Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad
Gemeenteblad

R

Voordracht voor de raadsvergadering van

8 november 2017

Jaar	**2017**
Afdeling	**1**
Nummer	**0**
Publicatiedatum	**<vrije tekst griffie>**
Agendapunt	**<vrije tekst griffie>**
Datum besluit B&W	**<vrije tekst>**

Onderwerp

Vaststellen Meerjarenplan Fiets 2017 - 2022

Met deze voordracht stellen wij u voor het volgende besluit te nemen:

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders,

besluit

1. Vaststellen van het 'Meerjarenplan Fiets 2017 -2022' dat bestaat uit:
    a. de hoofddoelstelling van een gezonde, bereikbare en aantrekkelijke stad. Investeren in fiets draagt bij aan de gezondheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van Amsterdam.
    b. een uitgebreide analyse van de belangrijkste fietsknelpunten op basis van onderzoek (zoals de Fietstelweek, fietsparkeertellingen en de Amsterdamse Thermometer Bereikbaarheid) en input van diverse partijen zoals de Fietsersbond en betrokken Amsterdamse burgers via Cyclespace. Het plan richt zich op de komende 5 jaar met een doorkijk tot 2030. We focussen op het aanpakken van de grootste knelpunten in het fietsnetwerk en het fietsparkeren. Daarnaast investeren we in infrastructuur (nieuwe verbindingen) en innovaties om ook in de toekomst de stad aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor fietsers.
    c. een uitwerking van de hoofddoelstelling in drie doelstellingen. Deze vormen de hoofdstukindeling van dit meerjarenplan en zijn een logische vervolgstap op de vastgestelde ambities uit onder meer de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015), het Kader Fietsparkeren (2015), Agenda Duurzaamheid (2015), Stad in Balans (2015), Koers 2025 (uit 2016) en de Visie Openbare Ruimte (2017). De doelstellingen hebben betrekking op de belangrijkste knelpunten in de stad die worden aangepakt in de looptijd van het programma.
        i. Comfortabel doorfietsen: Doelstelling is dat de helft van de fietsroutes op het Plusnet Fiets (binnen de Ring A10, ten zuiden van het IJ) in 2025 een minimale breedte heeft van 2,50 meter (begin 2017 is dit 34%). Daarnaast willen we dat fietsers tevreden zijn over de kwaliteit van het Amsterdamse fietsnetwerk (nulmeting in 2017). Met deze doelstellingen wordt ingezet op royale, snelle, directe, egale en herkenbare routes. De belangrijkste maatregelen richten zich op het Plusnet Fiets: nieuwe fietsverbindingen, extra ruimte op bestaande fietspaden, minder wachttijd bij verkeerslichten en een autoluw en aantrekkelijk fietsnetwerk in een groene omgeving (Groennet).

ii. Gemakkelijk fietsparkeren: Doelstellingen voor de hotspots fietsparkeren is een maximale bezettingsgraad van 85% (nu 90%) van fietsparkeervoorzieningen en een maximale fietsparkeerdruk van 125% in 2025 (tegen 195% nu). Doelstelling is een rapportcijfer voor fietsparkeren van 7,0 in 2025, tegen 5,8 in 2015. Met deze doelstelling wordt ingezet op een toegankelijk trottoir, beter benutten van capaciteit, meer openbaar en particulier fietsparkeren en inzet op andere manieren van fietsparkeren ('het nieuwe fietsparkeren'). Belangrijke maatregelen zijn: een grote handhavingsopschoonactie, ontwikkelen van een aanpak om de grootste knelpunten aan te pakken, meer fietsparkeervoorzieningen, inzetten op buurtfietsenstallingen en experimenten met nieuwe manieren van regulering, zoals het chippen van fietsen.

