



Kiezen voor de fietser

Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010

Vastgesteld door de Gemeenteraad op 10 oktober 2007



Voorwoord

Nederlanders fietsen. Terwijl overal ter wereld de steden zijn ingericht op autogebruik, houden Nederlandse bouwplannen nog altijd veel rekening met de fietser. Kijk naar de nieuwe rode fietspaden, de aparte verkeerslichten, de fietsbruggen, buitenlanders kijken hun ogen uit. Vooral in Amsterdam, waar het fietsen tot kunst is verheven. Waar rockabilly-achtige types op choppers (fietsen met hoog stuur en banaanzadel) door de stad cruisen. Waar het hele gezin, alle boodschappen, de hele inboedel op de fiets wordt gehesen.

Amsterdam fietst!

Ja, nog steeds. Ruim een derde van de verplaatsingen in Amsterdam komt voor rekening van de fietser. In de binnenstad is dat meer dan vijftig procent. De gemeente wil meer mensen op de fiets krijgen en houden door te investeren in goede voorzieningen voor de Amsterdamse fietsers. De fiets houdt Amsterdam bereikbaar, want ze veroorzaakt geen files en ze legt een relatief gering beslag op de beperkte openbare ruimte in de stad. De fiets is zeker in de binnenstad en 19^e eeuwse wijken ook een snel vervoermiddel. Tegelijkertijd tast fietsen de luchtkwaliteit niet aan en veroorzaakt het geen geluidsoverlast. Zo houdt fietsen de stad leefbaar. Bovendien is fietsen gezond. De fiets is het meest duurzame vervoermiddel en is dan ook een essentieel onderdeel van het Amsterdamse mobiliteitsbeleid. Daarom kiest de gemeente voor de fietser.

Amsterdam kiest voor de fietser.

Amsterdam is trots op het feit dat zoveel mensen fietsen. Londen, Parijs, Barcelona, Rome en veel andere buitenlandse steden zijn jaloers op onze grote aantallen fietsers. Want hoe vanzelfsprekend en gewoon fietsen ook lijkt, dat is het niet. Om mensen op de fiets te houden en te krijgen pakt Amsterdam de volgende problemen aan: er zijn grote tekorten aan goede en veilige stallingen en rekken in de hele stad, er worden jaarlijks nog steeds veel te veel fietsen gestolen, onderdelen van Hoofdnet Fiets ontbreken of zijn van slechte kwaliteit, de jeugd fietst veel minder dan tien jaar geleden en fietsers zijn en blijven kwetsbare verkeersdeelnemers. De oplossingen voor deze problemen maken investeringen noodzakelijk. Voor de uitvoering van het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 is absoluut gezien veel geld nodig. Gezien de grote bijdrage van de fiets aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad en aan de gezondheid van haar inwoners is dit geld een goede investering.

Amsterdam Fietsstad.

FIETS moet met hoofdletters op de agenda. De gemeente wil dat fietsen in Amsterdam veilig en aantrekkelijk is en blijft. Dus: keiharde aanpak van fietsdiefstal, meer fietsstallingen bij huis en werk, bij theater en café, meer veilige en snelle fietsroutes voor jong en oud.

Tjeerd Herrema
Wethouder Verkeer Vervoer en Infrastructuur

Samenvatting

Inleiding

De fiets is belangrijk voor:

- § de bereikbaarheid, want veroorzaakt geen files, is een goedkoop alternatief en een snel verplaatsingsmiddel binnen de stad
- § de leefbaarheid, want legt weinig beslag op de ruimte, is milieuvriendelijk, veilig, sociaal en gezond
- § de luchtkwaliteit, want biedt een alternatief voor gemotoriseerd verkeer en vermindert zodoende de uitstoot van CO₂, fijn stof en andere schadelijke stoffen.

In het programmakkoord 2006 – 2010 speelt de fiets een prominente rol. De gemeente voert dan ook een actief beleid om het fietsen in alle opzichten aantrekkelijker te maken en heeft daarbij te maken met de volgende ontwikkelingen en knelpunten:



Campagne luchtkwaliteit

positieve ontwikkelingen:

- het aantal fietsers groeit;
- de fietsendiefstal is gedaald;
- het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers daalt.

knelpunten:

- er is een groot tekort aan goede fietsparkeervoorzieningen met als gevolg een groter risico op fietsdiefstal;
- het hoofdnet Fiets is nog geen sluitend geheel. Er zijn nog ontbrekende en zwakke schakels;
- de verkeersveiligheid van de fietser;
- specifieke doelgroepen (jongeren, automobilisten die korte ritten maken) fietsen niet of minder dan andere.

Doelen voor het fietsbeleid

De maatregelen moeten de oorzaak van de knelpunten zien weg te nemen en bijdragen aan de volgende doelstellingen voor het fietsbeleid:

Hoofddoelstellingen: gewenste ontwikkeling modal split en de waardering van Amsterdam als fietsstad:

- § streven naar een hogere modal split voor fiets in 2010 dan 37%, maar deze ten minste handhaven op 37% van de Amsterdamse verplaatsingen (2004: 37%);

- § Amsterdam behaalt als fietsstad in 2010 het rapportcijfer 7,5 (2006: 7,0) in het jaarlijks te houden *Tevredenheidsonderzoek Fietzers*.

Subdoelstellingen:

1. Fietsparkeren:

- § uitbreiding stallingslocaties voor de fiets. Eind 2010 zijn op 5 locaties, waaronder als mogelijke locaties Leidseplein, Beursplein/Damrak en Museumplein, de belangrijkste problemen ten aanzien van het stallen van fietsen opgelost door via een locatiegerichte aanpak nieuwe (bewaakte en/of onbewaakte) stallingsruimte voor bezoekers van publiekstrekkende bestemmingen te realiseren (inclusief stallingen op belangrijke OV-knooppunten).

2. Fietsdiefstalpreventie ¹:

- § het risico op fietsdiefstal is gedaald van 10% (2005) tot 6% (2010). Het totale aantal fietsdiefstallen in 2010 dient 40% minder te zijn dan in 2005.

3. Verbetering Hoofdnet Fiets:

- § eind 2010 zijn de drie belangrijkste ontbrekende schakels (fietsroute Mosplein-Meeuwenlaan inclusief de fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal, fietspassage Centraal Station, fietsroute Leidsegracht inclusief fietsbrug over de Singelgracht) in het Hoofdnet Fiets (kosten > 5 miljoen euro²) in uitvoering of gereed;
- § eind 2010 is een aantal belangrijke zwakke en ontbrekende schakels in het Hoofdnet Fiets (kosten < 5 miljoen euro) op de vereiste kwaliteit gebracht³.

4. Verbetering verkeersveiligheid fietser:

- § Maatregelen in het kader van verkeersveiligheid worden uitgewerkt in het *Meerjarenbeleidsplan Verkeersveiligheid 2006 - 2010*.

5. Verbeteren beeldvorming fiets, communicatie en educatie:

- § Stimulering van het fietsgebruik door gedragsbeïnvloeding gericht op specifieke doelgroepen (jongeren en automobilisten die ritten maken < dan 5 km).

¹ Het complete overzicht van doelstellingen ten aanzien van fietsdiefstalpreventie wordt opgenomen en uitgewerkt in het *Werkprogramma Fietsdiefstalpreventie 2007-2010* dat in 2007 separaat ter besluitvorming wordt aangeboden.

² Bij de toekenning van BDU-subsidies wordt onderscheid gemaakt in projecten duurder en goedkoper dan € 5 miljoen.

³ Conform de richtlijnen en kwaliteitseisen in het *Beleidskader Hoofdnetten* (bestuurlijk vastgesteld in 2005). De daadwerkelijke prioritering van zwakke en ontbrekende schakels kan pas worden bepaald na overleg met de stadsdelen die grotendeels verantwoordelijk zijn voor het Hoofdnet Fiets. De projecten zijn opgenomen in een separaat meerjarig Uitvoeringsprogramma MJP Fiets 2007 – 2010.

6. Onderzoek en monitoring fietsbeleid:

- § alle doelen van het fietsbeleid moeten zo mogelijk meetbaar zijn en periodiek gemonitord worden.

Om de doelstellingen uit dit Meerjarenplan te kunnen bereiken, is een integrale aanpak noodzakelijk waarbij de verschillende thema's van het fietsbeleid (zoals het fietsnetwerk, fietsenstallingen, fietsendiefstal en verkeersveiligheid) een goede balans vormen en waarbij optimaal wordt samengewerkt tussen alle bij het fietsbeleid en de uitvoering betrokken partijen (een effectievere en efficiëntere organisatie van het fietsbeleid).

Maatregelen

De maatregelen zijn per thema uitgewerkt. De volgende acties worden uitgevoerd:

1. Fietsparkeren:

Uitvoeren van het *Beleidskader Fietsparkeren bij publiekstrekkende bestemmingen* (in 2007 vast te stellen), waarin opgenomen:

- § uitbreiding stallingslocaties voor de fiets: op 5 locaties de belangrijkste problemen ten aanzien van het stallen van fietsen oplossen door via een locatiegerichte aanpak nieuwe (bewaakte of onbewaakte) stallingsruimte voor bezoekers van publiekstrekkende bestemmingen te realiseren (inclusief stallingen op belangrijke OV-knooppunten);
- § optimalisatie van locatie, toegankelijkheid en bezettingsgraad van nieuwe en bestaande Lockerstallingen;
- § meer klantgerichte benadering van fietsers bij realiseren van stallingen;
- § bezettingsgraad stallingen verhogen door experimenten met (lagere) tarieven in een Lockerstalling, vraaggericht beleid, meer aandacht voor een klantgerichte uitvoering en maatwerk per locatie;
- § marktwerking introduceren om de exploitatietekorten van fietsenstallingen te verminderen;



Ketenmobiliteit bevorderen door:

- inventariseren bij welke OV-locaties zich tekorten aan fietsparkeervoorzieningen voordoen en aan welke fietsparkeervoorzieningen behoefte is;
- het actief promoten van het gecombineerde gebruik van fiets en OV en het realiseren van plaatsen voor OV-fietsen in Lockerstallingen;
- op basis van de uitkomsten van de evaluatie van de proef met de fiets in de IJtram (evaluatie in 2007) continuering van het fietsvervoer per IJtram;
- het voortzetten van fietsvervoer per metro het voortzetten van fietsvervoer in de metro bovengronds en in de Oostlijntunnel en op de veren.



2. Fietsdiefstalpreventie:

- § het opstellen en uitvoeren van het *Werkprogramma Fietsdiefstalpreventie 2007-2010*.

3. Verbetering hoofdnet Fiets:

- § Kwaliteit van het hoofdnet Fiets verbeteren en op peil houden door:
- het aanleggen van de belangrijkste ontbrekende schakels en het verbeteren van de belangrijkste zwakke schakels in het fietsnetwerk;
 - samen met de stadsdelen meerjarenprogramma's opstellen en de uitvoering bewaken;
 - actief bewaken van de samenhang en verdere voltooiing van het hoofdnet Fiets;
 - goed beheer en onderhoud van het fietsnetwerk bevorderen;
 - toepassen en borgen van de kwaliteitseisen voor het hoofdnet Fiets (verkeersveilig, sociaal veilig, comfortabel en snel);
 - richtlijnen *Beleidskader tijdelijke verkeersmaatregelen Hoofdnet Fiets bij wegwerkzaamheden* (2006) toepassen: kwaliteitsrichtlijnen borgen en negatieve effecten bij tijdelijke maatregelen terugdringen (omleidingen, opbrekingen);

- barrièrewerking van het IJ voor fietsers verder verminderen door aanpassingen in de routes van de pontveren en door onderzoek naar de haalbaarheid van een fietsbrug tussen Noord en Westerpark en tussen Java-eiland en Noord;
- fietsbewegwijzering actueel en in goede staat houden;
- verbeteren en op peil houden van de openbare verlichting langs fietspaden overeenkomstig de kwaliteitseisen van het *Beleidsplan Openbare Verlichting* (2006);
- een betere doorstroming voor fietsers bewerkstelligen, door toepassing van Dynamisch Verkeersmanagement voor de fiets via diverse maatregelen, zoals: verkeerslichtbeïnvloeding, wachttijdvoorspellers en groene golf voor fietsers.

4. **Verbetering verkeersveiligheid fietser:**

Maatregelen in het kader van verkeersveiligheid worden uitgewerkt in het *Meerjarenbeleidsplan Verkeersveiligheid 2007 - 2010*.

5. **Verbeteren beeldvorming fiets, communicatie en educatie**

- § Opstellen en uitvoeren van een communicatieplan waarin aandacht is voor de volgende zaken:
- accenten in de communicatie verschuiven naar doelgroepen die nu weinig fietsen, met name de Amsterdamse jeugd en autogebruikers over korte afstanden (vanwege verbetering luchtkwaliteit), alsmede specifieke thema's (gebruik stallingen, lichaamsbeweging/gezondheid, verkeersgedrag e.a.);
 - meer aandacht voor het stedelijke belang van de fiets in de gemeentelijke communicatie, ook gekoppeld aan bestaande initiatieven (campagne Bereikbaar Amsterdam), lokale campagnes (I AMsterdam) en landelijke campagnes;
 - versterking van fietscampagnes door alle fietsbeleidsterreinen en -activiteiten in één huisstijl 'Amsterdam fietst!' onder te brengen;
 - continueren van fietsvaardigheidscursussen en –examens;
 - verkeersovertredingen onder fietsers aanpakken;
 - mogelijkheden voor het ontwikkelen van een verkeersveilige fietsrouteplanner onderzoeken;
 - uitbrengen van (een nieuwe editie van) de fietskaart van Amsterdam.



6. Onderzoek en monitoring fietsbeleid

- § monitoren van de doelstellingen van dit Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010, te weten:
 - het aandeel fiets in de modal split: streven naar hogere modal split, maar deze tenminste handhaven op 37% in 2010;
 - tevredenheid over Amsterdam als fietsstad in rapportcijfers (7,5 in 2010);
 - overige doelen van dit Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010⁴;
- § onderzoek doen naar fietsmotieven, fietsbezit e.d. (medio 2009) en daarmee een vervolg geven aan *Amsterdam op de Fiets* (2003);
- § effecten van beleid toetsen: een beleidsmonitor 'fiets' ontwikkelen en toepassen en jaarlijks een vervolg geven aan het Tevredenheidsonderzoek Fietzers 2006;
- § onderzoek doen naar mogelijke toekomstige trends en ontwikkelingen op het gebied van de fiets in Amsterdam vertalen naar tijdige bijsturing van het huidige beleid;

Een belangrijke voorwaarde bij een succesvolle uitvoering van de maatregelen is een adequate organisatie rond het beleidsveld 'fiets', waarbij sprake is van:

- § accountmanagement (ketenregie) van DIVV richting de stadsdelen en een gebiedsgerichte aanpak van knelpunten;
- § het opstellen van *Meerjarenuitvoeringsprogramma's* door DIVV en de stadsdelen gerelateerd aan de doelstellingen in dit *Meerjarenplan Fiets 2007-2010* en de uitvoering ervan bewaken;
- § eerder aansluiten bij de ontwikkeling van stedenbouwkundige plannen (verbeteren samenwerking tussen stedenbouwkundigen en verkeerskundigen);
- § het afstemmen van wegwerkzaamheden in samenwerking met het Coördinatiestelsel Amsterdam;
- § DIVV inzetten als kenniscentrum voor stadsdelen en gemeentelijke diensten en hiervoor een plan van aanpak opstellen;
- § voortzetting van het Stedelijk Platform Fiets (SPF);
- § continuering van de integrale werkwijze met de regiopolitie en het OM.

⁴ De meetbare doelstellingen staan per thema opgesomd in paragraaf 2.2 van dit Meerjarenbeleidsplan Fiets.

Financiële ambities

Voor de uitvoering van de ambities uit het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 is een bedrag geraamd van in totaal €69,3 miljoen⁵. Deze financiële raming is vertaald naar de diverse mogelijke dekkingsbronnen en levert op hoofdlijnen het volgende overzicht:

§ Algemene Middelen en Mobiliteitsfonds:	€ 35.705.000 ⁶
§ Actieplan Luchtkwaliteit:	€ 125.000
§ Brede Doeluitkeringen (Stadsregio A'dam)	€ 26.354.000
§ Bijdragen van de stadsdelen:	€ 7.160.000
 totaal	 € 69.358.000

Investerings in fietsparkeervoorzieningen hebben in de periode 2007-2010 de hoogste prioriteit. De doelstellingen op het gebied van Hoofdnet Fiets en Fietsparkeren vormen de grootste kostenramingen. De concrete projecten *Hoofdnet Fiets* en *Stallingslocaties* zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma MJP Fiets 2007 – 2010 (beknopte versie in bijlage 2a en 2b). Met name voor deze projecten zullen verkenningen en haalbaarheidsstudies een verdere onderbouwing en nuancering van deze cijfers opleveren. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de financiële ambities

Vervolg

In samenwerking en samenspraak met de stadsdelen en de Stadsregio Amsterdam zal de verdere inhoudelijke prioritering van dit *Meerjarenbeleidsplan Fiets* plaatsvinden. Vervolgens zal de gemeente zorgdragen voor een meerjarige financiële programmering van de voor het fietsbeleid uitgewerkte maatregelen.

Monitoren en bijsturen

Het beleid zal tussentijds worden gemonitord op de prestaties richting het behalen van de doelstellingen. Daarop zal het beleid waar nodig in overleg tussen centrale stad en stadsdelen worden bijgestuurd.

⁵ De hier genoemde bedragen zijn afgerond.

⁶ Dit bedrag is inclusief bestaande reserveringen uit voorgaande jaren van het Mobiliteitsfonds ter grootte van een bedrag van €6.447.000.

Inleiding

Het aantal Amsterdamse verplaatsingen per fiets is sinds 1986 met twintig procent toegenomen. Vooral in de binnenstad en de negentiende-eeuwse wijken wordt veel gefietst. De toename van het fietsgebruik heeft geleid tot een groter aandeel (+7%) van de fiets in de modal split (of vervoermiddelkeuze). In 2004 bedroeg het aandeel fiets in de modal split⁷ 37% (auto 41%, openbaar vervoer 22 %) in de Amsterdamse verplaatsingen.

