

Fietsen in Amsterdam West



Nota van aanbevelingen
mei 2013

Wijken ^{Amsterdam} voor de fiets

Fietsersbond

voor veilig, snel en plezierig fietsen



Titel Nota van aanbevelingen Fietsen in Amsterdam West
Auteurs Marjolein de Lange, Johan Kerstens, Marieke de Lange, Caroline Dekker
Jaartal mei 2013

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Wijken voor de Fiets is een project van de Fietsersbond, dat zich richt op het verbeteren van de fietsomstandigheden in de 40 Vogelaarwijken. Op basis van bewonersinput worden aanbevelingen geformuleerd, die bijdragen aan het verbeteren van de fietscultuur, de fietsinfrastructuur en de fietsvoorzieningen in en om de wijk. Meer informatie staat op onze website www.wijkenvoordefiets.nl.

Wijken voor de Fiets is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage vanuit de Subsidieregeling Maatschappelijke Organisaties en Milieu.

Als ondergrond voor het kaartmateriaal is gebruik gemaakt van Google Maps. Daarnaast zijn een aantal kaarten afkomstig uit de kaart met verkeerskundige informatie die Goudappel Coffeng in 2011 voor de gemeente Amsterdam heeft gemaakt.

Fotomateriaal: Caroline Dekker, Marieke de Lange

Copyright: Fietsersbond 2013. Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

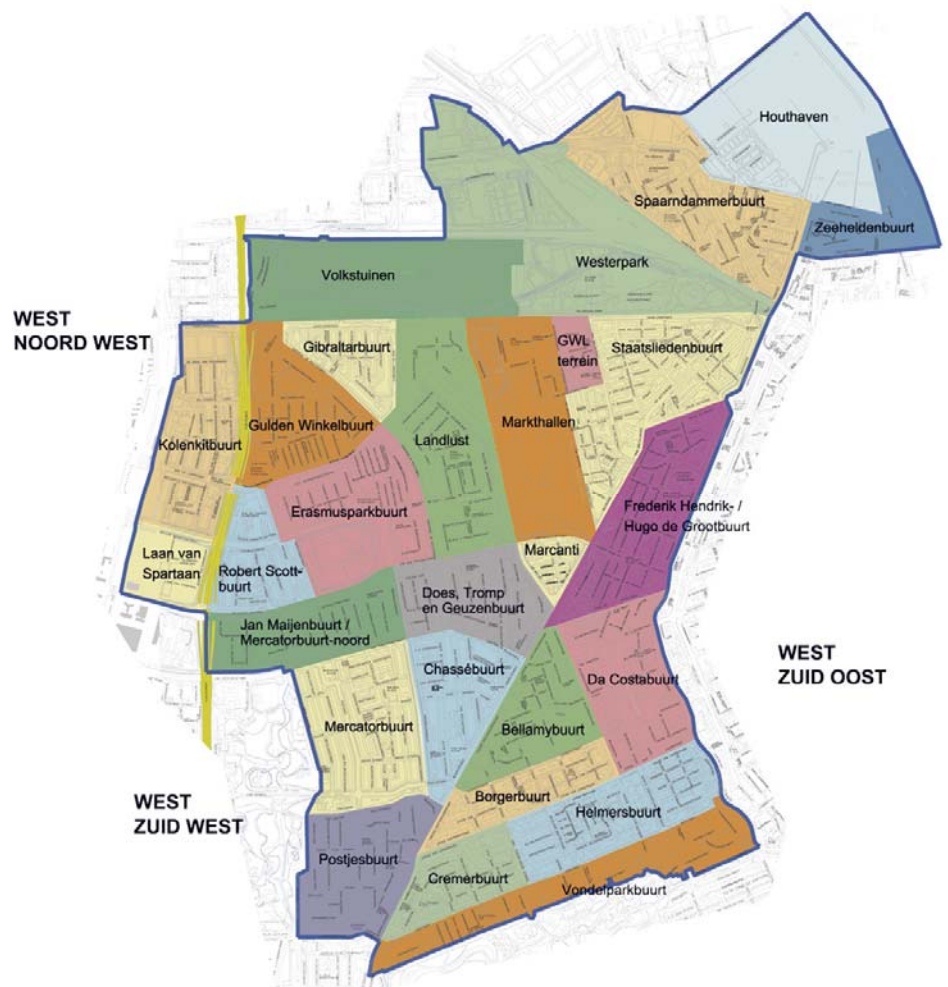
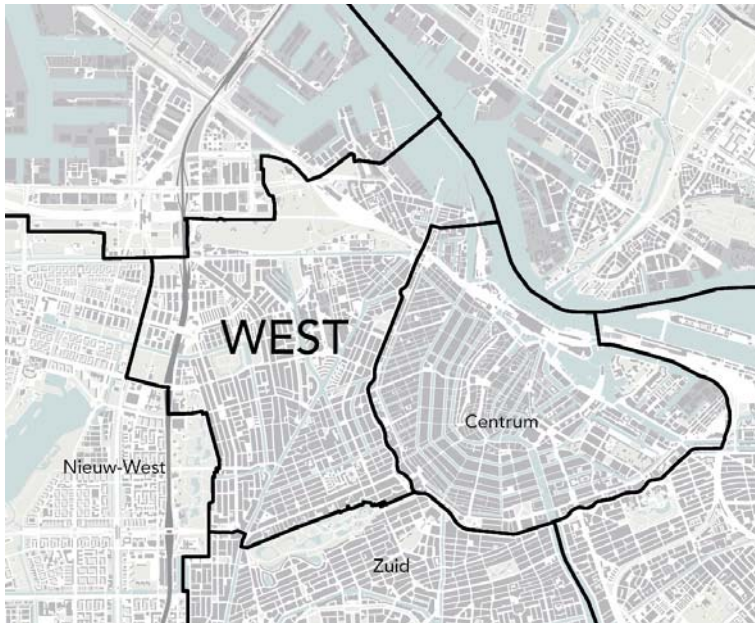
Met dank aan de bewoners en actieve leden van de Fietsersbond in het stadsdeel West.

Fietsersbond
Postbus 2828
3500 GV Utrecht
www.fietsersbond.nl en www.wijkenvoordefiets.nl
Telefoon 030-2918171 / Fax 030-2918188
E-mail wijkenvoordefiets@fietsersbond.nl
Twitter www.twitter.com/wijkenvoorfiets

Inhoud

Amsterdam West, en de buurten van Amsterdam West	4
Inleiding.....	5
1.1 De ruimtelijke opbouw van West	6
1.2 Bewoners van West.....	7
1.3 Verkeer in West.....	7
1.4 Het beleid van West dat voor fietsen van belang is	8
1.5 Het fietsnetwerk in West.....	8
1.6 Verkeersveiligheid voor fietsers in West.....	9
1.7 Fietsgebruik.....	10
1.8 Autobezit en autogebruik.....	11
1.9 Snorfietsers	12
2 De mening van fietsers in West.....	13
3 Verbeterpunten infrastructuur	15
3.1 Gevaarlijke en lastige wegen voor fietsers	16
3.2 Gevaarlijke en lastige kruispunten voor fietsers	17
3.3 Wegdek	17
3.4 Sociaal onveilig.....	18
3.5 Veel fietsers, en vaak weinig ruimte	18
3.6 Ontbrekende schakels en barrières.....	19
3.7 Paaltjes.....	20
3.8 Verkeerslichten beter afstellen	21
4 Fietsvoorzieningen.....	22
4.1 Fietsenmakers en fietsverhuur	22
4.2 Fietsparkeren.....	22
4.3 Bewegwijzering en knooppunten	24
5 Fietscultuur	25
5.1 Educatie en voorlichting aan fietsers en (nog) niet fietsers	25
5.2 Maatregelen rond scholen	26
5.3 Status en marketing van de fiets	27
6 Conclusies en belangrijkste aanbevelingen.....	28

Amsterdam West, en de buurten van Amsterdam West



Inleiding

Wijken voor de Fiets is een project van de Fietsersbond dat zich richt op het verbeteren van het fietsklimaat in achterstandswijken. Het project is uitgevoerd in achterstandswijken in verschillende steden en richt zich specifiek op het inventariseren van de ideeën die de bewoners hebben rondom het (dagelijks) gebruik van de fiets.

Juist de bewoners van de achterstandswijken bewegen minder en zijn ongezonder dan de gemiddelde Nederlander. Het dagelijks gebruik van de fiets kan daar aanzienlijke verbetering in brengen. Een goed fietsklimaat in de woonwijk zorgt ervoor dat er veel gefietst wordt.

Onder fietsklimaat verstaan wij de volgende drie aspecten, die onderling met elkaar verbonden zijn:

- Een goede, veilige en aantrekkelijke fietsinfrastructuur;
- Goede voorzieningen voor de fiets en de fietser, zoals voldoende parkeergelegenheid, bewegwijzering, gladheidsbestrijding e.d.;
- Een cultuur waarin de fiets wordt beschouwd als een aantrekkelijk en volwaardig vervoersmiddel.

In een ideale fietswijk zijn deze drie aspecten van hoog niveau en met elkaar in balans. Dat leidt tot veel verplaatsingen per fiets en dat is goed voor de bereikbaarheid, de luchtkwaliteit, de bewegingsvrijheid en de gezondheid van de bewoners, en natuurlijk ook voor de portemonnee van de bewoners.¹

In het Amsterdamse stadsdeel West is Wijken voor de Fiets in de zomer van 2012 van start gegaan met de tentoonstelling *De Fietsvriendelijke Wijk* in de openbare bibliotheek op het Bos en Lommerplein. Hier was veel informatie over fietsen te vinden. Daarnaast werden er aansprekende voorbeelden van het fietsvriendelijk inrichten van wijken getoond. De tentoonstelling daagt bewoners uit na te denken over hoe hun wijk fietsvriendelijker zou kunnen worden.

In aansluiting op de tentoonstelling is d.m.v. een enquête bewoners gevraagd naar hun ervaring met fietsen in hun stadsdeel. 180 bewoners van West hebben de enquête ingevuld en daarmee input geleverd voor deze nota van aanbevelingen. De enquête vroeg naar het fietsgebruik van de bewoners, naar hun mening over het fietsklimaat en naar knelpunten en verbeteringen van de voorzieningen voor fietsers in Amsterdam West.

De informatie die de enquête opleverde is geanalyseerd en in kaart gebracht. Het resultaat is aangevuld met de verkeerskundige kennis van de Fietsersbond in Amsterdam West en uitgewerkt tot deze rapportage. Daarbij is gebruik gemaakt van verschillende beleidstukken over verkeer en fietsen van zowel de centrale stad als het stadsdeel.

Een aantal actieve fietsers in West heeft meegedacht bij het tot stand komen van de uiteindelijke rapportage die nu voor u ligt.

¹ Bron: Fietsen is groen, gezond en voordelig. TNO (Ingrid Hendriksen en René van Gijlswijk), januari 2010.

1. Wijkbeschrijving Amsterdam West

Amsterdam West is een stadsdeel aan de westkant van Amsterdam dat begrensd wordt door de stadsdeel Centrum en de Singelgracht in het oosten, stadsdeel Zuid en het Vondelpark in het zuiden, stadsdeel Nieuw West, de A10 west en het ringspoor in het westen, en het Westelijk Havengebied en het IJ in het noorden.