iii. Het nieuwe fietsen: Hoe meer verschijningsvormen de fiets krijgt, hoe meer uiteenlopend gedrag fietsers vertonen. Als we deze verschillen willen inpassen in de beperkte ruimte van de stad, is het zaak om te werken aan fietsvriendelijk gedrag. Het aandeel fietsgebruik in de stadsdelen Nieuw-West, Zuidoost en Noord moet van gemiddeld 27% naar 35% in 2025. Met deze doelstelling wordt ingezet op meer fietsgebruik en passend gedrag op de fiets. Belangrijke maatregelen zijn: een marktverkenning deelfietsen, fietsgebruik stimuleren, goed gedrag aanmoedigen en inspelen op kansrijke burgerinitiatieven. We streven naar een fietstevredenheidscijfer 7,5 in 2025 (nu 7,1).

d. De totale kosten voor het programma 'Meerjarenplan Fiets 2017 – 2022' zijn geraamd op €54 mln. Hiervan kan naar verwachting een deel worden gedekt door derden. Voor de uitvoering van voorliggend plan, is naast de dekking door derden, jaarlijks t/m 2021 een bedrag van € 5,4 mln. opgenomen in het Stedelijk Mobiliteitsfonds wat is vastgesteld bij de Voorjaarsnota 2017. In de voorjaarsnota van 2018 zal een aanvraag gedaan worden voor dekking van de kosten in 2022.

e. Maatregelen met grote financiële consequenties, die nog niet zijn gedekt binnen dit plan, leggen we na gedegen voorbereiding en uitwerking afzonderlijk voor aan het college van B&W en de gemeenteraad. Indien er aanleiding is om aanvullende dekking aan te vragen, dan wordt dit betrokken bij de behandeling van de voorjaarsnota van het betreffende jaar. De totale uitgaven van de gemeente en derden (VRA, Prorail en NS) op het gebied van fiets in de periode 2017-2021, inclusief het MJP Fiets, bedragen conform begroting ongeveer € 351 mln. Het betreft vooral de uitwerking van kostbare, nieuwe fietsverbindingen en gebouwde stallingen. In de volgende voorjaarsnota wordt de investering in de brug over het IJ (geraamd op € 240 mln.) opgenomen.

f. Een adaptieve aanpak waarin de doelstellingen leidend zijn en de 54 maatregelen daarop doelgericht worden ingezet. De jaarlijkse fietsmonitor zorgt voor monitoring van resultaten en de uit te voeren maatregelen.

2. Kennis te nemen van de nota van beantwoording. In totaal zijn 100 reacties ontvangen. Over het algemeen bestaat er brede waardering voor de maatregelen uit dit MJP Fiets. De reacties leiden dan ook niet tot grote wijzigingen in het plan. Wel nemen we een aantal reacties mee in de verdere uitwerking van het plan.

Wettelijke grondslag

Artikel 147 Gemeentewet
1 Gemeentelijke verordeningen worden door de raad vastgesteld voor zover de bevoegdheid daartoe niet bij de wet of door de raad krachtens de wet aan het college of de burgemeester is toegekend.
2 De overige bevoegdheden, bedoeld in artikel 108, eerste lid, berusten bij de raad.

Artikel 108 lid 1 Gemeentewet
De bevoegdheid tot regeling en bestuur inzake de huishouding van de gemeente wordt aan het gemeentebestuur overgelaten.

Bestuurlijke achtergrond

De maatregelen uit het vorige Meerjarenplan Fiets 2012 – 2016 zijn uitgevoerd of in gang gezet. Een nieuw plan is nodig om de grootste knelpunten als gevolg van de groei van het fietsgebruik te aan te pakken en om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en de veranderende positie van de fiets in Amsterdam. Daarom zetten we de succesvolle aanpak uit het MJP Fiets 2012 – 2016 voort en voegen we nieuwe, innovatieve maatregelen toe.

Het concept Meerjarenplan Fiets 2017 – 2022 is vrijgegeven voor inspraak in de collegevergadering van 4 april 2017. Tevens is het ter kennisname geagendeerd voor de vergadering van de raadscommissie ID van 14 juni 2017.