Hoewel het fietsbezit en fietsgebruik de afgelopen twintig jaar flink zijn gegroeid, komt uit een recent onderzoek van de dienst Onderzoek en Statistiek (O+S)⁸ naar voren dat een derde van de Amsterdammers voor afstanden tot 5 kilometer nog steeds de auto gebruikt, terwijl voor dergelijke korte afstanden de fiets een prima alternatief vormt. Ook blijkt dat de Amsterdamse jeugd veel minder fietst dan tien jaar geleden en dat studenten door de invoering van de OV-studentenkaart frequenter gebruik maken van de tram, bus en metro.

De fiets is belangrijk voor:

- § de bereikbaarheid, want veroorzaakt geen files, is een goedkoop alternatief en een snel verplaatsingsmiddel binnen de stad
- § de leefbaarheid, want legt weinig beslag op de ruimte, is milieuvriendelijk, veilig, sociaal en gezond
- § de luchtkwaliteit, want biedt een alternatief voor gemotoriseerd verkeer en vermindert zodoende de uitstoot van CO₂, fijn stof en andere schadelijke stoffen.

In het programmakkoord 2006 – 2010 speelt de fiets een prominente rol. De gemeente voert dan ook een actief beleid om het fietsen in alle opzichten aantrekkelijker te maken. Zo zijn er meer snelle, comfortabele en veilige fietsroutes aangelegd met een goede bewegwijzering en zijn er extra bewaakte stallingen gebouwd. Ook pakt de gemeente samen met de politie en het Openbaar Ministerie (OM) verkeersonveilige situaties aan. Als gevolg hiervan is een flinke inspanning geleverd om het aantal 'black spots' (gevaarlijke kruisingen) aan te pakken. Ook de preventie en bestrijding van fietsendiefstal worden via een integrale benadering opgepakt.

Toch blijft in de periode 2007-2010 een grote inspanning nodig om fietsen aantrekkelijk te maken en te houden voor meer mensen in Amsterdam. Vertrekpunt daarbij is het doelmatig en afrekenbaar oplossen van de gesignaleerde knelpunten en oorzaken.

⁷ Modal split: verdeling van de vervoermiddelkeuze fiets, openbaar vervoer en auto: samen 100%

⁸ *Amsterdam op de fiets*, O+S, 2003

In dit *Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010* worden de volgende thema's achtereenvolgens behandeld:

1. Knelpunten en oorzaken;
2. Ambities en doelen;
3. Maatregelen;
4. Financiële ambities.

De nummers corresponderen met de hoofdstuknummers. Inhoudelijk is de volgorde van het Meerjarenbeleidsplan probleemgestuurd, doelmatig en oplossingsgericht.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden de knelpunten voor de fiets onder de aandacht gebracht en wordt gewezen op oorzaken voor die knelpunten. Hoofdstuk 2 zoomt in op het kader voor de oplossingen: de ambities die het college van B&W in het programakkoord heeft vastgesteld en de vertaling naar doelstellingen voor het fietsbeleid. Hoofdstuk 3 gaat nader in op de maatregelen voor de problematiek en hoofdstuk 4 koppelt daar de financiële ambities aan, die moeten leiden tot realisatie van de ambities en doelstellingen voor het fietsbeleid.

In bijlage 1 worden de financiële ambities van het fietsbeleid 2007-2010 naar dekkingsbronnen en kosten (blad 1) en naar de jaren 2007 – 2010 (blad 2) gepresenteerd.

Separaat wordt in nauwe samenwerking met de stadsdelen een Uitvoeringsprogramma 2007-2010 opgesteld, waarin de belangrijkste ontbrekende, zwakke en verkeersonveilige schakels in hoofdnet Fiets per wegvak zijn opgenomen evenals de mogelijk aan te pakken publiekstrekkende locaties die met grote tekorten aan fietsparkeervoorzieningen kampen. DIVV bewaakt de uitvoering van dit meerjarige Uitvoeringsprogramma en actualiseert dit in overleg met de stadsdelen jaarlijks.

In bijlage 2a en 2b is een beknopte versie van dit Uitvoeringsprogramma met de concrete projecten hoofdnet Fiets en Stallingslocaties opgenomen.

In bijlage 3 zijn de resultaten van het fietsbeleid 2001-2005 weergegeven. In bijlage 4 is een inventarisatie van gerealiseerde ontbrekende en zwakke schakels in het hoofdnet Fiets in de periode 2000 – 2004 in kaartvorm opgenomen.

Inhoud

Voorwoord	3	
Samenvatting	5	
Inleiding	13	
1	Knelpunten en oorzaken	17
1.1	Groot tekort aan fietsparkeervoorzieningen	17
1.2	Fietsdiefstal	18
1.3	Hoofdnet Fiets nog niet sluitend	18
1.4	Verkeersveiligheid van de fietser	19
1.5	Specifieke doelgroepen	20
2	Ambities en doelen	21
2.1	Programmakkoord in relatie tot speerpunten fietsbeleid	21
2.2	Vertaling naar meetbare doelen voor fietsbeleid	23
3	Maatregelen	25
3.1	Fietsparkeren	25
3.2	Fietsdiefstalpreventie	30
3.3	Hoofdnet Fiets	32
3.4	Verkeersveiligheid fietser	37
3.5	Beeldvorming rond fiets/communicatie/educatie (gedragsbeïnvloeding)	38
3.6	Onderzoek en monitoring	39
3.7	Organisatie	40
4	Financiële ambities	45
4.1	Inleiding	45
4.2	Fietsparkeren	47
4.3	Fietsdiefstalpreventie	47
4.4	Hoofdnet Fiets	47
4.5	Verkeersveiligheid fietser	48
4.6	Beeldvorming rond fiets/communicatie/educatie (gedragsbeïnvloeding)	48
4.7	Onderzoek en monitoring	48
4.8	Organisatie	49
Bijlage 1:	Financiële ambities fietsbeleid 2007- 2010: naar dekkingsbronnen en kosten (blad 1) en naar de jaren 2007 - 2010 (blad 2)	51
Bijlage 2a:	Uitvoeringsprogramma MJP Fiets: hoofdnet Fiets projecten	54
Bijlage 2b:	Uitvoeringsprogramma MJP Fiets: Stallingslocaties	
Bijlage 3:	Resultaten fietsbeleid 2001-2006	63
Bijlage 4:	Inventarisatie Hoofdnet Fiets 2000-2004	70

1 Knelpunten en oorzaken

Uit onderzoek en analyse van het fietsbeleid⁹ zijn de volgende knelpunten naar voren gekomen:

1.1 Groot tekort aan fietsparkeervoorzieningen

Er is een groot tekort aan goede en veilige fietsparkeervoorzieningen, vooral in de binnenstad en de 19e eeuwse wijken. Dit leidt tot een groot risico op fietsdiefstal, waardoor veel mensen niet (meer) fietsen wat een negatief effect heeft op het fietsgebruik. Om te voorkomen dat de fiets wordt gestolen, fietsen veel Amsterdammers op een slecht onderhouden fiets.

Door het gebrek aan fietsparkeervoorzieningen stallen veel fietsers hun fiets op daarvoor niet bestemde plaatsen (kwak- en smakgedrag). Dat leidt tot visuele en fysieke hinder voor andere weggebruikers (voetgangers, nood- en hulpdiensten). Bovendien leidt dit alles tot een inefficiënt gebruik van de openbare ruimte.

Oorzaken

Amsterdam kent als oude stad een grote mate van functiemenging op een beperkt gebied met als gevolg een grote druk op de beperkt beschikbare openbare ruimte. Dit vraagt continue om lastige keuzes. Desalniettemin hebben de stadsdelen vele nietjes en rekken geplaatst. De centrale stad heeft een aantal bewaakte stallingen gebouwd, waaronder de Locker Zuid/WTC en de fietsflat bij Centraal Station. Maar de toename van het fietsgebruik is zo sterk, dat dit nog steeds onvoldoende is.



⁹ In 2004 is een gezamenlijke analyse van het fietsbeleid uitgevoerd. De bronnen die zijn ten behoeve van dit Meerjarenbeleidsplan de volgende bronnen geraadpleegd: *Amsterdam op de fiets* (O+S, 2003) en *Tevredenheidsonderzoek Fietsers* (DIVV, 2006).

De complexe gemeentelijke organisatie rond de bouw van bewaakte stallingen veroorzaakt diffuse verantwoordelijkheden en een onduidelijke taak- en rolverdeling tussen de betrokken partijen: de centrale stad en de stadsdelen.

De stadsdelen zijn verantwoordelijk voor planologische inpassing en grondverwerving en stellen daarbij eigen, stedenbouwkundige en esthetische eisen. De centrale stad betaalt de bouw van de bewaakte Lockerstallingen. De centrale stad en de stadsdelen verschillen nogal eens van mening over de te kiezen oplossing, bijvoorbeeld een ondergrondse stalling of juist een stalling op het maaiveld. De complexe gemeentelijke organisatie is mede oorzaak van het feit dat de realisering van nieuwe stallingen moeizaam van de grond komt.

1.2 Fietsdiefstal

De grote kans op fietsdiefstal ontmoedigt het gebruik van de fiets.

Oorzaken

Amsterdam is een echte fietsstad. Het fietsbezit is groot en het fietsgebruik hoog. Niettemin zijn er bij de woning en publiekstrekkende bestemmingen in de stad onvoldoende, goede fietsparkeervoorzieningen. Dit werkt fietsendiefstal in de hand. Bovendien rijden veel Amsterdammers op kwalitatief slechte fietsen, besteden ze weinig geld aan goede sloten en zetten ze hun fiets niet altijd even slim 'vast'. Fietsendieven kunnen dus relatief eenvoudig hun slag slaan. Door de kans op diefstal is er een blijvende vraag naar goedkope, tweedehands fietsen. En waar vraag is, is aanbod.

1.3 Hoofdnet Fiets nog niet sluitend

Het hoofdnet Fiets is nog geen sluitend geheel. Er zijn nog een aantal ontbrekende en zwakke schakels in het netwerk die de doorstroming van de fietser bemoeilijken.

Oorzaken

De auto en het OV zijn zeer bepalend bij het ontwerp van een wegvak en bij het plannen en financieren van infrastructurele projecten. De fiets is op zichzelf zelden aanleiding om een wegvak aan te pakken.

In de programmering per gebied of stadsdeel worden infrastructuurwerken en het beheer en onderhoud van wegen en wegvakken die een sterke samenhang vertonen soms onvoldoende gekoppeld.

Voor een optimale uitvoering van het fietsbeleid is in het verleden al veel gedelegeerd naar de stadsdelen. Tegelijkertijd vergt dit van DIVV een extra inspanning voor de regie en coördinatie van beleid tot uitvoering, inclusief het hoofdnet Fiets.

1.4 Verkeersveiligheid van de fietser

Gemiddeld worden er jaarlijks 5 fietsers in het Amsterdamse verkeer gedood en raken er tussen de 325 en 600 gewond. Deze marge wordt aangehouden, omdat er de laatste jaren sprake is van onderregistratie van ongevallen waarbij fietsers licht gewond raken. Het aandeel fietsers in de slachtofferongevallen in Amsterdam is 25% á 33%. Bijna tweederde daarvan is van het type auto versus fiets, 13% fiets versus fiets of obstakel en 10% fiets versus bromfiets.



Oorzaken

Ruim 60% van de fietsongevallen gebeurt op kruispunten. Bij 10% rijdt een fietser door rood licht en bij 5% een andere verkeersdeelnemer. Ook afslaan is een belangrijke oorzaak: rechts- of linksafslaand voertuig versus fiets 15%, linksafslaande fietser versus voertuig 9%.

Bijna 40% van de fietsongevallen vindt plaats op wegvakken. Belangrijke oorzaken hiervan zijn openslaande autoportieren (bijna 7%) en fout- en inparkerende auto's (circa 10%). Het fietsen op de verkeerde weghelft of op tram-/busbaan is goed voor 5% van de fietsongevallen.

1.5 Specifieke doelgroepen (jongeren, automobilisten die korte ritten maken) fietsen niet of minder dan andere

Uit onderzoek blijkt dat het fietsgebruik onder jongeren (van 12 tot 18 jaar) lager is dan 10 jaar geleden. Amsterdammers met een niet-westerse achtergrond¹⁰ fietsen minder dan andere stadsgenoten. Personen uit huishoudens met een hoger inkomen fietsen meer dan die uit lagere inkomensgroepen. Ouderen fietsen veelal minder om gezondheidsredenen of omdat ze fietsen te gevaarlijk vinden. Opvallend is dat het fietsbezit onder autobezitters groter is dan onder niet-autobezitters. Maar het bezit van een auto remt het fietsgebruik wel af, zelfs op relatief korte afstanden: ruim eenderde van de automobilisten gebruikt de auto voor bestemmingen op afstanden van minder dan 5 kilometer.

Oorzaken

Scholieren en studenten kiezen vaker voor het openbaar vervoer dan de fiets. Daarnaast speelt de lage status van de fiets een rol bij de voorkeur van jongeren voor tram, bus en metro. Bij Amsterdammers met een niet-westerse achtergrond en bij lagere inkomensgroepen heeft de fiets eveneens weinig status ('poor mans vehicle'). De schoolgaande jeugd (12-18 jaar) fietst weinig, mede in verband met de door de ouders gepercipieerde verkeersonveiligheid.

Bij Amsterdammers die niet of weinig fietsen zijn veelal de aspecten verkeersonveiligheid, fietsdiefstal, gebrek aan comfort en weersomstandigheden (regen, wind, kou) van doorslaggevend belang om voor een andere vervoerwijze te kiezen. Bij ouderen komen daar nog gezondheidsredenen bij.

Daarnaast staat het imago van fietsers in Amsterdam onder druk als gevolg van verkeersovertredingen (bijvoorbeeld: door rood fietsen, tegen het verkeer in rijden en fietsen in voetgangersgebieden). Met name in het centrum van Amsterdam zijn er bovendien onvoldoende fietsparkeervoorzieningen. Het aantal fietsenstallingen is niet meegegroeid met de toename van het totale fietsverkeer.

Een heel klein deel van de niet-fietsers kan niet fietsen. Hierbij spelen culturele achtergrond, leeftijd én opleiding een rol.

¹⁰ Met name Amsterdammers met een Turkse, Marokkaanse, Surinaamse en Antiliaanse achtergrond.

2 Ambities en doelen

Het college van B&W heeft voor de collegeperiode 2006 - 2010 een aantal ambities uitgesproken die een relatie hebben met de speerpunten die voor het fietsbeleid zijn gekozen op basis van de analyse van het fietsbeleid in de voorgaande vijf jaar. Hieronder worden de ambities voor de fiets weergegeven, gevolgd door één of meer bijpassende citaten uit het programmakkoord. Daarna worden de ambities vertaald naar concrete en afrekenbare doelstellingen voor resultaatgericht fietsbeleid in de periode tot en met 2010.

2.1 Programmakkoord in relatie tot speerpunten fietsbeleid

§ de fiets is schoon, gezond en leefbaar, en verdient meer aandacht en middelen

Mobiliteit ... op een manier die het milieu en de leefbaarheid ten goede komt [en een] goede bereikbaarheid van zowel het centrum als de buitenwijken ... [o.a.] op de fiets. (programmakkoord, pag.15)

Binnen het mobiliteitsfonds komt meer aandacht voor maatregelen ten behoeve van het openbaar vervoer en de fiets. (pag.15)



Amsterdammers hebben recht op een gezond milieu. Luchtvervuiling zorgt voor gezondheidsproblemen. (pag.15)

- § het aandeel fiets in de modal split (37%) dient minimaal gehandhaafd te blijven
Het College besteedt aandacht aan geluidsoverlast, ... en de luchtkwaliteit. Daarnaast is er aandacht voor klimaatbeleid waaronder ... beperking uitstoot CO2 ... (pag.16)

Amsterdam moet voldoen aan de wettelijke normen voor fijn stof en stikstofdioxide zoals die door Europa zijn vastgesteld. ... De luchtkwaliteit moet verbeteren en daarom wordt grote prioriteit gegeven aan de uitvoering van het actieplan Luchtkwaliteit. Er komt voor een periode van vier jaar een fonds Luchtkwaliteit. Dit fonds maakt het mogelijk dat het actieplan Luchtkwaliteit de komende periode uitgevoerd wordt. (pag.16)

- § op het Hoofdnet Fiets moeten ontbrekende en zwakke schakels worden aangepakt
...De haalbaarheid van een fietsbrug [over het IJ] tussen Noord en Westerpark [wordt] betrokken [bij een onderzoek naar wonen-werken in westelijk deel van de stad]. (pag.18)

- § voor de schoolgaande jeugd zijn goede fietsvaardigheden en verkeersveilige schoolthuisroutes van belang

Vooraf de grote overgangen, waar kinderen mee te maken krijgen zoals de eerste schooldag, de gang naar het voortgezet onderwijs ... zijn cruciaal. (pag.11)

- § de organisatie van fietsbeleid en –uitvoering kan efficiënter en effectiever
... Het stelsel, dat op stadsdeelniveau gebiedsgeoriënteerd en op centraal niveau vakinhoudelijk georiënteerd is, [kan] op sommige punten beter functioneren. Verschillen in benadering tussen stadsdelen vormen een kracht maar kunnen ook remmen. Aansturing van centraal stedelijke diensten kan verbeterd worden. (pag.24)

De afspraken tussen centrale stad en stadsdelen worden in een bestuurakkoord neergelegd dat zich concentreert op concrete af te spreken prestaties. (pag.24)

- § onderzoek en monitoring moeten uitwijzen of het fietsbeleid effectief is (geweest)
Dit programmakkoord zal uitgewerkt worden in een uitvoeringsplan met concrete afrekenbare doelstellingen. (pag.25)

2.2 Vertaling naar meetbare doelen¹¹ voor fietsbeleid

Doelen voor het fietsbeleid

De maatregelen moeten de oorzaak van de knelpunten zien weg te nemen en bijdragen aan de volgende doelstellingen voor het fietsbeleid:

1. Hoofddoelstellingen: gewenste ontwikkeling modal split en de waardering van Amsterdam als fietsstad:

- § Streven naar een hogere modal split voor fiets in 2010 dan 37%, maar deze tenminste handhaven op 37% van de Amsterdamse verplaatsingen (2004: 37%);
- § Amsterdam behaalt als fietsstad in 2010 het rapportcijfer 7,5 (in 2006: 7,0) in het jaarlijks te houden *Tevredenheidsonderzoek Fietzers*.

