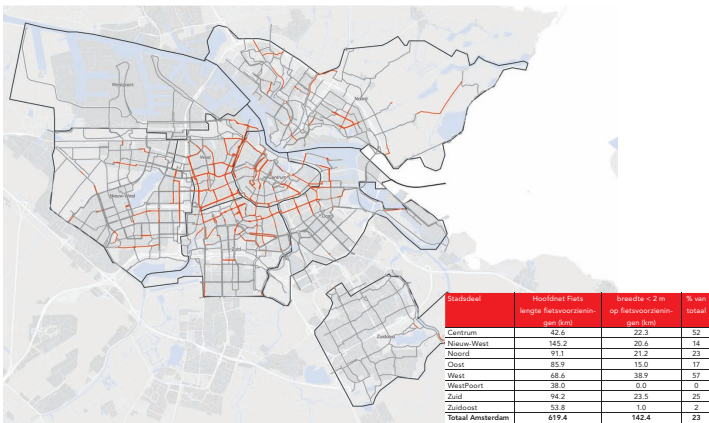
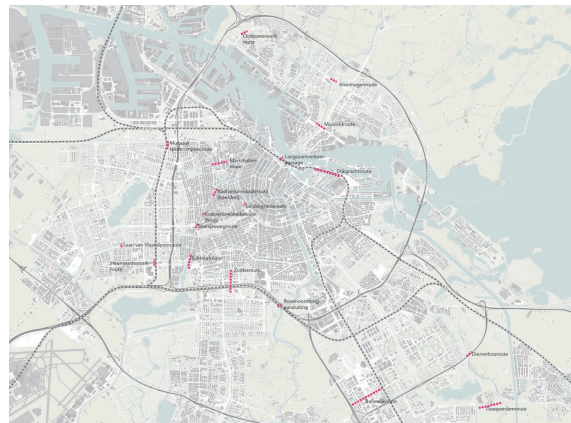


**Bijlage 3: Breedte van fietsvoorzieningen op het Hoofdnet Fiets**

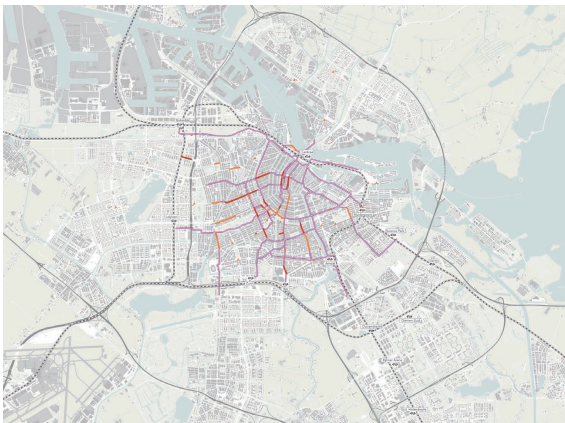


**Bijlage 4: De ontbrekende fietschakels in Amsterdam**



Veerverbindingen of bruggen over het IJ zijn niet opgenomen in dit overzicht. Deze verbindingen zijn in 2010 onderzocht door het platform Noordoostwaarts en zijn vooral nog niet haalbaar gebieden vanwege de hoge kosten.

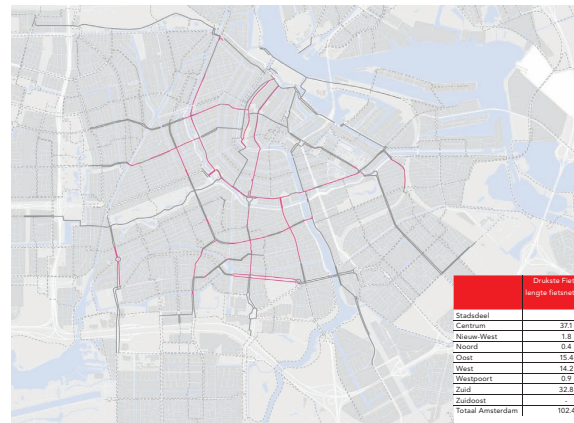
## Bijlage 5: Drukste fietsroutes in relatie tot verkeersonveiligheid



**Legenda**  
 rood = minimaal 15 fiets-slachtoffers per km in de periode 2007 t/m 2009  
 oranje = 10 - 15 slachtoffers per km in de periode 2007 t/m 2009  
 paars = Routes waar in de avondspits (16.00 - 18.00 uur) meer dan 1.500 fietsers passeren

58

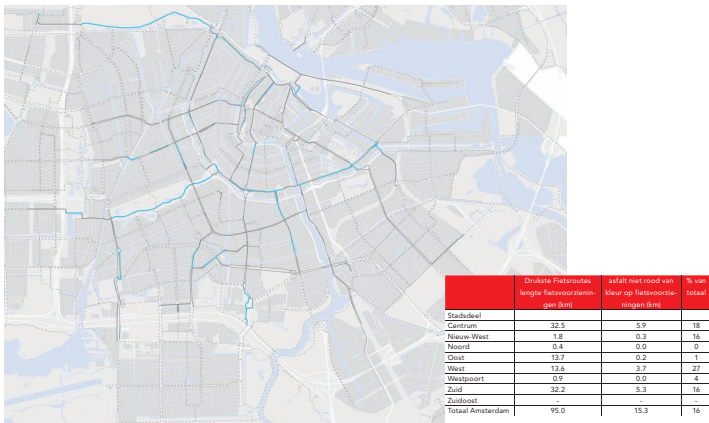
## Bijlage 6: Drukste fietsroutes zonder vrijliggende fietspaden