Onderbouwing besluit

Ad 1. Vaststellen van het Meerjarenplan Fiets 2017-2022

Inleiding: Amsterdammers pakken het liefst de fiets
Samen maken Amsterdammers 665.000 fietsritten per dag. Met 36% van de verplaatsingen is het veruit het meest gebruikte vervoermiddel. Van alle vervoermiddelen groeit het gebruik van de fiets in Amsterdam het snelst. De ruimte in Amsterdam is schaars. Fietsers, voetgangers, trams, bussen en auto's zoeken hun weg door smalle straten en drukke gebieden. De drukte leidt soms tot onderlinge irritaties of gevoelens van stress. Alhoewel fietsen relatief weinig ruimte innemen, ervaren voetgangers op de drukste plekken regelmatig hinder van geparkeerde fietsen op het trottoir. Dit vergt keuzes en vraagt bewust en goed gedrag van fietsers.

Doelstellingen voor een gezonde, bereikbare en aantrekkelijke stad
De groei van fietsend Amsterdam stelt ons voor nieuwe uitdagingen. Met dit Meerjarenplan Fiets 2017-2022 werkt Amsterdam daarom aan een gezonde, bereikbare en aantrekkelijke stad. Dit doet Amsterdam met drie doelstellingen:
Comfortabel doorfietsen

- Doelstelling is dat in 2025 ten minste de helft van de fietsroutes op het Plusnet Fiets binnen de Ring A10, ten zuiden van het IJ[1], een minimale breedte heeft van 2,50

[1] Op korte termijn richten we ons op de grootste knelpunten in de binnenstad. In heel Amsterdam wordt echter dezelfde richtlijn gehanteerd, zodat ook buiten dit gebied het netwerk verbetert bij herprofileringen.

meter (begin 2017 is dit 34%[2]). Daarnaast willen we dat fietsers tevreden zijn over de kwaliteit van het Amsterdamse fietsnetwerk. Bij het volgende fietstevredenheidsonderzoek doen we hiervoor een nulmeting.

Gemakkelijk fietsparkeren

- Bezettingsgraad fietsparkeervoorzieningen in de hotspotgebieden is maximaal 85% in 2025 (gemiddeld nu 90% - maar verschillende gebieden met hogere bezettingsgraad). En de parkeerdruk is maximaal 125% (gemiddeld nu 190% en verschillende gebieden met een hogere parkeerdruk).
- Doelstelling is een rapportcijfer voor fietsparkeren van 7,0 in 2025 tegen 5,8 in 2015; (Op basis van gemiddelde stadsdelen, ATB 2016).

Het nieuwe fietsen:

- Een stijging van het aandeel fietsverplaatsingen in de modal split in de stadsdelen Zuidoost, Noord en Nieuw-West naar 35% in 2025. Nu is het aandeel gemiddeld 27%.
- Fietstevredenheidscijfer moet van 7,1 (2015) naar 7,5 in 2025.

Met de maatregelen in dit Meerjarenplan maken we de volgende samenhangende keuzes in lijn met de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015), het Kader Fietsparkeren (2015), Agenda Duurzaamheid (2015), Stad in Balans (2015), Koers 2025 (uit 2016) en de Visie Openbare Ruimte (2017) :

1. Fietsers krijgen op het Plusnet Fiets meer ruimte om gemakkelijk van A naar B te komen. Soms kan dit door herinrichting van straten, soms door fietsers de ruimte te bieden die nu nog door (stilstaande) auto's wordt ingenomen. De inrichting van de openbare ruimte sluit zo beter aan bij het dagelijks gebruik. Dat is zeker van belang in de drukke stadsstraten met veel voorzieningen.
2. Uitbreiding fietsroutes met nieuwe verbindingen. Er komen nieuwe routes, bruggen en tunnels voor fietsers waarvan ook voetgangers profiteren. Hiermee verbeteren we onder andere de verbinding tussen Zuidoost en de binnenstad en zorgen we voor kortere routes in Noord en Nieuw-West. Ook worden drukke routes ontlast. Nieuwe verbindingen zijn zoveel mogelijk ingebed in ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de bouw van nieuwe woningen en kantoren.
3. Van Groene Lopers naar autoluw Groennet. We bouwen de groene fietsroutes van Amsterdam uit tot een sluitend fietsnetwerk: het Groennet. Dit Groennet biedt ontspannen fietsritten op autoluwe of autovrije routes in een groene omgeving. Een herkenbare bewegwijzering helpt daarbij.
4. Gemakkelijker fietsparkeren: beter benutten van meer plekken. Op drukke plekken, vooral in de binnenstad, zijn scherpe keuzes nodig om te zorgen voor voldoende fietsparkeercapaciteit én voldoende ruimte voor voetgangers en andere functies. Op deze plekken breiden we het aantal openbare en particuliere fietsparkeerplekken zo veel mogelijk uit. Ook nemen we maatregelen om het fietsparkeren te reguleren. Dat leidt niet overal tot een afdoende oplossing. In gebieden met een hoge druk op de ruimte, komen we in nauw overleg met de buurt tot een optimale verdeling van de ruimte voor voetganger, fiets(parkeren), auto(parkeren) en de andere voorzieningen. Met deze maatregelen wordt het

