Gemeente Amsterdam



Voor fietsers

en een gezonde en bereikbare stad

MEERJARENPLAN FIETS 2017 – 2022

Inhoud

2 **Voorwoord**

5 **Over dit Meerjarenplan Fiets**
12 Drie doelstellingen voor wereldfietsstad Amsterdam
15 Keuzes voor een gezonde, bereikbare en aantrekkelijke stad

19 **Hoofdstuk 1**
Comfortabel doorfietsen
20 Analyse
23 Acties
Comfortabel doorfietsen
23 Royale routes
26 Snelle routes
28 Directe routes
31 Egale routes
33 Herkenbare routes
35 Monitoring
Comfortabel doorfietsen

37 **Hoofdstuk 2**
Gemakkelijk fietsparkeren
38 Analyse
42 Acties
Gemakkelijk fietsparkeren
43 Toegankelijke stoep
45 Capaciteit benutten
46 Meer publieke fietsplekken
49 Meer particulier fietsparkeren
51 Het nieuwe fietsparkeren
53 Monitoring
Gemakkelijk fietsparkeren

55 **Hoofdstuk 3**
Het nieuwe fietsen
57 Analyse
59 Acties
Het nieuwe fietsen
59 Kiezen voor de fiets
64 Passend gedrag
67 Monitoring
Het nieuwe fietsen

69 **Hoofdstuk 4**
Aan de slag
70 Organisatie
71 Communicatie: het grote verhaal
72 Financieel
74 Fietsmonitor

76 **Bijlagen**
76 Bijlage 1
Programmateam Fiets en partners
77 Bijlage 2
Verantwoordelijkheid uitvoering maatregelen
80 Bijlage 3
Resultaten van het vorige Meerjarenplan Fiets
81 Bijlage 4
Lijst met nieuwe fiets-verbindingen
82 Bijlage 5
Hotspots fietsparkeren
83 Bijlage 6
Samenvatting raport ‘Bikenomics Amsterdam’- Decisio
85 Bijlage 7
Analyse en toekomst van buurtfietsenstalligen

Voorwoord

Weinig dingen op deze wereld horen zo bij elkaar als Amsterdam en de fiets. In weer en wind, bij regen en zonneschijn, in goede en slechte tijden zitten Amsterdammers, bezoekers en ook steeds meer toeristen op de meest uiteenlopende tweewielers. Er zijn boeken over geschreven, filmscènes aan gewijd en liedjes over gemaakt. De fiets is populairder dan ooit in Amsterdam. En dat is een goede zaak. Want fietsen is gezond en draagt bij aan een bereikbare en aantrekkelijke stad.

In onze compacte wereldstad is de fiets een van de belangrijkste vervoermiddelen - en dat is maar goed ook. Anders zou de stad waarschijnlijk voor een groot deel vast staan. Daarnaast zorgen al die fietsen voor ontzettend veel werkgelegenheid, voor fietsenmakers en verhuurders, voor ontwerpers en fabrikanten.

Amsterdammers bezitten samen bijna een miljoen fietsen. Tel daarbij leen- en huurfietsen op en het is duidelijk dat deze enorme hoeveelheid tweewielers ook voor problemen en uitdagingen zorgt. Passen al die wachtende fietsers wel voor het verkeerslicht? Hoe zorgen we ervoor dat iedereen z'n fiets ergens kwijt kan, zonder anderen in de weg te staan? En op welke manier kunnen we fietsers veilig laten deelnemen aan het verkeer, naast de auto, het OV en voetgangers?

Ga op een terrasje zitten en kijk wat er allemaal voorbijkomt: maaltijdbezorgers, fietskoeriers, scholieren met zware rugtassen, senioren op een e-bike, kantoormedewerkers op een elektrische deelfiets, hipsters op een fixie. Een fiets is allang niet meer twee wielen en een frame, maar bestaat in vele vormen. Dit vraagt om een wendbare overheid die daar slim op inspeelt.

Om voor alle fietsers in Amsterdam wereldfietsstad te blijven, stellen we ons drie doelen: comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en het nieuwe fietsen. De eerste twee doelstellingen gaan we bereiken met de concrete maatregelen in dit Meerjarenplan Fiets. Het derde doel, het nieuwe fietsen, gaat vooral over hoe we op de fiets omgaan met elkaar. De veranderende en steeds drukkere stad vraagt om een ander gedrag van iedereen die fietst: inwoners, ondernemers en bezoekers. Met de maatregelen uit dit plan ben ik ervan overtuigd dat we er samen voor zorgen dat Amsterdam wereldfietsstad blijft.

Pieter Litjens,
wethouder Verkeer en Vervoer
gemeente Amsterdam



Over dit Meerjaren-plan Fiets

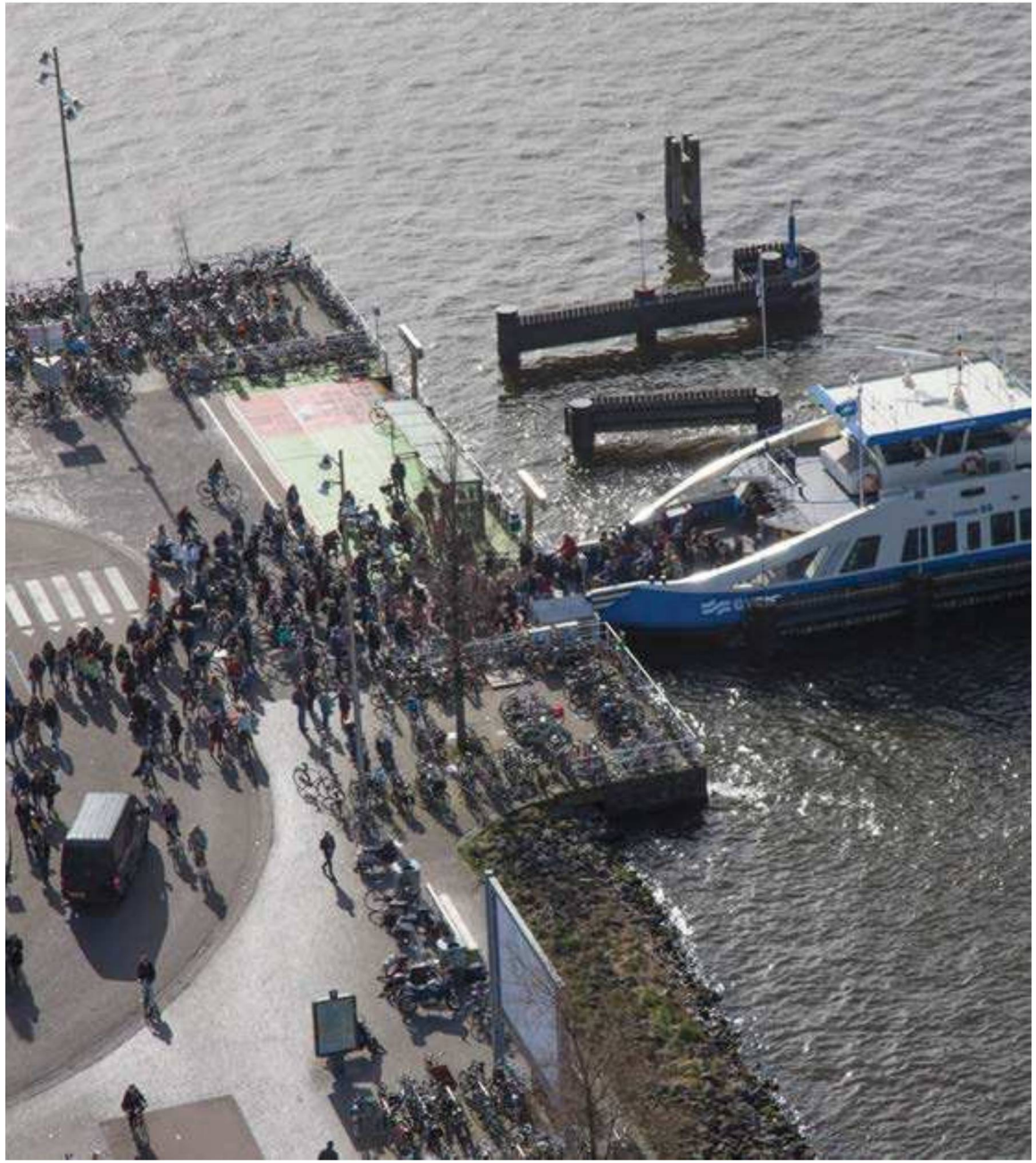
Het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 volgt de ingezette koers uit de MobiliteitsAanpak Amsterdam (2013), het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (2015) en het Kader Fietsparkeren (2015). Het sluit aan bij de opgaven uit de Agenda Duurzaamheid (2015), Stad in Balans (2015), Koers 2025 (uit 2016) en de Visie Openbare Ruimte 2017.

Dit plan is tot stand gekomen op basis van inzichten uit diverse onderzoeken (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 is gericht op de opgave voor de komende zes jaar met een perspectief naar 2030. We investeren in infrastructuur (nieuwe verbindingen) en innovaties. Zo houden we de stad ook in de toekomst gezond, aantrekkelijk en bereikbaar. Tegelijkertijd pakken we de grootste knelpunten in het fietsnetwerk en het fietsparkeren aan.

Dit plan bouwt voort op het Meerjarenplan Fiets 2012-2016. Steeds meer resultaten daarvan zijn zichtbaar in de stad, zoals 16.000 nieuwe fietsparkeerplekken, waarvan 11.000 bij stations. Succesvolle maatregelen zetten we voort, kansrijke maatregelen voegen we toe en met pilots maken we werk van technologische innovaties vanuit de markt. Met een adaptieve aanpak spelen we de komende jaren in op actuele ontwikkelingen. Drie doelstellingen zijn daarin leidend. De hoofdstukken 2, 3 en 4 bevatten voor elk van de drie doelstellingen een analyse, de kern van de acties en de bijbehorende maatregelen. Hierbij wordt gebruikgemaakt van innovatie in maatregelen en aanpak. Deze worden in de tekst gemarkeerd met een ‘lampje’. We evalueren de pilots en experimenten. Bij een positieve evaluatie bezien we de mogelijkheden voor een bredere toepassing.

De totale kosten voor het programma Meerjarenplan Fiets 2017-2022 zijn geraamd op € 54 miljoen. Hiervan kan naar verwachting een deel worden gedekt door derden.

Maatregelen met grote financiële consequenties die nog niet zijn gedekt in dit plan, leggen we na gedegen voorbereiding en uitwerking afzonderlijk voor aan het college van B&W en de gemeenteraad. Het betreft met name de uitwerking van kostbare, nieuwe fietsverbindingen en gebouwde stallingen. Als er aanleiding is om aanvullende dekking

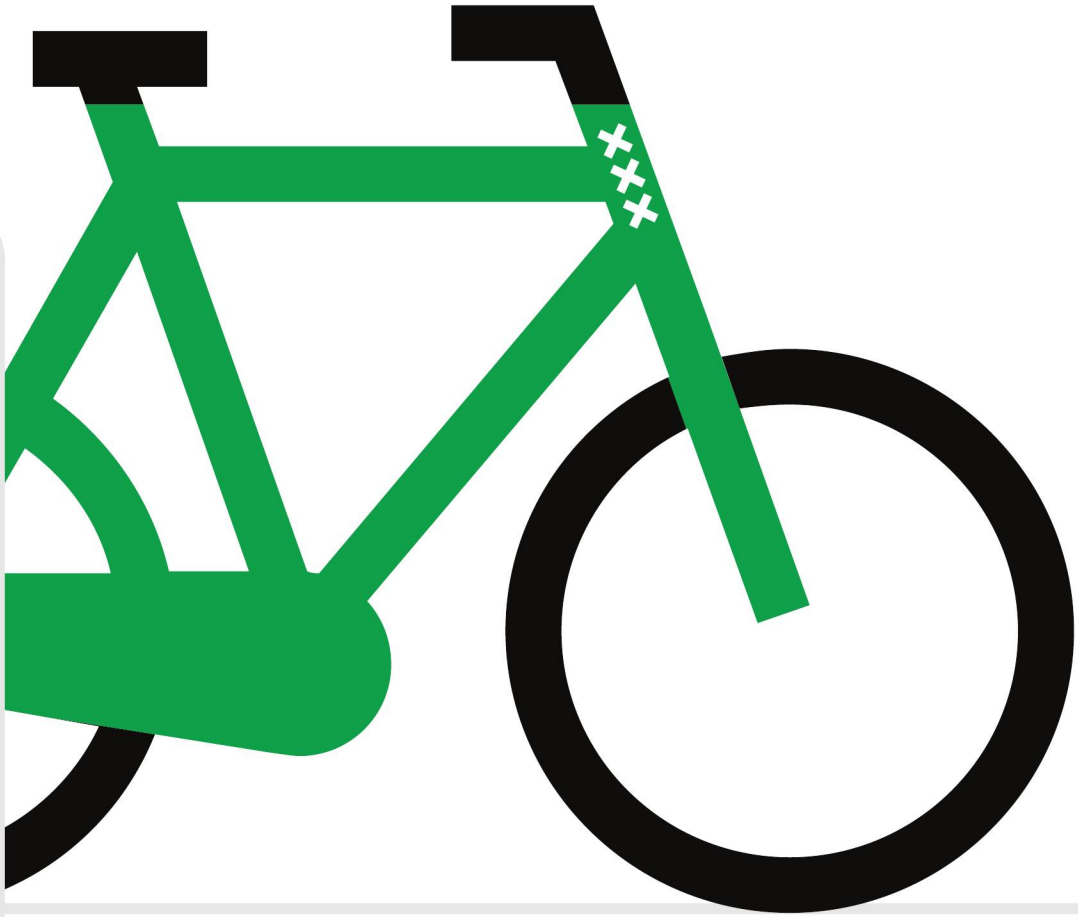


te vragen, wordt dit betrokken bij de behandeling van de Voorjaarsnota van het betreffende jaar.

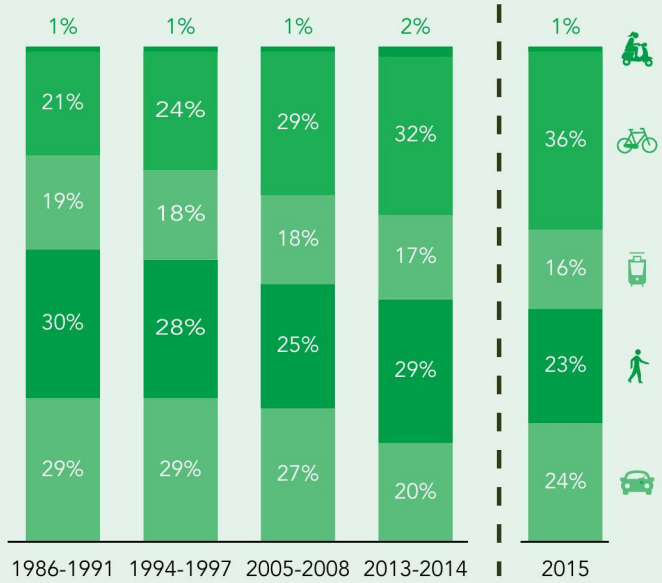
Naast de maatregelen die onder de paraplu van dit meerjarenplan vallen, investeren we de komende jaren in een aantal grote projecten, zoals het fietsparkeren bij stations, de Sprong over het IJ en verbindingen met nieuwe woonlocaties. Hiermee breiden we het fijnmazige fietsnetwerk van Amsterdam verder uit.

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 miljoen. Dit is exclusief de investeringen in een brug over het IJ, lopende projecten zoals de fietsstallingen bij het Leidseplein en Beursplein en investeringen in fietsinfrastructuur in nieuwe woongebieden.

Amsterdammers pakken het liefst de fiets



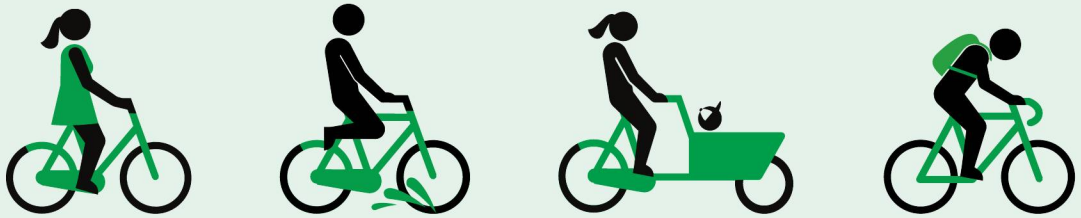
Per dag fietsen we in Amsterdam samen twee miljoen kilometer (2.000.000 km). Dat is vijftig keer de aarde rond. Gemiddeld maken de 835.000 Amsterdammers per dag 665.000 fietsritten. Met 36% van de verplaatsingen is de fiets veruit het meest gebruikte vervoermiddel (figuur 1 en 2). Van alle vervoermiddelen groeit het gebruik van de fiets in Amsterdam het snelst. De afgelopen 25 jaar is het aantal verplaatsingen per dag explosief gegroeid, van 445.000 naar 665.000.



FIGUUR 1 **VERVOERMIDDELKEUZE VERPLAATSINGEN VAN/ NAAR/BINNEN AMSTERDAM DOOR BEWONERS PER WERKDAG**

Hoofdvervoermiddel	1986-1991	1994-1997	2005-2008	2013-2014	2015
Brom-/snorfiets	17	18	23	46	24
Fiets	447	566	573	609	666
OV	403	420	352	319	301
Lopen	640	649	478	547	433
Auto	622	669	521	385	440

FIGUUR 2 **AANTALLEN VERPLAATSINGEN (X1.000) VAN/NAAR/ BINNEN AMSTERDAM DOOR BEWONERS PER WERKDAG**



Amsterdam groeit door

Begin 2017 telt Amsterdam 835.000 inwoners. Tien jaar geleden waren dat er nog zo'n 100.000 minder. Amsterdam groeit door naar 906.000 inwoners in 2025. In 2025 zijn er naar verwachting 50.000 extra woningen bijgebouwd (Koers 2025). Dat alleen al zorgt in het centrum voor een groei van het fietsverkeer met ongeveer 10%. Daarnaast ligt er een opgave om de nieuwe gebieden goed te ontsluiten.

Drukte in de stad

Amsterdam is een levendige stad. De ruimte in de stad is schaars. Dat merken Amsterdammers en bezoekers, zeker in de spits. 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. Hoewel fietsen relatief weinig ruimte innemen, ervaren voetgangers op de drukste plekken regelmatig hinder van fietsen op de stoep. Dit vraagt om

keuzes en goed gedrag van fietsers. In onze stad blijft het echter druk. Zoals dat hoort bij een dynamische fietsstad.

Naar elke bestemming

Elke Amsterdammer heeft zijn of haar eigen reden voor een rit op de fiets. De een gaat voor haar werk op de fiets naar het station. De ander pakt de fiets om boodschappen te doen op de markt. School, werk, uitgaan, sport, de fiets brengt Amsterdammers naar elke bestemming.

GEMONETARISEERDE MAATSCHAPPELIJKE WAARDE VAN FIETSEN IN PERIODE 2010-2015[1]

TOTALE MAATSCHAPPELIJKE WAARDE IN EURO'S (* MILJOEN EURO)	
GEZONDHEID	21,6
LEEFBAARHEID	13,7
MOBILITEIT	87,6
TOTAAL	122,9

1 DECISIO (2017), BIKENOMICS AMSTERDAM

Fietsers maken

→ de stad gezonder

Fietsers maken een goede keuze voor hun eigen gezondheid én dragen bij aan de gezondheid van de stad. Fietsen past bij een gezonde levensstijl in onze bewegende stad. Fietsers zijn gemiddeld minder vaak ziek, gezonder en productiever. Tussen 2010 en 2015 zijn we in Amsterdam veel meer gaan fietsen: jaarlijks in totaal zo'n 300 miljoen kilometer meer. Mede hierdoor waren we samen 50.000 dagen minder ziek. Tegelijkertijd dragen fietsers bij aan schonere lucht in de stad. Door meer te fietsen voorkwamen we de uitstoot van 40.000 ton CO_2. Fietsen levert daarmee een cruciale bijdrage aan het bereiken van de wereldwijde klimaatdoelstellingen van Parijs.

→ de economie sterker

Het toegenomen fietsgebruik in de periode 2010-2015 heeft een gunstig effect op de gezondheid, leefbaarheid en mobiliteit in Amsterdam. Uit onderzoek[1] blijkt dat deze groei een maatschappelijke waarde van ruim € 120 miljoen vertegenwoordigt. Zie verder bijlage 6.
Fietsers maken de economie dus sterker. De omzet in de Amsterdamse fietsenbranche is ruim € 108 miljoen per jaar. Groene logistiek met fietskoeriers groeit hard. Fietsers nemen weinig ruimte in. Daarmee draagt fietsen bij aan de bereikbaarheid van de stad. Dit is essentieel voor haar economische groei.

→ de stad aantrekkelijker

Fietsers maken een aantrekkelijke stad. Mede dankzij fietsers kan de stad doorgroeien. Door binnenstedelijke nieuwbouwlocaties wordt de stad nog fijnmaziger. Er ontstaan nieuwe straten en pleinen waar inwoners verblijven en ondernemers zich vestigen. Zij gebruiken de stad steeds meer als een huiskamer. Amsterdam kiest voor voetgangers en fietsers. Beide nemen relatief weinig ruimte in en vergroten de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.



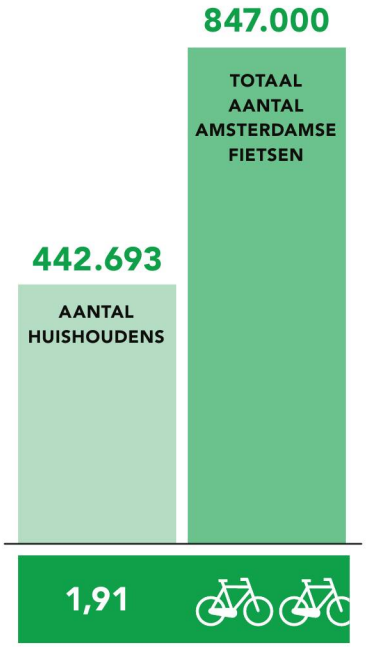
+5%

Aandeel Amsterdammers met een elektrische fiets 2013-2016



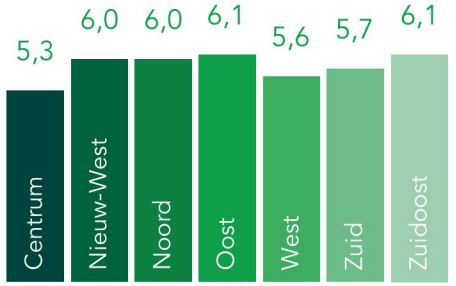
Bezit snorfietsen, 2015-2016

+10%



GEMIDDELD AANTAL FIETSEN PER HUISHOUDEN, 2015



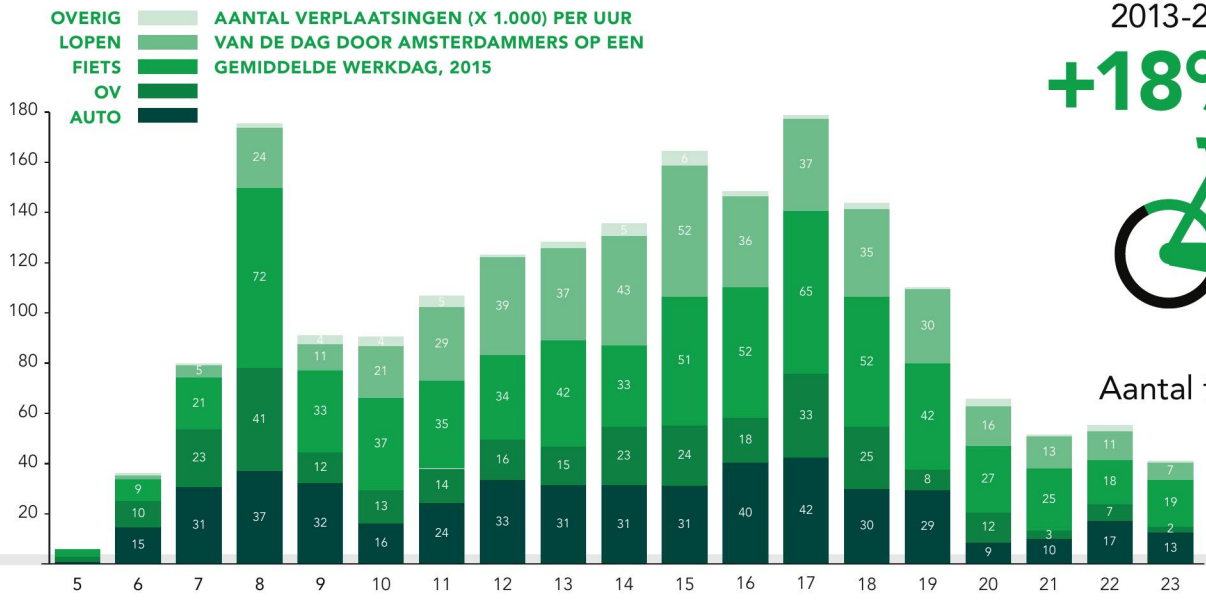


TEVREDENHEID ONDER BEWONERS OVER AANBOD FIETSPARKEERVOORZIENINGEN PER STADSDEEL, 2015

Gebruik fiets onder jongeren, 12-17 jaar 2015

55%





Aantal fietsen per huishouden 2013-2015

+18%



Aantal fietsverplaatsingen, 08.00-09.00 uur

72.000




Ruimte voor innovatie
'Het nieuwe fiets-parkeren' voor een aan-trekkelijk verblijfsgebied
Verstandig fietsen stimuleren
Van Groene Lopers naar autoluw Groennet
Betere doorstroming voor het meest gebruikte vervoermiddel
Uitbreiding fietsroutes met nieuwe verbindingen
Gemakkelijker fietsparkeren: bestaande capaciteit beter benutten en extra plekken creëren
Voor fietsers
en een gezonde en bereikbare stad
1
Comfortabel doorfietsen
2
Gemakkelijk fietsparkeren
3
Het nieuwe fietsen
Meerjarenplan Fiets 2017 – 2022

Drie doelstellingen voor wereldfietsstad Amsterdam

Met drie doelstellingen bouwen we in Amsterdam verder aan onze wereldfietsstad. Met de keuzes, acties en maatregelen uit dit Meerjarenplan Fiets investeren we in de belangrijkste nieuwe fietsverbindingen en fietsparkeeroplossingen waarmee we de grootste knelpunten in de stad aanpakken. Voor het realiseren van de doelstellingen zijn we natuurlijk mede afhankelijk van andere ontwikkelingen die invloed hebben op de bereikbaarheid van de stad.