Subdoelstellingen:

1. Fietsparkeren:

- § uitbreiding stallingslocaties voor de fiets. Eind 2010 zijn op 5 locaties, waaronder als mogelijke locaties het Leidseplein, Beursplein/Damrak en Museumplein, de belangrijkste problemen ten aanzien van het stallen van fietsen opgelost door via een locatiegerichte aanpak nieuwe (bewaakte en/of onbewaakte) stallingsruimte voor bezoekers van publiekstreckende bestemmingen te realiseren (inclusief stallingen op belangrijke OV-knooppunten).

2. Fietsdiefstalpreventie¹²:

- § het risico op fietsdiefstal is gedaald van 10% (2005) tot 6% (2010). Het totale aantal fietsdiefstallen in 2010 dient 40% minder te zijn dan in 2005.

3. Verbetering hoofdnet Fiets:

- § eind 2010 zijn de drie belangrijkste ontbrekende schakels in het hoofdnet Fiets (kosten > 5 miljoen euro¹³) in uitvoering of gereed;
- § eind 2010 is een aantal belangrijke zwakke en ontbrekende schakels in het hoofdnet Fiets (kosten < 5 miljoen euro) op de vereiste kwaliteit gebracht¹⁴.

¹¹ Niet alle doelen zijn even meetbaar en afrekenbaar geformuleerd.

¹² Het complete overzicht van doelstellingen ten aanzien van fietsdiefstalpreventie wordt opgenomen en uitgewerkt in het *Werkprogramma Fietsdiefstalpreventie 2007-2010* dat in 2007 separaat ter besluitvorming wordt aangeboden.

¹³ Bij de toekenning van BDU-subsidies wordt onderscheid gemaakt in projecten duurder en goedkoper dan € 5 miljoen.

¹⁴ Conform de richtlijnen en kwaliteitseisen in het *Beleidskader Hoofdnetten* (bestuurlijk vastgesteld in 2005). De daadwerkelijke prioritering van zwakke en ontbrekende schakels wordt bepaald in overleg met de stadsdelen die grotendeels verantwoordelijk zijn voor het Hoofdnet Fiets. De projecten zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma MJP Fiets 2007 – 2010. In bijlage 2a is een beknopte versie hiervan opgenomen. .

4. Verbetering verkeersveiligheid fietser:

§ Maatregelen in het kader van verkeersveiligheid worden uitgewerkt in het *Meerjarenbeleidsplan Verkeersveiligheid 2007 - 2010*.

5. Verbeteren beeldvorming fiets, communicatie, educatie:

§ Stimulering van het fietsgebruik door gedragsbeïnvloeding gericht op specifieke doelgroepen (jongeren en automobilisten die ritten maken van minder dan 5 km).

6. Onderzoek en monitoring fietsbeleid:

§ alle doelen van het fietsbeleid moeten zo mogelijk meetbaar zijn en periodiek gemonitord worden.



Voorbeeld(ig)

3 Maatregelen

In hoofdstuk 2 werd het kader geschetst waarbinnen het fietsbeleid moet worden ontwikkeld en uitgevoerd. Hieronder vormen de ambities en doelstellingen uit dat hoofdstuk de leidraad bij het zoeken naar maatregelen bij de in hoofdstuk 1 gesignaleerde knelpunten en oorzaken.

3.1 Fietsparkeren

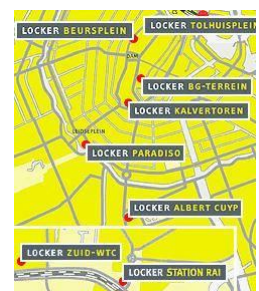
Uit onderzoek in andere Nederlandse steden blijkt dat voldoende goede fietsparkeervoorzieningen bij woningen, bestemmingen en openbaar vervoerpunten het fietsverkeer doen toenemen (met ruim 10% meer fietskilometers). Stallingvoorzieningen zijn een belangrijk middel in de strijd tegen fietsdiefstal; ze verminderen ook de fysieke en visuele hinder van (chaotisch) gestalde fietsen in de openbare ruimte. Ze dragen bovendien bij aan het economisch belang door lokale voorzieningen (winkels, scholen, uitgaansgebieden e.a.) goed bereikbaar te maken. Op veel plekken in de stad, met name in de binnenstad en negentiende-eeuwse wijken, is een groot structureel tekort aan geschikte stallingvoorzieningen om de fiets veilig te kunnen stallen. In de stallingbehoefte kan op verschillende manieren worden voorzien, variërend van rekken tot een bewaakte gebouwde stalling.

Beleidskader Fietsparkeren bij publiekstrekkende bestemmingen

In 2007 zal de gemeenteraad het *Beleidskader Fietsparkeren bij publiekstrekkende bestemmingen* vaststellen. Het beleidskader geeft het toetsingskader aan voor de realisering van nieuwe bewaakte stallingen en de aanpak van fietsparkeerproblemen op locaties waar grote tekorten zijn aan goede fietsparkeervoorzieningen (locatiegerichte aanpak). Het gaat in het bijzonder om het oplossen van fietsparkeerproblemen bij (concentraties van) publiekstrekkende stedelijke bestemmingen (bezoekersparkeren). Dit zijn voorzieningen met een stedelijke of regionale (stadsdeel overstijgende) functie die veel publiek trekken. Het gaat in het bijzonder om uitgaanslocaties, winkelgebieden, locaties met voorzieningen op het gebied van cultuur en toerisme, belangrijke OV-locaties (metrostations, regionale busstations) en combinaties van verschillende soorten bestemmingen met een publieksfunctie. Het beleidskader biedt tevens een toetsingskader voor beheer en exploitatie van bewaakte Lockerstallingen.

Uitbreiding Lockernetwerk en andere fietsparkeervoorzieningen

In 2002 is het centraal stedelijk beleid ingezet rond de bouw van bewaakte stallingen onder de naam Locker. De gemeente zet in op uitbreiding van het Lockernetwerk met de realisatie van vijf nieuwe bewaakte stallingen in de periode 2007-2010 (onder voorwaarde dat er sprake is van een substantieel probleem en onderzoek naar de vraag de noodzaak van bewaakt stallen aantoonde). Er wordt eveneens geëxperimenteerd met innovatieve oplossingen voor



fietsparkeren. Prioritering en programmering vinden plaats in overleg met de stadsdelen. Mogelijke locaties zijn het Leidseplein, Museumplein, Weesperplein, Beursplein/Damrak/Dam/Rokin-Noordzijde en Rembrandtplein. In bijlage 2b zijn meer mogelijke stallingslocaties opgenomen.

Voorgesteld wordt bij de realisatie van nieuwe voorzieningen een locatie-gerichte aanpak te hanteren, waarbij stadsdelen en centrale stad in samenwerking maar met ieder haar eigen verantwoordelijkheid, komen tot oplossingen en uitvoering. Belangrijk onderdeel van deze aanpak is te komen tot een goede afstemming van vraag en aanbod. Een brede mix van voldoende stallingvoorzieningen van goede kwaliteit is nodig om te voorzien in de verschillende wensen en behoeften van fietsers. Met andere woorden een klantgerichte benadering. Om de exploitatiekosten te beperken worden maatregelen genomen om het gebruik te bevorderen en de inkomsten (bijv. uit nevenactiviteiten) te verhogen. De Zuidas wordt (na het Centraal Station) het tweede OV-knooppunt van Amsterdam met naar verwachting 220.000 reizigers per dag in 2020. Hiervoor zijn duizenden fietsparkeerplaatsen nodig.

Stallen in / bij bestaande woningen

Woningen in de binnenstad en de negentiende-eeuwse gordel beschikken vaak niet over een fietsenberging. In de gevallen waarin dit wel zo is, is de berging dikwijls te klein voor het aantal fietsen binnen één huishouden of slecht toegankelijk. Daardoor is stallen op straat eerder regel dan uitzondering. Het is de taak en verantwoordelijkheid van de stadsdelen om te zorgen voor voldoende goede stallingvoorzieningen. De centrale stad verwacht dat de stadsdelen hierin als volgt voorzien:

§ fietsenrekken plaatsen vóór/in nabijheid van de woning;

§ in stand houden en realiseren van buurtstallingen (< 100 m van woning).

De stadsdelen kunnen hiervoor een beroep doen op de kennis/deskundigheid van DIVV. De centrale stad voert in samenwerking met het betreffende stadsdeel een pilot uit voor het introduceren van geschikte fietstrommels (voor 5-10 fietsen) bij woningen.



Stallen in / bij nieuwe woningen

Het is niet langer (wettelijk) verplicht een berging te realiseren bij nieuwe woningen. In de berging van een woning zijn dikwijls veel verschillende spullen opgeslagen, waaronder de fiets. Het gemakkelijk en goed opbergen van fietsen stelt specifieke eisen aan de ligging, de grootte en de toegankelijkheid van de bergruimte. Tijdens het ontwerp is hiervoor vaak weinig aandacht. DIVV zal hiervoor kwaliteitseisen ontwikkelen, zodat stadsdelen deze kunnen inbrengen in hun overleg met woningcorporaties en projectontwikkelaars. Daarnaast verzoekt de gemeente in G-4-verband de minister van VROM de wettelijke verplichting voor een berging bij nieuwe woningen opnieuw in het Bouwbesluit op te nemen, omdat de praktijk leert dat veel nieuwe woningen in Amsterdam sindsdien zonder berging worden opgeleverd.

Stallen bij bedrijven en openbare gebouwen

De verplichting tot realisatie van stallingruimte voor werknemers van bedrijven en openbare gebouwen is voor nieuwbouw opgenomen in het *Bouwbesluit 2003*¹⁵. Voor bezoekers geldt deze eis niet. Gelet hierop zal de centrale stad de stadsdelen stimuleren toe te zien op de aanleg van een toereikend aantal stallingvoorzieningen van voldoende kwaliteit bij nieuwe publiekstrekkende functies en openbare gebouwen. Bestaande bedrijven en organisaties dienen volgens de Wet Milieubeheer vervoerplannen op te stellen, waarin ze kunnen aangeven welke maatregelen ze nemen voor het stimuleren van het fietsgebruik van hun medewerkers en bezoekers. Een van die maatregelen is het aanbieden van goede fietsparkeervoorzieningen.

Innovatieve stallingsvormen

Naast de traditionele fietsparkeersystemen is een aantal innovatieve oplossingen voor fietsparkeren in ontwikkeling. Het gaat daarbij om semi-automatische afsluitbare rekken in de openbare ruimte, automatische toegangssystemen en volledig automatische stallingen. Met deze laatste is in 2005 een proef gestart in stadsdeel Noord (Velominck). In 2007 wordt gestart in stadsdeel Osdorp (Fietsumrond). Beide experimenten worden geëvalueerd. Mochten de uitkomsten van deze evaluatie positief zijn, dan zouden automatische onbewaakte fietsstallingen een alternatief kunnen zijn voor conventionele bewaakte stallingen, die vanwege personele kosten relatief hoge exploitatielasten hebben.

De gemeente zal bij de aanpak van fietsparkeerproblemen de toepassing van innovatieve oplossingen betrekken.

Stallen bij evenementen

Bij evenementen moeten vergunninghouders volgens de Wet Milieubeheer ook op het gebied van vervoer maatregelen treffen om de milieubelasting te verminderen. Dat kan worden geregeld via de evenementenvergunning op grond van de APV. In deze vergunning worden voorschriften en voorwaarden opgenomen overeenkomstig de richtlijnen in het *Draaiboek evenementen van de gemeente Amsterdam* cq het daarin opgenomen *Handboek milieuzorg bij evenementen*.

De afgelopen jaren is bij evenementen ervaring opgedaan met de mobiele stalling. Uit de ervaringen met de mobiele stalling is gebleken dat de locatiekeuze van doorslaggevende betekenis is voor intensief gebruik. Daarom zal de centrale stad hier in het vervolg meer

¹⁵ Zie *Bouwbesluit* afdeling 4.11, artikel 4.62 tot en met 4.64

aandacht aan schenken. Ook blijft het stalling in de mobiele stalling voorlopig gratis. Onderzocht zal worden of in de evenementenvergunning eisen zijn te stellen aan het gebruik van de mobiele stalling en hoe het *Handboek milieuzorg bij evenementen* hiervoor kan worden ingezet.

Ketenmobiliteit: fiets en openbaar vervoer

- Fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten

Zowel de gemeente als de Stadsregio Amsterdam willen het fietsgebruik in het woon-werkverkeer over relatief korte afstanden aantrekkelijker maken. In het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) dat eind 2004 bestuurlijk is vastgesteld, is het bevorderen van een gecombineerd gebruik van de fiets en het openbaar vervoer vastgelegd. Om de positie van de fiets als voor- en natransportmiddel te versterken, werkt de Stadsregio Amsterdam aan de totstandkoming van een regionaal fietsnetwerk met aansluiting op alle belangrijke OV-knooppunten in de regio. Een belangrijk deel van het Amsterdamse Hoofdnet Fiets is onderdeel van deze regionale fietsstructuur.

Dit biedt de centrale stad een handvat om samen met de stadsdelen te bepalen op welke OV-locaties in Amsterdam aanpassingen nodig zijn om de keten 'fiets - openbaar vervoer' beter te faciliteren. De centrale stad zal in samenwerking met de stadsdelen en Stadsregio Amsterdam inventariseren bij welke OV-locaties zich tekorten aan fietsparkeervoorzieningen voordoen en aan welke fietsparkeervoorzieningen behoefte is, zodat maatwerk per locatie kan worden geleverd.

In voorbereiding is de uitbreiding van stallingmogelijkheden bij het Centraal Station. In de komende jaren zal de totale capaciteit voor fietsen daar zijn toegenomen tot 10.000 plaatsen.

In 2002 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen, waardoor € 11 miljoen wordt gereserveerd voor de bouw van stallingen bij vijf stations van de Noord/Zuidlijn: Rokin, Van Hasseltweg, Vijzelgracht, Ceintuurbaan en RAI/Europaplein¹⁶. De ingebruikname van deze stallingen vindt plaats op het moment dat de Noord/Zuidlijn gaat rijden (in 2013).



Drijvende fietsenstalling IJ-zijde bij CS

¹⁶ Motie 545, afdeling 1, Bijlsma d.d. 9 oktober 2002.

- De fiets meenemen in het openbaar vervoer

Het meenemen van de fiets op de veren en in de metro op de bovengrondse lijnen blijft mogelijk. Het is nog niet duidelijk of het vervoer van fietsen in het *ondergrondse* deel van de Noord/Zuidlijn om veiligheidsredenen (brand- en vluchtveiligheid) toegestaan kan worden. Zij zouden door de diepe ligging van de tunnels en stations obstakels kunnen vormen bij het ontruimen van het voertuig. Voor de oudere Oostlijntunnel wordt er vooralsnog van uitgegaan dat het meenemen van de fiets mogelijk blijft.

Vanaf mei 2005 loopt een proef met de fiets in de IJtram die wordt geëvalueerd in 2007. Op basis van de uitkomsten van de evaluatie vindt besluitvorming plaats over het wel of niet continueren van het fietsvervoer per IJtram.

- OV-fiets

De OV-fiets is een fiets die snel en eenvoudig te huren is bij treinstations¹⁷, waardoor natransport van deur tot deur aantrekkelijker wordt gemaakt. De gemeente wil het gebruik van de OV-fiets stimuleren, onder andere door in 2007 een proef te starten met het plaatsen van OV-fietsen in de Lockerstallingen. Afhankelijk van de uitkomst van de evaluatie van deze proef wordt eind 2007 besloten of de OV-fietsen een definitieve plaats krijgen in de Lockerstallingen.

Acties:

- § uitbreiding stallingslocaties voor de fiets: op 5 locaties de belangrijkste problemen ten aanzien van het stallen van fietsen oplossen door via een locatiegerichte aanpak nieuwe (bewaakte of onbewaakte) stallingsruimte voor bezoekers van publiekstreckende bestemmingen te realiseren (inclusief stallingen op belangrijke OV-knooppunten);
- § optimalisatie van locatie, toegankelijkheid en bezettingsgraad van nieuwe en bestaande Lockerstallingen;
- § meer klantgerichte benadering van fietsers bij realiseren van stallingen;
- § bezettingsgraad stallingen verhogen door experimenten met (lagere) tarieven in een Lockerstalling, vraaggericht beleid, meer aandacht voor een klantgerichte uitvoering en maatwerk per locatie;
- § marktwerking introduceren om de exploitatietekorten van fietsenstallingen te verminderen;
- § ketenmobiliteit bevorderen door:
 - inventariseren bij welke OV-locaties zich tekorten aan fietsparkeervoorzieningen voordoen en aan welke fietsparkeervoorzieningen behoefte is;
 - het actief promoten van het gecombineerde gebruik van fiets en OV en het realiseren van plaatsen voor OV-fietsen in Lockerstallingen;
 - op basis van de uitkomsten van de evaluatie van de proef met de fiets in de IJtram (evaluatie in 2007) continuering van het fietsvervoer per IJtram;
 - het voortzetten van fietsvervoer in de metro bovengronds en in de Oostlijntunnel en op de pontveren.

¹⁷ De OV-fiets is een initiatief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Prorail) en de landelijke Fietsersbond. In 2007 zijn bij ca. 100 NS-stations verspreid over het hele land OV-fietsen te huur. In Amsterdam betreft het de volgende 6 stations: Centraal Station, Amstel, Muiderpoort, RAI, Sloterdijk en Zuid/WTC.

3.2 Fietsdiefstalpreventie

Voor fietsdiefstalpreventie wordt in 2007 als vervolg op het succesvolle werkprogramma 2002 – 2006 separaat een werkprogramma 2007 - 2010 opgesteld.

Als hoofddoelstelling voor fietsdiefstal wordt ingezet op een daling van het aantal fietsdiefstallen met 40% eind 2010 ten opzichte van 2005 (van 10% in 2005 tot 6% in 2010). Landelijk wordt de Amsterdamse integrale aanpak van fietsdiefstal als een groot voorbeeld gezien. Zo zijn er in den lande al diverse initiatieven om – in navolging van Amsterdam – een AFAC op te richten.