[2] Op basis van de beschikbare data uit de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). Dit is over het algemeen betrouwbare informatie. Het exacte percentage kan echter enigszins afwijken door missende informatie over bepaalde wegdelen. Uit een nadere inventarisatie ter plaatse (ter voorbereiding op de aanpassingen) moet blijken wat de feitelijke breedte per richting is.

trottoir beter toegankelijk voor voetgangers. Zo neemt de verblijfskwaliteit in straten toe.

5. 'Het nieuwe fietsparkeren' voor een aantrekkelijk verblijfsgebied. Samen met Amsterdammers maken we drukke straten tot een aantrekkelijker verblijfgebied. We starten met het nieuwe fietsparkeren. Dit bestaat uit experimenten op hotspots met fietsparkeerknelpunten in de binnenstad, rond winkelgebieden en in smalle straten met veel voetgangers. In deze verblijfsgebieden streven we naar minder geparkeerde fietsen in de openbare ruimte. Zo krijgen voetgangers ruim baan. We verkennen maatregelen als fietsdelen, het chippen van fietsen en andere innovatieve concepten als Bike & Walk.
6. Verstandig fietsen stimuleren. Hoe meer Amsterdammers fietsen, hoe belangrijker het wordt dat zij elkaar de ruimte gunnen. Dit vraagt om nieuw gedrag in het verkeer. We starten daarom met acties gericht op het nieuwe fietsen als een nieuwe fietsroute of fietsstalling in gebruik wordt genomen.
7. Ruimte voor innovatie. Er zijn innovatieve maatregelen nodig om ervoor te zorgen dat fietsers comfortabel door de stad kunnen blijven fietsen. De laatste jaren zijn de technologische mogelijkheden sterk toegenomen. Samen met de markt en kennisinstituten onderzoeken we de mogelijkheden voor innovatieve toepassingen.21 van de 54 maatregelen kent een innovatief karakter. In het plan zijn deze maatregelen herkenbaar aan een icoontje.

Hoofdstuk 1: Comfortabel doorfietsen
Comfortabel doorfietsen betekent dat fietsers hun bestemming bereiken via royale, directe, snelle, egale en herkenbare routes.

Comfortabel doorfietsen		
Royale routes	1	Bredere routes bij herprofileringen
	2	Slimme maatregelen voor nieuwe ruimteverdeling
	3	Binnenring als fietsboulevard
	4	Verbetering fietsroutes rondom Amsterdam Centraal
	5	Conflictarme fiets- en voetgangersroutes Damrak en Amsterdam Centraal
	6	Prins Hendrikkade: veiliger en royaler
	7	Verbinding vanaf het Meester Visserplein en het IJ verbeteren
	8	Oost-west verbindingen centrum
	9	Tweede fietsring Ceintuurbaan – Bilderdijkstraat
	10	Oversteekbaarheid van de Stadhouderskade
Snelle routes	11	Meer ruimte en kortere wachttijden voor fietsers bij de drukste kruispunten
	12	Actie 'Meer groen, minder wachten'
	13	Pilot fietschips
	14	Innovaties in Amsterdam
Directe routes	15	Fietsbereikbaarheid gebieden
	16	Aanleg van nieuwe fietsverbindingen
Egale routes	17	Fietspaden asfalteren
	18	Bezemronde oneffenheden in samenwerking met de