1 Comfortabel doorfietsen



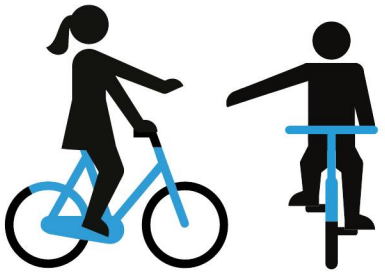


2 Gemakkelijk fietsparkeren





3 Het nieuwe fietsen



1

Comfortabel doorfietsen

Fietsers in Amsterdam bereiken hun bestemming via royale, directe, snelle, egale en herkenbare routes. Dit betekent dat fietsers gebruik kunnen maken van een fijnmazig netwerk van autoluwe fietsstraten of vrijliggende fietspaden van ten minste 2,5 meter breed, voorzien van rood asfalt. 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,[2] een minimale breedte heeft van 2,50 meter (begin 2017 is dit 34%).[3] Daarnaast willen we dat fietsers tevreden zijn over de kwaliteit van het Amsterdamse fietsnetwerk. Bij het volgende fietstevredenheidsonderzoek doen we hiervoor een nulmeting.

Voor fietsers betekent dit onder meer:

- nieuwe fietsverbindingen die barrières slechten;
- nieuwe aantrekkelijke fietsroutes: het Groennet;
- meer ruimte op de drukste fietsroutes.

> Meer over 'Comfortabel doorfietsen' in hoofdstuk 1

2 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

3 OP BASIS VAN DE BESCHIKBARE DATA UIT DE NATIONALE DATABANK WEGVERKEERSGEGEVENS (NDW). HET EXACTE PERCENTAGE KAN ENIGSZINS AFWIJKEN DOOR ONTBREKENDE INFORMATIE OVER BEPAALDE WEGDELEN. UIT EEN INVENTARISATIE TER PLAATSE (TER VOORBEREIDING OP DE AANPASSINGEN) MOET BLIJKEN WAT DE FEITELIJKE BREEDTE PER RICHTING IS.

2

Gemakkelijk fietsparkeren

Fietsers in Amsterdam vinden een vrije parkeerplek nabij hun bestemming. Voor meer plek in het rek zetten we stevig in op handhaving. We pakken de belangrijkste hotspots, waar fietsparkeren een groot knelpunt vormt, aan en werken aan een goede toegankelijkheid van de openbare ruimte. Doelstellingen voor deze hotspots is een maximale bezettingsgraad[4] van 85% (nu gemiddeld 90% op de hotspots) van fietsparkeervoorzieningen en een maximale fietsparkeerdruk[5] van 125% in 2025 (nu gemiddeld 195% op de hotspots). Daarnaast streven we naar een positievere waardering van Amsterdammers voor de fietsparkeervoorzieningen. Doelstelling is een rapportcijfer voor fietsparkeren van 7,0 in 2025 (tegen 5,8 in 2015; ATB 2016).

4 DE BEZETTINGSGRAAD GEEFT DE VERHOUDING WEER TUSSEN HET AANTAL GEPARKEERDE TWEEWIELERS IN DE REKKEN/VAKKEN GEDEELD DOOR DE FIETSPARKEERREKKEN IN EEN GEBIED.

5 DE FIETSPARKEERDRUK GEEFT DE VERHOUDING WEER TUSSEN HET AANTAL GEPARKEERDE TWEEWIELERS IN DE OPENBARE RUIMTE GEDEELD DOOR HET FIETSPARKEERREKKEN IN EEN GEBIED.

Voor fietsers betekent dit onder meer:

- meer vrije plekken in fietsenstallingen en op straat;
- gemakkelijker een parkeerplek vinden door betere verwijzing en informatie;
- uitbreiding van het aantal gebieden met een aantrekkelijke verblijfskwaliteit in combinatie met fietsparkeren bij aanlooproutes (Bike&Walk).

> **Meer over 'Gemakkelijk fietsparkeren' in hoofdstuk 2**

3

Het nieuwe fietsen

Fietsers in Amsterdam gaan voor bewust en goed gedrag. Dat is nodig voor minder hinder door fietsers. We stimuleren Amsterdammers ook om vaker te fietsen. We promoten gedragsverandering voor meer veiligheid en goed gedrag in het verkeer.
We streven ernaar dat er meer wordt gefietst in Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Gemiddeld kiezen bewoners van deze stadsdelen voor 27% van hun verplaatsingen de fiets (ATB 2016). Doelstelling is een aandeel van ten minste 35% in 2025. Daarnaast willen we dat fietsers zich op hun gemak voelen. Doelstelling is een fietstevredenheidscijfer van 7,5 in 2025 (7,1 in 2015; ATB 2016).

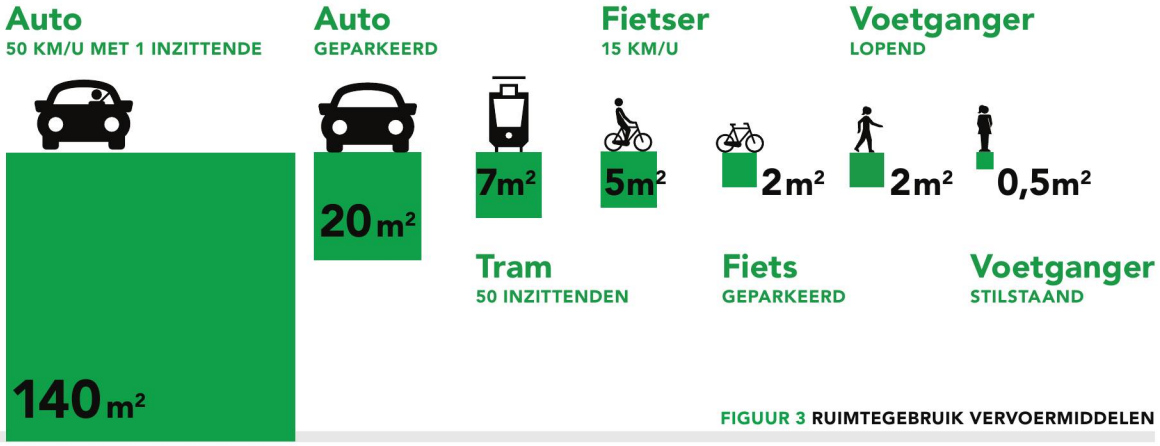
Voor fietsers betekent dit onder meer:

- maatregelen die het fietsen aangenamer maken;
- campagnes om fietsen te stimuleren en goed gedrag te bevorderen;
- financiële bijdragen aan kansrijke fietsinitiatieven van Amsterdammers.

> **Meer over 'Het nieuwe fietsen' in hoofdstuk 3**

Keuzes voor een gezonde, bereikbare en aantrekkelijke stad

De doelstellingen comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en het nieuwe fietsen leiden tot de hier beschreven keuzes voor een gezonde, bereikbare en aantrekkelijke stad. Deze keuzes vormen tegelijkertijd een samenvatting van de acties en maatregelen uitgewerkt in hoofdstuk 1, 2 en 3.



FIGUUR 3 RUIMTEGEBRUIK VERVOERMIDDELEN

1 Betere doorstroming voor het meest gebruikte vervoermiddel

Amsterdam kiest voor vervoerswijzen die weinig ruimte innemen: per fiets en te voet (zie figuur 3). Fietsers krijgen 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 drukste fietsroutes, zoals de Weteringschans en de Kinkerstraat, worden verbreed. Snorfietsers gaan naar de rijbaan. Waar mogelijk is de auto op drukke fietsroutes te gast, zoals in de Sarphatistraat. 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, nieuwe fietspaden) voor fietsers waarvan ook voetgangers profiteren. Hiermee verbeteren we onder andere de verbinding tussen Zuidoost en de binnenstad en zorgen we voor kortere routes van en naar Noord en Nieuw-West. Ook worden drukke routes ontlast. Zo verkennen we een nieuwe fietsroute via de Haarlemmer Houttuinen om de Haarlemmerdijk en Haarlemmerstraat te ontlasten. Veel fietsers profiteren van deze nieuwe, aantrekkelijke routes. Nieuwe verbindingen zijn zoveel mogelijk ingebed in ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de bouw van nieuwe woningen (Koers 2025) en kantoren. We zorgen voor een fietsvriendelijke inrichting van ontwikkelgebieden, zodat de stad bereikbaar blijft. Dat doen we volgens de visie uit 'De Bewegende Stad'.

3
Van Groene Lopers naar autoluw Groennet

We bouwen de groene fietsroutes van Amsterdam uit tot een sluitend fietsnetwerk: het Groennet (zie figuur 10, p. 33). Dit Groennet biedt ontspannen fietsritten op autoluwe of autovrije routes in een groene omgeving. Een herkenbare bewegwijzering helpt daarbij. Zo krijgen fietsers meer keuzes in hun route en kunnen ze ook kiezen voor minder drukke routes.

4
Gemakkelijker fietsparkeren: beter benutten van meer plekken

Op drukke plekken, vooral in de binnenstad, zijn keuzes nodig om te zorgen voor voldoende fietsparkeercapaciteit én voldoende ruimte voor voetgangers en andere functies, zoals groen. Op deze plekken breiden we het aantal fietsparkeerplekken zoveel mogelijk uit. Ook nemen we maatregelen om het fietsparkeren te reguleren. Zoals stevige handhaving voor meer plek in het rek. Dat is niet overal voldoende. In gebieden met een hoge druk op de openbare ruimte komen we in nauw overleg met de buurt tot een nieuwe verdeling van de ruimte tussen voetganger, fiets(parkeren), auto(parkeren) en de andere voorzieningen. Dit kan betekenen dat we hier afwijken van bestaande parkeernormen. Daarnaast onderzoeken we op deze locaties ook de mogelijkheden voor nieuwe inpandige of ondergrondse fietsstallingen in bestaande en nieuwe gebouwen en nieuwe particuliere buurtfietsenstallingen. Met deze maatregelen wordt de stoep beter toegankelijk voor voetgangers en neemt de verblijfskwaliteit in straten toe.

5
'Het nieuwe fietsparkeren' voor een aantrekkelijk verblijfsgebied

Samen met Amsterdammers maken we drukke straten tot een aantrekkelijker verblijfsgebied. We starten met het nieuwe fietsparkeren. Dit bestaat uit experimenten op drukke locaties

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. Bij gedragsverandering geldt vaak: een goed begin is het halve werk. We starten daarom met acties gericht op het nieuwe fietsen als een nieuwe fietsroute of fietsstalling in gebruik wordt genomen. We wijzen Amsterdammers niet alleen op de persoonlijke voordelen van een nieuwe route, zoals tijdwinst of extra comfort. We grijpen verbeteringen ook aan om fietsvriendelijk gedrag te stimuleren waarbij fietsers elkaar letterlijk en figuurlijk vaker ruimte geven. Bij nieuwe dubbellaags fietsparkeerrekken moedigen we fietsers bijvoorbeeld aan om te parkeren in het bovenste rek. Zo zorgen we samen dat het nieuwe fietsen de norm wordt in Amsterdam.

7 Ruimte voor innovatie

Er zijn innovatieve maatregelen nodig om ervoor te zorgen dat fietsers comfortabel door de stad kunnen blijven fietsen. Door innovaties zijn de technologische mogelijkheden de laatste jaren sterk toegenomen. Samen met de markt en kennisinstituten experimenteren we met innovatieve toepassingen. Zo bieden we ruimte aan fietsinnovaties. Innovatieve maatregelen in dit Meerjarenplan zijn gemarkeerd met een 'lampje' :

= INNOVATIEVE MAATREGEL



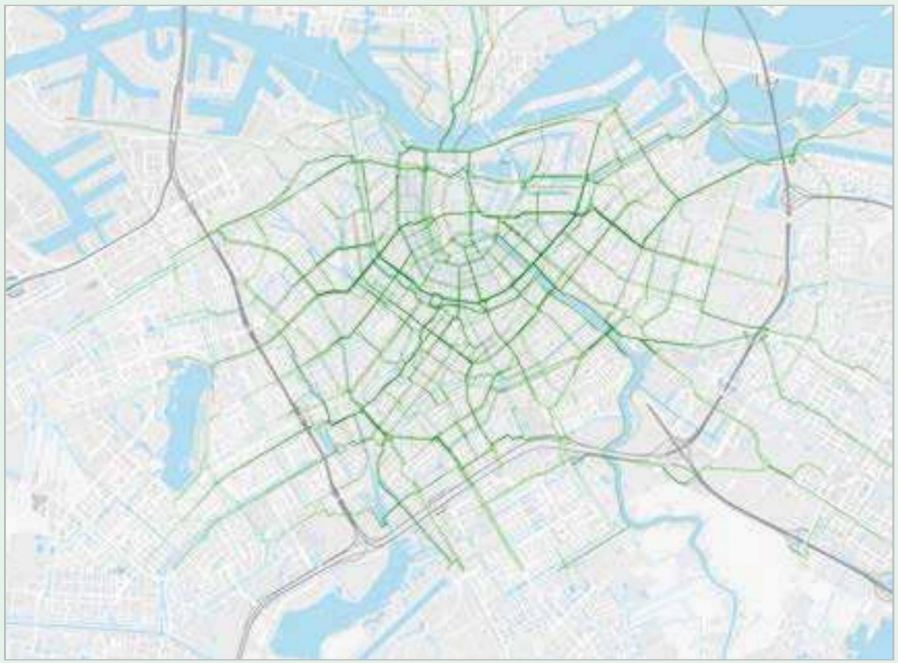


1 Comfortabel doorfietsen

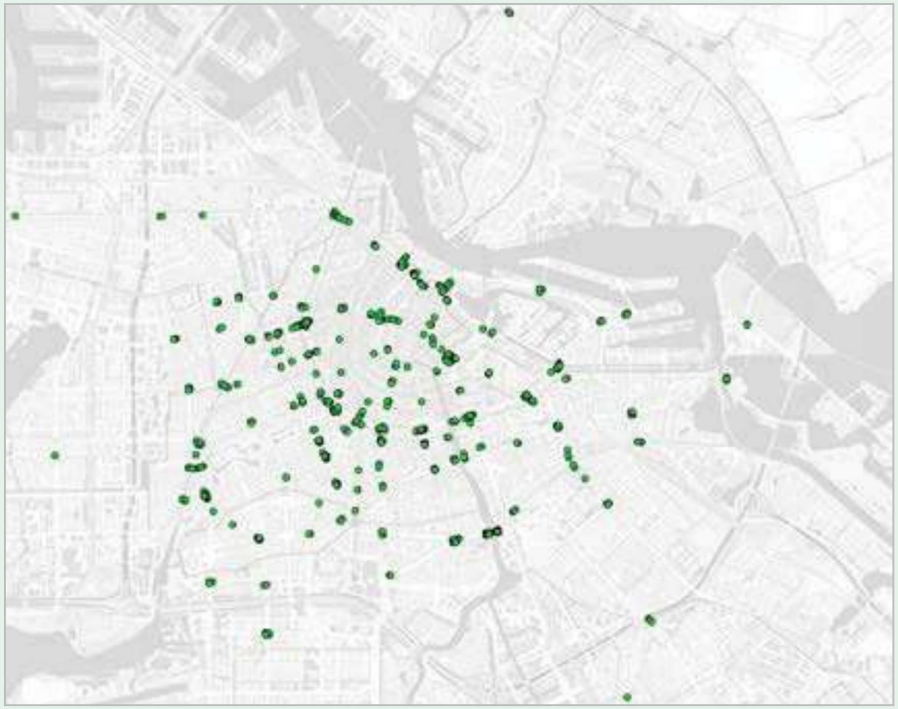
Comfortabel doorfietsen betekent dat fietsers hun bestemming bereiken via royale, directe, snelle, egale en herkenbare routes.



i 1 2 3 4 b



FIGUUR 4
DRUKSTE FIETSPADEN



FIGUUR 5
DRUKSTE
KRUISPUNTEN

Analyse

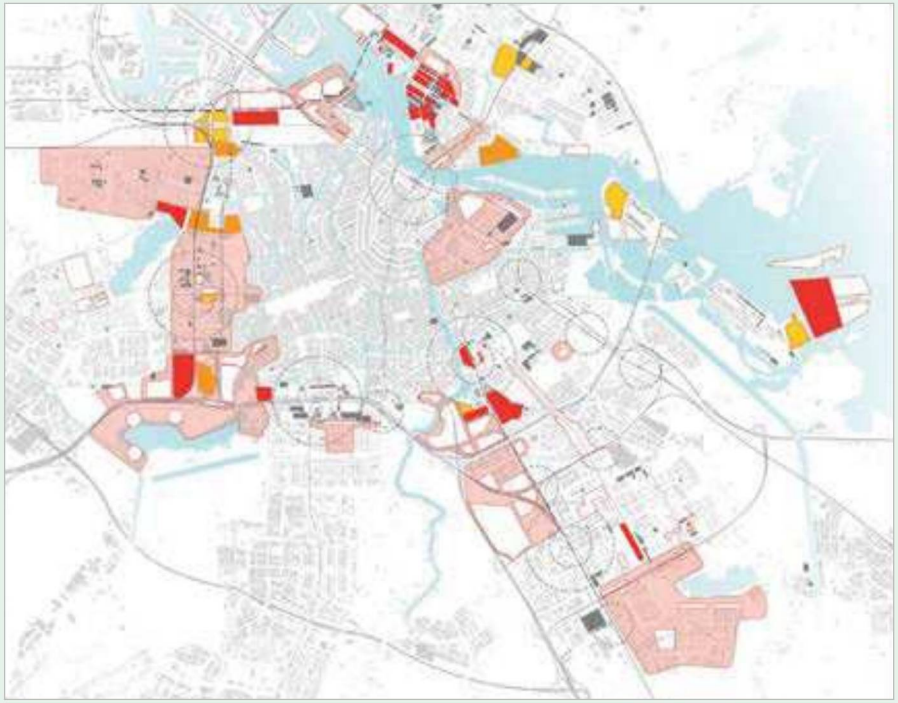
Steeds drukkere fietspaden

Amsterdammers stappen voor 36% procent van hun verplaatsingen op de fiets. Ook steeds meer toeristen gebruiken de fiets, namelijk 10%. Dit is een gezonde keuze, maar zorgt ook voor vollere fietspaden. Dat knelt, zeker waar fietsers te maken hebben met smalle fietspaden. Figuur 4 geeft de drukste fiets-routes weer. Van de Amsterdammers ervaart 28% (te) weinig ruimte voor fietsers. Ze geven de breedte van de fietspaden het rapportcijfer 6,2.

VOOR FIETSERS WERKEN WE DAAROM AAN ROYALE ROUTES

Vertraging door lagere snelheden

Fietsers kunnen door de drukte soms minder goed en comfortabel doorfietsen. De beperkte ruimte zorgt ervoor dat de gemiddelde snelheid omlaag gaat. Ook leidt de drukte op het fietspad tot irritatie en stress onder fietsers. Figuur 5 geeft de kruispunten weer waar fietsers vertraging oplopen. Fietspaden en kruisingen kunnen het aantal fietsers



FIGUUR 6
UITBREIDINGSLOCATIES KOERS 2025



FIGUUR 7
DRUKKE FIETSPADEN MET BEPERKTE RUIMTE

niet meer goed aan. Fietsers lopen vertraging op bij verkeerslichten, kruisingen of bruggen. Amsterdammers beoordelen de wachttijd bij verkeerslichten met een 6,6.

VOOR FIETSERS WERKEN WE DAAROM AAN SNELLE ROUTES

Meer fietsers door groei van de stad

Amsterdam groeit. Elk jaar komen er zo'n 11.000 Amsterdammers bij. Dit draagt bij aan de groei van het aantal fietsers, zeker in en naar nieuwe wijken van de stad (zie figuur 6). Daarom zijn nieuwe verbindingen met het huidige fietsroutenet nodig om de stad bereikbaar te houden.

VOOR FIETSERS WERKEN WE DAAROM AAN DIRECTE ROUTES

Hinder van trilling

Fietsers hebben last van trillingen die ontstaan door oneffenheden in het wegdek. Een vlak wegdek (zoals asfalt) biedt hiervoor uitkomst. Veel fietsers profiteren al van de vele asfaltpaden. Toch zijn er in Amsterdam ook nog fietsroutes met hobbels en kuilen.

VOOR FIETSERS WERKEN WE DAAROM AAN EGALE ROUTES

Meer verschillende fietsen en fietsachtigen

Naast de traditionele stadsfiets is er een ruime keuze aan fietsen: van bakfiets tot bezorgfiets en van e-bike tot racefiets. Ook fietsen met een fietskar of aanhangfiets kom je steeds vaker tegen. Steeds meer goederen worden tegenwoordig per fiets bezorgd. Dit scheelt ritjes met scooters of bestelbusjes en dat is goed voor de luchtkwaliteit. Om dit te kunnen faciliteren is er voldoende ruimte op het fietspad nodig. Fietsen met een afwijkend formaat maken het lastiger om in te halen. Ook nemen de verschillen in snelheid van fietsers toe. Racefietsers en e-fietsers rijden gemiddeld harder. Daar komt bij dat ook skeeleraars, snorfietsers, elektrische scooters en brommobielen gebruikmaken van het fietspad. Dit vraagt om routes die aansluiten op het gebruik, zoals het Plusnet Fiets voor snelheid en comfort en het Groennet voor ontspannen ritjes.

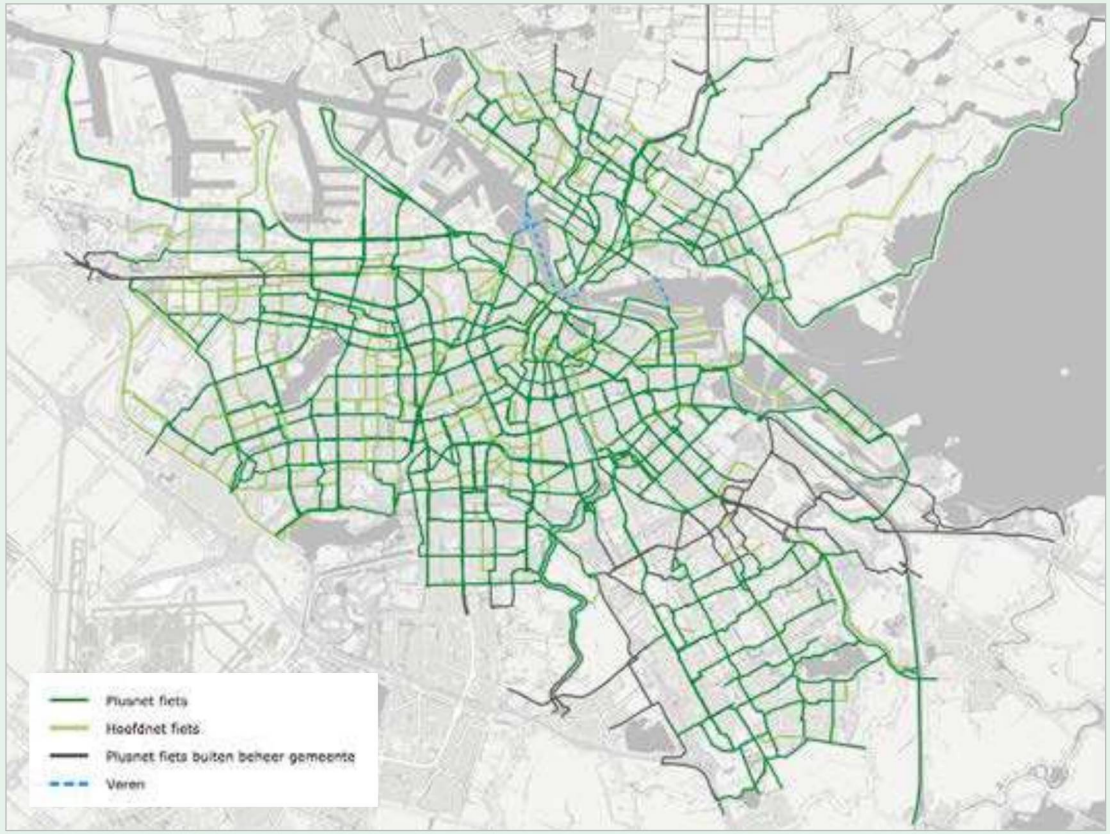
VOOR FIETSERS WERKEN WE DAAROM AAN HERKENBARE ROUTES

Meer ruimte voor fietsers vraagt continue aandacht

Meer ruimte maken voor fietsers kost tijd. Amsterdam is in 2013 gestart met het Plusnet Fiets (zie figuur 7). Dit in één keer overal aanleggen is praktisch en financieel niet haalbaar. Als een straat opnieuw wordt ingericht (herprofilering), krijgen fietsers meer ruimte. Waar ingrijpen eerder nodig is, bijvoorbeeld bij een onveilig fietspad op een drukke fietsroute, nemen we slimme maatregelen.

