







## Evaluatie Meerjarenplan Fiets

Outcome 2012 - 2016

### Opdrachtgever

Gemeente Amsterdam  
RVE Verkeer & Openbare Ruimte  
Weesperplein 8  
1018 XA Amsterdam

### Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.  
Hans Godefrooij  
TBO/160055

Breda, 25 april 2016



# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 Doel en scope van het onderzoek	7
1.2 Onderzoeksaanpak	7
1.3 Leeswijzer	9
<b>2 MJP Fiets</b>	<b>10</b>
2.1 Achtergrond van het MJP Fiets	10
2.1.1 De strategie	10
2.1.2 De maatregelen	11
2.1.3 Organisatie	12
2.2 Aanvullende maatregelen ondergebracht bij programma MJP Fiets	12
2.2.1 De fietsimpuls	12
2.2.2 Beter benutten fietsparkeren	13
2.2.3 Fietspunten en fietsdepot	14
2.2.4 Kader Fietsparkeren	14
<b>3 Outcome van maatregelen</b>	<b>16</b>
3.1 Stevig uitbreiden van aantal fietsparkeerplaatsen bij stations en de binnenstad	16
3.1.1 Nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte (maaiveld)	16
3.1.2 Nieuwe fietsparkeerplaatsen in gebouwde parkeervoorzieningen/ fietspunten	17
3.2 Beter benutten en reguleren van fietsparkeren	19
3.2.1 De fietscampagne “Klaar met je fiets?”	19
3.2.2 Communicatie, zoals “Wayfinding en Bike rules”	19
3.2.3 Instellen maximum parkeerduur	21
3.3 Verbeteren fietsnetwerk	22
3.3.1 15 kilometer rood asfalt op fietsstroken	22
3.3.2 Bredere fietsstroken	23
3.3.3 Aanleg van fietsverbindingen op 4 ontbrekende schakels	23
3.3.4 Kleine infrastructurele maatregelen (KIM) op 7 kruispunten	24
3.3.5 Verbetering verkeersveiligheid op 21 kruispunten	25
3.3.6 Wachtijdindicatoren op 28 VRI-kruispunten	25
<b>3.3.7 Verkeersregeltechnische aanpassingen op kruispunten</b>	<b>26</b>
3.3.8 Verwijdering en aanpassing van gevaarlijke fietspaaltjes	26
3.4 Maatregelen met de beste outcome	27
3.5 Oordeel Amsterdamse fietsers	28
<b>4 Beoordeling doelstellingen en strategie</b>	<b>30</b>
4.1 Doelstelling	30
4.2 Strategie	31
4.3 Doelen en aandachtspunten voor nieuwe MJP Fiets	31
<b>5 Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>33</b>
5.1 Conclusies	33
5.2 Aanbevelingen	34



## Samenvatting

In 2012 heeft de Gemeente Amsterdam het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 (MJP Fiets) opgesteld. Hierin heeft zij vastgelegd welke doelen de gemeente nastreeft ten aanzien van het fietsen en het fietsparkeren in de stad. De vastgestelde doelen zijn:

- Amsterdammers en bezoekers van Amsterdam moeten snel, veilig en comfortabel door de stad kunnen fietsen.
- Amsterdammers en bezoekers van Amsterdam moeten hun fiets snel en veilig kunnen parkeren.

Daarnaast zijn in het meerjarenplan de strategie en de te nemen maatregelen tot 2016 (maar ook daarna) opgenomen die ervoor moeten zorgen dat deze doelen worden behaald. De gemeente Amsterdam heeft aan DTV Consultants gevraagd om het huidige MJP Fiets te evalueren en aanbevelingen te doen voor aandachtspunten in het nieuwe MJP Fiets.

Om in korte tijd een zo goed mogelijke indicatie van de outcome te krijgen, is een aantal bij het Amsterdamse fietsbeleid betrokken (ambtelijke) fietsexperts gevraagd om een zelfevaluatie in te vullen. Daarnaast zijn enkele experts van buiten de gemeentelijke organisatie met kijk op de fietssituatie in Amsterdam, middels telefonische interviews bevestigd. Bovendien is een beknopte gebruikersenquête uit op straat uitgevoerd.

### Conclusies

Van de in het MJP Fiets beschreven maatregelen is een groot aantal uitgevoerd of in voorbereiding. De uitvoering van de maatregelen ligt goed op schema. Op sommige terreinen is er zelfs een schepje bovenop gedaan. Met name op netwerkniveau zijn extra maatregelen uitgevoerd (op basis van de Fietsimpuls) die in eerste instantie niet in het MJP waren opgenomen. En ook als het gaat om beter benutten van fietsparkeerplaatsen zijn (met de pilotprojecten uit de Fietslabs) extra stappen gezet. Als alle fietsparkeermaatregelen zijn geïmplementeerd, behoren de capaciteitsproblemen bij de NS-stations waarschijnlijk tot het verleden. Op andere plekken in de stad zijn wel nog andere maatregelen nodig. Ook om snel(ler), veilig(er) en comfortabel(er) fietsen te faciliteren zijn extra maatregelen in de toekomst waarschijnlijk onontkoombaar.

De uitgevoerde maatregelen dragen bij aan verschillende doelen en hebben veelal een verschillend schaalniveau. Dat maakt het **lastig om de maatregelen met elkaar te vergelijken** en te bepalen welke maatregelen het **meeste effect hebben per geïnvesteerde euro**. Van alle uitgevoerde maatregelen kan echter wel worden vastgesteld dat ze in een bepaalde mate bijdragen aan het bereiken van één of meerdere van de beschreven doelen.

Ook fietsers in Amsterdam lijken de inspanningen van de gemeente te appreciëren. Uit de gebruikersenquête blijkt dat meer fietsers vinden dat de situatie is verbeterd dan dat er fietsers zijn die vinden dat de situatie is verslechterd. Bovendien is er een aanzienlijke groep fietsers die aangeeft dat de situatie voor hen (ondanks de groei van het aantal fietsers in de afgelopen jaren) niet is veranderd.

Toch is het **niet mogelijk om vast te stellen** in hoeverre de **doelstellingen** van het MJP Fiets daadwerkelijk worden **behaald**. De doelstellingen zijn niet geoperationaliseerd en niet SMART. Daarnaast zijn **geen duidelijke uitgangspunten** vastgesteld. Het ontbreekt aan een duidelijke koppeling tussen de doelstelling en de maatregelen, waardoor niet expliciet wordt gemaakt op welke manier en in hoeverre elke maatregel bijdraagt aan het bereiken van de doelstelling. Overigens zijn de maatregelen (de output) over het algemeen wel SMART geformuleerd en daar is ook op gestuurd.

Het ambitieniveau van de gemeente Amsterdam is hoog. Het aantal fietsers in de stad is hoog en hun behoefte aan ruimte om te fietsen en te parkeren is groot. Bovendien blijft het fietsgebruik groeien. Amsterdam wil die groei faciliteren. Dit vraagt om creatieve maatregelen die bovendien vaak kostbaar zijn. Het aantal fietsparkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd bij de stations is gigantisch en er zijn grote investeringen mee gemoeid. Bovendien betreft het complexe opgaves waar veel verschillende partijen bij betrokken zijn. In de formulering van de doelstellingen in het MJP Fiets komt dit **hoge ambitieniveau niet tot uitdrukking**.

In het MJP Fiets ligt de **focus vooral op het fietsparkeren** in Amsterdam. Dit is een bewuste keuze geweest. Op dat vlak is dan ook veel gebeurd in de afgelopen jaren en staat er ook nog veel op de rol. De aandacht voor het fietsnetwerk blijft hierbij achter. Het MJP Fiets geeft bijvoorbeeld **geen inzicht in het gewenste kwaliteitsniveau** op het Plusnet Fiets en de strategie om dit niveau te bereiken.

Het stimuleren van de fiets, vanwege alle voordelen die het fietsen heeft ten aanzien van onder andere luchtkwaliteit, klimaat, gezondheid en bereikbaarheid, wordt niet expliciet als doelstelling benoemd. Ook worden **geen keuzes gemaakt tussen verschillende vervoerswijzen**. Weliswaar is dit (ook) een onderdeel van de overkoepelende Mobiliteitsaanpak Amsterdam, maar een visie hierop vanuit het fietsbeleid zou wel wenselijk zijn en zegt ook iets over het (eind)beeld waaraan wordt gewerkt.

### Aanbevelingen

Wanneer de doelstellingen in het nieuwe MJP Fiets concreter worden geformuleerd, biedt dit handvatten om een betere koppeling te leggen tussen doelen en de maatregelen. Ook wordt het beter mogelijk om, gedurende de looptijd van het plan, een vinger aan de pols te houden. Door tussentijds te monitoren en te sturen op outcome, en het mogelijk te maken om (in het belang van het behalen van de doelen) extra of andere maatregelen in te zetten, is de kans ook groter dat de doelen uiteindelijk worden gehaald. Het vastleggen van de uitgangssituatie (de nul-meting) is daarbij van belang.

Overwogen kan worden om, bij het vaststellen van de doelen voor het nieuwe MJP Fiets, niet alleen gebruik te maken van objectieve indicatoren, maar ook van subjectieve. Het oordeel van de fietser in Amsterdam over verschillende fietsaspecten is een belangrijke indicator voor het succes van het beleid. Het is immers deze fietser voor wie het beleid wordt uitgevoerd.

Aanbevolen wordt om in het nieuwe MJP Fiets een duidelijke koppeling te leggen met het overkoepelende mobiliteitsbeleid. Hoewel de integrale afweging tussen modaliteiten onderdeel uitmaakt van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam, kan **goed fietsbeleid niet worden gemaakt zonder dat keuzes worden gemaakt**. De kaders waar binnen deze keuzes worden gemaakt, moeten een duidelijke plaats krijgen, net als de visie hierop vanuit het oogpunt van de binnen het fietsbeleid na te streven doelen.

In het nieuwe MJP Fiets moet worden vastgelegd hoe de succesvolle implementatie van alle voorgestelde fietsparkeermaatregelen wordt gecontinueerd. Daarnaast wordt aanbevolen meer aandacht te besteden aan het fietsnetwerk, en dan met name aan de realisatie van het Plusnet fiets. **Een duidelijke beschrijving van de kwaliteitseisen die aan dit Plusnet worden gesteld en een prioritering van aan te pakken wegvakken en kruispunten, kunnen hierbij niet ontbreken**. Alle maatregelen die in de komende jaren worden uitgevoerd, kunnen dan aan deze kwaliteitseisen worden getoetst.

Tot slot wordt aanbevolen om te overwegen om het nieuwe MJP Fiets in de organisatie echt neer te zetten als een programma en niet als sec een uitvoeringsplan. De programmanager wordt dan verantwoordelijk voor het bereiken van de gewenste effecten (outcome), en kan zelf keuzes maken om de **ene maatregel in te wisselen voor de andere als het effect daarvan hoger wordt ingeschat**.



# 1 Inleiding

In 2012 heeft de Gemeente Amsterdam het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 (MJP Fiets) opgesteld. Hierin heeft zij vastgelegd welke doelen de gemeente nastreeft ten aanzien van het fietsen en het fietsparkeren in de stad en welke strategie zij inzet om de doelen te bereiken. Nu het MJP Fiets bijna afloopt, en een nieuw MJP in voorbereiding is, wil de gemeente weten wat er met het plan is bereikt, wat de fietsers in Amsterdam daarvan merken en wat de focus zou moeten zijn voor het nieuwe plan. Zij heeft daarom aan DTV Consultants gevraagd het huidige MJP Fiets te evalueren.

## 1.1 Doel en scope van het onderzoek

Op dit moment is het vervolg op dit plan in voorbereiding. Als input hiervoor wil Gemeente Amsterdam graag weten in hoeverre het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 geslaagd is. De focus ligt daarbij op de outcome van het meerjarenplan, oftewel: wat zijn de gevolgen geweest van het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 voor de fietser. De output, de gerealiseerde aantallen, zijn in deze evaluatie van minder belang. Ook moet worden gekeken naar de nog te verwachten outcome, omdat het meerjarenplan een basis heeft gelegd door deals en convenanten te sluiten over stallingen die in de komende jaren nog gerealiseerd zullen worden.