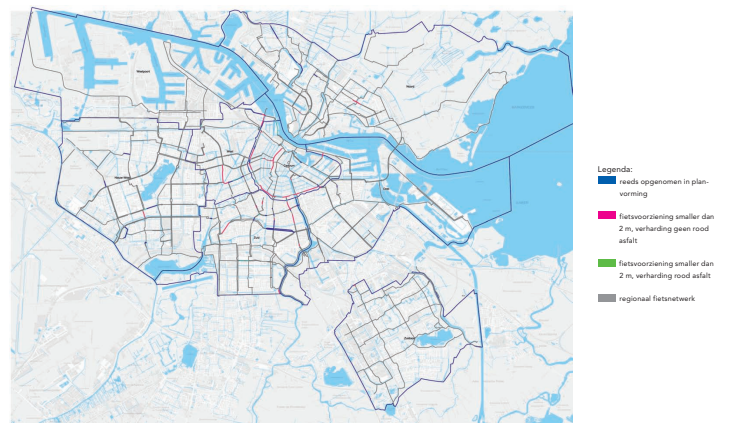
	Drukste Fietsroutes lengte Fietsnetwerk (km)	Inschikking met duurzame veilig op Fietsnetwerk (km)	% van totaal
Stadsdeel			
Centrum	371	9,6	26
Nieuw-West	1,8	0,0	0
Noord	0,4	0,0	0
Oost	15,4	0,2	5
West	14,2	1,8	12
Westpoort	0,9	0,0	0
Zuid	32,8	7,1	22
Zuidoost	-	-	-
Totaal Amsterdam	102,4	19,2	19

59

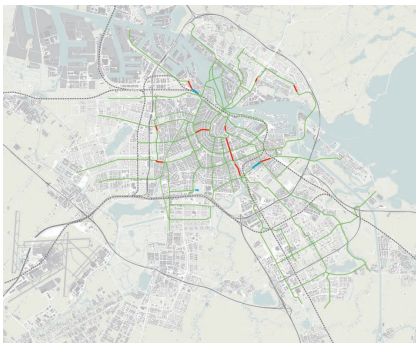
**Bijlage 7: Drukste fietsroutes in relatie tot kleur verharding**



**Bijlage 8: Uitvoeringsprogramma onveilige fietsroutes op het regionaal netwerk fiets**



## Bijlage 9: Fietsstraten



Figuur 1: mogelijke fietsstraten

- Beoogd + Niet Fiets (MAA)
- Proeflocaties fietsstraten
- Overlap + Niet Fiets en 30 km zones

62

In sommige straten zijn veel fietsers, weinig automobilisten, maar is de infrastructuur toch afgestemd op het autoverkeer. Fietsstraten kunnen dan een mogelijkheid zijn om fietsers meer comfort en ruimte te bieden. Het toepassen van fietsstraten is geen doel op zich, maar een middel om fietsers meer kwaliteit te bieden als andere fietsvoorzieningen niet mogelijk zijn. Het is dus maatwerk. Om te bepalen waar fietsstraten een toegevoegde waarde kunnen bieden, is er een afwegingskader opgesteld en met een GIS-analyse bepaald waar fietsstraten mogelijk zijn. Fietsstraten komen in aanmerking als er aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

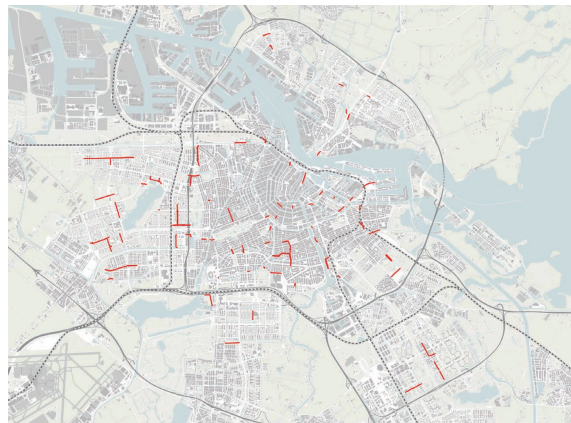
- Hoge fietsintensiteit (> 2000 fietsers per etmaal).
- Lage auto-intensiteit (< 2000 motorvoertuigen per etmaal).
- Alleen in verblijfsgebieden waar de maximum snelheid 30 km/uur is, of waar een snelheid van 30 km/uur per ingesteld kan worden.
- Niet op routes waar bussen rijden of veel vrachtverkeer rijdt.
- Er is geen haaks parkeren.

In figuur 1 staan potentiële fietsstraten weergegeven. Het zijn 30km/u straten die samen vallen met het (nog vast stiel) Plusnet Fiets. Hier is nog geen afweging gemaakt op basis van intensiteiten, routes van bus- of vrachtverkeer en haaks parkeren. Op 30 mei 2012 is de eerste Amsterdamse fietsstraat geopend (Zaanstraat). In samenwerking met de stadsdelen zal de centrale stad nog twee straten (Prinses Irenestraat en Linnaeuskaade) inrichten als fietsstraat. Van deze straten wordt onderzocht wat fietsers vinden van de nieuwe inrichting. Het gaat dan om de volgende variabelen:

- De herkenbaarheid van de fietsroute.
- De verkeersveiligheid van de fietsroute.
- Het comfort van de fietsroute.
- De doorstroming op de route.

De resultaten van de onderzoeken worden gebruikt voor het uitwerken van de richtlijnen voor fietsstraten en kunnen aanleiding zijn om fietsstraten vaker in Amsterdam toe te passen.

## Bijlage 10: 30 km/uur-zones waar snorfietsen van het fietspad gebruik maken



63