VOOR FIETSERS MAKEN WE DAAROM BLIJVEND WERK VAN COMFORTABEL DOORFIETSEN





FIGUUR 8 **PLUSNET FIETS. DE MEEST RECENTE KAART IS HIER TE BEKIJKEN.**

Acties Comfortabel doorfietsen

ROYALE ROUTES

Fietsers verdienen meer ruimte. Daarom krijgen fietsers meer royale routes. Zeker op het Plusnet Fiets is dit hard nodig. Royale routes zijn breder en ingericht als fietsstraat of vrijliggend van het autoverkeer. Ook gaan snorfietsers binnen de ring A10 naar de rijbaan. Conform het Beleidskader Verkeersnetten krijgen de auto en het OV op de andere Plusnetten prioriteit.

De volgende maatregelen voeren we uit:

1 ROYALE ROUTES

BREDERE ROUTES BIJ HERPROFILERINGEN

Bij onderhoud aan straten van het Plusnet Fiets komt in het ontwerp meer ruimte voor fietsers. Zo kunnen fietsers inmiddels van extra ruimte genieten in verschillende straten, zoals de Kinkerstraat (oost), de Sarphatistraat, de Rijnstraat en het westelijke deel van de Ceintuurbaan. Voor nieuwe onderhoudsprojecten

wordt extra budget gereserveerd. Hiermee kunnen stadsdelen meer ruimte voor fietsers creëren.

2 ROYALE ROUTES

SLIMME MAATREGELEN VOOR NIEUWE RUIMTEVERDELING

We nemen maatregelen wanneer aanpassingen nodig zijn voordat regulier onderhoud plaatsvindt. Mogelijke maatregelen:

- fietsstraten, zo nodig in combinatie met verminderen van autoverkeer;
- verbreden van fietsstroken;
- fietsers de ruimte geven op de rijbaan door auto's gebruik te laten maken van de trambaan. Deze optie wordt in principe alleen toegepast als dit past binnen de beleidskaders;
- pilot spitsfietsroutes waarbij fietsers in de spits de ruimte op de weg gebruiken.

In sommige straten zal blijken dat dit niet mogelijk is. In deze straten zorgen we dat ten minste de bestaande ruimte optimaal benut kan worden en vrij is van obstakels. Specifiek houden we rekening met geparkeerde fietsen, bebording, paaltjes en terrassen direct naast fietspaden.
Jaarlijks stellen we een uitvoeringsplan op met een overzicht van maatregelen en locaties. De basis hiervoor is de prioriteitenkaart van het fietsnetwerk (zie figuur 8). We evalueren maatregelen zodat we steeds beter in staat zijn om de inrichting van straten af te stemmen op de wensen van de weggebruikers.

3 ROYALE ROUTES

BINNENRING ALS FIETSBOULEVARD

De Binnenring (Marnixtraat, Weteringschans, Sarphatistraat) wordt stap voor stap getransformeerd tot een hoogwaardige en veilige fietsroute. De ambitie is om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km per uur, doorgaand autoverkeer te weren en deze route in te richten als een fietsboulevard. Het eerste deel met extra ruimte voor fietsers is de Sarphatistraat. Maar liefst 94% van de fietsers vindt deze fietsstraat comfortabel om doorheen te fietsen. De komende jaren

Aanpak snor- en bromfiets

Per 1 januari 2018 wordt de milieuzone snor- en bromfietsen ingevoerd waardoor vervuilende modellen van 2010 en ouder de stad niet meer in mogen. Daarnaast wordt zo spoedig mogelijk na inwerkingtreding van de AMvB (Algemene Maatregel van Bestuur) de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan verplaatst mét helmplicht. Verwacht wordt dat de AMvB in werking treedt op 1 januari 2018. Deze twee projecten moeten mede zorgen voor een betere luchtkwaliteit, meer verkeersveiligheid en minder hinder op het fietspad. Zie voor meer informatie amsterdam.nl/scooter.

worden andere delen verbeterd. De Uitvoering van deze maatregel valt onder het project Uitvoeringsagenda Mobiliteit.

4 ROYALE ROUTES

VERBETERING FIETSROUTES RONDOM AMSTERDAM CENTRAAL

In de komende jaren verandert er veel voor fietsers rondom Amsterdam Centraal. Er komen grote nieuwe stallingen, de Prins Hendrikkade wordt afgesloten voor autoverkeer en de Noord/Zuidlijn wordt in gebruik genomen. We onderzoeken de mogelijkheden van verbetering van de routes rond het station.

5 ROYALE ROUTES

CONFLICTARME FIETS- EN VOETGANGERSROUTES DAMRAK EN AMSTERDAM CENTRAAL

We verbeteren de oost-westfietsverbinding aan de centrumkant van Amsterdam Centraal. We werken aan oplossingen om te komen tot een conflictarme route en een goede aansluiting op de nieuwe stallingen en de fietspassage onder het station.

6 ROYALE ROUTES

PRINS HENDRIKKADE: VEILIGER EN ROYALER

De Prins Hendrikkade is een belangrijke route van en naar Amsterdam Centraal. Deze kent nu aan de noordzijde enkele onoverzichtelijke kruispunten. Aan de zuidzijde wordt de fietsroute regelmatig geblokkeerd door vrachtauto's of bestelbusjes op de parallelweg. De ambitie is om deze route veiliger en royaler te maken.

7 ROYALE ROUTES

VERBINDING VANAF HET MEESTER VISSERPLEIN TOT HET IJ

Nu het kruispunt Meester Visserplein is verbeterd, gaan we het vervolg van de route verbeteren. Op deze drukke route is nu sprake van smalle fietspaden met veel kruisingen.

8 ROYALE ROUTES

OOST-WESTVERBINDINGEN CENTRUM

We onderzoeken voor de routes door het centrum (Hartenstraat, Raadhuisstraat, Damstraat en Nieuwe Hoogstraat) hoe we de druk en stress voor voetgangers en fietsers kunnen verminderen en wijzen mogelijke alternatieve routes aan.

9 ROYALE ROUTES

TWEEDE FIETSRING CEINTUURBAAN – BILDERDIJKSTRAAT

Op de route Bilderdijkstraat – Eerste Constantijn Huijgensstraat – Museumplein – Ceintuurbaan onderzoeken we wat de beste maatregelen zijn om een nieuwe fietsring te realiseren met royale fietsroutes.

10 ROYALE ROUTES

OVERSTEEKBAARHEID STADHOUDERSKADE

We verkennen de mogelijkheden om voor fietsers ruimte te winnen bij de fietsoversteken op de Stadhouderskade ter hoogte van het Vondelpark en het Rijksmuseum. Dit doen we zonder afbreuk te doen aan de Stadhouderskade als onderdeel van het Plusnet Auto.



SNELLE ROUTES

Veel fietsers hebben een voorkeur voor een constante snelheid zonder veel tussenstops. Daar maken we werk van. Fietsers krijgen snellere routes op het Plusnet Fiets. Ook komen snelle routes binnen bereik door fietsers meer voorrang en meer opstelruimte te geven bij verkeerslichten. Zo worden kruisingen fietsvriendelijk en wordt het fijn doorfietsen in Amsterdam.

De volgende maatregelen voeren we uit:

11 SNELLE ROUTES

MEER RUIMTE EN KORTERE WACHTTIJDEN VOOR FIETSERS BIJ DE DRUKSTE KRUISPUNTEN

We verbeteren de doorstroming, de veiligheid en het comfort voor fietsers op ten minste tien drukke kruispunten (zie figuur 6, p. 21). Dit resulteert in meer opstelruimte voor fietsers en aanpassing van de verkeersregeling.

12 SNELLE ROUTES

ACTIE 'MEER GROEN, MINDER WACHTEN'

Samen met fietsers voeren we een actie uit waarbij Amsterdammers de kans krijgen om aan te geven welke verkeerslichten beter kunnen worden afgesteld, uitgeschakeld of zelfs verwijderd. Na onderzoek en een testperiode passen we verkeerslichten waar mogelijk aan.

13 SNELLE ROUTES

PILOT CHIPFIETS

Fietsers kunnen vrijwillig meedoen aan een pilot waarbij hun fiets een chip krijgt. Deze fietschip communiceert met 'intelligente' verkeerslichten. Chipfietsers krijgen op kruispunten sneller voorrang. Deze pilot geeft inzicht in de mogelijkheden van intelligente transportsystemen en levert data op over de ervaringen van de chipfietsers.

14 SNELLE ROUTES

INNOVATIES IN AMSTERDAM

We maken gebruik van innovaties die in steden als Groningen, Utrecht en Rotterdam zijn getest om het comfort voor fietsers te verhogen en wachttijden te verminderen. Interessant is bijvoorbeeld de mogelijkheid om de drukte bij kruispunten te meten met behulp van een warmtesensor en de verkeersregeling daarop aan te passen.



DIRECTE ROUTES

Fietsers krijgen directe routes door nieuwe verbindingen. Zo overbruggen we barrières, ontstaan er nieuwe, alternatieve routes en worden bestaande routes minder druk. De routes worden zo ook korter. Nieuwe woningbouwlocaties krijgen een goede aansluiting op het bestaande fietsnetwerk. De gebieden worden zo ingericht dat bewoners worden gestimuleerd om te lopen en te fietsen.

De volgende maatregelen voeren we uit:

15 DIRECTE ROUTES

FIETSBEREIKBAARHEID VAN GEBIEDEN

Er zijn maatregelen nodig om de verschillende gebieden in de stad onderling beter met elkaar te verbinden. De focus ligt op de volgende gebieden:

15A SPRONG OVER HET IJ

Amsterdam werkt aan een betere verbinding van Amsterdam Noord met de rest van de stad. Ook is het de bedoeling om de toenemende drukte op de pontveren het hoofd te bieden. In het project Sprong over het IJ gaan we na welke consequenties een nieuwe verbinding heeft voor fietsers. Hierop passen we het fietsnetwerk aan.

15B VERSTERKEN FIETSBEREIKBAARHEID ZUIDOOST

De fietspaden in Zuidoost zijn over het algemeen van hoog niveau: comfortabel, breed en veilig. De verbinding van Zuidoost met andere delen van Amsterdam verdient verbetering. Deels komt dit door fysieke barrières, deels doordat de bewegwijzering beter kan. De ambitie is om met een pakket aan maatregelen de fietsbereikbaarheid te versterken.

15C VERSTERKEN FIETSBEREIKBAARHEID ZUIDAS

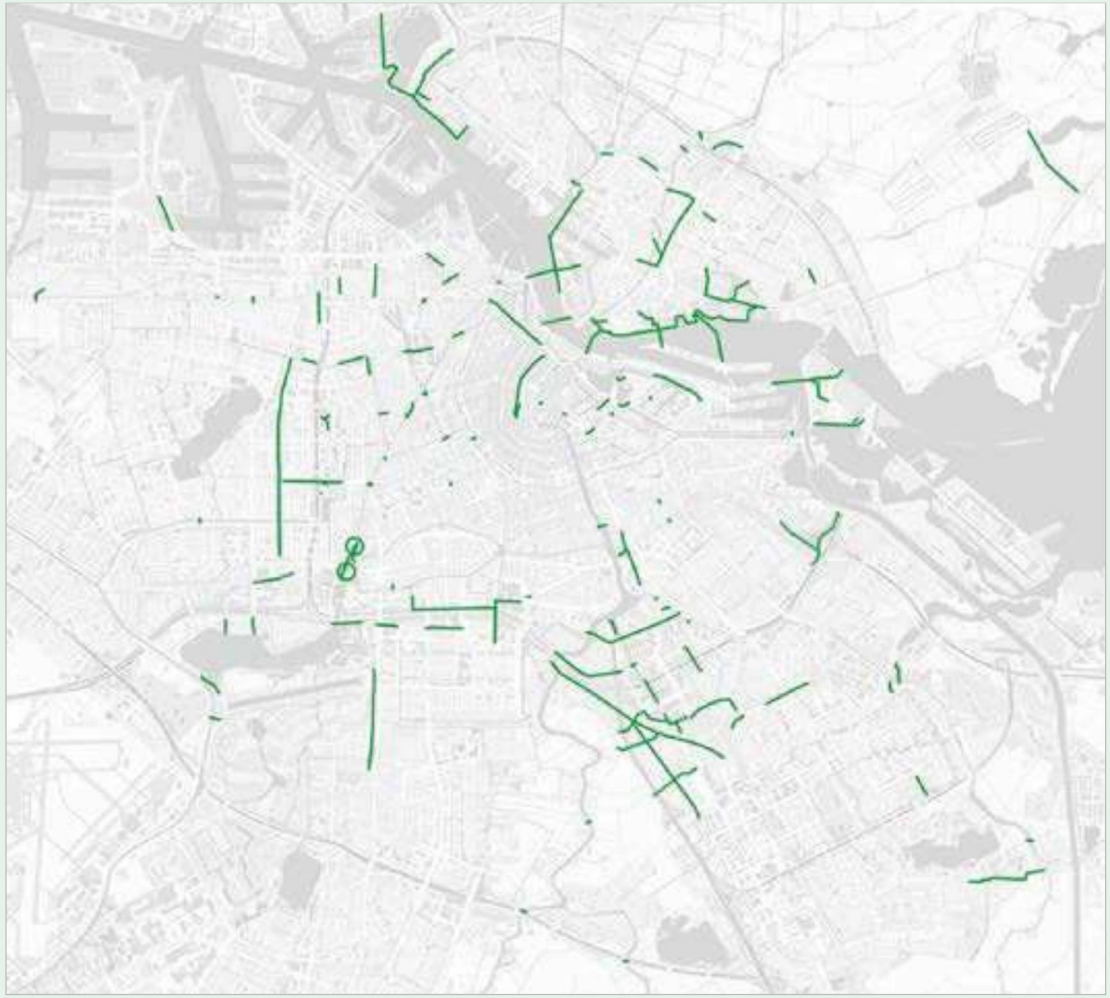
Om de Zuidas bereikbaar en leefbaar te houden tijdens de bouw van het Zuidasdok is de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer zeer belangrijk. Dit vraagt om goede fietsverbindingen, voldoende stallingen, goede aansluitingen op het lokale openbaar vervoer en verandering van het mobiliteitsgedrag. Uitvoering van deze maatregel valt onder het

Prioriteringstool nieuwe fietsverbindingen

Een brede inventarisatie heeft ongeveer 150 gewenste nieuwe fietsverbindingen opgeleverd (zie figuur 9). Om te bepalen van welke verbindingen de meeste fietsers profiteren is een instrument ontwikkeld dat inzicht geeft in:

- het potentieel aantal gebruikers van de nieuwe verbinding;
- de reistijdwinst per fietser;
- de globale kosten.

Deze zogenoemde prioriteringstool blijft actueel door toevoeging van nieuwe data en van ontbrekende verbindingen. Zo helpt het bij de prioritering van nieuwe fietsverbindingen. Bijlage 4 geeft de fietsverbindingen (minder dan € 500.000) weer die op basis van de eerste analyse kansrijk zijn. De prioriteringstool wordt jaarlijks geactualiseerd en geconcretiseerd. We werken aan een digitale kaart waarop de ontbrekende schakels gemakkelijk te vinden zijn.



FIGUUR 9 NIEUWE VERBINDINGEN IN HET FIETSNETWERK. DEZE KAART WORDT GEREGELD BIJGEWERKT. BINNENKORT IS DE MEEST RECENTE VERSIE IN TE ZIEN OP AMSTERDAM.NL/FIETS

project Zuidas(dok). Daarnaast gaan we na hoe buiten de project-grenzen de fietsverbinding met de Zuidas directer kan worden. Zo versterken we de verbinding tussen Zuidoost en de Zuidas (zie ook 15B), studeren we op een nieuwe fietsbrug over de Schinkel en een fietsverbinding langs de Kostverlorenvaart, zodat er een verbinding kan ontstaan van het Vondelpark via de Zuidas naar Amstelveen en verder.

15D SPORTAS

De gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en organisaties uit de sportwereld, de wetenschap en het bedrijfsleven verkennen de mogelijkheden om met een nieuwe fiets- en wandelroute de potentie van de Sportas (van het iconische Olympisch Stadion, het Sportpark Amsterdamse Bos naar Amstelveen) beter te benutten. Gestreefd wordt naar een directe route tussen de Schinkelkade en het Piet Kranenbergpad en een route langs de Museumtramlijn. Met verbreding van de onderdoorgang A10 aan het Piet Kranen-

bergpad wordt komende winter de eerste stap gezet. Uitvoering van dit project is nog onder voorbehoud van financiering (aanvraag Voorjaarsnota 2018).

16 DIRECTE ROUTES

AANLEG VAN NIEUWE FIETSVERBINDINGEN

Met de groei van de stad en van het fietsgebruik is er steeds meer behoefte aan nieuwe verbindingen. Fietsers profiteren zo van directere routes en spreiding van de drukte. Ook nieuwbouwlocaties (Koers 2025) maken de verdere ontwikkeling van het fietsroutenetwerk nodig. Bij de ontwikkeling van nieuwe verbindingen zorgen we tegelijkertijd voor nieuwe verbindingen voor voetgangers. De prioriteringstool brengt prioriteit aan in de lijst met mogelijke nieuwe verbindingen (zie kader volgende pagina). In dit Meerjarenplan is tot en met 2022 budget gereserveerd voor uitbreiding met de twintig beste 'kleine' verbindingen uit de prioriteringstool (minder dan € 500.000). In figuur 9 en bijlage 4 staan de kansrijke nieuwe verbindingen op grond waarvan het Programmateam Fiets een afweging maakt. Andere nieuwe kansrijke fietsverbindingen met grotere financiële consequenties (meer dan € 500.000) leggen we afzonderlijk voor aan de gemeenteraad via de Voorjaarsnota van het betreffende jaar. In de Voorjaarsnota 2017 is, bovenop de investeringen binnen dit meerjarenplan, budget gereserveerd voor de realisatie van de volgende nieuwe fietsverbindingen:

- Fietsbrug Elzenhagen Noord
- Oost-West-fietsroute centrumgebied Amsterdam Noord
- Fietsbrug Zijkanaal I
- Schinkelroute langs tramremise
- Fietspad Dijksgracht
- Realisatie route fietsers via Haarlemmerhouttuinen
- Optimaliseren fietsnetwerk Zuidoost
- Fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal tussen EYE en IJplein
- Fietsbrug tussen Sixhaven en IJplein
- Twee fietsbruggen over de Weespertrekvaart
- Brug over de Schinkel ter hoogte van het Olympisch kwartier
- Brug Riekerhaven
- Spieringhornbrug
- Voorbereiding voor Sprong over het IJ: Javabrug
- Voorbereiding voor een fietsverbinding met Sluisbuurt



EGALE ROUTES

Fietsers verdienen comfortabele routes. Nog niet overal in de stad profiteren fietsers van het rijcomfort van asfalt. Daarom worden bij onderhoudswerkzaamheden bestaande routes met tegelverharding aangepast. Nieuwe routes worden in principe aangelegd met asfalt. Dit vergroot niet alleen het rijcomfort, maar ook de veiligheid.

De volgende maatregelen voeren we uit:

17 EGALE ROUTES

FIETSPADEN ASFALTEREN

De ambitie is dat alle fietspaden in 2025 egaal – zonder kuilen en hindernissen – en comfortabel voor fietsers zijn. Uitgezonderd (delen van) routes op bijzondere plekken (Puccini) en beeldbepalende plekken (bijvoorbeeld UNESCO-gebied) worden fietspaden voorzien van (rood) asfalt. Er is budget opgenomen om tegelverharding op fietspaden te vervangen door asfalt. Met deze investering kunnen incidentele onderhoudswerkzaamheden worden voorkomen.

18 EGALE ROUTES

BEZEMRONDE ONEFFENHEDEN IN SAMENWERKING MET DE FIETSERSBOND

We willen beter weten waar fietsen oncomfortabel is. Met een meetfiets of een app die gebruikmaakt van bewegingssensoren controleren we samen met de Fietsersbond het Plusnet Fiets jaarlijks op oneffenheden, kuilen en losse elementen. Met het reparatiebudget worden de grootste oneffenheden hersteld.

HERKENBARE ROUTES

De Groene Lopers, het netwerk van groene fietsroutes, wordt doorontwikkeld tot het nieuwe Groennet. Amsterdam heeft waardevolle groene fietsroutes die meer aandacht en promotie verdienen. Van deze fietsroutes maken we een sluitend fietsnetwerk voor ontspannen ritjes. Het Groennet bestaat uit comfortabele routes door een aantrekkelijke, groene omgeving, zoveel mogelijk ontvlochten van het autoverkeer. Samen met het Hoofdnet Fiets en het Plusnet Fiets vormt het Groennet een compleet Amsterdams fietsnetwerk. Met het Groennet ontstaat op korte termijn een aantrekkelijk alternatief voor de drukkere routes.

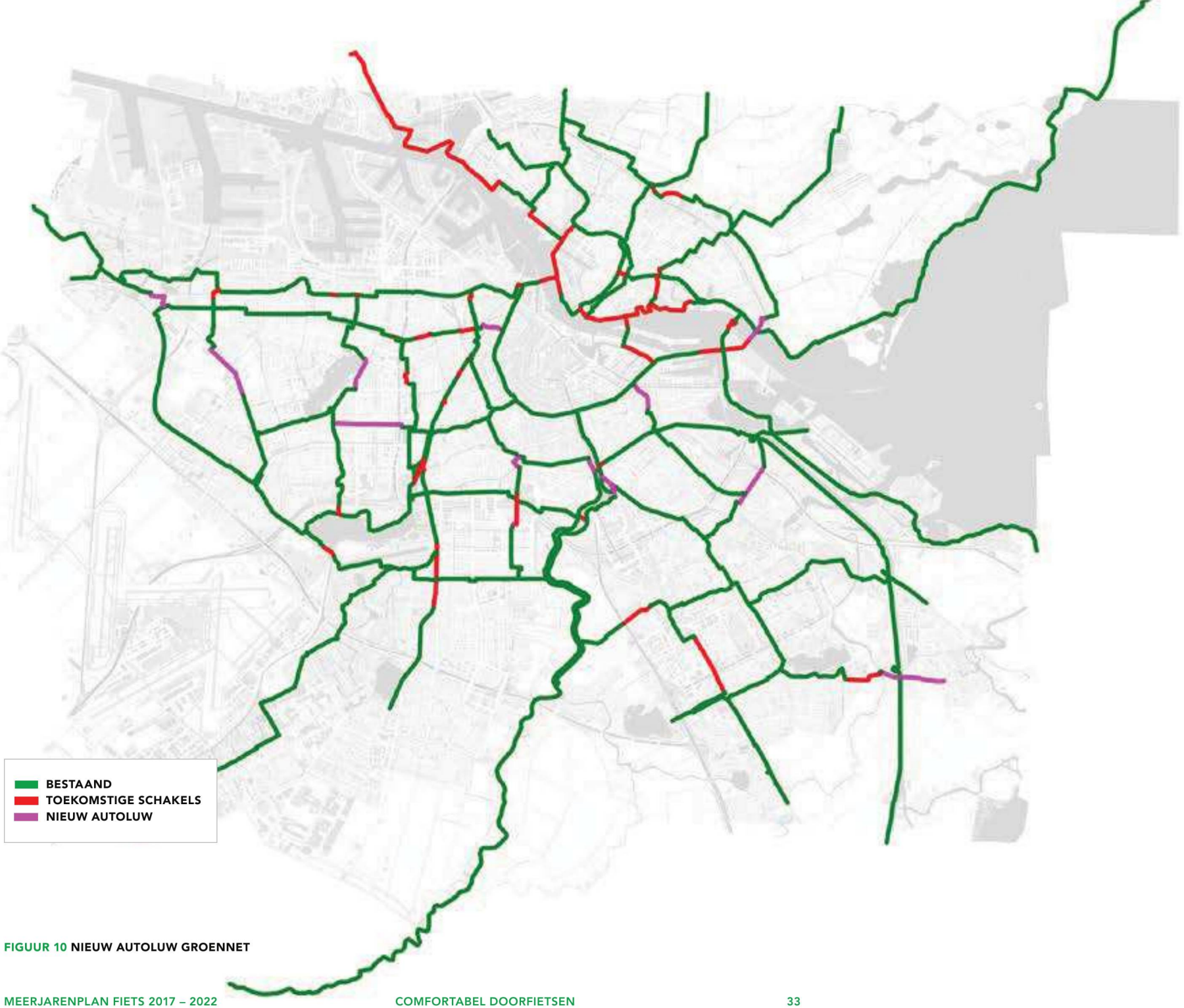
De volgende maatregelen voeren we uit:

19 HERKENBARE ROUTES

UITVOERING VAN HET GROENNET

We voeren het Groennet gefaseerd uit. In Fase 1 maken we de bestaande routes nog beter door het comfort waar nodig te vergroten. Daarnaast zorgen we voor bewegwijzering en promotie.
Fase 2 betreft potentiële routes die door het toevoegen van een of meerdere nieuwe verbindingen een route gaan vormen. In de loop van het Meerjarenplan realiseren we deze verbindingen. Om in de belangrijkste groene schakels te investeren is in dit plan € 2,5 miljoen gereserveerd (dit is inclusief een bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam).