Centrale opslag, controle en registratie van verwijderde en gevonden fietsen (AFAC)



De Amsterdamse Fietsafhandelcentrale (AFAC) verwerkt de fietsen die in Amsterdam zijn weggeknipt door stadsdelen (wrakken en hinderlijk geplaatste fietsen) en door de politie zijn gevonden of in beslag genomen. De gemeente streeft ernaar de AFAC uiterlijk 2010 onder te brengen in de gemeentelijke organisatie.

De AFAC heeft tot taak om binnengebrachte fietsen te controleren, te registreren en op te slaan. De registratie van een fiets houdt in dat de unieke kenmerken ervan worden vastgelegd in de database van de AFAC en in een nog in te voeren landelijk register van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Als de rechtmatige eigenaar zijn fiets niet binnen 3 maanden ophaalt, dan krijgt de fiets een nieuwe, unieke AFAC-code en komt daarmee wederom in roulatie. Fietswrakken worden vernietigd.

De AFAC houdt toekomstige technische ontwikkelingen op het gebied van fietsregistratie nauwlettend in de gaten.

Naast het controleren, registreren en opslaan van verwijderde en gevonden fietsen continueert de AFAC ook de communicatie over zichzelf: *Fiets weg, check eerst de AFAC!* Dit om te voorkomen dat de fietseigenaar aangifte doet van diefstal, omdat hij denkt dat zijn fiets is gestolen, terwijl deze is 'weggeknipt' en opgeslagen. De registratie van de binnengekomen fietsen wordt opgenomen in het centrale bestand van de AFAC en in het nog in te voeren landelijk register van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Van fietsen die niet als gestolen gesignaleerd staan, maar wel sporen van diefstal vertonen, moet de eigenaar worden achterhaald via o.a. fabrikant/rijwielhandel. De graveeracties, waarbij fietsen een unieke code krijgen ingegraveerd, zullen worden voortgezet. Deze unieke code maakt een goede aangifte bij diefstal mogelijk en vergroot de opsporingskans vele malen. De ambitie is om gemiddeld twee graveeracties per week te organiseren.

Aanpak illegale handel in fietsen

De registercontroleur houdt toezicht op de handel in fietsen door gemiddeld iedere drie maanden elke erkende fietshandelaar te controleren. Beunhazen pakt hij aan in samenwerking met onder meer politie, belastingdienst en de Dienst Werk en Inkomen. De ambitie is de registercontroleur een vaste plek in de gemeentelijke organisatie te geven. Samen met de AFAC wordt hiermee de aanpak van fietsdiefstal op een noodzakelijk basisniveau gehandhaafd.

Overige activiteiten

Naast de controle van fietsen door de AFAC en het graveerteam vinden ook controleacties op straat plaats. De inzet is om het controleteam op structurele basis controleacties uit te laten voeren. Om kosten te besparen wordt in overleg met politie, DMO en DWI onderzocht of er goedkopere alternatieven zijn om invulling te geven aan het controleteam.

Bij de aanpak van fietsdiefstal zal de centrale stad (blijven) samenwerken met stadsdelen, buurtregisseurs/wijkbureaus politie, Fietzersbond, Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, ministerie van Binnenlandse Zaken en Verkeer en Waterstaat, Bovag, RAI-vereniging, rijwielhandel en fietsfabrikanten.

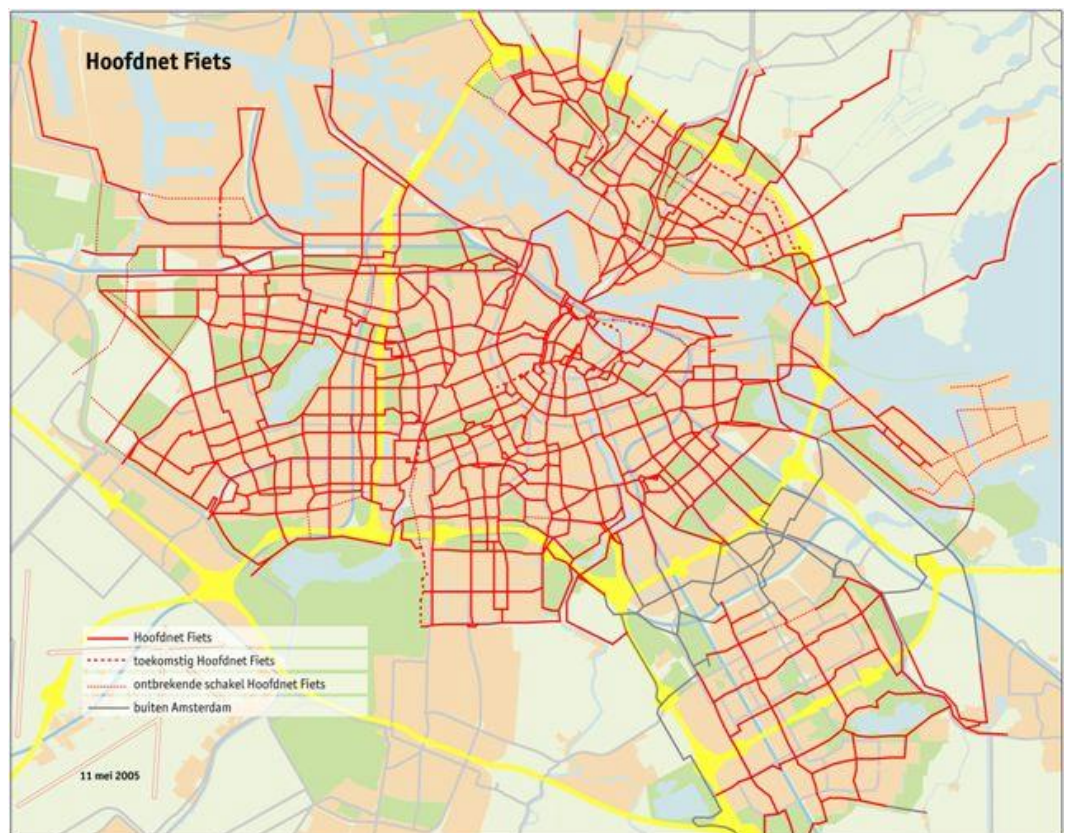
Acties:

- § Opstellen en uitvoering van het Werkprogramma Fietsdiefstalpreventie 2007-2010;
- § AFAC en de registercontroleur onderbrengen bij de gemeentelijke organisatie;
- § Graveeracties;
- § Controles uitvoeren op straat.

3.3 Hoofdnet Fiets

Het hoofdnet Fiets is het netwerk van belangrijke routes voor de fiets. Dat netwerk is nog niet compleet, er ontbreken schakels. Ook zijn er zwakke schakels in het fietsnetwerk die om verbetering vragen. Daarnaast zijn het beheer en onderhoud van het hoofdnet Fiets erop gericht om de kwaliteit ervan op orde te brengen en te houden, conform de daartoe vastgestelde richtlijnen in het Beleidskader Hoofdnetten. De aanpak van het hoofdnet Fiets is bij uitstek een zaak die in overleg en samenwerking met de Stadsregio Amsterdam en de stadsdelen moet worden opgepakt. De stadsdelen zijn primair verantwoordelijk voor de realisatie van het hoofdnet Fiets (realisering van ontbrekende en zwakke schakels, beheer en onderhoud). De centrale stad investeert ook in met name de 3 ontbrekende schakels. Voor de realisering van ontbrekende en zwakke schakels is BDU-subsidie beschikbaar, als ze deel uitmaken van het regionale (hoofd) fietsnetwerk.

Daarnaast is goed beheer en onderhoud van het fietsnetwerk belangrijk, inclusief zaken als het beperken van hinder bij wegwerkzaamheden, de openbare verlichting en een fietsvriendelijke afstelling van verkeerslichten. Ter bevordering van het fietsgebruik worden ook maatregelen genomen op het gebied van Dynamisch Verkeersmanagement op het hoofdnet Fiets, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het Actieplan Luchtkwaliteit.



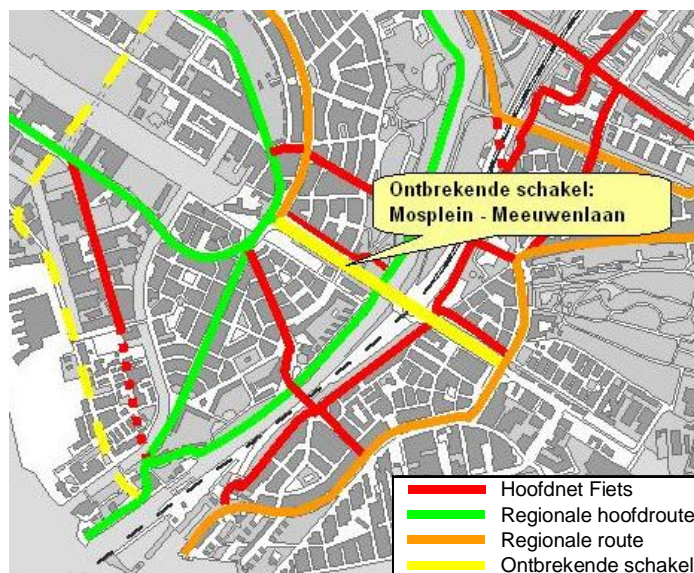
Het fietsnetwerk sluitend maken en houden – ontbrekende schakels aanleggen

Het hoofdnet Fiets¹⁸ is – ondanks de nodige investeringen – nog steeds geen sluitend geheel. Het doel is dan ook om de belangrijkste ontbrekende schakels voor eind 2010 te realiseren. Dit betreft zowel de grote als de kleine ontbrekende schakels¹⁹ in het fietsnetwerk. De centrale stad stimuleert de stadsdelen hieraan prioriteit te geven in meerjarenprogramma's die zij in overleg met de centrale stad opstellen en ze zal hiertoe de samenwerking intensiveren. De Stadsregio Amsterdam is een belangrijke medefinancier bij projecten ter verbetering van het Hoofdnet Fiets.²⁰ Zij zal bij de uitwerking van het uitvoeringsprogramma worden betrokken. In het separate Uitvoeringsprogramma 2007 – 2010 is een voorlopige meerjarige prioritering van ontbrekende schakels opgenomen. In bijlage 2a is een beknopte versie van dit Uitvoeringsprogramma te vinden. DIVV bewaakt de uitvoering van dit meerjarige Uitvoeringsprogramma en actualiseert dit in overleg met de stadsdelen. Niet alleen moet het hoofdnet Fiets sluitend worden *gemaakt*, het moet ook sluitend worden *gehouden*. Nieuwe herinrichtingsplannen zijn soms juist bedreigend voor het sluitend krijgen en houden van het hoofdnet Fiets, omdat hierbij niet altijd in termen van integrale routes wordt gedacht. DIVV zal erop toezien dat de kwaliteit van het hoofdnet Fiets niet wordt aangetast.

De drie grote ontbrekende schakels

Er zijn drie ontbrekende schakels die tot de grote projecten (kosten boven de 5 miljoen euro) behoren, te weten:

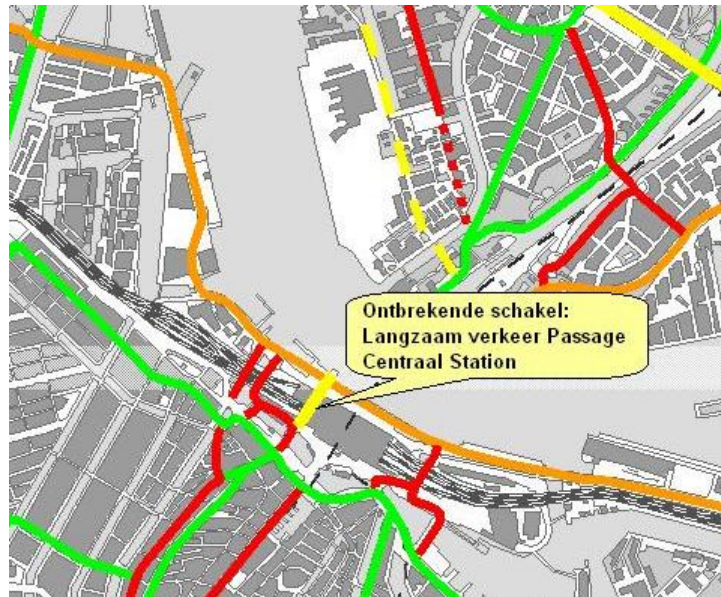
- § Fietsroute Mosplein-Meeuwenlaan inclusief fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal (Van Hasseltwegzone)
- § Fietspassage Centraal Station
- § Fietsroute Leidsegracht inclusief fietsbrug over de Singelgracht



¹⁸ In voorgaande jaren zijn veel discussies gevoerd over wat onder het hoofdnet Fiets moest worden verstaan. Met het in 2005 vastgestelde *Beleidskader Hoofdnetten* is duidelijk uit welke routes het hoofdnet Fiets bestaat.

¹⁹ Ontbrekende schakels worden in sommige publicaties aangeduid als 'missing links'

²⁰ Bij het aanleggen van ontbrekende schakels (missing links) kan de Stadsregio Amsterdam maximaal 70% meefinancieren.



	Hoofdnet Fiets
	Regionale hoofdroute
	Regionale route
	Ontbrekende schakel

Kwaliteitseisen bij het Amsterdamse fietsnetwerk – zwakke schakels aanpakken

Naast het completeren van het Hoofdnet Fiets is ook het op kwaliteit brengen ervan een belangrijk aandachtspunt voor de periode 2007-2010. In het Hoofdnet Fiets zitten nog diverse zwakke schakels, waar onvoldoende fietsvoorzieningen aanwezig zijn of waar de fietsvoorzieningen in slechte staat van onderhoud verkeren. De aanpak van zwakke schakels vergt een extra impuls in beheer en onderhoud bij de wegbeheerders. De Centrale Verkeerscommissie zal nieuwe ontwerpen voor de fietsinfrastructuur op het Hoofdnet Fiets toetsen op de kwaliteitsrichtlijnen die voor het Hoofdnet Fiets gelden. Bij de aanpak van zwakke schakels²¹ is de Stadsregio Amsterdam een belangrijke

²¹ Zwakke schakels worden in sommige publicaties aangemerkt als 'weak links'

medefinancier.²² In het separate Uitvoeringsprogramma 2007 – 2010 is een prioritering van zwakke schakels opgenomen (zie ook beknopte versie in bijlage 2a).

Het treffen van tijdelijke maatregelen bij wegwerkzaamheden

De grote bouw- en infrastructurele projecten die de komende jaren overal in de stad worden uitgevoerd, leveren veel hinder op voor het verkeer. De centrale stad wil deze hinder zoveel mogelijk beperken. In het *Beleidskader Tijdelijke Verkeersmaatregelen Hoofdnet Fiets* (2006) zijn richtlijnen opgenomen ten aanzien van wegwerkzaamheden op het Hoofdnet Fiets waarbij fietsers meer dan een week moeten worden omgeleid. Behalve tijdige melding van dergelijke omleidingen bij de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) zijn eisen gesteld aan de wijze waarop fietsers worden omgeleid teneinde de verkeersveiligheid, de continuïteit van het Hoofdnet Fiets en een goede bewegwijzering maximaal te waarborgen. De WWU toetst de ingediende plannen hierop.

Het fietsvriendelijk afstellen van verkeerslichten

In het kader van *Dynamisch Verkeersmanagement voor de fiets* (DVM Fiets) zullen er experimenten plaatsvinden met onder andere automatische detectie voor fietsers waardoor de verkeerslichten voor hen sneller op groen komen. Dit kan door eerdere detectie van fietsers, verder weg van het kruispunt, en door andere vormen van detectie waaronder mogelijk de toepassing van rfid-techniek. Er wordt geëxperimenteerd met dynamische route-informatie voor fietsers en met groene golven voor fietsers. Ook wordt gedacht aan uitbreiding van het aantal wachttijdvoorspellers voor fietsers die aangeven hoe lang het nog duurt, voordat het licht op groen springt.

De wachttijdvoorspellers worden geschikt gemaakt voor dynamische verkeerslichten.

Daarnaast wordt geëxperimenteerd met groen licht-vooraankondigingsmelders die verder van het kruispunt afstaan en aangeven of er harder of langzamer gefietst kan worden om toch het groene licht te halen. Met DVM-maatregelen als fietsvriendelijke verkeerslichten-afstelling en wachttijdvoorspellers wordt geanticipeerd op het lage rapportcijfer (5,8) voor verkeerslichten en de grote waardering voor wachttijdvoorspellers (8,5) die Amsterdammers hebben gegeven in het *Tevredenheidsonderzoek Fietsers*²³.

Als de experimenten positief uitvallen, dan volgt een uitbreiding van deze fietsvriendelijke maatregelen.



²² Bij het aanpakken van zwakke schakels (weak links) kan het Stadsgebied Amsterdam maximaal 50% meefinancieren.

²³ *Tevredenheidsonderzoek Fietsers*, DIVV, 2006

Fietsbewegwijzering actueel en in goede staat houden

De centrale stad is verantwoordelijk voor de fietsbewegwijzering. In een cyclus van vijf jaar wordt deze bewegwijzering in de hele stad gecontroleerd en zo nodig schoongemaakt en hersteld. Ook draagt de centrale stad zorg voor het plaatsen van nieuwe bewegwijzering bij nieuwe bestemmingen zoals IJburg. Deze werkwijze voldoet prima en zal worden voortgezet. De gemeente zal nieuwe initiatieven positief tegemoet treden, maar per onderwerp bekijken of ze er aan zal meewerken.

Openbare verlichting

Sociaal veilige en verkeersveilige fietsroutes vragen om een goede verlichting, die het zicht en de zichtbaarheid in het donker bevorderen. De centrale stad is verantwoordelijk voor de openbare verlichting in Amsterdam. In het *Beleidsplan Openbare Verlichting 2005-2015*²⁴ zijn nieuwe, hogere eisen geformuleerd waaraan straatverlichting moet voldoen. De verlichting van fietspaden is één van de rode draden in het plan. Hiervoor zijn kwaliteitseisen uitgewerkt, met name gericht op lichtniveau en kleurherkenning, opdat de (sociale) veiligheid wordt bevorderd. De gemeente zal de kwaliteit van de verlichting in de komende jaren continueren en waar nodig verbeteren.