De conclusies van de evaluatie moeten als input dienen voor het nieuwe meerjarenplan, en moeten derhalve helpen bij het bepalen van de focus van dat plan.

## 1.2 Onderzoeksaanpak

Bij het onderzoeken van de outcome van beleid is het eigenlijk wenselijk om de doelgroep (fietsers in Amsterdam) te bevragen over hun ervaringen. Gezien de beperkte doorlooptijd die beschikbaar was voor deze evaluatie is een uitgebreid gebruikersonderzoek echter niet reëel. In plaats daarvan is er daarom voor gekozen om een zo goed mogelijke indicatie van de outcome te krijgen door het bevragen van (in meer of mindere mate) bij het opstellen en uitvoeren van het Amsterdamse fietsbeleid betrokken (ambtelijke) fietsexperts, door middel van het invullen van een zelfevaluatie. Daarnaast zijn enkele experts van buiten de gemeentelijke organisatie met kijk op de fietssituatie in Amsterdam, middels telefonische interviews bevestigd. Bovendien is -niet om een statistisch verantwoord resultaat te krijgen, maar om de mening van de ambtenaren te kunnen spiegelen aan de mening van "de man op straat"- een beknopte gebruikersenquête uit op straat uitgevoerd.

### Zelfevaluatie

Voor een uitgebreide analyse van de outcome hebben de ambtelijke stakeholders een evaluatiescan uitgevoerd. De scan bestaat uit een digitale enquête die door 10 betrokken ambtenaren is ingevuld. De categorieën waarover vragen zijn gesteld, vallen uiteraard samen met de doelen en maatregelen uit het Meerjarenplan Fiets. Per categorie is gevraagd of de uitgevoerde (en nog geplande) maatregelen voor de Amsterdamse fietser zichtbaar zijn, in hoeverre de Amsterdamse fietser er een positief effect van heeft ervaren en of de maatregelen kostenefficiënt zijn. Daarnaast is gevraagd om hun antwoorden te onderbouwen. Tot slot konden de respondenten aangeven of er wat hen betreft bepaalde maatregelen of acties ontbreken, die volgens hen (ook) een belangrijke bijdrage zouden kunnen leveren aan het behalen van de doelen.

De enquêteresultaten leveren een volledig overzicht van meningen van betrokken experts (expert-judgement) over de outcome van het beleid, inclusief onderbouwing. Bovendien wordt een beeld verkregen van in hoeverre de verschillende experts het met elkaar eens zijn en of hiervoor dezelfde argumenten worden gebruikt.

### Interviews

Om in beeld te brengen hoe een aantal experts van buiten de gemeentelijke organisatie aankijken tegen de doelen, maatregelen en vooral de outcome van het MJP Fiets, zijn een aantal externe experts telefonisch geïnterviewd. Het gaat om de (voormalig) voorzitter van de Fietzersbond Amsterdam, de fietsprofessor van de Universiteit van Amsterdam en een programmamanager van de NS, die betrokken is bij het fietsparkerebeleid bij de NS-stations in Amsterdam.

Van de interviews zijn geen uitgebreide gespreksverslagen in dit rapport opgenomen. De meningen van de geconsulteerde experts zijn verwerkt in de beschouwing van de outcome van de maatregelen en bij de beoordeling van de in het MJP Fiets gestelde doelen en de beschreven strategie.

### Gebruikersenquête

Het is wenselijk om de evaluatie zoveel mogelijk te staven met feitelijke onderzoeksresultaten van gebruikers. Een statistisch verantwoord onderzoek was, gezien de doorlooptijd en het beschikbare budget, niet mogelijk. Om toch de mening van de fietsers in Amsterdam mee te kunnen nemen in het onderzoek, en de meningen van de stakeholders te kunnen controleren, is een vragenlijst afgenomen fietsers in Amsterdam. In de vragenlijst zijn de belangrijkste doelen en maatregelen uit het MJP Fiets behandeld en is vooral ingegaan op de mate waarin de fietser in Amsterdam veranderingen (verbeteringen) heeft gemerkt in de afgelopen jaren. In totaal zijn in dit onderzoek 306 fietsers geënuquêteerd. De meeste enquêtes zijn afgenomen bij (parkerende) fietsers op de Dam en op de pontjes over het IJ. Daarnaast zijn enkele enquêtes afgenomen bij de fietsenstallingen achter het Centraal Station.

Omdat de enquête vooral bedoeld is om een globaal beeld te krijgen en de respons op voorhand niet als representatief voor alle fietsers in Amsterdam kan worden aangenomen, worden de enquêteresultaten niet één-op-één in dit rapport gepresenteerd. Daarmee wordt voorkomen dat de uitkomsten een eigen leven gaan leiden. Wel zal in dit rapport, waar relevant, in algemene bewoordingen worden beschreven wat de mening van de Amsterdamse fietser is.

### Ambtelijke werksessie

Na uitvoering en analyse van de zelfevaluatie en de gebruikersenquête, is een ambtelijke werksessie belegd, waarin, na een toelichting op de opdracht, de resultaten van de evaluatiescan en de gebruikersenquête zijn gepresenteerd en bediscussieerd. In de sessie is gezamenlijk vastgesteld wat de (verwachte) outcome van de diverse maatregelen is, in termen van zichtbaarheid, effectiviteit en efficiëntie van de verschillende getroffen (of nog te treffen) maatregelen op de verschillende thema's uit het MJP Fiets. De meningen van de stakeholders zijn daarbij steeds gespiegeld aan de meningen van de Amsterdamse fietsers, zoals deze uit de gebruikersenquête naar voren zijn gekomen.

Daarnaast is in de sessie met elkaar van gedachten gewisseld over mogelijke (koers)wijzigingen en aanvullingen die in het nieuwe meerjarenplan een plek (zouden) moeten krijgen.

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden kort de achtergronden en de inhoud van het MJP Fiets toegelicht. Daarbij wordt ook ingegaan op de fietsmaatregelen en -projecten die gedurende de looptijd van het plan ook bij het MJP Fiets zijn ondergebracht. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens een inschatting gegeven van de outcome van alle getroffen maatregelen. Deze inschatting is gegeven op basis van de resultaten van de zelfevaluatie, de interviews en de gebruikersenquête. Waar relevant, wordt ook verwezen naar beschikbare evaluatierapporten. Hoofdstuk 4 gaat in op de beoordeling van de in het MJP Fiets gestelde doelen en strategie en aandachtspunten voor het nieuwe MJP Fiets. Afgesloten wordt met conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 5).

## 2 MJP Fiets

In dit hoofdstuk worden de achtergronden en de inhoud van het MJP Fiets toegelicht. Eerst wordt ingegaan op de inhoud van het in 2012 vastgestelde MJP Fiets, vervolgens wordt beschreven welke fietsmaatregelen en – projecten gedurende de looptijd van het MJP Fiets eveneens zijn ondergebracht in het programma MJP Fiets.

### 2.1 Achtergrond van het MJP Fiets

30% van alle verplaatsingen in Amsterdam vindt plaats met de fiets; in de binnenstad zelfs 62%. Daarmee is Amsterdam Fietsstad nummer 1 van Europa en dat wil de stad graag blijven. Het hoge fietsgebruik heeft namelijk veel voordelen, zowel financieel als maatschappelijk. Amsterdam kan hierdoor besparen op investeringen ten behoeve van weginfrastructuur, luchtkwaliteit en het openbaar vervoer en de stad kan aantrekkelijk, duurzaam, gezond en bereikbaar blijven. Het hoge fietsgebruik brengt ook negatieve aspecten met zich mee. Fietsers zijn een kwetsbare groep in het verkeer en het aantal verkeersongevallen met fietsers is toegenomen. Daarnaast maakt de gemeente veel kosten voor het opruimen van verlaten fietsen en fietswrakken.

In 2012 heeft Gemeente Amsterdam het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 (MJP Fiets) opgesteld. Daarin staan twee doelen die er toe moeten leiden dat Amsterdam zo goed mogelijk kan inspelen op de groei van het fietsgebruik. Deze doelen zijn:

- Amsterdammers en bezoekers van Amsterdam moeten snel, veilig en comfortabel door de stad kunnen fietsen.
- Amsterdammers en bezoekers van Amsterdam moeten hun fiets snel en veilig kunnen parkeren.

Daarnaast zijn in het meerjarenplan de strategie en de te nemen maatregelen tot 2016 (maar ook daarna) opgenomen die ervoor moeten zorgen dat deze doelen worden behaald.

#### 2.1.1 De strategie

De strategie van het MJP Fiets bestaat uit de volgende zeven punten:

1. Inzetten op **het beheersen van de grootste knelpunten** op het gebied **van fietsparkeren en de verkeersonveiligheid**, met de focus op:
  - de fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad en bij de treinstations
  - de fietsroutes in de binnenstad.

2. **Slimmer inzetten van bestaande middelen.** De financiële middelen voor een aantal kleine Fietspunten kunnen efficiënter ingezet worden om grote fietspunten bij de stations te exploiteren. Hierdoor worden met dezelfde middelen meer gratis bewaakte fietsparkeerplekken geboden.
3. Opstellen van **nieuwe stallingsnormen voor fietsparkeren** voor woningen, kantoren en voorzieningen, zodat fietsparkeren een integraal onderdeel wordt van de **planvorming van nieuwe bouwprojecten**.
4. Volop **experimenteren** met nieuwe concepten om **het fietsparkeren te reguleren**, zodat er een instrumentarium wordt ontwikkeld dat uitgerold kan worden over de hele stad:
  - verder experimenteren met parkeerduurbepanking;
  - vaker inzetten van piekvoorzieningen;
  - inzetten van fietscoaches;
  - testen van nieuwe betalingssystemen (zoals de OV-chipkaart);
  - testen van nieuwe registratiesystemen;
5. Continueren van **onderzoek naar de ontwikkeling van het gedrag** van de fietser, o.a. stallingsgedrag en betalingsbereidheid.
6. Nemen van de resterende **investeringsbeslissingen voor de uitbreiding** van de fietsparkeercapaciteit bij de treinstations.
7. Vaststellen van een **Plusnet Fiets**, waarmee een start gemaakt kan worden naar een grofmazig fietsnetwerk van topkwaliteit.

## 2.1.2 De maatregelen

### Je fiets snel en veilig kunnen parkeren

#### Treinstations

- gefaseerd invoeren Fietspunt-concept bij inpandige stallingen: eerste dag gratis parkeren, daarna betaald;
- parkeerduurbepanking van 14 dagen voor fietsparkeren in de openbare ruimte;
- grote inpandige stallingen bij Zuid en CS, extra plekken in de openbare ruimte bij overige stations (daar waar nodig).

#### Rode Loper en Leidseplein

- instellen van een maximum parkeerduur bij de drukste bestemmingen;
- uitbreiden van het aantal fietsparkeerplekken in de openbare ruimte; inzet van flexibele fietsparkeervoorzieningen om pieken op te vangen.

#### Overige gebieden

- uitbreiding van het aantal fietsrekken bij metrostations met een tekort;
- intensivering van de handhaving op verlaten fietsen en wrakken - stadsdelen intensiveren hun handhavingsactiviteiten, waarmee het aandeel verlaten fietsen en wrakken teruggebracht kan worden van gemiddeld 10% naar 5%;
- opstellen van nieuwe stallingsnormen voor kantoren, voorzieningen en woningen, waarbij ook aandacht is voor bakfietsen en scooters.

### Met de fiets snel, veilig en comfortabel door de stad kunnen fietsen

- lange termijn: invoering van plusnet Fiets (brede, vrijliggende fietspaden) – onderdeel van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam;
- korte termijn: fietsvoorzieningen op de meest onveilige delen van het regionaal netwerk fiets verbreden en voorzien van rood asfalt;
- verbeteren doorstroming op kruispunten;
- de aanleg van nieuwe verbindingen.

### 2.1.3 Organisatie

In het meerjarenplan zijn de maatregelen van RVE Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR), stadsdelen, grootstedelijke projecten en derden benoemd. De rol van V&OR verschilt per maatregel van uitvoerder/opdrachtgever tot facilitator. Om de integrale sturing en regie op doelstellingen -middels concrete maatregelen- te waarborgen is de uitvoering van het MJP Fiets als **programma** georganiseerd.