In Fase 3 draait het om potentiële routes die alleen met grote investeringen op termijn een route kunnen vormen. Deze routes worden gerealiseerd waar zich kansen voordoen, bijvoorbeeld door mee te liften met groot onderhoud of gebiedsontwikkeling (zie figuur 10).



FIGUUR 10 **NIEUW AUTOLUW GROENNET**



20 HERKENBARE ROUTES

BETERE VERWIJZINGEN BIJ WEGWERKZAAMHEDEN

Fietsers worden bij wegwerkzaamheden tijdelijk omgeleid via alternatieve routes. Omdat dit niet altijd vlekkeloos verloopt, zetten we in op meer aandacht voor de tijdelijke omleidingsroutes. We nemen maatregelen om overlast voor fietsers te minimaliseren en de veiligheid te verbeteren.

i 1 2 3 4 b



Monitoring
Comfortabel doorfietsen

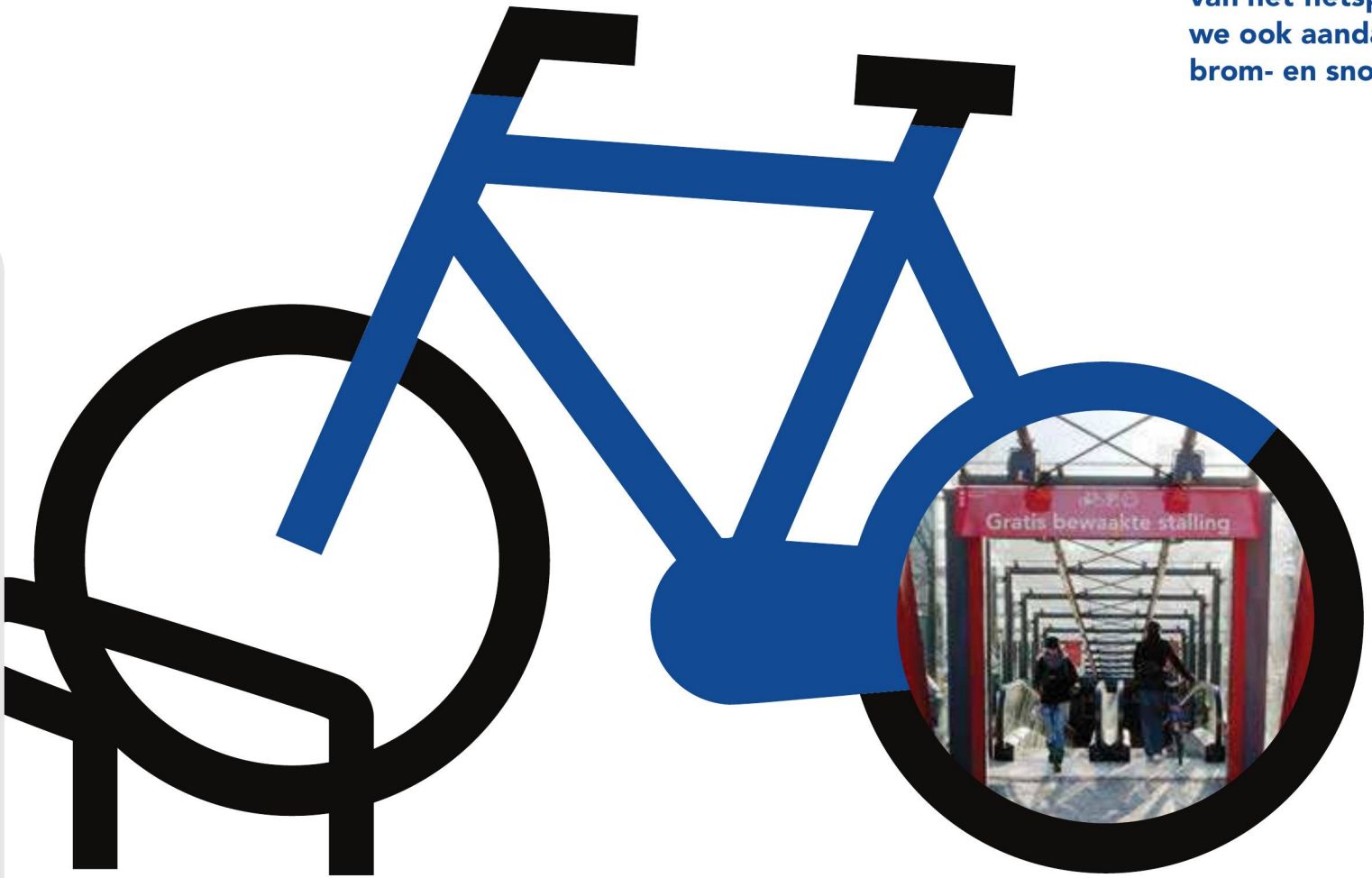
Monitoring vindt plaats aan de hand van onderstaande indicatoren.

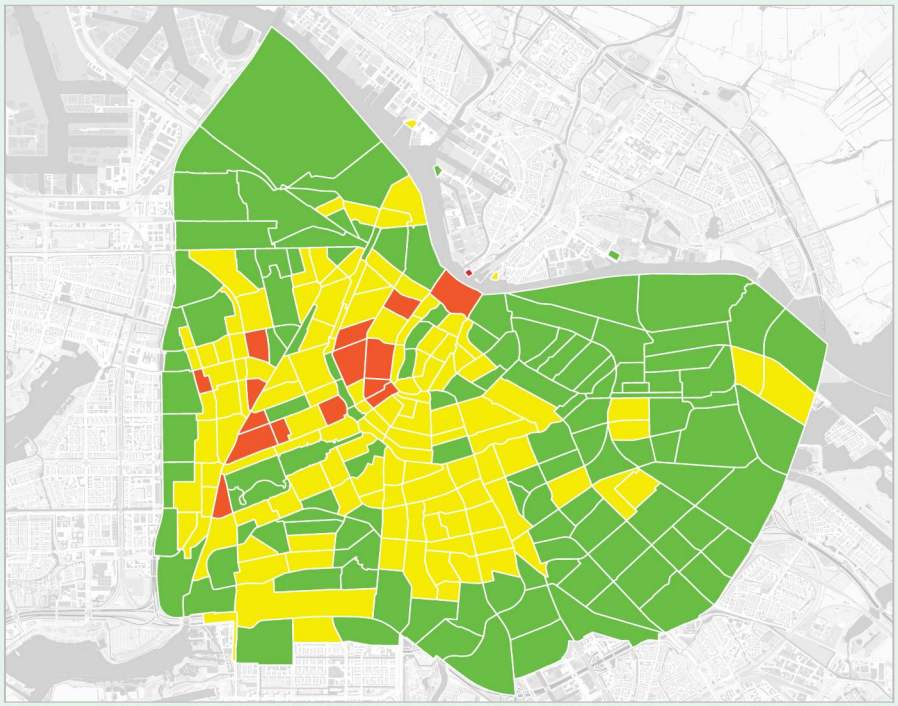
DOELSTELLINGEN	INDICATOREN	DOELSTELLING (2025)	NULMETING (2016)
COMFORTABEL DOORFIETSEN	FIETSROUTES HEBBEN EEN MINIMALE BREEDTE VAN 2,5 M (PLUSNET FIETS, BINNEN RING A10, TEN ZUIDEN VAN HET IJ)	50%	34%
TEVREDENHEID FIETSERS OVER DE KWALITEIT VAN HET FIETSNETWERK	RAPPORTCIJFER KWALITEIT FIETSNETWERK	VOLGT NA NULMETING	NULMETING IN 2017



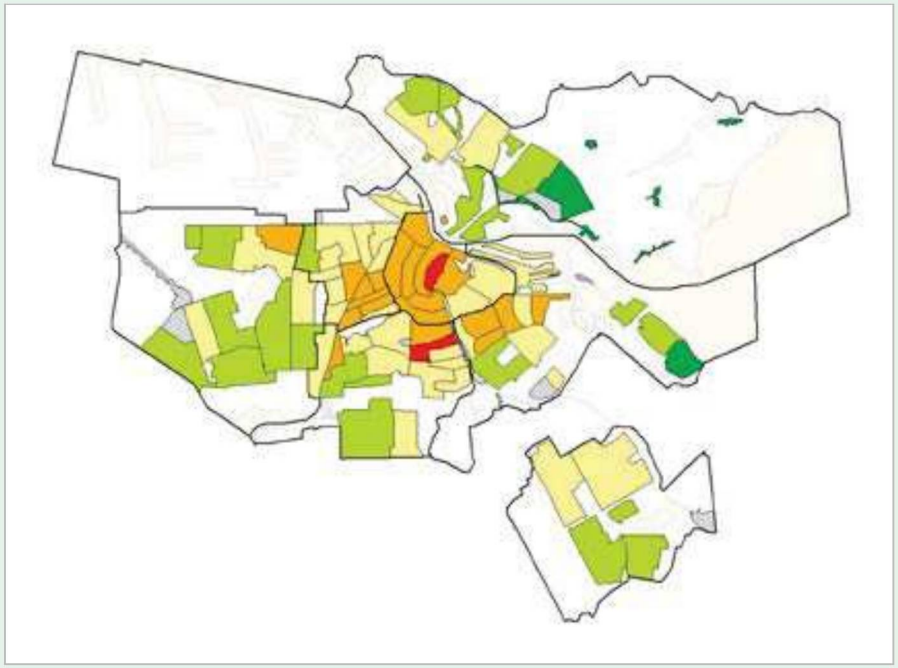
2 Gemakkelijk fietsparkeren

Gemakkelijk fietsparkeren betekent dat de Amsterdamse fietser snel een vrije parkeerplek 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.





FIGUUR 11
AANTAL GEPARKEERDE FIETSEN PER 100 M²



FIGUUR 12
RAPPORTCIJFER FIETSPARKEREN PER BUURT

Analyse

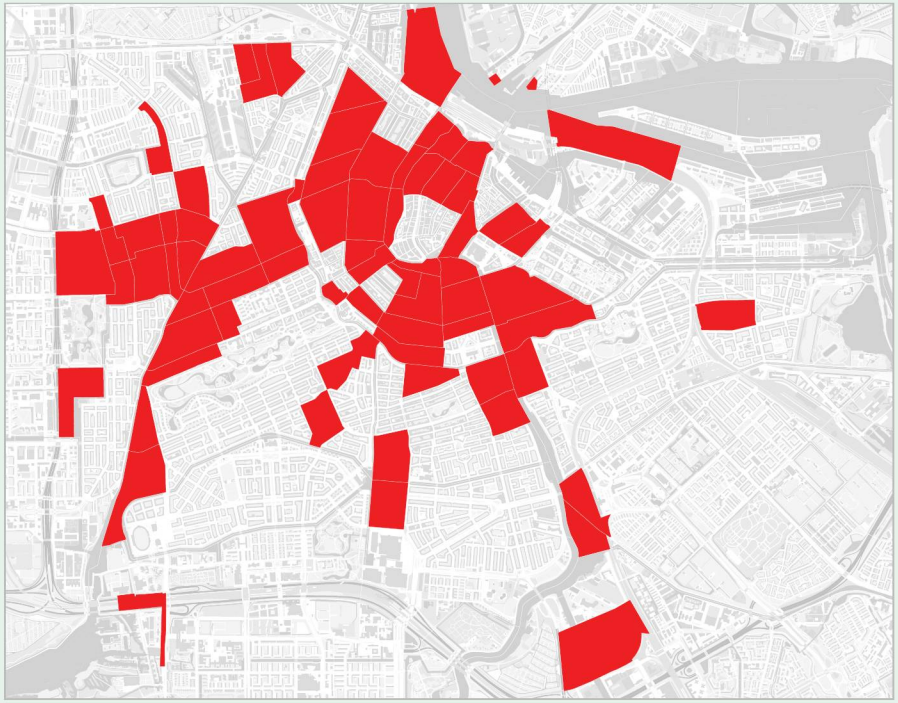
Toegankelijkheid van de stoep staat onder druk

Voetgangers manoeuvreren zich noodgedwongen steeds vaker langs geparkeerde fietsen, auto's, winkeluitstallingen en terrassen. Veel fietsers zetten hun fiets netjes in een stalling of een rek. Toch staan fietsen soms op de stoep hinderlijk in de weg. Amsterdammers met een rollator, rolstoel of buggy hebben daar als eerste hinder van. Ook ondernemers ervaren overlast. De druk op de openbare ruimte is op veel binnenstedelijke bestemmingen groot. Figuur 11 laat zien waar in Amsterdam de meeste fietsen staan per 100 m².

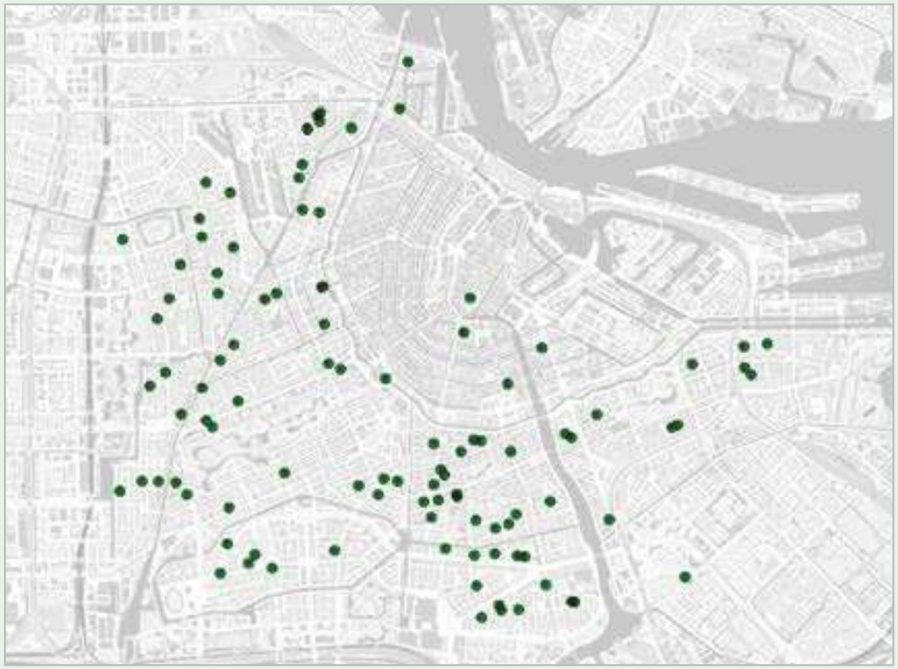
VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS WERKEN WE DAAROM SAMEN AAN EEN TOEGANKELIJKE STOEP

Fietsers kunnen hun fiets niet altijd kwijt in een rek

Fietsers kunnen hun fiets niet altijd kwijt in een rek nabij hun bestemming. Rekken staan al vol of de fiets past er niet in vanwege een krat of



FIGUUR 13
BUURTEN MET HOGE PARKEERDRUK (>125%) EN BEZETTINGSGRAAD (>85%)



FIGUUR 14
BUURTSTALLINGEN

andere afwijkende attributen. Vooral bij NS-stations, in het centrum en in de aangrenzende woonbuurten met smalle stoepen en veel functies is het lastig voor fietsers om een goede parkeerplek te vinden. Meer dan de helft (57%) van de Amsterdammers ervaart (te) weinig ruimte voor fietsparkeren. Het laagste rapportcijfer voor fietsparkeren geven fietsers in de grachtengordel, de omliggende buurten en de Pijp (zie figuur 12).

VOOR FIETSERS WERKEN WE DAAROM AAN HET BENUTTEN VAN DE CAPACITEIT

Fietsers parkeren buiten de rekken

Zeker voor een kort bezoek zetten fietsers hun fiets nogal eens buiten een rek, soms tegen een brugleuning, soms hinderlijk op de stoep. Afwijkende fietsen staan relatief vaak hinderlijk geparkeerd omdat deze niet of moeilijk in een rek passen. Een op de vier fietsen in Amsterdam is zo'n afwijkend buitenmodel. Figuur 13 laat zien waar de fietsparkeerdruk hoger is dan 125%: er staan meer dan 125 fietsen op een totaal van 100 rekken.



VOOR FIETSERS WERKEN WE DAAROM WAAR MOGELIJK AAN MEER PUBLIEKE FIETSPARKEERPLEKKEN

Flink deel Amsterdammers parkeert fiets in de openbare ruimte

Fietsparkeren op eigen terrein is voor veel Amsterdammers een schaars goed. Van de Amsterdammers zet 43% zijn of haar fiets in de openbare ruimte: alleen al bijna 350.000 fietsen binnen de Ring A10 ten zuiden van het IJ. Een geparkeerde fiets neemt gemiddeld zo'n twee vierkante meter ruimte in. Dit neemt veel van de openbare ruimte in beslag. Daarnaast parkeren zo'n 9.000 Amsterdammers hun fiets in een privaat geëxploiteerde buurtstalling. Figuur 14 toont de buurtstallingen op de kaart.

SAMEN MET AMSTERDAMMERS WERKEN WE DAAROM AAN MEER PARTICULIER FIETSPARKEREN

Fietsers laten hun fiets soms lang staan

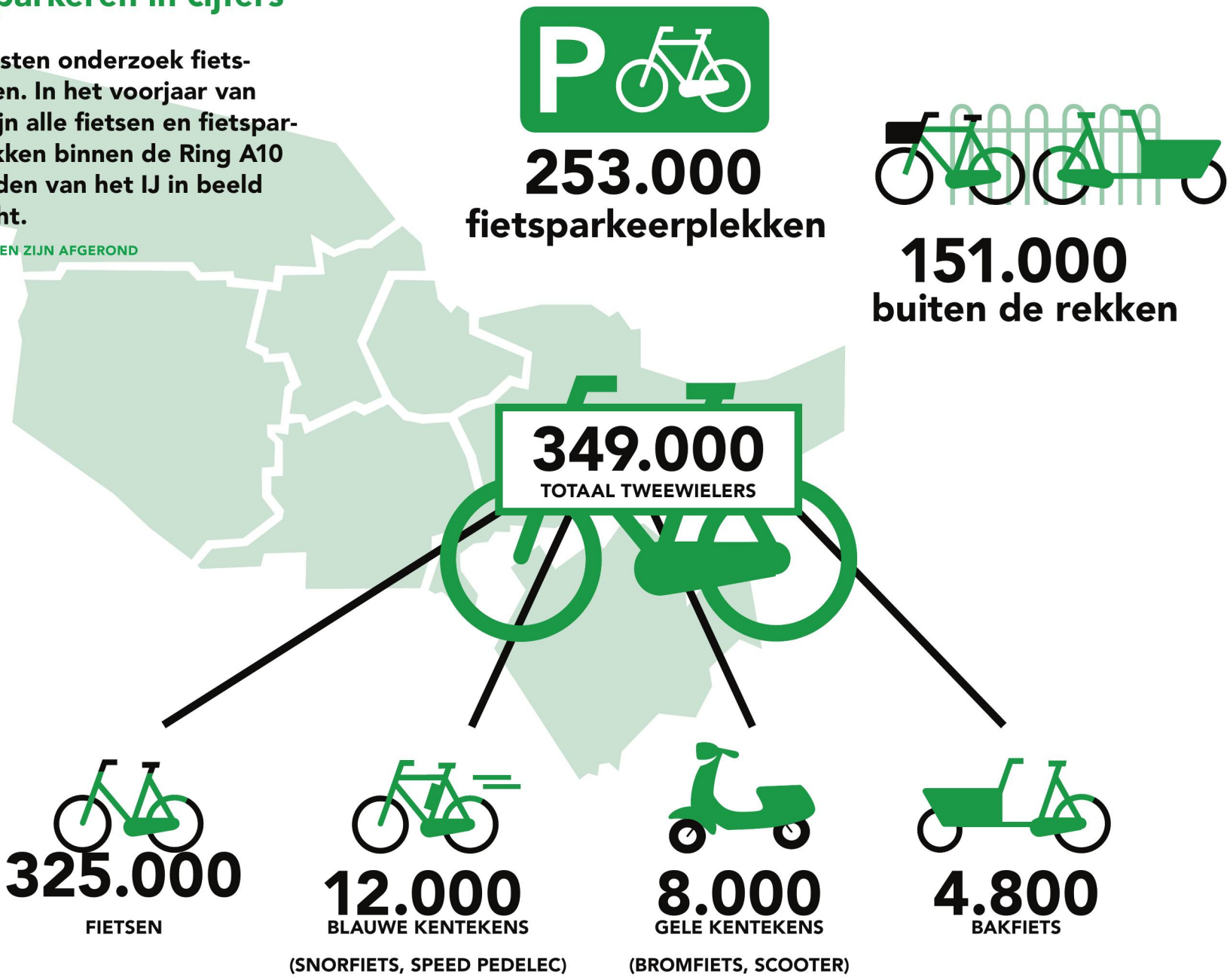
Veel Amsterdammers maken dagelijks gebruik van hun fiets. Toch zijn er ook inwoners die hun fiets lang laten staan. Daar is handhaving en gedragsverandering voor nodig. Van de 100 geparkeerde fietsen staan er gemiddeld 12 langer dan de maximale 2 of 6 weken stil, zijn er twee verwaarloosd en is er één een fietswrak.
De eerste ervaringen met de in september 2016 ingevoerde parkeerduurbeperking van 6 weken binnen de ring A10 zijn positief. Die levert gemiddeld 15% meer plek op in het rek. Uit onderzoek door OiS blijkt dat 70% van de Amsterdammers dit een goede maatregel vindt.

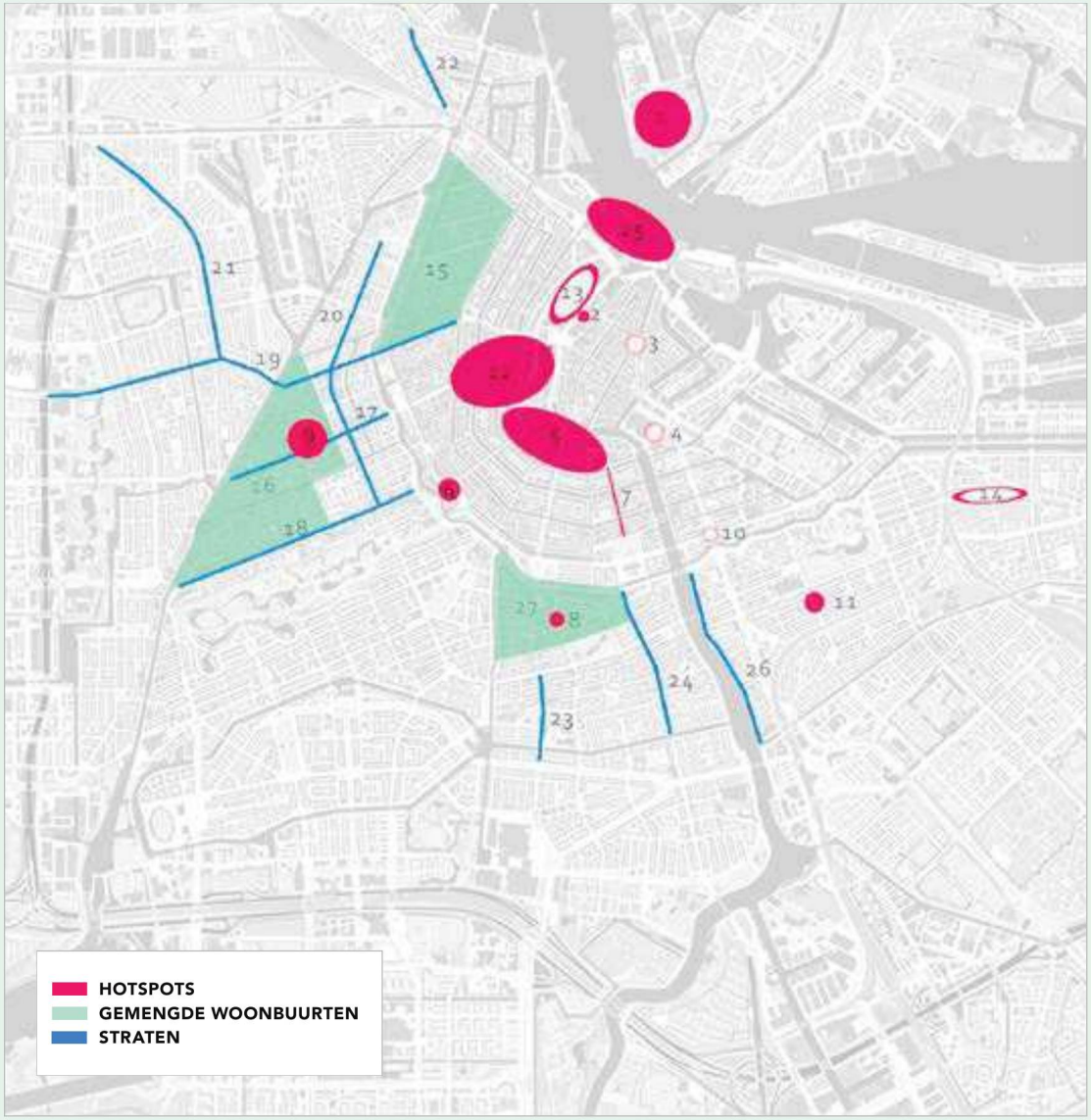
SAMEN MET AMSTERDAMMERS WERKEN WE DAAROM AAN HET NIEUWE FIETSPARKEREN

Fietsparkeren in cijfers

Uitkomsten onderzoek fietsparkeren. In het voorjaar van 2016 zijn alle fietsen en fietsparkeerrekken binnen de Ring A10 ten zuiden van het IJ in beeld gebracht.

