



Foto: Shirley Agudo

Ondanks, of dankzij, complexe organisatiestructuur:

> Fietsparkeerbeleid in Amsterdam is **volwassen**

Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners

Amsterdam: hoofdstad en in veel aspecten een uitzonderlijke stad binnen Nederland. Ook als het gaat om fietsverkeer en alles wat ermee samenhangt, inclusief de diefstal. Fietsverkeer in Amsterdam is zeker de laatste decennia vooral een succesverhaal. Er is meer aandacht vanuit het beleid en het fietsgebruik blijft toenemen. Amsterdam heeft inmiddels veel bereikt op de klassieke fietsbeleidsterreinen van infrastructuur voor de rijdende én stilstaande fiets, mede door een bijzondere structuur van beleidsvoering.

Amsterdams fietsbeleid is ook uitzonderlijk door de bijzondere structuur van de stad. Dat men het fietsgebruik steeds verder omhoog krijgt, lijkt des te knapper in die uitermate complexe organisatiestructuur van Amsterdams beleid. Of is, hoe lastig op het eerste gezicht ook, die ingewikkelde structuur juist een van de oorzaken van het succes?

Hoe het ook zij, vast staat dat Amsterdam de enige stad in Nederland is waar drie lagen van overheidsbestuur zich in aanzienlijke mate met het fietsbeleid bemoeien. De Stadsregio Amsterdam subsidieert met stevige budgetten de totstandkoming van een regionaal fietsnet en is daarmee een belangrijke actor als het om fietsvoorzieningen gaat. Binnen de gemeente Amsterdam zijn zeker in fietsbeleid de 14 (vanaf mei 2010 nog 7) stadsdelen van groot belang, naast de Centrale Stad. Omdat het bij fietsroutes en fietsparkeren om de openbare ruimte gaat en details van groot belang zijn, spelen de stadsdelen een hoofdrol. Het lijkt erop dat Amsterdam zo langzamerhand de stadsorganisatie tot een pluspunt voor fietsbeleid

heeft gemaakt, door het goede van een coördinatie op enige afstand (Centrale Stad) te combineren met de detailkennis en het hands-on beleid van de stadsdelen.

Gezamenlijk werken aan het fietsnet

De Centrale Stad definieerde het Hoofdnet Fiets. Eerste versies daarvan dateren al van begin jaren tachtig; in 2005 is een laatste versie door de gemeenteraad vastgesteld als 'het wensbeeld', inclusief de kwaliteitseisen die daarbij horen. De benaming hoofdnet is misschien wat verwarrend. Die doet vermoeden dat het om een grofmazig geheel van een beperkt aantal hoofdroutes gaat. Niets is minder waar. Geheel conform de in Nederland geleerde lessen (fietsrouten netwerk Delft!) heeft het hoofdnet van Amsterdam in principe een maaswijdte van slechts 300 bij 300 meter.

Voor dit hoofdnet zijn kwaliteitseisen vastgesteld. In enkele pagina's benoemd en toegelicht in het Beleidskader Hoofd-



Foto: Shirley Agudo

netten uit 2005; in vijf pagina's ontwerp-eisen uitgewerkt in de Leidraad Centrale Verkeerscommissie Amsterdam (ook te vinden in de Kennisbank op fietsberaad.nl). De meeste ontwerp-eisen zijn Amsterdamse fietskeuzes. De meest interessante:

- in het hoofdnet zo min mogelijk kruisingen en zoveel mogelijk voorrang voor fietsers op kruisingen;
- routes van het hoofdnet kunnen via erftoegangswegen (30 km/uur) lopen als de auto-intensiteit onder 3000 mtv/etm blijft;
- in winkelstraten altijd een voorkeur voor fietspaden (vanwege drukte en parkeren), ook als het een erftoegangsweg is;
- bij gebiedsontsluitingswegen fietspaden; fietsstroken alleen onder voorwaarden en nooit samen met parkeren;
- eenrichtingsfietspaden moeten minstens 1,80 m breed zijn in de vooroorlogse stad en minstens 2,00 m in de naoorlogse stad; een breedte van 2,50 m is gewenst opdat een derde fietser twee naast elkaar fietsende mensen kan inhalen;
- terughoudend in de aanleg van tweerichtingsfietspaden vanwege de relatieve onveiligheid, maar in principe wel '2x2 voor fiets bij 2x2 voor auto': tweerichtingspaden aan beide kanten van een weg met 2x2 rijstroken voor autoverkeer;
- gemiddelde wachttijd bij vri's maximaal 30 seconden;
- boogstralen in fietspaden minimaal 4 meter;
- helling maximaal 1:10 en liefst 1:20.

