaties waar grote tekorten zijn aan goede fietsparkeervoorzieningen. Om te kunnen bepalen hoeveel stallingen noodzakelijk zijn op een bepaalde locatie, zijn landelijk fietsparkeernormen opgesteld. In de praktijk is gebleken dat deze parkeernormen niet altijd één op één kunnen worden overgenomen omdat verschillende factoren van invloed zijn op de stallingsvraag. Bijvoorbeeld de ligging van voorzieningen en de bereikbaarheid hiervan per fiets. Een goed voorbeeld hiervan is het ArenaPoort-gebied. Op basis van de normen zouden hier veel meer stallingen geplaatst moeten worden dan in de praktijk nodig zijn, omdat bezoekers vanwege de ligging en de bereikbaarheid eerder het openbaar vervoer nemen dan de fiets. De Centrale stad (DIVV) is momenteel een memo aan het voorbereiden waarin beschreven staat op welke wijze de fietsparkeernormen in de praktijk kunnen worden toegepast. Bij nieuwe ontwikkelingen moet deze memo als handreiking dienen. Daarnaast is het van groot belang dat stallingsvoorzieningen bij de herinrichting van een gebied geen sluitpost zijn in het ontwerp. Veel 'inpassingsproblemen' naderhand kunnen dan worden voorkomen.

Fietsparkeren bij woningen

Het aantal fietsparkeermogelijkheden in de eigen woonbuurt wordt door de enquête-respondenten slecht beoordeeld. Het is de taak en verantwoordelijkheid van de stadsdelen om te zorgen voor voldoende goede stallingvoorzieningen bij bestaande woningen. De centrale stad verwacht dat de stadsdelen hierin als volgt voorzien:

- fietsenrekken plaatsen vóór/in nabijheid van de woning;
- in stand houden en realiseren van buurtstallingen (< 100 m. van de woning).

Het is inmiddels opnieuw wettelijk verplicht middels het Bouwbesluit om nieuwe woningen op te leveren met een berging. Omdat deze verplichting een periode was opgeheven, zijn in de afgelopen periode woningen opgeleverd zonder berging. Ook bij bepaalde oudere flats ontbreken (goede) bergingen.

Het Stadsdeel heeft behoefte aan een goed inzicht in de stallingswensen van bewoners, op basis waarvan een stallingsplan kan worden opgesteld. Onderzoek moet inzichtelijk maken of landelijke normen voor wat betreft stallingen bij woningen ook toepasbaar zijn op de situatie in Amsterdam Zuidoost. Daarnaast moet onderzocht worden wat voor soort stallingen (hoogwaardige losse rekken, fietstrommels of buurtstallingen) het meest wenselijk zijn in verschillende woonbuurten.

Samenvattend worden de volgende acties voorgesteld:

Stadsdeel Zuidoost gaat elke vijf jaar de parkeerbehoefte bij metrostations en winkelcentra monitoren. Waar nodig wordt de stallingscapaciteit uitgebreid.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gebruik gemaakt van de richtlijnen 'Beleidskader Fietsparkeren bij publiekstrekkende bestemmingen'. Bij de toepassing van fietsparkeernormen wordt op basis van aanbevelingen DIVV, indien nodig, een vertaling gemaakt naar de praktijk in het stadsdeel.

Bewaakt wordt dat stallingsvoorzieningen voor fietsers tijdig in de stedenbouwkundige ontwerpen worden meegenomen.

Het stadsdeel voert een onderzoek uit naar de stallingsbehoefte van bewoners zonder berging op basis waarvan een concreet stallingsplan wordt opgesteld.

4.1.2 Kwaliteit stallingen

Uit de enquêteresultaten (zie bijlage 1) blijkt dat behalve het aantal stallingen in Amsterdam Zuidoost, ook de kwaliteit slecht wordt beoordeeld. Met name de stallingen bij metrostations vragen om een kwaliteitsslag.

Kwaliteitseisen Fietsparkeur

In 1999 is de stichting FietsParKeur opgericht om de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen (fietsenrekken, fietsenstallingen etc.) te verbeteren. De stichting FietsParKeur heeft kwaliteitseisen opgesteld die zijn neergelegd in een zogenaamd Normstellend Document. Fabrikanten die voldoen aan de eisen van het Normstellend Document kunnen bij de stichting het zogenaamde FietsParKeurmerk aanvragen. Stadsdeel Amsterdam Zuidoost wil de komende periode alle stallingen vervangen door stallingen die voldoen aan het 'Fietsparkeur'. Het Stadsdeel past in principe alleen nog 'nietjes' toe en indien wenselijk vanuit capaciteitoverwegingen de 'tulip'. Beide passen binnen de kwaliteitseisen van het fietskeurmerk en hebben een aanbindmogelijkheid, zodat fietsen met een extra slot kunnen worden vastgezet, waardoor fietsendiefstal wordt bemoeilijkt. Belangrijk is dat het in een aantal gevallen wel mogelijk moet zijn om gemotiveerd van deze voorkeursstallingen af te wijken.



Afbeelding 4.1 Tulips (links) en nietjes in Stadsdeel Zuidoost

In Stadsdeel Centrum in Amsterdam loopt momenteel een proef met nieuwe fietsrekken op het Raamplein. Bekeken wordt of er betere oplossingen denkbaar zijn dan het 'nietje', dat door inefficiënt gebruik vaak meer ruimte inneemt dan bedoeld. Aan verschillende leveranciers van fietsrekken is gevraagd nieuwe ontwerpen aan te leveren. In samenwerking met de Fietsersbond zijn verschillende fietsrekken uitgezocht die op het Raamplein in de proefopstelling zijn geplaatst. Vraag is nu welke fietsrekken de voorkeur hebben van de fietsers en geen chaos creëren in de openbare ruimte. Mogelijk kan Stadsdeel Amsterdam Zuidoost zich aan de uitkomst van deze proef conformeren en de voorkeur fietsrekken ook in haar Stadsdeel als alternatief voor het 'nietje' hanteren.

Samenvattend worden de volgende acties voorgesteld:

Fietsparkeervoorzieningen die niet voldoen aan het 'Fietsparkeur' binnen vijf jaar vervangen door stallingen die hier wel aan voldoen. Nieuw te realiseren stallingsvoorzieningen voldoen altijd aan het Fietsparkeur.

Op basis van de resultaten van de proef met nieuwe fietsrekken op het Raamplein in Stadsdeel Centrum, heroverweegt Stadsdeel Zuidoost te zijner tijd de toepassing van Tulips en Nietjes.

4.2 Fietsdiefstal

De aanpak van fietsdiefstal is vooral een taak van de centrale stad. In 2007 is door de centrale stad het werkprogramma 'Fietsdiefstalpreventie' opgesteld. De centrale stad voert op basis van dit werkprogramma maatregelen uit. 82% van de respondenten die de enquête van Amsterdam Zuidoost hebben ingevuld, heeft aangegeven nog nooit slachtoffer te zijn geweest van fietsdiefstal. Wel is het oordeel over de aanpak van fietsdiefstal relatief laag en geeft een hoog percentage aan geen mening te hebben over de aanpak van fietsdiefstal in Amsterdam. Het Stadsdeel gaat zich daarom actief inzetten op meer en betere communicatie over dit onderwerp richting bewoners en scholen (bijvoorbeeld voorlichting op de website, aankondigingen graveeracties, etc.). Het Stadsdeel levert daarnaast een bijdrage aan het terugdringen van het aantal fietsdiefstallen door de komende jaren te investeren in kwalitatief goede stallingsvoorzieningen met aanbindmogelijkheid (zie paragraaf 4.1.2).

Samenvattend worden de volgende acties voorgesteld:

Het stadsdeel verbetert de communicatie richting bewoners en scholen over maatregelen die in het kader van diefstalpreventie door de centrale stad worden genomen.

Fietsparkeervoorzieningen die niet voldoen aan het 'Fietsparkeur' binnen vijf jaar vervangen door stallingen die hier wel aan voldoen. Nieuw te realiseren stallingsvoorzieningen voldoen altijd aan het Fietsparkeur, en kennen altijd een aanbindmogelijkheid.

4.3 Fietswrakken

De controle en het verwijderen van fietswrakken moet meegenomen worden in de reguliere inspectieronde van de opzichter en daarom onderdeel uitmaken van de checklist van de opzichter. Voor het verwijderen van fietswrakken is een beleid opgesteld waaraan het Stadsdeel uitvoering moet geven. De Amsterdamse Fietsafhandelcentrale (AFAC) verwerkt de fietsen die zijn weggeknipt door het Stadsdeel.

In het beleid is vastgelegd wanneer een fiets een fietswrak is:

1. Tenminste twee van de volgende onderdelen ontbreken of onherstelbaar beschadigd zijn: wielen, stuur, zadel, pedalen, aandrijfmechanisme (ketting, tandwielen). De fiets is dan 'rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud'.
2. De fiets is verwaarloosd en duidelijk is dat deze lang niet meer is gebruikt of verplaatst (zoals roestvorming, verteerde banden, spinnenwebben of begroeiing op en rondom de fiets).
3. De geschatte kosten voor reparatie van de fiets hoger zullen zijn dan de dagwaarde van de fiets.

Een fiets die wordt aangetroffen in de openbare ruimte die voldoet aan deze drie criteria, kan door de handhavers van het Stadsdeel zonder verdere kennisgeving worden afgevoerd en vernietigd.

Een 'achtergelaten fiets', of weesfiets, is een fiets die verwaarloosd is, maar nog wel kan worden hersteld. Een weesfiets kan door handhavers van het Stadsdeel een waarschuwingsticker opgeplakt krijgen met een datum. Eigenaren hebben dan nog 7 dagen de tijd om de fiets mee te nemen of te herstellen. Wanneer de fiets er na 7 dagen nog staat, wordt deze verwijderd en afgevoerd naar de AFAC. Daar wordt de fiets nog 3 maanden opgeslagen.

Geregeld moet worden dat ook bewoners fietswrakken kunnen melden bij het meldpunt Openbare Ruimte van Stadsdeel Amsterdam Zuidoost. Om ervoor te zorgen dat fietswrakken eerder dan nu het geval is, worden verwijderd, wordt voorgesteld om het aspect "fietswrakken" toe te voegen aan de checklist van de opzichters.

Samenvattend worden de volgende acties voorgesteld:

Bewoners moeten fietswrakken kunnen melden bij het meldpunt Openbare Ruimte.

De controle op fietswrakken wordt toegevoegd aan de checklist van de opzichter. De opzichter behandelt fietswrakken conform het opgestelde beleid omtrent fietswrakken.

5. VERKEERS- EN SOCIALE VEILIGHEID

5.1 Verkeersveiligheid

De Centrale stad voert jaarlijks een monitor uit op basis van de geregistreerde ongevallen, waarbij zij ook onderscheid maakt naar ongevallen die zich met fietsverkeer hebben voorgedaan. De resultaten hiervan worden gecommuniceerd naar het Stadsdeel. Er zijn momenteel geen blackspots met fietsongevallen. Indien er sprake is van opvallende resultaten onderneemt het Stadsdeel hier actie op.

Door de enquêterespondenten is de verkeersveiligheid als 'ruim voldoende' beoordeeld. 73% beoordeelt de verkeersveiligheid als voldoende tot goed. In bijlage 2 van deze rapportage zijn de resultaten van een ongevallenanalyse gericht op fietsongevallen in Amsterdam Zuidoost opgenomen. De ongevallenanalyse onderschrijft hetgeen de enquêterespondenten aangeven. In vergelijking met Amsterdam in zijn totaliteit vallen er relatief weinig slachtoffers bij ongevallen met fietsverkeer in Amsterdam Zuidoost.

Verkeersveiligheidscampagnes

Het Stadsdeel gaat de komende jaren nog actiever participeren in verkeersveiligheidscampagnes van de centrale stad. Campagneposters worden momenteel vaak langs de dreven geplaatst. Als het campagnes betreft die gericht zijn op fietsers, zal het Stadsdeel bewaken dat deze ook langs belangrijke fietspaden worden geplaatst. Het is wenselijk dat Stadsdeel Zuidoost vaker mee doet aan fietsverlichtingsacties en -controles en bromfietsprojecten en -controles die centraal worden ingepland en opgepakt.

Bromfiets op de rijbaan

Amsterdam Zuidoost heeft bij invoering van 'Bromfiets op de rijbaan' in december 1999 bewust de keuze gemaakt om brommers op fietspaden toe te staan. Schuren en ingangen van woningen zijn immers vaak uitsluitend via de fietspaden te bereiken. Vanwege de hoge snelheden waarmee sommige bromfietzers rijden, is het van belang op snelheid van het bromverkeer te handhaven. Als gevolg van wijzigingen in de stedenbouwkundige structuur en verkeerskundige veranderingen in de afgelopen jaren (waaronder de invoering van 30km-gebieden, lijkt het op een aantal locaties inmiddels toch mogelijk en vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen wenselijk om 'bromfiets op de rijbaan' in te voeren. In de nog op de stellen nieuwe Duurzaam Veilig-nota wordt hieraan aandacht besteed.

Naast bromfietzers, maken ook gemeentelijke diensten en hulpdiensten soms gebruik van de solitaire fietspaden, omdat de aanwezige flats vaak sneller bereikbaar zijn via het fietspad. Om ervoor te zorgen dat de overlast en de onveiligheid voor fietsers tot het minimum wordt beperkt, moet extra handhaving worden verricht om oneigenlijk gebruik van fietspaden door autoverkeer tegen te gaan. Het stadsdeel gaat ook haar eigen personeel hierop aanspreken.

Samenvattend worden de volgende acties voorgesteld:

Waar nodig worden, op basis van de ongevallenmonitor van de centrale stad, acties ondernemen om objectief verkeersonveilige locaties veiliger te maken.

Campagneposters gericht op fietsverkeer worden langs fietspaden geplaatst in plaats van langs verkeersaders.

Het Stadsdeel wil actief participeren verkeersveiligheidscampagnes van de centrale stad gericht op fietsers en bromfietsers.

Het Stadsdeel zet zich in voor intensivering van handhaving op hard rijdende bromfietsers op fietspaden en oneigenlijk gebruik van fietspaden door automobilisten.

5.2 Sociale veiligheid

Ondanks dat de sociale veiligheid door een kleine meerderheid van de enquêterespondenten (52%) als goed/voldoende wordt beschouwd, is de sociale veiligheid van fietsers, met name in de avonduren, een belangrijk aandachtspunt. Fietsers maken minder gebruik van het Hoofdnet Fiets als het onveilig is. Er wordt door het stadsdeel al hard gewerkt aan het verbeteren van de sociale veiligheid. Op sociaal onveilige routes wordt gezorgd voor bijvoorbeeld goede verlichting en overmatig groen wordt verwijderd. In de praktijk blijkt er een spanning te zijn tussen sociaal veilige routes en snelle routes. Indien er sprake is van sociaal onveilige routes op het Hoofdnet moet fietsers een veiliger alternatief worden geboden. Wanneer een fietser kan kiezen tussen twee routes, dienen beide routes uiteraard ook bewegwijzerd te zijn, zodat de fietser zelf kan kiezen voor welke route hij kiest.

Hierna volgt een opsomming van de te hanteren kwaliteitseisen voor sociale veiligheid. De sociale veiligheid op fietspaden neemt toe als:

- de route langs plekken leidt waar veel mensen komen/verblijven;
- de fietsroute wordt gecombineerd met overig verkeer;
- obstakels en dichte begroeiing in de directe nabijheid van een fietsroute worden verwijderd;
- struiken en bomen tijdig worden gesnoeid;
- onoverzichtelijke haakse bochten worden voorkomen;
- een hoger verlichtingsniveau wordt toegepast bij 'onverwachte' hoeken en zo mogelijk deze hoeken fysiek worden afgeschermd of worden beplant met bijvoorbeeld prikkeldruiven
- fietstunnels goed doorzicht en goede verlichting hebben.

Openbare verlichting is ondergebracht bij een externe partij. Afspraken met deze partij vallen buiten de kaders van deze fietsnota.

Samenvattend worden de volgende acties voorgesteld:

In geval van een sociaal minder veilige fietsroute wordt een alternatieve route aangeboden en net als de originele route in de bewegwijzering opgenomen.

De sociale veiligheid op fietsroutes wordt verbeterd door het toepassen van de kwaliteitseisen voor sociale veiligheid.

6. STIMULEREN FIETSGEBRUIK

6.1 Bevordering fietsgebruik

Op het gebied van voorlichting en educatie worden vooral initiatieven genomen door DIVV. Er zijn fietsexamens, fietslessen voor allochtone vrouwen, en het project “tussen school en thuis”. In het kader van de presentatie van de fietsroutekaart “Schatten in Zuidoost” ging Leontien Zijlaard-Van Moorsel fietsen met mensen die net het fietsen hadden geleerd. Aan specifieke promotie voor de fiets doet het Stadsdeel momenteel nog niets. Wel zijn er initiatieven bij de centrale stad. Het Stadsdeel wil meer over fietsen in Amsterdam Zuidoost communiceren via links op de website van het Stadsdeel naar bijvoorbeeld fietsfilevrij.nl en links op fiets.amsterdam.nl.

Daarnaast wil het stadsdeel, in aansluiting op het doelgroepbeleid van de Centrale Stad, meer aandacht schenken aan de volgende specifieke doelgroepen en thema's om fietsen te stimuleren:

- bedrijven en hun werknemers;
- schoolgaande jeugd;
- sportclubs;
- winkelend publiek;
- bewoners die niet (goed) kunnen fietsen.

Bedrijven en hun werknemers

Met name in de spitsuren ontstaan vaak verkeersproblemen. Veel werknemers bewegen zich dan per auto van of naar het werk. Daarom is het belangrijk om juist in het woon- werkverkeer het fietsgebruik te stimuleren. Bovendien is de woon-werkafstand voor veel werknemers prima fietsbaar. De kans op succes blijkt toe te nemen wanneer gemeente en bedrijfsleven samen optrekken. Het stadsdeel kan fietsvriendelijke maatregelen promoten bij bedrijven en eventueel een financiële (stimulerings)bijdrage leveren. Daarnaast kan Stadsdeel Zuidoost het fietsen onder haar eigen werknemers promoten.

Schoolgaande jeugd

Schoolgaande jeugd gaat op een steeds latere leeftijd aan het verkeer deelnemen. Op de lagere school worden kinderen vaak gebracht en gehaald met de auto, of mogen ze gezien de beperkte stallingsmogelijkheden op school niet met de fiets komen. Het Stadsdeel wil aandacht geven alle aspecten die het fietsgebruik onder kinderen (6-12 jaar) kunnen bevorderen. Hierbij valt te denken aan veilige schoolroutes, haal- en brenggedrag dor ouders bij scholen, verkeerslessen, fietsenstallingen bij scholen en voorlichting aan ouders en docenten.