Het stadsdeel is in 2010 gevormd door het samenvoegen van de voormalige stadsdelen Oud-West, Westerpark, De Baarsjes en Bos en Lommer. West bestaat uit tientallen verschillende wijken.

Doorkruis je het stadsdeel van oost naar west dan ben je op de fiets zo'n 15 minuten bezig (van de Overtoom naar het einde van de Adm. de Ruyterweg is bijna 4 km), fiets je van noord naar zuid dan heb je zo'n 22 minuten nodig (van de Stavangerweg naar het Surinameplein is 6,7 km).

1.1 De ruimtelijke opbouw van West

West is een stedelijk, compact gebouwd stadsdeel met overwegend portiekwoningen van vier woonlagen. De verschillende wijken van West zijn gebouwd in opeenvolgende periodes – te beginnen vanaf het laatste kwart van de 19e eeuw – aan de rand van het centrum. Ze waren voornamelijk bedoeld om onderdak te bieden aan arbeiders, middenstanders en ambtenaren.

Van oudsher was er handel, overslag, nijverheid en bedrijvigheid, over heel West verspreid en vooral langs de waterkanten gesitueerd. Inmiddels is er nauwelijks nog industriële bedrijvigheid. Nu zijn er in West nog maar een klein aantal bedrijfsgebieden, geconcentreerd op het Foodcenter, in de strook langs de Haarlemmerweg en in de noordwestelijke strook van de Houthavens. Over heel West verspreid bevinden zich kleine en middelgrote locaties voor kantoren zoals het AOC op het WG-terrein en de kantoren rondom de kop van de Overtoom.

Stadsdeel West is in vier fasen tot stand gekomen. Het oudste deel is aan het eind van de 19e en het begin van de 20e eeuw ontstaan en omvat de voormalige stadsdelen Oud-West en Westerpark en de bebouwing langs de Admiraal de Ruyterweg tot aan de Haarlemmerweg. Tussen 1920 en 1940 ontstonden De Baarsjes en het oostelijk deel van Bos en Lommer. Het westelijk deel van Bos en Lommer is gebouwd na 1945.

In de jaren 1970 en 1980 is er grootschalige stadsvernieuwing met sloop en nieuwbouw van woningen gepleegd in met name de Kinkerbuurt en de Zeeheldenbuurt. In de periode 1980-2000 is er stadsverbetering gepleegd waarbij de bestaande woningen gerenoveerd werden. Voor de Kolenkitbuurt staat nog steeds sloop en nieuwbouw op de rol.

De laatste 20 jaar is er op verschillende locaties nieuwe woningbouw gekomen waar voorheen bedrijven waren, zoals het Waterleidingterrein en de Silodam. Deze omvorming van bedrijfsterrein naar woongebieden is nog steeds gaande in West, met name in de Houthavens en het Foodcenter. Het is onderdeel van de verdichting die beleid is van de gemeente Amsterdam.

Verschillende wijken wat betreft inrichting en bevolking

In de oudste delen van West, Oud-West en de Staatsliedenbuurt, zijn de woningen over het algemeen kleiner en de straten smaller dan in de nieuwere delen als de Baarsjes en Bos en Lommer. Bijgevolg wonen in de oudere delen kleinere huishoudens dan in de nieuwere delen van het stadsdeel. Ook voor groen en verkeer is er in de nieuwere delen van West meer ruimte dan in wijken als de Kinkerbuurt en de Staatsliedenbuurt.

Sociaaleconomisch gezien kende het stadsdeel lange tijd ook een tweedeling met de duurste woningen in het gedeelte dat grenst aan het centrum en stadsdeel Zuid en goedkopere woningen meer naar het westen.

De laatste jaren is er een verandering gaande: ook in de westelijke delen van het stadsdeel komen er meer koopwoningen en meer inwoners met hogere inkomens. Stadsvernieuwing, al dan niet in de vorm van sloop- en nieuwbouw, en verkoop van huurwoningen dragen hieraan bij.

1.2 Bewoners van West

Amsterdam West heeft 135 duizend inwoners. Dat is zo'n 17% van de totale bevolking van Amsterdam. Deze mensen wonen op een oppervlakte van bijna 9 vierkante kilometer, dat is zo'n 5% van het oppervlak van de hele stad. West is daarmee het dichtstbevolkte stadsdeel met ruim 8 duizend inwoners per km².

Vergeleken met Amsterdam als geheel wonen er in Amsterdam West meer mensen in de leeftijdsgroep van 20 tot 35 jaar, en minder in de leeftijdsgroepen van 5-19 en van 50 jaar en ouder.

Wat betreft achtergrond is stadsdeel West niet homogeen. Zo is het percentage bewoners met een niet-westerse achtergrond in heel West 31,8%, maar in de Helmersbuurt is dat 11,8% terwijl het in de Kolenkitbuurt om 69,1% gaat.

Het Rijk wees in 2007 Bos en Lommer aan als probleemwijk, de gemeente kwam uit op Bos en Lommer en De Baarsjes. In 2007 werd de Kolenkitbuurt benoemd tot probleemwijk no. 1 van Nederland.

Net als elders fietsen bewoners met een niet-westerse achtergrond minder dan gemiddeld in West. Omdat in het westelijke deel van het stadsdeel een groter aandeel van deze bewoners woont wordt daar ook minder gefietst. Jammer, want juist daar is meer ruimte voor bredere fietspaden en fietsparkeren. In het oostelijke, meer centrale deel van West wonen juist meer mensen die veel fietsen. Daar is het dan ook veel drukker met fietsers, met intensiteiten die tot de hoogste van de stad behoren. Helaas is juist hier de openbare ruimte het krapst.

Dit is een verschijnsel dat ook in Amsterdam als geheel, en zelfs op landelijk niveau, vaak te zien is: in de krapste buurten wonen de meeste mensen die veel fietsen en in de ruimere buurten juist veel mensen die (nu nog) minder fietsen.

1.3 Verkeer in West

Het (hoofd)wegennet in West bestaat uit een aantal radiale wegen die vanuit het centrum van de stad lopen. Deze wegen worden verbonden door wegen die globaal de richting van de ringen van Amsterdam volgen.

Een aantal waterwegen vormen barrières tussen de verschillende delen van West: zoals de Kostverlorenvaart en de Singelgracht. De bruggen over deze barrières bevinden zich vooral in de hoofdstraten, waardoor de belangrijkste stromen van de verschillende verkeerssoorten (OV, auto, fiets en voetganger) bijna altijd samen lopen door deze straten. In de hoofdstraten zijn ook vaak winkels en andere voorzieningen te vinden. Dat alles zorgt er voor dat het in de niet al te brede hoofdstraten in West altijd woekeren met ruimte is.



Hoofdnet Fiets²



Hoofdnet Auto incl. corridors



Hoofdnet OV incl. corridors

² Bron: *Beleidskader Hoofdnetten Amsterdam*, 2005. De gemeente werkt op het moment van schrijven (2013) aan de Mobiliteitsaanpak Amsterdam waarin een deel van de routes van de hoofdnet wordt aangemerkt als Plusnet.

1.4 Het beleid van West dat voor fietsen van belang is

Er zijn in West en de centrale stad verschillende beleidsvelden die met fietsen te maken hebben:

Beleidskader Hoofdnetten, Amsterdam 2005, waarin het hoofdnet fiets en kwaliteitseisen worden vastgelegd. Zie meer hierover in 1.5

Fietsparkeernota, Amsterdam West, 2012, waarin een alle aspecten van het parkeren van fietsen aan bod komen.

Autoparkeernota, Amsterdam West, 2012, waarin oa maatregelen om het aantal parkeerplekken in de openbare ruimte te verminderen

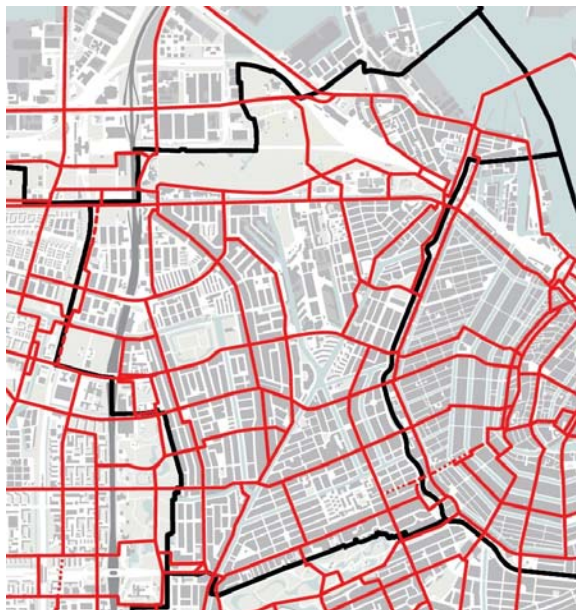
Plan van Aanpak Slimmer Reizen in West, 2012, over maatregelen die het autogebruik ontmoedigen en slimmere manieren van reizen bevorderen

Het Meerjarenbeleidplan Verkeersveiligheid 2011-2015. Hierin is aandacht voor zo veilig mogelijke infrastructuur en daarnaast wordt ingezet op educatie, voorlichting en handhaving.

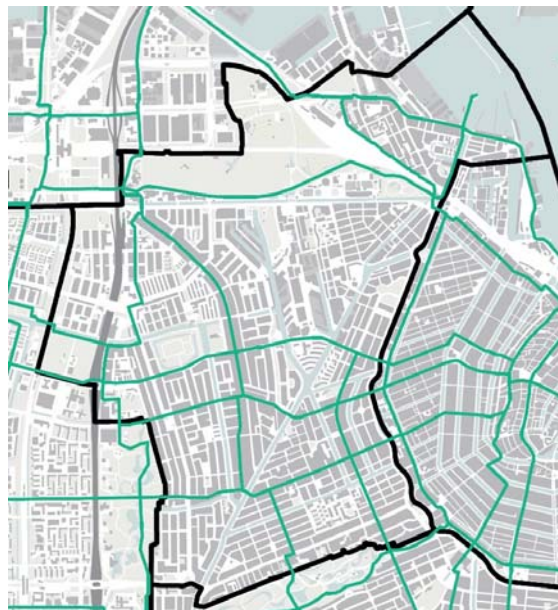
Plan van aanpak Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid Stadsdeel West (2012-2014)

Organisatie van het verkeersbeleid: Alle verkeersontwerpen van het stadsdeel worden door de verkeerscommissie van advies voorzien. In de verkeerscommissie zitten naast ambtenaren van de verschillende afdelingen adviseurs vanuit de politie, het openbaar vervoer, de nood- en hulpdiensten, de Fietsersbond en Onbeperkt West, de lokale belangenorganisatie van gehandicapten.

1.5 Het fietsnetwerk in West



Hoofdnet Fiets 2005



Regionaal Fietsnetwerk 2011

Voor goed fietsen is een netwerk van prettige en veilige routes nodig waarlangs de belangrijkste herkomsten en bestemmingen bereikt kunnen worden, een hoofdnet fiets. Een vuistregel is dat voor een goed werkend Hoofdnet Fiets een maaswijdte van globaal zo'n 300 meter gewenst is. In West is de maaswijdte van het netwerk ongeveer van die orde, behalve over de Kostverlorenvaart en bij het Foodcenter. De afstand tussen de verschillende bruggen over de Kostverlorenvaart is 500 à 700 meter. Het Foodcenter vormt een maas van ongeveer 1 km wijd.