Barrièrewerking van het IJ voor fietsers verder verminderen

Nu kunnen fietsers gebruikmaken van diverse pontveren over het IJ. In aansluiting op de opkomst en verdere ontwikkeling van de creatieve industrie op het NDSM-terrein is begin 2007 de nieuwe veerverbinding Houthavens – NDSM-terrein gaan varen. Daarnaast wordt onderzocht of medio 2008 het veer vanaf het Centraal Station naar het NDSM-terrein kan worden doorgetrokken naar Zaanstad.

Naast deze maatregelen met betrekking tot de pontveren komt er een onderzoek naar de mogelijkheden en haalbaarheid op de lange termijn van gemengd wonen en werken in het westelijke deel van de stad, ten zuiden en ten noorden van het IJ, binnen de ring. Daarbij wordt ook de haalbaarheid van een fietsbrug tussen Noord en Westerpark betrokken²⁵ en tussen Java-eiland en Noord.

Acties:

§ Kwaliteit van het hoofdnet Fiets verbeteren en op peil houden door:

- het aanleggen van de belangrijkste ontbrekende schakels en het verbeteren van de belangrijkste zwakke schakels in het fietsnetwerk;
- samen met de stadsdelen meerjarenprogramma's opstellen en de uitvoering bewaken;
- actief bewaken van de samenhang en verdere voltooiing van het hoofdnet Fiets;
- goed beheer en onderhoud van het fietsnetwerk bevorderen;
- toepassen en borgen van de kwaliteitseisen voor het hoofdnet Fiets (verkeersveilig, sociaal veilig, comfortabel en snel);
- richtlijnen *Beleidskader tijdelijke verkeersmaatregelen Hoofdnet Fiets bij wegwerkzaamheden* (2006) toepassen: kwaliteitsrichtlijnen borgen en negatieve effecten bij tijdelijke maatregelen terugdringen (omleidingen, opbrekingen);

²⁴ Vastgesteld door de gemeenteraad, juli 2006.

²⁵ Bron: *Mensen maken Amsterdam: Programakkoord 2006-2010*.

- barrièrewerking van het IJ voor fietsers verder verminderen door aanpassingen in de routes van de pontveren en door onderzoek naar de haalbaarheid van een fietsbrug tussen Noord en Westerpark en tussen Java-eiland en Noord;
- voortzetting van de cycli voor onderhoud van fietsbewegwijzering: fietsbewegwijzering actueel en in goede staat houden;
- verbeteren en op peil houden van de openbare verlichting langs fietspaden overeenkomstig de kwaliteitseisen van het *Beleidsplan Openbare Verlichting* (2006);
- een betere doorstroming voor fietsers bewerkstelligen, door toepassing van Dynamisch Verkeersmanagement voor de fiets via diverse maatregelen, zoals: verkeerslichtbeïnvloeding, wachttijdvoorspellers en groene golf voor fietsers.

3.4 Verkeersveiligheid Fietser

Verkeersveiligheid is belangrijk voor fietsers als kwetsbare verkeersdeelnemers. Maatregelen in het kader van verkeersveiligheid worden uitgewerkt in het *Meerjarenbeleidsplan Verkeersveiligheid 2007-2010* dat momenteel wordt opgesteld. Hierin worden ook de budgetten beschikbaar gesteld. Bij de prioritering van hoofdnet Fiets-projecten is verkeers(on)veiligheid voor fietsers één van de criteria.

In het separate *Uitvoeringsprogramma MJP Fiets 2007 – 2010* zijn onveilige kruisingen (black spots) en onveilige trajecten (red routes) met relatief veel verkeersslachtoffers onder fietsers geprioriteerd, die volgens de kwaliteitsnormen voor het hoofdnet Fiets nadrukkelijk aandacht behoeven (zie ook bijlage 2a).



3.5 Beeldvorming rond fiets, communicatie en educatie (gedragsbeïnvloeding)

Aan de doelstellingen van het fietsbeleid uit dit Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 zal op basis van een op te stellen communicatieplan bredere bekendheid gegeven worden. De fiets dient een prominentere plaats te krijgen in het mobiliteitsdenken. Daarnaast is het de bedoeling om meer aandacht te schenken aan specifieke doelgroepen of thema's waarop het beleid zich de komende periode richt, zoals:

- § imago van de fiets bij niet-fietsers verbeteren, waarbij de communicatie met name wordt gericht op de jeugd. De jeugd heeft de toekomst en is gemakkelijker te beïnvloeden dan veel volwassenen met een vast mobiliteitspatroon.
- § automobilisten voor de korte afstanden verleiden tot fietsgebruik. Dit levert bovendien een bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit
- § fietsgebruik onder scholieren/studenten met een OV-kaart stimuleren
- § verkeersovertredingen door fietsers aanpakken (strengere handhaving)
- § fiets als duurzaam, handig, goedkoop, gezond vervoermiddel benadrukken
- § Amsterdam als fietsstad en trendsetter van de fiets versterken (terugveroveren)

De voornaamste doelgroep bij de promotie van het fietsgebruik in de periode 2007-2010 is de Amsterdamse jeugd. De afgelopen tien jaar zijn jongeren namelijk steeds minder gaan fietsen.

Bij de communicatie over specifieke fietsthema's kan gedacht worden aan fietsdiefstalpreventie, het gebruik van stallingen, het verkeersgedrag van fietsers en het bevorderen van het fietsen in verband met de volksgezondheid: meer lichaamsbeweging leidt tot minder overgewicht, waardoor de kans op ziekten - als suikerziekte en hart- en vaatziekten - afneemt.

Het imago van fietsers in Amsterdam staat onder druk als gevolg van verkeersovertredingen, zoals door rood licht rijden, tegen het verkeer in rijden en fietsen op de stoep en in voetgangersgebieden. Zij brengen daardoor anderen en zichzelf in gevaar. De gemeente zal dit gedrag in samenwerking met de politie aanpakken, onder andere door strenger handhaven in combinatie met voorlichting en communicatie.

Daarnaast blijft er behoefte bestaan aan fietsvaardigheids cursussen met een afsluitend fietsexamen voor met name de jongste jeugd. De mogelijkheden voor een algemene fietsrouteplanner worden onderzocht, waarbij ook bekeken zal worden of deze primair voor brugklassers geschikt gemaakt kan worden door verkeersveilige routes van huis naar de nieuwe school aan te bieden.

Ook zal een actuele versie van de fietskaart voor Amsterdam, in samenwerking met de Fietsersbond, worden uitgebracht.

Bij toekomstige communicatie-activiteiten zal de centrale stad ook andere partijen betrekken zoals de stadsdelen en scholen (communicatie én educatie). Uiteraard dienen deze activiteiten aan te sluiten bij de *Bereikbaarheids campagne Amsterdam* en landelijke initiatieven als *Fiets naar je werk*, *Flash* en *Trappers*.

Acties:

§ Opstellen en uitvoeren van een communicatieplan waarin aandacht is voor de volgende zaken:

- meer aandacht voor het stedelijke belang van de fiets in de gemeentelijke communicatie, gekoppeld aan bestaande initiatieven (campagne Bereikbaar Amsterdam), lokale campagnes (I Amsterdam) en landelijke campagnes;
- versterking van fietscampagnes door alle fietsbeleidsterreinen en -activiteiten in één huisstijl 'Amsterdam fietst!' onder te brengen;
- accenten in de communicatie verschuiven naar doelgroepen die nu weinig fietsen: met name de Amsterdamse jeugd en autogebruikers over korte afstanden (i.v.m. verbetering luchtkwaliteit), alsmede specifieke thema's (gebruik stallingen, lichaamsbeweging/gezondheid, verkeersgedrag e.a.);
- OV-fiets en andere succesvolle initiatieven betrekken bij communicatiecampagnes, waaronder de campagne Bereikbaar Amsterdam
- aanbieden van fietsvaardigheids cursussen en continueren van fietsexamens;
- aanpakken van verkeersovertredingen door fietsers;
- de mogelijkheden onderzoeken van het ontwikkelen van een verkeersveilige fietsrouteplanner;
- het uitbrengen van een actuele versie van de fietskaart voor Amsterdam.

3.6 Onderzoek en monitoring

Onderzoek en monitoring zijn nodig om inzicht te krijgen in de mate waarin de doelen van het fietsbeleid worden gehaald. De hoofddoelstelling van het fietsbeleid is het stimuleren van het fietsgebruik. In dit *Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010* is dat als volgt verwoord: het aandeel fiets in de modal split blijft in 2010 ten minste gelijk aan het niveau van 2004 (37% voor alle Amsterdamse verplaatsingen). Om de ontwikkelingen in het fietsgebruik te kunnen volgen (monitoren) en de effecten van het beleid te meten, is zowel kwantitatief als kwalitatief onderzoek nodig.

Onderzoek

Voor meer specifieke of meer gedetailleerde informatie is een goede beleidsmonitor van het fietsverkeer nodig, die bestaat uit:

- § een jaarlijkse telling van het fietsverkeer tussen 7.00 en 19.00 uur in alle seizoenen met alle weertypen op een aantal specifieke telpunten per stadsdeel
- § herhaling van tellingen gedurende vele jaren.

DIVV zal in 2007 onderzoeken wat de kosten zijn van een nieuwe beleidsmonitor fietsverkeer en welke elementen deze monitor dient te bevatten. Ook zou voor een geleidelijke opbouw van een nieuwe monitor kunnen worden gekozen door aanvullende metingen alleen daar te verrichten, waar zich specifieke knelpunten in het fietsnetwerk voordoen. Met een gemoderniseerde en uitgebreide beleidsmonitor 'fiets' is tevens beter te voldoen aan de vraag van stadsdelen naar informatie over ontwikkelingen op hun grondgebied. Om het complete fietsbeleid te monitoren, ligt het voor de hand om ook de ontwikkelingen rond het aantal gestolen fietsen, het aantal aangiftes, het aantal bewaakte stallingen, de bezettingsgraad van stallingen enz. te volgen. Bovendien is het van belang dat de bijdrage van het fietsbeleid aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam wordt gemeten. Hiertoe worden voor de monitoring ook middelen ingezet uit het Actieplan Luchtkwaliteit.

Naast kwantitatief onderzoek is kwalitatief onderzoek nodig om te achterhalen waarom het fietsgebruik toe- of afneemt. In 2006 is een onderzoek onder fietsers gehouden, dat inzicht biedt in de mate van tevredenheid over fietsvoorzieningen (fietspaden, fietsenstallingen, afstelling verkeerslichten). Dit onderzoek wordt jaarlijks herhaald.

Jaarlijkse voortgangsrapportages

DIVV zal jaarlijks verslag uitbrengen aan het gemeentebestuur over de voortgang van de uitvoeringsmaatregelen en de bijbehorende financiering als onderdeel van haar jaarverslag. Als de ontwikkelingen rond de uitvoering van het fietsbeleid daartoe aanleiding geven, wordt het beleid bijgesteld.

Acties:

- § monitoren van de doelstellingen van dit Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010, te weten:
 - het aandeel fiets in de modal split;
 - tevredenheid over Amsterdam als fietsstad uitgedrukt in een rapportcijfer (7,5 in 2010);
 - overige doelen van dit *Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010*²⁶;
- § onderzoek doen naar fietsmotieven, fietsbezit e.d., en daarmee (medio 2009) een vervolg geven aan het onderzoek *Amsterdam op de Fiets* (2003);
- § effecten van beleid toetsen: een beleidsmonitor 'fiets' ontwikkelen en toepassen en jaarlijks een vervolg geven aan het Tevredenheidsonderzoek Fietsers 2006;
- § onderzoek naar mogelijke toekomstige trends en ontwikkelingen op het gebied van de fiets in Amsterdam vertalen naar tijdige bijsturing van het huidige beleid.

3.7 Organisatie

De gemeente zal in de komende jaren de samenwerking met de Stadsregio Amsterdam en de wegbeheerders (m.n. de stadsdelen) verder intensiveren, om de doelen van dit fietsbeleid met een voortvarende aanpak te realiseren. Daarvoor wordt in de periode 2007-2010 meer budget ingezet, in de verwachting dat de stadsdelen en Stadsregio Amsterdam eveneens een extra impuls zullen geven aan de investering in en de uitvoering van het Amsterdamse fietsbeleid.

DIVV richt zich – als beleidsmaker, medefinancier en beheerder – hoofdzakelijk op de volgende activiteiten:

- § samenwerking tussen centrale stad en stadsdelen optimaliseren (structureren en formaliseren);
- § de realisatie en het beheer van fietsenstallingen (Locker) bij publiekstrekkende bestemmingen;
- § regisseren en coördineren van het fietsbeleid naar de uitvoering teneinde de gestelde doelen medio 2010 te realiseren;
- § ontwikkelen en verspreiden van kennis over het beleidsveld 'fiets';
- § leiding over en medewerking aan de uitvoering van grootstedelijke projecten en stadsdeelprojecten met betrekking tot de fietsinfrastructuur;

²⁶ De meetbare doelstellingen staan per thema opgesomd in paragraaf 2.2 van dit Meerjarenbeleidsplan Fiets.

§ kwaliteitsbewaking van het Hoofdnet Fiets en mede-investering in de aanpak van ontbrekende en zwakke schakels in het Amsterdamse fietsnetwerk.

De stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het fietsbeleid: aanleg, beheer en onderhoud van het fietsnetwerk, het realiseren en instandhouden van fietsparkeervoorzieningen voor bewoners (rekken, buurtstallingen e.d.) en voor bezoekers (rekken) .

Om het fietsbeleid in de komende jaren succesvol te laten zijn, is het noodzakelijk dat de betrokken partijen – gemeentelijke diensten, stadsdelen, Stadsregio Amsterdam, politie, justitie, Fietzersbond, Kamer van Koophandel – goed samenwerken. Daarom zal DIVV zich in de periode 2007-2010 meer richten op het commitment aan centraal stedelijke fietsdoelstellingen en het effectueren van het beleid waardoor de overgang van plan naar uitvoering sneller gerealiseerd kan worden.

Ketenregie

Daar waar zoveel partijen betrokken zijn, is een goede organisatiestructuur en een heldere taak- en bevoegdheidsverdeling onmisbaar. Agenda 2006, de veranderagenda van de gemeente, had als motto 'betere resultaten door slimmer samen te werken'. In vervolg op Agenda 2006 is het organisatieontwikkelingsprogramma 'Beter Presteren' gestart waarin het doel 'meer samenwerking binnen de gemeentelijke organisatie' nog steeds centraal staat. Hierbij is ketenregie het sleutelwoord: om te komen van plan tot uitvoering moet een keten (proces) worden doorlopen, waarbij verschillende partijen in actie komen. Eén partij heeft de regie. Vanuit haar verantwoordelijkheid voor het formuleren en realiseren van het stedelijke fietsbeleid, ligt de regietaak bij DIVV. DIVV zal meer accent leggen op ketenregie in het verkeer- en vervoerbeleid, waarbij steviger wordt ingezet op het belang van de fiets. Het MeerjarenInfrastructuurProgramma (MIP), het Beleidskader Hoofdnetten (2005) en het Beleidskader Fietsparkeren bij publiekstreckende bestemmingen (in 2007 vast te stellen) vormen hierbij een belangrijke steun in de rug.

In het kader van ketenregie zal ook eerder aansluiting worden gezocht bij de ontwikkeling van stedenbouwkundige plannen van de centrale stad en de stadsdelen om in een vroeg stadium het belang van de fiets in te brengen.

Integrale programmering

De uitdaging is erin gelegen om centrale en decentrale projecten die raakvlakken hebben maar nu nog separaat worden ontwikkeld en uitgevoerd, te koppelen. Dit betekent dat de centrale stad en de stadsdelen moeten toewerken naar een integrale planning en programmering. Een belangrijk voordeel van zo'n gemeenschappelijke en integrale meerjarenprogrammering is dat de benodigde financiën sneller zijn te regelen. Ook kunnen er beter afspraken worden gemaakt over de termijnen waarbinnen projecten gereed dienen te zijn. DIVV voert hierbij de regie.

Ketenregie en integrale meerjarenprogrammering per gebied of stadsdeel zullen een belangrijke rol gaan spelen. De praktijk leert immers dat infrastructurele fietsprojecten als de aanleg van een vrijliggend fietspad of de bouw van een stalling, moeizaam van de grond komen. In de keten van beleid naar uitvoering blijkt bij de stadsdelen de bottleneck vooral te zitten bij de (voor)financiering en meerjarenprogrammering. Integrale programmering per gebied of stadsdeel is van belang om werk met werk te maken, waardoor de beschikbare middelen effectiever zijn in te zetten en de overlast voor de

burgers zo gering mogelijk is. Hierbij gaat het niet alleen om de aanleg van nieuwe infrastructuur, maar ook om het onderhoud van de bestaande infrastructuur. Zo kan de noodzaak van (groot) onderhoud van de bestaande infrastructuur het mogelijk maken om tegen geringe meerkosten de fietsinfrastructuur te vernieuwen of te verbeteren. Wegwerkzaamheden moeten intelligent gecombineerd worden.

De samenwerking met de Fietsersbond

De Fietsersbond is sinds jaar en dag een belangrijke partij bij de ontwikkeling en uitvoering van het fietsbeleid. Door haar uitgebreide netwerk van vrijwilligers, vormt zij de ogen en oren van de stad. De gemeente zal de expertise van de Fietsersbond ook de komende jaren blijven benutten. De Fietsersbond heeft een adviserende rol bij het bepalen van de inhoud van het fietsbeleid en de uitvoering daarvan. De gemeentelijke organen en projecten die de Fietsersbond van advies bedient, zijn:

- § de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) ten behoeve van tijdelijke maatregelen voor fietsers bij wegwerkzaamheden op het Hoofdnet Fiets;
- § de Centrale Verkeerscommissie en de verkeerscommissies van de stadsdelen voor wat betreft de verkeersveiligheid en de doorstroming van fietsers bij de aanleg of reconstructie van wegvakken;
- § grote stedenbouwkundige projecten zoals de Zuidas, IJburg, Zuidelijke IJ-oever, Buiksloterham, Overhoeks, Centrum Amsterdam Noord (CAN), Oosterdokseiland, Stationseiland, Polderweggebied en Parkstad.