Sportclubs

Bij sportverenigingen kan meer aandacht worden gegeven aan het positieve effect dat fietsen heeft op de onder andere de gezondheid/conditie. Dit kan door het opzetten van een promotiecampagne waarin het stadsdeel en de centrale stad samen optrekken. Sportverenigingen zelf dienen daarnaast aandacht te schenken aan het op orde brengen en/of realiseren van voldoende en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen.

Winkelend publiek

Voor de bereikbaarheid van winkelcentra is van groot belang dat een groot deel van de bezoekers niet met de auto komt. Het aantal autoparkeerplaatsen kan immers niet onbeperkt uitgebreid worden. Daarnaast dragen de negatieve milieueffecten van het autoverkeer niet bij aan de leefbaarheid in en rond de winkelcentra. Daarom is het belangrijk dat een goede bereikbaarheid van de winkelcentra per fiets wordt gefaciliteerd en dat het aandeel fietsers onder winkelend publiek wordt vergroot. Stadsdeel Zuidoost zal dit de komende tijd verder gaan concretiseren door promotionele acties en voorlichting en het verbeteren en (waar nodig) uitbreiden van stallingsvoorzieningen in de verschillende winkelcentra.

Bewoners die niet (goed) kunnen fietsen

Relatief veel bewoners van Stadsdeel Zuidoost kunnen niet of niet goed fietsen. Dit kan in de toekomst allerlei nadelige gevolgen hebben voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in het stadsdeel, maar ook voor de maatschappelijke participatie en de gezondheid van de niet-fietsers zelf.

Uit onderzoek in 2007 van het Sociaal en Cultureel Planbureau is gebleken dat (niet westerse) allochtonen in Nederland gemiddeld veel minder fietsen dan autochtonen. Een belangrijke doelgroep in Amsterdam Zuidoost is de (niet westerse) allochtoon.

Het Stadsdeel gaat de komende jaren in samenwerking met de Centrale stad extra inzetten op activiteiten voor bewoners die niet (goed) kunnen fietsen. Bij het zoeken naar activiteiten wordt met name aandacht besteed aan de fietsvaardigheid van deze doelgroep in samenwerking met het Coördinatiepunt Fietsvaardigheid. Daarnaast kan gewerkt worden aan bevordering van de status van de fiets onder de (niet westerse) allochtone bevolkingsgroep. Bij het maken van een vertaling naar concrete activiteiten voor deze bevolkingsgroep, kan inspiratie worden opgedaan in de rapportage 'De kracht van de fiets, stimuleringsplan fietsgebruik in krachtwijken', (2009) van de Centrale stad.

Samenvattend worden de volgende acties voorgesteld:

Via de website van het stadsdeel zal informatie over fietsen en fietsroutes beschikbaar worden gesteld. Ook zullen links worden geplaatst naar websites als fietsfilevrij.nl en fiets.amsterdam.nl.

In aansluiting op het doelgroepbeleid van de Centrale Stad, gaat het stadsdeel meer aandacht schenken aan het stimuleren van fietsen binnen verschillende specifieke doelgroepen.

6.2 Aanvullende diensten

Om het fietsverkeer te kunnen stimuleren zijn aanvullende diensten zoals fietsverhuur, fietsreparatie en particuliere bewaakte stallingen wenselijk. Er zijn momenteel enkele particuliere initiatieven (fietsenmaker en fietsverhuur) in Amsterdam Zuidoost. Het Stadsdeel wil stimuleren dat dit in elk winkelcentrum een plek krijgt. Daarom wordt een onderzoek gestart naar de kansen die bestaan voor dergelijke initiatieven. Onderwijsinstellingen en sociale werkplaatsen kunnen mogelijk participeren in dit onderzoek.

Samenvattend wordt de volgende actie voorgesteld:

Het Stadsdeel gaat onderzoek doen naar de kansen voor lokale initiatieven voor aanvullende diensten als fietsenmakers en fietsverhuurbedrijven in de winkelcentra in Amsterdam Zuidoost.

7. ORGANISATIE

7.1 Regulier overleg met de centrale stad

Het fietsbeleid is in de organisatie van Stadsdeel Zuidoost ondergebracht bij de Sector Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling. Er is regelmatig contact met de centrale stad (DIVV), maar er is geen regulier overlegmoment vastgesteld. Het stadsdeel streeft naar minimaal één regulier overleg per kwartaal waarbij behalve afgevaardigden van het Stadsdeel en DIVV, ook afgevaardigden van de Fietsersbond aanwezig zijn.

Tijdens dit overleg:

- wordt kennis uitgewisseld op het beleidsveld 'fiets';
- worden geplande werkzaamheden afgestemd;
- wordt de voortgang van geplande projecten en acties besproken;
- worden problemen waar het Stadsdeel tegenaan loopt, besproken;
- worden (promotionele en voorlichtings)acties van de centrale stad aangekondigd;
- komen andere fietsitems die de revue passeren aan bod.

Samenvattend wordt de volgende actie voorgesteld:

Elk kwartaal vindt een 'fietsoverleg' plaats tussen het stadsdeel, DIVV en de Fietsersbond.

7.2 Meerjarenuivoeringsprogramma en jaarlijks actieplan

Op dit moment heeft niemand binnen het stadsdeel een totaaloverzicht van ontwikkelingen en plannen op fietsgebied in Stadsdeel Zuidoost. Om dit totaaloverzicht te krijgen, stelt het stadsdeel in 2010 een Meerjarenuivoeringsprogramma op, waarin alle acties en maatregelen voor de periode tot 2015 worden opgenomen. Op basis van dit Meerjarenuivoeringsprogramma kan het Stadsdeel jaarlijks een actieplan opstellen, aan de hand waarvan geld kan worden gereserveerd voor de uitvoering van de projecten.

In het jaarlijks actieplan wordt niet alleen ingegaan op de concreet uit te voeren maatregelen in het komende jaar, maar wordt ook teruggekeken op het afgelopen jaar. Bekeken wordt of alle projecten daadwerkelijk zijn uitgevoerd wat daarvan het resultaat is. Op deze wijze kan worden vastgesteld of extra inspanningen al dan niet noodzakelijk zijn.

Samenvattend worden de volgende acties voorgesteld:

Stadsdeel Zuidoost stelt, op basis van deze Fietsnota, een Meerjarenuivoeringsprogramma op voor de jaren 2010 - 2015.

Jaarlijks stelt het stadsdeel een actieplan op, waarin de concrete maatregelen voor het komend jaar worden vastgelegd. In het actieplan wordt ook het actieplan van het voorgaande jaar geëvalueerd.

8. TOT SLOT

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de doelstellingen ten aanzien van het fietsbeleid in Amsterdam Zuidoost. Daarnaast is aangegeven welke maatregelen en acties Stadsdeel Zuidoost wil gaan oppakken in de komende jaren om het fietsklimaat in het stadsdeel te verbeteren. In deze Fietsnota worden nog geen keuzes gemaakt ten aanzien van de prioritering van deze maatregelen en acties. Na vaststelling van deze nota wordt daarom een Meerjarenuitvoeringsprogramma opgesteld, zoals dat is aangegeven in hoofdstuk 7. In het uitvoeringsprogramma worden de acties en maatregelen uitgezet in de tijd, wordt vastgelegd wie waarvoor verantwoordelijk is en wordt een inschatting gemaakt van de kosten van elk van de maatregelen. Het Meerjarenuitvoeringsprogramma vormt de basis voor de maatregelen die in de komende jaren worden uitgevoerd.

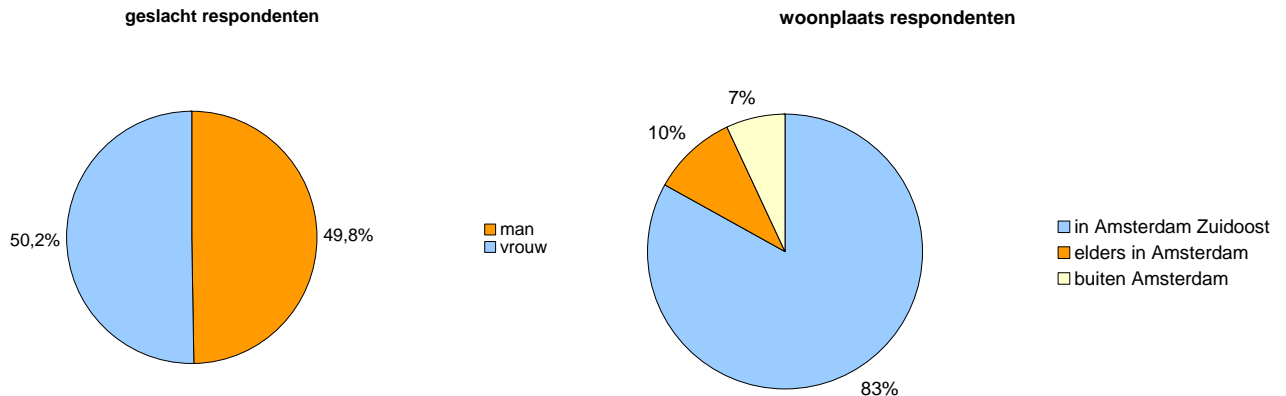
Daarnaast wordt jaarlijks, op basis van het Meerjarenuitvoeringsprogramma, een actieplan opgesteld. In het actieplan worden de maatregelen van het voorgaande jaar geëvalueerd en worden concrete acties voor het komende jaar vastgelegd, inclusief de kosten die ermee samenhangen en de verantwoordelijke partijen. Het jaarlijkse actieplan wordt opgesteld in nauw overleg met DIVV en de Fietsersbond.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 ENQUETERESULTATEN

Respondenten

In totaal hebben 277 respondenten de enquête ingevuld. De verdeling mannen en vrouwen die de enquête hebben ingevuld is ongeveer gelijk. De gemiddelde leeftijd van de respondenten bedraagt 50,8 jaar. 83% van de respondenten woont in Amsterdam Zuidoost.



In de enquête is ook gevraagd naar de afstand die de respondenten gemiddeld per week afleggen op de fiets. Deze afstand bedraagt gemiddeld 52,3 kilometer. Daarmee bedraagt het totaal aantal kilometer dat alle respondenten tezamen in één jaar fietsen 737.048 kilometer per jaar (dat is ruim 18 keer de wereld rond).

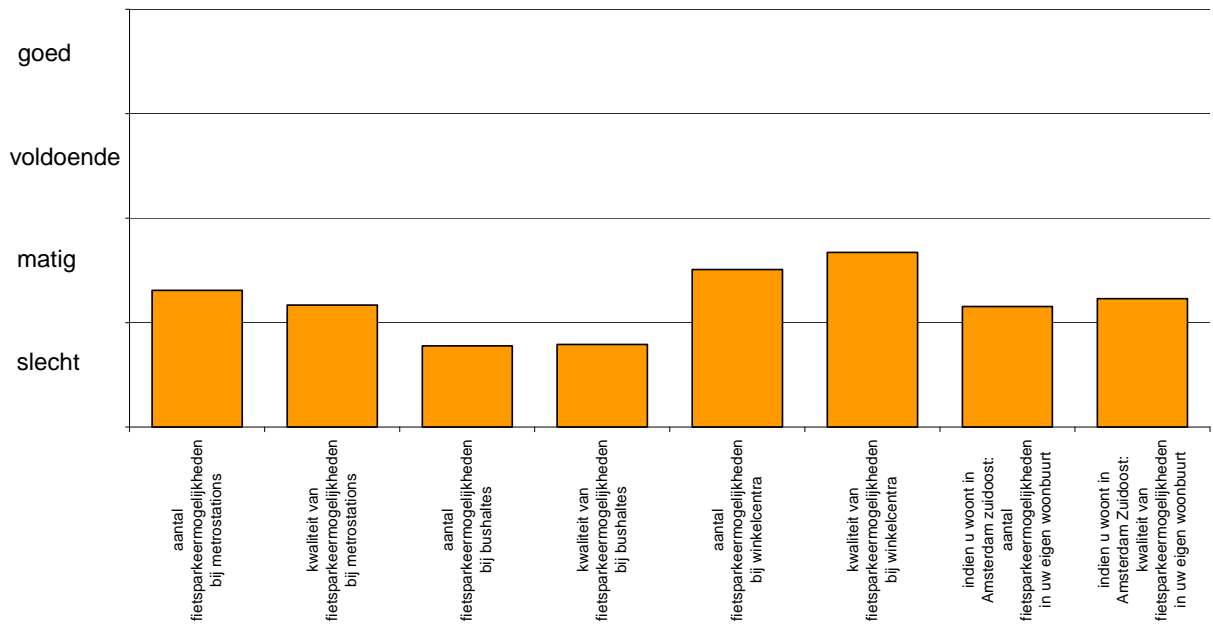
Het overgrote deel (63%) van de respondenten fietst (bijna) elke dag. 25% fietst in elk geval enkele keren per week.



Beoordeling onbewaakte fietsenstallingen

Over de onbewaakte stallingen in Stadsdeel Amsterdam Zuidoost zijn de fietsers niet echt te spreken. Op de verschillende aspecten wordt gemiddeld niet meer dan matig tot slecht gescoord.

gemiddelde beoordeling aspecten van de onbewaakte fietsparkeermogelijkheden in Amsterdam Zuidoost

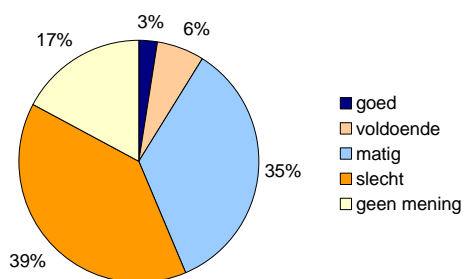


Hierna is per aspect de verdeling van de respondenten over de verschillende gradaties van tevredenheid in beeld gebracht.

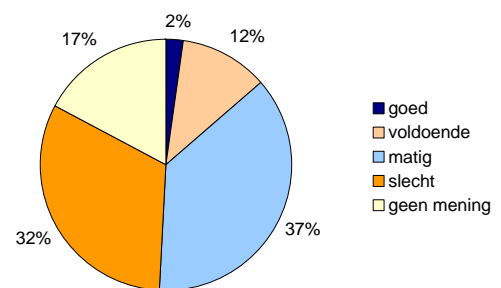
Beoordeling fietsparkeermogelijkheden bij metrostations

69% van de respondenten vindt het aantal fietsparkeermogelijkheden bij metrostations matig tot slecht. Ook de kwaliteit van de fietsparkeermogelijkheden bij metrostation laat volgens 74% van de respondenten te wensen over (totaal matig en slecht bij elkaar genomen).

beoordeling kwaliteit van fietsparkeermogelijkheden bij metrostations



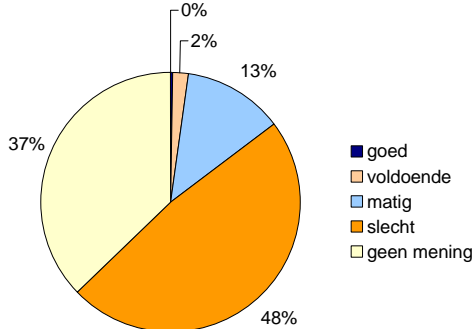
beoordeling aantal fietsparkeermogelijkheden bij metrostations



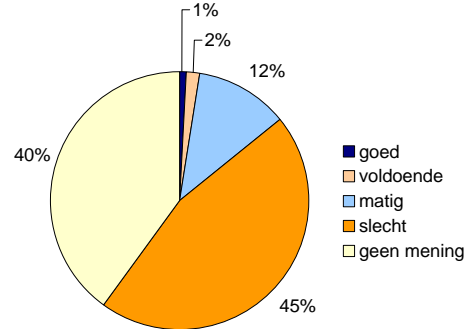
Beoordeling fietsparkeermogelijkheden bij bushaltes

Bij de beantwoording van de vraag over het aantal en de kwaliteit van fietsparkeermogelijkheden bij bushaltes valt het hoge aantal respondenten dat geen mening heeft op (respectievelijk 37% en 40%). Waarschijnlijk komt dit doordat zij nooit met de fiets naar een bushalte gaan. Door 61% van de respondenten wordt aangegeven het aantal fietsenstallingen bij bushaltes te weinig te vinden (matig of slecht). 57% van de respondenten geeft aan dat de kwaliteit van fietsparkeermogelijkheden bij bushaltes slecht is.

beoordeling aantal fietsparkeermogelijkheden bij bushaltes



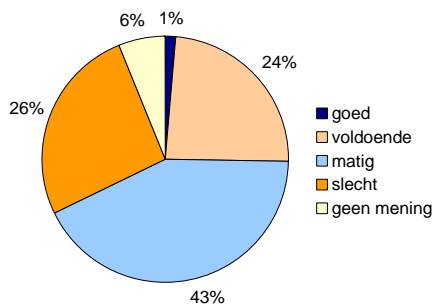
beoordeling kwaliteit van fietsparkeermogelijkheden bij bushaltes



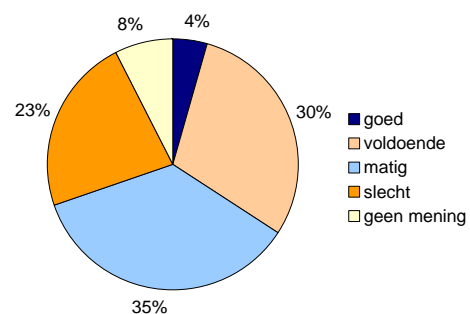
Beoordeling fietsparkeermogelijkheden bij winkelcentra

Bij de beantwoording van de vraag over het aantal en de kwaliteit van fietsparkeermogelijkheden bij winkelcentra wordt door 69% aangegeven dat het aantal fietsenstallingen bij winkelcentra te weinig is (slechte en matige beoordeling). 58% van de respondenten geeft aan dat de kwaliteit van fietsparkeermogelijkheden bij winkelcentra matig of slecht is.

beoordeling aantal fietsparkeermogelijkheden bij winkelcentra



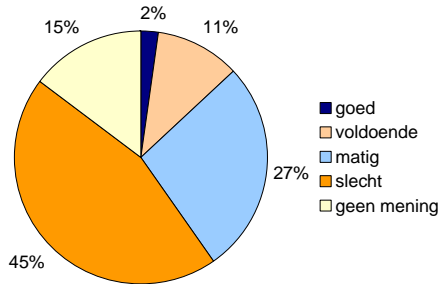
beoordeling kwaliteit fietsparkeermogelijkheden bij winkelcentra



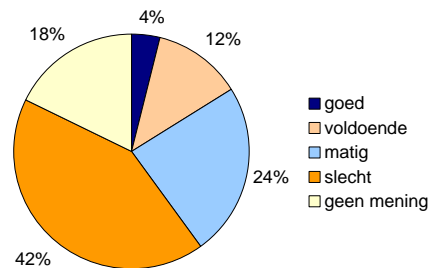
Beoordeling fietsparkeermogelijkheden in eigen woonbuurt

Alleen de respondenten die in de enquête hebben aangegeven woonachtig te zijn in Amsterdam zuidoost zijn bij de analyse meegenomen. Bij de beantwoording van de vraag over het aantal en de kwaliteit van fietsparkeermogelijkheden in de eigen woonbuurt wordt door 72% aangegeven dat het aantal fietsenstallingen in de eigen woonbuurt te weinig is (slechte en matige beoordeling). 66% van de respondenten geeft aan dat de kwaliteit van fietsparkeermogelijkheden in de eigen woonbuurt matig of slecht is.

beoordeling aantal fietsparkeermogelijkheden in eigen woonbuurt



beoordeling kwaliteit fietsparkeermogelijkheden in eigen woonbuurt

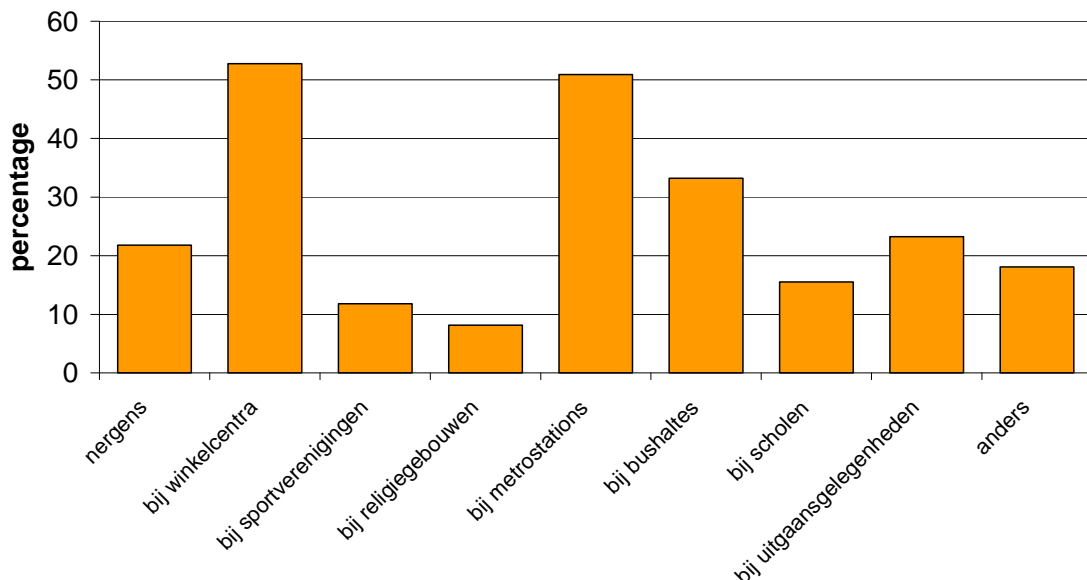


De respondenten is gevraagd aan te geven bij welke functies zij onbewaakte fietsenstallingen missen. Zij geven met name aan dat zij onbewaakte fietsenstallingen missen bij winkelcentra, metrostations en in mindere mate bushaltes.

