

Fietsersbond Amsterdam  
WG-plein 84  
1054 RC Amsterdam  
T: 0206128445  
E: amsterdam@fietsersbond.nl



Aan Projectteam nieuw MJP Fiets

*Datum:* 7 juli 2016

*Betreft:* Aanvulling input MJP Fiets nav  
beleidsevaluatie

Beste,

In aanloop naar het nieuwe MJP Fiets gaf de Fietsersbond al input aan de gemeente. Daarin verwoordden we onze wensen en adviezen t.a.v. het beleid en gaven we een lijst met verbeterpunten voor het fietsnetwerk, het hoofdnet en het plusnet. Nu we kennis hebben genomen van de Evaluatie MJP Fiets door DTV Consultants willen we in aanvulling hierop nog de volgende zaken onder jullie aandacht brengen.

#### **Ambitie van nieuwe MJP**

De doelen van het huidige MJP waren zo algemeen geformuleerd, dat toetsing onmogelijk bleek. Bovendien waren de doelen weinig ambitieus geformuleerd. De ambitie en meetbaarheid van doelen in het nieuwe MJP Fiets zouden wat ons betreft moeten spreken uit:

- De gemiddelde (traject)snelheid van fietsers moet omhoog, om te beginnen op de drukste en de traagste trajecten. De snelheid is een goede maat om de kwaliteit van routes in uit te drukken,
- Streefcijfers voor een verandering van modal split naar meer fietsen en minder autogebruik. Deze verandering staan we voor de hele stad voor, en vooral ook voor gebieden met relatief weinig fiets en/of veel auto, de Zuidas, Nieuw West, Zuidoost en Noord.
- Streefcijfers voor een eerlijker toedeling van ruimte aan de verschillende modaliteiten. Dit is vooral nodig voor het gebied binnen de ring waar de vele fietsers en voetgangers vaak te weinig ruimte hebben. De auto, rijdend of stilstaand, neemt ook hier nog veel ruimte. Overigens wordt ook in gebieden buiten de ring onevenredig veel ruimte aan de auto toegedeeld.
- Het budget toegedeeld aan fiets moet in een eerlijker verhouding komen tot het aandeel dat de fiets bijdraagt aan de stedelijke bereikbaarheid.

#### **Kiezen voor fietsers, en voetgangers**

In het MJP 2012-2016 worden geen duidelijke keuzes gemaakt wat betreft het gewenste kwaliteitsniveau van het Fietsnetwerk.

In het nieuwe MJP zou uitgangspunt moeten zijn dat radicale keuzes voor fiets- en voetgangersverkeer nodig zijn om de stad niet te laten vastlopen en aantrekkelijk te houden en te maken. Vanwege de krappe ruimte in Amsterdam kan dat alleen als er minder ruimte komt voor rijdende en stilstaande auto's. Dat kan o.a. door circulatiemaatregelen (knippen en een-richting maken voor autoverkeer) en effectiever autoparkeerbeleid. Dat betekent ook dat bij verkeerslichten fietsers meer prioriteit moeten krijgen, en dat er kwaliteitseisen hierover moeten worden vastgelegd en uitgevoerd.

Kiezen voor fietsers vraagt ook om bij herinrichtingen echt voor hen te kiezen. Waar de ruimte krap is verdienen fietsers, en voetgangers, prioriteit boven auto's en met namen geparkeerde auto's.

#### **Betere fietsroutes**

In het MJP 2012-2016 ligt de focus sterk op fietsparkeren. Daarin zijn goede stappen gemaakt, zowel in concrete plannen als in beleid. De resultaten voor het Fietsnetwerk blijven achter.

In het volgende MJP zal het accent moeten liggen op verbetering van het Fietsnetwerk: ontbrekende schakels, de kwaliteit van het Fietsnetwerk en betere afstelling van verkeerslichten

#### *Kruispunten verbeteren*

Voor het verbeteren van het fietsnet is het verbeteren van kruisingen belangrijk en kansrijk.

Daarbij gaat het om het verkorten van de wachttijd, het verbeteren van de veiligheid en het vergroten van opstelruimte voor fietsers.

Het verbeteren van de verkeerslichtenregeling voor fietsers is een zeer effectieve en bovendien relatief eenvoudige en goedkope manier om snel(ler) door de stad fietsen mogelijk te maken (DTV, blz. 26). Het ligt daarom voor de hand dat hiervoor een concreet programma wordt ontwikkeld in het nieuwe MJP.

Verbeteringen moeten duidelijk toetsbaar zijn aan gewenste wachttijden en een motivering voor (tijdelijke) afwijking daarvan. Zonder zo'n toets blijft het morrelen in de marge, die als verbetering moeten doorgaan.

Niet alleen doorgaand autoverkeer met groene golf (Visserplein) zorgt voor lange wachttijden, zeker zo belangrijk zijn de drukke OV plusroutes.

Betere kruisingen kunnen ook bereikt worden door rotondes i.p.v. verkeerslichten of minder lichten door minder autoverkeer. (radicale) keuze voor de fiets blijkt vooral op de keuze bij kruisingen.

#### *Kwaliteit van het Fietsnetwerk*

In het MJP 2012-2016 worden geen duidelijke keuzes gemaakt wat betreft het gewenste kwaliteitsniveau van het Fietsnetwerk. Daarvoor is in het nieuwe MJP dus meer aandacht nodig: waaraan moet het plusnetwerk voldoen? Welke eisen stellen we aan fietsstraten, fietsstroken en fietspaden? Die zullen niet voor elke situatie precies hetzelfde kunnen zijn.

Er moet een ambitieus uitvoeringsprogramma met voldoende budget komen om ontbrekende en zwakke schakels in het fietsnetwerk uit te voeren.

#### **Organisatie**

Het MJP moet in de gemeentelijke organisatie worden neergezet als een programma en niet sec als een uitvoeringsplan. Een programmamanager moet verantwoordelijk worden gesteld voor het realiseren van de gewenste resultaten. Essentieel is een programma van aan te pakken wegvakken en kruisingen met prioritering en budgettering.

Vooraf moet duidelijk zijn dat er voldoende budget beschikbaar is om de ambities te kunnen realiseren.

Fietsen is voordelig voor de stad om haar bereikbaar en schoon te houden. Toch blijkt nog vaak het relatieve kleine geld voor fiets moeilijker beschikbaar te komen dan de grote bedragen voor auto en OV.

Met vriendelijke groet,

Marjolein de Lange, Jeroen Verhulst, Roland Haffmans  
Fietsersbond Amsterdam