DE AANTALLEN ZIJN AFGEROND





FIGUUR 15 KNELPUNTGEBIEDEN FIETSPARKEREN

Acties Gemakkelijk fietsparkeren

De volgende maatregel voeren we uit:

21 FIETSPARKEREN

GEBIEDSAANPAK FIETSPARKEREN

Amsterdam kent een groeiend aantal gebieden met fietsparkeerknelpunten, met name in de binnenstad, op drukke bestemmingen en in woonbuurten met diverse functies, zoals de Jordaan, de Pijp en Oud-West. Op de kaart staan de knelpunten voor fietsparkeren afgebeeld (figuur 15). Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de hotspots (drukke bestemmingen), (stads) straten en gemengde woongebieden. Bijlage 5 bevat de lijst met locaties. Er is een gebiedsaanpak nodig om in samenhang de verschillende knelpunten (die naast fiets-, snorfiets- en bromfietsparkeren ook betrekking hebben op de inrichting van en druk op de openbare ruimte) zoveel mogelijk te verhelpen. In nauw overleg met bewoners en ondernemers komen we in deze gebieden tot

een samenhangend pakket van maatregelen dat aansluit op de wensen uit de buurt en de verschillende knelpunten zoveel mogelijk verhelpt. De verschillende maatregelen uit dit hoofdstuk kunnen daarbij worden toegepast.

TOEGANKELIJKE STOEP

Als fietsers hun fiets netjes parkeren, zorgen we samen dat de openbare ruimte toegankelijk blijft voor voetgangers. In gebieden waar voetgangers ruim baan krijgen, gaan we fietsparkeren reguleren. Dit gebeurt onder meer door stevige handhaving in combinatie met gedragsbeïnvloeding via communicatie en campagnes.

De volgende maatregelen voeren we uit:

22 TOEGANKELIJKE STOEP

BIKE&WALK

We stimuleren fietsers om op de juiste plek te parkeren. Dit gebeurt onder andere door bij de inrichting van een gebied duidelijk te maken waar fietsers moeten parkeren. Op locaties waar geen of beperkte ruimte is voor fietsparkeerplekken (zoals de Kalverstraat, het Rokin en de Eerste van der Helststraat), maken we op loopafstand bij toegangsroutes Bike&Walk-punten. Bij succes zetten we deze maatregel ook in op andere locaties waar behoefte is aan meer voetgangers- of verblijfsruimte, zoals pleinen en stadsstraten.

23 TOEGANKELIJKE STOEP

FIETSEN STAAN OP DE JUISTE PLEK

De afgelopen jaren hebben we ervaring opgedaan met het informeren en aanspreken van Amsterdammers over fietsparkeren. We hebben succes geboekt met de inzet van fietscoaches en de pilot intuïtief communiceren van de fietsparkeerregels. De komende jaren gaan we door met deze maatregelen.

Daarnaast is er een app ontwikkeld waarmee fietsers op het Rembrandtplein een beloning kunnen krijgen als ze op de juiste plek parkeren. Na een proef komt de app naar verwachting in het najaar van 2017 beschikbaar voor bezoekers van het Rembrandtplein. De app is ontwikkeld in het kader van het Startup in Residence programma, waarin de gemeente Amsterdam startups vraagt om oplossingen aan te dragen voor maatschappelijke knelpunten.

24 TOEGANKELIJKE STOEP

HANDHAVING FOUTPARKEERDERS

We voorkomen onveilige en hinderlijke situaties door fietsen te verwijderen die op plekken staan waar dat verboden is. We gaan door met de succesvolle pilot om parkeren voor nooduitgangen tegen te gaan. Dat vraagt een stevige inzet van de stadsdelen.

25 TOEGANKELIJKE STOEP

INVOEREN VERPLICHT FIETSPARKEREN IN DE REKKEN

Op locaties waar de druk op de openbare ruimte groot is, overwegen we een verbod op parkeren buiten de rekken, net als op een aantal bestaande locaties. We gaan hier terughoudend mee om en doen dit in het belang van veiligheid en om hinder te voorkomen.

26 TOEGANKELIJKE STOEP

FIETSERS MET EEN BEPERKING KUNNEN VLAK BIJ HUN BESTEMMING PARKEREN

Op een aantal drukke plekken in de stad, zoals het Leidseplein, is fietsparkeren buiten de voorzieningen verboden. Dit betekent dat fietsers vaak een stukje moeten lopen. Voor mensen met een beperking kan dit betekenen dat bestemmingen op de fiets slechter bereikbaar zijn. Samen met belangenverenigingen onderzoeken we hoe we de binnenstad ook voor hen per fiets goed toegankelijk en bereikbaar kunnen houden. Op basis van deze verkenning nemen we maatregelen en voeren we pilots uit.





CAPACITEIT BENUTTEN

Waar lege plekken schaars zijn, is het zaak om die goed te gebruiken. Door handhaving en het verbeteren van de vindbaarheid benutten we de bestaande fietsenrekken beter. Zo werken we aan meer plek in het rek.

De volgende maatregelen voeren we uit:



27 CAPACITEIT BENUTTEN

MEER PLEK IN HET REK: OPSCHOONACTIE

Ongeveer 15% van de fietsparkeerplekken in de stad wordt ingenomen door ongebruikte fietsen. Een aantal stadsdelen heeft in 2016 met succes in verschillende buurten ongebruikte fietsen en wrakken opgeruimd. Stadsdelen kunnen ongebruikte fietsen verwijderen door te handhaven op de maximale parkeerduur van 6 weken. We nemen eenmalig het initiatief om deze grote schoonmaakactie in samenwerking met de stadsdelen uit te voeren. Zo verbeteren we tegelijkertijd de organisatie van de handhaving en komen we met de stadsdelen tot één uniforme aanpak. Deze opschoonactie levert naar verwachting alleen al binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ zo'n 50.000 plekken op.
Daarnaast verkennen we de mogelijkheden en de noodzaak om de maximale parkeerduur uit te breiden naar metrostations bij de Noord/Zuidlijn, in Nieuw-West, Noord en Zuidoost. De stadsdelen krijgen zo meer ruimte voor gerichte handhaving in gebieden met (gereguleerd) fietsparkeren.



28 CAPACITEIT BENUTTEN

BETERE VINDBAARHEID FIETSPARKEERPLEKKEN

Met goede bewegwijzering en een dynamisch verwijssysteem naar vrije plekken maken we beschikbare fietsparkeerplaatsen beter vindbaar. Bij verschillende stallingen (Mahlerplein, Paradiso) wordt ervaring opgedaan met het registreren van informatie over het gebruik van de fietsparkeerplekken (stallingsduur, vol/vrij). Daarnaast is een uitvraag gedaan voor een dynamisch verwijssyteem naar vrije fietsparkeerplaatsen, onder andere bij de treinstations Amsterdam Centraal en Zuid. Hierdoor kunnen fietsers al op de toegangswegen naar het station geïnformeerd worden over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen.



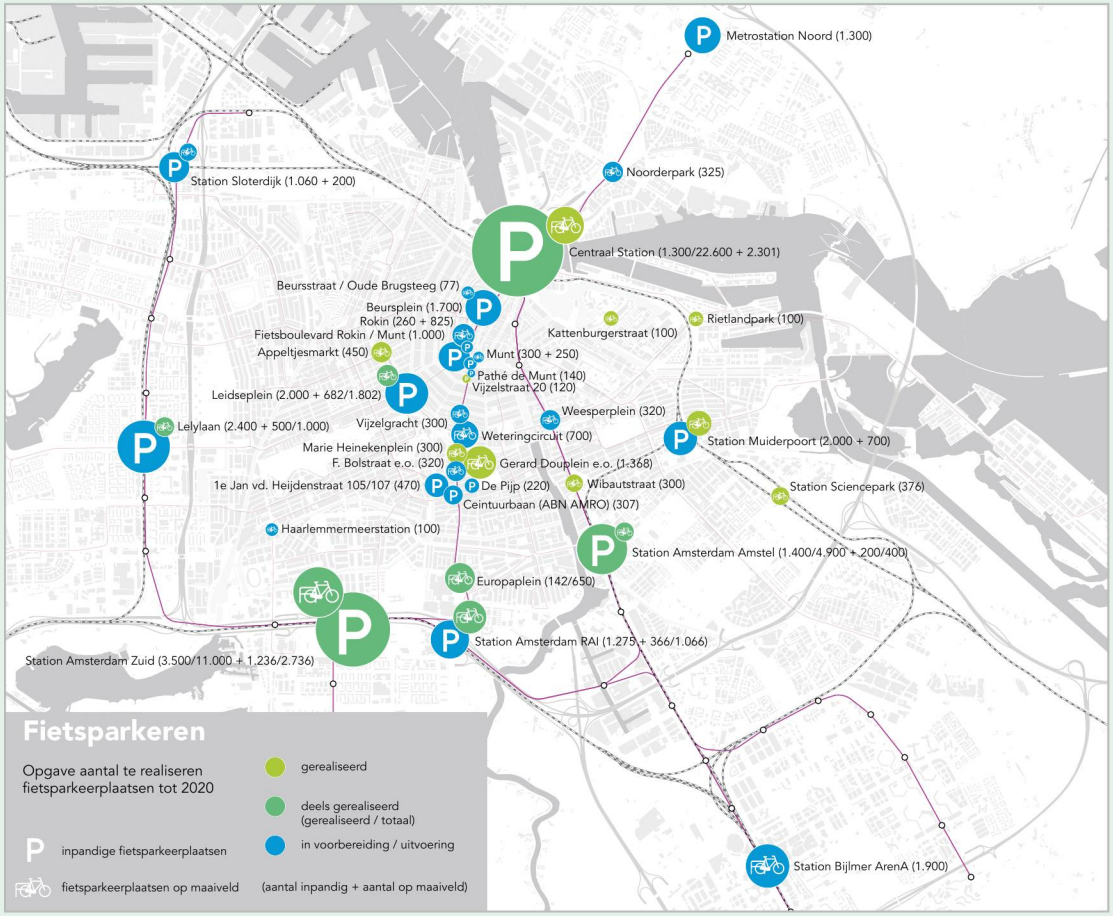
29 CAPACITEIT BENUTTEN

MEER FIETSEN PASSEN IN HET REK

Een kwart van de fietsen past niet goed in een rek vanwege afwijkende maten van stuur, banden of de aanwezigheid van een drager, kinderzitje of fietstas. Om ervoor te zorgen dat ook deze fietsen netjes geparkeerd kunnen worden, experimenteren we met alternatieve rekken, onder andere op het Bellamyplein. De resultaten worden gebruikt voor het opstellen van nieuwe normen voor fietsparkeerrekken. Hiermee zorgen we dat de rekken zo goed mogelijk aansluiten bij de wensen van fietsers. Tegelijkertijd moet de maatregel leiden tot een hogere kwaliteit van de openbare ruimte.



POP-UP FIETSPARKERN



FIGUUR 16 NIEUWE FIETSPARKEERPLEKKEN

MEER PUBLIEKE FIETSPARKEERPLEKKEN

Waar mogelijk breiden we het aantal stallingsplaatsen in de openbare ruimte en op fietspunten uit. Hierbij houden we rekening met de benodigde ruimte voor voetganger en kijken we naar alternatief ruimtegebruik, zoals laden en lossen (dubbel gebruik) en slim gebruik van parkeerruimte voor auto's en fietsen. De nadruk ligt op drukke bestemmingen en woonbuurten met diverse functies, zoals de Jordaan, de Pijp en Oud-West. We geven ook prioriteit aan buurten waar het gebruik van de fiets gestimuleerd kan worden door het beter faciliteren van fietsparkeren.

Daarnaast gaan we bij de OV-knooppunten door met de fietsparkeeraanpak uit het vorige Meerjarenplan. Hierbij ligt het accent op voldoende en goed vindbare fietsparkeerplekken bij de NS-stations, de metrostations en de grote busstations.

De volgende maatregelen voeren we uit:

30

MEER PUBLIEKE FIETSPARKEERPLEKKEN

MEER FIETSPARKEERPLEKKEN IN DE OPENBARE RUIMTE

Waar ruimte is voor meer fietsparkeerplekken zonder dat dit ten koste gaat van voetgangersruimte, komen er extra plekken bij.

31

MEER PUBLIEKE FIETSPARKEERPLEKKEN

FIETSPARKEREN INTEGRAAL ONDERDEEL VAN HERINRICHTINGSPROJECTEN

Op diverse locaties in de stad worden straten heringericht. Hierbij worden voldoende fietsparkeerplekken opgenomen in het ontwerp. Voorbeelden zijn de Kinkerstraat, de Van Woustraat en delen van de Ceintuurbaan.

32

MEER PUBLIEKE FIETSPARKEERPLEKKEN

FLEXPARKEREN

Delen van de openbare ruimte, zoals laad- en losplekken, worden gedurende de dag beperkt gebruikt. Buiten de venstertijden kunnen deze plekken dienst doen als fietsparkeervak. Op diverse plekken in de stad wordt ervaring opgedaan met flexparkeren. Zo doen delen van de Albert Cuypmarkt in de Pijp tijdens uitgaansavonden dienst als parkeerplek voor fietsen. Ook is een laad- en losplek op het Gerard Douplein dagelijks vanaf 16:00 uur bestemd voor scooterparkeren. We monitoren het effect hiervan en zorgen waar nodig voor herkenbaarheid en een uniforme uitstraling.

33

MEER PUBLIEKE FIETSPARKEERPLEKKEN

SLIM GEBRUIK VAN PARKEERRUIMTE VOOR AUTO'S EN FIETSEN

Met de hotspotaanpak verkennen we in drukke gebieden samen met de buurt de mogelijkheden voor een andere verdeling en slim dubbelgebruik van de ruimte voor voetganger, fiets(parkeren), auto(parkeren) en andere voorzieningen. Dat kan betekenen dat we hier afwijken van bestaande parkeernormen.

34

MEER PUBLIEKE FIETSPARKEERPLEKKEN

POP-UP FIETSPARKEREN

Onder meer op de Albert Cuypmarkt en de Bloemenmarkt wordt geëxperimenteerd met tijdelijke fietsparkeerplekken tijdens uitgaansavonden. We breiden dit uit. In het weekend en bij evenementen krijgen geschikte locaties tijdelijk extra fietsparkeerplekken door de functie van de openbare ruimte tijdelijk aan te passen. Zo kunnen fietsers ook op piekmomenten gemakkelijk parkeren.

35

MEER PUBLIEKE FIETSPARKEERPLEKKEN

GEBOUWDE STALLINGEN

Op plekken waar de fietsparkeerdruk hoog is en de mogelijkheden in de openbare ruimte beperkt zijn, onderzoeken we of een inpandige of ondergrondse stalling in bestaande of nieuwe gebouwen wenselijk en haalbaar is. Daarnaast kijken we ook naar de mogelijkheden voor buurtstallingen. Voorbeelden van zulke locaties zijn Rembrandtplein (en omgeving), Gerard Douplein/Marie Heinekenplein, Weesperplein en



de Buiksloterweg (Tolhuisplein). Bij besluitvorming over realisatie wordt rekening gehouden met de kosten voor exploitatie, handhaving, en beheer en onderhoud.

Bij het Rembrandtplein, de Munt en het Rokin is de fietsparkeer-problematiek en de druk op de openbare ruimte momenteel zo groot is dat er op korte termijn behoefte is aan een structurele oplossing. Met het vaststellen van de Voorjaarsnota 2017 zijn middelen gereserveerd om te investeren in een gebouwde voorziening.

36

MEER PUBLIEKE FIETSPARKEERPLEKKEN

VOLDOENDE VINDBARE FIETSPARKEERPLAATSEN BIJ DE GROTE OV-LOCATIES

Met het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 is flink ingezet op fietsparkeren bij de treinstations en de drukste binnenstedelijke gebi eden (zoals het Leidseplein). Er zijn 16.000 nieuwe fietsparkeerplekken gerealiseerd. Verreweg de meeste gerealiseerde plekken (ca. 11.000) bevinden zich bij de treinstations. Figuur 16 laat

de fietsenstallingen zien die er in de komende jaren nog bij komen. Het totaal aantal nieuwe fietsparkeerplekken komt daarmee uit op 40.000. Als deze stallingen zijn gerealiseerd, verwachten we dat er op deze stations tot 2030 voldoende fietsparkeercapaciteit is. De komende tijd pakken we het fietsparkeren bij station Bijlmer Arena aan. Daarnaast verbeteren we de vindbaarheid van de stallingsplekken bij de trein- en metrostations, bij fietspunten en in de binnenstad (zie ook maatregel 28 Betere vindbaarheid fietsparkeerplekken). Zo zorgen we voor een betere deur-tot-deurverbinding. (Zie monitor, bijlage 3)

MEER PARTICULIER FIETSPARKEREN

Als fietsers op eigen terrein, in de eigen garage of in de eigen woning parkeren, is dat pure winst. De fiets staat veilig, terwijl de druk op de openbare ruimte afneemt. Daarom stimuleren we dat er meer particuliere fietsparkeerplekken komen. Dat doen we onder andere met de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (in voorbereiding) en met subsidies gericht op het behouden en stimuleren van buurtstallingen en het stallen van fietsen op eigen terrein (bijvoorbeeld bij ondernemers die hiervoor ruimte hebben).

De volgende maatregelen voeren we uit:

37 MEER PARTICULIER FIETSPARKEREN

FIETS- EN SCOOTERPARKEERNORM NIEUWBOUW

Bij nieuwbouw en functiewijziging wordt in bestemmingsplannen via parkeernormen geborgd dat er voldoende fiets- en scooterparkeerplekken komen op eigen terrein. Na vaststelling van het beleidskader Nota Parkeernormen Fiets en Scooter treden deze parkeernormen in werking. Vaststelling vindt plaats in de tweede helft van 2017.

38 MEER PARTICULIER FIETSPARKEREN

TOOLBOX ONDERNEMERS

Met de toolbox geven we ondernemers inzicht in wat zij voor fietsers kunnen betekenen. Waar mogelijk ondersteunen we initiatieven van ondernemers voor (tijdelijke) fietsenstallingen in leegstaande ruimtes en dubbelgebruik van particuliere fietsenstallingen bij uitgaanslocaties. We ontwikkelen de toolbox in samenwerking met het bedrijfsleven bij de gebiedsaanpak van de hotspots in de stad.

39 MEER PARTICULIER FIETSPARKEREN

SUBSIDIEREGELING BUURTFIETSENSTALLINGEN

We gaan door met de subsidieregeling buurtfietsenstallingen. In buurten waar de parkeerdruk en/of de bezettingsgraad hoog is, betrekken we de mogelijkheid van een exploitatiesubsidie voor buurtfietsenstallingen bij de gebiedsaanpak hotspots (maatregel 21).



We stellen een nieuwe subsidieverordening op. Om het gebruik van de buurtstallingen te stimuleren gaan we de communicatie verbeteren en de herkenbaarheid van de buurtstallingen vergroten. We streven ernaar om het aantal stallingsplaatsen in buurtstallingen op z'n minst te behouden (momenteel ruim 9.000 fietsparkeerplekken). Zie figuur 14, p. 39.

HET NIEUWE FIETSPARKEREN

Fietsen die onderweg zijn, dragen bij aan de bereikbaarheid van de stad. Stilstaande fietsen kosten geld. We streven daarom naar meer fietsritten met minder fietsen. Als fietsen vaker worden gedeeld, kan de noodzaak van een eigen of extra fiets, waarvoor een fietsparkeerplek nodig is, verminderen. Daarom maken we werk van deelfietsen. Kansrijk zijn OV- en P+R-locaties (zie maatregel 44, hoofdstuk 3). Ook als publieke parkeerplekken korter worden gebruikt, ontstaat meer capaciteit. We gaan experimenteren met technologische innovaties, zoals chipparkeren en fietsdelen. Daarnaast gaan we door met onderzoek en dataverzameling om meer inzicht te krijgen in hoe verschillende doelgroepen fietsparkeervoorzieningen gebruiken.

De volgende maatregelen voeren we uit:

40 HET NIEUWE FIETSPARKEREN

CHIPPARKEREN

Op het Leidseplein is ervaring opgedaan met de toepassing van chips. Uit deze pilot bleek dat er nog technische knelpunten zijn die brede toepassing van deze techniek op dit moment in de weg staan. In het najaar van 2016 is een pilot gestart met chipparkeren in de stalling onder het Zuidplein bij station Zuid WTC. Doel van deze pilot is het testen van de betrouwbaarheid van de techniek en de gebruiksvriendelijkheid voor de fietser en de beheerder. Daarnaast verkennen we (bij RAI en Paradiso) andere vormen van geautomatiseerd parkeren.

41 HET NIEUWE FIETSPARKEREN

PILOTS VOOR FIETSPARKEERREGULERING OP HOTSPOTS

Technologische innovaties bieden kansen voor het slim reguleren van fietsparkeren op de hotspots fietsparkeren. Zo verdelen we de drukte en gaan we flexibeler om met de openbare ruimte. We gaan aan de slag met pilots, bijvoorbeeld met bewonersfietsparkeren. Bij zo'n pilot kunnen bewoners met hun fiets in bepaalde 'bewonersfietsenrekken' parkeren. Op hotspots in het voetgangersgebied overwegen we om via een pilot te onderzoeken of fietsers bereid zijn tot een vergoeding voor deze meest kostbare fietsparkeerrekken in de openbare ruimte. Zo leren we hoe we slimme fietsparkeerregulering in de toekomst vaker kunnen toepassen voor aantrekkelijke verblijfsgebieden.



42 HET NIEUWE FIETSPARKEREN

VERVOLG 'KLAAR MET JE FIETS'

De afgelopen jaren hebben Amsterdammers die hun oude fiets kwijt wilden, gebruik kunnen maken van de service 'Klaar met je Fiets'. Na digitale aanmelding werd de fiets thuis afgehaald. Vanaf half 2017 besteedt de bijbehorende campagne meer aandacht aan de reguliere mogelijkheden om een oude fiets in te leveren, via de openbare afvalcontainer of een Afvalpunt. Het is de bedoeling dat de ophaalservice overbodig wordt.



Monitoring
Gemakkelijk fietsparkeren

Monitoring vindt plaats aan de hand van onderstaande indicatoren.

DOELSTELLING	INDICATOREN	DOELSTELLING (2025)	NULMETING (2016)
VOLDOENDE BESCHIKBARE FIETSPARKEERVOORZIENINGEN	BEZETTINGSGRAAD HOTSPOTS	85%	90%
TOEGANKELIJKE OPENBARE RUIMTE	PARKEERDRUK HOTSPOTS	125%	195%
TEVREDENHEID FIETSERS OVER KWALITEIT VAN DE FIETSPARKEERVOORZIENINGEN	GEMIDDELD RAPPORTCIJFER FIETSERS VOOR FIETSPARKEREN	7,0	5,8 (2015)



3 Het nieuwe fietsen

Als wereldfietsstad heeft Amsterdam een reputatie hoog te houden. Wij hebben internationaal naam gemaakt als stad die voor fietsers rode en groene lopers uitlegt. Als we deze goede naam willen houden, moeten we zorgen dat fietsers zich op hun gemak blijven voelen. Doelstelling is een fietstevredenheidscijfer van 7,5 onder fietsers in 2025 (7,1 in 2016).



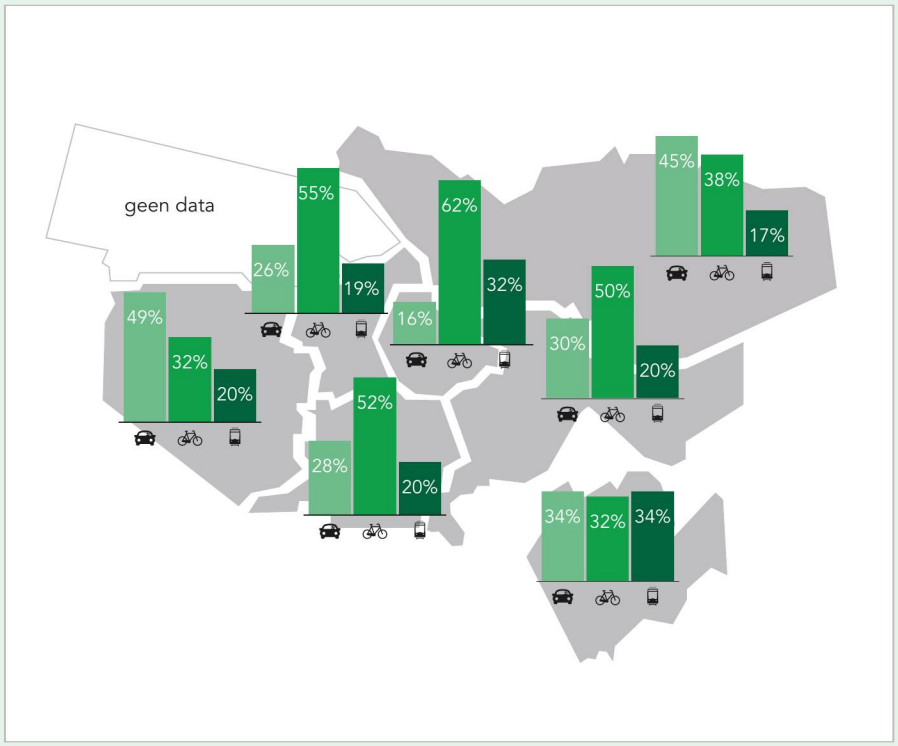
Hoe meer verschijningsvormen de fiets krijgt, hoe meer uiteenlopend gedrag fietsers vertonen. Als we deze verschillen willen inpassen in de beperkte ruimte van de stad, is het zaak om gezamenlijk te werken aan fietsvriendelijk gedrag. Dit is meer dan je houden aan de verkeersregels. Het gaat ook over samen verantwoordelijkheid nemen voor elkaars veiligheid en fietsplezier. Om hieraan invulling te geven gaan we de komende periode in gesprek met de Amsterdammer. Tegelijk nemen we een aantal maatregelen om een start te maken met het nieuwe fietsen.