Ontbreken onbewaakte fietsenstallingen

De respondenten is gevraagd aan te geven bij welke functies zij onbewaakte fietsenstallingen missen. De resultaten zijn in onderstaande grafiek weergegeven. De meeste respondenten geven aan dat zij onbewaakte fietsenstallingen missen bij winkelcentra en bij metrostations (resp. 53% en 51%). Kijkend naar de individuele vraag over de tevredenheid met betrekking tot het aantal fietsenstallingen bij winkelcentra en metrostations wordt respectievelijk door 69% en 75% het aantal als matig of slecht beoordeeld. Opvallend is dat de meeste respondenten aangeven onbewaakte fietsenstallingen bij winkelcentra te missen, maar dat het aantal bij metrostations het slechtst wordt beoordeeld. Het gaat slechts om kleine verschillen.

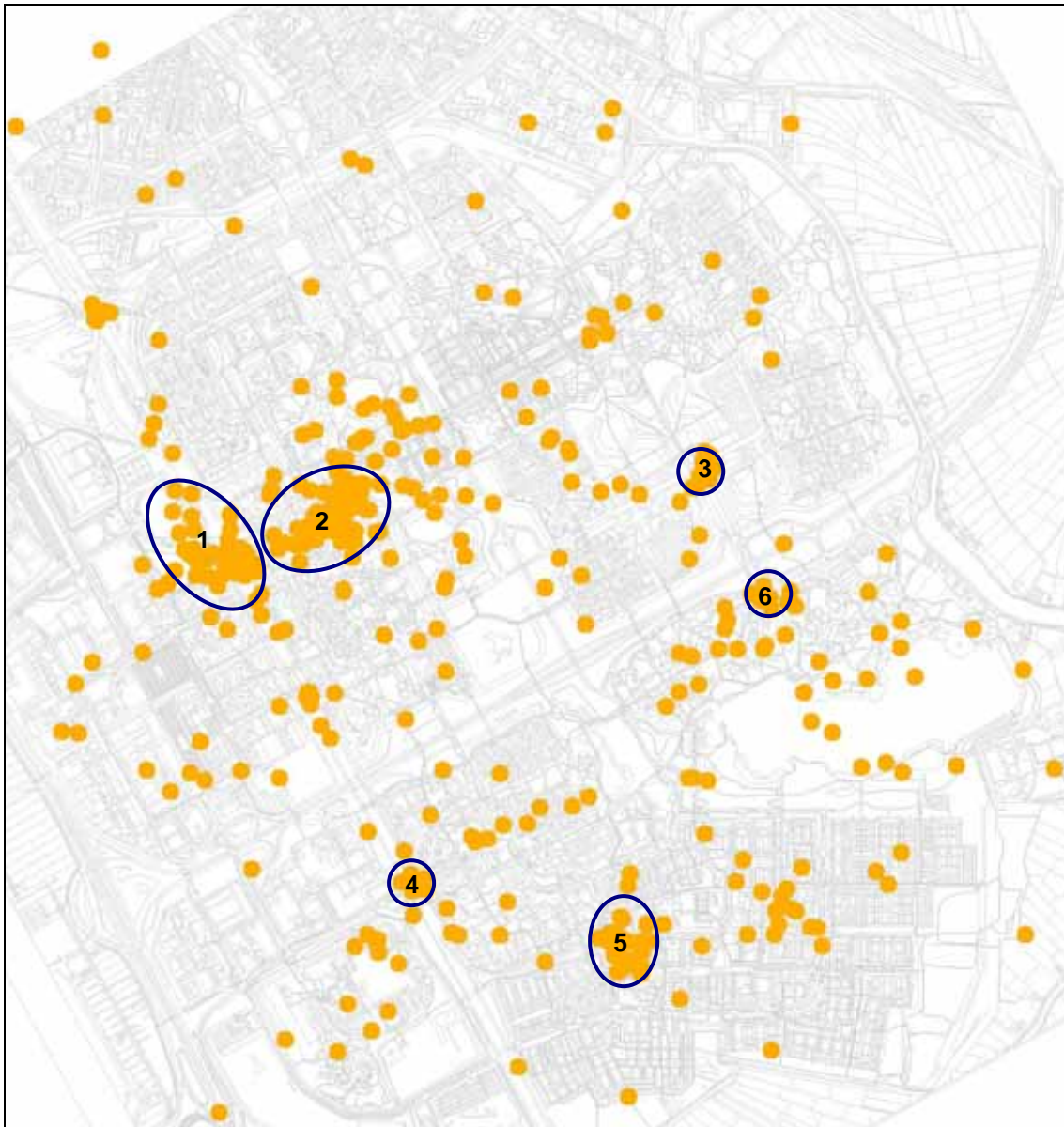
bij welke functies mist u onbewaakte fietsenstallingen



De respondenten is tevens gevraagd op kaart aan te geven waar onvoldoende onbewaakte fietsparkeermogelijkheden zijn. Op kaart is door middel van clusters aangegeven welke locaties het meest genoemd zijn.

Op de volgende locaties zou het aantal onbewaakte fietsstallingen volgens de respondenten moeten worden uitgebreid:

1. Station Amsterdam Bijlmer/ArenA en omgeving.
2. Amsterdamse Poort.
3. Kraaiennest.
4. Metrostation Holendrecht.
5. Metrostation Reigersbos.
6. Metrostation Gaasperplas.

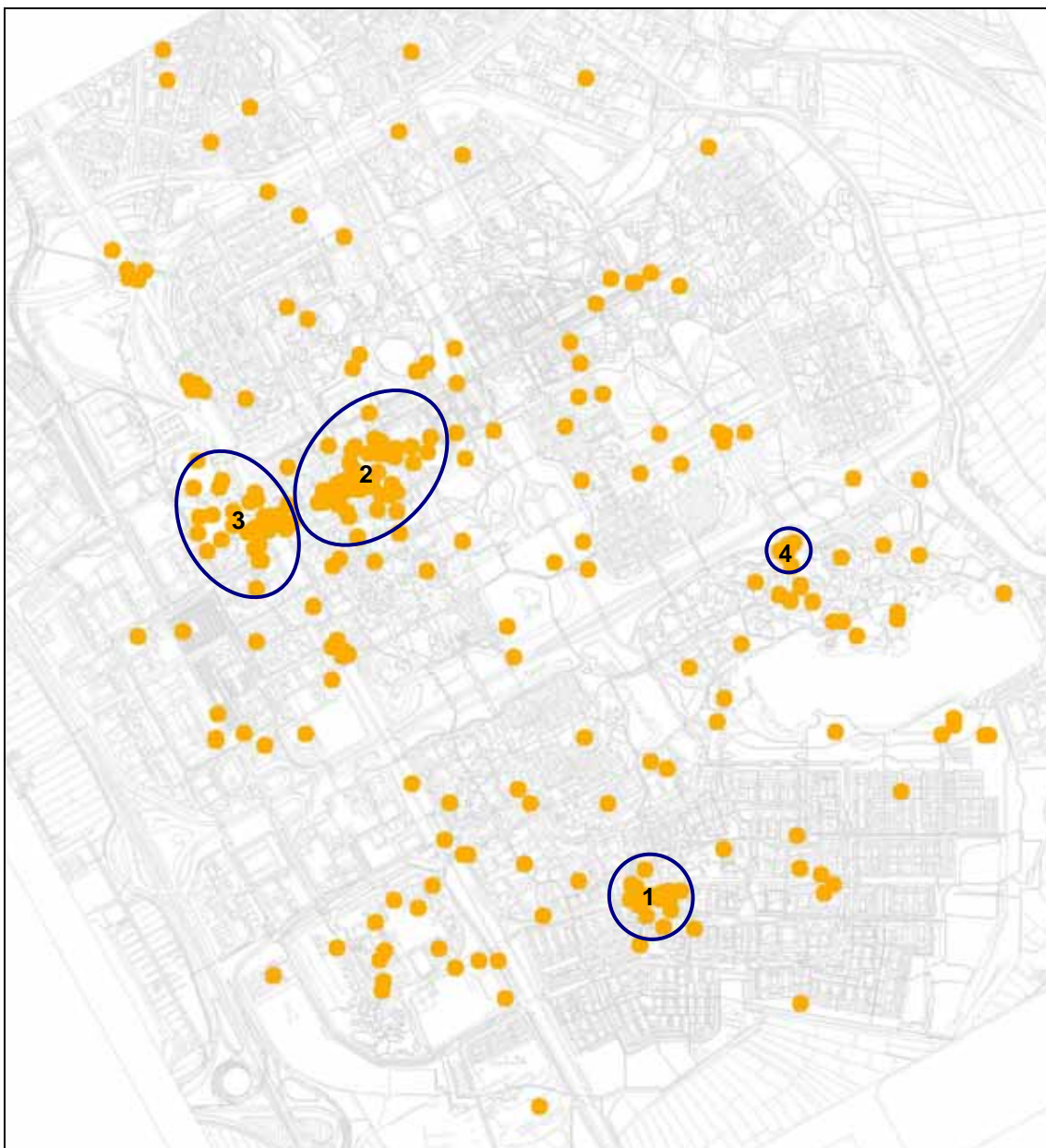


Afbeelding 1: Onvoldoende onbewaakte fietsparkeermogelijkheden

Behalve aan te geven waar onvoldoende onbewaakte fietsparkeermogelijkheden zijn, is de respondenten gevraagd aan te geven op welke locatie de kwaliteit van de onbewaakte fietsparkeermogelijkheden onvoldoende is.

Door de respondenten is aangegeven dat de kwaliteit van bewaakte stallingen op de volgende locaties te wensen over laat:

1. Metrostation Reigersbos.
2. Amsterdamse Poort.
3. Station Amsterdam Bijlmer/ArenA en omgeving.
4. Metrostation Gaasperplas.



Afbeelding 2: kwaliteit onbewaakte fietsparkeermogelijkheden onvoldoende

Samenvatting resultaten

Beoordeling fietsparkeermogelijkheden:	Aantal:		Kwaliteit:	
	slecht/matig	voldoende/goed	slecht/matig	voldoende/goed
bij metrostations	69%	9%	74%	14%
bij bushaltes	61%	2%	57%	3%
bij winkelcentra	69%	25%	58%	34%
in eigen woonbuurt	72%	13%	66%	16%

Het aantal fietsparkeermogelijkheden in de eigen woonbuurt wordt het meest slecht beoordeeld door de inwoners van Amsterdam Zuidoost. De kwaliteit van de fietsparkeermogelijkheden is bij metrostations het slechtst beoordeeld en bij winkelcentra het best.

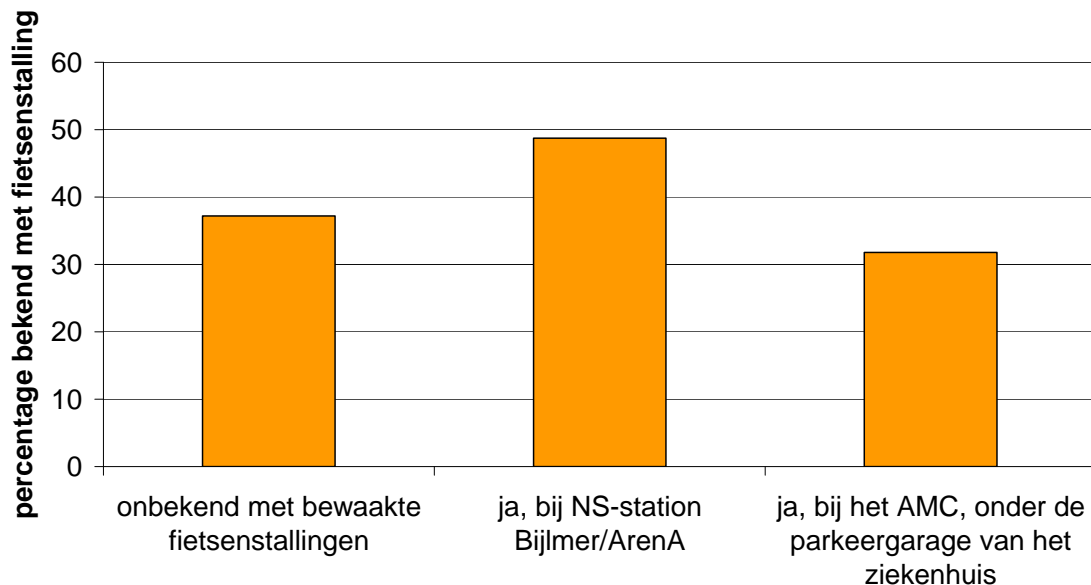
Beoordeling bewaakte fietsenstallingen

In Amsterdam Zuidoost zijn twee bewaakte fietsenstallingen aanwezig. Bij NS-station Bijlmer/Arena en bij het AMC, onder de parkeergarage van het ziekenhuis. De respondenten is gevraagd beide stallingen op verschillende aspecten te beoordelen. Alhoewel tussen de beoordeelde aspecten geen echte uitschieters zitten, valt op dat beide stallingen verschillende scores laten zien. De stalling bij het NS-station wordt op alle punten beoordeeld met een voldoende. De AMC-stalling daarentegen toont meer variatie: het aantal stallingsplaatsen wordt matig beoordeeld, terwijl de openingstijden en de gebruikskosten ruim voldoende scores.

Bekendheid met, en gebruik van bewaakte stallingen

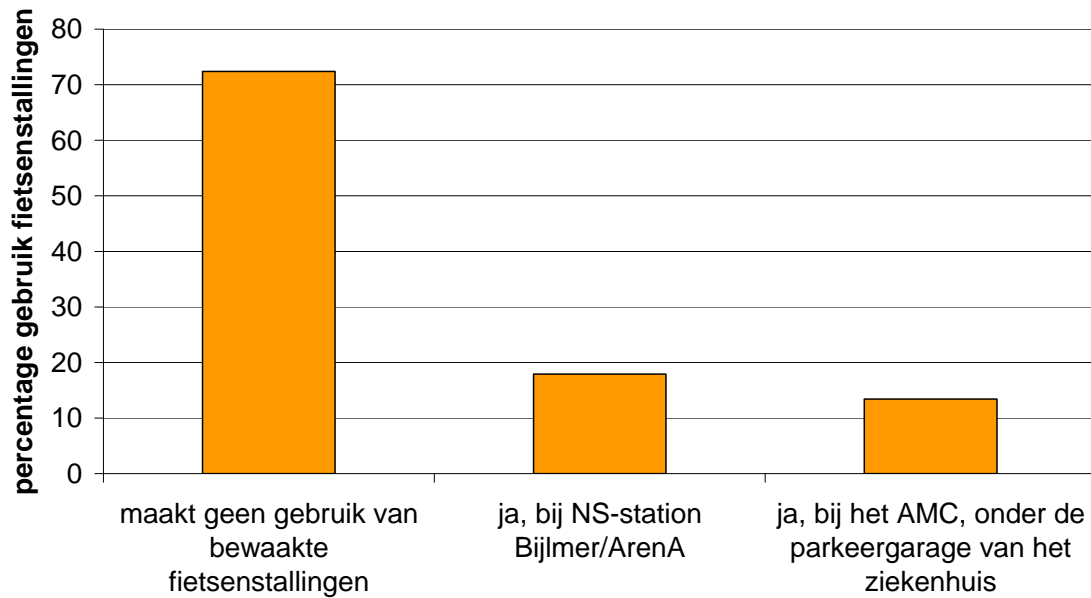
Van de respondenten is 37% geheel onbekend met bewaakte fietsenstallingen in Amsterdam Zuidoost. De bewaakte stalling bij NS-station Bijlmer/Arena is bekend bij 49% van de respondenten, slechts 32% kent de bewaakte stalling bij het AMC. Overigens kent 18% van de respondenten beide stallingsmogelijkheden.

bekendheid met bewaakte fietsenstallingen in Amsterdam Zuidoost



De meerderheid van de respondenten (72%) gebruikt geen van beide bewaakte fietsenstallingen. 28% van de respondenten maakt weleens gebruik van een bewaakte fietsenstalling. De stalling bij het NS-station Bijlmer/Arena wordt gebruikt door 18% van de respondenten, de stalling bij het AMC door 13%.

gebruik bewaakte fietsenstallingen in Amsterdam Zuidoost



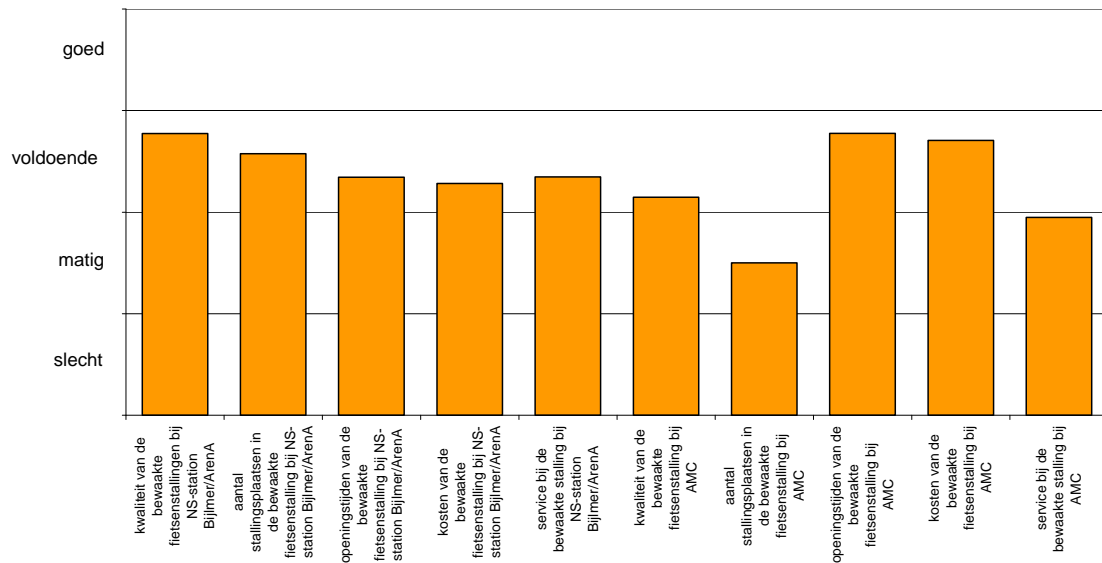
Beoordeling verschillende aspecten

In de enquête is gevraagd een oordeel te geven op de volgende aspecten:

1. de kwaliteit van de bewaakte fietsenstallingen;
2. het aantal stallingsplaatsen in de bewaakte fietsenstalling;
3. de openingstijden van de bewaakte fietsenstalling;
4. de kosten van de bewaakte fietsenstalling;
5. de service bij de bewaakte stalling.