#### Programma Fiets

In het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 staan alle activiteiten die in de stad ontplooid worden ten behoeve van de fietser. Er staan reguliere activiteiten in, activiteiten die door projectorganisaties uitgevoerd worden, activiteiten van ProRail en NS en activiteiten van de stadsdelen. Het programma fiets is op grond van bevoegdheden en financiële budgetverantwoordelijkheid niet verantwoordelijk voor al deze activiteiten. De programma-organisatie is wel verantwoordelijk voor de samenhang in de vorm van integrale informatievoorziening. Om de zaken helder voor te stellen zijn de verschillende activiteiten/projecten ingedeeld naar categorieën.

- Categorie I: programma integraal verantwoordelijk voor de voorbereiding en de uitvoering (volledig afrekenbaar);
- Categorie II: V&OR nauw betrokken/direct aanspreekbaar, programma doet de voorbereiding, is gedeeltelijk financieel maar geen uitvoerder;
- Categorie III: V&OR monitoring, advies en rapportage.

## 2.2 Aanvullende maatregelen ondergebracht bij programma MJP Fiets

Gedurende de looptijd van het MJP Fiets heeft de gemeente Amsterdam verschillende keren extra maatregelen of aanvullend beleid ten aanzien van fietsen en fietsparkeren opgesteld en ondergebracht bij het programma MJP Fiets. Het betreft de “fietsimpuls”, een delivery-aanpak “beter benutten fietsparkeren” en het onderbrengen van de activiteiten van de Fietspunten en het Fietsdepot bij het programma.

### 2.2.1 De fietsimpuls

In augustus 2013 heeft het College van B&W bezorgdheid geuit over de fietsproblematiek in de volle breedte. De (negatieve) mediabelangstelling voor dit onderwerp versterkte het gevoel van urgentie om reeds geplande maatregelen uit het meerjarenplan fiets te versnellen, meer te doen van dezelfde soort maatregelen of zelfs aanvullende maatregelen te treffen. Daartoe is gekomen tot een aanvullende lijst met maatregelen, die een extra impuls kunnen geven aan de fiets. Deze extra impuls betreft maatregelen bovenop al te realiseren maatregelen uit het MJP Fiets. Het gaat om concrete maatregelen voor het oplossen van veelvoorkomende fietsproblemen en nader onderzoek naar maatregelen.

De belangrijkste concrete maatregelen zijn:

- Voorbereiden en uitvoeren kleine infrastructurele aanpassingen op kruispunten  
Om de doorstroming voor fietsers op kruispunten te verbeteren is het zinvol om (kleinschalige) infrastructurele aanpassingen te doen. De verwachting is dat met relatief simpele ingrepen lange wachtrijen voorkomen kunnen worden en een aantal veel voorkomende ergernissen verholpen zijn.
- Voorbereiden en uitvoeren van verkeersregeltechnische / benuttingsmaatregelen om de verkeersafwikkeling te verbeteren

Aanpassingen aan de verkeersregelininstallaties (VRI's) worden gedaan om fietsers (vooral tijdens de spits) beter te laten doorstromen. Uitgangspunt is zo min mogelijk wachttijd bij de kruispunten.

- Het uitvoeren van een pilot waarbij mensen op gemakkelijke wijze van hun oude fiets af kunnen komen (de "wrakkenman")

Veel burgers weten niet hoe ze van hun ongebruikte fiets af moeten komen. Daarbij komt dat niet ieder stadsdeel op dezelfde manier werkt bij de verwijdering van fietsen. Het gevolg is dat kapotte fietsen die eigenlijk afgeschreven zijn onnodig lang in de openbare ruimte blijven staan. De "Wrakkenman" rijdt rond in zijn bus en komt op afspraak het fietswrak ophalen.

- Ontwikkelen van een voorstel voor normering en bijbehorend maatregelenpakket om bedrijven en instellingen ook een verantwoordelijkheid te laten nemen bij het aanpakken van het fietsparkeren
- Een pakket aan maatregelen dat ertoe moet leiden dat ook andere partijen hun verantwoordelijkheid nemen voor het fietsparkeerprobleem.

Maatregelen die kansrijk en interessant worden geacht, maar waarvoor meer tijd nodig is om ze verder uit te werken en ook verder te bespreken met verschillende stake-holders (ProRail, NS, projectorganisaties zoals bij centraal station en stadsdelen) zijn de volgende:

- extra handhaving in de vorm van een 'massale' knipactie

Een relatief goedkope en snelle manier om meer parkeerplekken voor fietsers te maken is om de verwaarloosde fietsen en de wrakken doelgericht te verwijderen.

- een uitbreiding van de parkeerduurbepering

Een relatief goedkope en snelle manier om meer parkeerplekken voor fietsers te maken is om de verwaarloosde fietsen en de wrakken doelgericht te verwijderen. Dit kan door een gerichte handhavingsactie, maar ook door de parkeerduurbepering uit te breiden.

- extra (tijdelijke) stallingscapaciteit bij Centraal Station Amsterdam

Deze maatregel leidt tot het maken van extra plekken op de drukste locatie voor fietsparkeren in Amsterdam, het Centraal Station.

- pop-up fietspunten

Met deze maatregel is het mogelijk om flexibel in te spelen op de vraag naar fietsparkeervoorzieningen.

## 2.2.2 Beter benutten fietsparkeren

Opzet van de pilot "beter benutten fietsparkeren" is om te experimenteren met nieuwe werkwijzen.



In juli 2014 is gestart met de experimentele aanpak Beter benutten fietsparkeren. In drie labs is met een grote groep interne en externe stakeholders toegewerkt naar concrete ideeën voor testen en implementatie van maatregelen. In die labs heeft het veld elkaar leren kennen, een gedeeld kennisniveau gecreëerd en draagvlak gevormd voor oplossingsrichtingen. In totaal zijn 9 pilotprojecten benoemd, waarvan er in 2015 twee succesvol zijn uitgevoerd, te weten: "Way finding" en "Bike rules".

### 2.2.3 Fietspunten en fietsdepot

In april 2014 is besloten om de activiteiten van de Fietspunten en het Fietsdepot onder te brengen bij het programma MJP Fiets.

#### Nieuw fietspuntconcept

Bij treinstations, metrostations en op drukke punten in de stad worden inpandige stallingen gemaakt, soms in opdracht door Prorail en soms in opdracht van de gemeente. Voor de goede herkenbaar- en vindbaarheid van de fietsenstallingen is het wenselijk dat het 'fietspuntconcept' dat toegepast wordt in de stallingen in grote lijnen met elkaar overeenkomt. Daartoe wordt samenwerking met Prorail en NS gezocht op verschillende onderwerpen.

- Automatisering
- Signing en wayfinding
- Stallingsvoorwaarden (regime en tarieven) en inrichtingseisen

#### Het Fietsdepot

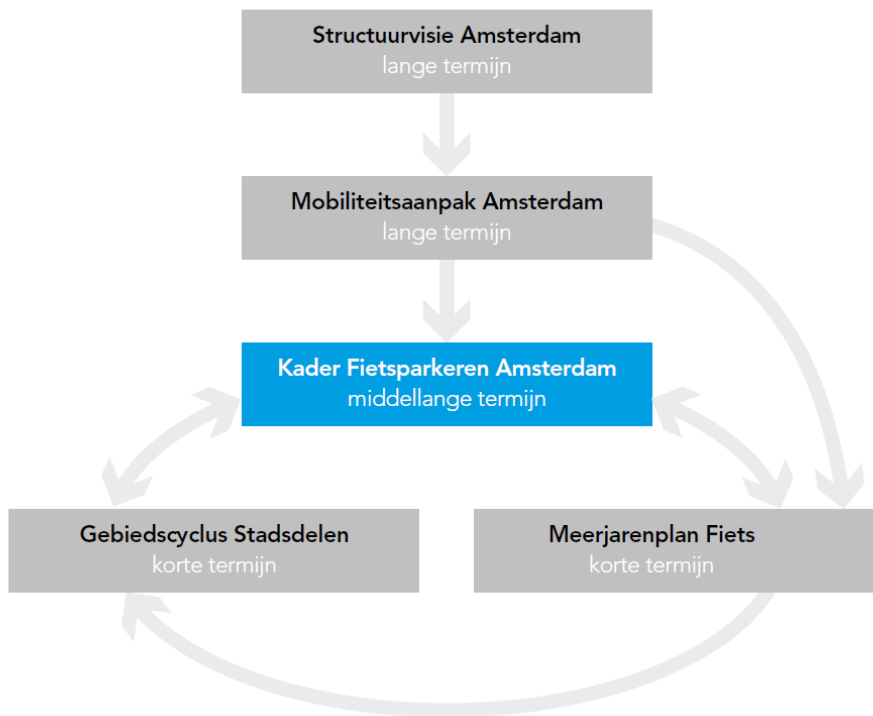
Bij het Fietsdepot worden de vanwege hinder of overschrijden van parkeerduur verwijderde fietsen opgeslagen. Per 1 januari 2015 is de bewaartermijn van de opgeslagen fietsen verkort van 13 naar 6 weken.

In de nieuwe organisatie zijn de werkzaamheden rond het Fietsdepot nog niet structureel belegd. In de eerste helft van 2016 dienen de werkzaamheden nodig voor het functioneren van het Fietsdepot (beheer, dienstverlening, onderhoud, exploitatie en optimalisatie) benoemd te worden en zo nodig bestuurlijk worden vastgelegd. Vervolgens moeten de bevoegdheden, taken en verantwoordelijkheden structureel worden belegd binnen RVE V&OR of andere gemeentelijke onderdelen. Hiermee wordt geborgd dat de nodige kennis aanwezig is om de werkzaamheden op het Fietsdepot te continueren en waar mogelijk te optimaliseren.

### 2.2.4 Kader Fietsparkeren

Het Kader Fietsparkeren Amsterdam, dat in september 2015 is vastgesteld door de gemeenteraad, maakt geen onderdeel uit van het programma MJP Fiets, maar voor de volledigheid wordt het hier wel genoemd. In het Kader Fietsparkeren staan de belangrijkste uitgangspunten van het fietsparkeerbeleid van de gemeente Amsterdam. Het is een nadere uitwerking van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam voor het onderwerp fietsparkeren. De komende vijf jaar is dit kader de leidraad voor stad en stadsdelen om snel, kosteneffectief en eenduidig te zorgen voor voldoende (beschikbare) fietsparkeerplekken in Amsterdam. Het kader is de basis voor een Handboek Handhaving waarin de regels uit het kader zijn geoperationaliseerd naar een handhavingstrategie, communicatiestrategie/-richtlijnen en uniforme werkinstructies.





afbeelding 2.1 Het Kader Fietsparkeren en de relatie met andere beleidsterreinen.

## 3 Outcome van maatregelen

In dit hoofdstuk wordt een inschatting gegeven van de outcome van alle getroffen maatregelen. Deze inschatting is gegeven op basis van de resultaten van de zelfevaluatie, de interviews en de gebruikersenquête. Waar relevant, wordt ook verwezen naar beschikbare evaluatierapporten.