Versterken DIVV als kenniscentrum Fiets voor stadsdelen en gemeentelijke diensten

Om de doelstellingen van het verkeer- en vervoerbeleid, waaronder het fietsbeleid, te bereiken vervult DIVV een regierol ten opzichte van de stadsdelen en gemeentelijke diensten. Kennisoverdracht en advisering door DIVV is hierbij de afgelopen jaren een bruikbaar instrument gebleken als het ging om de uitvoering van het fietsbeleid door stadsdelen en gemeentelijke diensten. DIVV zal de mogelijkheden in beeld brengen om haar kennisfunctie te versterken.

Voortzetting Stedelijk Platform Fiets

In het Stedelijk Platform Fiets (SPF) komen DIVV, de Fietsersbond en DRO periodiek bijeen. Het doel van het SPF is om te adviseren over nieuw en bestaand fietsbeleid en de uitvoering daarvan. Dit komt neer op het signaleren van knelpunten, het doen van voorstellen voor het verminderen of wegnemen van knelpunten, het volgen van nieuwe ontwikkelingen op fietsgebied en informatie-uitwisseling. DIVV zet in op voortzetting van dit overleg.

Voortzetting integrale werkwijze met de politie en het Openbaar Ministerie

De regiopolitie Amsterdam-Amstelland en het Openbaar Ministerie zijn ook betrokken bij de totstandkoming en de uitvoering van het fietsbeleid. Deze betrokkenheid komt onder meer naar voren bij verkeersveiligheid en de aanpak van fietsdiefstalpreventie. Zo treedt de politie op tegen overtredingen door fietsers (rijden door rood licht, fietsen zonder verlichting of fietsen waar dat niet is toegestaan zoals op de stoep of in voetgangersgebieden). Samen met de gemeente voeren de politie en het Openbaar Ministerie ondersteunende publiekscampagnes uit, zoals fietsverlichtingscampagnes. De gemeente streeft ernaar om deze samenwerking voort te zetten.

Advisering fietsbeleid en bestuursondersteuning

Fietsbeleid leidt alleen tot resultaten wanneer zowel de centrale stad als de stadsdelen zich permanent inspannen om voorzieningen voor fietsers te realiseren en te behouden. De afgelopen decennia hebben laten zien dat dit tot goede resultaten leidt. De centrale stad (c.q. DIVV) wil deze aanpak onder meer continueren door:

- § inhoudelijk te adviseren over de implementatie en uitvoering van het fietsbeleid (bij grootstedelijke projecten, stadsdeelprojecten, beleidskaders, nota's e.d.);
- § de implementatie van het fietsbeleid en de realisatie van de daarin gestelde doelen;
- § ondersteuning van het bestuur (het afhandelen van moties, raadsadressen en vragen).

De verdeling van taken, bevoegdheden en middelen tussen centrale stad, stadsdelen en de Stadsregio Amsterdam, de aanleg van enkele grote schakels in het Hoofdnet Fiets, de aanpak van locaties met grote tekorten aan fietsparkeervoorzieningen en de extra impuls die het fietsbeleid in de periode 2007-2010 krijgt, maakt dat de werkzaamheden voor regie, coördinatie en afstemming toenemen.

DIVV werkt volgens de systematiek die is vastgelegd in het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI), waarin in 5 fasen wordt toegewerkt van verkenning via projectbesluitvorming naar uitvoering en beheer.²⁷

In al deze fasen speelt DIVV een rol, soms uitvoerend, soms als klankbord, als coördinator en regisseur, maar vooral in de afstemming binnen DIVV (tussen beleid, realisering, beheer en bestuur) en tussen centrale stad en andere partijen (stadsdelen, Stadsregio Amsterdam, gemeenten, rijk, bewoners en belangenorganisaties).

Acties:

- § accountmanagement (ketenregie) van DIVV richting de stadsdelen en een gebiedsgerichte aanpak van knelpunten;
- § het opstellen van meerjarige Uitvoeringsprogramma's door DIVV en de stadsdelen gerelateerd aan de doelstellingen in dit *Meerjarenplan Fiets 2007-2010* en de uitvoering ervan bewaken en jaarlijks actualiseren;
- § eerder aansluiten bij de ontwikkeling van stedenbouwkundige plannen (verbeteren samenwerking tussen stedenbouwkundigen en verkeerskundigen);
- § het afstemmen van wegwerkzaamheden in samenwerking met het Coördinatiestelsel Amsterdam;
- § DIVV inzetten als kenniscentrum voor stadsdelen en gemeentelijke diensten en hiervoor een plan van aanpak opstellen;
- § voortzetting van het Stedelijk Platform Fiets (SPF);
- § continuering van de integrale werkwijze met de regiopolitie en het OM.

²⁷ *Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI)*: verkenningfase (fase 0): verkenning van problematiek en oplossingsmogelijkheden, afweging van alternatieven en een principebesluit over de voortgang van het project; studiefase (fase 1-3): advisering en besluitvorming over het voorkeursalternatief, opstellen van globaal en integraal Programma van Eisen (PvE) waaraan de maatregel dient te voldoen, de kostenramingen inclusief dekkingsplan en de besluitvorming over het al of niet doorgaan van het project; ontwerpfase (fase 4): technische en procedurele uitwerking van het ontwerp, besluitvorming over de uitvoering en aanvraag van de bouwvergunning; bouwfase (fase 5): uitvoering van het project inclusief diverse aanpalende plannen met betrekking tot bijvoorbeeld de veiligheid, monitoring, exploitatie, beheer en onderhoud; beheerfase (fase 6): uitvoering van het beheer en onderhoud, inspectie, monitoring en eventuele bijsturing.

4 Financiële ambities

4.1 Inleiding

De voorgestelde projecten en maatregelen in dit *Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010* vormen een samenhangend geheel. De gemeente wil doorgaan met de integrale aanpak van de afgelopen jaren en inzetten op alle onderdelen van dit meerjarenplan. Dat levert een ambitieus plan op. De vertaling van deze ambities zijn in bijlage 1 vertaald in financiële consequenties. Het Meerjarenbeleidsplan Fiets zal opgenomen worden in de reguliere P&C-cyclus. Elk jaar zal bij de begrotingsvoorbereiding een hernieuwde afweging dienen plaats te vinden waarbij de ambities van dit plan geprioriteerd zullen moeten worden ten opzichte van andere ambities van andere beleidsonderdelen. Deze raming van het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 zal tijdens de 4-jarige looptijd bijgesteld dienen te worden.



De doelstellingen op het gebied van Hoofdnet Fiets en Fietsparkeren vormen de grootste kostenramingen. De concrete projecten *Hoofdnet Fiets* en *Stallingslocaties* zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma MJP Fiets 2007 – 2010 (bijlage 2A en 2B). Met name voor deze projecten zullen verkenningen en haalbaarheidsstudies een verdere onderbouwing en nuancering van deze cijfers opleveren.

Aan de ramingen van de financiën voor het uitvoeringsprogramma liggen de volgende uitgangspunten ten grondslag:

- § Continuering van de huidige bestedingen uit de Algemene Middelen en het Mobiliteitsfonds voor structurele activiteiten en subsidie voor de Fietzersbond.
- § Extra impuls van middelen uit het Mobiliteitsfonds voor de periode 2007-2010 overeenkomstig het programakoord 2006 – 2010 (p. 15). Dit betekent onder andere meerjarige reserveringen voor het Hoofdnet Fiets en fietsparkeren.
- § Realistische verwachtingen voor de BDU-bijdragen en bijdragen van de stadsdelen op basis van ervaringen van de afgelopen jaren.²⁸

Voor de uitvoering van de ambities uit het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 is een bedrag geraamd van in totaal € 69,3 miljoen²⁹. Deze financiële raming is vertaald naar de diverse mogelijke dekkingsbronnen en levert op hoofdlijnen het volgende overzicht:

§ Algemene Middelen en Mobiliteitsfonds:	€ 35.705.000 ³⁰
§ Actieplan Luchtkwaliteit:	€ 125.000
§ Brede Doeluitkeringen (Stadsregio A'dam)	€ 26.354.000
§ Bijdragen van de stadsdelen:	€ 7.160.000
totaal	€ 69.358.000

Een belangrijke dekkingsbron uit dit rijtje vormt de Brede Doeluitkering (BDU), die de Stadsregio Amsterdam toekent voor de realisering van fietsprojecten (wegvakken hoofdnet Fiets en stallingen). De projecten van zowel de centrale stad als van de stadsdelen komen in aanmerking voor BDU-gelden, als ze voldoen aan de voorwaarden die de Stadsregio daaraan stelt. Bij de toekenning van subsidieaanvragen maakt de Stadsregio Amsterdam onderscheid in projecten groter of kleiner dan € 5 miljoen.

Kleine projecten (minder dan € 5 miljoen)

De Stadsregio Amsterdam heeft voor alle projecten kleiner dan € 5 miljoen in de regio jaarlijks € 10 miljoen aan BDU-gelden beschikbaar. Op basis van ervaringscijfers levert dit voor de centrale stad en de stadsdelen naar verwachting € 3 miljoen per jaar op. In vier jaar houdt de gemeente rekening met een Stadsregiobijdrage van € 10,9 miljoen³¹ voor de aanleg van ontbrekende schakels Hoofdnet Fiets, de kwaliteitsverbetering van het hoofdnet Fiets en de bouw van stallingen bij publiekstrekkende voorzieningen en openbaar vervoerknooppunten. Voor het creëren van stallingen heeft het Stadsregiobestuur een aparte subsidierichtlijn³² vastgesteld. In dit *Meerjarenbeleidsplan Fiets* is ervan uitgegaan dat van de BDU-budgetten € 10,9 miljoen beschikbaar is voor projecten die vallen onder het Hoofdnet en het realiseren van stallingen. Mocht blijken dat meer budget nodig is dan dit budget, dan kan bij voldoende BDU-middelen meer budget aangevraagd worden voor Amsterdamse fietsinfrastructuurprojecten. Een andere

²⁸ De bijdragen van stadsdelen en Stadsregio Amsterdam staan dus niet vast.

²⁹ De hier genoemde bedragen zijn afgerond.

³⁰ Dit bedrag is inclusief bestaande reserveringen uit voorgaande jaren van het Mobiliteitsfonds ter grootte van een bedrag van € 6.447.000.

³¹ € 8,6 miljoen euro t.b.v. Hoofdnet Fiets en € 2,3 miljoen t.b.v. stallingen.

³² *Beleidsregel subsidiebijdragen stedelijke fietsenstallingen*. Actualisatie 2006. ROA, 17 mei 2006.

mogelijkheid is hierover te overleggen, wanneer in 2008 binnen de Stadsregio Amsterdam opnieuw wordt gesproken over de bestedingen.

Middelgrote projecten meer dan € 5 miljoen

DIVV zal overleg voeren met Stadsregio Amsterdam over de exacte bijdrage vanuit de BDU-gelden voor middelgrote projecten. Het gaat hier om drie hoofdnet Fietsprojecten: Fietspassage Centraal Station, langzaam verkeerroute Mosplein – Meeuwenlaan (incl. brug over Noord-Hollands Kanaal) en fietsroute Leidsegracht/fietsbrug Singelgracht.

Per onderdeel wordt in de hierna volgende paragrafen aangegeven wat er nodig is om de ambities en maatregelen te realiseren.

4.2 Fietsparkeren

Realisering van stallingen bij publiekstrekkende bestemmingen en bij de Noord-Zuidlijnstations vormen de het grootste deel van de kosten. Beide zijn elk geraamd op € 6,0 miljoen (samen € 12 miljoen). De inzichten die de verkenningen en haalbaarheidsstudies naar deze stallingen opleveren, zullen een verdere onderbouwing en nuancering van deze bedragen opleveren. In bijlage 2B zijn de concrete projecten benoemd.

Voor exploitatie, beheer en marketing van bestaande Lockerstallingen is beschikbaar € 3,1 miljoen. Voor buurtstallingen is alleen in 2007 nog € 200.000 beschikbaar; daarna zijn de stadsdelen hiervoor volledig financieel verantwoordelijk.

Voor stallingvoorzieningen bij publiekstrekkende bestemmingen en openbaar vervoerknooppunten kunnen centrale stad en stadsdelen een beroep doen op BDU-gelden. Verondersteld is dat de BDU-bijdrage tenminste € 2,3 miljoen zal bedragen.

4.3 Fietsdiefstalpreventie

Sinds 2002 werken gemeente, politie en justitie samen in de werkgroep *Fietsdiefstalpreventie* aan de uitvoering van het bijbehorende werkprogramma. Voor de voortzetting van de integrale aanpak van fietsdiefstal blijft de inzet van de gemeente, politie en justitie noodzakelijk.

Voor alle activiteiten op het gebied van fietsdiefstal is een budget noodzakelijk van € 4.135.000. Hiervoor wordt een beroep gedaan op het Mobiliteitsfonds, maar tegelijkertijd zal de centrale stad in 2007 op zoek gaan naar structurele cofinanciering bij de stadsdelen, politie en justitie voor de uitvoering van het *Werkprogramma Fietsdiefstal 2007-2010*.

4.4 Hoofdnet Fiets

Voor de kwaliteitsverbetering van het hoofdnet Fiets worden de kosten begroot op een totaalbedrag van € 43,2 miljoen. Dit bedrag bestaat uit de volgende onderdelen:

§ Voor kwaliteitsverbetering van Hoofdnet Fiets (prioriteiten zwakke en ontbrekende schakels < € 5 mln), de aanpak van fysieke knelpunten in het hoofdnet Fiets en voor fietsbewegwijzering is een bedrag van € 18 miljoen vereist, waarvan € 2,5 miljoen³³ in

³³ Dit bedrag is inclusief bestaande reserveringen uit voorgaande jaren in het Mobiliteitsfonds.

het Mobiliteitsfonds; de overige budgetten worden verwacht van de stadsdelen en Stadsregio Amsterdam.

- § Het verwezenlijken van belangrijke ontbrekende schakels in het hoofdnet Fiets met een waarde van meer dan €5 miljoen, wordt geraamd op totaal €24,3 miljoen. De betreffende projecten zijn: de fietspassage CS, de fietsroute Leidsegracht/Singelgracht en de fietsroute Mosplein – Meeuwenlaan (van Hasseltwegzone).
- § DVM en fiets: voor het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen is een bedrag van €834.000 geraamd.

Voor de kwaliteitsverbetering van het hoofdnet Fiets kan de gemeente een beroep doen op het Mobiliteitsfonds, BDU-middelen en op bijdragen van stadsdelen.

In 2005 is het regionale fietsnetwerk in het Regionale Verkeers- en Vervoerplan vastgesteld. Een belangrijk deel van de routes van het Amsterdamse hoofdnet Fiets maakt deel uit van dit regionale netwerk. Als een door de gemeente bij de Stadsregio Amsterdam ingediend fietsproject onderdeel is van het regionale netwerk, dan kan een beroep worden gedaan op de BDU-gelden. Daar ligt voor de Stadsregio de prioriteit:

- tot 2010 voor het realiseren van ontbrekende schakels (prioriteit 1);
- tot 2015 voor het verbeteren van de kwaliteit van bestaande regionale verbindingen (prioriteit 2).

Voor de aanleg van ontbrekende schakels in het regionale fietsnetwerk is vanuit BDU-gelden een vergoeding mogelijk van maximaal 70% van de kosten. Voor een wezenlijke kwaliteitsverbetering van wegvakken in het regionale fietsnetwerk is een bijdrage uit de BDU beschikbaar voor maximaal de helft van de kosten.

Een belangrijke voorwaarde bij de honorering van subsidie-aanvragen door de Stadsregio Amsterdam is dat projecten dienen te worden uitgevoerd binnen de aangegeven termijnen. Hierdoor is onderuitputting van BDU-budgetten te voorkomen.

4.5 Verkeersveiligheid van de fietser

De gemeente streeft ernaar de voorgestelde maatregelen voor het vergroten van de verkeersveiligheid van de fietser te financieren door budgetten te reserveren via het *Meerjarenbeleidsplan Verkeersveiligheid 2007-2010*.

4.6 Beeldvorming rond fiets, communicatie en educatie (gedragsbeïnvloeding)

Om mensen ertoe te bewegen hun gedrag te veranderen – meer fietsen, vaker de fiets in een stalling stallen – zijn doelgroepgerichte acties en marketing zeer wenselijk. De kosten van deze maatregelen worden geraamd op €400.000. Voor het onderbrengen van alle fietscommunicatie in één huisstijl Amsterdam Fietst! is een budget van €125.000 gereserveerd. Dekkingsbronnen zijn Mobiliteitsfonds en het *Actieplan Luchtkwaliteit*.

4.7 Onderzoek en monitoring

Onderzoek en monitoring zijn van belang om inzicht te krijgen in de effecten van het gevoerde beleid en zo nodig tijdig bij te sturen. De kosten van het uitvoeren van deze

activiteiten zijn begroot op € 225.000. Dekkingsbronnen zijn het Mobiliteitsfonds en het Actieplan Luchtkwaliteit.

4.8 Organisatie

Voor voortzetting van de subsidie aan de Fietzersbond is voor de totale looptijd van het plan € 478.000 geraamd. Deze subsidie moet jaarlijks worden aangevraagd (€ 120.000 per jaar in 2008 t/m 2010).

Eerder is geconstateerd dat voor het verwezenlijken van de beschreven ambities en maatregelen het verbeteren van de gemeentelijke organisatie (ketenregie, meerjarenprogramma's, een gebiedsgerichte aanpak, DIVV als kenniscentrum fiets) een belangrijke voorwaarde is voor de realisering van het uitvoeringsprogramma. Andere essentiële onderdelen van de organisatie zijn:

- § bestuursondersteuning;
- § inhoudelijk adviseren over de implementatie en uitvoering van het fietsbeleid (bij grootstedelijke projecten, stadsdeelprojecten, beleidskaders, nota's e.d.);
- § de implementatie van het fietsbeleid en de realisatie van de daarin gestelde doelen.

Voor het verrichten van deze activiteiten is € 985.000 geraamd.