De verschillende aspecten worden gemiddeld door de respondenten als voldoende beoordeeld. Uitzondering hierop vormen het aantal fietsparkeermogelijkheden in de bewaakte stalling bij het AMC en de service in de bewaakte stalling bij het AMC. De twee laatst genoemde aspecten zijn gemiddeld als 'matig' beoordeeld.

gemiddelde beoordeling aspecten van de bewaakte fietsenstallingen in Amsterdam Zuidoost

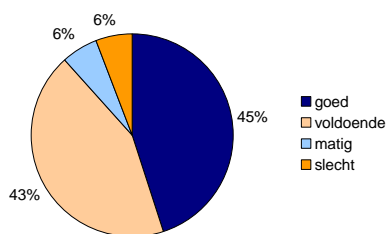


Beoordeling bewaakte fietsenstallingen bij NS-station Bijlmer/Arena

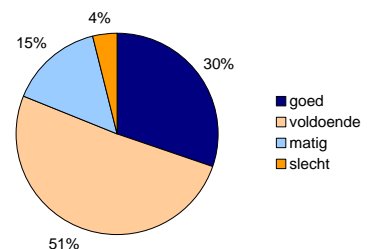
De hierna weergegeven diagrammen tonen de resultaten van de vragen ten aanzien van de bewaakte fietsenstalling bij NS-station Bijlmer/Arena. Het percentage respondenten dat geen mening heeft, ligt erg hoog en schommelt tussen 59% en 64%. Dit wordt in hoge mate verklaard doordat 72% van de respondenten geen van beide fietsenstallingen gebruikt. Om inzicht te krijgen in de meningen van de respondenten die wel een mening hebben, is de antwoordcategorie "geen mening" buiten beschouwing gelaten.

Van de respondenten die deze fietsenstalling gebruiken, is 88% goed te spreken over de kwaliteit; 6% beoordeelt de kwaliteit als matig, nog eens 6% als slecht. Het aantal plaatsen in de bewaakte fietsenstalling NS-station Bijlmer/Arena wordt door 81% als voldoende of goed beoordeeld.

beoordeling kwaliteit van de bewaakte fietsenstallingen bij NS-station Bijlmer/Arena

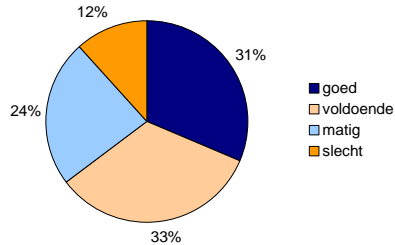


beoordeling aantal stallingplaatsen in de bewaakte fietsenstalling NS-station Bijlmer/Arena

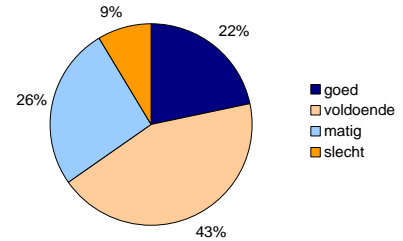


De openingstijden van de bewaakte stalling worden door 64% minimaal met een voldoende beoordeeld. De gebruikskosten zijn door 65% van de respondenten beoordeeld met voldoende of goed.

beoordeling openingstijden van de bewaakte fietsenstalling bij NS-station Bijlmer/ArenA

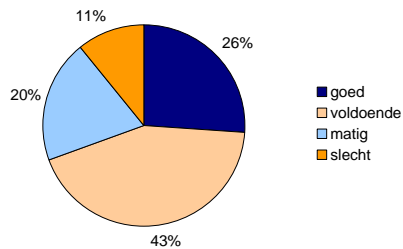


beoordeling kosten van de bewaakte fietsenstalling bij NS-station Bijlmer/ArenA



De service van de bewaakte fietsenstalling bij het NS-station Bijlmer/Arena is door 69% van de respondenten met voldoende of goed beoordeeld.

beoordeling service van de bewaakte fietsenstalling bij NS-station Bijlmer/ArenA

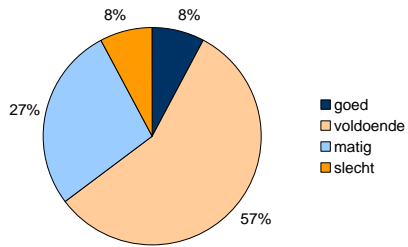


Beoordeling bewaakte fietsenstallingen bij AMC

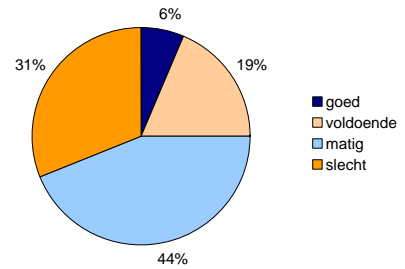
De hierna weergegeven diagrammen tonen de resultaten van de vragen ten aanzien van de bewaakte fietsenstalling bij het AMC. Ook hier is het percentage respondenten dat geen mening heeft hoog. Dit percentage schommelt tussen 40% en 60%. De antwoordcategorie "geen mening" is buiten beschouwing gelaten.

Van de respondenten die deze fietsenstalling gebruiken, is 65% goed te spreken over de kwaliteit. Dit percentage ligt lager dan de beoordeling van de kwaliteit van fietsenstallingen bij NS-station Bijlmer/Arena. Over het aantal plaatsen is slechts 25% tevreden (goed/voldoende). Volgens 31% wordt het aantal zelfs als slecht beoordeeld.

beoordeling kwaliteit van de bewaakte fietsenstalling bij AMC

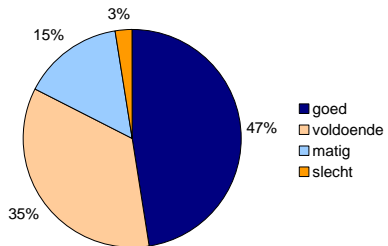


beoordeling aantal stallingsplaatsen bij bewaakte fietsenstalling AMC

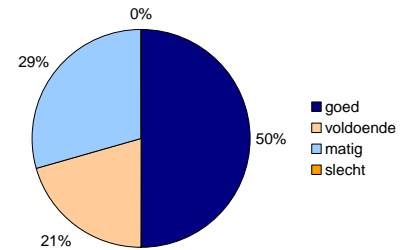


Over de openingstijden zijn de respondenten wel tevreden. De openingstijden van de bewaakte stalling bij het AMS wordt door 82% van de respondenten minimaal met een voldoende beoordeeld. De gebruikskosten worden door 71% van de respondenten beoordeeld met voldoende of goed.

beoordeling openingstijden bewaakte fietsenstalling AMC

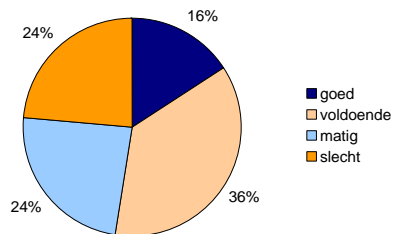


beoordeling kosten van de bewaakte fietsenstalling AMC



De service van de bewaakte fietsenstalling bij het AMC is door 52% van de respondenten met voldoende of goed beoordeeld.

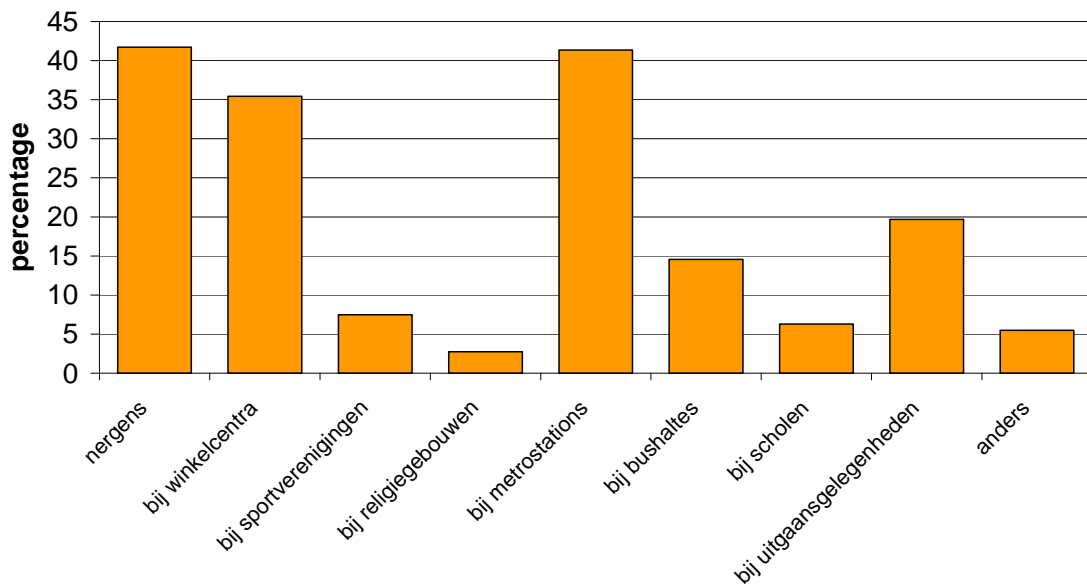
beoordeling service bewaakte fietsenstalling AMC



Ontbreken bewaakte stallingen

De respondenten is gevraagd aan te geven bij welke functies zij bewaakte fietsenstallingen missen. De resultaten zijn in onderstaande grafiek weergegeven. Van alle respondenten geeft 42% aan nergens in Amsterdam Zuidoost een bewaakte fietsenstalling te ontberen. Dit betekent evengoed dat 58% van de respondenten graag wel elders bewaakte fietsenstallingen zou zien. De meeste van de respondenten die aangeven wel een bewaakte fietsenstalling te willen, geven aan deze bij metrostations (41%) en bij winkelcentra (35%) te willen hebben. Ook uitgaansgelegenheden (20%) en bushaltes (15%) zijn mogelijk interessante locaties.

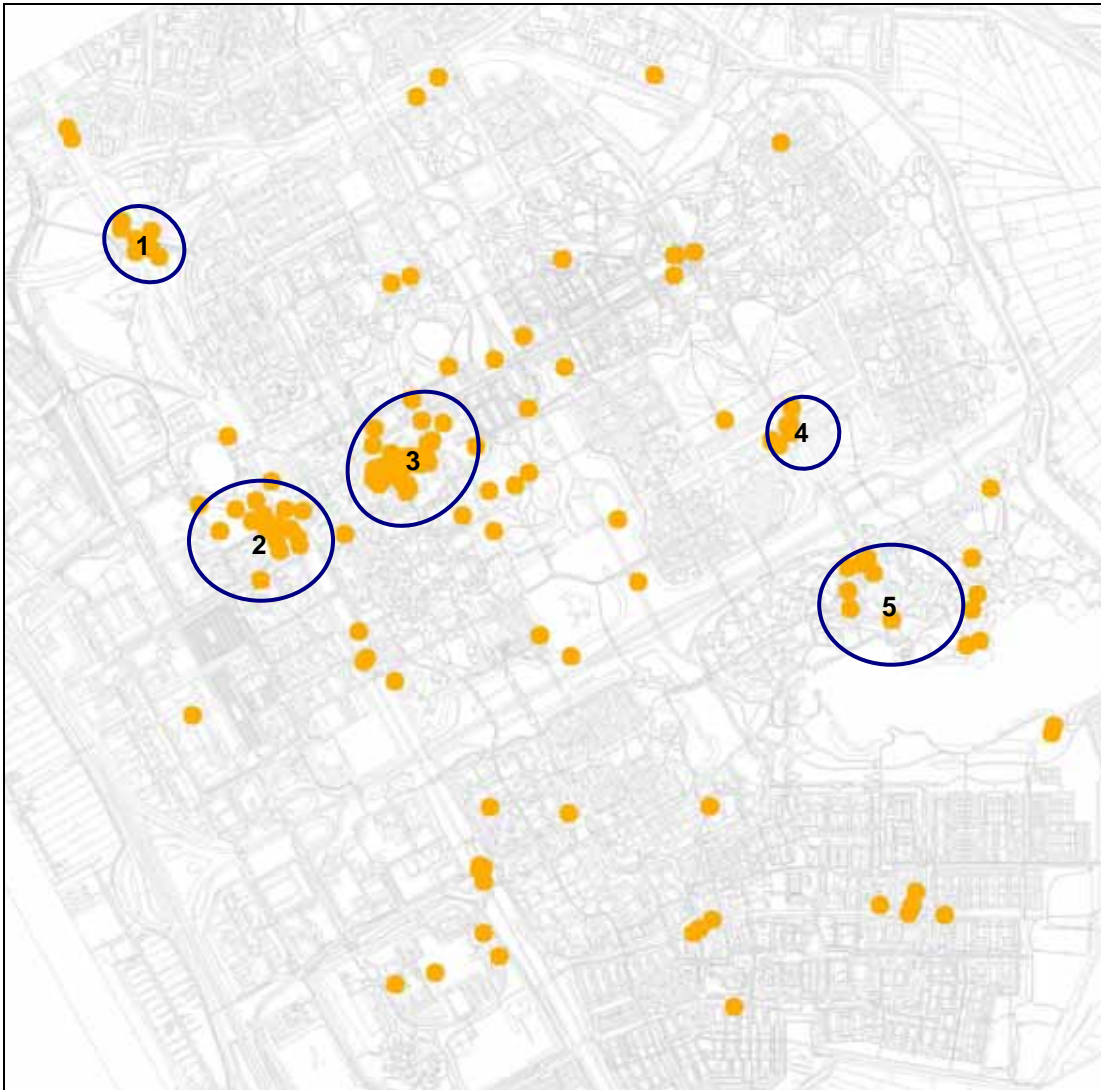
Bij welke functies mist u een bewaakte fietsenstalling



De respondenten is gevraagd op kaart aan te geven waar onvoldoende bewaakte fietsparkeermogelijkheden zijn. Op kaart is door middel van clusters aangegeven welke locaties het meest genoemd zijn.

Op de volgende locaties zou het aantal bewaakte fietsenstallingen volgens de respondenten moeten worden uitgebreid:

1. Station Duivendrecht.
2. Station Amsterdam Bijlmer/ArenA en omgeving.
3. Amsterdamse Poort.
4. Metrostation Kraaiennest.
5. Metrostation Gaasperplas.



Afbeelding 3: onvoldoende bewaakte fietsenstallingen

Samenvattend

De twee bewaakte fietsstallingen in Amsterdam Zuidoost zijn redelijk bekend maar worden door de respondenten slechts in beperkte mate gebruikt. Zowel de stalling bij NS-station Bijlmer/ArenA als die bij het AMC worden kwalitatief overwegend als voldoende beoordeeld.

De fietsenstalling bij het AMC wordt van de twee bewaakte stallingen het slechtst beoordeeld op aantal en kwaliteit. Voor wat betreft de kosten en openingstijden geldt dit andersom. De kosten en openingstijden van het AMC worden beter beoordeeld dan die van NS-Station Bijlmer/Arena. Volgens de respondenten is de service in fietsenstalling NS-Station Bijlmer/Arena beter dan die in fietsenstalling AMC.

De respondenten zouden graag meer bewaakte fietsstallingen zien bij met name metrostations en winkelcentra:

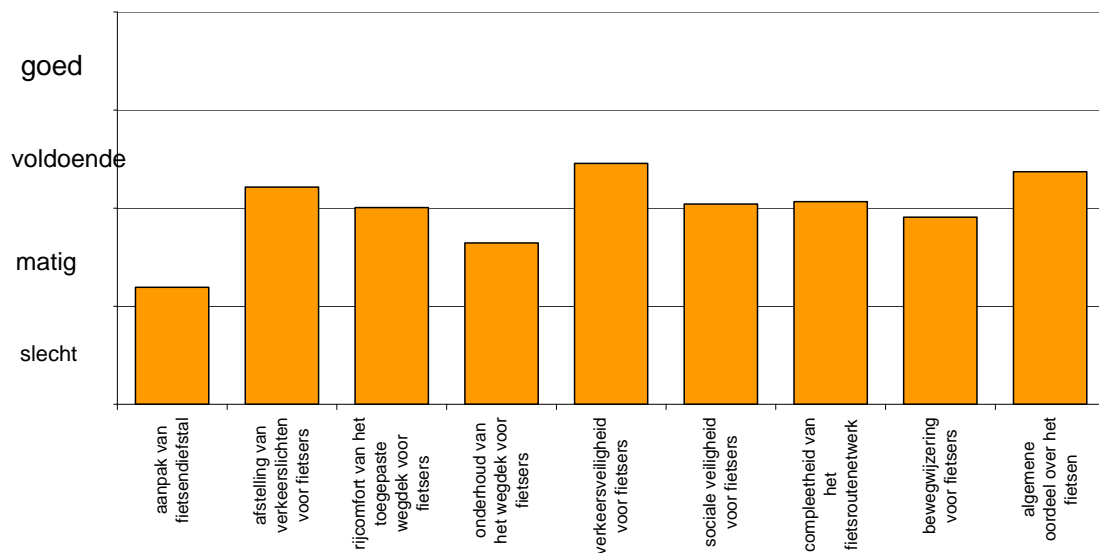
1. Station Duivendrecht.
2. Station Amsterdam Bijlmer/ArenA en omgeving.
3. Amsterdamse poort.
4. Metrostation Kraaiennest.
5. Metrostation Gaasperplas

Beoordeling overige aspecten

De respondenten is gevraagd een aantal 'losse' aspecten te beoordelen. Het gaat hierbij om de aanpak van fietsendiefstal, de afstelling van de verkeerslichten in Amsterdam Zuidoost, het rijcomfort van de fietspaden, het onderhoud van het wegdek en de verkeersveiligheid (zowel objectief als subjectief).