Het Hoofdnet Fiets werd in de jaren 80 van de vorige eeuw ingesteld en is in West in de loop van de jaren stap voor stap voorzien van een veilige, fietsvriendelijke wegindeling. In 2005 heeft de gemeente Amsterdam het Hoofdnet Fiets opnieuw vastgelegd. Voor het Hoofdnet Fiets gelden

kwaliteitseisen m.b.t. veiligheid, directheid en comfort die dienen om het fietsen veilig en aantrekkelijk te doen zijn.³

Een aantal routes van het stedelijk Hoofdnet Fiets behoort tot het regionaal fietsnetwerk. Dit is bedoeld om de bestemmingen op grotere afstanden goed met elkaar te verbinden. Vanuit de Stadsregio is voor het realiseren van deze routes extra subsidie mogelijk. Op dit moment werkt de gemeente aan de MobiliteitsAanpak Amsterdam waarin o.a. voorzien wordt in een Plusnet Fiets dat ongeveer de maaswijdte van het regionale hoofdnet heeft.

De afgelopen 30 jaar zijn bijna alle routes van het Hoofdnet Fiets in West voorzien van een fietsvriendelijke wegindeling. De hoofdstraten, 50km/uur wegen, hebben bijna allemaal vrijliggende fietspaden gekregen en de buurtstraten zijn zo ingericht dat de snelheid en het aantal auto's beperkt is. Dit is een mooi resultaat van standvastig beleid. Het resultaat draagt er zeker aan bij dat er veel en meestal veilig gefietst wordt in West.

Vanwege de krapte en de vele functies was het voor bijna elke 50 km/uur straat in West lastig om bij herinrichting de benodigde vrijliggende fietspaden in te passen. Dat bijna al die 50 km straten onderdeel zijn van het Hoofdnet Fiets heeft belangrijk gewicht in de schaal gelegd bij het realiseren van fietspaden. Gevolg is wel dat die fietspaden meestal niet breder zijn dan de minimum maat van 1,80 meter. Desalniettemin melden veel respondenten van de enquête heel blij te zijn met de fietspaden.

In onderdeel 3.5 *Veel Fietsers en vaak weinig Ruimte* wordt nader ingegaan op de knelpunten die de smalle fietspaden met zich meebrengen en mogelijke oplossingen. In onderdeel 3.6 *Ontbrekende Schakels en Barrières* wordt ingegaan op gaten in het fietsnetwerk in West.

1.6 Verkeersveiligheid voor fietsers in West

Duurzaam Veilig is het verkeersveiligheidsbeleid waar alle Nederlandse wegbeheerders zich aan verbonden hebben. Een belangrijk uitgangspunt van *Duurzaam Veilig* is wegen zo in te richten dat gevaarlijke conflicten voorkomen worden. Vanuit fietsers gezien betekent *Duurzaam Veilig* dat fietsers en auto's kunnen mengen als de snelheid en de intensiteit van het autoverkeer laag is, maar dat fietsers en auto's gescheiden moeten worden als de snelheid en/of de intensiteit van het autoverkeer hoog zijn. *Duurzaam Veilig* noemt de wegen waar gemengd kan worden erftoegangswegen (ETW, 30km/uur) en wegen waar fietsers en auto's gescheiden moeten worden gebiedsontsluitingswegen (GOW, 50 of 70 km/uur). Daarnaast zijn er nog Stroomwegen maar dat zijn wegen waar fietsers niet komen, zoals autosnelwegen.

De straten in Amsterdam West zijn duidelijk ingedeeld in de categorieën van *Duurzaam Veilig*⁴ en de meeste zijn ingericht volgens de bijbehorende principes: vrijliggende fietspaden langs 50km wegen en buurtstraten met daadwerkelijk weinig autoverkeer dat niet te snel rijdt. De straten die niet duurzaam veilig zijn ingericht worden door respondenten van de enquête als onprettig en onveilig ervaren. Meer daarover in onderdeel 3.1 *Gevaarlijke en lastige Wegen voor Fietsers*.

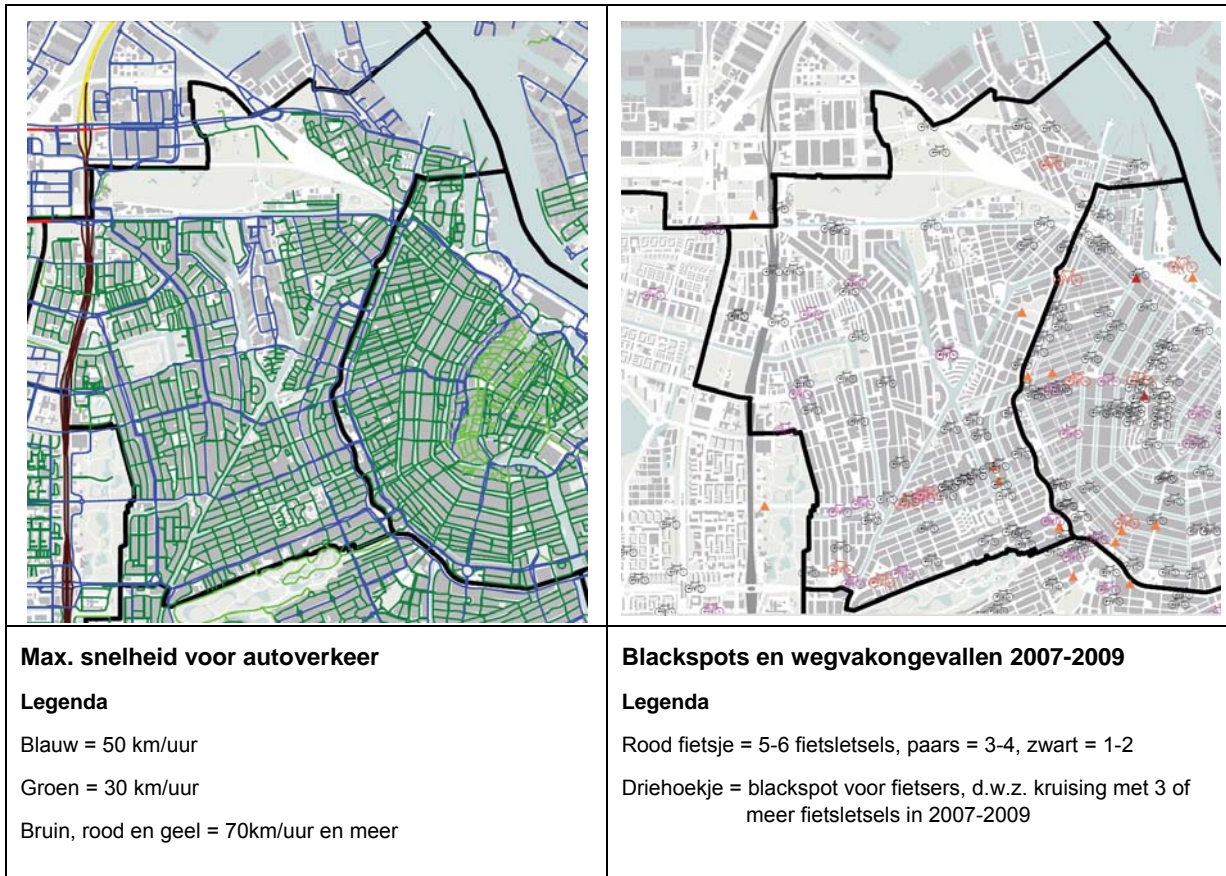
Door de aanleg van vrijliggende fietspaden is het fietsen in West beduidend veiliger en prettiger geworden. Dat wordt ook door verschillende respondenten van de enquête van Wijken voor de Fiets genoemd. Fietsers worden niet langer direct blootgesteld aan hard rijdend autoverkeer en foutparkeerders. Maar op de kruisingen komen de verschillende verkeerssoorten elkaar nog wel tegen en dat kan leiden tot gevaarlijke of moeilijke punten. De deelnemers aan de enquête noemen er een aantal. Zie onderdeel 3.2 *Gevaarlijke en lastige kruispunten voor fietsers*.

De ongevallen die er gebeuren worden geregistreerd en locaties waar relatief veel ongevallen gebeuren worden aangemerkt als blackspot. De stedelijke Werkgroep Blackspots Amsterdam pakt dit soort plekken aan. Daardoor is er de laatste jaren ook in West een aantal kruispunten aangepakt.⁵

³ Zie ook: voetnoot 2 en <http://www.fietsersbondamsterdam.nl/infrastructuur>

⁴ Zie kaartje op de volgende bladzijde.

⁵ Zie ook: <http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/verkeersveiligheid/werkgroep-blackspots/>

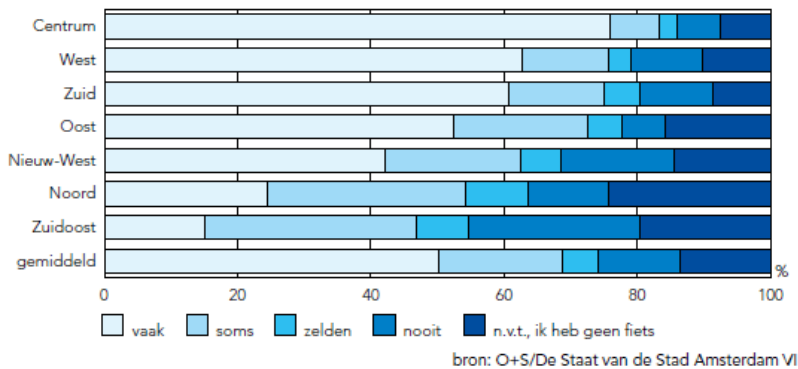


Het beeld van de ongevallen met fietsers is incompleet want deze worden lang niet allemaal geregistreerd. Bij fietsongevallen komt er vaak geen politie aan te pas omdat er geen verzekeringskwestie speelt zoals bij autoverkeer. In bovenstaande kaart een beeld van de geregistreerde verkeersonveiligheid voor fietsers in de periode 2007-2009.