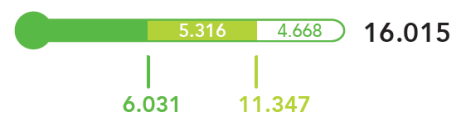
### 3.1 Stevig uitbreiden van aantal fietsparkeerplaatsen bij stations en de binnenstad

#### 3.1.1 Nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte (maaienveld)



#### Maaiveld

Nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte



#### Gerealiseerd

1. Centraal Station (tijdelijk)	+ 1.200	2014
2. Centraal Station (tijdelijk, op taxibus)	+ 570	2015
3. Fietsflat CS (bijplaatsen)	+ 31	2015
4. Station Zuid Vermeulenpad (tijdelijk)	+ 300	2012
5. Station Zuid Parnassusweg (tijdelijk)	+ 710	2015
6. Station Zuid Strawinskylaan (tijdelijk)	+ 226	2014/2015
7. Station Muiderpoort	+ 700	2014
8. Station Amstel	+ 200	2013
9. Station Lelylaan	+ 500	2015
10. Metrohalte Wibautstraat	+ 300	2013
11. IJtram Rietlandpark	+ 100	2013
12. Busstation Marnixstraat (Appeltjesmarkt)	+ 270	2015
13. IJtram Kattenburgerstraat	+ 100	2012
14. Leidseplein (tijdelijk)	+ 682	2012/2013
15. Europaplein (zuidelijke toegang NZL)	+ 142	2015

Totaal: **6.031** nieuwe fietsparkeerplaatsen op maaiveld

#### In voorbereiding / uitvoering

1. Station Sciencepark	+ 384	2016
2. Metrohalte Weesperplein	+ 187	>2016
3. Haarlemmermeerstation	+ 100	>2016
4. Leidseplein (definitief)	+ 1.660 *	>2016
5. Beursplein	+ 77	>2016
6. Rokin	+ 825	>2016
7. Munt	+ 250	>2016
8. Vijzelgracht / Weteringcircuit	+ 700	>2016
9. Marie Heinekenplein	+ 300	>2016
10. Europaplein (noordelijke toegang NZL)	+ 508	2016/2017
11. Noorderpark	+ 325	2016

Totaal: **5.316** nieuwe fietsparkeerplaatsen op maaiveld

\* waarvan 1.000 op water

#### Nog niet in voorbereiding

1. Centraal Station M1	+ 350	>2016
2. Station Zuid overig	+ 1.500	>2016
3. Station Sloterdijk	+ 1.170	va. 2016 *
4. Station Amsterdam RAI	+ 816	>2016
5. Station Bijlmer Arena	+ 680	>2016
6. Metrohalte Holendrecht	+ 152	>2016

\* 200 in 2016, 970 >2016

Totaal: **4.668** nieuwe fietsparkeerplaatsen op maaiveld

#### Totaal

**6.031 + 5.316 + 4.668 = 16.015**  
nieuwe fietsparkeerplaatsen op maaiveld

Sinds 2012 zijn ruim 6.000 fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte (op maaiveld) gerealiseerd. Dit betreft zowel plekken in de binnenstad als bij de stations. Daarnaast is de realisatie van nog eens ruim 5.000 parkeerplaatsen in voorbereiding.

Bijdrage aan doelstelling volgens experts:

snel	★ ★ ★ ★
veilig	★ ★ ★ ★
comfortabel	★ ★ ★ ★
zichtbaarheid	★ ★ ★ ★

De uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen op maaiveld is vooral bedoeld als capaciteitsuitbreiding. Deze maatregel levert een grote bijdrage aan de doelstelling snel (er is meer plek om je fiets te

parkeren) en in iets mindere mate aan veilig (er zijn goede aanbindplekken) en comfortabel (je hoeft je fiets niet los op straat te parkeren). De maatregel is bovendien goed zichtbaar.

Uit de gebruikersenquête blijkt ook dat de maatregel effect heeft. Volgens bijna de helft van de respondenten van de gebruikersenquête kun je je fiets nu sneller parkeren bij de NS-stations, terwijl slechts circa een kwart van de respondenten aangeeft dat het juist minder snel gaat. Het effect in de binnenstad lijkt minder groot; ongeveer een derde van de respondenten zegt dat het fietsparkeren in het centrum nu sneller gaat, terwijl eveneens ongeveer een derde aangeeft dat het juist minder snel gaat. Respondenten vinden het (vooral bij de NS-stations) veiliger om hun fiets te stallen dan enkele jaren geleden. Ten aanzien van comfort merken de meeste respondenten geen verschil.

Met de aantallen te realiseren plaatsen tot 2020 is de beschikbare ruimte op maaiveld volgens de betrokken experts wel "op". Dat betekent dat het steeds moeilijker zal zijn om (relatief goedkope) fietsparkeercapaciteit te blijven bijhouden, wanneer de vraag blijft groeien.

### Conclusie

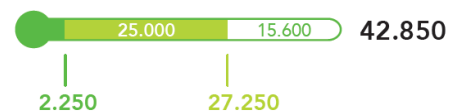
Het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen op maaiveld is een effectieve maatregel om "snel" fietsparkeren mogelijk te maken. Bovendien is het een maatregel die (uiteraard variërend van locatie tot locatie) zichtbaar is voor en gewaardeerd wordt door de fietsers in Amsterdam.

### 3.1.2 Nieuwe fietsparkeerplaatsen in gebouwde parkeervoorzieningen/ fietspunten



#### Inpandig

Nieuwe fietsparkeerplaatsen in gebouwde parkeervoorzieningen / fietspunten



Van de 42.850 gebouwde voorzieningen die in het MJP Fiets zijn opgenomen, zijn per januari 2016 2.250 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd (circa 5%). Daarnaast zijn ruim 25.000 parkeerplaatsen in voorbereiding/uitvoering, waarvan een deel nog in 2016 wordt opgeleverd. De gebouwde fietsparkeervoorziening vergen een veel langere voorbereidingstijd dan fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Gerealiseerd		
1. Station Zuid Zuidplein	+ 500	2013
2. Fietspunt Amstel	+ 1.400	2013
3. Munt (Vijzelstraat 20)	+ 350	2016
Totaal: 2.250 nieuwe inbandige fietsparkeerplaatsen		
In voorbereiding / uitvoering		
1. Centraal Station N1	+ 1.300	2016
2. Centraal Station ZO1	+ 1.700	2016/2017
3. Centraal Station PHK	+ 7.000	>2016
4. Station Zuid Vijfhoek	+ 3.500	>2016
5. Station Zuid Mahlerplein	+ 3.000	2016
6. Station Amsterdam RAI	+ 1.200	2016
7. Leidseplein (definitief)	+ 2.000	>2016
8. Beursplein	+ 1.700	>2016
9. Rokin (ondergronds)	+ 260	>2016
10. Pathé de Munt	+ 140	2016
11. Vijzelgracht/Weteringcircuit	+ 300	>2016
12. F. Bolstraat (ABN AMRO)	+ 350	2016
13. 1e vd. Heijdenstraat	+ 650	2016
14. Noord busstation	+ 1.900	>2016
Totaal: 25.000 nieuwe inbandige fietsparkeerplaatsen		

#### Nog niet in voorbereiding

1. Centraal Station ZO3	+ 3.400	>2016
2. Centraal Station ZW6/ZW8A	+ 4.200	>2016
3. Centraal Station N2 (2e fase)	+ 2.000	>2016
4. Centraal Station N3 (2e fase)	+ 2.000	>2016
5. Station Zuid overig	+ 4.000	>2016

Totaal: 15.600 nieuwe inbandige fietsparkeerplaatsen

#### Totaal

2.250 + 25.000 + 15.600 = 42.850  
nieuwe inbandige fietsparkeerplaatsen

Bijdrage aan doelstelling volgens experts:

snel	★ ★ ★ ★ ★
veilig	★ ★ ★ ★ ★
comfortabel	★ ★ ★ ★ ★
zichtbaarheid	★ ★ ★ ★ ★

De verwachting is dat deze maatregel een groot effect gaat sorteren, gezien de enorme aantallen nog te realiseren fietsparkeerplaatsen. Deze maatregel draagt volgens de experts met name bij aan de doelstelling veilig. Inbandig

fietsparkeren leidt niet a priori tot het “sneller kunnen parkeren”, maar daar waar het zeer druk is met geparkeerde fietsen levert deze capaciteitsuitbreiding uiteraard ook een bijdrage aan de doelstelling snel. Je kunt voor je fiets immers sneller een vrije plek vinden.

Hoewel de kosteneffectiviteit lager wordt ingeschat dan parkeren op maaiveld, is “Inbandig parkeren” toch een absolute must omdat:

- op veel plaatsen niet voldoende ruimte op maaiveld is;
- het de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert.

Er is daarom vaak ook geen mogelijkheid om te kiezen voor een goedkoper alternatief, domweg omdat er geen alternatieven zijn.

#### Conclusie

Hoewel het over het algemeen om forse investeringen gaat, is de realisatie van nieuwe fietsparkeerplaatsen in gebouwde parkeervoorzieningen een belangrijke maatregel om het tekort aan fietsparkeervoorzieningen weg te nemen. Op veel locaties in Amsterdam zijn de mogelijkheden voor (extra) fietsparkeerplaatsen op maaiveld uitgeput en zijn de problemen enkel op te lossen met ingrijpende maatregelen. De maatregel draagt vooral bij aan het “veilig” fietsparkeren, maar op plaatsen met een fors tekort aan parkeerplaatsen draagt de maatregel uiteraard ook bij aan “snel” fietsparkeren.

## 3.2 Beter benutten en reguleren van fietsparkeren

### 3.2.1 De fietscampagne “Klaar met je fiets?”

De fietscampagne “Klaar met je fiets” is afkomstig uit de Fietsimpuls. Met de fietscampagne “Klaar met je fiets?” kunnen Amsterdammers naar 14020 bellen om hun ongebruikte fiets op te laten halen. Zo ontstaat er meer plek in het rek. Verder draagt de fietscampagne bij aan de bewustwording dat jezelf verantwoordelijk bent voor het opruimen van je eigen ongebruikte fiets. De opgehaalde fietsen worden opgeknapt door Amsterdamse werklozen. De actie krijgt grote waardering van de Amsterdammers. De fietscampagne is als pilot gestart in maart 2015 en wordt verlengd t/m eind 2016.

*Bijdrage aan doelstelling volgens experts:*

snel	★ ★ ★ ★
veilig	★ ★ ★ ★
comfortabel	★ ★ ★ ★
zichtbaarheid	★ ★ ★ ★

Deze maatregel heeft volgens de experts slechts een zeer beperkt direct aandeel in het bereiken van de beleidsdoelen. Het is wel een relatief goedkope maatregel. In totaal zijn tot op heden circa 850 fietsen opgehaald. De fietscampagne

wordt meer gezien als een noodzakelijke voorwaarde scheppende actie: mensen kunnen gemakkelijk van hun ongebruikte fiets af en zijn zich ervan bewust dat zij deze niet in de openbare ruimte kunnen achterlaten. In die zin is de maatregel wel degelijk waardevol. Bovendien zijn de kosten van de maatregel relatief laag.

#### Conclusie

De bijdrage van de maatregel aan de doelstellingen is zeer beperkt. Dat betekent echter niet dat de maatregel daarmee waardeloos is. Hij draagt namelijk bij aan de bewustwording onder fietsers dat het achterlaten van een ongebruikte fiets ongewenst is. Bovendien is de investering relatief klein.

### 3.2.2 Communicatie, zoals “Wayfinding en Bike rules”



In de tweede helft van 2014, heeft Verkeer & Openbare Ruimte verschillende Fietslabs georganiseerd om met een brede groep stakeholders na te denken over oplossingen voor een aantal problemen ten aanzien van fietsparkeren waar Amsterdam mee kampt. Eén van de ideeën die uit de labs zijn gekomen is het verbeteren van de vindbaarheid van fietsparkeervoorzieningen door middel van grondmarkeringen en borden (Way finding). In

het voorjaar van 2015 zijn er pilots gestart om de bedachte ideeën in de praktijk te testen. Aan OIS is gevraagd om de pilots te evalueren door middel van een 0-, 1- en 2-meting. Op basis van enquêtes lijkt de bekendheid en het gebruik van de ondergrondse fietsenstalling tussen 1-en 2 meting te zijn toegenomen. De tellingen tijdens de metingen geven echter geen uitsluitsel over een toename van het gebruik van de ondergrondse stalling [Evaluatie pilot "way finding", OIS, 2015].

Eén van de andere ideeën die uit de labs zijn gekomen is het eenduidig communiceren van de fietsparkeerregels die op bepaalde locaties gelden (Bike rules). In het voorjaar van 2015 zijn pilots gestart om de bedachte ideeën in de praktijk te testen.

Aan OIS is gevraagd om de pilots te evalueren door middel van een 0-, 1-en 2-meting. Gebruikers van de Fietsflat zijn tijdens de 2-meting meer bekend met de regels rondom de maximale parkeerduur, maar de bekendheid met regels over het parkeren in rekken (met wielen in goot) is onveranderd. In de 2-meting wist 12% van de gebruikers dat er regels zijn over de maximale parkeerduur en 81% dat er regels over parkeren in rekken zijn.