De verkeersveiligheid voor fietsers is het best beoordeeld. Ook de afstelling van verkeerslichten voor fietsers, de sociale veiligheid voor fietsers, de compleetheid van het fietsroutenetwerk en het algemene oordeel over het fietsen is als 'voldoende' beoordeeld.

gemiddelde beoordeling aspecten van het fietsen in Amsterdam Zuidoost

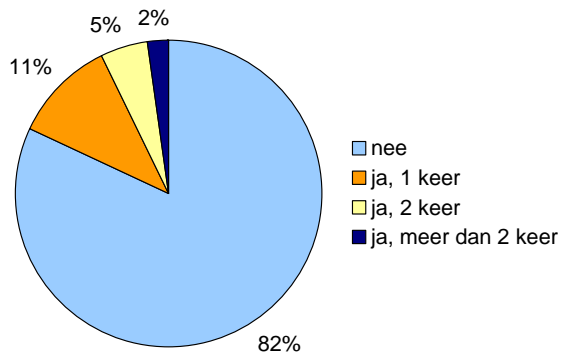


Hierna wordt inzicht gegeven in de afzonderlijke aspecten.

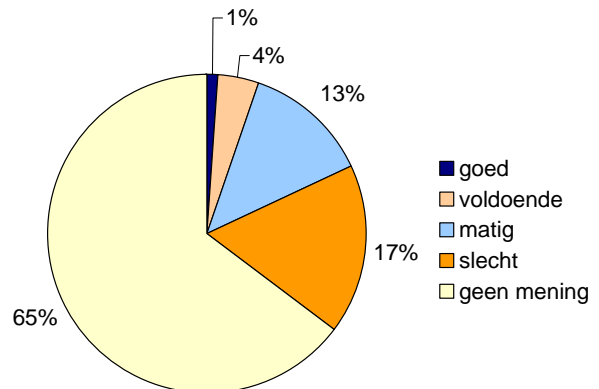
Beoordeling aanpak fietsendiefstal

De respondenten is gevraagd aan te geven of zij wel eens het slachtoffer zijn geweest van fietsendiefstal in Amsterdam Zuidoost. 82% geeft aan nooit slachtoffer van fietsendiefstal te zijn geweest. 18% is één of meerdere malen slachtoffer van fietsendiefstal geweest. Door een hoog aantal respondenten is aangegeven geen mening te hebben over de aanpak van fietsendiefstal in Amsterdam Zuidoost. 30% beoordeelt de aanpak van fietsendiefstal als matig of slecht. Slechts 1% vindt de aanpak van fietsendiefstal 'goed' en 4% vindt de aanpak 'voldoende'.

slachtoffer van fietsendiefstal

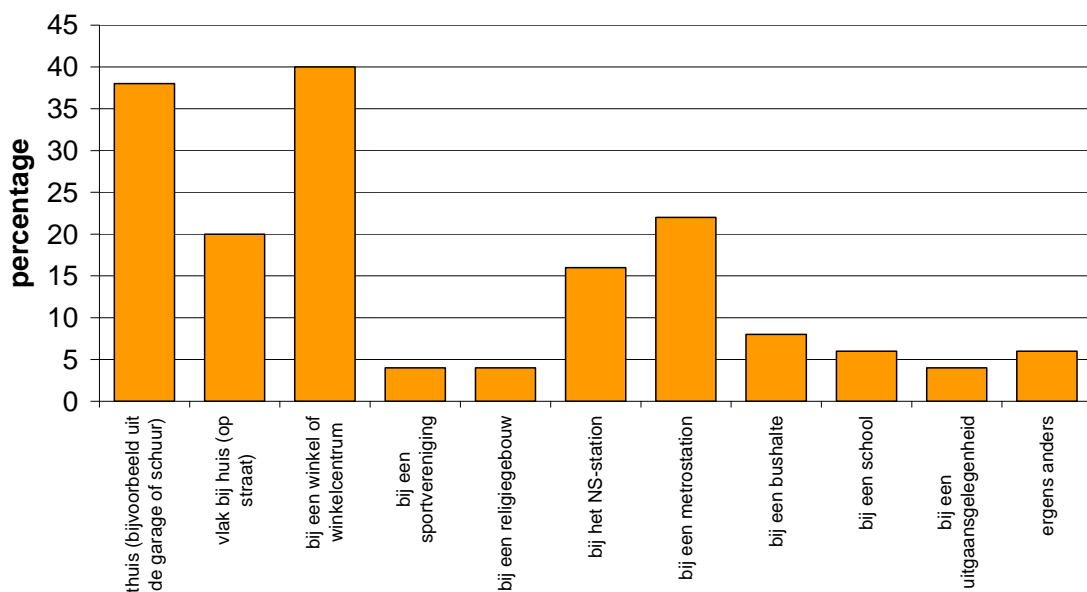


beoordeling aanpak fietsendiefstal

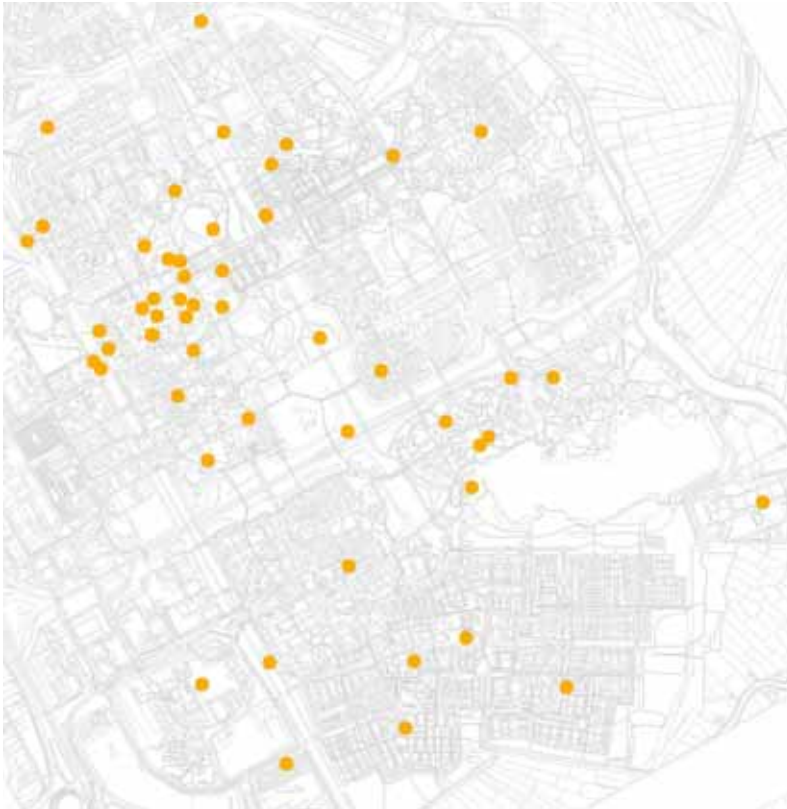


Fietsen in Amsterdam Zuidoost worden met name gestolen bij winkels/winkelcentra. Maar ook een opvallend hoog percentage wordt rondom huis gestolen.

waar is uw fiets gestolen



Op de kaart op de volgende pagina is aangegeven op welke locaties fietsen weleens zijn gestolen. Zichtbaar is dat de locaties vrij verspreid in Amsterdam Zuidoost liggen.

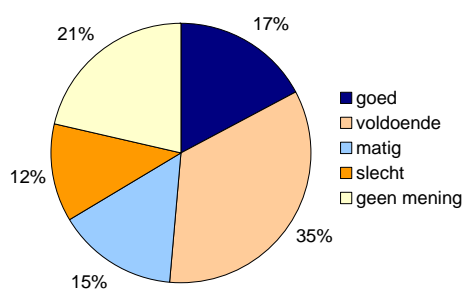


Afbeelding 4: locaties fietsendiefstal

Afstelling verkeerslichten

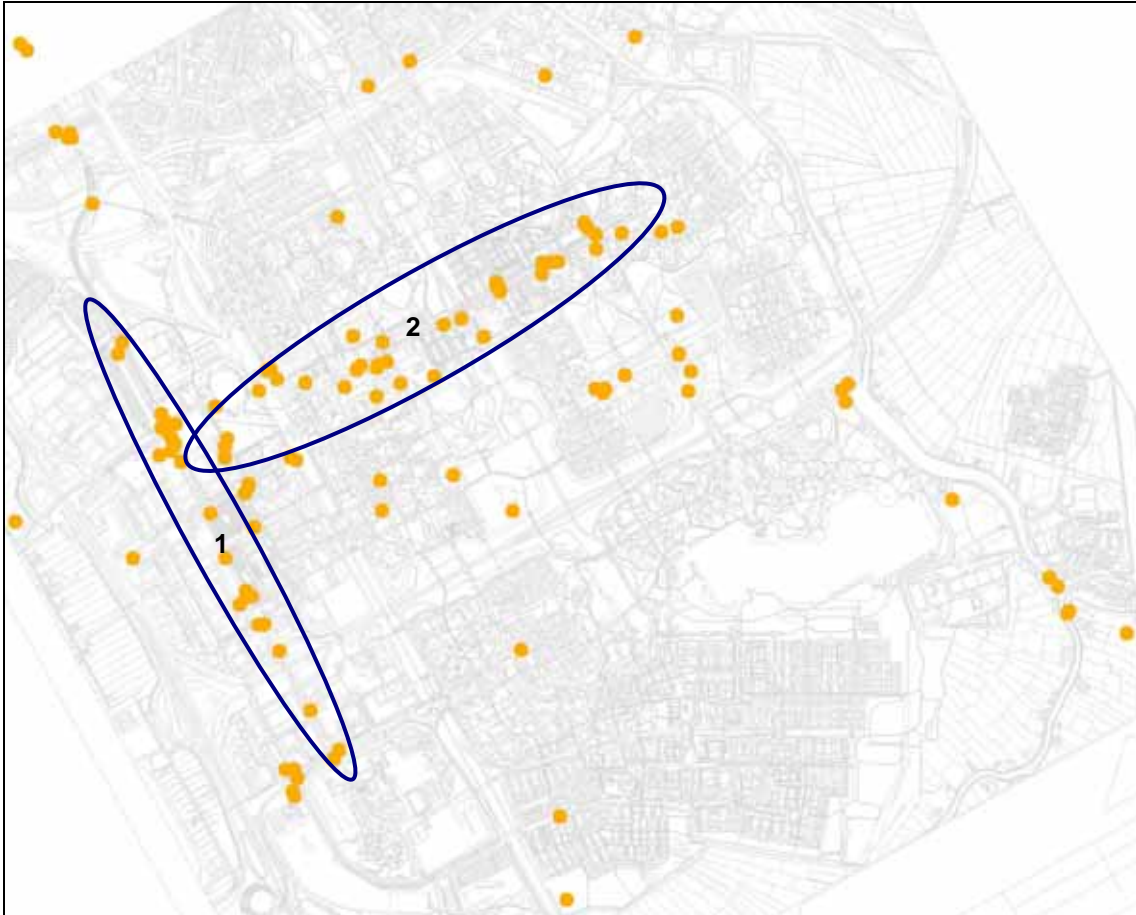
De afstelling van de verkeerslichten wordt door 52% voldoende of goed beoordeeld. 21% van de respondenten heeft hierover geen mening. Op de kaart is aangegeven welke kruispunten een slechte verkeersafstelling hebben voor fietsers.

beoordeling afstelling verkeerslichten voor fietsers



De respondenten is gevraagd op kaart aan te geven welke kruispunten een slechte verkeerslichtenafstelling voor fietsers hebben.

Op de Hoogoorddreef, de Bijlmerdreef (zie cluster 2) en op de S111 (Holterbergweg, zie cluster 1) zijn de verkeerslichten volgens de respondenten niet goed afgesteld voor fietsers.

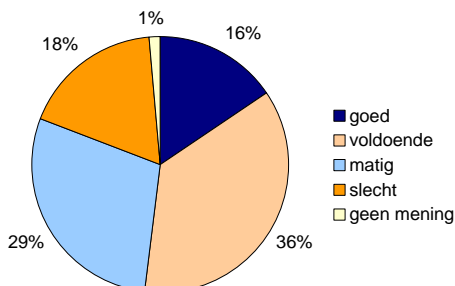


Afbeelding 5: slechte verkeerslichtenafstelling

Beoordeling rijcomfort en onderhoud

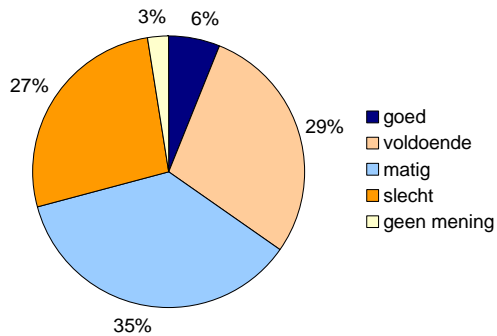
Door 18% van de respondenten wordt het rijcomfort als slecht en door 29% als matig beoordeeld. Door 36% wordt het rijcomfort als voldoende en door 16% als goed beoordeeld. De gemiddelde score komt hiermee uit op 'voldoende'. Bij de vraag welke behandelde punten de respondenten het belangrijkste vinden, komt naar voren dat zij het rijcomfort als meest belangrijk beschouwen gevolgd door compleetheid en bewegwijzering van het fietsrouten netwerk.

beoordeling rijcomfort van het toegepaste wegdek voor fietsers



Het onderhoud van het wegdek voor fietsers wordt in totaal door 62% van de respondenten als slecht of matig beoordeeld. 27% van de respondenten vindt het wegdek slecht en 35% waardeert het onderhoud van het wegdek als matig. 35% geeft aan het onderhoud aan het wegdek goed of voldoende te vinden.

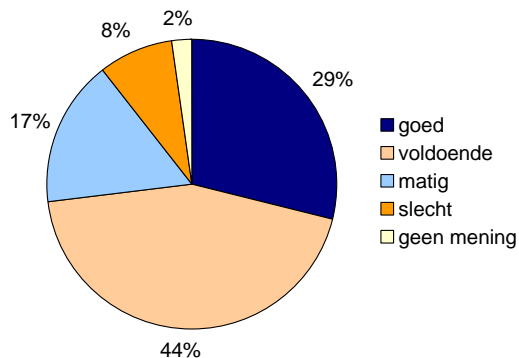
beoordeling onderhoud van het wegdek voor fietsers



Beoordeling verkeersveiligheid

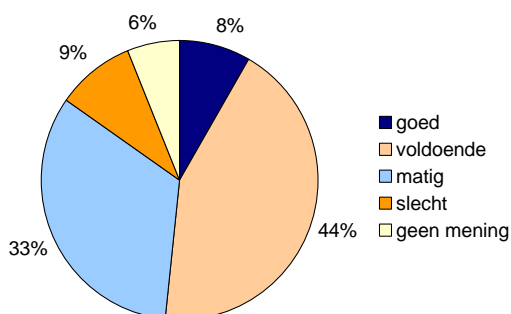
De verkeersveiligheid wordt gemiddeld als 'ruim voldoende' beoordeeld. 73% van de respondenten beoordeelt de verkeersveiligheid als voldoende tot goed. Slechts 8% van de respondenten geeft aan de verkeersveiligheid 'slecht' te vinden. De ongevalanalyse wijst uit dat in Amsterdam Zuidoost in vergelijking met heel Amsterdam relatief weinig slachtoffers bij ongevallen met fietsverkeer vallen.

beoordeling verkeersveiligheid voor fietsers



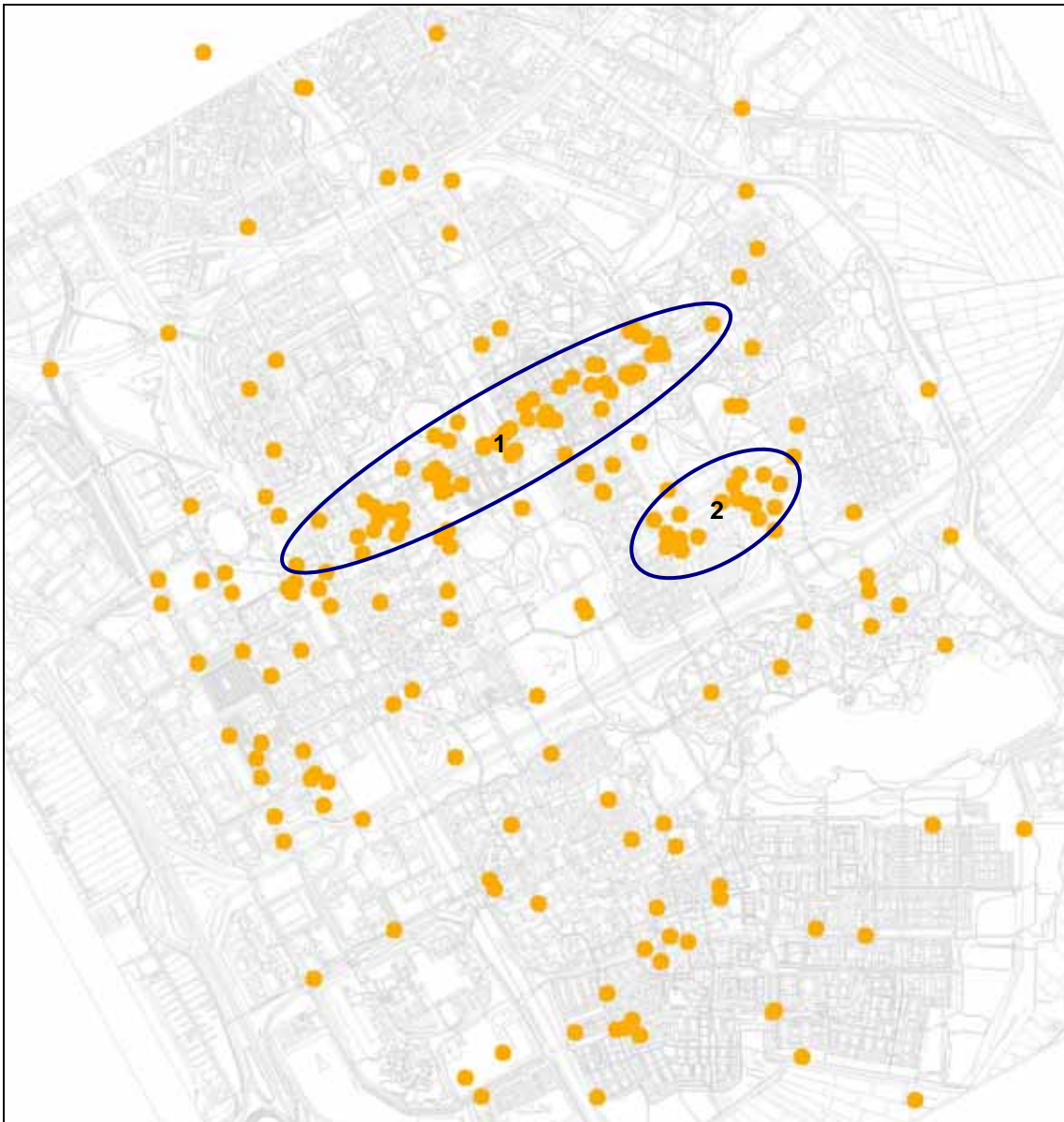
De sociale veiligheid wordt door 52% van de respondenten als voldoende/goed beoordeeld. Slechts 8% van dit percentage vindt de sociale veiligheid 'goed'. 33% vindt de sociale veiligheid 'matig' en 9% vindt de sociale veiligheid 'slecht'.

sociale veiligheid voor fietsers



Op onderstaande kaart zijn de locaties aangegeven die door de respondenten als verkeersonveilig worden beschouwd.