		Fietsersbond
Herkenbare routes	19	Uitvoering van het Groennet - fase 1 (marketing, bewegwijzering, profielen)
		Uitvoering Groennet fase 2 - 5 schakels á €500.000 die nog niet gedekt zijn elders
	20	Betere verwijzingen bij wegwerkzaamheden

Hoofdstuk 2: Gemakkelijk fietsparkeren

Gemakkelijk fietsparkeren betekent dat de Amsterdamse fietser gemakkelijk een vrije fietsparkeerplek vindt nabij zijn bestemming. En dat er voldoende ruimte is en blijft voor voetgangers. Bij de aanpak van het fietsparkeren besteden we ook aandacht aan geparkeerde brom- en snorfietsen.

Gemakkelijk fietsparkeren		
Gemakkelijk fietsparkeren	21	Gebiedsaanpak hotspots fietsparkeren
Toegankelijke stoep	22	Bike & Walk
	23	Fietsen staan op de juiste plek
	24	Handhaving 'foutparkeerders'
	25	Invoeren verplicht fietsparkeren in de rekken
	26	Fietsers met een beperking kunnen makkelijk parkeren vlakbij hun bestemming
Beter benutten	27	Meer plek in het rek: opschoonactie
	28	Betere vindbaarheid van fietsparkeerplekken
	29	Meer fietsen passen in het rek
Meer openbaar fietsparkeren	30	Meer fietsparkeerplekken in de openbare ruimte
	31	Fietsparkeren integraal onderdeel van herinrichtingsprojecten
	32	Flexparkeren
	33	Slim gebruik van parkeerruimte voor auto's en fietsen
	34	Pop-up fietsparkeren
	35	Gebouwde stallingen (voorbereidingskosten)
	36	Voldoende vindbare fietsparkeerplaatsen bij de grote OV-locaties
Meer particulier fietsparkeren	37	Fiets- en scooterparkeernorm nieuwbouw
	38	Toolbox ondernemers
	39	Subsidieregeling buurtfietsenstallingen
Het nieuwe fietsparkeren	40	Chipparkeren
	41	Pilots voor fietsparkeerregulering op hotspots
	42	Vervolg 'Klaar met je Fiets'

Hoofdstuk 3: Het nieuwe fietsen

Het nieuwe fietsen is een aanvulling op de fysieke maatregelen die we nemen om de stad aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor fietsers. Het nieuwe fietsen gaat over gedrag, het naleven van de regels en het rekening houden met elkaar. Het stimuleren van het

fietsgebruik om optimaal te profiteren van de voordelen van het fietsgebruik en de stad ook bij verdere groei toegankelijk en bereikbaar te houden. En ten slotte gaat het om experimenteren met innovaties zoals deelfietsconcepten om te onderzoeken hoe het fietsgebruik kan toenemen zonder dat de druk op de openbare ruimte bij bestemmingen ook toeneemt.

Het nieuwe fietsen		
Kiezen voor de fiets	43	Marktverkenning deelfietsen
	44	Uitbreiding OV-fiets bij stations en introductie van deelfietsen bij metrohaltes
	45	Fietsgebruik aanmoedigen in samenwerking met GGD en stadsdelen
	46	Platform voor kennisdeling en innovatie
	47	Fietsvriendelijke maatregelen
	48	Gemakkelijker en sneller je fiets terugvinden bij het Fietsdepot
Passend gedrag	49	Campagne 'het nieuwe fietsen'
	50	Campagne gedragsverandering bij fysieke ingrepen
	51	Fietslab 'het nieuwe fietsen'
	52	Afspraken maken met fietsverhuurders
	53	Inspelen op kansrijke initiatieven
	54	Onderzoek stadsdistributie per fiets
Communicatie en promotie		Communicatie en promotie over Amsterdam als fietsstad

Aan de slag met het Meerjarenplan Fiets

Om comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en 'het nieuwe fietsen' mogelijk te maken is een stevige organisatie nodig. Fiets moet in alle facetten van de gemeente goed zijn vertegenwoordigd.