De borden en markeringen worden door iets meer dan de helft van de gebruikers van de Fietsflat opgemerkt. Meer gebruikers hebben tijdens de 2-meting de borden opgemerkt. De kans dat een foutgeparkeerde fiets wordt weggeknipt wordt steeds hoger geschat: tijdens de 0-meting werd dit gemiddeld geschat op 16% en dit werd tijdens de 2-meting al gemiddelde op 63% geschat. De meeste fietsen (90%) werden al voor het aanbrengen van de grondmarkeringen en borden in een rek (met wielen in goot) geplaatst. Het aandeel goed geparkeerde fietsen lijkt in de 2-meting iets te zijn toegenomen (95%).

*Bijdrage aan doelstelling volgens experts:*

snel	★ ★ ★ ★
veilig	★ ★ ★ ★
comfortabel	★ ★ ★ ★
zichtbaarheid	★ ★ ★ ★

De experts zijn positief over beide pilots, omdat deze volgens hen bijdragen aan een betere kennis van fietsers over de regels en de bekendheid met ondergrondse stallingen. De pilots hebben bijgedragen aan een veranderde

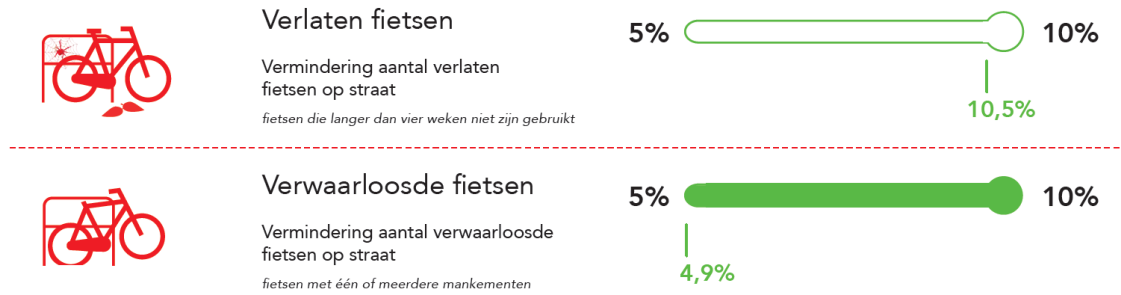
mindset onder fietsers en verdienen een vervolg. Temeer omdat de kosten relatief laag zijn.

Overigens worden momenteel nog zeven andere pilotprojecten uitgevoerd die uit de fietslabs naar voren zijn gekomen. Er zijn nog geen resultaten van deze pilots bekend.

### Conclusie

De pilotprojecten “Wayfinding” en “Bike Rules” zijn overwegend positief geëvalueerd. Van de projecten op zich mogen geen wonderen worden verwacht, maar ze kunnen wel worden gezien als zinvolle aanvulling op het totaalpakket van fietsparkeermaatregelen. Ze dragen vooral bij aan bewustwording, hetgeen de eerste stap is richting veranderend gedrag.

### 3.2.3 Instellen maximum parkeerduur



Binnen de ring (ten zuiden van het IJ) wordt in 2016 een parkeerduurbepanking van kracht. Een fiets mag dan nog maximaal 6 weken onafgebroken geparkeerd staan. Het regime bij NS stations wordt geharmoniseerd. Bij alle stations geldt straks: in de rekken, maximaal 14 dagen. De uitvoering van de handhaving moet hierop aan gaan sluiten.

Tegelijkertijd is er voor gekozen om bij wijze van proef te stoppen met het verwijderen van verwaarloosde fietsen. Fietsen met gebreken worden scherper beoordeeld met als gevolg dat deze sneller als wrak worden gekwalificeerd. Wrakken worden direct afgevoerd naar afvalpunten.

Deze maatregelen moeten ertoe leiden dat minder ongebruikte fietsen in de rekken staan die een onnodige druk op de beschikbare capaciteit vormen.

*Bijdrage aan doelstelling volgens experts:*

snel	★★★★
veilig	★★★☆☆
comfortabel	★★★★☆
zichtbaarheid	★★★★☆

De beschreven maatregel is een relatief goedkope en snelle manier om meer parkeerplekken voor fietsers (vrij) te maken. Zodra deze maatregel volledig is geïmplementeerd, zal deze volgens de experts

direct een bijdrage leveren aan de doelstelling snel. De maatregel is ook zichtbaar, omdat mensen ervaren dat er meer lege fietsparkeerplaatsen ontstaan.

Er worden in Amsterdam inmiddels twee definities onderscheiden: Verlaten fietsen (fietsen die langer dan vier weken niet zijn gebruikt) en Verwaarloosde fietsen (fietsen met een of meer mankementen). De metingen geven de volgende resultaten weer:

	2013	2014	2015
4 wkn ongebruikt:	6,9 %	9,0 %	
1 mankement én 4 wkn ongebruikt:	1,6 %	1,3 %	
2+ mankementen én 4 wkn ongebruikt:	0,3%	0,5 %	
	<b>8,8 %</b>	<b>10,8 %</b>	<b>10,5 %</b>

afbeelding 3.1 Verlaten Fietsen (bron: Monitor MJP Fiets 2016)

	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>
1 mankement:	4,2 %	2,6 %	
2+ mankementen:	1,7 %	0,8 %	
1 mankement én 4 wkn ongebruikt:	1,6 %	1,3 %	
2+ mankementen én 4 wkn ongebruikt:	0,3 %	0,5 %	
	<b>7,8 %</b>	<b>5,2 %</b>	<b>4,9 %</b>

afbeelding 3.2 Verwaarloosde Fietsen (bron: Monitor MJP Fiets 2016)

### Conclusie

Ongebruikte fietsen houden een significant deel van de fietsparkeercapaciteit in Amsterdam bezet. In instellen van een maximum parkeerduur leidt (uiteraard alleen als de handhaving daarop wordt afgestemd) direct tot extra beschikbare fietsparkeerplaatsen. Daarmee is het een zeer effectieve die bovendien relatief goedkoop is. Belangrijke voorwaarde is uiteraard wel dat Amsterdamse fietsers op de hoogte zijn van de maximum parkeerduur.

## 3.3 Verbeteren fietsnetwerk

### 3.3.1 15 kilometer rood asfalt op fietsstroken



Kilometer rood asfalt



Het Plusnet Fiets omvat de belangrijkste en drukste fietsroutes in Amsterdam. Het gaat hierbij om circa 95 km weg binnen de ring A10 plus de ontsluitingswegen naar treinstations. Van deze wegen is een aanzienlijk deel nog niet Duurzaam Veilig ingericht. Waar dat nog niet het geval was, zijn de oude fietsstroken uitgevoerd in rood asfalt en waar mogelijk verbreed (in totaal 15 km). Met deze maatregel werd het volgende beoogd:

- Fietsers krijgen een herkenbare plek op de rijbaan.
- Automobilisten zullen minder snel geneigd zijn om op de fietsstrook te rijden of te parkeren.
- De rode kleur zorgt voor een visuele versmalling van de rijbaan, wat een gunstig effect heeft op de snelheid van het gemotoriseerde verkeer.
- Op kruispunten zorgt de rode kleur in combinatie met duidelijke markering ervoor dat de voorrangssituatie voor fietsers wordt benadrukt.
- Het verbreden van de fietsstroken zal niet ten koste gaan van de voetgangersruimte.

Bijdrage aan doelstelling volgens experts:

snel	★ ★ ★ ★
veilig	★ ★ ★ ★
comfortabel	★ ★ ★ ★
zichtbaarheid	★ ★ ★ ★

De experts zijn positief over de effecten van deze maatregel. De fietsstroken zijn vooral heel zichtbaar. Dit blijkt ook uit de gebruikersenquête, waarbij driekwart van de respondenten aangaf dat zij gemerkt hadden dat meer fietsstroken in



rood asfalt zijn uitgevoerd. Deze maatregel draagt volgens de experts ook bij aan de doelstellingen veilig en comfortabel. Over de bijdrage aan de doelstelling “snel” verschillen de meningen. Sommige experts zien de uitvoering in rood asfalt als een bijdrage in een sneller netwerk omdat het nieuwe asfalt “beter rolt”. Niet de rode kleur, maar het feit dat het nieuw asfalt is, zorgt hiervoor.

### Conclusie

Het in rood uitvoeren van fietsstroken heeft (als de stroken niet zijn verbreed) een beperkt, maar positief effect. Omdat de fietsstroken door de rode kleur beter als zodanig herkenbaar zijn, zullen automobilisten minder snel geneigd zijn om over de stroken te rijden en bij kruispunten wordt de voorrangssituatie door de rode kleur benadrukt. De maatregel draagt daardoor bij aan het verbeteren van de veiligheid en het comfort van de fietser. Het is ook een maatregel die, door de goede zichtbaarheid (niet alleen voor fietsers, maar ook voor andere verkeersdeelnemers) uitstraalt dat Amsterdam investeert in (voorzieningen voor) de fiets.

### 3.3.2 Bredere fietsstroken

Waar mogelijk, zijn de fietsstroken die zijn voorzien van rood asfalt ook verbreed.

*Bijdrage aan doelstelling volgens experts:*

snel	★ ★ ★ ★ ★
veilig	★ ★ ★ ★ ★
comfortabel	★ ★ ★ ★ ★
zichtbaarheid	★ ★ ★ ★ ★

Deze maatregel scoort zeer goed op effectiviteit volgens de experts. Het zorgt ervoor dat je sneller kan fietsen omdat inhalen beter mogelijk is. Het is veiliger omdat er meer afstand tot passerende auto's is en het is comfortabeler

omdat je makkelijker kan inhalen. De maatregel is ook goed zichtbaar.

Deze maatregel heeft volgens de experts ook een “aanstekelijke” werking op de stadsdelen gehad. Ook op wegen buiten de 15 km uit het MJP zijn bredere stroken aangelegd. Het is wel zo dat het steeds moeilijker is om deze maatregel op extra locaties toe te passen. In veel gevallen is namelijk een complete herinrichting van het wegprofiel nodig om meer ruimte voor fietsers te creëren. Hiervoor is vaak geen geld beschikbaar.

### Conclusie

Vooral het verbreden van fietsstroken (naast het uitvoeren in de rode kleur) draagt bij aan het behalen van de doelstellingen. Bredere stroken zorgen voor meer veiligheid en comfort (de passeerafstand van auto's wordt groter en fietsers hebben meer ruimte tot hun beschikking). Ook zorgen bredere stroken ervoor dat fietsers elkaar gemakkelijker kunnen inhalen.

Hoewel het dus een zeer effectieve maatregel is, blijkt deze in de praktijk vaak lastig te realiseren. Extra ruimte voor de fiets, gaat namelijk bijna altijd ten koste van de ruimte voor andere vervoerswijzen. Op veel locaties blijkt het niet mogelijk om, zonder volledige reconstructie, meer ruimte voor de fiets vrij te maken.

### 3.3.3 Aanleg van fietsverbindingen op 4 ontbrekende schakels



Ontbrekende fietsschakels

Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk



Het fietsnetwerk van Amsterdam is nog niet compleet. Op een aantal plaatsen ontbreken schakels, waardoor fietsers nu een stuk om moeten fietsen. Door nieuwe routes kunnen de afstanden voor fietsers worden verkort. Sommige ontbrekende schakels kunnen bovendien zorgen voor een verkeersveiligere alternatief en/of ontlasting van bestaande drukke fietsroutes.

Gerealiseerde schakels zijn:

- Langzaamverkeerspassage Mosplein-Meeuwenlaan via de 'Brug Zonder Naam' over het Noordhollands Kanaal (fase 1 is opgeleverd in 2013)
  - Langzaamverkeerpassage Centraal Station (november 2015 in gebruik genomen)
  - Luie trappen Schellingwouderbrug en Amsterdamse Brug (opgeleverd in 2014)
- Gewerkt wordt momenteel aan de snelfietsroute Amsterdam-Zaanstad

- Fietspad vanaf de Noorder IJplas tot de Cornelis Douwesweg
- Meteorenweg: fietsbrug over de vijver

*Bijdrage aan doelstelling volgens experts:*

snel	★★★★
veilig	★★★★
comfortabel	★★★★
zichtbaarheid	★★★★

De aanleg van fietsverbindingen op ontbrekende schakels in het Amsterdamse fietsnetwerk dragen in hoge mate bij aan de doelstellingen volgens de experts. Op alle aspecten, snel, veilig en comfortabel, scoren de maatregelen zeer

hoog. De zichtbaarheid van de nieuwe verbindingen is groot. Ongeveer de helft van de geënquêteerde fietsers geeft aan te hebben gemerkt dat nieuwe fietsverbindingen zijn gerealiseerd. De kosteneffectiviteit wordt door de experts iets lager ingeschat, maar dat komt vooral doordat dit relatief grote investeringen zijn.