1.7 Fietsgebruik

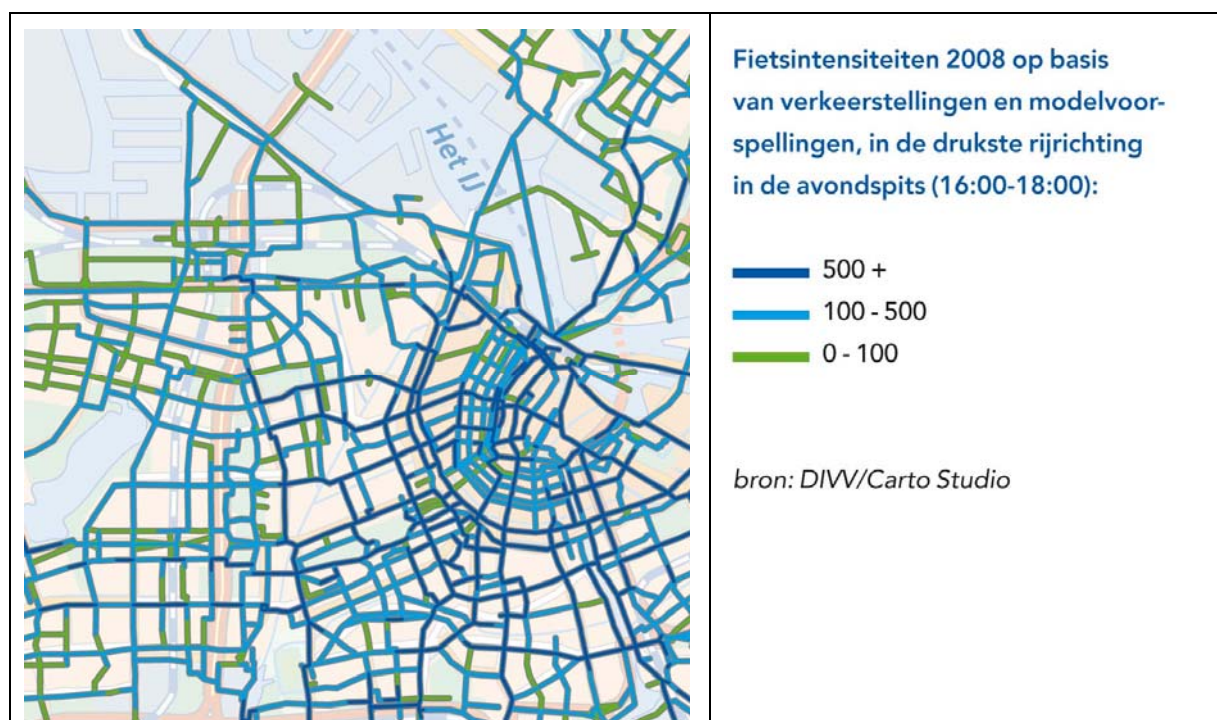
In Amsterdam West wordt veel gefietst. Elke dag neemt zo'n 35% van de bewoners minstens één keer de fiets. In Amsterdam als geheel is dat 28%.⁶ Het fietsgebruik is fors gegroeid sinds de periode '86-'91. Toen stapte elke dag nog maar 23% van de bewoners van West op de fiets.

Onderstaande figuur laat ook zien dat er in West meer mensen zijn die vaak fietsen (ruim 60%) dan gemiddeld in de stad (ong. 50%), en minder mensen die geen fiets hebben.



⁶ Bron: Mobiliteit in en om Amsterdam, divv, 2010

Onderstaande kaart geeft de intensiteiten van het fietsverkeer weer. Er is duidelijk te zien dat de intensiteiten in de buurt van het centrum het grootst zijn en dat de grote stromen fietsers over de hoofdroutes gaan waar ook de bruggen zich bevinden.



1.8 Autobezit en autogebruik

In West heeft 31% van de huishoudens een auto. In Amsterdam als geheel is dat ongeveer 38%. West heeft na Centrum het laagste autobezit van de stad. Het autobezit in West is wel hoger dan voorheen. In '86-'91 had zo'n 26% van de huishoudens in West een auto. Toen had West het laagste autobezit van de stad.⁷ Het autobezit in Amsterdam is veel lager dan het gemiddelde van Nederland, waar per huishouden ruim 1,2 auto aanwezig is.⁸

Het lage autobezit heeft ongetwijfeld te maken met het betaald parkeren. De beperkte ruimte om auto's te parkeren maakt ook dat sommige groepen niet, en andere juist wel kiezen om in West te wonen.

Het relatief lage autobezit in West zorgt ook voor een relatief laag gebruik van de auto. Maar toch zijn de wegen in West in de spits vol met auto's. Dit zijn auto's van bewoners maar ook doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer naar bijv. het Foodcenter. Met name de wegen die aansluiten op de A10 West kennen congestie in de spits.

Het Hoofdnet Auto in West kent vier zware radiale hoofdnet autoroutes, de Spaarndammerdijk-Tasmanstraat, de Haarlemmerweg, de Jan van Galenstraat en de Overtoom. Daarnaast is er de Nassaukade als centrumring voor autoverkeer. Met uitzondering van de Tasmanstraat, de Houtmankade en delen van de Nassaukade zijn deze straten voorzien van vrijliggende fietspaden.

⁷ Bron: *Mobiliteit in en om Amsterdam*, DIVV, 2010

⁸ Bron: CBS

1.9 Snorfietsers

Sinds ongeveer 2006 rijden er steeds meer snorfietsen in de stad, de blauwe brommerplaag, zo genoemd naar de blauwe kentekens van snorfietsen. Tussen 2006 en 2009 is het aantal snorfietsen dat de Singelgracht, de grens van Centrum, passeert verdubbeld.⁹

Ook het bezit van snorfietsen is stijgende. In 2011 had 2,6% van de inwoners van West een snorfiets. In 2012 is dat gegroeid naar 2,9%. In Nieuw West is het aandeel hoger en ook groeiende, van 3,2% in 2011 naar 3,8% in 2012.¹⁰ Snorfietsers uit Nieuw West rijden via West naar Centrum.

Snorfietsen moeten op het fietspad rijden, maar zijn veel breder, zwaarder en vooral sneller dan fietsers. 95% van de snorfietsen rijdt harder dan de toegestane snelheid van 25km/uur, en een groot aantal rijdt zelfs flink harder dan dat. Gemiddeld rijden snorfietsen zo'n 37km/uur.¹¹

Met name op de smalle fietspaden zijn de hard rijdende snorfietsen een groot probleem en fietsers klagen er dan ook massaal over, ook in de enquête van *Wijken voor de Fiets*.

Een adequate oplossing is lastig. De meeste snorfietsen kunnen heel eenvoudig veel harder dan toegestaan, maar op de rijbaan waar 50 wordt gereden is het ook risicovol. Het opheffen van de categorie 'snorfiets' is de meest duidelijke en effectieve oplossing, maar dat vergt een landelijke aanpak waar op dit moment geen politieke meerderheid voor bestaat.

Stadsdeel West voert nu in de Jan Pieter Heijestraat (30km/uur) een proef uit met de maatregel 'snorfiets op de rijbaan'. De fietspaden zijn aangewezen als onverplichte fietspaden en snorfietsen met een verbrandingsmotor mogen daar niet rijden. De resultaten van de proef zijn op dit moment nog niet bekend, al is wel duidelijk dat het effect ervan tot nog toe maar zeer beperkt is.

Aanbevelingen:

- Ook de geringe resultaten van de proef in de JP Heijstraat kunnen helpen om op landelijk niveau adequate maatregel(en) te bepleiten. Juist de beperkingen die er blijken te zijn vormen een argument dat echte maatregelen nodig zijn.
- Van solitaire fietsroutes zoals die door het Westerpark en langs de Erasmusgracht kunnen snorfietsers geweerd worden. In het Westerpark is dat formeel inmiddels gedaan. Handhaving moet dit verbod ondersteunen.



⁹ Bron: Mobiliteit in en om Amsterdam, divv, 2010

¹⁰ Bron: dienst O+S, Amsterdam

¹¹ Bron: Snorfiets op het Fietspad, Rijkswaterstaat, 2011

2 De mening van fietsers in West

In het project *Wijken voor de Fiets* wordt bewoners gevraagd naar hun mening over het fietsen, hun fietsgedrag en naar kansen en verbeterpunten voor het fietsen in hun wijk of stadsdeel. Dat is gedaan met een enquête voor volwassenen die verspreid werd bij de tentoonstelling *Wijken voor de Fiets* in de bibliotheek op het Bos en Lommerplein, via Twitter en via internet.

De enquête werd ingevuld door 180 deelnemers, iets meer vrouwen (59%) dan mannen (41%). De deelnemers zijn relatief wat ouder dan gemiddeld in West.

In de stadsdelen Amsterdam Noord en Nieuw-West zijn vergelijkbare enquêtes gehouden. Indien relevant worden de uitkomsten van Nieuw-West, Noord en West met elkaar vergeleken.

Deelnemers zijn over het algemeen redelijk positief over het fietsen in West

Ruim 76% van de respondenten is positief over het fietsklimaat in West en daarvan is 10% zelfs zeer positief. 17% is minder positief, en 4% is helemaal niet positief.

De respondenten zijn positiever over het fietsklimaat in West dan over het fietsklimaat in Amsterdam als geheel. Ze zijn iets minder positief over fietsen in hun stadsdeel dan de respondenten in Amsterdam Noord en Nieuw-West dat waren over hún stadsdeel.

Als rapportcijfer krijgt het fietsen in West van tweederde van de respondenten een 7 of hoger. 19% geeft een 6 en 16% een onvoldoende. Gemiddeld krijgt het fietsen in West een 6,67. In Nieuw-West was dat een 6,80 en in Noord een 6,75.



Respondenten fietsen veel en rijden geen auto (als ze binnen het stadsdeel blijven)

Het merendeel van de respondenten (92%) fietst dagelijks. Dat is veel meer dan de 62% veelfietsers die de dienst Onderzoek en Statistiek meet (2010). Kennelijk is de enquête vaker ingevuld door mensen die veel fietsen, en dat is ook wel begrijpelijk.

Voor bestemmingen binnen het stadsdeel neemt 90% van de respondenten in West meestal de fiets, 13% loopt meestal en 0% kiest de auto. In Noord neemt 11 % meestal de auto voor bestemmingen binnen het stadsdeel, in Nieuw-West doet 4% dat.

De belangrijkste bestemmingen met de fiets zijn: winkels (90% van de respondenten gebruikt hiervoor de fiets), bezoek aan vrienden en familie, bezoek aan de gezondheidszorg, werk en centrum van de stad (naar al deze bestemmingen neemt rond de 80% van de respondenten de fiets), fietstochten (zo'n 62% van de respondenten), naar de sportclub (50% van de respondenten gebruikt hiervoor de fiets) en naar school (16% van de respondenten neemt de fiets).

Fietsen van kinderen

Een kleine 20% van de respondenten heeft schoolgaande kinderen. Een derde van die kinderen gaat zelf fietsend naar school, zo'n 15% gaat lopend en bijna de helft gaat op verschillende manieren: achterop, in de bakfiets, gebracht met de auto of op afwisselende manieren.

De meeste basisschoolleerlingen gaan in de buurt naar school. Voor de middelbare school gaan tamelijk veel kinderen naar Zuid.

Kinderen mogen zelfstandig fietsen vanaf ongeveer 10 jaar.

De helft van de ouders geeft aan dat er voldoende fiets parkeergelegenheid bij de school is, de andere helft vindt juist van niet.

Meer fietsen door ...

Respondenten geven aan dat ze meer zouden gaan fietsen door veiliger en comfortabeler fietspaden in de wijk, meer vrijliggende fietspaden, en door betere fietsparkeermogelijkheden bij met name winkels.

Daarnaast worden ook genoemd: meer en betere recreatieve routes, minder auto's, betere fietsparkeermogelijkheden bij de woning, betere bewegwijzering en betere sociale veiligheid.

Ook het weren van scooters van de fietspaden zou er volgens de respondenten voor zorgen dat ze meer fietsen.