Het is aan de stadsdelen om het hoofdnet op straat te realiseren, met de gewenste kwaliteit. Natuurlijk voldoet het Hoofdnet Fiets nu nog lang niet overal aan deze kwaliteits-eisen. En bij lang niet alle ingrepen/herinrichtingen blijven de eisen volledig overeind. Maar het is wel een breed aanvaard en geformaliseerd streven dat duidelijk de keuzes van stadsdelen stuurt. Daarbij is de taak van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) van groot belang. In dit adviesorgaan zitten ambtenaren van verschillende (centrale) gemeentelijke diensten - vooral van DIVV. Bovendien zijn er agendaleden die hun reactie toesturen aan de CVC. Het gaat dan om de Fietsersbond, Brandweer en de Gehandicaptenorganisatie Amsterdam. De CVC beoordeelt alle projecten van stadsdelen - de wegbeheerders - die de hoofdnetten auto, fiets en ov beïnvloeden verkeerstechnisch. Dat gebeurt aan de hand van een Leidraad met toetsingscriteria.

Zichtbare resultaten routes

'Zo'n 90% van het hoofdnet ligt er, met een aanvaardbare tot goede kwaliteit', raamt Ria Hilhorst, de coördinerende fiets-ambtenaar bij de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam. 'Wat er nog moet, zijn vooral de lastige en dure projecten. Weinig ruimte, kostbare gevel-tot-gevel herinrichtingen, maatschappelijke discussies over parkeren, enzovoort.'

Geld is juist in deze 'laatste fase' echt een groot punt. Temeer omdat stadsdelen in principe vanuit hun eigen begrotingen het Hoofdnet Fiets moeten realiseren. Inkomsten uit parkeerbeleid zijn dan al snel essentieel. En subsidies, van de Stadsregio Amsterdam. Die financieringsbron heeft als probleem dat de Stadsregio alleen meebetaalt aan het regionale fietsnet. En dat



Ria Hilhorst

90% van het hoofdnet heeft een aanvaardbare tot goede kwaliteit.

Amsterdam: aantal fietsverplaatsingen groeit tegen landelijke trend in

Amsterdammers stappen de laatste twee decennia dus steeds vaker op de fiets. Sinds kort wordt de fiets voor verplaatsingen in de binnenstad zelfs vaker gebruikt dan de auto. Maar de fiets wint niet alleen op de auto, maar vervangt ook vaker het lopen.

Dat is één van de conclusies uit een onderzoek van Fokko Kuik en Hans Niepoth van de Dienst IVV van Amsterdam. Ze bestudeerden de trends in de modal split in Amsterdam over de afgelopen 20 jaar. Op landelijk niveau is het aantal fietsverplaatsingen met ruim 20% gedaald. In Amsterdam is juist een tegenovergestelde trend: een stijging met 20%, waardoor het aantal fietsverplaatsingen in Amsterdam nu zelfs hoger ligt dan het landelijk gemiddelde, aldus de onderzoekers.

In het algemeen neemt het aandeel van de hele korte afstandsverplaatsingen af. Door schaalvergroting in vele sectoren zoals de detailhandel, het onderwijs, de gezondheidszorg en bij culturele evenementen is verdwijnen kleinschalige buurtvoorzieningen en worden deze vervangen door (groot)stedelijke voorzieningen op grotere afstand. Hierdoor neemt het aandeel van het lopen af, ten gunste van de fiets.