Het nieuwe fietsen begint bij de keuze om te fietsen. Door vaker de fiets te pakken worden Amsterdammers fitter en zorgen ze dat de lucht schoner wordt. Fietsende Amsterdammers voorkomen dat de stad dichtslibt. Keerzijde is dat fietsers zich soms storen aan het gedrag van andere fietsers. Veilig en comfortabel fietsen wil iedereen, maar snelheden en afstanden lopen soms sterk uiteen. Ook willen fietsers nog altijd voor de (winkel- of huis)deur parkeren, ook als dat eigenlijk niet meer past. Het nieuwe fietsen geeft richting voor passend gedrag voor fietsers in Amsterdam.

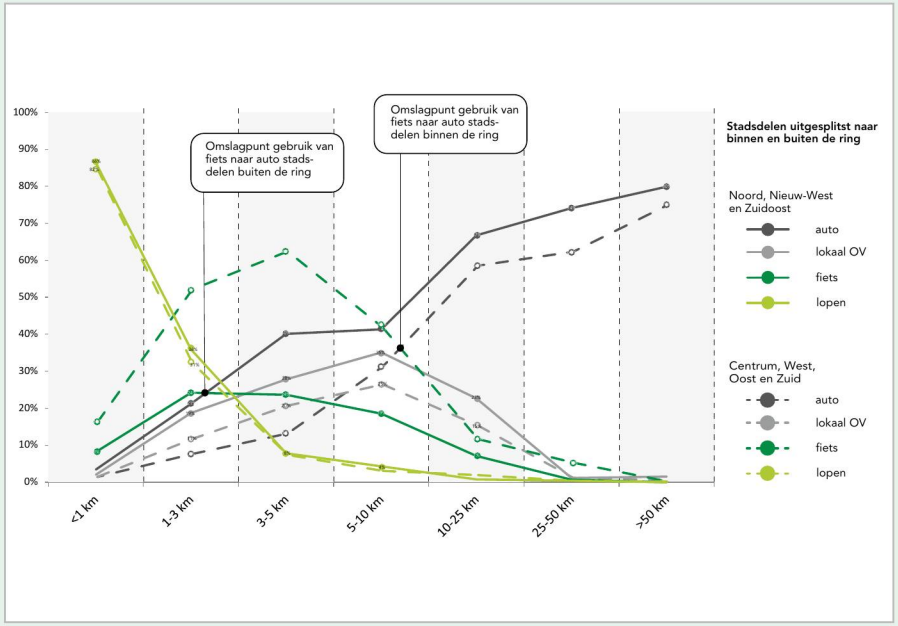








FIGUUR 17
VERVOERWIJZE OP WERKDAGEN NAAR STADSDEEL IN 2015



FIGUUR 18
AFSTANDEN EN VERVOERSKEUZEN BINNEN EN BUITEN DE RING

Analyse

Meer Amsterdammers kunnen gewoontefietser worden

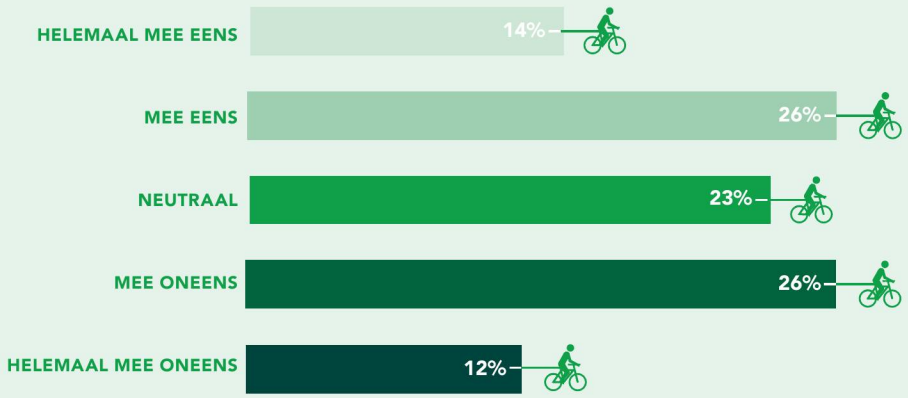
Gemiddeld pakt 36% van de Amsterdammers voor een verplaatsing de fiets. In de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost pakken Amsterdammers veel minder vaak de fiets. Het verschil is goed zichtbaar in figuur 17.

Verschil in fietsgebruik tussen de stadsdelen

De meeste verplaatsingen met de fiets reiken tussen 1 en 5 kilometer en duren 5 tot 35 minuten. Vanaf 5 kilometer kiezen Amsterdammers gemiddeld vaker voor de auto en het openbaar vervoer. Figuur 18 laat zien dat er verschillen zijn tussen de stadsdelen. In stadsdelen Centrum, Zuid, Oost en West is de fiets het meest gebruikte vervoermiddel tot een afstand van 10 kilometer. Pas vanaf 10 kilometer kiezen de inwoners vaker voor de auto. In Noord, Zuidoost en Nieuw-West kiezen de inwoners al vanaf een afstand van 3 km vaker voor de auto of het OV. Vanaf 5 km is de auto het meest gebruikte vervoermiddel.



FIGUUR 19 AANDEEL DAT FIETSEN IN EEN GEBIED MET VEEL VERKEER STRESSVOL VINDT



	ONDER FIETSERS	ONDER NIET-FIETSERS
1	TELEFOONGEBRUIK (31%)	DOOR ROOD RIJDEN (45%)
2	DOOR ROOD RIJDEN (24%)	FIETSEN OVER DE STOEP (35%)
3	TEGEN HET VERKEER IN FIETSEN (23%)	RIJDEN ZONDER VERLICHTING (25%)

FIGUUR 20 TOP 3 ERGERNISSEN OVER FIETSERS

Fietsen als alternatief voor de auto

In stadsdelen Zuidoost, Nieuw-West en Noord is de afstand tot voorzieningen gemiddeld groter dan in andere delen van de stad. Dit is sterk bepalend voor de mobiliteitskeuze, maar ook andere factoren spelen een rol.
Over het algemeen geldt dat in buurten waar de auto gemakkelijk voor de deur geparkeerd kan worden, het autobezit hoger en het aantal ritjes met de auto groter is. Andersom geldt dat de hogere parkeerdruk in de oudere delen van de stad een positief effect heeft op het fietsgebruik.
Andere factoren die een rol spelen zijn persoonlijke voorkeuren, opleidingsniveau, veiligheidsbeleving onderweg en het onderhoudsniveau van de fietspaden.

SAMEN MET AMSTERDAMMERS ZETTEN WE IN OP KIEZEN VOOR DE FIETS

Amsterdammers ergeren zich geregeld aan fietsers

Van de fietsers ergert 82% zich wel eens aan andere fietsers. Onder niet-fietsers ligt dit aandeel met 85%



nog hoger. Figuur 20 geeft de Top 3 ergernissen aan.

Fietsers ervaren stress door drukte en onberekenbaar gedrag
Bijna 4 op de 10 fietsers ervaren de drukke plekken in de stad als stressvol (zie figuur 19). Drukte in het verkeer, onberekenbaar gedrag van medeweggebruikers en de beperkte ruimte worden hiervoor als redenen genoemd. Tijdens de spits heeft meer dan de helft (55%) van de fietsers last van drukte op de fietspaden. Om drukte te vermijden neemt 42% wel eens een andere route. Om de spits te vermijden reist bijna een derde wel eens op andere tijdstippen.

Fietsers voelen zich minder veilig dan andere weggebruikers
Met een gemiddelde waardering van 6,1 voelen fietsers zich het minst veilig van alle weggebruikers (voetganger 6,9; motor 6,9; brommer 6,4).

Fietsers hebben deels zelf invloed op hun eigen en andermans veiligheid, door rekening met elkaar te houden, oogcontact te zoeken, goed zichtbaar te zijn en de verkeersregels na te leven. Niet alle fietsers houden zich aan de regels. Zo steekt maar een klein deel van de fietsers tijdig de hand uit. Ruim de helft van de fietsers heeft geen werkende fietsverlichting. Ook snor- en bromfietsers houden zich lang niet altijd aan de regels.

We weten nog onvoldoende over de invloed van infrastructurele maatregelen op gedrag en wat bij fietsers de oorzaken zijn voor stress. We wisselen met deskundigen en betrokkenen kennis en ervaring uit over gedrag en gedragsbeïnvloeding. Zo ontstaat een beter beeld wat voor het nieuwe fietsen nodig is.

SAMEN MET AMSTERDAMMERS WERKEN WE DAAROM AAN HET STIMULEREN VAN PASSEND GEDRAG OP DE FIETS



FIETSDELEN IN EUROPA

In Europa zijn er verschillende deelfietssystemen met elk een eigen doelstelling. In steden met weinig fietsers, zoals Parijs, Barcelona en Madrid, is delen een succesvol middel om inwoners kennis te laten maken met de fiets.

In andere steden, zoals Antwerpen, worden deelfietsen ingezet om de drukte in de stad te verminderen door meer ritten per dag op één fiets te faciliteren. In Antwerpen worden met een deelfiets per dag gemiddeld zo'n zes ritten afgelegd. Daarmee functioneert het deelfietssysteem als een vorm van openbaar vervoer. Vergeleken met de kosten van openbaar vervoer is een deelfietssysteem goedkoop. Het fietsbezit is in Amsterdam relatief hoog in vergelijking met andere Europese steden. Het is dus maar de vraag of een soortgelijk deelsysteem hier ook succesvol kan zijn.

Naast de positieve ervaringen van andere landen met deelfietsen zijn er ook negatieve ervaringen. In diverse steden in China zorgen deelfietsen in de openbare ruimte voor overlast. Ze staan verkeerd geparkeerd, belemmeren de toegankelijkheid van de openbare ruimte en zijn soms van slechte kwaliteit en worden slecht beheerd waardoor kapotte fietsen in de openbare ruimte achterblijven.

De gemeente is betrokken bij twee deelsystemen:

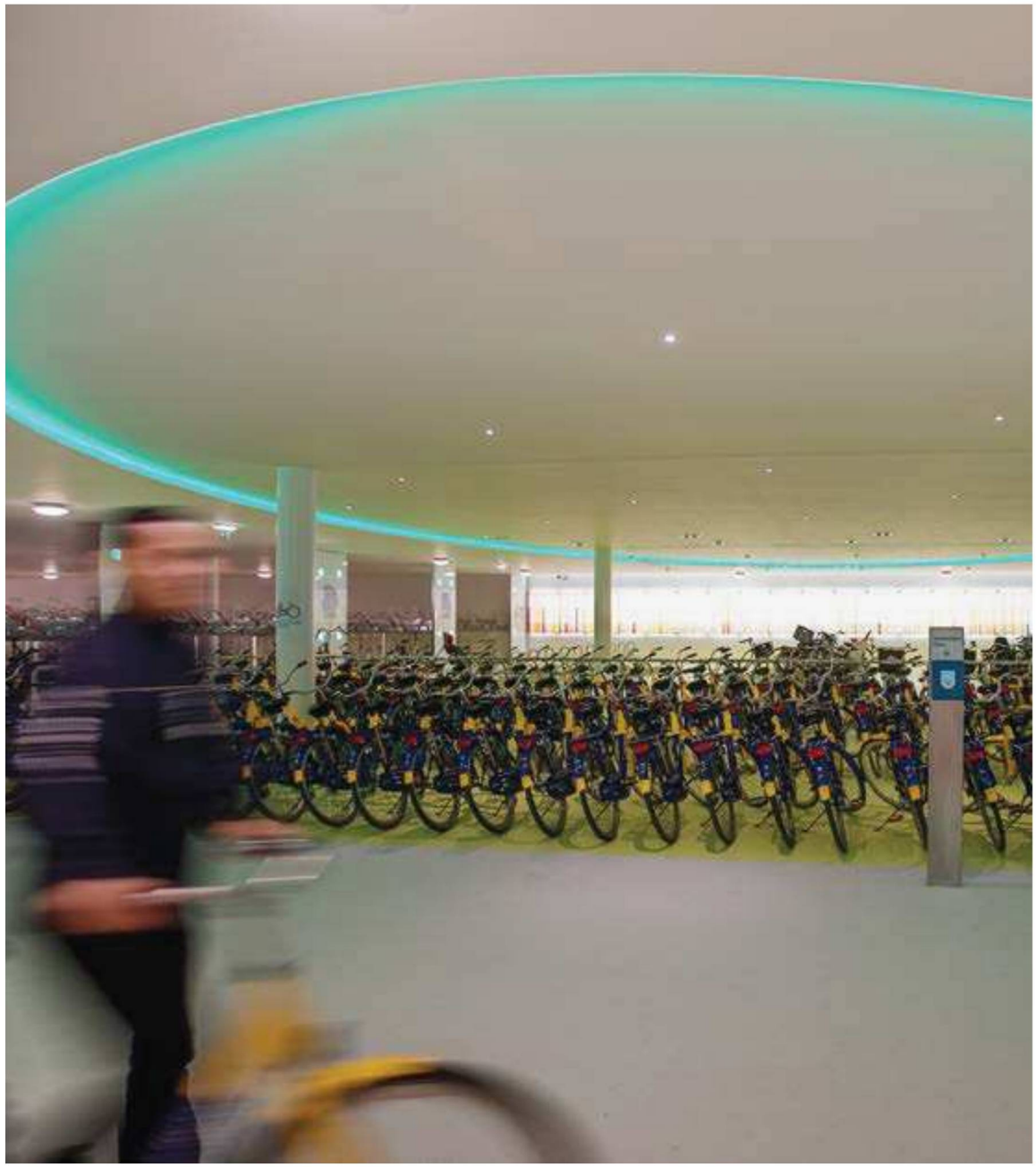
HELLO BIKE

In het voorjaar van 2017 is na een aanbesteding het fietsdeelsysteem Hello Bike gestart op de Zuidas. Deze fietsen zijn primair bedoeld om korte autoritten van het kantoorpersoneel te vervangen. De fietsen zijn ook beschikbaar voor andere gebruikers.

URBEE: DEELSYSTEEM MET ELEKTRISCHE FIETSEN

Het bedrijf Urbee is in november 2016 gestart met een elektrische-deelfietsensysteem in Amsterdam. Alle fietsen van Urbee worden aangeboden vanuit privaat beheerde fietsenstallingen. Urbee richt zich vooral op bedrijven. Met de elektrische fietsen kunnen afstanden afgelegd waarvoor vooralsnog vaak de auto wordt gebruikt. Urbee wordt gesteund door het Amsterdams Klimaat & Energiefonds.

In het voorjaar van 2017 hebben diverse aanbieders deelfietsen neergezet in de openbare ruimte in Amsterdam, ook op plekken waar nu al een tekort aan fietsparkeerplekken is. Om overlast te voorkomen heeft het college de stadsdelen verzocht om actief te handhaven op deelfietsen die te huur worden aangeboden in de openbare ruimte, op basis van artikel 2.50 APV. Gelijktijdig gaan we in gesprek met aanbieders over concepten die positief kunnen bijdragen aan de openbare ruimte en de bereikbaarheid van de stad. Daarbij kijken we ook naar wat er aan beleid en regelgeving nodig is om deelfietsen gereguleerd te kunnen toestaan.



Acties
Het nieuwe fietsen

KIEZEN VOOR DE FIETS

Amsterdammers passen hun mobiliteitsgedrag aan bij grote gebeurtenissen in hun leven, zoals een verhuizing, de overgang naar een nieuwe school of de geboorte van een kind. Ook de aanleg van nieuwe fietsroutes zijn momenten dat routinegedrag ophoudt en nieuw gedrag kan ontstaan. Amsterdammers die nog niet (veel) fietsen, geven we een extra zetje. We belonen fietsers met maatregelen die het fietsen aangenamer maken.

De volgende maatregelen voeren we uit:

43 KIEZEN VOOR DE FIETS

MARKTVERKENNING DEELFIETSEN

Vanuit marktpartijen is er veel interesse om in Amsterdam deelfietsen aan te bieden. Met een marktverkenning brengen we in kaart wat de kansen zijn met deelfietsen voor de stad. Daarbij kijken we onder andere naar de mogelijkheden om

de fietsparkeerdruk te verminderen, het fietsgebruik te stimuleren en de keten fiets-OV en fiets-auto te versterken. Daarnaast wordt de marktverkenning gebruikt om te bepalen wat er aan beleid en regelgeving nodig is om deelfietsinitiatieven te kunnen faciliteren.

44 KIEZEN VOOR DE FIETS

UITBREIDING OV-FIETS BIJ STATIONS EN INTRODUCTIE DEELFIETSEN BIJ METROHALTES

Samen met NS bouwen we het in Nederland meest gebruikte fietsdeelsysteem uit. In nieuwe stationsstallingen wordt een deel van de ruimte bestemd voor de OV-fiets. In overleg met GVB, NS en de Vervoerregio Amsterdam onderzoeken we de mogelijkheden voor de OV-fiets of andere deelfietsen bij metrohaltes. Zo wordt de reis van-deur-tot-deur aangenamer.

45 KIEZEN VOOR DE FIETS

FIETSGEBRUIK AANMOEDIGEN IN SAMENWERKING MET GGD EN STADSDELEN

In de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost zijn verschillende initiatieven om het fietsgebruik stimuleren. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om fietsles voor vrouwen en kinderen, het beschikbaar stellen van kinderfietsen (ANWB) en fietsreparatieworkshops. We gaan na hoe we deze projecten, die voornamelijk door de GGD en de stadsdelen worden georganiseerd, kunnen ondersteunen. De focus ligt daarbij op de infrastructuur, bijvoorbeeld door veilige en aantrekkelijke routes naar school of goede fietsparkeergelegenheid te realiseren. We gaan met de GGD na of een app middelbare scholieren kan aanmoedigen om vaker de fiets te pakken. Ook onderzoeken we mogelijkheden om met een deelfietssysteem de toegang tot fietsen te vergroten en daarmee het fietsgebruik te stimuleren. We besteden aandacht aan het fietsparkeren, zodat fietsers hun fiets gemakkelijk en veilig dicht bij woningen kwijt kunnen.

46 KIEZEN VOOR DE FIETS

PLATFORM VOOR KENNISDELING EN INNOVATIE

De Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam stimuleren innovatie en kennisdeling door een platform hiervoor te faciliteren. Momenteel vervult CycleSpace deze rol, onder andere door de ontwikkeling van nieuwe producten gericht op fietsgemak en door bijeenkomsten met fietsers, ondernemers en experts gericht op kennisuitwisseling. De fietsburgemeester is het gezicht van dit initiatief.

47 KIEZEN VOOR DE FIETS

FIETSVRIENDELIJKE MAATREGELEN

Kleine fietsvriendelijke innovaties maken fietsen aangenamer:

47A Met wachttijdmelders neemt de beleving van de wachttijd van fietsers af. Bij vervanging van verkeerslichten komen er waar mogelijk wachttijdmelders voor fietsers.

47B Dankzij de regensensor krijgen fietsers als het regent of sneeuwt, vaker groen bij een verkeerslicht. We wachten de evaluatie van een pilot in

Rotterdam in 2018 af om te bepalen of er regensensors in Amsterdam komen.

47C Nieuwe parkeerstallingen krijgen moderne toepassingen, zoals vol/vrij-registratie en parkeer-verwijssystemen. Zo vinden fietsers sneller een plek. Bijkomend voordeel is dat beschikbare plekken beter worden benut. We starten met testen bij station RAI. Begin 2018 wordt er op de Zuidas een verwijssysteem gerealiseerd dat fietsers doorverwijst naar de drie dan aanwezige stallingen in dat gebied.

47D In nieuwe en bestaande stallingen plaatsen we fiets-reparatiezuilen. Zo zijn fietsers snel weer onderweg.

47E In Utrecht en Rotterdam zijn langs drukke fietspaden gratis fietspompen te vinden. Amsterdam heeft een dicht netwerk van fietsen-makers waarvan een groot deel het gebruik van een fietspomp gratis aanbiedt. We starten een pilot met fietspompen langs de fietsverbinding Zuidoost waar fietsers minder gemakkelijk toegang hebben tot een fietspomp.

48 KIEZEN VOOR DE FIETS

GEMAKKELIJKER EN SNELLER JE FIETS TERUGVINDEN BIJ HET FIETSDEPOT

Het Fietsdepot is in 2003 opgericht met oog op fietsdiefstalpreventie. Om het aantal fietsdiefstallen te verminderen wordt nog steeds wekelijks het graveerteam ingezet, is een registercontroleur aangesteld en worden alle verwijderde fietsen gecontroleerd op diefstal. Inmiddels



verwerkt het Fietsdepot ook al deze fietsen, circa 65.000 per jaar. Gezien de grote aantallen en de kosten die daarmee gemoeid zijn, is het zeer relevant om steeds efficiënter te werk te gaan.

We maken het mogelijk om fietsen gemakkelijker en sneller terug te vinden door:

- Onderzoek naar een beter bereikbare, centralere locatie in de stad voor het Fietsdepot. Het depot bevindt zich nu in het Westelijk Havengebied. Deze locatie is afgelegen en beperkt bereikbaar met het openbaar vervoer. Ook voor de handhavers kan met een centraler gelegen fietsdepot winst behaald worden door kortere reistijden. Dit is gunstig voor een efficiëntere handhaving. Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar de haalbaarheid om het Fietsdepot te verplaatsen naar een ongebruikte metrotunnel bij CS. De eerste verkenning laat zien dat deze tunnel bouwkundig geschikt kan worden gemaakt om te dienen als Fietsdepot-locatie. De locatie wordt nu verder verkend en het besluit hierover wordt in 2017 voorbereid.
- Ontwikkeling van de database 'vind mijn fiets'. Amsterdammers kunnen hun fiets zoeken in de online database van het Fietsdepot. Zo weten ze sneller of hun verdwenen fiets daar is terechtgekomen. We verwachten dat meer mensen hun fiets ophalen.
- Modernisering van fietsgraveren om fietsdiefstal te voorkomen. We onderzoeken of bijvoorbeeld het chippen van fietsen kan bijdragen aan fietsdiefstalpreventie.

PASSEND GEDRAG

Alle weggebruikers hebben baat bij goed gedrag. Elkaar de ruimte geven kan het verschil maken tussen een stressvolle en een ontspannen rit. Met passende communicatie op het juiste moment maken we de consequenties van ieders handelen zichtbaar. Door elkaar aan te spreken op gedrag en door handhaving stellen we samen een heldere norm. Daarnaast stimuleren we het nieuwe fietsen door fietsen aantrekkelijker te maken.

De volgende maatregelen voeren we uit:

49 PASSEND GEDRAG

CAMPAGNE HET NIEUWE FIETSEN

De campagne Het nieuwe fietsen bestaat uit deelcampagnes om fietsers aan te zetten tot passend gedrag. We stimuleren bijvoorbeeld fitte bewoners en bezoekers om hun fiets in het bovenste rek van de dubbellaags parkeerplekken te zetten. Zo blijven er beneden genoeg plekken over voor fietsers die onvoldoende kracht hebben om hun fiets op te tillen.



Met de campagne Het nieuwe fietsen pakken we de grootste ergernissen van fietsers én niet-fietsers aan. Zo starten we een deelcampagne om de openbare ruimte toegankelijk te houden. Hierbij gaat het vooral om de ruimte op de stoep, bijvoorbeeld voor zowel rolstoelgebruikers als fietsparkeerders. Een andere deelcampagne is gericht op fietsende kinderen en smartphonegebruik. Waar mogelijk sluiten we aan op infrastructurele projecten, zoals fietsvriendelijke innovaties.

50 PASSEND GEDRAG

CAMPAGNE GEDRAGSVERANDERING BIJ FYSIEKE INGREPEN

Door concrete acties te introduceren als afsluitend onderdeel van infrastructurele projecten (zoals nieuwe fietsverbindingen of fietsparkeerplekken) zetten we aan tot gedragsverandering bij fietsers. Door met een gedragscampagne deze momenten goed te benutten stimuleren we Amsterdammers niet alleen om vaker de fiets te pakken of nieuwe fietsroutes te kiezen, maar ook om zich aan te sluiten bij het nieuwe fietsen.

51 PASSEND GEDRAG

FIETSLAB HET NIEUWE FIETSEN

Met Fietslab Het nieuwe fietsen dagen we betrokken Amsterdammers uit om op basis van beschikbaar onderzoek te komen met initiatieven die passend gedrag stimuleren en aanzetten tot fietsvriendelijk gedrag. Kansrijke ideeën voeren we uit in pilots.

52 PASSEND GEDRAG

AFSPRAKEN MAKEN MET FIETSVERHUURDERS

Het aantal fietsende toeristen in Amsterdam groeit en daarmee ook het aantal fietsverhuurders. We maken afspraken met de branche en hotels over zaken als het stallen van fietsen op straat en voorlichting aan toeristen over fietsen in Amsterdam.

53 PASSEND GEDRAG

INSPELEN OP KANSRIJKE INITIATIEVEN

We spelen in op kansrijke initiatieven van Amsterdammers. Voorwaarde is dat deze een-op-een aansluiten op een of meer van de acties uit het Meerjarenplan Fiets. Voor de uitvoering is budget gereserveerd in dit Meerjarenplan.