Onderdelen:
- Centrale regie op de verschillende onderdelen door het Programmateam Fiets
- Stadsdelen spelen een belangrijke rol bij de uitvoering van het MJP Fiets
- Jaarlijks wordt een fietsmonitor opgesteld die bestaat uit een voortgangsrapportage en een vooruitblik. Het gaat uit van een adaptieve aanpak om in te spelen om de meest recente inzichten en ontwikkelingen. De doelstellingen zijn hierbij leidend en de maatregelen worden daarop afgestemd. De fietsmonitor wordt jaarlijks ter kennisname aangeboden aan de Commissie ID. Indien er aanleiding is om de raming te actualiseren, dan wordt dit betrokken bij de behandeling van de voorjaarsnota van het betreffende jaar.

Meer investeringen in fiets

De totale kosten voor het programma 'Meerjarenplan Fiets 2017 – 2022' zijn geraamd op €54 mln. Het betreft alleen nieuwe maatregelen gebaseerd op onderzoeken, analyses en gesprekken ter voorbereiding op het plan. Voor een toelichting op de kosten en dekking zie de 'financiële paragraaf'.

De gemeente Amsterdam investeert in de komende jaren fors meer dan de €54 mln. die in dit MJP Fiets genoemd wordt. Er wordt fors geïnvesteerd in fietsparkeervoorzieningen bij NS-stations. Dit komt voort uit de inspanningen van het vorige MJP Fiets. Met behulp van de prioriteringstool - ontwikkeld voor dit MJP Fiets - zijn de beste scorende ontbrekende geselecteerd. De 'kleinere' schakels maken onderdeel uit van de begroting van het MJP fiets. Schakels met een hoger investeringsbedrag dan €500.000 zijn separaat in de Voorjaarsnota 2017 opgenomen. Ten slotte worden er kosten gemaakt voor de exploitatie, het beheer en onderhoud van stallingen en het fietsdepot. De totale uitgaven van de gemeente en derden (VRA, Prorail en NS) op het gebied van fiets in de periode 2017-2021, inclusief het MJP Fiets, bedragen conform begroting ongeveer € 351 mln.

Inschatting van de uitgaven in de periode 2017 - 2021	
Investeringen in fietsparkeren en het fietsnetwerk (incl. het MJP Fiets)	€ 100 mln.
Bovenplanse investeringen gerelateerd aan Koers 2025	€ 94 mln.
Fietsparkeren bij stations	€125 mln.
Exploitatie, beheer en onderhoud van stallingen en Fietsdepot	€32 mln.
Totaal	**€ 351 mln.**

In de totale uitgaven wordt geen rekening gehouden met lopende projecten zoals de fietsenstallingen Beursplein en Leidseplein. Ook zijn de investeringen die in de nieuwe woongebieden worden gedaan om nieuwe fietsinfrastructuur aan te leggen niet meegenomen behalve de bovenplanse investeringen gerelateerd aan Koers 2025. Ten slotte gaat Amsterdam nog investeren in een brug over het IJ (geraamd op € 240 mln.) en een betere fietsverbinding met Zeeburgereiland. Ook deze investeringen zijn niet meegeteld.

Ad 2. Kennis te nemen van de nota van beantwoording
In totaal zijn 100 reacties ontvangen, waarvan 87 reacties van inwoners(groepen), zes reacties van organisaties/instanties en uit alle (zeven) stadsdelen. Over het algemeen bestaat er brede waardering voor de maatregelen uit dit MJP Fiets. De ambitie van Amsterdammers reikt ver. Voor sommigen kan het zelfs niet ambitieus genoeg. De urgentie om met dit MJP Fiets meer ruimte te bieden aan fietsers en voetgangers wordt in de reacties breed gedeeld.