De knelpunten punten die fietsers het meeste noemen in de enquête zijn:

- Fietsparkeren, het tekort eraan en te weinig handhaving tegen ongebruikte fietsen en wrakken
- De hinder van snorfietsen op de fietspaden
- De krapte op de fietspaden
- Het gedrag van andere weggebruikers



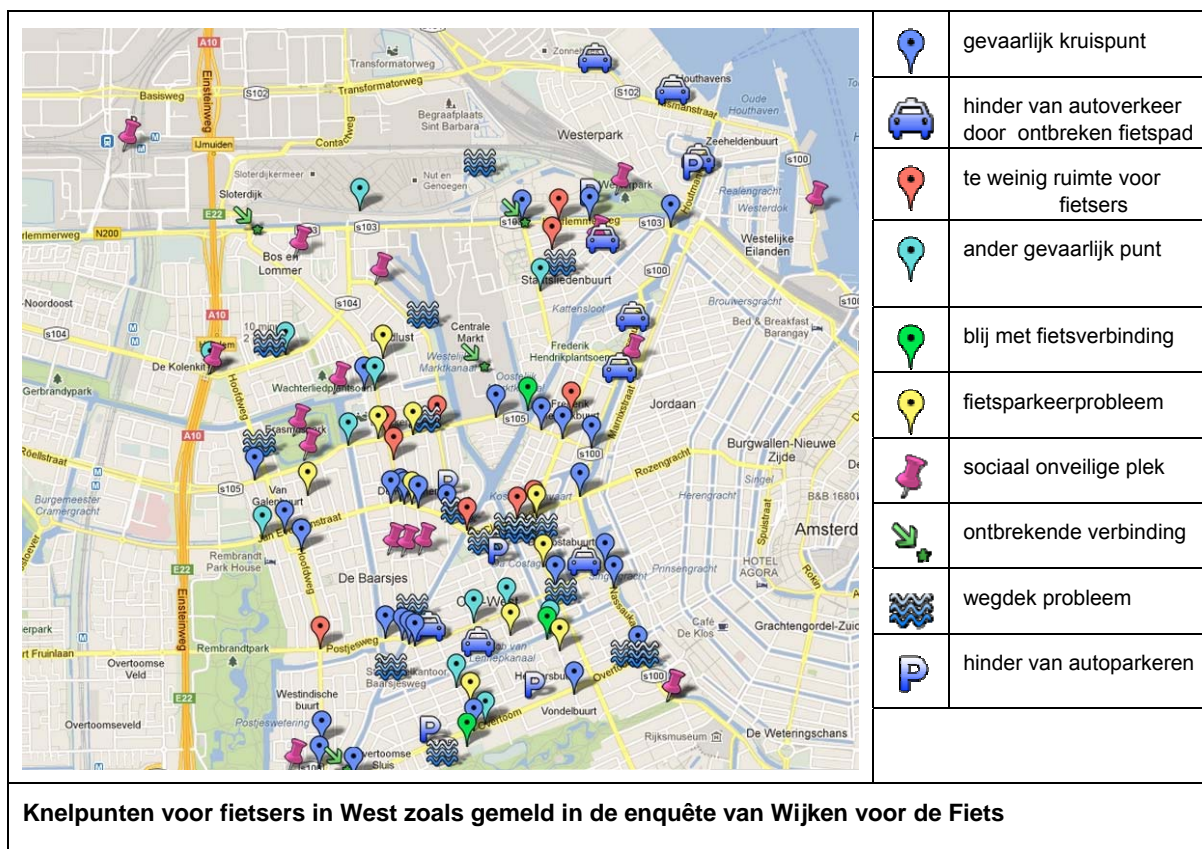
3 Verbeterpunten infrastructuur

Voor een goed fietsklimaat is een goede infrastructuur essentieel. Als de woongebieden en bestemmingen met veilige en prettige fietsroutes verbonden zijn, is fietsen een aantrekkelijk optie.

De enquête vroeg de deelnemers naar plekken waar ze het onveilig of onprettig vinden om te fietsen. Ruim 83% van de respondenten kende verkeersonveilige plekken en bijna 50% kende sociaal onveilige plekken in het stadsdeel. Ook werd gevraagd naar verbeterpunten voor het fietsen in West. Dat leverde een flink aantal grotere en kleinere knelpunten op. De genoemde punten zijn gesorteerd naar onderwerp en verwerkt in onderstaande kaart. Dezelfde kaart staat ook online, daar zijn meer details te zien.¹²

Zoals vermeld fietsen de deelnemers aan de enquête meer dan gemiddeld. De hieronder genoemde verbeterpunten zijn knelpunten die de respondenten noemen. Deze komen overeen met de al bekende belangrijkste fietsknelpunten in het stadsdeel. De verzameling is echter geen uitputtende inventarisatie van alle knelpunten.

De kaart met knelpunten kan het idee geven dat het kommer en kwel is voor fietsers in West. Dat is zeker niet het geval. Amsterdam West is erg fietsvriendelijk. Maar door de knelpunten te benoemen krijgt West aanknopingspunten aangereikt om nog fietsvriendelijker worden. Overigens benoemden de respondenten ook een aantal punten waar ze blij mee zijn: dit zijn o.a. de groene druppels in de kaart.



¹² De kaart is te vinden op: <http://goo.gl/maps/tXAFe>

3.1 Gevaarlijke en lastige wegen voor fietsers

Vrijliggende Fietspaden

De afgelopen jaren zijn in West langs veel 50 km/u wegen vrijliggende fietspaden aangelegd volgens de principes van Duurzaam Veilig. Dat heeft gezorgd voor veiligheid, comfortabeler en ongestoorder fietsen op deze wegen. Verschillende respondenten laten expliciet en ongevraagd weten blij te zijn met de fietspaden op bijv. de Bilderdijkstraat en de 1^e Constantijn Huygensstraat.

Er is nog een aantal (delen van) 50 km/u wegen in het stadsdeel, waar fietspaden ontbreken. Deelnemers aan de enquête noemen bijna al deze wegen als knelpunt met veel hinder en/of gevaar van auto's. De wegen die genoemd zijn in deze categorie zijn op de kaart aangegeven met een blauwe auto. Het gaat om de volgende wegen:



Kinkerstraat West

- Kinkerstraat Oost
- Kinkerstraat West
- Spaardammerdijk
- Tasmanstraat
- Houtmankade
- Delen van de Nassaukade
- Frederik Hendrikplantsoen
- Kostverlorenstraat
- Van Limburg Stirumstraat

Voor bijna al deze wegen zijn plannen voor herstructurering in voorbereiding, in de maak of al gereed. Voor de Kinkerstraat Oost zijn plannen in voorbereiding met of zonder fietspaden, Kinkerstraat West zit in de planning zonder fietspaden maar met iets bredere fietsstroken dan in de huidige situatie. Voor de Houtmankade is een plan voor vrijliggende fietspaden vergoed. De Spaardammerdijk en Tasmanstraat wachten op een autotunnel, maar krijgen zeer binnenkort wel aan de Houthavenszijde iets meer scheiding tussen fiets en auto (persrichelachtig), dat is in ieder geval een kleine verbetering voor de scholieren en studenten naar het Houthavengebied die op beide straten zijn aangewezen.

Geparkeerde auto's

De deelnemers aan de enquête ondervinden op een aantal plekken hinder van geparkeerde en parkerende auto's. Het gaat dan om slecht zicht door geparkeerde auto's vlakbij een kruispunt, blokkeren van het fietspad of fietsstrook door auto's die er laden en lossen, of hinder door in- en uit parkerende auto's. Deze plekken zijn op de kaart aangegeven met een blauwe P. Dit speelt o.a. aan het Bellamyplein, de Overtoom, de Houtmankade en de Willem de Zwijgerlaan.

Overige Meldingen

Op wegen en fietspaden ondervinden de deelnemers van de enquête nog een aantal andere problemen. Deze zijn op de kaart aangegeven met een lichtblauwe druppel. Genoemd worden o.a. te hard rijden, spookfietsers op het fietspad, onveilige fietspaden door rijgedrag van scooters en pizzakoeriers, over het fietspad uitstekende gestalde fietsen en plotseling van tussen de zuilen opduikende voetgangers (Kinkerstraat).



3.2 Gevaarlijke en lastige kruispunten voor fietsers

De gevaarlijke en lastige kruispunten die genoemd worden door de respondenten zijn aangegeven met een blauwe druppel op de kaart. De meest genoemde punten zijn:

- Adm. de Ruijterweg / Jan Evertsenstraat / Van Speijkstraat
- Adm. de Ruyterweg / W.de Zwijgerlaan
- Haarlemmerweg / Van Hallstraat
- Postjesweg / Baarsjesweg
- Bilderdijkstraat / Kinkerstraat
- Overtoom / Constantijn Huygensstraat
- Nassaukade / Overtoom
- Nassaukade / Kinkerstraat
- Nassaukade / Tweede Hugo de Grootstraat
- Surinameplein
- Mercatorplein



Fietsers melden veel verschillende problemen op de verschillende kruispunten. Linksaf slaan is lastig, de oversteek wordt geblokkeerd door auto's (foto boven), auto's rijden te snel, er is te weinig opstelruimte en problemen bij het verkeerslicht zijn een aantal van de genoemde knelpunten.

Enkele van de genoemde kruispunten zijn tamelijk recent aangepakt in het kader van de aanpak van blackspots. Kennelijk hebben de – soms beperkte – maatregelen die er genomen zijn het idee van onveiligheid (nog) niet kunnen wegnemen. Van deze kruispunten was alleen Bilderdijkstraat / Kinkerstraat een blackspot in 2007-09. Maar dat was voor de herprofilering van de Bilderdijkstraat.

Aanbevelingen gevaarlijke en lastige kruispunten:

Omdat elk kruispunt anders is, zijn algemene aanbevelingen voor verbetering niet eenvoudig te noemen. Toch hier een aantal:

- Waar mogelijk meer ruimte maken voor fietsers bij de kruispunten.
- Bij verkeerslichten de stopstreep voor fietsers zo ver mogelijk naar voren en fietsers als eerste groen geven.
- Duidelijke plek voor fietsers markeren, bijv. een vakje voor links afslaan fietsers.
- Onderhoud van de wegmarkering op met name kruispunten goed bijhouden.
- Ruime steunpunten en snelheidsremmende maatregelen voor autoverkeer bij ongeregelde kruispunten.

3.3 Wegdek

Slecht wegdek is hinderlijk voor fietsers en kan gevaarlijk zijn. Op de kaart zijn de meldingen van slecht wegdek met blauwe golfjes aangegeven. Genoemd wordt o.a. slecht wegdek door boomwortels, losliggende tegels en spleten in klinkerverharding. Ook wordt gemeld dat een aantal fietspaden zijn uitgevoerd met tegelverharding in plaats van asfalt. Routes met slecht wegdek die genoemd worden zijn o.a.:

- Baarsjesweg tussen Pri Reisplein en Kinkerbrug
- Adm. de Ruijterweg fietspad tussen Slatuineweg en Wiegbrug stad in
- Jan van Galenstraat fietspaden tussen Willem de Zwijger en Adm. de Ruyterweg
- Bilderdijkkade
- Agatha Dekenstraat
- Overbrakerpad
- Bilderdijkstraat fietspaden in tegels



Aanbevelingen wegonderhoud:

- Zorg voor een meerjaren-onderhoudsprogramma fietsroutes met voldoende geld.
- Zorg voor goed 'dagelijks' onderhoud zoals het vegen van fietsroutes, gladheidbestrijding en het onderhoud van groen.
- Kies zoveel mogelijk voor asfalt op fietspaden.
- Onderzoek of het vezelbeton dat op de Admiraal de Ruyterweg is toegepast daadwerkelijk bestand is tegen schade van boomwortels aan fietspaden, en zo ja, pas het dan vaker toe.