54 PASSEND GEDRAG

ONDERZOEK STADSDISTRIBUTIE PER FIETS

Stadsdistributie met lichte elektrische vrachtfietsen (LEVV's), e-bikes of andersoortige voertuigen die gebruikmaken van fietspaden, groeit in Amsterdam. In samenwerking met de Hogeschool van Amsterdam verzamelen we meer informatie over deze ontwikkelingen en de consequenties daarvan voor fietspaden om waar nodig hierop met beleid en maatregelen te kunnen anticiperen.





Monitoring
Het nieuwe fietsen

Monitoring vindt plaats aan de hand van onderstaande indicatoren

DOELSTELLING	INDICATOREN	DOELSTELLING (2025)	NULMETING (2015)
HET NIEUWE FIETSEN	FIETSTEVREDENHEIDSCIJFER	7,5	7,1
KIEZEN VOOR DE FIETS	AANDEEL FIETSVERPLAATSINGEN IN VERVOERWIJZEKEUZE IN DE STADSDELEN NIEUW-WEST, NOORD EN ZUIDOOST	35%	27%



4 Aan de slag



Het Programmateam Fiets van de gemeente geeft uitvoering aan dit Meerjarenplan. We betrekken de stakeholders uit de stadsdelen, de resultaatverantwoordelijke eenheden (RVE's) en de Vervoerregio Amsterdam bij de thema's die hen aangaan. We werken integraal samen met andere beleidsdomeinen, zoals luchtkwaliteit, gezondheid, veiligheid en openbare ruimte. Regieteams (onder meer Plusnet Fiets en fietsparkeren) nemen een samenhangend pakket aan maatregelen uit dit Meerjarenplan ter hand. Goede samenwerking is een randvoorwaarde om tot realisatie van de doelstellingen en maatregelen te komen. Bijlage 1 beschrijft de samenwerking onder regie van het Programmateam Fiets.
Bijlage 2 geeft per maatregel aan wie primair verantwoordelijk is voor de uitvoering.



Organisatie

Samenwerking stadsdelen

De stadsdelen spelen op diverse manieren een belangrijke rol bij de uitvoering van het Meerjarenplan Fiets. In de eerste plaats vinden inwoners en ondernemers bij de stadsdelen gehoor voor problemen en kansen in hun eigen buurt of wijk. Ook hebben stadsdelen een belangrijke functie bij het bijeenbrengen van partijen, met elkaar en met de gemeentelijke overheid. Bovendien voeren stadsdelen regie op de uitvoering van maatregelen in buurten en wijken.

Maatregelen die al door stadsdelen worden voorbereid of uitgevoerd, gaan gewoon door. Als maatregelen aansluiten op de doelstellingen van het Meerjarenplan ondersteunen of versnellen we ze waar nodig. Dit betreft in het bijzonder twee onderwerpen:

A ORGANISATIE

SCHOONMAAKACTIE ONGEBRUIKTE FIETSEN

Met dit plan is er budget voor een schoonmaakactie binnen de Ring A10 ten zuiden van het IJ. Het doel is om alle ongebruikte fietsen die langer stilstaan dan de maximale parkeerduur van 6 weken, te verwijderen. Verkeer en Openbare Ruimte stelt in samenwerking met de stadsdelen een plan op voor deze schoonmaakactie. Deze schoonmaakactie biedt stadsdelen de ruimte om meer aandacht te besteden aan het handhaven op gevaarlijke en hinderlijk geparkeerde fietsen. Dit is onderdeel van verdere uitwerking en afspraken met de stadsdelen.

B ORGANISATIE

STIMULERINGSBUDGET VERBETERINGEN OP HET PLUSNET FIETS

Er is ook budget om het Plusnet Fiets te verbeteren. Stadsdelen kunnen voor onderhoudswerkzaamheden een bijdrage krijgen in de extra kosten voor verbeteringen. Daarnaast is er budget voor het vervangen van tegelverharding en het wegwerken van oneffenheden in de verharding.

Participatie

Inwoners, ondernemers en belangenorganisaties spelen een belangrijke rol bij de uitvoering van dit plan. Zij kunnen op verschillende manieren betrokken worden bij maatregelen. Soms wordt een pilot samen met een buurt opgezet en uitgevoerd. Bij andere maatregelen kiezen we voor een combinatie van informele consultatie bij de voorbereiding en formele inspraak als er een concreet voorstel of ontwerp ligt. We reserveren middelen voor burgerinitiatieven die aansluiten op de doelen van dit plan.



Communicatie: het grote verhaal

Met dit plan in de hand voeren we de komende jaren het gesprek met Amsterdammers en geïnteresseerden van (ver) daarbuiten. We informeren hen via onze bestaande (social) mediakanalen, zowel digitaal als op papier. We vertellen wat we wanneer gaan doen en zorgen dat we de juiste doelgroepen en stakeholders tijdig bereiken.
Maar fietsen in Amsterdam staat voor veel meer dan de maatregelen in dit Meerjarenplan. Fietsen is onlosmakelijk verbonden met het dagelijks bestaan van de Amsterdammer. De stad barst van de bijzondere verhalen: over fietscultuur, economische kansen en slimme innovaties. Met dit nieuwe Meerjarenplan als grote kapstok gaan we ook deze verhalen vertellen. In een brainstorm met stakeholders onderzoeken we de basis voor ons verhaal: verhaallijn, hoofdpersonen en onderwerpen die we belichten. Zo verweven we het Meerjarenplan, de concrete maatregelen, de visie van de stad Amsterdam, de economische waarde

van fiets, innovaties op fietsgebied, fietscultuur en natuurlijk de fiets en de Amsterdammer tot één verhaal. We dagen betrokken partijen uit om dit grote verhaal van Amsterdammers en hun fiets uit te werken tot campagnes voor verschillende doelgroepen.

Financieel

Investeren voor een bereikbare en aantrekkelijke stad

Amsterdam kiest de komende jaren voor een omvangrijk pakket aan maatregelen voor een gezonde, bereikbare en aantrekkelijke stad. De kosten voor dit Meerjarenplan Fiets 2017-2022 zijn geraamd op € 54 miljoen. Hiervan kan naar verwachting een deel worden gedekt door derden. Figuur 21 geeft het budget weer dat nodig is voor het Programma Fiets om de maatregelen uit dit Meerjarenplan uit te voeren. Naast de maatregelen die onder de noemer van dit Meerjarenplan vallen, investeren we de komende jaren fors in een aantal grote opgaven, zoals nieuwe bruggen en fietsparkeergarages. 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 miljoen. Dit is exclusief lopende projecten zoals de fietsenstallingen Beursplein en Leidseplein. Ook zijn de investeringen die

ONDERDEEL	TOTALE KOSTEN IN MILJOENEN	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	0,0
TOTAAL	54,4	34,2	20,2

FIGUUR 21 KOSTEN MAATREGELEN MEERJARENPLAN FIETS 2017-2022

in de nieuwe woongebieden worden gedaan om nieuwe fietsinfrastructuur aan te leggen niet meegenomen. Tot slot gaat Amsterdam nog investeren in een brug over het IJ (geraamd op € 240 miljoen) en een betere fietsverbinding met Zeeburgereiland. Ook deze investeringen zijn niet meegeteld.

Maatregelen met grote financiële consequenties die nog niet gedekt zijn in dit plan, leggen we na gedegen voorbereiding en uitwerking afzonderlijk voor aan het college van B&W en de gemeenteraad. Het betreft met name de uitwerking van kostbare, nieuwe fietsverbindingen en gebouwde stallingen. Als er aanleiding is om aanvullende dekking te vragen, wordt dit betrokken bij de behandeling van de Voorjaarsnota van het betreffende jaar.

Investeren in fietsen blijft nodig

Voor dit plan hebben we diverse partijen geraadpleegd, onder wie de programmamanager van woningbouwlocaties in Amsterdam, beleidsadviseurs van stadsdelen en externe partijen zoals de Fietsersbond en betrokken Amsterdamse burgers en ondernemers via CycleSpace. Conclusie uit deze inventarisatie is dat de totale opgave voor fietsen bijzonder groot is. Uit de lijst van investeringen die volgens de indieners noodzakelijk zijn, zijn de meest urgente en de meest kostenefficiënte maatregelen geselecteerd.
Om op lange termijn alle barrières in het netwerk voor fietsers weg te nemen die zijn ingebracht door projectleiders, experts en belanghebbenden, is op basis van een globale schatting een budget van circa € 1800 miljoen nodig. Hierbij moet in ogenschouw worden genomen dat niet alle gewenste verbindingen de investering waard zullen zijn. Als de restantopgave van het fietsparkeren binnen de Ring A10 met ondergrondse stallingen zou moeten worden opgelost, is een bedrag van circa € 120 tot € 300 miljoen nodig. Om het gehele Plusnet Fiets te transformeren tot een fietsnetwerk met voldoende breedte is circa € 500 miljoen nodig. Voor dergelijke investeringen is onvoldoende dekking. Door de opgave in de tijd te faseren, op zoek te gaan naar slimmere oplossingen, werk met werk te maken en alternatieve financieringsmogelijkheden te zoeken, willen we in de komende jaren inventariseren hoe we toch een groot deel van de ambities kunnen waarmaken.



Fietsmonitor

Amsterdam beschikt over steeds meer data over fietsers. Jaarlijks wordt een fietsmonitor opgesteld die bestaat uit een voortgangs-rapportage en een vooruitblik. Met dit Meerjarenplan kiezen we een adaptieve aanpak om in te kunnen spelen op actuele ontwikkelingen. De doelstellingen zijn hierbij leidend en de maatregelen worden daarop afgestemd. De fietsmonitor wordt jaarlijks ter kennisgeving aan-geboden aan de Raadscommissie.



BIJLAGE 1

Programmateam Fiets en partners

Het Programmateam Fiets speelt een centrale rol bij de uitvoering van het Meerjarenplan Fiets en de jaarlijkse realisatie van het werkplan. Het Programmateam biedt ook een platform voor het verder uitwerken van maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van gedrag na het organiseren van het Fietslab. Het Programmateam kan snel inspelen op de actualiteit. We gaan door met de programmatische werkwijze uit het Meerjarenplan Fiets 2012-2016. Het Programmateam heeft de volgende vier kerntaken:

1. Het Programmateam is verantwoordelijk voor de uitvoering, bijvoorbeeld voor kleine infrastructurele maatregelen en het ontwikkelen van de gebiedsaanpak hotspots fietsparkeren.
2. Het Programmateam levert financiële bijdragen zodat andere partijen kunnen uitvoeren, bijvoorbeeld via financiële ondersteuning van maatregelen, zoals het verbreden van fietspaden door de stadsdelen.
3. Het Programmateam faciliteert waar nodig door het leveren van coördinatie, advies of capaciteit via:
   - proactieve sturing op de ontwikkeling van het Plusnet Fiets, en advisering over de herprofilering van straten;
   - advisering over de realisatie van ontbrekende schakels.
4. Het Programmateam speelt een verbindende rol met partners die mede-eigenaar en financier zijn van de opgave, maar ook tussen de lijnafdelingen en de betrokken diensten en stadsdelen onderling. Het zorgt voor behoud van overzicht en samenhang via:
   - coördinatie in de besluitvorming en de informatievoorziening over fietsen;
   - aangaan van duurzame samenwerking met partners, zoals de samenwerkingsovereenkomst met NS, ProRail en de Vervoerregio Amsterdam over de exploitatie van fietsenstallingen bij stations.

BIJLAGE 2

Verantwoordelijkheid uitvoering maatregelen

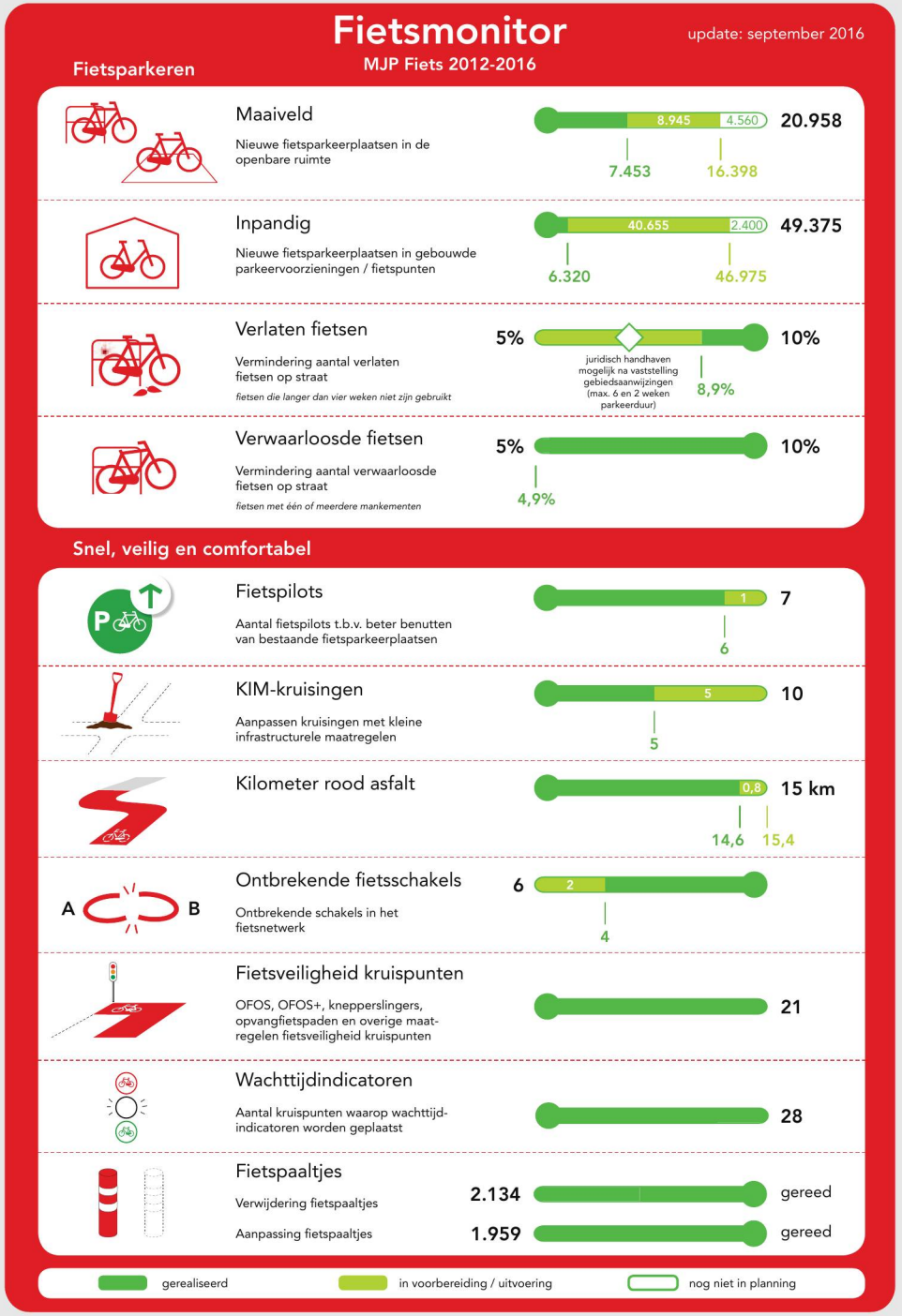
CATEGORIE	NR	MAATREGEL	GEPLAND VOOR/GEFASEERDE UITVOERING	UITVOERING DOOR
ROYALE ROUTES	1	BREDERE ROUTES BIJ HERPROFILERINGEN	2017: EEN PVA EN UITVOERINGSPLAN OPSTELLEN	PROGRAMMA FIETS
	2	SLIMME MAATREGELEN VOOR NIEUWE RUIMTEVERDELING	2018: EEN PVA EN UITVOERINGSPLAN OPSTELLEN	PROGRAMMA FIETS/STADSDELEN/PROJECTEN
	3	BINNENRING ALS FIETSBOULEVARD	ONTWERPEN EN UITVOEREN	UAM
	4	VERBETERING FIETSROUTES RONDOM AMSTERDAM CENTRAAL	2018/2019: VERKENNING EN ONDERZOEK	PROGRAMMA FIETS IOM PROJECT ENTREE
	5	CONFLICTARME FIETS- EN VOETGANGERSROUTES DAMRAK EN AMSTERDAM CENTRAAL	2018/2019: VERKENNING EN ONDERZOEK	PROGRAMMA FIETS IOM PROJECT ENTREE
	6	PRINS HENDRIKKADE: VEILIGER EN ROYALER	2018/2019: VERKENNING EN ONDERZOEK	PROGRAMMA FIETS IOM PROJECT ENTREE
	7	VERBINDING VANAF HET MEESTER VISSERPLEIN EN HET IJ VERBETEREN	2018: EEN PVA EN UITVOERINGSPLAN OPSTELLEN	PROGRAMMA FIETS
	8	OOST-WEST VERBINDINGEN CENTRUM	2018: VERKENNING EN ONDERZOEK	PROGRAMMA FIETS/STADSDELEN
	9	TWEEDE FIETSRING CEINTUURBAAN – BILDERDIJKSTRAAT	2018/2019: VERKENNING EN ONDERZOEK	PROGRAMMA FIETS
	10	OVERSTEEKBAARHEID VAN DE STADHOUDERSKADE	ZIT IN MAATREGEL 11	PROGRAMMA FIETS
SNELLE ROUTES	11	MEER RUIMTE EN KORTERE WACHTTIJDEN VOOR FIETSERS BIJ DE 10 DRUKSTE KRUISPUNTEN	2017: ANALYSE EN ONDERZOEK, ONTWERPEN GESTART	PROGRAMMA FIETS
	12	ACTIE 'MEER GROEN, MINDER WACHTEN'	2017: PVA EN STRATEGIE/CAMPAGNE	PROGRAMMA FIETS ISM ASSETS
	13	PILOT FIETSCHIPS	2017: PVA EN STRATEGIE/CAMPAGNE	PROGRAMMA FIETS ISM ASSETS
	14	INNOVATIES IN AMSTERDAM	2017: PVA EN STRATEGIE/CAMPAGNE	PROGRAMMA FIETS
DIRECTE ROUTES	15	FIETSBEREIKBAARHEID GEBIEDEN	2018: VERKENNING EN ONDERZOEK	PROGRAMMA FIETS
	16	AANLEG VAN NIEUWE FIETSVERBINDINGEN	2018: VERKENNING EN ONDERZOEK	PROGRAMMA FIETS/STADSDELEN/PROJECTEN

CATEGORIE	NR	MAATREGEL	GEPLAND VOOR/GEFASEERDE UITVOERING	UITVOERING DOOR
EGALE ROUTES	17	FIETSPADEN ASFALTEREN	UITVOERING GEDURENDE DE LOOPTIJD	BEHEER EN ONDERHOUD HOOFDNET V&OR EN STADSDELEN V
	18	BEZEMRONDE ONEFFENHEDEN IN SAMENWERKING MET DE FI ETSERSBOND	2017/2018	PROGRAMMA FIETS ISM BEHEER EN ONDERHOUD V&OR EN STADSDELEN
HERKENBARE ROUTES	19	UITVOERING VAN HET GROENNET - FASE 1 (MARKETING, BEWEGWIJZERING, PROFIELEN)	PVA OPSTELLEN EN GEFASEERDE UITVOERING GEDURENDE DE LOOPTIJD	PROGRAMMA FIETS/PROJECT
		UITVOERING GROENNET FASE 2 - 5 SCHAKELS Á 500.000 DIE NOG NIET GEDEKT ZIJN ELDERS	PVA OPSTELLEN EN GEFASEERDE UITVOERING GEDURENDE DE LOOPTIJD	PROGRAMMA FIETS/PROJECT
	20	BETERE VERWIJZINGEN BIJ WEGWERKZAAMHEDEN	2018 START AANPAK	PROGRAMMA FIETS
GEMAKKELIJK FIETSPARKEREN	21	GEBIEDSAANPAK FIETSPARKEREN	VANAF 2018	PROGRAMMA FIETS
TOEGANKELIJKE STOEP	22	BIKE & WALK	VANAF 2018	PROGRAMMA FIETS
	23	FIETSEN STAAN OP DE JUISTE PLEK	2017: GESTART MET REMBRANDTPLEIN EN OP ANDERE PLEKKEN IN DE STAD	PROGRAMMA FIETS/STADSDELEN/PROJECTEN
	24	HANDHAVING 'FOUTPARKEERDERS'	2017: FOLLOW UP PILOT VERLICHTEN NOODUITGANGEN	PROGRAMMA FIETS/STADSDELEN/PROJECTEN
	25	INVOEREN VERPLICHT FIETSPARKEREN IN DE REKKEN	2018: VERKENNEN EN ONDERZOEKEN	PROGRAMMA FIETS/BELEID V&OR / STADSDELEN/PROJECTEN
	26	FIETSERS MET EEN BEPERKING KUNNEN DICHT BIJ HUN BESTEMMING PARKEREN	2018: VERKENNING EN START AANPAK	PROGRAMMA FIETS
BETER BENUTTEN	27	MEER PLEK IN HET REK: OPSCHOONACTIE	2017/2018	PROGRAMMA FIETS
	28	BETERE VINDBAARHEID VAN FIETSPARKEERPLEKKEN	2017: START MARKTCONSULTATIE	PROGRAMMA FIETS
	29	MEER FIETSEN PASSEN IN HET REK	2017: PILOT GESTART	PROGRAMMA FIETS
MEER PUBLIEKE FIETSPARKEERPLEKKEN	30	MEER FIETSPARKEERPLEKKEN IN DE OPENBARE RUIMTE	2017: PVA OPSTELLEN	PROGRAMMA FIETS/STADSDELEN/PROJECTEN
	31	FIETSPARKEREN INTEGRAAL ONDERDEEL VAN HERINRICHTINGSPROJECTEN	2017: PVA OPSTELLEN	PROGRAMMA FIETS/STADSDELEN/PROJECTEN
	32	FLEXPARKEREN	FOLLOW UP PILOT	PROGRAMMA FIETS/STADSDELEN/PROJECTEN
	33	SLIM GEBRUIK VAN PARKEERRUIMTE VOOR AUTO'S EN FIETSEN	2017: PILOT IS GESTART	PROGRAMMA FIETS/STADSDELEN/PROJECTEN
	34	POP-UP FIETSPARKEREN	2017: FOLLOW UP PILOT (OA BLOEMMARKT)	PROGRAMMA FIETS/STADSDELEN/PROJECTEN
	35	GEBOUWDE STALLINGEN (VOORBEREIDINGSKOSTEN)	2018: START VERKENNING	PROGRAMMA FIETS

CATEGORIE	NR	MAATREGEL	GEPLAND VOOR/GEFASEERDE UITVOERING	UITVOERING DOOR
	36	VOLDOENDE VINDBARE FIETSPARKEERPLAATSEN BIJ DE GROTE OV-LOCATIES	2017: START MARKTCONSULTATIE	PROGRAMMA FIETS
MEER PARTICULIER FIETSPARKEREN	37	FIETS- EN SCOOTERPARKEERNORM NIEUWBOUW	VASTSTELLING NORMEN IN 2017	V&OR, PROJECTEN EN STADSDELEN
	38	TOOLBOX ONDERNEMERS	2018: START AANPAK	PROGRAMMA FIETS
	39	SUBSIDIEREGELING BUURTFIETSENSTALLINGEN	2018/2019	PROGRAMMA FIETS ISM K&K/V&OR
HET NIEUWE FIETSPARKEREN	40	CHIPPARKEREN	2017: PILOT IS GESTART	PROGRAMMA FIETS
	41	PILOTS VOOR FIETSPARKEERREGULERING OP HOTSPOTS	2018/2019: START UP PILOT	PROGRAMMA FIETS
	42	VERVOLG 'KLAAR MET JE FIETS'	2017: CAMPAGNE IS GESTART	PROGRAMMA FIETS
KIEZEN VOOR DE FIETS	43	MARKTVERKENNING DEELFIETSEN	2017/2018	PROGRAMMA FIETS
	44	UITBREIDING OV-FIETS BIJ STATIONS EN INTRODUCTIE VAN DEELFIETSEN BIJ METROHALTES	START VANAF 2018	PROGRAMMA FIETS
	45	FIETSGEBRUIK AANMOEDIGEN IN SAMENWERKING MET GGD EN STADSDELEN	START VANAF 2018	PROGRAMMA FIETS
	46	PLATFORM VOOR KENNISDELING EN INNOVATIE	2017: IS GESTART	PROGRAMMA FIETS/CTO EN VERVOERREGIO
	47	FIETSVRIENDELIJKE MAATREGELEN	START VANAF 2018	PROGRAMMA FIETS
	48	GEMAKKELIJKER EN SNELLER JE FIETS TERUGVINDEN BIJ HET FIETSDEPOT	2017: EERSTE VERKENNING HAALBAARHEIDSSTUDIE NIEUWE LOCATIE UITGEVOERD EN VERVOLG ONDERZOEK GESTART	PROGRAMMA FIETS
PASSEND GEDRAG	49	CAMPAGNE 'HET NIEUWE FIETSEN'	START VANAF 2018	PROGRAMMA FIETS
	50	CAMPAGNE GEDRAGSVERANDERING BIJ FYSIEKE INGREPEN	START VANAF 2018	PROGRAMMA FIETS
	51	FIETSLAB 'HET NIEUWE FIETSEN'	START VANAF 2018	PROGRAMMA FIETS
	52	AFSPRAKEN MAKEN MET FIETSVERHUURDERS	START VANAF 2018	PROGRAMMA FIETS
	53	INSPELEN OP KANSRIJKE INITIATIEVEN	START VANAF 2018	PROGRAMMA FIETS
	54	ONDERZOEK STADSDISTRIBUTIE PER FIETS	START VANAF 2018	PROGRAMMA FIETS
COMMUNICATIE EN PROMOTIE		COMMUNICATIE EN PROMOTIE OVER AMSTERDAM ALS FIETSSTAD	2017: IS GESTART	PROGRAMMA FIETS

BIJLAGE 3

Resultaten van het vorige Meerjarenplan Fiets



BIJLAGE 4

Lijst met nieuwe fietsverbindingen

In dit Meerjarenplan is tot en met 2022 budget gereserveerd voor uitbreiding met de twintig beste 'kleine' verbindingen uit de prioriteringstool (minder dan € 500.000). Hieronder staan de meest kansrijke nieuwe kleine verbindingen op grond waarvan het Programmateam Fiets een afweging maakt. Deze lijst krijgt jaarlijks een update.