Door zijn flexibiliteit wint de fiets ook marktaandeel op het openbaar vervoer. Op korte afstanden (<5km) wint de fiets het ook van de auto. Gezien de tijd die het kost om een parkeerplaats te vinden en de kosten van het betaald parkeren heeft de fiets haar voordeel op de auto de laatste jaren sterk kunnen vergroten. Opvallend is dat de hoogste groei van het aantal fietsverplaatsingen heeft plaatsgevonden onder leeftijdscategorieën boven de 30 jaar. Ook

is veel minder dicht dan het Hoofdnets Fiets van de gemeente. Het gaat om budgetten die - ook weer - in Nederland uniek zijn. Het laatste Meerjarenbeleidsplan Fiets ging uit van zo'n € 43 mln investeringen in het hoofdnets in 2007-2010, terwijl hiervoor dan € 21 mln aan subsidies van de Stadsregio binnen moest komen.

Dat 90% er redelijk tot goed bij ligt, is zeker ook de ervaring van de fietser die kriskras Amsterdam verkent. Natuurlijk, die resterende 10% is ook zichtbaar, maar wat overheerst zijn toch de rustige en redelijk comfortabele fietspaden en - vooral - woonstraten. Want de Amsterdamse fietsvoorziening is een paaltje in de weg. Een in de loop der jaren steeds meer uitontwikkeld detailsysteem van autocirculatie, dat het autoverkeer nog redelijk doet stromen op de meest geëigende wegen, maar vooral de overlast voor anderen minimaliseert. Zo ontzettend veel voor autoverkeer afgesloten straten en specifiek voor fietsverkeer gerealiseerde doorsteekjes. Inclusief vele fietsbruggen. Zo bezien is het Amsterdamse fietsklimaat nadrukkelijk een succes van integraal verkeersbeleid, startend bij Duurzaam Veilig.

Het Amsterdamse fietsklimaat is nadrukkelijk een succes van integraal verkeersbeleid, startend bij Duurzaam Veilig.

Gezamenlijk werken aan fietsparkeerkwaliteit

Rond het Hoofdnets Fiets is in de loop der jaren de verantwoordelijkheidsverdeling tussen Centrale Stad en stadsdelen steeds duidelijker en strakker geworden. De Centrale Stad is verantwoordelijk voor vaststelling van het net en kwaliteitstoetsing van projecten; stadsdelen voor uitvoering en financiering ervan en natuurlijk het beheer en onderhoud.

Bij fietsparkeren - een nieuwer, nog minder uitontwikkeld beleidsonderwerp - is de taakverdeling de laatste jaren ook snel scherper aan het worden, met nog wat meer accent op de stadsdelen. De Dienst IVV deed tien jaar geleden nog veel aan het echt Amsterdamse onderwerp van buurtstallingen; sinds 2007 is dat volledig een onderwerp van de stadsdelen. DIVV maakte een Beleidskader fietsparkeren bij publiekstreckende bestemmingen (2007), waarin vooral de taken en verantwoordelijkheden van stadsdelen en centrale stad worden vastgelegd:

'De centrale stad is verantwoordelijk voor de realisatie en de exploitatie van bewaakte fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers voorzover passend binnen de financiële randvoor-



De nieuwe fietsbrug over de Nieuwe Vaart.

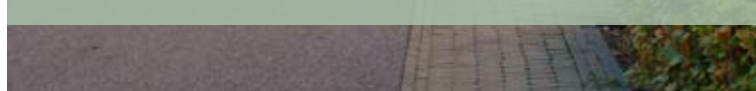


Paaltjes maken op vele plaatsen doorsteekjes (hier de Vrijheidslaan).

de categorie 12-15 jarigen fietst steeds meer (+20%) en blijft de groep met het meeste fietsgebruik. Daarentegen zijn de groepen tussen de 16 en 30 jaar juist iets minder gaan fietsen. Daar zal de invoering van de OV-studentenkaart ongetwijfeld een verklaring voor zijn, zo denken Kuik en Niepoth. De fiets wint zijn grotere aandeel vooral in het segment 'korte ritten binnen de ring'. Voor verplaatsingen op afstanden tussen de 1 en 7,5 kilometer heeft de fiets inmiddels een marktaandeel van 30 tot 50%. Toch lijkt de rol van de fiets binnen Amsterdam nog niet maximaal te zijn, menen Kuik en Niepoth. Hoewel het fietsbezit de afgelopen decennia sterk is toegenomen (nu 73%) ligt het nog duidelijk lager dan in de rest van Nederland (88%). Op landelijk niveau is het aantal fietsverplaatsingen volgens deze studie met 20% gedaald.