3.4 Sociaal onveilig

Bij plekken waar fietsers het sociaal onveilig vinden gaat het meestal om de stille plekken en om locaties waar hangjeugd de sfeer onprettig maakt. Deze problemen spelen vooral 's avonds. Ze kunnen er voor zorgen dat mensen niet durven te fietsen. Op de kaart zijn ze aangegeven met roze punaises.

De plekken die door de bewoners van West als sociaal onveilig aangemeld worden zijn o.a. Station Sloterdijk en omgeving, het Westerpark, de Jan van Galenstraat bij de markthallen en bij het Erasmuspark, de Lelylaan en de Chassébuurt. Daarnaast zijn de viaducten onder de A10 onprettig.

Aanbevelingen sociale veiligheid:

- Stimuleer levendigheid op stille plekken, zoals horeca bij het station.
- Zorg dat er voor de sociaal onveilige routes 's avonds een sociaal veilig alternatief is. En maak die sociaal veiliger routes bekend onder met name nieuwe fietsers.
- Zorg dat de verlichting op de stille routes goed is.
- Bij nieuwbouw verdient het aanbeveling om de fietsroutes door de meest levendige delen, en langs de voorkanten van woningen te leiden.

3.5 Veel fietsers, en vaak weinig ruimte.

Er wordt veel gefietst in Amsterdam West en dat is te merken. Het is vaak druk op de fietspaden en in de spits op sommige plekken extreem druk. De vele fietsers zijn onderling verschillend (jong, oud, ervaren of nieuwe fietser) en hebben ook steeds meer verschillende soorten fietsen, waaronder brede fietsen. Daarnaast is er een groeiend aantal snorfietsen op de fietspaden.

Deze drukte zorgt voor risico van botsingen tussen fietsers onderling, tussen fietsers en snorfietsers en valpartijen door bijv. ongelukkige een inhaalmanoeuvre te dicht langs stoeprand of geparkeerde fietsen.



Op de kaart met knelpunten zijn de knelpunten over krapte aangegeven met een rode druppel. Ook uit de opmerkingen bij de open vragen kwam de krapte op de fietspaden als belangrijk algemeen knelpunt naar voren.

Zoals gezegd zijn de doorgaande straten in Amsterdam West vaak erg smal voor de vele functies die er een plek moeten/willen hebben. De vrijliggende fietspaden worden door de meeste mensen zeer gewaardeerd maar doordat ze er vaak met passen en meten gekomen zijn is hun maat minimaal (1,80 meter). Dit smalle fietspad heeft aan de ene kant vaak ook een tamelijk smalle stoep (2-3 meter) en aan de andere kant geparkeerde auto's en fietsen. Als bij herprofileringen het autoparkeren fors zou kunnen verminderen, of bomen op een gunstiger plek in het profiel geplaatst zouden worden (zoals op de Bilderdijkstraat), dan zou dat meer breedte voor fietspad en stoep mogelijk maken. Maar dergelijke keuzes zijn politiek erg lastig en ook komende herprofileringen zullen een uitdaging blijven.



Aanbevelingen:

- Op de drukste routes is een fietspadbreedte van 2,25-2,5 meter zeer gewenst. Nu is die ruimte er niet, maar maatwerk kan ook resultaten geven. Bijv. door:
 - Als de fietspaden niet over de volle lengte breder kunnen dan wellicht wel op de delen vlak voor en na kruisingen. Daarmee krijgen fietsers meer opstelruimte bij het verkeerslicht en kunnen ze makkelijker door als het groen wordt.
 - Een OFOS, een opgeblazen fiets opstel strook, een groot vak voor fietsers over de volle breedte van de rijbaan (foto links boven), kan ook meer ruimte voor fietsers bij het verkeerslicht bieden.
 - Ook voorsorteervakken kunnen fietsers helpen aan betere doorstroming en minder hinder. Een mooi voorbeeld is het linksaf vak op de Stadhouderskade naar het Leidseplein.
 - Fietsparkeren vlak langs drukke en smalle fietsroutes geeft aanzienlijke risico's. Tegelijkertijd zijn fietsparkeerplekken hard nodig. In drukke winkelstraten kunnen parkeerplekken voor auto's worden omgevormd tot fietsparkeerruimte. In onderdeel 4.2 wordt hierop verder in gegaan.
 - Autoluwe parallelroutes kunnen een aanvulling zijn op de drukke doorgaande wegen. De route via de Buisbrug, Kattenrugbrug en Jan Swammerdambrug (foto rechts boven) is een goed gebruikt alternatief voor de drukke en volle Bilderdijkstraat. Ook de geplande route over het Foodcenter zal een dergelijke functie krijgen.
 - Extra aandacht voor autoluwe routes wil niet zeggen dat op de bestaande drukke routes de fietspaden niet meer nodig zijn.

3.6 Ontbrekende schakels en barrières

Er zijn in West verschillende barrières voor fietsers zoals de A10, de Haarlemmerweg en de trekvaart, en waterwegen zoals de Singelgracht en de Kostverlorenvaart. Barrières zorgen voor omrijden en

maken het vinden van een directe route lastiger. Bovendien moeten op de weinige plekken waar de barrières gekruist worden fietsers gebundeld gaan met drukke auto- en OV stromen. Dat geeft een ruimte probleem in de straten dat erg moeilijk op te lossen is.

Deelnemers aan de enquête noemen verschillende ontbrekende schakels. Deze worden in de kaart aangegeven met een groene pijl met ster.

- De Sloterkade ter hoogte van de Overtoomse sluis waar een oversteek gewenst is. Een alternatief met of een soepele aansluiting naar de bestaande verkeerslichten kan ook al helpen.
- Een fietsverbinding over het Foodcenter dat geherstructureerd gaat worden zal deze grote barrière slechten en de buurten met elkaar verbinden. Daarmee ontstaat ook een verkeersluw alternatief voor de Jan van Galenstraat, en misschien zelfs de Haarlemmerweg.
- De Van Halstraat heeft aan de oostzijde geen oversteek over de Haarlemmerweg en fietsers die daar eenmaal aankomen moeten formeel rechtsaf richting Centrum. Hier zou een reguliere oversteek moeten komen, of een tweerichting oversteek langs de Haarlemmerweg om daarna de westelijke oversteek te kunnen nemen. Nu gaan fietsers, en voetgangers op allerlei informele manieren het kruispunt over.
- Omdat de hoofdwegen in West vaak lastig zijn over te steken door het drukke verkeer en de haag van geparkeerde auto's, rijden fietsers geregeld op fietspaden tegen de richting in naar een bestemming die niet direct bij een kruising ligt. Voor drukke bestemmingen zou een (stukje) fietspad in twee richtingen overwogen kunnen worden, bijv. zoals op de Overtoom tussen de Jan Pieter Heijestraat en de Kattenlaan. Andere locaties waar dit wenselijk is zijn o.m.:
 - langs de noordzijde van de Bos en Lommerweg tussen stadsdeelkantoor en Gulden Winkelplantsoen. (Is onderzocht maar afgewezen vanwege brommers op het fietspad.)
 - tussen Krelis Louwesweg en Molenwerf inclusief een oversteek in 2 richtingen over de Haarlemmerweg. Idem aan de overkant van de Molenwerf t.b.v. de kantoren aldaar
 - naar drukke supermarkten.
- Kansrijke nieuwe autoluwe routes:
 - Een fietsroute langs de Schinkel die stadsdeel Centrum met het Amsterdamse Bos moet verbinden. Deze vertoont niet alleen vele hiaten maar heeft ook notoire knelpunten, zoals bij de Overtoomse Sluis.
 - De route tussen de Baarsjesweg en het Rembrandtpark en Nieuw West (via het bruggetje over de Admiralengracht – nu alleen voor voetgangers).¹³
 - Optimalisering van de route via de Koekjesbrug en de Bosboom Toussaintstraat naar het WG terrein als alternatief voor de drukke Kinkerstraat.
 - Langs de Erasmusgracht en de Rijkgracht als aansluiting op de verbinding over het Foodcenter.
 - Langs de Admiralengracht en aansluitend langs de oostzijde van het Erasmuspark.

3.7 Paaltjes

Paaltjes zijn een risico voor fietsers. Ze zijn een bron van eenzijdige ongevallen, en die vormen 60% van de ongevallen waardoor fietsers in het ziekenhuis terechtkomen.

De Fietsersbond vindt dat alleen paaltjes die bewezen noodzakelijk zijn, mogen blijven staan en dat die dan ook uitstekend moeten zijn uitgevoerd. Dat betekent:



¹³ Hiervan is dit jaar door de ontwikkeling van het complex *De Wending* één schakel verloren gegaan (de Van Kinsbergenstraat tussen Admiralengracht en Witte de Withstraat) en één schakel uit het oog verloren (de brug over de Admiralengracht).

- In opvallende kleur(en), op een goed verlichte plek, met duidelijke inleidende markering en niet vlakbij een lastige bocht of kruising.

Het Fietsberaad heeft duidelijke aanwijzingen voor de plaatsing en uitvoering van paaltjes.¹⁴

De Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond heeft een inventarisatie gemaakt van paaltjes in West en hoopt dat deze gebruikt wordt bij een spoedige aanpak van gevaarlijke paaltjes in West.

3.8 Verkeerslichten beter afstellen

Verschillende deelnemers aan de enquête geven aan dat sommige verkeerslichten niet goed zijn afgesteld voor fietsers. Expliciete klachten erover zijn:

- JP Heijestraat - Overtoom in de (ochtend)spits is het zo druk dat het licht niet lang genoeg groen is voor fietsers richting het Vondelpark.
- Op de kruising Van Hallstraat - Haarlemmerweg zijn er klachten over auto's die te snel na fietsers groen krijgen, wachtende auto's die de fietsoversteek soms blokkeren en auto's die hard door rood rijden. De Fietsersbond zal de Werkgroep Verkeerslichten verzoeken hier een schouw te houden.
- Bos en Lommerweg / opritten A10: vanaf het fietspad is er slecht zicht op de oprit, auto's rijden er massaal door oranje.

¹⁴ Zie www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Fietsberaadpublicatie+19a . Ook de Leidraad van de Centrale Verkeerscommissie (sectie 5.4.1) vindt paaltjes in principe ongewenst..

4 Fietsvoorzieningen

4.1 Fietsmakers en fietsverhuur

In West is een groot aantal fietsmakers, er is er altijd wel één in de buurt. Ook zijn er de laatste jaren een aantal plekken bijgekomen waar fietsen gehuurd kunnen worden.

4.2 Fietsparkeren

In West wordt er veel gefietst en er zijn dan ook veel fietsen. Omdat de meeste woningen geen berging op de begane grond hebben, en het aantal plekken in buurtstallingen veel minder is dan het aantal te stallen fietsen, staan de meeste fietsen in West noodgedwongen dag en nacht buiten.

Fietsen worden daardoor makkelijker gestolen en slijten meer. Dat leidt tot fietsen van gebrekkige kwaliteit en meer onachtzaamheid van de eigenaren in de omgang met hun fiets.



Veel respondenten klagen over een tekort aan fietsenrekken, en meer in het bijzonder aan het tekort aan beschikbare plekken in rekken. Mensen klagen ook over wrakken en ongebruikte fietsen die de plekken bezet houden, en vinden dat daar meer op gehandhaafd moet worden.