Bijlage 1 Financiële ambities fietsbeleid 2007- 2010

BIJLAGE 1 - blad 1

Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007 - 2010

Financiële ambities naar kosten en dekkingsbronnen

doelen voor fietsbeleid	kosten	baten	dekking				
			centrale stad (AD IVV en Mobiliteitsfonds)	reserveringen voorgaande jaren	stadsdelen	externe middelen	
						Stadsregio Amsterdam	Actieplan Lucht-kwaliteit
1 fietsparkeren: uitbreiding stallingslocaties voor de fiets	€18.811.000	€18.811.000	€12.350.000	€1.800.000	€0	€4.661.000	€0
Lockers' bestemmingsstallingen	€6.000.000	€6.000.000	€3.000.000	€600.000		€2.400.000	€0
stallingen NZ-lijn	€6.011.000	€6.011.000	€3.060.000	€690.000		€2.261.000	
exploitatie en beheer lockerstallingen	€3.104.000	€3.104.000	€2.834.000	€270.000			
subsidie buurtstallingen	€200.000	€200.000	€0	€200.000			
investeren stedelijk netwerk locker	€50.000	€50.000	€50.000				
promotie, marketing, klanttevredenheid	€275.000	€275.000	€235.000	€40.000			
beheer tijdelijke fietsparkeer cs	€1.206.000	€1.206.000	€1.206.000				
Fietsparkeersteiger IJ-zijde CS	€1.965.000	€1.965.000	€1.965.000	€0			
2 fietsdiefstalpreventie	€4.135.000	€4.135.000	€4.045.000	€0	€0	€0	€0
het risico op fietsdiefstal is gedaald van 10% (2005) tot 6% (2010) waardoor het aantal fietsdiefstallen eind 2010 met 40% is afgenomen	€4.135.000	€4.135.000	€4.045.000	€90.000	€0	€0	€0
3 verbetering hoofdnet fiets	€43.214.000	€42.320.000	€9.790.000	€4.647.000	€7.160.000	€20.723.000	€0
eind 2010 zijn de belangrijkste zwakke en ontbrekende schakels in het Hoofdnet Fiets (kosten < 5 mln. Euro) van het Uitvoeringsprogramma MJP Fiets 2007 - 2010 op de vereiste kwaliteit gebracht	€18.050.000	€18.050.000	€2.500.000	€927.000	€6.000.000	€8.623.000	
eind 2010 zijn de drie belangrijkste ontbrekende schakels in het Hoofdnet Fiets (kosten > 5 mln. Euro) in uitvoering of gereed	€24.270.000	€24.270.000	€7.290.000	€3.720.000	€1.160.000	€12.100.000	
fietsbewegwijzering	€60.000	€0	€0	€0	€0	€0	€0
DVM en Fiets	€834.000	€0	€0	€0	€0	€0	€0
4 verbeteren van verkeersveiligheid voor de fiets	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
is onderdeel van MJP Verkeersveiligheid 2007 - 2010	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
5 positieve beeldvorming over de fiets, communicatie, educatie; jeugd en andere niet-fietsers op de fiets	€525.000	€525.000	€425.000	€0	€0	€0	€100.000
Amsterdam fietst	€125.000	€125.000	€125.000				
jeugd en niet fietsers op de fiets	€400.000	€400.000	€300.000	€0	€0	€0	€100.000
6 onderzoek en monitoring fietsbeleid	€225.000	€225.000	€200.000	€0	€0	€0	€25.000
alle doelen moeten meetbaar zijn en periodiek gemonitord worden	€225.000	€225.000	€200.000	€0	€0	€0	€25.000
Organisatie uitvoering	€1.463.000	€1.463.000	€1.463.000	€0	€0	€0	€0
subsidie Fietsersbond	€478.000	€478.000	€478.000	€0	€0	€0	€0
uitvoering en organisatie fietsbeleid	€985.000	€985.000	€985.000	€0	€0	€0	€0
totaal	€69.358.000	€68.464.000	€29.258.000	€6.447.000	€7.160.000	€25.384.000	€125.000

BIJLAGE 1 - blad 2

Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007 - 2010

Financiële ambities naar de jaren 2007-2010

doelen voor fietsbeleid	kosten	baten	2007	2008	2009	2010
1 fietsparkeren: uitbreiding stallingslocaties voor de fiets	€18.811.000	€18.811.000	€4.210.000	€3.784.000	€4.838.000	€5.979.000
Lockers'bestemmingsstallingen	€6.000.000	€6.000.000	€1.165.000	€1.867.000	€1.864.000	€1.104.000
stallingen NZ-lijn	€6.011.000	€6.011.000	€150.000	€900.000	€1.780.000	€3.181.000
exploitatie en beheer lockerstallingen	€3.104.000	€3.104.000	€495.000	€585.000	€762.000	€1.262.000
subsidie buurtstallingen	€200.000	€200.000	€200.000	€0	€0	€0
investeren stedelijk netwerk locker	€50.000	€50.000	€50.000	€0	€0	€0
promotie, marketing, klanttevredenheid	€275.000	€275.000	€50.000	€75.000	€75.000	€75.000
beheer tijdelijke fietsparkeer cs	€1.206.000	€1.206.000	€135.000	€357.000	€357.000	€357.000
Fietsparkeersteiger IJ-zijde CS	€1.965.000	€1.965.000	€1.965.000	€0	€0	€0
2 fietsdiefstalpreventie	€4.135.000	€4.135.000	€1.015.000	€1.040.000	€1.040.000	€1.040.000
het risico op fietsdiefstal is gedaald van 10% (2005) tot 6% (2010) waardoor het aantal fietsdiefstallen eind 2010 met 40% is afgenomen	€4.135.000	€4.135.000	€1.015.000	€1.040.000	€1.040.000	€1.040.000
3 verbetering hoofdnet fiets	€43.214.000	€42.320.000	€9.807.415	€9.644.415	€11.803.915	€11.958.255
eind 2010 zijn de belangrijkste zwakke en ontbrekende schakels in het Hoofdnet Fiets (kosten < 5 mln. Euro) van het Uitvoeringsprogramma MJP Fiets 2007 - 2010 op de vereiste kwaliteit gebracht	€18.050.000	€18.050.000	€4.437.415	€3.762.415	€6.415.915	€3.434.255
eind 2010 zijn de drie belangrijkste ontbrekende schakels in het Hoofdnet Fiets (kosten > 5 mln. Euro) in uitvoering of gereed	€24.270.000	€24.270.000	€5.370.000	€5.500.000	€5.000.000	€8.400.000
fietsbewegwijzering	€60.000	€0	€0	€20.000	€20.000	€20.000
DVM en Fiets	€834.000	€0	€0	€362.000	€368.000	€104.000
4 verbeteren van verkeersveiligheid voor de fiets	nvt	nvt				
is onderdeel van MJP Verkeersveiligheid 2007 - 2010	nvt	nvt				
5 positieve beeldvorming over de fiets, communicatie, educatie; jeugd en andere niet-fietsers op de fiets	€525.000	€525.000	€225.000	€100.000	€100.000	€100.000
Amsterdam fietst	€125.000	€125.000	€125.000	€0	€0	€0
jeugd en niet-fietsers op de fiets	€400.000	€400.000	€100.000	€100.000	€100.000	€100.000
6 onderzoek en monitoring fietsbeleid	€225.000	€225.000	€75.000	€50.000	€75.000	€25.000
alle doelen moeten meetbaar zijn en periodiek gemonitord worden	€225.000	€225.000	€75.000	€50.000	€75.000	€25.000
Organisatie uitvoering	€1.463.000	€1.463.000	€428.000	€345.000	€345.000	€345.000
subsidie Fietsersbond	€478.000	€478.000	€118.000	€120.000	€120.000	€120.000
uitvoering en organisatie fietsbeleid	€985.000	€985.000	€310.000	€225.000	€225.000	€225.000
totaal	€69.358.000	€68.464.000	€16.070.415	€15.188.415	€18.426.915	€19.672.255

Bijlage 2 Uitvoeringsprogram- ma MJP Fiets 2007 – 2010 (beknopte versie)

Bijlage 2a: Hoofdnet Fietsprojecten
Bijlage 2b: Stallingslocaties

Separaat is in samenwerking met de stadsdelen een Uitvoeringsprogramma MJP Fiets 2007 – 2010 opgesteld. In deze bijlage is een beknopte versie hiervan opgenomen.

Bijlage 2A

Type	route	traject van	traject tot	Probleem	Wens
1) OS	Johan Huizingalaan (zuid)	Sloterweg	1) tot Mexx Gebouw (vlak voor onderdoorgang naar Oude Haagseweg) 2) Daarna verzoek om ook aan westzijde het fietspad door te trekken, onder de sporen door, via de noordzijde van de Oude Haagseweg tot volgende spoor onderdoorgang.	Fietspad langs Huizingalaan ontbreekt aan de westzijde vanaf Sloterweg. Dit moet doorgetrokken worden tot de oversteek t.h.v. Mexx gebouw om naar de oostzijde te komen. Daarna ook via westzijde doortrekken, onder spoor door en via noordzijde Oude Haagseweg naar volgende spooronderdoorgang.	Aanleggen ontbrekende schakel.
1) OS	Eendrachtspark	Verbinding Haarlemmerweg-Brettenzone-Sloterpark	(deels gerealiseerd en deels onderdeel stedelijke vernieuwingsproj.)		Brug hoek Eendrachtspark-Sloterpark
1) OS	Leidsegrachtroute	Overtoom	Leidsegracht	Geen infrastructuur aanwezig	(Fiets) brug over Singelgracht (+ fietsstroken L'gracht)
1) OS	C. Douwesweg - Zaandam, via NIJ plas	Pont NDSM	Zaandam	Ontbrekende delen in de route Amsterdam (NDSM pont) en Zaandam. Geen promotieroute om mensen uit de auto te krijgen.	i.h.k.v. "met de fiets langs de file" op zo kort mogelijke termijn uitgewerkt/ aangelegd zou moeten worden.
1) OS	Parallelroute Osdorperweg in het verlengde van Baron Schimmelpennick van de Oyeweg (HN Fiets)				Fietspad Osdorper binnenpolder B (parallel aan de Osdorperweg)
1) OS	Fietsverbinding tussen Sloten en Schinkel: doorgetrokken Sloterweg (Stippellijn op hoofdnet fiets)	Sloterweg (bij kruising J. Huizingalaan)	Overschiestraat	Verbinding ontbreekt	Tunnel onder spoor door wenselijk i.v.m. verbinding Overschiestraat. Zowel fietsers als auto's; afhankelijk van intensiteiten 30 km/h weg (geen fietspad, geen ov) of 50km/h weg (met vrijliggende fietspaden)
1) OS	Beethovenkavel	RAI-terrein	Beatrixpark (aansluiting Beethovenkavel)	Route gaat momenteel door midden van Beatrixpark maar moet verlegd worden	Discussie of route linksom of rechtsom moet worden verlegd (afhankelijk van plannen Beethovenkavel)
1) OS	Strawinskylaan	Strawinskylaan (Beethovenstraat)	Strawinskylaan (Parnassusweg)	Als gevolg van Zuidas Dok verlaging van het hele gebied (Strawinskylaan i.c.m. Beethovenstraat. Tunnel onder Beethovenstraat en Parnassusweg verdwijnt). Parkeergarage onder snelweg verdwijnt, daarom alternatieve parkeergarage onder Stawinskylaan.	Als "wisselgeld" Zuidas: Fietsroute verleggen van Strawinskylaan naar Prinses Irenestraat (aansluiting Noordzijde Beethovenkavel). Maar hierbij wel nadelige oversteekpunten.
1) OS	Spoortracé	langs Spoortracé vanaf Wiltzanghlaan	aansluiting tot aan Haarlemmerweg	onverhard, informeel, onverlicht pad, met goede ligging tussen Kolenkit en Station NS Sloterdijk	Aansluiting verbeteren. HN-fiets, 30km/u gebied dus vrijliggende fietspaden hoeft niet, maar het betreft een solitair fietspad.
1) OS	Middenontsluiting (werknaam)	Floraweg	Tolhuisweg	Geen infrastructuur aanwezig	Doorsteek

1) OS	Meer en Vaart	Meer en Vaart	Ookmeerweg	Aansluiting	Meer en Vaart wordt recht door getrokken naar Ookmeerweg, met vrijliggende fietspaden
1) OS	J.van Hasseltwegzone	Mosplein	Meeuwen-laan	Geen infrastructuur aanwezig	Brug over Noord-Hollandsch kanaal / 2 richtingen fietspad
1) OS	Nieuwe Leeuwarderw	Buiksloterdijk	Waddendijk	Tunnel moet weg vanwege verlaging nieuwe Leeuwarderweg (project Noorderpark). Groot probleem	Tunnel is dicht, omleiding via Purmerweg. Nieuwe oversteek d.m.v. 2 bruggen bij kanaal (centrale fietsroute Noorderpark) wordt niet ondersteund door dIVV.
1) OS	De Groene Zoom	De Groene Zoom (bij Europaboulevard)		Door ontwikkelingen Zuidas verdwijnt de helling op de Groene Zoom	
1) OS	Frederik Roeskestraat			Plannen om op 2 kavels te bouwen. Ingang parkeergarages kan een probleem worden (tweerichtingen vrijliggende fietspaden blijven wel)	
1) OS	Verbinding Noorderpark over NH-kanaal en NLW				
1) OS	Fietspassage CS	Prins Hendrikkade	De Ruijterkade	Geen infrastructuur aanwezig	Doorsteek
1) OS	IJdoornlaan, tussen Duinluststraat en Volendammerweg.	Duinluststraat	Volendammerweg	Medegebruik ventweg	fietsoversteek bij rotonde Volendammerweg inrichten, fietspad Volendammerweg tot Hilversumstraat aanleggen. Zie ook opmerking bij route
1) OS	Fietsroute langs de Weststrandweg (geen HN Fiets; wel toekomstig HN Fiets)				Soort fietsvoorzieningen onduidelijk. Wellicht 2 richtingen fietspad.
1) OS	Fietstracé langs Erasmusgracht	Fietstracé langs erasmusgracht			Aanleg vrijliggende fietspaden (zie opmerkingen)
1) OS		Noord-zuid route over F. Bastiaansestraat (HN Fiets)	OW route via Ringspoorbaan-Gerbrandypark-Plein 40-45 - Eendrachtspark-Albardagracht (Albardagracht vrijliggend fietspad aanwezig).	fietsverbinding ontbreekt/ er wordt nu door voetgangersgebied gefietst.	Fietsbrug Tienhovengracht (probleem is echter inpassing van de brug). Alternatief is legaliseren fietsers door voetgangersgebied.
1) OS	JH van Heekweg - Noordhollandsch-kanaaldijk.	JH van Heekweg	Noord-hollandsch-kanaaldijk	Geen infrastructuur aanwezig	Brug over Noordhollandsch kanaal, passage nieuwe Leeuwarderweg, via CAN deelgebied II ten zuiden van Jeugdland naar NH.kanaal
1) OS	laatste deel Oostzanerdijk			Dit deel is niet door SRA geschouwd en stond niet op de lijst als OS.	
1) OS	verlengde van brug over NH kanaal in Banne Noord	oost-west verbinding			
1) OS	Westzijde Zijkanaal I:Route v.a. pont NDSM naar westzijde Zijkanaal I - Kadoelenweg - Landsmeer.	CS én Houthavens (m.i.v. 2 april 2 veren naar NDSM-werf)	Landsmeer	Oostzijde Buiksloterdijk te weinig ruimte, geen HN-kwaliteit.	Voorstel route Westzijde; o.a. Fietsvoorziening v. Riemsdijkweg, brug naar Koppelingspad, Bongerbrug Zijkanaal I west - Kadoelenweg

2) ZS	n.v.t.	2e H de Grootstr	H de Grootplein		Rotonde (tram gaat rechtdoor: VRI's)
2) ZS	1e Constantijn Huygensstraat	Kinkerstraat	Overtoom	Fiets op rijbaan; 6 ongevallen RR	Vrijliggende fietspaden
2) ZS	Surinamestraat	Surinameplein	Overtoom / Amstelveen-seweg	éénrichtingsfietspad	Oversteek brug en 2-richtingen fietspad
2) ZS	Rijnstraat	Van President Kennedylaan	Amstelkade	geen vrijliggende fietspaden	Inrichten 50km/h weg + vrijliggende fietspaden
2) ZS	Hoofdweg Noord	Mercatorplein	Jan van Galenstraat	fietsstroken	vrijliggende fietspaden
2) ZS	Burg. Fockstraat (HN Fiets)	Haarlemmerweg	Burg. De Vlughtlaan	fiets op rijbaan	vrijliggende fietspaden
2) ZS	Sav. Lohmanstraat	tussen Confuciusplein-Colijnstraat-	buurtring Geuzenveld	onderdeel stedelijke vernieuwing buurt 5	vrijliggende fietspaden
2) ZS	Van Boshuizenstraat	begin	eind	geen vrijliggende fietspaden	Inrichten 50km/h weg + vrijliggende fietspaden
2) ZS	Schellingwouderdijk			Inrichting aanpassen op veilig gebruik door fietsers, voetgangers en lijn 30 (minibus)	30km-inrichting
2) ZS	Vrijegeer (buiten oude dorp Sloten)	Vrijegeer	Ditlaar	fiets op rijbaan	fietsstroken/ vrijliggende fietspaden (zie opmerkingen)
2) ZS	Gustav Mahlerlaan	Beethovenstraat	Buitenveldertselaan	In ontwikkeling	Inrichten 50km/h weg + vrijliggende fietspaden
2) ZS	Admiraal de Ruyterweg Noord	Jan Evertsenstraat	Jan van Galenstraat	Fietsstroken naast geparkeerde auto's, hoge snelheid autoverkeer,	Vrijliggende fietspaden conform profiel in Bos en Lommerdeel van de Adm. De Ruyterweg
2) ZS	Marnixstraat	Rozengracht	Korte Marnixstraat	Aanpakken van de Black spots op deze route t.h.v. Bleomgracht, Marnixplein en Nieuwe Willemstraat.	Realisatie rode fietsstroken.
2) ZS	n.v.t.	Muiderstraat	Mr Visserplein	Black spot; 4	onderdeel totaalaanpak Mr. Visserplein
2) ZS	St. Antoniesbreestraat	Sluis	Nieuwmarkt	éénrichtingsfietspad wordt 2-zijdig gebruikt	Herprofilering i.h.k.v. omkeren rijrichting (VCP)
2) ZS	Houtmankade	Nassauplein	Tasmanstraat	Initiatief stadsdeel, staat in MJP auto voor herprofilering (waarin vrijliggende fietspaden kunnen worden meegenomen, maar waarvoor de financiering nog niet definitief is geregeld; zie opmerkingen)	Aan huiskant vrijliggende tweerichtingsfietspaden (nu voorlopig fietsstroken aangelegd van Spaarndammerstraat naar Westersluis)
2) ZS	Europaplein	Scheldeplein	Boeelaan	Europaplein van Kennedylaan tot Scheldestraat: Oostzijde fietsstrook.	vrijliggend fietspad
2) ZS	Tunnel Tasmanstraat/ Spaarndammerdijk en ventweg			Ventweg loopt over de tunnel en verwerkt langzaam verkeer en OV (bus) waardoor een verkeersveilige 30 km/u-zone niet mogelijk is. Fietsverkeer niet door tunnel maar over ventweg (50km/h doorgaande weg, ook OV).	Vrijliggende fietspaden (Stedelijke randvoorwaarden besproken met Centrale Verkeerscommissie, akkoord.)
2) ZS	Osdorppelein	Winkelgebied	Winkelgebied	HN route is gekunsteld.	Het winkelgebied wordt geherconstrueerd (hoe?). De fiets krijgt hierbij ruimte -hoe?- (het is 30km/u gebied, wellicht op sommige delen autoluw)