Nog niet alle in het MJP Fiets genoemde ontbrekende schakels zijn gerealiseerd. Volgens de experts verdienen deze ontbrekende schakels in het vervolg van het MJP na 2016 extra aandacht.

### Conclusie

Het realiseren van nieuwe fietsverbindingen vraagt vaak om forse investeringen. Ze dragen echter in hoge mate bij aan het bereiken van de doelstellingen en veel fietsers hebben er profijt van.

### 3.3.4 Kleine infrastructurele maatregelen (KIM) op 7 kruispunten

Op tien kruispunten in Amsterdam worden maatregelen genomen om enerzijds de doorstroming voor fietsers te verbeteren en wachttijden te verminderen en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. De te treffen maatregelen verschillen per locatie. Het ontwerpteam kleine infra maatregelen (KIM) is na de zomer 2014 gestart met het aanpassen van tien drukke fietskruisingen in de stad. Drie kruisingen worden opgepakt door andere projecten (blackspots, stadsdeel Zuid en project Rode Loper) en vallen hierdoor buiten de scope van KIM. Vanuit KIM worden dus in totaal **zeven kruisingen** aangepakt. Uitvoering van deze maatregelen is voorzien in **2016**.

De effecten van de maatregelen zullen volgens de experts naar verwachting positief zijn; zowel als het gaat om snel, als om veiligheid en comfort. Bovendien zullen de maatregelen **heel zichtbaar** zijn voor fietsers die van de betreffende kruispunten gebruik maken.

### Conclusie

De exacte effecten van deze maatregelen (die in 2016 worden uitgevoerd) laten zich moeilijk voorspellen. Op voorhand mogen echter wel positieve effecten worden verwacht, zowel ten aanzien van veiligheid en comfort, als ten aanzien van snel door de stad fietsen. De maatregelen zullen worden geëvalueerd, waarna een definitief oordeel kan worden geveld.

### 3.3.5 Verbetering verkeersveiligheid op 21 kruispunten



#### Fietsveiligheid kruispunten

OFOS, OFOS+, knepperslingers, opvangfietspaden en overige maatregelen fietsveiligheid kruispunten



Bij de vaststelling van het MJP Fiets is een motie ingediend voor de aanleg van extra ofossen. In samenwerking met de werkgroep blackspots Amsterdam is hiervan een lijst opgesteld met naast **ofossen** ook **knepperslingers**, **opvangfietspaden** en andere **verkeersveiligheidsmaatregelen**. Hierover heeft in 2013 besluitvorming plaatsgevonden bij de afhandeling van de motie. Tot op heden zijn 21 maatregelen uitgevoerd.

*Bijdrage aan doelstelling volgens experts:*

snel	★ ★ ★ ★
veilig	★ ★ ★ ★
comfortabel	★ ★ ★ ★
zichtbaarheid	★ ★ ★ ★

Deze maatregel heeft volgens de experts een goede bijdrage op bijna alle aspecten, maar scoort, uiteraard, vooral hoog op veiligheid. Voor fietsers die regelmatig gebruik maken van de aangepakte kruispunten, zijn de maatregelen

zichtbaar.

#### Conclusie

De maatregelen zijn effectief en dragen vooral bij aan verbetering van de verkeersveiligheid van fietsers op kruispunten. Doordat de maatregelen vooral zijn toegepast op kruispunten met veel fietsverkeer, hebben veel fietsers profijt van de maatregelen.

### 3.3.6 Wachtijdindicatoren op 28 VRI-kruispunten



#### Wachtijdindicatoren

Aantal kruispunten waarop wachtijdindicatoren worden geplaatst



Bij de vaststelling van het MJP is een motie ingediend voor extra wachtijdindicatoren (wti's). Dit is een comfortmaatregel. In de periode tussen 2014 en 2015 zijn op 23 locaties nieuwe wti's aangelegd. De overige wti's op 5 kruispunten worden in 2016 jaar aangesloten op de verkeersregeling.

*Bijdrage aan doelstelling volgens experts:*

snel	★ ★ ★ ★
veilig	★ ★ ★ ★
comfortabel	★ ★ ★ ★
zichtbaarheid	★ ★ ★ ★

Uit de Monitor Fietstevredenheid 2015 blijkt dat fietsers de wachtijdindicatoren waarderen met een rapportcijfer 8.0. Daarmee is het de hoogst gewaardeerde maatregel uit de monitor. Uit de gebruikersenquête blijkt bovendien dat bijna

90% van de fietsers heeft gezien dat wachtijdindicatoren zijn gerealiseerd op veel kruispunten. Ook de experts zijn positief over de maatregel; vooral vanwege het comfort en de zichtbaarheid.

De **bijdrage aan een sneller fietsnetwerk is zeer beperkt**. Ook voor de verkeersveiligheid doet de maatregel niet veel. Eerder onderzoek heeft uitgewezen dat wti's dat het aantal fietsers dat door rood rijdt, ongeveer gelijk blijft. Wel **verandert het moment van door rood rijden** door het aanbrengen van wti's. Fietsers blijken bij verkeerslichten met een wti vooral door rood te rijden als ze nog lang moeten wachten en op het moment dat het bijna groen is.

### Conclusie

Het realiseren van wachttijdindicatoren is een comfortmaatregel met een **hoge symbolische waarde**. De maatregel is heel goed zichtbaar en wordt door fietsers ook hoog gewaardeerd. Door uitvoering van de maatregel straalt de gemeente uit dat zij zich inspant om het fietsen in Amsterdam zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Voor de snelheid en de veiligheid van het fietsnetwerk heeft de maatregel echter niet of nauwelijks toegevoegde waarde.

### 3.3.7 Verkeersregeltechnische aanpassingen op kruispunten

Op **19** kruispunten in de stad worden vri's aangepast voor een betere doorstroming voor de fiets. De maatregelen zijn in 2015 nader uitgewerkt. Door capaciteitsproblemen bij de afdeling Assets is tot nu toe **één maatregel uitgevoerd** (koppeling van de (fiets)vri's op het Weteringcircuit). Alle andere doorstromingsmaatregelen worden uitgevoerd door het project als de kruising wordt aangepast of als er een nieuw profiel komt door Assets. De overige doorstromingsmaatregelen worden door de projectleider vri's van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit uitgevoerd.

*Bijdrage aan doelstelling volgens experts:*

snel	★★★★
veilig	★★★★
comfortabel	★★★★
zichtbaarheid	★★★★

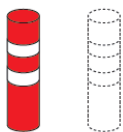
Deze maatregelen worden als zeer effectief en kostenefficiënt beoordeeld. Ze kosten relatief weinig en leveren veel snelheids-, veiligheids- en comfortwinst op. In die zin is het jammer dat deze maatregel pas op één locatie is toegepast.

Opvallend is dat van de geënquêteerde fietsers bijna 40% aangeeft te hebben gemerkt dat de afstelling van verkeerslichten in de stad is verbeterd.

### Conclusie

Het **verbeteren van de verkeerslichtenafstelling** voor fietsers is een **zeer effectieve** en bovendien relatief **eenvoudige en goedkope** manier om snel(ler) door de stad fietsen mogelijk te maken. Het draagt daarnaast bij aan de veiligheid, omdat fietsers minder snel geneigd zijn om door rood te fietsen, wanneer de afstelling voor hen geloofwaardig is en de wachttijden kort zijn. Kortere wachttijden en minder vaak stoppen leiden bovendien tot meer comfort voor fietsers.

### 3.3.8 Verwijdering en aanpassing van gevaarlijke fietspaaltjes



#### Fietspaaltjes

Verwijdering fietspaaltjes

**2.134**  gereed

Aanpassing fietspaaltjes

**1.959**  gereed

Het verkeersveiligheidsproject "Paaltjes op fietspaden" is ondergebracht bij het programma MJP Fiets. In dit project hebben de centrale stad, de stadsregio en de stadsdelen samen opgetrokken. Alle paaltjes op fietspaden zijn geïnventariseerd en de stadsdelen hebben overbodige en onveilige paaltjes weggehaald en in de zomer 2014 is markering aangebracht bij paaltjes die blijven staan. Mede naar aanleiding van raadvragen is eind 2014 als pilot bij twee stadsdelen een steekproef-check gedaan op naleving (zijn inderdaad de paaltjes weg en aangepast) en borging. Het verwijderen en aanpassen van de fietspaaltjes is hiermee volledig afgerond.

*Bijdrage aan doelstelling volgens experts:*

snel	★★★★
veilig	★★★★
comfortabel	★★★★
zichtbaarheid	★★★★

Experts zijn zeer te spreken over deze maatregel, omdat het in hoge mate bijdraagt aan de veiligheid en het comfort van het fietsen door de stad. Bovendien is het volgens hen een zichtbare en kosteneffectieve maatregel. Uit de

gebruikersenquête blijkt dat circa een derde van de fietsers heeft gemerkt dat paaltjes zijn verwijderd of aangepast. Mogelijk was deze score nog hoger geweest als de maatregel minder lang geleden was uitgevoerd (inmiddels zijn we al weer een paar jaar verder).

### **Conclusie**

Het verwijderen en aanpassen van gevaarlijke paaltjes op fietspaden hebben een zeer belangrijke bijdrage geleverd aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op fietspaden in Amsterdam. Het aantal enkelvoudige fietsongevallen als gevolg van botsingen met paaltjes zal zijn afgenomen. Omdat ongevalscijfers over enkelvoudige fietsongevallen niet beschikbaar zijn, is het exacte effect niet vast te stellen. Behalve een positief effect op de verkeersveiligheid, heeft de maatregel ook een beperkte bijdrage aan het bereiken van de doelstellingen “snel” en “comfortabel”.

## **3.4 Maatregelen met de beste outcome**

Op basis van de meningen van de ambtelijke experts over de verschillende maatregelen kan een ranglijst worden gemaakt van de maatregelen die (volgens de experts) beste bijdrage leveren aan de doelstellingen snel, veilig en comfortabel en hun scores op zichtbaarheid voor fietsers. Hieronder is steeds de top 5 weergegeven.

### **Top 5 “Bijdrage van de maatregel aan doelstelling Snel”**

1. Verkeersregeltechnische aanpassingen op kruispunten
2. Aanleg van fietsverbindingen op 4 ontbrekende schakels
3. Nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte
4. Bredere fietsstroken
5. Kleine infrastructurele aanpassingen op 21 kruispunten

### **Top 5 “Bijdrage van de maatregel aan doelstelling Veilig”**

1. Verwijdering en aanpassing van gevaarlijke fietspaaltjes
2. Bredere fietsstroken
3. Nieuwe fietsparkeerplaatsen in gebouwde parkeervoorzieningen/ fietspunten
4. Aanleg van fietsverbindingen op 4 ontbrekende schakels
5. Kleine infrastructurele aanpassingen op 21 kruispunten

### **Top 5 “Bijdrage van de maatregel aan doelstelling Comfortabel”**

1. Verwijdering en aanpassing van gevaarlijke fietspaaltjes
2. Aanleg van fietsverbindingen op 4 ontbrekende schakels
3. Verkeersregeltechnische aanpassingen op kruispunten
4. Bredere fietsstroken
5. Wachtijdindicatoren op 28 VRI-kruispunten

### **Top 5 “Zichtbaarheid van maatregel voor fietsers”**

1. Wachtijdindicatoren op 28 VRI-kruispunten
2. Aanleg van fietsverbindingen op 4 ontbrekende schakels
3. 15 kilometer rood asfalt op fietsstroken
4. Bredere fietsstroken
5. Verwijdering en aanpassing van gevaarlijke fietspaaltjes