De Bijlmerdreef (cluster 1) wordt door de respondenten als verkeersonveilig beschouwd. Ook het gebied rondom metrostation Kraaiennest wordt door respondenten als verkeersonveilig ervaren.



Afbeelding 6: Verkeersonveilige locaties voor fietsers

De sociaal onveilige locaties liggen redelijk verspreid in Amsterdam Zuidoost. De volgende locaties zijn meerdere malen genoemd:

- Venserpolder.
- Bedrijvenparken.
- Tunnels in het algemeen.
- Omgeving Bijlmerpark, Gaasperplaspark en Bergwijkpark.

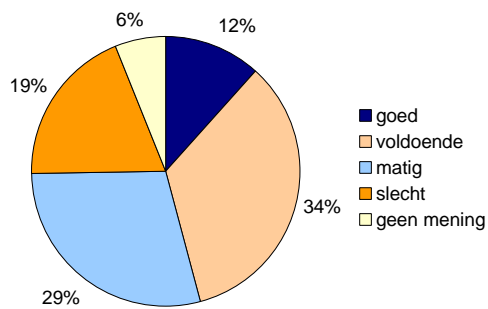


Afbeelding 7: Sociaal onveilige locaties fietsers

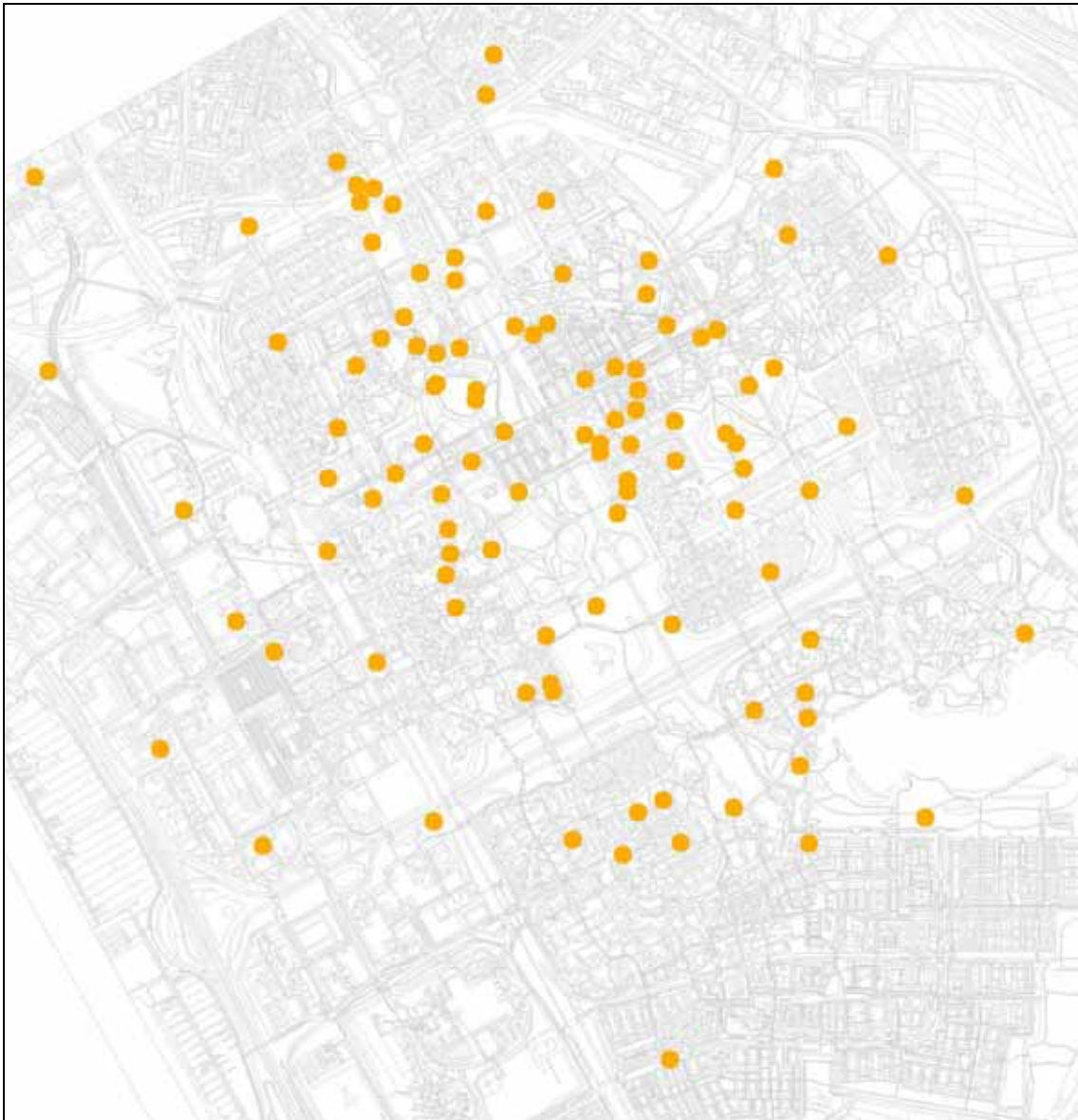
Beoordeling fietsnetwerk en bewegwijzering

De bewegwijzering wordt in totaal door 48% van de respondenten als slecht of matig beoordeeld. 46% vindt de bewegwijzering voldoende of goed. De meningen ten aanzien van de bewegwijzering is dus ongeveer gelijk verdeeld.

beoordeling bewegwijzering voor fietsers

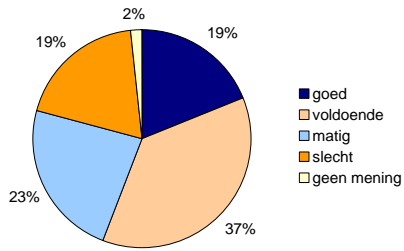


Op de kaart is aangegeven op welke locatie in Amsterdam Zuidoost een goede bewegwijzering voor fietsers wordt gemist. Uit de kaart en uit opmerkingen van de respondenten blijkt dat veel mensen vinden dat het slecht gesteld is met de fietsbewegwijzering in Amsterdam Zuidoost. In zijn algemeenheid wordt aangegeven dat het lastig is om per fiets de weg te vinden in Zuidoost. Verder wordt verschillende keren gemeld dat aanwezige bewegwijzeringbordjes om te draaien zijn, waardoor routes fout bewegwijzerd worden. Genoemd wordt dat het lastig is voor onbekenden de route te vinden naar bijvoorbeeld het centrum en naar Diemen. Ook wordt aangegeven dat op kruispunten die onderdeel uitmaken van het Hoofdnet Fiets bewegwijzeringsborden missen.

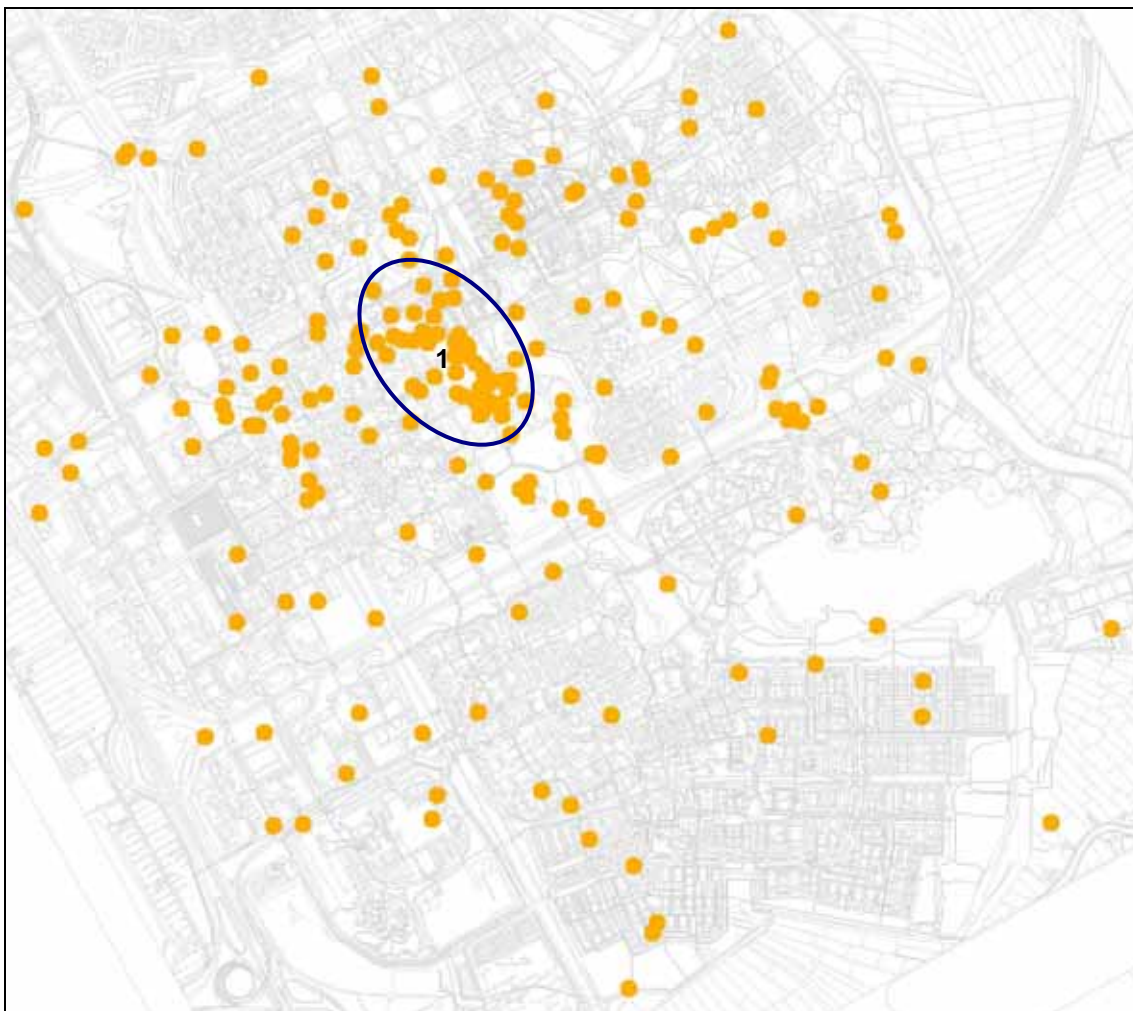


Afbeelding 8: ontbrekende bewegwijzering

compleetheid van het fietsroutenetwerk



Op de kaart is aangegeven op welke locatie in Amsterdam Zuidoost het fietsroutenetwerk niet compleet is volgens de respondenten. Meerdere malen is aangegeven dat als gevolg van bouwwerkzaamheden in Bijlmerpark (zie cluster 1) omgefietst moet worden. Verder wordt aangegeven dat fietspaden zomaar opeens ophouden of dat fietspaden die eerder nog bestonden, inmiddels zijn opgeheven.

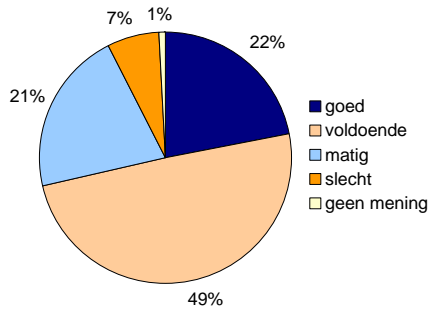


Afbeelding 9: ontbrekende schakels fietsroutenetwerk

Algemeen oordeel fietsen in Amsterdam Zuidoost

Indien de respondenten wordt gevraagd wat hun algemene oordeel is over het fietsen in Amsterdam Zuidoost, zijn zij overwegend positief. 71% beoordeelt het fietsen in Amsterdam Zuidoost als voldoende tot goed. Slechts 7% beoordeelt het fietsen in Amsterdam als 'slecht'. 21% beoordeelt het fietsen als 'matig'.

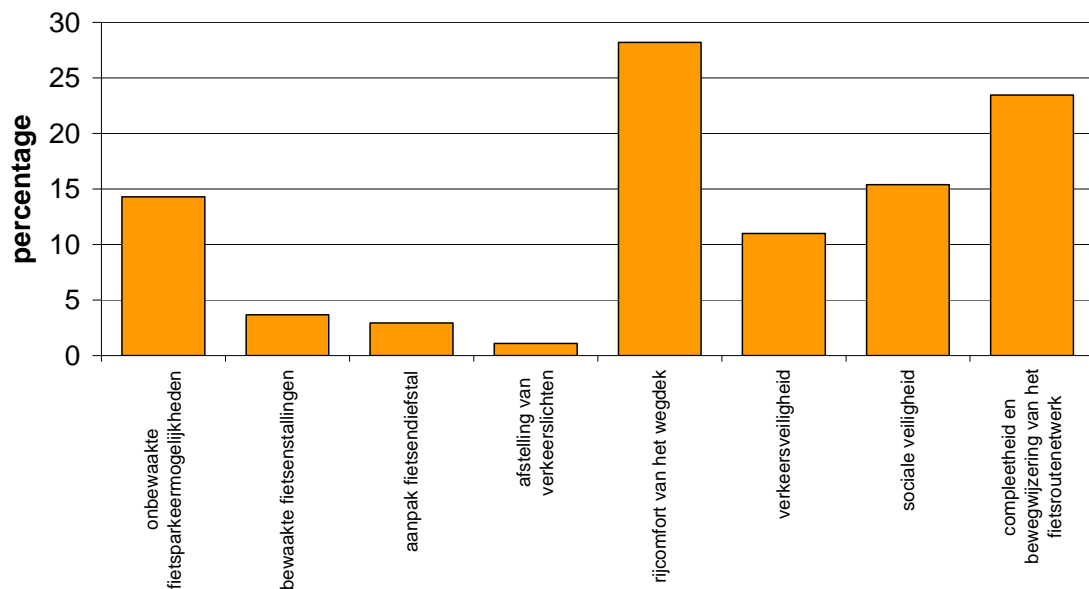
algemeen oordeel over het fietsen in Amsterdam Zuidoost



Prioritering

De respondenten is gevraagd aan te geven welke van de in de enquête behandelde punten zij het belangrijkste vinden.

belangrijkste punten uit enquête



Hierna zijn de punten op volgorde van belangrijkheid in een tabel weergegeven.

Prioritering	
rijcomfort van het wegdek	28%
completeheid en bewegwijzering van het fietsroutenetwerk	23%
sociale veiligheid	15%
onbewaakte fietsparkeermogelijkheden	14%
verkeersveiligheid	11%
bewaakte fietsenstallingen	4%
aanpak fietsendiefstal	3%
afstelling van verkeerslichten	1%

Het rijcomfort wordt als meest belangrijk aangegeven, gevolgd door de completeheid van het fietsroutenetwerk.

Opmerkingen en suggesties

Circa 180 respondenten hebben van de mogelijkheid gebruik gemaakt om opmerkingen of suggesties door te geven. Een groot deel van de opmerkingen heeft betrekking op het vervolg ("succes verder", "hopelijk gebeurt er wat mee", en dergelijke). Veel opmerkingen zijn echter ook inhoudelijk. Bijna 40 opmerkingen hebben betrekking op het gebrekkige onderhoud van fietspaden en de wens om dit te verbeteren en daarbij ook aandacht te hebben voor glas op het fietspad, bijvoorbeeld door het inzetten van een veegwagen. Daarnaast geven 7 respondenten nog aan dat er te weinig of te laat wordt gestrooid bij sneeuw en ijsel.

Circa 30 opmerkingen gaan over het abrupt stoppen of onderbreken van fietsroutes, met name door en bij werkzaamheden. Mensen geven aan dat veel te weinig rekening wordt gehouden met fietsers en dat omleidingsroutes vaak ontbreken.

Over de "gebrekkige bewegwijzering" gaan ongeveer 20 opmerkingen. Veel mensen geven aan dat het voor fietsers die onbekend zijn onmogelijk is om de weg te vinden in Zuidoost. Verschillende mensen spreken ook de wens uit voor een fietsplattegrond van Zuidoost; een kaart waarop alle fietsroutes staan ingetekend.

Een aantal opmerkingen gaat over het oneigenlijk gebruik van fietspaden door autoverkeer. Daarnaast spreken verschillende fietsers hun ongenoegen uit over voetgangers op het fietspad. Ook geeft een aantal mensen aan dat bromfietzers van de fietspaden geweerd zouden moeten worden.

Tot slot geeft een hand vol respondenten aan dat het verlagen van de dreven ten koste gaat van aantrekkelijke en verkeersveilige routes voor fietsers.

BIJLAGE 2 ONGEVALLANALYSE

De objectieve verkeers(on)veiligheid van fietsers in Stadsdeel Zuidoost is bepaald op basis van de geregistreerde ongevallen in het computerprogramma ViaStat-Online. In de ongevallenanalyse zijn alle ongevallen van de afgelopen 3 jaar waarbij een fietser betrokken was tegen het licht gehouden. Hierbij is onder andere aandacht besteed aan de ongevallocaties, aan de vervoerswijzen van de overige betrokkenen en de aard en de toedracht van de ongevallen. Het doel van deze analyse is om te achterhalen of er bepaalde locaties in het Stadsdeel zijn waar een bovengemiddeld aantal ongevallen met fietsers plaatsvindt.