<u>De belangrijkste punten die naar aanleiding van de consultatie toegevoegd of gewijzigd zijn ten opzichte van de consultatieversie:</u>

- De inleiding is aangepast omdat hier nog een voorbehoud stond over de vaststelling van de voorjaarsnota.
- Er is een maatregel toegevoegd over stadsdistributie per fiets. Stadsdistributie per fiets wordt in verschillende inspraakreacties genoemd. De groei van het bezorgverkeer per fiets levert extra voertuigen op de fietspaden op. In samenwerking met de HvA gaan we meer informatie verzamelen over de te verwachten ontwikkeling en de consequenties daarvan.
- De nieuw te realiseren fietsverbindingen die in de voorjaarsnota 2017 zijn opgenomen zijn ook in het MJP Fiets opgenomen.
- Informatie over het project snorfiets naar de rijbaan is toegevoegd.
- De fietsverbinding die onderdeel is van de Sportas is toegevoegd aan het MJP Fiets. Uit de inspraakreacties blijkt dat de Sportas in het MJP Fiets wordt gemist. De verbinding moet nog verder uitgewerkt worden, daarnaast is dit project onder voorbehoud financiering (aanvraag voor de voorjaarnota 2018 wordt voorbereid).
- De tekst over deelfietsen en de marktconsultatie deelfietsen is aangepast naar

aanleiding van de actuele ontwikkelingen rondom deelfietsen.

Veel reacties gaan over de volgende onderwerpen. Grotendeels kunnen die reacties worden meegenomen in de uitvoering van het MJP Fiets:

- Verkeerslichten en kruisingen: Suggesties worden meegenomen in de uitvoering van de maatregel 'Meer groen minder wachten' en andere maatregelen uit dit MJP of bij toekomstige herprofileringen van de openbare ruimte.
- Snorfiets: maakt onderdeel uit van 'snorfiets naar de rijbaan'.
- Nieuwe fietsverbindingen: er zijn een heel aantal nieuwe, nuttige suggesties gedaan die we aan de prioriteringstool toevoegen.
- Gebiedsaanpak hotspots fietsparkeren: Suggesties en ervaringen worden meegenomen in de uitvoering. Verder blijven we fietsparkeertellingen doen, als daar aanleiding toe is kunnen we nieuwe plekken aanwijzen als hotspot.
- Handhaving fietsparkeren: We gaan samen met de stadsdelen na wat de benodigde handhavingscapaciteit voor het thema fiets is, mede met het doel om tot een goed onderbouwde financieringsaanvraag te komen.
- Gedrag en het nieuwe fietsen: De reacties gebruiken we bij het opzetten van de campagne 'het nieuwe fietsen' waarin we op een positieve manier aandacht gaan geven aan het gewenste gedrag van fietsers voor andere weggebruikers.
- Fietsende toeristen: Fietsende toeristen worden in diverse inspraakreacties genoemd in relatie tot gevaarlijke situaties op fietsroutes. In het MJP Verkeersveiligheid is een onderzoek opgenomen naar de mate waarin toeristen betrokken zijn bij ongevallen.

Voorgesteld wordt om de volgende verzoeken niet over te nemen:

- Het verzoek om de tekst te schrappen over de mogelijkheid om autoverkeer gebruik te laten maken van de trambaan: Dit is één van de mogelijkheden om ruimte te creëren voor fietsers en wordt niet bij voorbaat uitgesloten. Als de straat is aangeduid als een Plusnet OV, dan wordt deze oplossing niet overwogen.
- Suggestie om de snorfiets te verbieden binnen de Ring A10: Uitsluiten van een totale categorie weggebruikers (de snorfiets) van deelname aan het verkeer in de stad raakt de belangen van de snorfietser onevenredig.
- Toepassen van een speciale opstelstrook voor scooters bij verkeerslichten: deze maatregel is waarschijnlijk ongunstig voor de verkeersveiligheid.
- Verzoek om detailmaatregelen te nemen tegen scooters, zoals verbod bij bv Magere Brug: deze locaties vallen binnen het project 'snorfiets naar de rijbaan'. Omwille van de duidelijkheid voeren we maatregelen in één keer uit. De suggesties worden bij de planvorming betrokken.
- Fietsparkeren mogelijk maken in autoparkeergarages: onbenutte ruimte in autoparkeergarages wordt bij voorkeur gebruikt om op straat geparkeerde auto's een plek te bieden.
- Verzoek om een doelstelling op te nemen voor de groei van het fietsgebruik in de stadsdelen Zuid, West, Centrum en Oost: de insteek is om de (verwachte) groei te faciliteren en niet te kiezen voor een specifieke doelstelling.