Op de kaart is met een gele druppel aangegeven waar respondenten knelpunten met fietsparkeren genoemd hebben. Dit is overigens maar een klein deel van de knelpunten die er met fietsparkeren zijn.

Stadsdeel West onderkent het probleem van het fietsparkeren en heeft in 2012 de zeer gedegen *Fietsparkeernota* vastgesteld waarin een inventarisatie is gemaakt van de knelpunten en maatregelen zijn vastgelegd om deze aan te pakken. Dat gaat dan om het bijplaatsen van fietsenrekken, het beheer van de rekken en de wrakken, een experiment met parkeerdurbeperking voor fietsen in een woonbuurt en enkele andere nieuwe vormen van het faciliteren van fietsparkeren. Ook het stimuleren van buurtstallingen is opgenomen.

De expliciete vraag naar het fietsparkeren op een aantal locaties resulteert in onderstaande tabel. Licht gekleurd zijn de uitkomsten die per locatie de hoogste score kreeg. Dit laat zien dat de meeste fietsers het fietsparkeren bij de woning, in de meeste winkelstraten en bij de stations Lelylaan en Sloterdijk voldoende tot onvoldoende vinden. Het fietsparkeren bij de Ten Katemarkt vindt men ruim onvoldoende.

Hoe beoordeelt u het fietsparkeren op de volgende locaties?						
	% exclusief geen mening			% all resp		
	Ruim voldoende	Voldoende	Onvoldoende	Ruim onvoldoende	Geen mening	tot resp excl geen mening
Thuis	17%	32%	37%	13%	2%	158
Kinkerstraat	2%	18%	63%	17%	12%	141
Winkelstraat Bos en Lommerweg	5%	55%	32%	8%	61%	62
Winkelgebied Ten Katestraat	5%	15%	54%	26%	40%	39
Rond Bos en Lommerplein	10%	49%	37%	5%	59%	63
Ten Katemarkt	3%	13%	53%	33%	37%	40
Rond Mercatorplein	3%	48%	38%	10%	59%	60
NS station Amsterdam Lelylaan	4%	47%	38%	11%	53%	73
NS station Amsterdam Sloterdijk	5%	57%	29%	10%	27%	115
OV-stations	0%	43%	46%	11%	54%	28
Sint Lucas Andreas Ziekenhuis	14%	55%	26%	4%	41%	92
Sportplaza Mercator	31%	54%	11%	3%	77%	35
Stadsboerderij Zimmerhoeve	0%	50%	42%	8%	83%	26
Religieuze instelling	9%	45%	45%	0%	93%	11
<i>answered question</i>	172					
<i>skipped question</i>	8					

Programma doelen	Resultaat indicatoren	Nul-meting	Begroting 2012	Rekening 2012
Minder geparkeerde auto's in straatbeeld	Aantal parkeerplaatsen op straat	29.791 bruto ¹ (maart 2011)	29.250 (-350)	29.526 (-65) ²
	Aantal parkeerplaatsen onder de grond	892 (2010)	1.381 (+ 535)	1.169 (+88) ³
	Aantal autodade plaatsen	219 (2011)	278 (+28)	275 (+25)
Meer fietsgebruik	Modal Split, aandeel fiets	32% (DIVV 2008) 31 % (herberekening DIVV)	33%	34%
	Aantal fietsparkeerplekken	49.926 (meting 2011)	51.152 (+500)	52.682 (+ 2.030) ⁴
	Aantal verwijderde fietswralen	6700 (2009)	10.500	9045

In het jaarverslag 2012 van het stadsdeel is te lezen (zie links) dat het stadsdeel serieus werkt aan meer rekken en een beter beheer van fietswralen.

In 2012 zijn op een bestand van zo'n 50 duizend fietsparkeerplekken er 2 duizend bij gekomen.

Het beleid en de uitvoering hebben kennelijk tijd nodig voordat bewoners resultaten merken.

Een aantal punten waar nog aandacht voor kan komen op het gebied van fietsparkeren:

- Gevaarlijk geparkeerde fietsers, bijvoorbeeld te dicht op smalle fietspaden. Een concreet voorbeeld zijn de nietjes langs de 2e Hugo de Grootstraat en ook andere smalle straten. Daar steken geparkeerde fietsen geregeld op het fietspad uit. Het is beter om op dit soort locaties geen nietjes te gebruiken maar rekken waarmee de fiets op een duidelijker plek staat.
- Sociaal stallen van fietsen. Geparkeerde fietsen blokkeren soms de stoep op drukke plekken zoals bij supermarkten. En dat is ongewenst. Hier moeten



enerzijds voldoende vrije plekken komen, bijv. fietsvakken, en anderzijds moeten fietsers socialer parkeren. Een duidelijke inrichting, voorlichting en eventueel handhaving kunnen hierbij helpen.

- Bij verschillende horecavoorzieningen komen veel bezoekers op de fiets. Als er dan ook nog een terras is kan dit leiden tot overvolle stoepen zoals bijv. op het Hugo de Grootplein of bij de Wiegbrug. Ook hier is het zaak voldoende loopruimte vrij te houden.
- De kop van de Overtoom kent een extreme concentratie van geparkeerde fietsen. Deels waarschijnlijk van medewerkers van de kantoren. Er zou onderzocht moeten worden of er voor die medewerkers geen inpassende fietsenstalling gerealiseerd kan worden.

4.3 Bewegwijzering en knooppunten

Bewegwijzering voor fietsers gebeurt in Amsterdam voornamelijk middels de bekende ANWB bewegwijzering. In West lopen een aantal routes die op deze manier bewegwijzerd zijn. De bestemmingen zijn de gemeentes noord- en zuid-westelijk van Amsterdam, de omgevende stadsdelen en de stations Lelylaan en Sloterdijk. Deze routes worden onderhouden in opdracht van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV).

Door West loopt ook een klein stukje van een Landelijke Fietsroute: de Flevaroute (LF 20) van Haarlem naar Groningen. De route is in beide richtingen bewegwijzerd en loopt vanuit het Rembrandtpark langs de Orteliuskade, de James Rosskade en de Erasmusgracht.

Verder lopen er drie fietsknooppuntenroutes door West: van het Nassauplein richting de Hempont, van het Nassauplein richting Sloterdijk, en langs de LF20. Binnen de gemeente Amsterdam is het beleid om knooppuntenroutes door de stad te verwijzen via de reguliere ANWB bewegwijzering. De fietsknooppuntenroutes zijn in West dus niet apart bewegwijzerd. Door op een aantal plekken langs de routes een kaart van het fietsknooppuntenstelsel te plaatsen, zouden veel bewoners van het stadsdeel in aanraking kunnen komen met dit systeem, dat met name geschikt is voor gebruik door recreatieve fietsers.

Naast bewegwijzerde fietsroutes zijn er 25 fiets-informatiezoulen in de stad. Ze staan aan de binnenkomende bewegwijzerde fietsroutes en zijn gerealiseerd door dIVV. Elke zuil heeft 3 zijden en bevat een fietskaart van geheel Amsterdam, een fietskaart van het gebied rondom de zuil en een centrumkaart. In West is zo'n zuil te vinden bij de Molenwerf (foto onder). Het kaartmateriaal wordt in 2013 vernieuwd. Eventueel wordt de centrumkaart vervangen door een fietsknooppuntenkaart, om ook fietsers te bedienen die naar een bestemming buiten Amsterdam willen fietsen.

Aanbevelingen Bewegwijzering en informatie:

- Bewegwijzerde routes moeten te allen tijde goed bruikbaar zijn. Bij wijzigingen of omleidingen moet het stadsdeel met dIVV afstemmen hoe het anders moet.
- Omleidingen moeten goed aangegeven worden en na afloop moeten de borden weer worden weggehaald. Mogelijk kan wegmarkering ondersteuning bieden bij omleidingen.
- Informatie voor fietsers kan nuttig zijn, met name ook voor nieuwe fietsers. Het gaat dan om informatie als strooiroutes, sociaal veilige alternatieven voor stille routes en mogelijkheden om de stad uit te fietsen langs fietsvriendelijke routes. Deze informatie moet zo goed mogelijk beschikbaar zijn.
- Het plaatsen van een fietsknooppuntenkaart op één of meerdere locaties kan aantrekkelijk zijn voor bewoners van het stadsdeel die naar een bestemming buiten Amsterdam willen fietsen. Mogelijk zou de kruising van de Erasmusgracht met de Hoofdweg een goede locatie zijn.



5 Fietscultuur

Naast de hiervoor genoemde infrastructurele maatregelen is ook de fietscultuur van belang voor het fietsen in een wijk. In West wonen behoorlijk verschillende bevolkingsgroepen die ook verschillen in hoe ze de fiets gebruiken en hoe ze er tegenaan kijken. Er zijn verschillende manieren om de fietscultuur te verbreden en de fiets voor meer mensen aantrekkelijk te maken.

Bij het verbreden van de fietscultuur is het van belang om samen te werken met partijen zoals scholen, buurtcentra en anderen die actief zijn in de wijk. Aan het einde van dit hoofdstuk staat een lijst van nuttige contacten hiervoor.

5.1 Educatie en voorlichting aan fietsers en (nog) niet fietsers

Wat betreft fietscultuur zijn er in West minstens vier verschillende doelgroepen te onderscheiden.

Een deel van de bewoners en bezoekers is zeer ervaren als fietser en doet het meestal ook vaak. Er zijn ook mensen die goed kunnen fietsen, maar die veel vaker de auto nemen. Dan zijn er de onervaren fietsers. Kinderen en jongeren, die vaak verrassend goed kunnen fietsen maar de competentie van een verantwoordelijke verkeersdeelnemer missen. En mensen die fietsen pas op volwassen leeftijd geleerd hebben, of dat nog aan het leren zijn. Zij zijn misschien wel verkeerscompetent maar hebben nog maar een beperkte fietservaring en –vaardigheid.



De ervaren fietser, al dan niet vaak fietsend

Deze moet aangespoord worden door vooral veel te fietsen en weinig de auto te gebruiken of zelfs geen eigen auto te hebben. Aan het verminderen van autogebruik en autobezit werkt het project *Slimmer Reizen in West*¹⁵.

Daarnaast is het nuttig om de ervaren fietsers voor te lichten over:

- veilig fietsen (dode hoeksituaties, goede zichtbaarheid, etc.),
- het effectief gebruik van voorzieningen zoals OFOSSen (zie 3.5 *Veel fietsers en weinig ruimte*)
- het veilig en sociaal stallen van de fiets (zie 4.2 *Fietsparkeren*).

De jonge nieuwe fietser

Deze moet vooral verkeerscompetent worden en goede routes leren vinden. Verkeerseducatie op school en een project als *Met de Fiets naar het VO*¹⁶ zijn hiervoor goede middelen.

Het laatste wordt al een aantal jaar op verschillende scholen in Amsterdam uitgevoerd. Het laat leerlingen van groep 8 in de praktijk kennismaken met veilige routes en veilig fietsen naar hun nieuwe

¹⁵ Slimmer Reizen in West heeft als doel mensen anders te laten reizen en parkeren dan met de auto om zo meer ruimte op straat te creëren, en minder auto's in het stadsdeel te laten verrijden. Dit gebeurt o.a. door promotie van ringparkeren en autodelen. http://www.west.amsterdam.nl/wonen_en/slimmer-reizen-west/

¹⁶ <http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/nieuws-onderdelen/verkeersveiligheid/les-fietsen-zorg/>

middelbare school. In West zijn nu nog geen scholen die meedoen aan dit project. Dat zou komend schooljaar mogelijk wel kunnen gebeuren.