Door het aantal en de ernst van fietsongevallen in de periode 2005 - 2007 te vergelijken met de periode 2000 - 2002, kunnen tevens uitspraken worden gedaan over de ontwikkeling van het aantal fietsongevallen in Amsterdam Zuidoost. Deze ontwikkeling is vergeleken met de ontwikkeling die in dezelfde periode in Amsterdam en in heel Nederland is doorgemaakt.

Registratiegraad

Uit onderzoek van de SWOV blijkt dat lang niet alle ongevallen worden geregistreerd. Naar mate de ernst van de ongevallen afneemt, neemt ook de registratiegraad af. Van ongevallen waarbij doden te betreuren zijn, wordt gemiddeld in Nederland circa 90% geregistreerd. Van ongevallen met ziekenhuisgewonden is de registratiegraad ongeveer 55% en van ongevallen met lichtgewonden zo'n 10-15%. Ongevallen met uitsluitend materiële schade (ums) worden nauwelijks geregistreerd: minder dan 10% van deze ongevallen komt terug in de ongevalsstatistieken (bron: SWOV). De registratiegraad verschilt ook voor verschillende typen ongevallen. Zo is de registratiegraad hoger voor ongevallen met gemotoriseerd verkeer en bromfietsers dan voor ongevallen met alleen langzaam verkeer. Bij fietsongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemer betrokken is, is de registratiegraad zeer laag.

Ontwikkeling doden, ziekenhuisgewonden en overige gewonden

In deze paragraaf is het aantal doden, ziekenhuisgewonden en overige gewonden weergegeven die zijn geregistreerd bij ongevallen met fietsverkeer. Hierbij is een vergelijking gemaakt met het aantal (ernstige) slachtoffers in Amsterdam en in Nederland.

In tabel 7.1 is een vergelijking weergegeven van het aantal ongevallen en slachtoffers waarbij minimaal 1 van de betrokken bestuurders een fietser was. In de tabel is de ontwikkeling in de periode 2002 t/m 2004 vergeleken met de ontwikkeling in de periode 2005 t/m 2007.

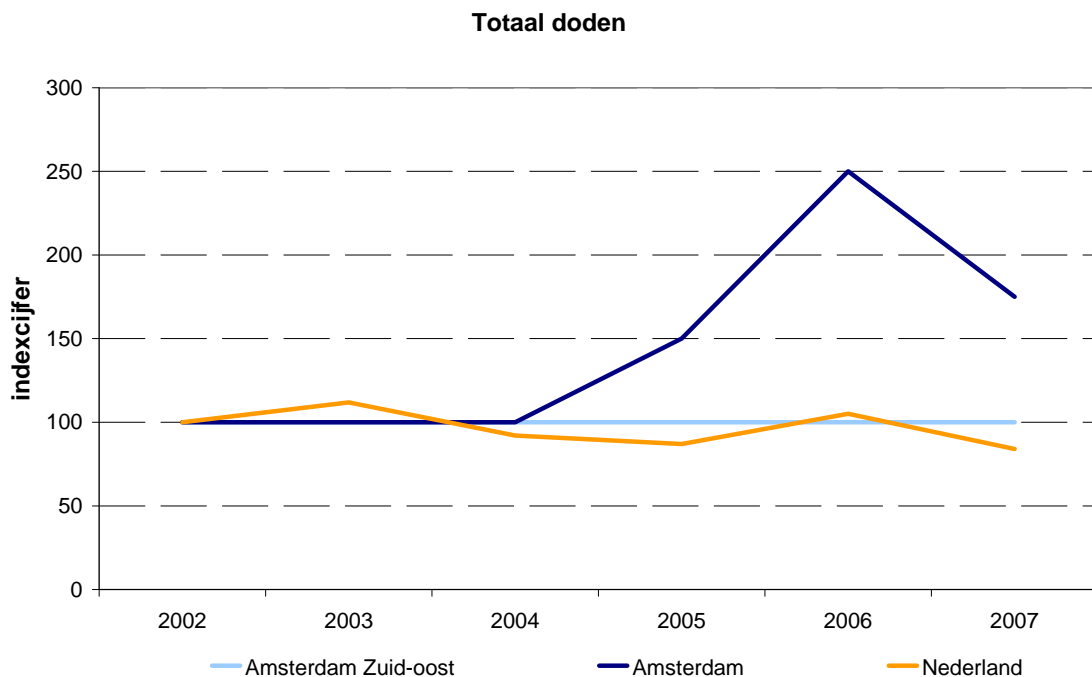
Amsterdam Zuid-oost

	totaal ongevallen	totaal slachtoffers	totaal doden	totaal ziekenhuis gewonden	totaal overige gewonden
2002	20	16	0	2	14
2003	19	12	0	0	12
2004	22	15	0	4	11
<i>gemiddeld 2002 t/m 2004</i>	<i>20,3</i>	<i>14,3</i>	<i>0,0</i>	<i>2,0</i>	<i>12,3</i>
2005	24	11	0	1	10
2006	33	20	0	3	17
2007	24	15	0	4	11
<i>gemiddeld 2005 t/m 2007</i>	<i>27,0</i>	<i>15,3</i>	<i>0,0</i>	<i>2,7</i>	<i>12,7</i>
toe- of afname	33%	7%	0%	33%	3%

Tabel 8.1 Vergelijking fietsongevallen en slachtoffers naar ernst periode 2002 t/m 2004 met 2005 t/m 2007

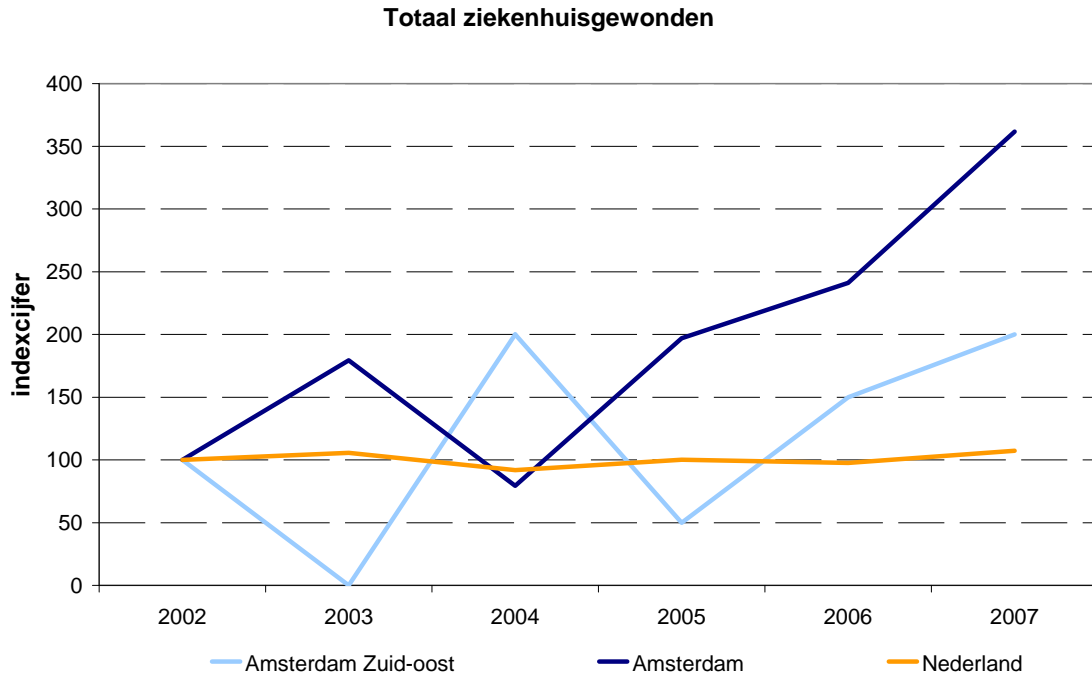
Het gemiddelde aantal ongevallen en het gemiddelde aantal ziekenhuisgewonden is in de periode 2005 t/m 2007 met 33% gestegen ten opzichte van de periode daarvoor. Er zijn geen dodelijke slachtoffers gevallen bij ongevallen met fietsverkeer. Het gemiddelde aantal slachtoffers laat een toename zien van 7% en het totaal geregistreerde overige gewonden laat een toename van 3% zien.

In afbeelding 7.1 en 7.2 is de ontwikkeling van het aantal doden en ziekenhuisgewonden in Amsterdam Zuid-Oost, Amsterdam en Nederland geïndexeerd opgenomen. Het betreft uitsluitend slachtoffers die zijn gevallen bij ongevallen waarbij minimaal één van de bestuurders een fietser was.



Afbeelding 8.1 Ontwikkeling dodelijke slachtoffers bij ongevallen waarbij minimaal één van de bestuurders een fietser was, periode 2002 t/m 2007

In afbeelding 7.1 is zichtbaar dat het aantal doden in Amsterdam zuid oost gedurende de gehele periode gelijk is gebleven (0 doden). Kijkend naar Amsterdam als totaal, dan is een sterke stijging in het aantal dodelijke slachtoffers zichtbaar. In Nederland is een lichte fluctuatie te zien.



Afbeelding 8.2 Ontwikkeling ziekenhuisgewonde slachtoffers bij ongevallen waarbij minimaal één van de bestuurders een fietser was, periode 2002 t/m 2007

In afbeelding 4.2 is zichtbaar dat het aantal ziekenhuisgewonden in Amsterdam zuid oost gedurende de gehele periode ongeveer gelijk is gebleven (variërend tussen de 0 en 4 ziekenhuisgewonden). Kijkend naar Amsterdam als totaal, dan is vanaf 2004 een sterke stijging in het aantal ziekenhuisgewonde slachtoffers zichtbaar. Hierbij geldt echter ook dat de absolute aantallen laag zijn, waardoor de procentuele schommelingen groot zijn. In Nederland schommelt het aantal ziekenhuisgewonden, de laatste 2 jaar is in Nederland een stijging te zien.

De absolute aantallen zijn in onderstaande tabel opgenomen.

	Amsterdam Zuid Oost		Amsterdam		Nederland	
	doden	ziekenhuis-gewonden	doden	ziekenhuis-gewonden	doden	ziekenhuis-gewonden
2002	0	2	4	34	176	2363
2003	0	0	4	61	197	2497
2004	0	4	4	27	162	2174
2005	0	1	6	67	153	2368
2006	0	3	10	82	185	2306
2007	0	4	7	123	148	2534

Tabel 8.2 Ontwikkeling doden en ziekenhuisgewonden bij fietsongevallen, periode 2002 t/m 2007

Nadere analyse ongevallen met fietsverkeer

Fietsongevallen naar aard

In tabel 4.3 is de aard van de slachtofferongevallen in tabelvorm weergegeven voor verschillende perioden. De slachtoffers die hebben plaatsgevonden bij ongevallen met fietsers zijn uitgesplitst naar doden, ziekenhuisgewonden en overige gewonden.

	Slachtoffers		Doden		Ziekenhuisgewonden		Overige gewonden	
	02 t/m 04	05 t/m 07	02 t/m 04	05 t/m 07	02 t/m 04	05 t/m 07	02 t/m 04	05 t/m 07
Onbekend	2	0	0	0	0	0	2	0
Voetganger	2	2	0	0	0	1	2	1
Geparkeerd voertuig	3	5	0	0	1	0	2	5
Dier	0	0	0	0	0	0	0	0
Vast voorwerp	1	1	0	0	1	0	0	1
Los voorwerp	0	0	0	0	0	0	0	0
Frontaal	7	6	0	0	2	2	5	4
Flank	26	29	0	0	2	5	24	24
Kop/staart	0	1	0	0	0	0	0	1
Eenzijdig	2	2	0	0	0	0	2	2
	43	46	0	0	6	8	37	38

Tabel 8.3 Vergelijking slachtoffers bij fietsongevallen naar aard, periode 2002 t/m 2004 en periode 2005 t/m 2007

In beide perioden zijn de meeste slachtoffers gevallen bij flankongevallen waarbij minimaal één van de bestuurders een fietser was. Een vergelijking tussen de periode 2002 t/m 2004 en 2005 t/m 2007 laat zien dat in beide perioden ongeveer evenveel slachtofferongevallen zijn geregistreerd met fietsverkeer.

Fietsongevallen naar hoofdtoedracht

In tabel 4.4 zijn de hoofdtoedrachten van de slachtofferongevallen in tabelvorm weergegeven voor verschillende perioden. De slachtoffers die hebben plaatsgevonden bij ongevallen met fietsers zijn uitgesplitst naar doden, ziekenhuisgewonden en overige gewonden.

	Slachtoffers		Doden		Ziekenhuisgewonden		Overige gewonden	
	02 t/m 04	05 t/m 07	02 t/m 04	05 t/m 07	02 t/m 04	05 t/m 07	02 t/m 04	05 t/m 07
Geen voorrang verlenen	10	24	0	0	0	4	10	20
Niet ingevuld	12	6	0	0	1	1	11	5
Onvold. rechts rijden	5	1	0	0	2	0	3	1
Geen doorgang verlenen	4	3	0	0	0	1	4	2
Fout inhalen/snijden	4	3	0	0	0	0	4	3
Fout oversteken	2	2	0	0	0	1	2	1
Negeren rood licht	2	2	0	0	1	0	1	2
Fout door bocht	1	3	0	0	1	1	0	2
Te veel rechts rijden	2	1	0	0	1	0	1	1
Foutieve rijbaan/weghelft	0	0	0	0	0	0	0	0
Macht over stuur verliezen	1	0	0	0	0	0	1	0
Slippen	0	0	0	0	0	0	0	0
Te hoge snelheid	0	1	0	0	0	0	0	1
	43	46	0	0	6	8	37	38

Tabel 8.4 Vergelijking slachtoffers bij fietsongevallen naar hoofdtoedracht, periode 2002 t/m 2004 en periode 2005 t/m 2007

Wat is het oog springt, is dat het aantal slachtoffers bij ongevallen als gevolg van geen voorrang verlenen in de periode 2005 t/m 2007 is toegenomen naar 24 ten opzichte van 10 in 2002 t/m 2004. 18 van deze 24 slachtoffers zijn gevallen bij ongevallen tussen personenauto's en fietsverkeer. De ongevallen hebben zich verspreid voorgedaan, zowel op dreven als in 30 km/uur zones. Op onderstaande kaart zijn de slachtofferongevallen (in rood) en de ongevallen

met uitsluitend materiële schade (in blauw) in de periode 2005 t/m 2007 als gevolg van geen voorrang/doorgang verlenen weergegeven.



Afbeelding: Ongevallen met fietsers a.g.v. geen voorrang/doorgang verlenen (2005 – 2007)

De slachtofferongevallen die zich op de dreven hebben voorgedaan, zijn mogelijk te wijten aan de vernieuwde voorrang op kruispunten. Alle ongevallen op de Bijlmerdreef hebben plaatsgevonden op kruispunten als gevolg van geen voorrang/doorgang verlenen tussen personenauto's en fietsverkeer. De slachtofferongevallen in 30 km/uur zones kunnen te maken hebben met het geen voorrang verlenen aan verkeer van rechts. De aantallen ongevallen zijn te klein om keiharde conclusies aan te verbinden.

Fietsongevallen naar botspartners

In tabel 7.5 zijn de botspartners die betrokken zijn geweest bij slachtofferongevallen met fietsverkeer in tabelvorm weergegeven voor verschillende perioden. De slachtoffers die hebben plaatsgevonden bij ongevallen met fietsers zijn uitgesplitst naar doden, ziekenhuisgewonden en overige gewonden.

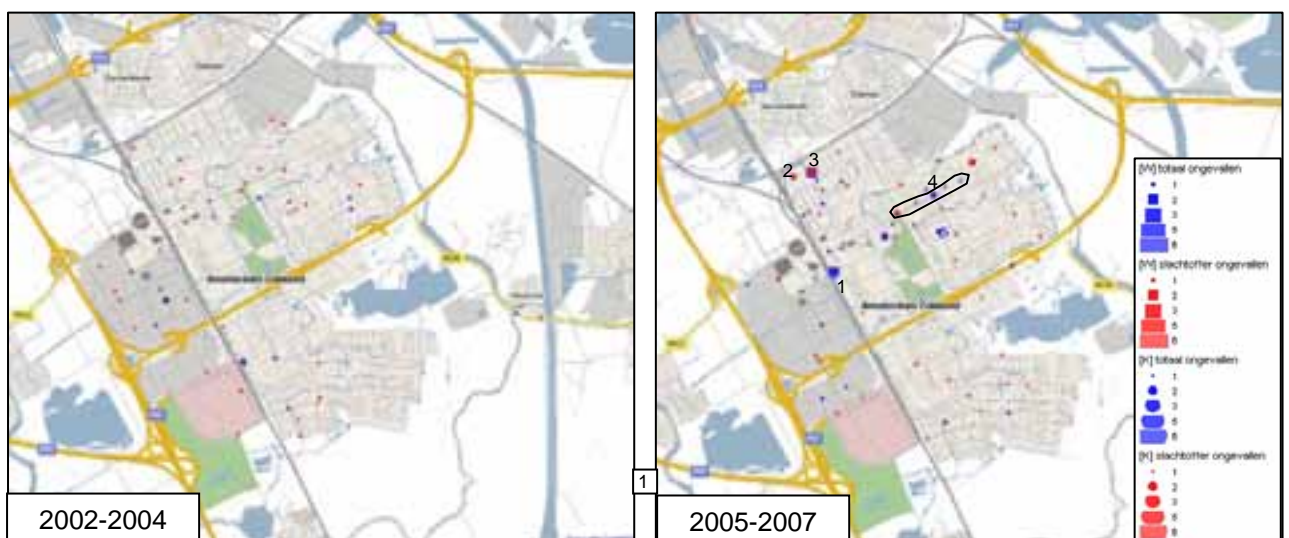
De meeste slachtoffers zijn in beide perioden gevallen bij ongevallen tussen fietsers en autoverkeer. In de periode 2005 t/m 2007 is een sterke toename ten opzichte van de eerdere periode te zien bij slachtoffers betrokken bij ongevallen tussen fietsers en bromfietsers.