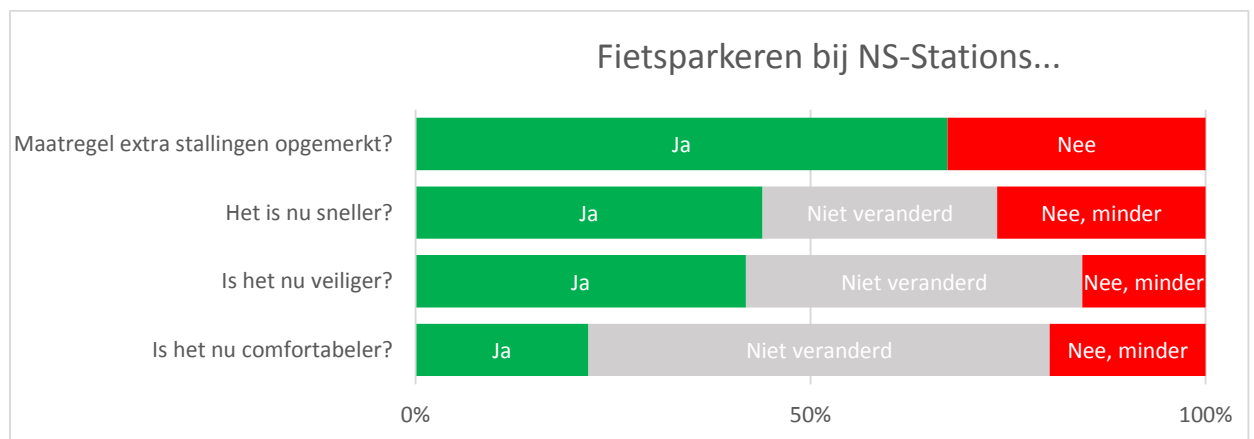
Omdat de verschillende maatregelen een bijdrage leveren aan verschillende doelen, de maatregelen ook een heel verschillend schaalniveau hebben (lokale maatregelen versus generieke maatregelen) en

omdat de kosten die met de maatregelen samenhangen bovendien zeer uiteenlopen, is het onmogelijk om de kosteneffectiviteit van de verschillende maatregelen vast te stellen. Wel kan worden geconcludeerd dat alle uitgevoerde maatregelen een positieve bijdrage leveren aan het bereiken van één of meerdere doelstellingen. Er zijn dus geen “slechte” maatregelen in het programma opgenomen.

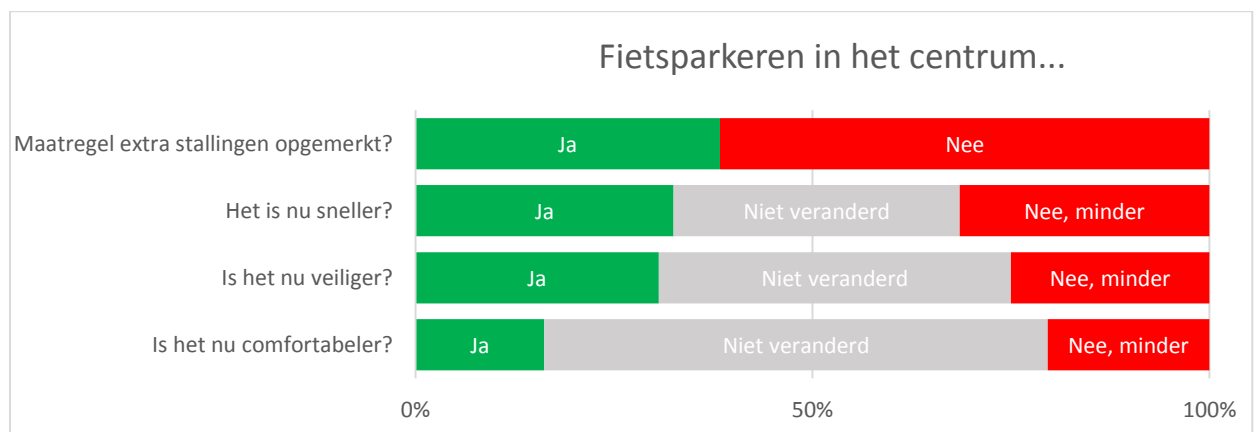
### 3.5 Oordeel Amsterdamse fietsers

De straatenquête onder fietsers in Amsterdam (op de Dam, op de pontjes over het IJ en bij de fietsenstallingen achter het Centraal Station) leveren inzicht in de zichtbaarheid van enkele maatregelen en een globaal oordeel over fietsparkeren en het fietsnetwerk (sneller, veiliger en comfortabeler). Het oordeel van de fietsers heeft vooral betrekking op de mate waarin de fietser veranderingen (verbeteringen) heeft gemerkt in de afgelopen jaren. Opgemerkt wordt nogmaals dat de enquête vooral bedoeld is om een globaal beeld te krijgen en dat de respons op voorhand niet als representatief voor alle fietsers in Amsterdam kan worden aangenomen.

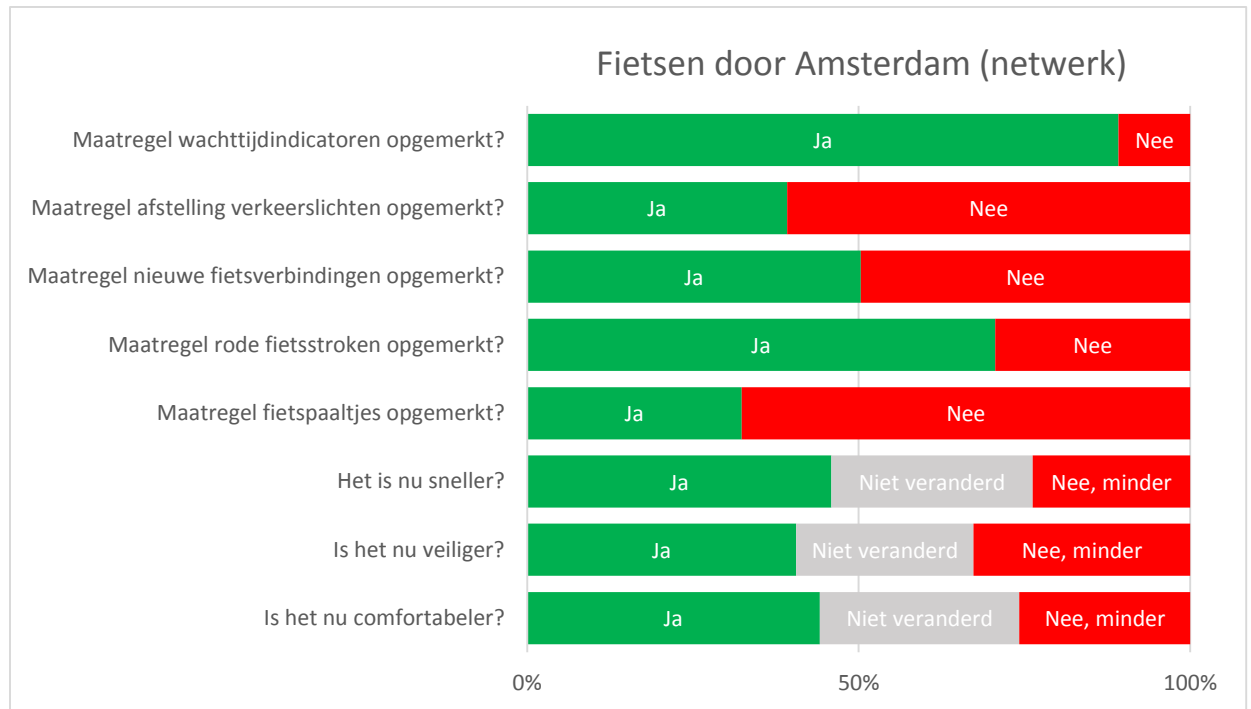
Van alle fietsers die wel eens hun fiets stallen bij een NS-station heeft circa tweederde gemerkt dat de capaciteit is uitgebreid. Het merendeel van de fietsers merkt weinig verschil in snelheid, veiligheid of comfort bij het stallen van hun fiets. Daarnaast zegt ruim een derde van de fietsers dat het stallen nu sneller en veiliger is geworden.



Van alle geënquêteerde fietsers heeft minder dan de helft gemerkt dat de capaciteit in het centrum van Amsterdam is uitgebreid. Het oordeel over snelheid, veiligheid of comfort bij het stallen van hun fiets in het centrum is iets minder positief dan bij de NS-stations.



De maatregelen op het Amsterdamse fietsnetwerk zijn goed opgemerkt door de fietsers. Bijna alle fietsers hebben de wachttijdindicatoren gezien. Daarnaast heeft ruim twee derde van de fietsers gemerkt dat er rode fietsstroken zijn aangelegd. Het verwijderen van circa 2.000 fietspaaltjes is slechts door een derde van de fietsers gezien. Wellicht is dit te verklaren doordat deze maatregel alweer een aantal jaar geleden is uitgevoerd.



Bijna de helft van de ondervraagde fietsers vindt het fietsen in Amsterdam nu sneller, veiliger en comfortabeler dan een aantal jaar geleden. Het aantal fietsers dat vindt dat de situatie is verslechterd is duidelijk in de minderheid. De achterliggende redenen zijn niet onderzocht.

## 4 Beoordeling doelstellingen en strategie

In dit hoofdstuk worden de doelstellingen en de strategie die zijn opgenomen in het MJP Fiets beoordeeld. Daarbij wordt onder andere ingegaan op het vastgelegde ambitieniveau, de concreetheid en de focus die is aangebracht. Voorts wordt beschreven welke doelen en aandachtspunten volgens de experts een plek zouden moeten krijgen in het MJP Fiets.

### 4.1 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het MJP Fiets is:

Zo goed mogelijk inspelen op de groei van fietsgebruik. Dat betekent:

- Je fiets snel en veilig kunnen parkeren
- Met de fiets snel, veilig en comfortabel door de stad kunnen fietsen

#### Ambitie van de doelstelling

Deze doelstelling straalt op het eerste gezicht **weinig ambitie** uit. “Zo goed mogelijk inspelen op” is reactief in plaats van proactief en van “Fietsstad nr. 1” mag meer worden verwacht. Bovendien is het zo algemeen geformuleerd dat niemand er tegen kan zijn; **echte keuzes worden uit de weg gegaan**. Desondanks zijn de ambtelijke experts het erover eens dat wat er allemaal moet gebeuren om snel en veilig parkeren en snel, veilig en comfortabel fietsen mogelijk te maken al een grote uitdaging is bij het huidige aantal fietsers, laat staan bij een groeiend aantal. In die zin ligt de lat behoorlijk hoog.

Als het aantal beschreven maatregelen wordt beschouwd, zeker als het gaat om fietsparkeren, dan kan worden geconcludeerd dat dit zeer ambitieus is. Niet alleen gaat het om grote aantallen fietsparkeerplaatsen en grote investeringen, maar het betreft ook complexe opgaves waar veel verschillende partijen bij betrokken zijn.

#### Concreetheid van de doelstelling

Tegelijkertijd kan worden gesteld dat de doelstelling niet concreet is en ook niet concreter wordt gemaakt in subdoelstellingen. Doordat de doelstelling niet SMART is en ook niet is vastgesteld wat precies het uitgangspunt is, is het onmogelijk om achteraf vast te stellen of de doelen zijn bereikt. Anderzijds geeft dit wel weer de vrijheid om per locatie de gewenste nuance aan te brengen en biedt het de mogelijkheid om kansen die zich voordoen om iets goeds te doen voor de fietser in Amsterdam optimaal te benutten, zonder dat wordt blind gestaard op de doelstelling. Overigens zijn de beoogde resultaten over het algemeen wel SMART geformuleerd, en daar is ook op gestuurd.



### Focus van de doelstelling

Over de focus van de doelstelling wordt verschillend gedacht. Over het algemeen zijn de deskundigen het er over eens dat het fietsparkeren en het fietsnetwerk de twee belangrijkste items zijn. Het ontbreekt echter aan een integrale afweging; **keuzes tussen modaliteiten worden niet gemaakt** en ook de koppeling met de inrichting van de openbare ruimte wordt niet gelegd. Daarnaast ontbreekt de expliciete **koppeling tussen de gestelde doelen en de opgenomen maatregelen**, waardoor niet kan worden vastgesteld of de voorgestelde maatregelen eigenlijk wel de juiste zijn.