ONDERZOEK NAAR NIEUWE FIETSVERBINDINGEN (MINDER DAN € 500.000)
VERBETEREN FIETSTOEGANKELIJKHEID ZIJ-INGANG VAN EEGHENSTRAAT
HELLINGBAAN MAKEN OM BIJ WIEGBRUG OMHOOG TE KUNNEN FIETSEN
DOORSTEEK AAKSTRAAT-BONGERD (KADOELERBREEK)
FIETSPAD TUSSEN SCHIPPERSGRACHT EN KATTENBURGERPLEIN UITVOEREN ALS TWEE-RICHTINGSFIETSPAD
KORTSLUITING ROUTE GAASPERPLASPAD (ZUIDKANT GAASPERPLAS) EN GEIN-DRIEMOND TEN ZUIDEN VAN HET POMPSTATION WATERLEIDING
ONDERBROKEN HOOFDNET HERSTELLEN MET HELLINGBAAN TER HOOGTE VAN DE TRAP
OMVORMING VOETPAD NAAR FIETSPAD + VOETPAD KABELWEG-BRETTENPADROUTE
FIETSROUTE OVER RAI-TERREIN
DOORSTEEK GEERDINKHOFPAD NAAR WEESPERTREKVAART TUSSEN STRANDVLIETPAD EN FIETSTUNNEL VAN PROVINCIALEWEG
VERLENGING VAN DER MADEWEG-A2,VERLEGGING FIETSROUTES
NIEUWE BRUG OVER ZIJKANAAL (NDSM) TER HOOGTE METAALBEWERKERWEG
ROUTE BREDIUSBADTERREIN-ZAANSTRAAT
OVERSTEEK BUITENVELDERTSELAAN
FIETSEN VOOR DE HORTUS LANGS MOGELIJK MAKEN

LOMMERTBRUG VOORZIEN VAN HELLINGBAAN
VERLAGEN KRUISING BUIKSLOTERMEERPLEIN
FIETSVERBINDING DOOR ERASMUSPARK (WESTZIJDE ADMIRALENGRACHT)
VERBETEREN POSITIE FIETS BIJ OVERTOOMSE SLUIS
VERLENGING FIETSVERBINDING RIDDERSPOORWEG TOT IJ-OEVER
OVERSTEEK SCHIPLUIDENLAAN
VERBINDING BOSBOOM TOUSAINTSTRAAT-VAN LENNEPKADE
VERBINDING KLAPROZENWEG TOT AAN DE BUIKSLOTERDIJK/METAALBEWERKERSWEG
FIETSPAD LANGS ZUIDZIJDE IJDOORNLAAN, TER HOOGTE VAN HET BANNEPLEIN
JOAN MUYSKENWEG
FIETSROUTE LANGS IJDOORNLAAN
OVERSTEEKPLAATS EMPLACEMENT ZEEBURGEREILAND
FIETSVERBINDING NOORDZIJDE ERASMUSGRACHT
FIETSROUTE ROTONDE BUIKSLOTERDIJK
TOEVOEGEN FIETSVOORZIENING NAAST STOEP
VERGEMAKKELIJKEN/VEILIGER MAKEN OVERSTEEK VAN SEINEWEG TER HOOGTE VAN HET BRETTENPAD

BIJLAGE 5

Hotspots fietsparkeren

Amsterdam kent een groeiend aantal fietsparkeerknelpunten. Deze bijlage geeft de hotspots fietsparkeren weer (zie ook maatregel 20 voor de gebiedsaanpak). Deze lijst is samengesteld op basis van verschillende kaartlagen:

- knelpunten die door stadsdelen zijn benoemd;
- gebieden waar de parkeerdruk hoger is dan 125% en de bezettingsgraad hoger is dan 85%;
- gebieden waar parkeerdruk hoger is dan 200%;
- gebieden met relatief veel fietsen per m^2.

De volgende gebieden hebben prioriteit:

HOTSPOTS
OVERHOEKS EN PONTAANLANDING
BEURSPLEIN
NIEUWMARKT
WATERLOOPLEIN
REMBRANDTPLEIN, MUNT, SPUI, KONINGSPLEIN EN OMGEVING
LEIDSE PLEIN
UTRECHTSE STRAAT
GERARD DOUPLEIN EN OMGEVING
HALLEN
WEESPERPLEIN
BEUKENPLEIN
KALVERSTRAAT EN OMGEVING, NEGEN STRAATJES EN OMGEVING
NIEUWENDIJK EN PARALLELLE STRATEN
JAVASTRAAT EN OMGEVING
OMGEVING AMSTERDAM CENTRAAL

WOONBUURTEN
JORDAAN
OUD WEST
NOORDPIJP

(STADS)STRATEN
KINKERSTRAAT EN OMGEVING
OVERTOOM
ROZENGRACHT, DE KLERCKSTRAAT EN JAN EVERTSENSTRAAT
BILDERDIJKSTRAAT EN FREDERIK HENDRIKSTRAAT
ADMIRAAL DE RUYTERWEG
SPAARNDAMMERSTRAAT
FERDINAND BOLSTRAAT
VAN WOUSTRAAT
WEESPERZIJDE

BIJLAGE 6

Samenvatting rapport 'Bikenomics Amsterdam' – Decisio

In opdracht van de gemeente Amsterdam heeft onderzoeksbureau Decisio de maatschappelijke effecten van het fietsgebruik in Amsterdam in beeld gebracht. Het rapport richt zich op de externe effecten, de effecten die de groei van het fietsgebruik heeft op de maatschappij als geheel. De effecten voor de fietser zelf (lagere reiskosten, betere gezondheid, flexibiliteit, etc.) zitten hier dus niet in. In deze bijlage staan de belangrijkste onderdelen uit het rapport.

Maatschappelijke effecten van de (modal shift naar) fiets
Een toename van het fietsgebruik heeft verschillende maatschappelijke effecten. Zo zijn fietsers gezonder en zijn ze productiever op hun werk. Daarnaast levert een fietskilometer ten opzichte van een autokilometer of OV-kilometer een positieve bijdrage aan het klimaat, geluid, de luchtkwaliteit, bereikbaarheid en in het geval van openbaar vervoer kan het leiden tot minder subsidies (als het OV-aanbod niet hoeft te worden uitgebreid door een toename van het aantal fietsers). Ook is het ruimtebeslag van fietsers beperkter dan van andere modaliteiten. Daar staat tegenover dat fietsen in sommige plekken in de stad tot ergernis leidt. Ook kan (afhankelijk van de locatie) de verkeersveiligheid negatief worden beïnvloed. Al deze effecten kunnen worden uitgedrukt in euro's. Berekend is totale waarde van de modal shift naar fiets tussen 2010 en 2015 in Amsterdam. Dit telt op tot ruim € 120 miljoen in die periode.

De fietsgerelateerde economie
Fietsen speelt op verschillende manieren een rol in de Amsterdamse economie. Allereerst is er de fietsensector in enge zin. Hieronder verstaan we ondernemingen die fietsen produceren, verhandelen, verkopen, repareren, verhuren of stallen. Voor deze sector kan met indicatoren als het aantal banen en de toegevoegde waarde die gerealiseerd wordt, een indicatie gegeven worden van de bijdrage aan de Amsterdamse economie. Uit cijfers van de BOVAG/RAI blijkt dat de gemiddelde omzet per werkzame persoon in de tweewielerbranche € 124.600 bedraagt. Als we dit vermenigvuldigen met de 873 werkzame personen die er in totaal zijn, bedraagt de totale omzet per jaar in de enge fietsensector ruim € 108 miljoen.

ALLE GEMONETARISEERDE EFFECTEN PERIODE 2010-2015 (EXTERNE EFFECTEN)	
TOTALE MAATSCHAPPELIJKE WAARDE IN EURO'S (* MILJOEN EURO)	
GEZONDHEID	21,6
LEEFBAARHEID	13,7
MOBILITEIT	87,6
TOTAAL	122,9

Niet alleen voor bedrijven in de fietsensector zelf is fietsen van belang. Ook bedrijven in andere branches zijn afhankelijk van de fiets. Daar worden fietsen gebruikt voor (bijvoorbeeld logistieke/bezorg-diensten) bedrijfsactiviteiten, komen klanten per fiets of leggen werknemers hun woon-werkverkeer per fiets af.
Tot slot worden door de modal shift van auto naar fiets minder reiskosten gemaakt en nemen de bestedingen in andere sectoren toe.

Sociale effecten van fietsen
Naast positieve effecten op verkeerskundig, economisch, gezondheids- en duurzaamheidsgebied, is het goed denkbaar dat fietsen ook positieve sociale effecten teweeg brengt. Fietsen kan zorgen voor levendigheid en sociale interactie op straat, een bijdrage leveren aan de sociale cohesie en identiteit en kan helpen bij het tegengaan van vervoersarmoede. In onderzoek en beleid is er beperkt aandacht voor deze sociale effecten, terwijl er verschillende sociale effecten verbonden zijn aan fietsen. Een eerste aanzet tot operationalisering van het begrip is belangrijk in het licht van toekomstig onderzoek en beleid. De sociale effecten vallen uiteen in effecten voor de fietser zelf en de effecten voor alle andere mensen.

De sociale effecten voor de fietser zelf vallen volgens Decisio uiteen in de volgende categorieën :

1. Het gevoel dat het fietsen het individu geeft (vrijheid, geluk, trots, identiteit).
2. Sociale interactie tijdens het fietsen. In tegenstelling tot autorijden en anders dan het reizen met het OV zorgt fietsen voor interactie, met andere fietsers en voetgangers en meer in het algemeen met de omgeving. Dit kan als positief ervaren worden. De interactie met andere verkeersdeelnemers kan ook stress opleveren, met name bij grote drukte. Ook kunnen mensen een voorkeur hebben voor het ontbreken van sociale interactie, zoals in de auto.
3. De bewegingsvrijheid die fietsen geeft: de mogelijkheid om op een goedkope manier wanneer je maar wilt een veel grotere afstand te overbruggen dan te voet, ook zonder rijbewijs of auto. De fiets helpt bij het tegengaan van vervoersarmoede.

De sociale effecten voor de omgeving zijn in elk geval de volgende:

1. Aantrekkelijkheid en levendigheid van de omgeving (straat, wijk, etc.)
2. Sociale veiligheid. Plekken waar veel mensen op straat zijn, worden sociaal veiliger gevonden dan lege plekken of plekken waar alleen auto's langs rijden.
3. Imago van de plek/straat/stad

BIJLAGE 7

Analyse en toekomst van buurtfietsenstallingen

INLEIDING

Een buurtfietsenstalling is een stalling waar buurtbewoners tegen betaling hun fiets kunnen parkeren in de nabijheid van hun woning. In Amsterdam zijn alle buurtfietsenstallingen particulier. Om het ontstaan en het onderhouden van buurtstallingen te stimuleren stelt de gemeente sinds begin jaren negentig subsidie ter beschikking. Het gaat hierbij om een investeringssubsidie voor de initiële kosten om een buurtstalling op te starten (inrichting met fietsenrekken, toegangssysteem, etc.). Daarnaast is er onder strikte voorwaarden ook exploitatiesubsidie mogelijk. In 2016 hebben twee buurtstallingen hier gebruik van gemaakt. In 2009 is de taak van de centrale stad overgedragen aan de stadsdelen. Stadsdeel Oost, West en Zuid hebben een eigen subsidieregeling vastgesteld. Stadsdeel Centrum zag van een regeling af vanwege de geringe slagingskans door de hoge grondprijs.

In het huidige bestuursstelsel hebben de stadsdelen geen bevoegdheid meer om beleid te ontwikkelen en vast te stellen. Alle bestaande stadsdeelregelingen zijn uiterlijk per 1 oktober 2016 komen te vervallen en moeten in het kader van de harmonisering worden vervangen door één stedelijke regeling. In het Kader Fietsparkeren is aangekondigd dat de subsidieregelingen voorlopig worden voortgezet, maar op effectiviteit worden onderzocht. Deze onderzoeken door OiS zijn afgerond en de resultaten ervan vormen de basis voor dit beleidsvoorstel voor buurtfietsenstallingen. Het nieuwe beleid bestaat kort samengevat uit:

Voortzetten subsidieregeling met een aantal aanpassingen:

- Exploitatiesubsidie beperkt mogelijk in gebieden met een hoge parkeerdruk (>125%) en bezettingsgraad (>85%) en hoge grondprijzen/huurkosten. De afweging voor het verstrekken van exploitatiesubsidies is onderdeel van de knelpuntenaanpak fietsparkeren Meerjarenplan Fiets 2017-2022.
- Communicatie en PR worden subsidiabel. De gemeente faciliteert herkenbaarheid door een eenduidige huisstijl voor de gevelreclame van de buurtfietsenstallingen.
- De gemeentelijke kennis en expertise alsmede de administratieve taken worden centraal georganiseerd (programmateam of RVE Parkeren) vanwege de efficiencyvoordelen. De stadsdelen krijgen een adviestaak in het subsidieverleningstraject en de stimulering van de buurtstallingen.
- De gemeente speelt een actieve rol:
  - Op locaties waar fietsparkeren een knelpunt is (Meerjarenplan fiets 2017-2022) onderzoeken we ook geschikte, rendabele en haalbare locaties voor buurtfietsenstallingen (ook binnen het eigen gemeentelijke vastgoedbezit).
  - Samen met woningcorporaties verkennen we of er kansen zijn voor buurtfietsenstallingen, locaties, huurprijs.

FACTS AND FIGURES

De meeste stallingen liggen in de negentiende-eeuwse gordel rond het oude stadscentrum, in buurten waar de fietsparkeerdruk hoog is en woningen meestal niet voorzien zijn van bergingen. Relevante achtergrondinformatie:

- Aantal stallingen: 94[5] verdeeld over 57 stallinghouders;
- De afgelopen vijf jaar zijn twaalf buurtstallingen opgeheven;
- Aantal geschatte fietsparkeerplaatsen in buurtstallingen: 9.000 plekken;
- De gemiddelde kosten voor de gemeente per plek per jaar zijn € 25,00[6];
- De gemiddelde bezettingsgraad is 72%.

ONDERZOEKEN EN BEVINDINGEN

Om meer zicht te krijgen op het functioneren van de buurtstallingen, onder meer als oplossing voor het parkeren van fietsen en andere tweewielers, is begin 2016 een evaluatieonderzoek uitgevoerd door OiS Hyperlink. In dit onderzoek is exploitanten en gebruikers van de buurtstallingen gevraagd naar hun ervaringen met de buurtstallingen. In totaal hebben 31 van de 57 stallingshouders meegedaan aan het onderzoek , waaronder de marktleider buurtfietsenstallingen die 18 buurtfietsenstallingen exploiteert. Daarnaast is het panel van OiS gevraagd naar de bekendheid met en interesse in buurtfietsenstallingen.

De belangrijkste bevindingen:

- **Buurtstallingen voorzien in een behoefte**
  Buurtstallingen worden vooral gebruikt voor de dagelijkse fiets (67%). Gebruikers van buurtstallingen zijn zeer tevreden over de buurtfietsenstallingen en gebruiken de stalling doorgaans voor een lange periode. Naast fietsen staan er ook scooters en motoren in buurtstallingen.
- **Flinke groep potentiële gebruikers**
  Uit onderzoek onder panelleden blijkt dat de bekendheid van de buurtfietsenstallingen gering is en dat 17% van de Amsterdammers die nog geen gebruikmaken van een buurtstalling of er nog niet bekend mee is, wel interesse heeft. Een deel van de buurtstallingen heeft een wachtlijst.
- **Het exploiteren van buurtstallingen levert relatief weinig inkomsten op**
  De opbrengsten uit fietsparkeren zijn relatief laag. Veel exploitanten hebben als verdienmodel naast fietsen ook brommers, scooters en motoren in hun stalling staan.

5 VOOR ZOVER BEKEND BIJ DE GEMEENTE

6 DE JAARLIJKSE INVESTERINGS- EN EXPLOITATIESUBSIDIES GEDEELD DOOR HET GESCHATTE TOTAAL AANTAL FIETSPARKEERPLAATSEN IN DE BUURTSTALLINGEN

Vooral op plekken waar de huurprijzen de laatste jaren flink zijn gestegen, is het voor exploitanten lastig om hun stalling rendabel te houden. Op deze locaties is het ook lastig om nieuwe stallingen te beginnen.

– **Wensen van exploitanten voor een nieuwe regeling**
Stallinghouders willen graag een bijdrage voor het onderhoud van de stalling, voor beveiligingsmaatregelen en voor het maken van reclame. Ook wil men graag subsidie om laadpunten voor elektrische vervoermiddelen te realiseren of voor stalplekken voor nieuwe typen fietsen. Tot slot geeft een klein aantal aan dat exploitatiesubsidie welkom zou zijn om de stalling rendabel te maken.
– **Grootste deel van de ruimtes voor buurtstallingen wordt gehuurd van woningcorporaties**
Deze buurtstallingen blijven ook langer bestaan doordat er sprake is van minder huurstijging. Aanbeveling om met woningcorporaties in gesprek te gaan over mogelijkheden (mogelijke locaties en huurprijzen).

ERVARINGEN STADSDELEN: AANJAAGROL NODIG

De stadsdelen hebben de ervaring dat het realiseren van nieuwe en het behouden van bestaande stallingen geen sinecure is. Stadsdelen West en Zuid hebben actief naar panden en exploitanten gezocht en geadviseerd bij de inrichting of reddingspogingen gedaan bij dreigende sluiting. Ook hebben deze stadsdelen opdracht gegeven aan de marktleider om op basis van een no-cure-no-payprincipe het aantal buurtfietsenstallingen uit te breiden of door bouwkundige aanpassingen bestaande stallingen uit te breiden. Deze extra inzet van stadsdelen West en Zuid zien we terug in de resultaten (zie de tabel op p. 88). We vermoeden dat hiermee de belangrijkste kansen in West en Zuid om het aantal stallingsplaatsen (zonder exploitatiesubsidie) uit te breiden zijn benut.

Soms gaan stallingen failliet door dalende inkomsten en/of stijgende huurlasten. Dit gebeurt vaker als het pand niet van een woningbouwcorporatie, maar van een particuliere eigenaar is. De ervaring in West is dat een fietsenstalling alleen rendabel is als de huur niet hoger is dan € 75 per m^2.

HET BELEID VAN ANDERE GROTE STEDEN

Rotterdam en Den Haag hebben een subsidieregeling voor de buurtfietsenstallingen die sterk lijkt op de regeling in Amsterdam. Den Haag verstrekt sinds 2011 een investeringssubsidie voor nieuwe en bestaande stallingen. Voor een bedrag van € 500.000 zijn in drie jaar tijd elf nieuwe stallingen gerealiseerd met 630 plekken en vijftien bestaande stallingen met 976 plekken opgeknapt. Het maximum subsidiebedrag is € 400 per plek en € 40.000 per stalling. De gemeente Rotterdam is pas onlangs gestart met een subsidieregeling voor buurtfietsenstallingen, vergelijkbaar met die in Den Haag. Utrecht wijkt hiervan af en exploiteert zelf buurtfietsenstallingen. Bewoners kunnen een verzoek indienen en na behoefteonderzoek wordt de aanvraag toe- of afgewezen. Inmiddels zijn er 31 buurtfietsenstallingen met een capaciteit van 1.670 plekken.

	INVESTERING PER PLAATS	KOSTEN PER JAAR PER PLAATS
FIETSPARKEERVAK	€ 40	€ 14
NIETJE	€ 250	€ 54
GESUBSIDIEERDE BUURTSTALLINGSPLEK	€ 455 [7]	€ 25
GROTE GEBOUWDE VOORZIENING, OPENBAAR TOEGANKELIJK	€ 7.500	€ 952
OMZETTEN AUTOPARKEERPLAATS	€ 350	€ 53
KLEINE OPENBAAR TOEGANKELIJKE VOORZIENING IN BESTAAND GEBOUW	€ 375	€ 1.151

VOORSTEL TOEKOMST BUURTSTALLINGEN EN SUBSIDIEREGELING

Overwegingen

– Buurtstallingen zijn een relatief kostenefficiënte manier om de fietsparkeerdruk tegen te gaan.
– Het stimuleren van het fietsgebruik en het hoofd bieden aan de daarmee gepaard gaande fietsparkeeropgave is een speerpunt van de gemeente Amsterdam. De buurtfietsenstallingen leveren hieraan een kleine, maar waardevolle bijdrage. Ze voorzien in een behoefte voor (brom- en snor-) fietsers en motorrijders. De tweewielers die in de buurtfietsenstallingen gestald worden, vormen geen belasting voor de openbare ruimte. Er is een tevreden groep actieve gebruikers die zonder de voorziening naar de openbare ruimte moet uitwijken. Ook zijn de exploitanten tevreden over de regeling en zien zij kansen voor uitbreiding. Tot slot biedt deze oplossing een alternatief voor bewoners die hun fiets langer dan 6 weken onafgebroken willen stallen (maximale parkeerduur binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ).
– Het effect van buurtstalling op de ruimte op straat is op sommige plekken groot. Het aantal stallingsplaatsen in buurtfietsenstallingen is ongeveer 4% van de fietsparkeercapaciteit in de openbare ruimte. Zonder buurtfietsenstallingen stijgt de gemiddelde fietsparkeerdruk met 3.817[8] fietsen, waarmee de gemiddelde fietsparkeerdruk met 1,5% toeneemt. De huidige bijdrage van de buurtfietsenstallingen aan de totale fietsparkeeropgave is dus marginaal. Maar op buurt- en straatniveau kan een buurtfietsenstalling wel het verschil maken en de druk van de ketel halen. Zeker op locaties met een (zeer) hoge fietsparkeerdruk.
– Het nadeel van buurtstallingen is dat een stallingsplek niet optimaal benut kan worden, zoals een stallingsplek in de openbare ruimte die voor meerdere fietsen gebruikt kan worden. Bovendien is het aantal geschikte nieuwe locaties beperkt, mede door de hoge vastgoedprijzen.

7 DIT BEDRAG IS BEREKEND DOOR DE TOTALE INVESTERINGSSUBSIDIE VAN 1,3 MILJOEN IN DE PERIODE 2010-2015 TE DELEN DOOR HET AANTAL 2914 BUURTSTALLINGSPLEKKEN WAARVOOR INVESTERINGSSUBSIDIE IS VERSTREKT.

8 60% VAN DE FIETSEN WORDT NA OPHEFFING VAN DE STALLING OP STRAAT GESTALD. GELET OP DE GEMIDDELDE BEZETTINGSGRAAD VAN 72% BELANDEN 3817 FIETSEN OP STRAAT.

VOORSTEL

De subsidiëring van buurtfietsenstallingen is het het meest kosteneffectieve instrument om het aantal buurtfietsenstallingen te stimuleren. Daarnaast is er een stuwende kracht nodig om de buurtfietsenstallingen een impuls te geven. Het voorstel is dat Amsterdam de markt stimuleert door een eenmalige investeringssubsidie aan buurtfietsenstallingen te verstrekken. Omdat subsidiëring alleen niet toereikend is, gaat de gemeente actiever zoeken naar mogelijke locaties en indien mogelijk maatwerk leveren (zo nodig een exploitatiesubsidie ter overbrugging) op locaties met een hoge fietsparkeerdruk en hoge vastgoedprijzen. Ook gaat de gemeente meehelpen aan het verbeteren van de herkenbaarheid en vindbaarheid van de buurtfietsenstallingen.

ORGANISATIE

De kennis en expertise alsmede de administratieve taken worden centraal georganiseerd vanwege de efficiencyvoordelen. De stadsdelen krijgen een adviestaak in het subsidieverleningstraject en de stimulering van de buurtstallingen. Zo kunnen de gebiedsmakelaars tips geven over leegstaande panden of over ondernemers die kansen zien voor (uitbreiding van) een stalling.



COLOFON

DIT IS EEN UITGAVE VAN VERKEER EN OPENBARE RUIMTE VAN DE GEMEENTE AMSTERDAM. HET DOCUMENT WORDT VASTGESTELD DOOR DE GEMEENTERAAD.

AMSTERDAM 2017

TEKST EN REDACTIE
GEMEENTE AMSTERDAM,
VERKEER EN OPENBARE RUIMTE

VORMGEVING
DE ZOELE HAVEN

FOTOGRAFIE
FOTOBANK AMSTERDAM

MEER INFORMATIE
VERKEER EN OPENBARE RUIMTE
POSTBUS 95089, 1090 HB AMSTERDAM
T: 14020

WWW.AMSTERDAM.NL/PARKEREN-VERKEER/FIETS

© V&OR. AAN DE INHOUD VAN DEZE PUBLICATIE KUNNEN GEEN RECHTEN WORDEN ONTLEEND. V&OR AANVAARDT GEEN AANSPRAKELIJKHEID VOOR ONJUISTHEDEN/ONVOLLEDIGHEDEN.