	Slachtoffers		Doden		Ziekenhuisgewonden		Overige gewonden	
	02 t/m 04	05 t/m 07	02 t/m 04	05 t/m 07	02 t/m 04	05 t/m 07	02 t/m 04	05 t/m 07
Personenauto / Fiets	20	21	0	0	3	2	17	19
Fiets / Bromfiets	7	14	0	0	2	4	5	10
Fiets / Fiets	8	5	0	0	0	1	8	4
Bestelauto / Fiets	1	0	0	0	0	0	1	0
Voetganger / Fiets	2	2	0	0	0	1	2	1
Fiets / Onbekend voertuig i.g.v. doorrijder	2	0	0	0	0	0	2	0
Vrachtauto / Fiets	0	0	0	0	0	0	0	0
Bus / Fiets	1	1	0	0	0	0	1	1
Fiets / Anders	1	0	0	0	0	0	1	0
Fiets / Overig vast object	1	1	0	0	1	0	0	1
Fiets / brommobiel	0	1	0	0	0	0	0	1
Fiets	0	1	0	0	0	0	0	1
	43	46	0	0	6	8	37	38

Tabel 8.5 Vergelijking slachtoffers bij fietsongevallen naar botspartner, periode 2002 t/m 2004 en periode 2005 t/m 2007

Ongevallocaties

In deze paragraaf zijn de ongevallocaties van fietsongevallen in de periode 2002 t/m 2004 en 2005 t/m 2007 op kaart weergegeven. Bekeken is of er bepaalde locaties in het Stadsdeel zijn waar een bovengemiddeld aantal ongevallen met fietsers geconcentreerd heeft plaatsgevonden.



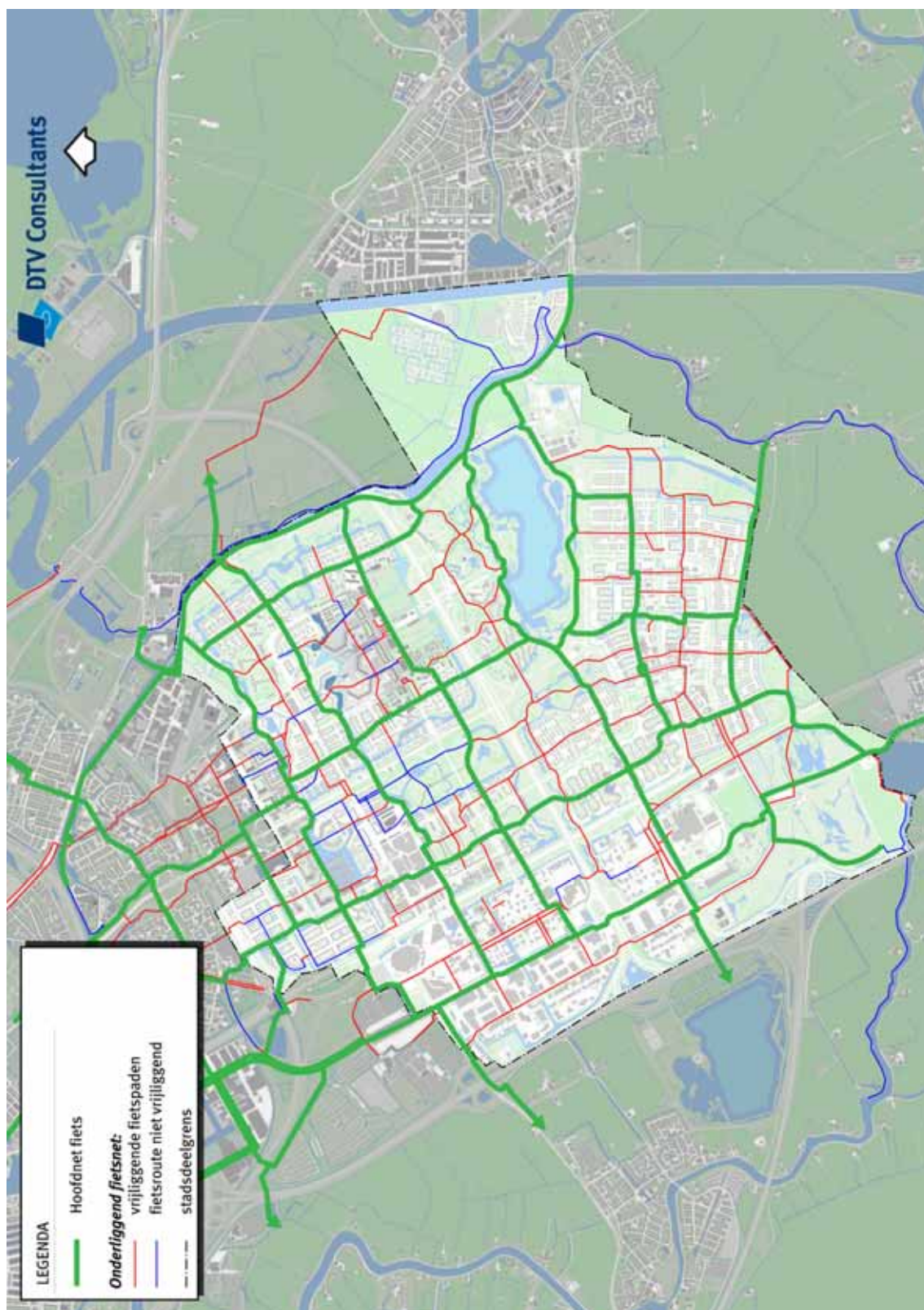
Afbeelding 8.3 fietsongevallenlocaties periode 2002-2004 en 2005-2007

In de periode 2005 t/m 2007 hebben de ongevallen zich meer geconcentreerd voorgedaan dan in de periode 2002 t/m 2004. Op de volgende locaties hebben zich relatief veel ongevallen voorgedaan:

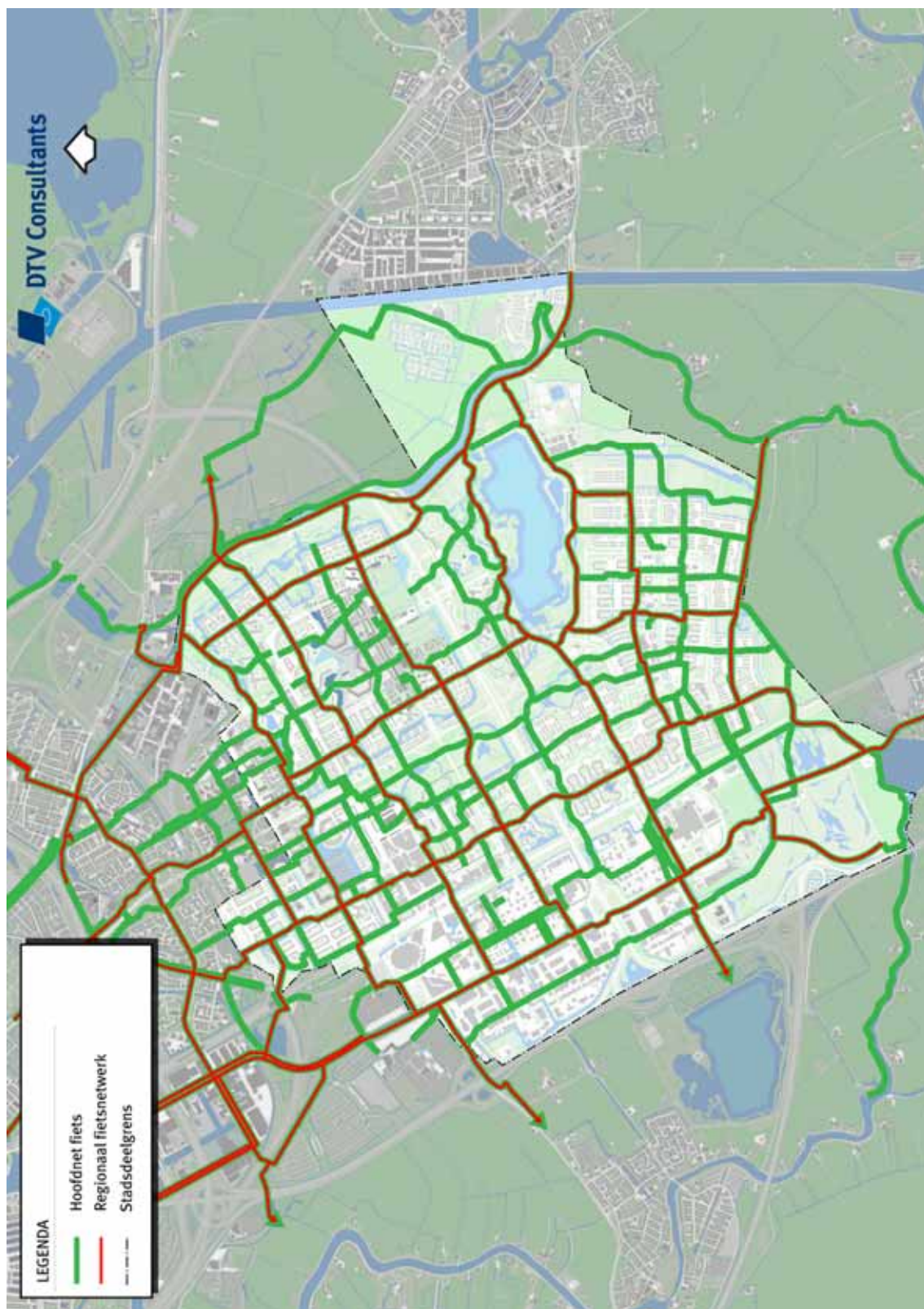
1. Kruispunt Hoogoorddreef-Bijlmerdreef
2. Alexander Dumaslaan
3. Dolingadreef
4. Bijlmerdreef

De nummers op de kaart van 2005-2007 corresponderen met bovenstaande opsomming.

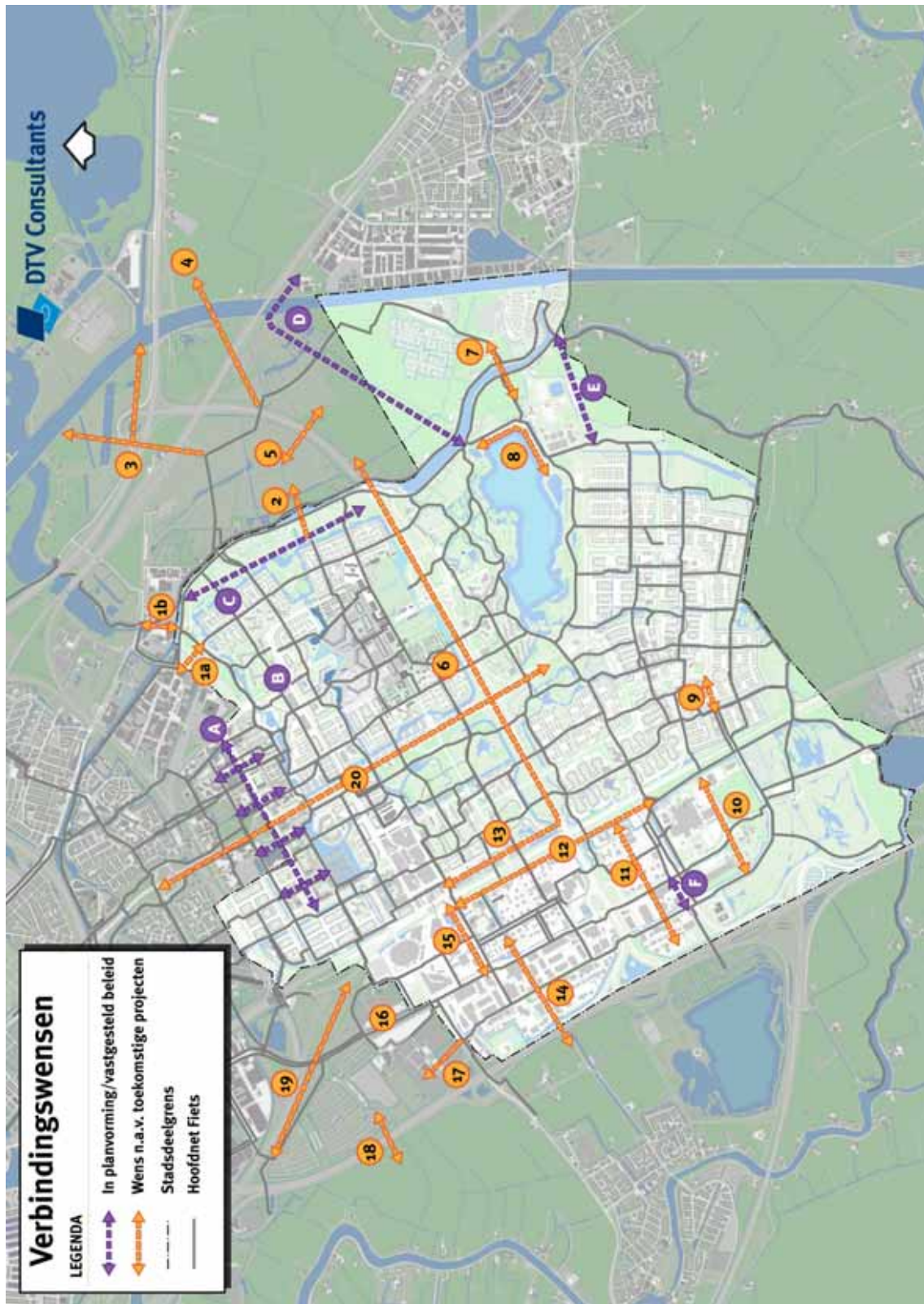
BIJLAGE 3 VOORMALIGE FIETSNETWERK



BIJLAGE 4 TOTAALKAART NIEUWE HOOFDNET FIETS EN REGIONALE FIETSRUTES



BIJLAGE 5 INVENTARISATIE VERBINDINGSWENSEN



	Omschrijving	Toelichting
A	Daalwijkdreef	- Aan de noordzijde van de Daalwijkdreef een oost-west fietspad in de planvorming/verlaging van de Daalwijkdreef. - Noord-zuid, handhaven, verbeteren verbindingen naar Diemen, Duivendrecht en binnenstad Amsterdam vanuit de vernieuwingsgebieden in de D en E buurt.
B	Metrostation Ganzenhoef - Ganzenhoefpad	Het Ganzenhoefpad op een goede wijze verbinden met de fietsparkeerlocatie nabij entree van het metrostation volgens (concept) SPVE Noordoostzijde Bijlmerdreef en 's-Gravendijkdreef.
C	Bijlmerweide	Nieuw fietspad door de Bijlmerweide opgenomen in Programma Groen en Blauw (vastgesteld door Stadsdeelraad in 2009).
D	Diemberbos	Nieuw fietspad door het Diemberbos in planvorming uitbreiding en herinrichting Diemberbos + pontje over de Gaasp (Prov. NH en DRO)
E	Fietspad ten zuiden van Waterleidingpompstation Waternet	Een fietspad tussen Gein/zuidzijde Gaasperplas en de Prov. Weg N236 t.h.v. Driemond. Verbinding is opgenomen in Programma Groen en Blauw (vastgesteld door Stadsdeelraad in 2009)
F	Noordzijde Meibergdreef	Doortrekken fietspad aan noordzijde van de Meibergdreef in voorbereiding Wijkbeheer/PB ZOL.
1	Strandvlietpad/Geerdinkhofpad – Diemen (deels gem. Diemen)	Stroomlijnen fietsverbindingen vanuit Strandvlietpad en Geerdinkhofpad richting Diemen.
2	Kraaiennestpad	Verlengen Kraaiennestpad tot aan het fietspad langs de Prov. Weg N236. Het Kraaiennestpad loopt nu dood in de Bijlmerweide.
3	Verbinding IJburg/Muiden (gem. Diemen, PB OOIJ, RWS)	In het verlengde van het Gulden Kruispad/Veeneikbrug en fietspad in het Diemberbos, verbinding onder het spoor door en over de A1 richting IJburg en Muiden.
4	Bypass A9/A1 Planstudieweg SAA (RWS, gem. Diemen en Muiden)	Volgens Planstudieweg SAA, de bypass aan de zuidzijde laten flankeren door een fietspad onder spoor en over A'dam Rijnkanaal richting Bloemendalerpolder/Weesp en Muiden
5	Verbinding onder de A9 voor fiets en voetgangers in Diemberbos (RWS, gem Diemen, DRO)	Volgens Planstudieweg SAA
6	Ondertunneling A9 Gaasperdammerweg/ Planstudieweg SAA (RWS i.s.m. SDZO)	- Huidige noord zuid verbindingen handhaven en verbeteren - Waar mogelijk extra noord zuid fietsverbindingen creëren (vb Kromwijkdreef) - Volgens Planstudieweg SAA, op het dek van de tunnel A9 een oost west fietspad + brug over de Gaasp richting het Diemberbos en goed aansluiten op gewenste fietspaden zoals genoemd bij 3, 4 en 5.

		- Locatie brug over de Gaasp n.n.t.b. bijv. in het verlengde van het Kantershofpad.
7	Fietsbrug Driemond	T.h.v. Stammerlandweg fietsbrug t.b.v. betere bereikbaarheid Driemond-Gaasperplas
8	Optimaliseren fietsrondje oostzijde Gaasperplas	- Vanuit het Gaasperpark fietsdoorsteek creëren naar Driemondweg zodat niet via de Provinciale weg N236 hoeft te worden omgefietst. - Uitbreiden fietssuggestiestroken of vervangen door vrijliggend fietspad (zuidoostzijde heeft geen fietspad of fietssuggestiestroken)
9	Schoonhovendreef	Heraanleg stukje fietspad aan weerszijde van de Schoonhovendreef tot aan wijkontsluitingsweg (Tefelenstraat/Terletstraat en Sleewijkstraat/Slikkerveerstraat).
10	AMC terrein	Het fietsnetwerk aanvullen op en rond het AMC terrein (Medical Business Park)
11	Metrostation Holendrecht – Sijsjesbergweg	Het fietsnetwerk aanvullen vanuit metrostation Holendrecht in westelijke richting
12	ArenaPoort – Abcoude (visie Amstel III)	Een noord-zuid fietspad westelijk van het spoor, vanuit het ArenaPoort gebied (Hoogoorddreef), over de A9 richting Abcoude.
13	ArenaPoort – dek A9	Een noord-zuid fietspad oostelijk van het spoor vanuit het ArenaPoort gebied (Hoogoorddreef) naar gewenst fietspad 6 op het dek van de A9.
14	Metrostation Bullewijk – A2 (visie Amstel III)	Het fietsnetwerk aanvullen vanuit metrostation Bullewijk + fietsbrug over de A2 richting Ouderkerk ad Amstel
15	Hoogoorddreef	Hoogoorddreef Amstel III gebied daar waar mogelijk aan twee zijden een fietspad.
16	Holterbergweg (vanaf Burg. Stramanweg gem. Ouder-Amstel)	Holterbergweg daar waar mogelijk aan twee zijden een fietspad
17	Sportpark de Toekomst (gem. Ouder-Amstel)	Afhankelijk gebiedsontwikkeling doortrekken fietspad.
18	Fietsbrug A2 (gem. Ouder-Amstel)	Afhankelijk gebiedsontwikkeling extra fietsbrug over A2.
19	Metrostation Strandvliet – A'dam Zuid (gem. Ouder-Amstel)	Afhankelijk gebiedsontwikkeling Duivendrechtse veld stroomlijnen/aanvullen fietsnetwerk.
20	Gooiseweg	Bij eventuele omvorming van de Gooiseweg van stroomweg naar stadsstraat fietsverbinding opnemen richting binnenstad.