Financiële paragraaf

Vaststelling door de gemeenteraad van het nieuwe MJP Fiets 2017 - 2022 is gepland in november 2017. Het vorige MJP Fiets liep van 2012 tot en met 2016. In de begroting 2017 (Stedelijk Mobiliteitsfonds) is uitvoering van doorlopende maatregelen uit het MJP Fiets 2012 – 2016 opgenomen omwille van de continuïteit.

Kosten 2017 - 2022

Onderdeel	Totale kosten in mln.*	Bijdrage centrale stad (SMF)	Bijdrage Vervoerregio en ProRail
Comfortabel doorfietsen	24,9	14,1	10,8
Gemakkelijk fietsparkeren	22,1	14,6	7,5
Het nieuwe fietsen	4,4	2,5	1,9
Organisatie	3,0	3,0	0,00
Totaal	**54,4**	**34,2**	**20,2**

* De kosten van nieuwe fietsverbindingen zijn geraamd op basis van de Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK). Voor projecten waarbij de uitvoering nog afhankelijk is van een gebiedsgerichte aanpak is gebruik gemaakt van ervaringscijfers van onder andere de uitvoering Sarphatistraat en fietsparkeermaatregelen in verschillende gebieden.

Dekking 2017 -2021
Het MJP Fiets heeft een looptijd van zes jaar (2017 t/m 2022). De meerjarenraming vanuit het Stedelijk Mobiliteitsfonds loopt tot 2021. In de voorjaarsnota van 2018 zal een aanvraag gedaan worden voor dekking van de kosten in 2022.

	2017	2018	2019	2020	2021*	Totaal
SMF Voorjaarsnota 2017	3,0	6,0	6,0	6,4	5,5	26,9**

** 2021 betreft een nieuwe jaarschijf in de meerjarenraming vanuit het SMF.*
*** de totale bijdrage vanuit het SMF bedraagt € 32,6 mln. Jaarschijf 2022 is echter nog opgenomen in de meerjarenraming van het fonds/begroting.*

Maatregelen met grote financiële consequenties, die nog niet zijn gedekt binnen dit plan, leggen we na gedegen voorbereiding en uitwerking afzonderlijk voor aan het college van B&W en de gemeenteraad. Het betreft vooral de uitwerking van kostbare, nieuwe fietsverbindingen en gebouwde stallingen. Indien er aanleiding is om aanvullende dekking aan te vragen, dan wordt dit betrokken bij de behandeling van de voorjaarsnota van het betreffende jaar. Eén van die projecten betreft de Sportas. Hiervoor is de dekking van de investeringskosten nog niet geheel rond en wordt een aanvraag voorbereid voor de voorjaarsnota 2018.

Financiering Vervoerregio en ProRail
De verwachte bijdrage van de Vervoersregio Amsterdam sluit aan bij de Investeringsagenda Fiets van de Vervoerregio en de verwachte bijdrage conform richtlijnen van de Brede Doeluitkering. De voorliggende meerjarenbegroting is afgestemd met de Vervoerregio, maar voor hun bijdrage geldt dat definitieve afspraken worden gemaakt bij de verdere uitwerking van de betreffende projecten. Bij de uitvoering van het MJP Fiets is de Vervoerregio actief betrokken via het Programma Fiets. De bijdrage van ProRail betreft een afgesproken bijdrage aan de engineeringskosten voor stallingen bij Amsterdam Centraal.

Overige toelichting:
PM

Conclusie:
PM

Jaar 2017
Afdeling 1
Nummer 0
Datum <vrije tekst griffie>

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad

R

Voordracht voor de raadsvergadering van 8 november 2017

Geheimhouding

n.v.t.

Stukken

Meegestuurd
01 Meerjarenplan Fiets 2017 – 2022
02 Samenvatting Meerjarenplan Fiets 2017 - 2022
03 Nota van beantwoording inspraak en consultatie

Ter inzage gelegd
Nvt

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

5.1, 2, e secretaris

E.E. van der Laan, burgemeester