Ook het *Verkeersouder Project* kan de jonge nieuwe fietser helpen. Verkeersouders zijn ouders die zich betrokken voelen bij het verkeersonderwijs en de verkeersopvoeding thuis en op school. Verkeersouders zetten zich in voor het terugdringen van verkeersonveilige situaties en verbeteren zo de kwaliteit van de school. Verkeersouders worden gecoördineerd door Veilig Verkeer Nederland.¹⁷ Activiteiten die verkeersouders in West zoal uitvoeren zijn: *De Scholen Zijn Weer Begonnen, Op Voeten en Fietsen naar School, Dode hoek les, Ik stop voor Zebras, School enquête over verkeersveiligheid schoolomgeving, 30 km actie en Fietscontroles.*

Daarnaast is het nuttig om de jonge nieuwe fietsers voor te lichten over:

- waar je een betaalbare fiets kunt kopen, evt. gekoppeld aan beleid voor minima
- hoe je de fiets goed parkeert en goed op slot moet zetten
- hoe je eenvoudige reparaties kunt uitvoeren

Stadsdeel West is bezig met het opzetten van een fietsproject voor leerlingen van de basisschool. De uitvoering staat gepland voor de eerste helft van het nieuwe schooljaar. In een overleg met de Fietsersbond en andere partijen wordt besproken hoe dit nuttig en effectief kan worden aangepakt.

De volwassen nieuwe fietser

Nieuwe volwassen fietsers moeten als eerste leren fietsen. Daarvoor zijn er op verschillende plekken in het stadsdeel fietslessen. Daarna moeten ze fietservaring opdoen op rustige routes. Informatie specifiek gericht op de mooie routes door de parken die er in en om Amsterdam zijn, is nuttig voor hen. De drukke plekken moet deze nieuwe fietsers langzaam leren kennen, om te beginnen op rustige momenten.

Om te bevorderen dat nieuwe fietsers ook daadwerkelijk blijven fietsen kan een samen-fiets programma worden gedaan waarin nieuwe fietsers samen fietsen met ervaren fietsers. Een baan of andere activiteit waarbij het fietsen een noodzakelijk vervoermiddel wordt, is natuurlijk de beste garantie dat mensen blijven fietsen.

Daarnaast is deze groep gebaat bij informatie over:

- waar je een betaalbare fiets kunt kopen, evt. gekoppeld aan beleid voor minima
- waar je rustig en prettig kan fietsen
- hoe je op drukke plekken het beste kan fietsen
- hoe je de fiets goed parkeert en goed op slot zet
- hoe je eenvoudige reparaties kunt uitvoeren

Informatie aan deze groep zou verspreid kunnen worden via de fietslessen en via de fietsmakers. Vooral (nieuwe) fietsmakers van niet-westerse afkomst in het stadsdeel zouden hierbij een rol kunnen spelen.

5.2 Maatregelen rond scholen

Een veilige inrichting van de schoolomgeving is belangrijk om ongelukken te voorkomen en om het fietsgebruik onder leerlingen mogelijk te maken. Zo doen kinderen ervaring om steeds meer zelfstandig te gaan fietsen.

Een veilige schoolomgeving voldoet volgens de Fietsersbond idealiter aan de volgende criteria:

1. Leg een autovrije zone van 100 meter aan rond de school;
2. Realiseer aan de rand van de autovrije zone woonerven en 'kiss & ride'-voorzieningen;
3. Maak vervolgens een 30 km/u-zone tot 500 meter rond de school;
4. Verbind de basisschool met de wijk via solitaire fietspaden en kinderroutes;
5. Zorg voor voldoende goede en goed bereikbare fietsstallingen bij de school;
6. Creëer voldoende opstelruimte voor wachtende ouders aan de rand van het schoolplein.

¹⁷ Zie: http://www.veiligverkeernederland.nl/verkeersouder_worden

De praktijk in een bestaande wijk als West is weerbarstiger en daar vraagt een veilige schoolomgeving om maatwerk. Dat is in West bij veel scholen redelijk op orde.

5.3 Status en marketing van de fiets

Bij sommige doelgroepen heeft de fiets geen hoge status. Een aantal van projecten waardoor het fietsen 'cooler' gemaakt kan worden:

- de inzet van een aansprekend rolmodel, gericht op de doelgroep
- een actie of wedstrijd 'fiets pimpen' om een fiets leuker en meer persoonlijk te maken
- een actie bij een fietsevenement, zoals de start van de Giro in 2010 in Amsterdam
- campagnes met een fietsbeloning-systeem, bijvoorbeeld 'Fiets en win'

De Fietsersbond werkt aan een boekje over het verbreden van de fietscultuur en fietsstimulering. Dit boekje verschijnt in de zomer van 2013.

Aanbevelingen over fietscultuur:

- Doorgaan met het project *Slimmer Reizen in West*.
- Aansluiten bij het gemeentelijke project *Fietsen naar het VO*.
- Adequate voorlichting en educatie aan de verschillende groepen.
- Daarbij mogelijk gebruik maken van nuttige partijen, zoals buurtcentra, fietswinkels en verkeersouders.
- Een lijst aanleggen van nuttige contacten die betrokken kunnen worden bij het bevorderen van fietsen. Deze is opgenomen in onderdeel 5.4.
- Contacten leggen met fietsmakers van allochtone achtergrond die mogelijk een rol kunnen spelen bij het aanspreken van allochtone nieuwe fietsers.

6 Conclusies en belangrijkste aanbevelingen

Amsterdam West is een fietsvriendelijk stadsdeel dat aan bijna alle aspecten die voor goed fietsen van belang zijn, aandacht besteedt en dat ook al jaren consequent doet. Dat heeft geresulteerd in een infrastructuur die goed op orde is en in veel en veilig fietsen.

Het succes van het fietsen loopt nu tegen de grenzen op van de krappe drukke straten in West. Met name in de buurt van het centrum en op de drukke hoofdwegen. Het is een uitdaging om hier oplossingen voor te vinden waar West de komende jaren op kan en moet inzetten. Ze zal daarmee een voorbeeldrol voor vele andere gemeenten kunnen spelen.

Ook voor de geparkeerde fiets heeft West gedegen beleid dat een voorbeeld kan zijn voor andere gemeenten. Als het de komende jaren standvastig wordt volgehouden zal het nog meer resultaten geven. Voor het beheer van het fietsparkeren zal elk jaar voldoende in de begroting moeten worden gereserveerd.

Belangrijkste aanbevelingen

Makkelijk te realiseren:

- Kruispunt Haarlemmerweg - van Hallstraat schouwen met werkgroep verkeerslichten en verbeteren voor fietsers. En onderzoek doen naar een oostelijke oversteek of een alternatief.
- Solitaire fietsroutes als onverplichte fietspaden aanwijzen om snorfietsen te weren. Dit ook handhaven.
- Gevaarlijke paaltjes voor fietsers weghalen tenzij ze bewezen noodzakelijk zijn. Die paaltjes uitstekend vorm geven en daarbij de aanbevelingen van de Fietsersbond gebruiken.

Minder makkelijk te realiseren, maar zeer gewenst:

- Verbinding over het Foodcenter en langs de Erasmusgracht realiseren
- Bosboom Thoussaint-route stroomlijnen

Uitdaging

- Ruimte zoeken voor de groeiende aantallen fietsers op de smalle fietspaden, te beginnen met een inventarisatie van kansrijke mogelijkheden.

Continu

- Aandacht voor details in de ontwerpen en uitvoering: vermijden van hobbels, scheve aansluitingen, etc.

Bijlage

Lijst van nuttige adressen

Fietslessen in West:

Buurtcentrum Tagrijn, Balboastraat 18, 020-5893300, lessen 3x per week

Blik op Talent, De Wending, Witte de Withplein 5, 020-6841733

Blik op Talent, Buurtacademie Doenja, Ferdinand Huykstraat 8, 020-6841733

Verkeersouder project in West

coördinatie en projectleiding: Leonie Smeets, Veilig Verkeer Nederland,

[088 - 5248873](tel:088-5248873), [06 - 21286664](tel:06-21286664), L.Smeets@vvn.nl, www.vvn.nl

Project Fietsen naar het Voortgezet Onderwijs

contactpersoon: Claudia Limmen, Edicta, Egelantiersgracht 20 C, 1015 RL Amsterdam

06 412 375 10, claudia.limmen@edicta.nl, www.edicta.nl

Fietsmakers in West

A & D Fietsen, Jan van Galenstraat 102, 4121052

A & M, De Clercqstraat 28, 020-6125400

A. Lechkar Rijwielen en bromfietsen, Jan Evertsenstraat 43, 6188604

Aandewiel, Admiraal De Ruyterweg 112, 1056 GR, 6121685

Beter Fietsen, Zaanstraat 148-149, 681 7555

Bike Master, de Clerqstraat 70, 06-45507075

Bikesline.nl, Bos en Lommerweg 650-652, 020-6840094, www.bikesline.nl

Breman Rijwielen, Jan van Galenstraat 61, 1056 BH en BJ, 6893546

Chopperdome, Admiraal de Ruyterweg 346, allen cruisers, 7743396

De Fietspiraat, Spaarndammerstraat 83A 06-20340098 ?

De Hoge Bi, Kinkerstraat 37, 6167579

Dr.Beijk, Overtoom 457, 1054 KH, 4124479

Dutch Bike, Overtoom 45, ook verhuur, 6833369

Eddy's Bikeshop, Mercatorplein 1, ook verhuur, 06-34367476

Fietswinkel Admiraal, Admiraal de Ruijterweg 81, 06-41703013

Fietsfabriek, Haarlemmerwg 137, ook bakfietsverhuur 6815488

Freewheel, Bilderdijkstraat 55, 1053 KL, 6183547

Gebr. Janssen tweewielers, Orteliusstraat 190, 1056 PE, 6164358

Gerba Rijwielhandel, F Hendrikstr 59-61, 4866081
Groeno Tweewielers, Tweede Hugo de Grootstraat 18, 6829191
Izzo, Staringplein 20, 1054 VL, 6830636
Kaptein Tweewielers, Overtoom 488/490, 1054 JZ, 6126493
Kesbeke tweewielers, Mercatorstraat 89, 1056 RA, 6164850
Klaver, Baarsjesweg 262-264, 1058 AC, 6163128
MacBike, Marnixstraat 220, 1016 TL, 6266964
Otto-Bikes, Overtoom 402, 1054 JS,
Rijken, Admiraal de Ruyterweg 332, 1055 MZ, 6846003
Rijwielhandel Ke Yo, De Wittenstraat 111, 1052 AR, 4881009
Ton's Fietsenmakerij, Groen van Prinsterenstraat 53, 4751575
Van der Hoop 47, Van der Hoopstraat 47
Van wiel tot wiel, Jan Pieter Heijestraat 154/160, 6850633
Vullings, Hoofdweg 113/hs, 1051 VE, 8180812
Wido, Bilderdijkstraat 174, 6182371
Zwarte Fietsenplan Oud-West, 1e C Huygensstr 88, ook lease, 4121440
020fietsenwinkel, J van Galenstraat 131ab
Zwarte Fietsenplan Oud-West, 1e C Huygensstr 88, ook lease, 4121440