De fietsroute midden over het herontwikkelde Java-eiland.



€ 19 mln voor fietsparkeerbeleid, dat zijn bedragen die fietsparkeren tot een uitermate serieus beleidsterrein maken!

waarden. De stadsdelen zijn verantwoordelijk voor realisatie van onbewaakte stallingvoorzieningen op maaiveld voor bezoekers (en voor stallingvoorzieningen voor bewoners). Inmiddels zijn er negen gemeentelijke bewaakte stallingen in werking. Voor de belangrijkste fietsbestemmingen zijn echter nog steeds grote investeringen in fietsenstallingen 'anders dan op maaiveld' nodig (Munt, Leidseplein, Rembrandtplein). Een kernpunt van beleid voor de Centrale Stad, zeker de eerste jaren nog. Niet voor niets ook plande het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 bijna € 19 mln voor fietsparkeerbeleid in vier jaar. Dat zijn bedragen die fietsparkeren tot een uitermate serieus beleidsterrein maken!

Bereikte resultaten in fietsparkeren

En serieus is het in Amsterdam. Niet alleen die dure gebouwde stallingsvoorzieningen op de lastigste centrumlocaties. Evenzeer het realiseren en onderhouden van onbewaakte fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte, al die rekken en klemmen. Een zaak van de stadsdelen. Daarvan zijn er in de loop der jaren nogal wat geplaatst. Amsterdam schat dat er in totaal liefst 200.000 fietsparkeerplaatsen in daartoe bestemde voorzieningen zijn! Onvoorstelbare aantallen, die tonen welke inspanning er op dit thema door de stadsdelen geleverd is. Een grote inspanning die ook zichtbaar resultaat heeft. Want het bekende beeld van Amsterdam als een chaos van her en der geplaatste of neergekwakte fietsen is anno 2010 onjuist. Grote delen van de stad tonen inderdaad enorme aantallen fietsen die in de openbare ruimte staan. Maar wel op een redelijk geordende manier. Omdat er op zoveel locaties voldoende capaciteit is.

Een structureel problematische situatie is er alleen op niet veel meer dan vijf bestemmingslocaties in het centrum van Amsterdam, waar de ruimtelijke mogelijkheden dramatisch beperkt en de kosten van enigszins toereikende oplossingen



Grote aantallen fietsen, redelijk tot keurig geordend geplaatst. Hier op de 1e VdHelmstraat (toegang Albert Cuypmarkt) en Weteringschans.



enorm zijn. Die locaties zijn voor de Centrale Stad dan ook een kernpunt in het fietsbeleid. Tegelijk mag dan geconstateerd worden dat het in de rest van de stad heel aardig marcheert met fietsparkeren. Misschien past bij fietsparkeren al bijna dezelfde inschatting als bij het Hoofdnet Fiets: voor 70 of 80% klaar. Mede of vooral door de stadsdelen. Die veel gedaan hebben en elk een volwassen fietsparkeerbeleid hebben vol detaillennis die zo bij de stadsdelen past. Van de 14 stadsdelen die er tot in mei 2010 zijn, hebben er bijvoorbeeld 8 een volwaardig fietsparkeerplan en de andere 6 een inhoudsvolle paragraaf fietsparkeren in een fietsplan. Bij alle stadsdelen is een ambtenaar voor fietsparkeren en zijn er jaarlijkse budgetten voor investeringen in en exploitatie/beheer van fietsparkeren die per stadsdeel zelden ver onder € 100.000 blijven tot soms bijna € 300.000. Fietsparkeerbeleid is in Amsterdam volwassen: breed erkend, structureel, effectief.