Of de doelstelling wordt behaald is hierdoor ook moeilijk te bepalen. De meeste experts zijn van mening dat de doelstelling onvoldoende specifiek is om dit te kunnen vaststellen. Bovendien is vier jaar volgens velen ook een te korte termijn om de doelstelling ook daadwerkelijk te realiseren. Desondanks is de algemene indruk, zowel bij de ambtelijke, als bij de externe experts, dat de capaciteitsproblemen rond het fietsparkeren bij NS-stations in Amsterdam door alle reeds uitgevoerde en geplande maatregelen goed worden aangepakt. Ten aanzien van de infrastructuur (sneller, veiliger en comfortabeler fietsen) zijn volgens velen onvoldoende maatregelen in het MJP opgenomen en moeten ook keuzes tussen modaliteiten worden gemaakt.

## 4.2 Strategie

In de strategie ligt de nadruk op het fietsparkeren. En die aandacht voor het fietsparkeren is ook terecht en nodig. Er is echter te weinig aandacht voor de strategie die nodig is om het snel, veilig en comfortabel door de stad fietsen te faciliteren. In die zin sluit de strategie niet volledig aan op de doelstelling. Overigens is destijds, vanwege de vaststelling van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam, waarin de Plusnetten zijn geïntroduceerd, bewust gekozen om in het MJP Fiets minder aandacht te besteden aan het netwerk. De uitvoering van de Plusnetten werd als leidend gezien en daarmee zou een grote verbetering moeten worden bewerkstelligd. In het MJP Fiets zijn daarom slechts enkele quick wins opgenomen.

## 4.3 Doelen en aandachtspunten voor nieuwe MJP Fiets

Volgens de deskundigen zou in het nieuwe MJP Fiets meer een koppeling moeten worden gelegd met het overkoepelende mobiliteitsbeleid en de (aantrekkelijke) inrichting van de openbare ruimte. Hoewel de integrale afweging tussen modaliteiten onderdeel uitmaakt van de Mobiliteitsaanpak, kan goed fietsbeleid niet worden gemaakt zonder dat keuzes worden gemaakt. In het MJP zou dit op zijn minst benoemd moeten worden.

Daarnaast vinden de experts dat het fietsnetwerk, en dan met name de **realisatie van het Plusnet** fiets, meer aandacht moet krijgen. Ook fietsstimulering en fietsdiefstalpreventie zijn genoemd als belangrijke aandachtspunten.

Als het gaat om de te stellen doelen in het nieuwe MJP Fiets, staat het voor de meeste experts vast dat het wenselijk is om de doelstellingen SMART te maken. Dit biedt handvatten om een betere koppeling te leggen met de maatregelen. Bovendien maakt een SMART doelstelling het mogelijk om tussentijds te monitoren en, indien de meetresultaten daar aanleiding toe geven, bij te sturen. Daarbij is het niet alleen van belang wat de feitelijke situatie is, maar juist ook hoe de ervaren situatie is. Het is immers de Amsterdamse fietser voor wie het beleid wordt uitgevoerd en dus is hun tevredenheid belangrijk.

Tot slot geven de experts mee dat goed moet worden nagedacht over de organisatie. Wordt het MJP Fiets als programma neergezet (waarbij de programmanager vooral kijkt naar de outcome, en zelf

keuzes kan maken om de ene maatregel in te wisselen voor de andere als het effect daarvan hoger wordt ingeschat) of is het vooral een uitvoeringsplan, waarbij wordt gestuurd op output (het realiseren van de opgenomen maatregelen)? Dan zijn “gewone” projectmanagers ook voldoende. Verder mag het allemaal best wat ambitieuzer worden opgeschreven. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt in een lange termijn visie (waar willen we over 10 of 15 jaar staan) en wat er in de komende 4 jaar moet gebeuren om daar naartoe te werken.

## 5 Conclusies en aanbevelingen

**In dit hoofdstuk worden conclusies getrokken en worden enkele aanbevelingen gedaan.**

### 5.1 Conclusies

In de afgelopen jaren heeft de gemeente Amsterdam, onder aanvoering van het Programmteam Fiets, hard gewerkt aan het uitvoeren van de maatregelen die in het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 zijn vastgelegd. Daarnaast zijn gedurende de looptijd van het plan diverse andere maatregelen bij het programma MJP Fiets ondergebracht en is de uitvoering daarvan ter hand genomen.

Van de in het MJP Fiets beschreven maatregelen is een groot aantal uitgevoerd of in voorbereiding. Vooral op het gebied van fietsparkeren moeten de komende jaren nog veel maatregelen worden gerealiseerd. Dat is ook logisch, omdat het veelal grote, complexe projecten betreft. En het is ook in lijn met wat in het MJP beschreven is; het MJP geeft ten aanzien van fietsparkeren immers ook een doorkijk tot na 2016. Al met al mag worden geconcludeerd dat de uitvoering van de maatregelen in lijn is met wat mag worden verwacht en dat er op bepaalde terreinen zelfs een schepje bovenop is gedaan. Met name op netwerkniveau zijn extra maatregelen uitgevoerd (op basis van de Fietsimpuls) die in eerste instantie niet in het MJP waren opgenomen. En ook als het gaat om beter benutten van fietsparkeerplaatsen zijn (met de pilotprojecten uit de Fietslabs) extra stappen gezet.

De uitgevoerde maatregelen dragen bij aan verschillende doelen en hebben veelal een verschillend schaalniveau. Dat maakt het lastig om de maatregelen met elkaar te vergelijken. Van alle uitgevoerde maatregelen kan echter worden vastgesteld dat ze in een bepaalde mate bijdragen aan het bereiken van één of meerdere vastgestelde doelen.

Over het algemeen worden de effecten van de getroffen maatregelen dan ook positief ingeschat en ook fietsers in Amsterdam lijken (op basis van de resultaten van de gebruikersenquête) de inspanningen van de gemeente te appreciëren. Bovendien moet de grootste slag op het gebied van fietsparkeren nog worden gemaakt. En juist van die maatregelen die nog in de pijplijn zitten (met name extra capaciteit bij NS-stations), wordt nog een aanzienlijk effect verwacht. De algemene indruk, zowel bij de ambtelijke, als bij de externe experts, is dan ook dat de fietsparkeerproblematiek bij de Amsterdamse NS-stations, als alle maatregelen zijn geïmplementeerd, wordt opgelost. Op andere plekken in de stad zijn wel nog andere maatregelen nodig. Ook om snel(ler), veilig(er) en comfortabel(er) fietsen te faciliteren zijn extra maatregelen waarschijnlijk onontkoombaar.

Het is niet mogelijk om vast te stellen in hoeverre de doelstellingen van het MJP Fiets daadwerkelijk worden behaald. De doelstellingen zijn niet geoperationaliseerd en niet SMART. Daarnaast zijn ook geen duidelijke uitgangspunten vastgesteld. Het ontbreekt daarnaast aan een duidelijke koppeling tussen de doelstelling en de maatregelen, waardoor niet expliciet wordt gemaakt op welke manier en in hoeverre elke maatregel bijdraagt aan het bereiken van de doelstelling. Overigens zijn de maatregelen (de output) over het algemeen wel SMART geformuleerd en daar is ook op gestuurd.

Het ambitieniveau van de gemeente Amsterdam is hoog. Het aantal fietsers in de stad is hoog en hun behoefte aan ruimte om te fietsen en te parkeren is groot. Bovendien blijft het fietsgebruik groeien. Amsterdam wil die groei faciliteren. Dit vraagt om creatieve maatregelen die bovendien vaak kostbaar zijn. Het aantal fietsparkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd bij de stations is gigantisch en er zijn grote investeringen mee gemoeid. Bovendien betreft het complexe opgaves waar veel verschillende partijen bij betrokken zijn.

In de formulering van met name de doelstellingen in het MJP Fiets komt dit hoge ambitieniveau niet tot uitdrukking. “Het zo goed mogelijk inspelen op de groei van fietsgebruik” geeft niet de indruk van een hoog ambitieniveau. Omdat snel, veilig en comfortabel kunnen fietsen en kunnen parkeren bovendien niet verder wordt geconcretiseerd, wordt niet duidelijk gemaakt wat er dan precies nodig is om in te spelen op de groei en hoe ambitieus dit is.

In het MJP Fiets ligt de focus vooral op het fietsparkeren in Amsterdam. Dit is een bewuste keuze geweest. Op dat vlak is dan ook veel gebeurd in de afgelopen jaren en staat er ook nog veel op de rol. De aandacht voor het fietsnetwerk blijft hierbij achter. Het MJP Fiets geeft bijvoorbeeld geen inzicht in het gewenste kwaliteitsniveau op het Plusnet Fiets en de strategie om dit niveau te bereiken.

Het stimuleren van de fiets, vanwege alle voordelen die het fietsen heeft ten aanzien van onder andere luchtkwaliteit, klimaat, gezondheid en bereikbaarheid, wordt niet expliciet als doelstelling benoemd. Ook het maken van keuzes tussen vervoerswijzen wordt niet gedaan. Weliswaar is dit (ook) een onderdeel van de overkoepelende Mobiliteitsaanpak Amsterdam, maar een visie hierop vanuit het fietsbeleid zou wel wenselijk zijn en zegt ook iets over het (eind)beeld waaraan wordt gewerkt.

## 5.2 Aanbevelingen

Aanbevolen wordt om de doelstellingen die worden opgenomen in het nieuwe MJP Fiets concreter te maken en dus SMART te formuleren. Dit biedt niet alleen handvatten om een betere koppeling te leggen tussen doelen en de maatregelen, maar zorgt er ook voor dat het mogelijk wordt een vinger aan de pols te houden. Door tussentijds te monitoren en te sturen op outcome, en het mogelijk te maken om (in het belang van het behalen van de doelstelling) extra of andere maatregelen in te zetten, is de kans ook groter dat de doelen uiteindelijk worden gehaald. Het vastleggen van de uitgangssituatie (de nul-meting) is daarbij van belang.

Overwogen kan worden om, bij het vaststellen van de doelen voor het nieuwe MJP Fiets, niet alleen gebruik te maken van objectieve indicatoren, maar ook van subjectieve. Hoewel het uiteraard zeer legitiem is om fietsritten door de stad feitelijk te versnellen (of de hoeveelheid oponthoud te verkleinen), is het zeker zo belangrijk dat fietsers het gevoel hebben dat ze snel(ler) door de stad kunnen fietsen. Het is immers de Amsterdamse fietser voor wie het beleid wordt uitgevoerd.

Aanbevolen wordt om in het nieuwe MJP Fiets een duidelijke koppeling te leggen met het overkoepelende mobiliteitsbeleid. Hoewel de integrale afweging tussen modaliteiten onderdeel uitmaakt van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam, kan goed fietsbeleid niet worden gemaakt zonder dat keuzes worden gemaakt. De kaders waar binnen deze keuzes worden gemaakt, moeten een duidelijke plaats krijgen, net als de visie hierop vanuit het oogpunt van de binnen het fietsbeleid na te streven doelen.

Om de voortvarende aanpak ten aanzien van het realiseren van fietsparkeervoorzieningen te continueren, wordt aanbevolen dit in het nieuwe MJP Fiets goed te borgen. Daarnaast wordt aanbevolen meer aandacht te besteden aan het fietsnetwerk, en dan met name aan de realisatie van

het Plusnet fiets. Een duidelijke beschrijving van de kwaliteitseisen die aan dit Plusnet worden gesteld (eventueel met onderscheid tussen het eindbeeld op lange termijn en een minimum kwaliteitsniveau waar op korte termijn naar moet worden gestreefd) en een prioritering van aan te pakken wegvakken en kruispunten, kunnen hierbij niet ontbreken. Alle maatregelen die worden uitgevoerd, of het nu gaat om aanpassingen in de verkeerslichtenregeling of in de inrichting van kruispunten en wegvakken, kunnen dan aan deze kwaliteitseisen worden getoetst.

Tot slot wordt aanbevolen om te overwegen om het nieuwe MJP Fiets in de organisatie echt neer te zetten als een programma en niet als sec een uitvoeringsplan. De programmanager wordt dan verantwoordelijk voor het bereiken van de gewenste effecten (outcome), en kan zelf keuzes maken om de ene maatregel in te wisselen voor de andere als het effect daarvan hoger wordt ingeschat.







**Postadres** Postbus 3559, 4800 DN Breda

**Telefoon** (076) 513 66 00

**Fax** (076) 513 66 06

**E-mail** [info@dtvconsultants.nl](mailto:info@dtvconsultants.nl)

**Internet** [www.dtvconsultants.nl](http://www.dtvconsultants.nl)