2) ZS	Van Tienhovengracht (HN Fiets)	Burg. Fockstraat	Burg. Van de Pollstraat	fiets op rijbaan zonder strook. (Dit wordt HN Auto, niet gecombineerd met vernieuwing).	vrijliggende fietspaden
2) ZS	Jan de Louterstraat (HN Fiets: doorlopende noordelijke oost-west verbinding)	Jan de Louterstraat	Bernard Loderstraat	door 30km/u gebied, wel fietsvoorzieningen gewenst. Maar is waarschijnlijk te smal.	vrijliggende fietspaden moeilijk/ te smal. Wellicht wel profiel rijweg verbreden of fietsstroken. Ook kruising Burg.v. Leeuwenlaan verbeteren/ drempel aanleggen
2) ZS	Geuzenbaan (HN Fiets)	Verbinding L. Zijlplein-R. de Beerenbrouckstraat-Haarlemmerweg			Fietspad (Onderdeel project Geuzenbaan)
2) ZS	Distelweg	Mosplein	Ridderspoorweg	Slechts gedeeltelijk fietsvoorziening	
2) ZS	Sloterweg	J.Huizingalaan	en Dittlaar	fiets op rijbaan	veilige inrichting voor fietsers, minder gemotoriseerd verkeer
2) ZS	Ontwikkelingen i.v.m. aanleg Westrandweg. (Noordzeeweg, Theemsweg en Westpoortweg)	Noordzeeweg (gaat weg i.v.m. Westrandweg)			Vrijliggende fietspaden
2) ZS	Ontwikkelingen i.v.m. aanleg Westrandweg. (Noordzeeweg, Theemsweg en Westpoortweg)	Theemsweg			Vrijliggende fietspaden
2) ZS	Ontwikkelingen i.v.m. aanleg Westrandweg. (Noordzeeweg, Theemsweg en Westpoortweg)	Westpoortweg			Vrijliggende fietspaden
2) ZS	Abcouderpad-oost	Amsterdamse poort	Reigersbos dreef		zie opmerking
2) ZS	Scheldestraat	Churchilllaan	Amstelkade oostzijde		Inrichten 50km/h weg + vrijliggende fietspaden
3) BS	n.v.t.	Marnixstraat	Elandsgracht	blackspot; 9 ongevallen	totaalaanpak
3) BS	Zeilbrug	Zeilstraat	Schinkelkade	De 2 kruispunten zijn in cijfers een black spot. Vanaf kade linksaf de brug op is knelpunt	goede opstel mogelijkheden fietsers/ fietsstroken
3) BS	Zeilbrug	Zeilstraat	Sloterkade	De 2 kruispunten zijn in cijfers een black spot. Vanaf kade linksaf de brug op is knelpunt	goede opstel mogelijkheden fietsers/ fietsstroken
3) BS	n.v.t.	Marnixstraat	Rozengracht	blackspot; 5 ongevallen	Fietsoversteken verbeteren
3) BS	n.v.t.	R hartstraat	Hobbemakade	blackspot; 7 ongevallen	fietsopstelstrook + VRI-afstelling
3) BS	n.v.t.	Wibautstraat	Ruyschstraat	blackspot; 6 ongevallen	Rechtsaffer realiseren op Wibautstraat. Bromfietsers op de rijbaan is al in 2004 ingevoerd.

3) BS	Hoofdweg	Jan van Galenstraat	Erasmusgracht	Fiets op rijbaan	vrijliggende fietspaden
3) BS	n.v.t.	Vijzelstraat	Herengracht	Blackspot; 4 ongevallen	
3) BS	Kruising Panamalaan-Borneolaan	nvt	nvt	Afslaand autoverkeer/ doorgaand fietsverkeer	nrb
3) BS	n.v.t.	Bilderdijkstraat	Kinkerstraat	blackspot; 9 ongevallen	
3) BS	n.v.t.	Bilderdijkstraat	De Clercqstraat	blackspot; 7 ongevallen	
3) BS	n.v.t.	1e C Huygensstraat	B Toussaintstr	Black spot; 3 ongevallen	<i>Inritconstructie</i>
3) BS	Zuiderzeeweg	Zuiderzeeweg	Schellingwouderdijk	Slechte aansluiting door trap/ Bromfietzers op de brug fietspad	zie opmerking
3) BS	n.v.t.	Van Baerlestraat	F v Mierisstraat	blackspot; 5 ongevallen	
3) BS	n.v.t.	Amstelveenseweg	Vondelpark	Black spot; 4 ongevallen	<i>Ontwerp meegenomen bij herinrichting A'veenseweg</i>
3) BS	Jan Everstenstraat (HN Fiets)	Jan Evertsenstraat	Oostoever	Fietspaden liggen er al, kwalitatieve slag wenselijk.	Definitieve oplossing ontwikkelen i.c.m. parkeerterrein Café Oostoever. Aansluiting HN fiets beter aanpassen. Planning 2009-2010. Definitieve inrichting kan niet in een keer/ als er geen financiering IVV is dan waarschijnlijk na 2012. Voor lijst OVVP.
3) BS	n.v.t.	F Bolstraat	A Cuypstraat	Black spot; 4 ongevallen	<i>Ontwerp meegenomen bij opleveren Nzlijn station.</i>
3) BS	n.v.t.	Amstelveenseweg	Zeilstraat	blackspot; 6 ongevallen	
3) BS	n.v.t.	Amstelveenseweg	Stadionplein	blackspot; 5 ongevallen	
3) BS	n.v.t.	Van Baerlestraat	Concertgebouwpl	blackspot; 5 ongevallen	
3) BS	IJburglaan			De EH-brug (verbinding IJburg) is te smal, zal verbreed worden voor de auto ten koste van de fiets. Beheer DIVV: Waarschijnlijk geen verbreding ten koste van de fiets uitvoeren.	Fietsbrug ernaast (wat doe je met de bromfietzers)? Wie weet hiervan?
3) BS	JF Hengelstraat - Oostelijke Handelskade			Kruising onoverzichtelijk ivm tram, fietsroute en veel verkeer	Kruising overzichtelijker maken
3) BS	Kramatweg	gehele traject	gehele traject	Is 30km/u zone	Moet nog gebruiksvriendelijk ingericht worden

4) RR	Van Baerlestraat	Concertgebouw	Ruysdaelstraat	Fiets op rijbaan ongevallen RR 13	Vrijliggende fietspaden
4) RR	De Clercqstraat	Baarsjesweg	Marnixstraat	Fiets op rijbaan Ongevallen RR 12	Vrijliggende fietspaden
4) RR	Jan Evertsenstraat	Witte de Withstraat	Mercatorplein	Fiets op rijbaan Ongevallen RR 9	Vrijliggende fietspaden
4) RR	Amstelveenseweg	Zocherstraat	Stadionweg	Fiets op rijbaan Ongevallen RR 9	Vrijliggende fietspaden
4) RR	Paulus Potterstraat			Fietsstroken Ongevallen RR 4	zie opmerking
4) RR	Prins Hendrikkade	Singel	Kamperbrug	Red route; ongevallen 9	Vrijliggende fietspaden
4) RR	Rozengracht	Westermarkt	Marnixstraat	Red route; ongevallen 8	Vrijliggende fietspaden

Bijlage 2B: Stallingslocaties

Uitvoeringsprogramma MJP Fiets 2007 - 2010 - Stallingslocaties- versie 14 mei 2007

Geprioriteerde locaties stallingen bij publiekstrekkende bestemmingen: onderzoekslocaties

Prioriteringscriteria:

1. locatie met publiekstrekkende stadsdeel overstijgende bestemmingen;
2. omvang fietsparkeerproblemen
3. te verwachten voorbereiding/realisering uiterlijk 2010

stadsdeel	locatie	planning uitvoering	Financiering	Kosten
Centrum	Leidseplein, Dam/Damrak/Beursplein/Rokin- Noordzijde, Muntplein, Koningsplein, Weesperplein, Waterlooplein bij stadhuis			
Oud-Zuid	Museumplein			
Oud-West	De Hallen	2009 - 2010	Financiering nog niet rond.	
Noord	Bus- en metrostation Buikslotermeerplein	na 2010		
Noord	Winkelcentrum Buikslotermeerplein	voor 2010		
Westpoort	Teleport			
diverse stadsdelen	Stallingen Noord/zuidlijn	in gebruikname na 2010		

Wensen van stadsdelen

Noord	Tolhuistuin			
Noord	Pontaanlanding NDSM werf			
Zeeburg	Busstation Muiderpoort			
Bos en Lommer	Bos en Lommerplein			

Bijlage 3 Resultaten fietsbeleid 2001-2006

Belangrijke onderdelen van het Amsterdamse fietsbeleid zijn:

1. het stedelijke fietsnetwerk
2. de bestrijding van fietsendiefstal
3. fietsparkeren
4. de verkeersveiligheid van de fietser
5. ketenmobiliteit
6. communicatie
7. onderzoek en monitoring

In deze bijlage worden aan de hand van deze onderdelen de resultaten van het gevoerde beleid kort aangegeven.

1. Het stedelijke fietsnetwerk

- § In 2001 is het Hoofdnet Fiets in samenwerking met de stadsdelen geactualiseerd om nieuwe of geplande woon- en werkgebieden als de Aker, IJburg en de Zuidas, te voorzien van fietsroutes. Na de actualisatie is het Hoofdnet Fiets tevens opgesplitst in een beperkter Hoofdnet én overige fietsroutes van stedelijk belang (het onderliggende net)
- § Het aangepaste stedelijke fietsnetwerk is opgenomen in het door de Gemeenteraad vastgestelde structuurplan *Kiezen voor stedelijkheid* (2003); dit nieuwe Hoofdnet Fiets zal dezelfde functie krijgen als het aanvankelijk gewenste Kernnet Fiets: snelle routes over middellange afstanden (minimaal 7 km)
- § In de periode 2000 t/m 2004 is 60 km van het Hoofdnet Fiets en het onderliggende fietsnetwerk aangelegd of aangepakt, waarvan 35 km in de vorm van vrijliggende fietspaden of fietsstroken (zie kaart Inventarisatie Hoofdnet Fiets 2000-2004 in bijlage 4)
- § In het bestuurlijk vastgestelde beleidskader Hoofdnetten (2005) is een opnieuw aangepast Hoofdnet Fiets opgenomen evenals kwaliteitseisen ten aanzien van Hoofdnet Fiets: verkeersveilig, sociaal veilig, snel en comfortabel
- § In 2006 zijn op 15 plaatsen in de stad fietsinformatiepanelen geplaatst zodat de fietser gemakkelijk zijn weg kan vinden.
- § De voorbereiding is gestart voor de realisering van drie grote ontbrekende schakels in Hoofdnet Fiets:
 - fietspassage CS
 - langzaamverkeerverbinding Mosplein – Meeuwenlaan
 - Leidsegrachtroute

2. De bestrijding van fietsendiefstal

- § In 2001 heeft de gemeente besloten tot een offensief tegen fietsdiefstal. Hiervoor is de werkgroep *Fietsendiefstalpreventie* opgericht waaraan ook de politie en het OM

deelnemen. De integrale aanpak van fietsdiefstal is vastgelegd in het werkprogramma 2002-2006. De gemeente Amsterdam heeft in 2004 bij de uitreiking van de landelijke Hein Roethof-prijs een eervolle vermelding gekregen voor de bestrijding van fietsdiefstal. Najaar 2005 heeft Amsterdam de Publieksprijs gewonnen voor Beste Aanpak Fietsdiefstal.

- § Hoofddoelstelling van het werkprogramma Fietsdiefstalpreventie was een daling van het diefstalpercentage tot maximaal 12% in 2006. Volgens de Politie-monitor 2005 is het percentage gestolen fietsen gedaald van 16% in 2001 naar 10% in 2005. Daarmee heeft het project een aanzienlijk betere prestatie geleverd dan van tevoren beoogd.
- § In mei 2003 is de Amsterdamse Fiets Afhandel Centrale (AFAC) officieel geopend. De AFAC heeft als doel om alle weggeknipte, in beslag genomen en gevonden fietsen op een verantwoorde manier te verwerken. Alle binnenkomende fietsen (ca 25.000 per jaar) worden gecontroleerd op diefstal. Wanneer een fiets als 'gestolen' geregistreerd is, kan de rechtmatige eigenaar de fiets terugkrijgen. Fietsen die niet door eigenaren zijn opgehaald, worden deels vernietigd of opnieuw in roulatie gebracht (na het aanbrengen van de unieke AFAC-code).
- § Vanaf september 2006 is er eveneens een AFAC Zwolle geopend. Vanuit andere gemeenten (Almere, Groningen, Heemskerk-Uitgeest-Beverwijk) is eveneens interesse getoond voor het overnemen van de Amsterdamse werkwijze.
- § In 2005 zijn in overleg met de RAI, de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, AFAC en een aantal fietsfabrikanten afspraken gemaakt over het hanteren van een gelijke codering op fietsen, op vaste plekken op de fiets. Vanaf 1 januari 2006 wordt deze code al door diverse fabrikanten toegepast. De AFAC wordt door de betrokken partijen als een belangrijke partner beschouwd en heeft als enige niet-fabrikant ook een code toegewezen gekregen. Vanaf de zomer 2006 wordt deze code (AF en 7 cijfers) in Amsterdam gebruikt.
- § Er is ook een speciaal graveerteam actief dat alle aangeboden fietsen eerst checkt op diefstal. Door fietsregistratie neemt het aantal fietsen met een uniek kenmerk (framenummer, postcode, fietsregistratie-tag) steeds meer toe. Dit maakt de opsporing van een gestolen fiets eenvoudiger. Jaarlijks zijn ruim 10.000 fietsen gegraveerd.
- § Naar aanleiding van een motie van de Tweede Kamer is in het voorjaar van 2005 in Amsterdam een proef gestart met de registratie van tweedehands fietsen door middel van een ingebouwde tag, die met scanapparatuur eenvoudig is uit te lezen. Bij veel nieuwe fietsen gebeurt dit al in de fabriek, maar voor tweedehands fietsen waren deze tags nog niet beschikbaar. De betreffende registratie-tag is goedgekeurd door TNO. Eén van de kenmerken van het product, is dat wanneer de tag van de fiets verwijderd wordt er duidelijke braakschade achterblijft. Bij een fietscontrole door de politie komt deze schade aan het licht, waarna een inbeslagname volgt. De proef met registratie-tags is mogelijk dankzij een subsidie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- § In het najaar van 2005 is de proef met de tag geëvalueerd. De resultaten hebben helaas geen aanleiding gegeven om de registratietag landelijk in te voeren. Deels ligt dat aan de tag zelf (niet op alle fietsen te plaatsen, te groot), deels aan het benodigde logistieke proces om de tag te kunnen plaatsen. Dit proces is in Amsterdam goed geregeld, door aanwezigheid van een structureel graveerteam en de AFAC. In andere gemeenten echter niet. Het Ministerie heeft daarom gekozen voor verder onderzoek naar mogelijkheden voor de tag. Inmiddels zijn de circa 10.000 tags die in de proef beschikbaar waren, allemaal geplaatst.

- § De regiopolitie Amsterdam Amstelland controleert regelmatig op fietsverlichting en diefstal.
- § Sinds najaar 2005 controleert een speciaal vast team van toezichthouders op grote schaal fietsen op diefstalsignalering, met name in de binnenstad en bij grote NS-stations. Dit team heeft in 2006 in totaal bijna 34.000 fietsen gecontroleerd.
- § De korpsleiding van de regiopolitie Amsterdam-Amstelland heeft besloten om extra prioriteit te geven aan de aanpak van fietsendiefstal. Voor 2006 is fietsendiefstal daarom een korpsprioriteit.
- § Sinds juli 2003 wordt het doorloopregister³⁴ van alle Amsterdamse fietshandelaren gecontroleerd. Het doel van deze controle is het uitschakelen van onbetrouwbare handelaren en de Amsterdammer weer vertrouwen geven in de vakhandel. In verband hiermee is ook een gedragscode opgesteld voor fietshandelaren. Met het ondertekenen van deze code beloven handelaren onder meer om geen verdachte fietsen te repareren of sloten door te slijpen. Inmiddels hebben bijna alle 150 Amsterdamse fietshandelaren en -reparateurs de gedragscode ondertekend. Verder heeft de registercontroleur in samenwerking met onder meer de politie in de eerste helft van 2006 9 beunhazen (illegale handelaren) opgespoord.
- § In 2003 en in 2005 is een themazitting georganiseerd waarbij een groot aantal fietsendieven voor de rechter moest verschijnen. Het Amsterdamse parket heeft de strafmaat voor fietsdiefstal aanzienlijk verhoogd. Veelplegers kunnen rekenen op enkele maanden celstraf.
- § In 2005 is het mogelijk geworden fietsendiefstal elektronisch bij de politie aan te geven via www.politie.nl.
- § In 2003 is gestart met een grootscheepse communicatiecampagne *Geef fietsendieven geen kans!*. De campagne bestaat uit een commercial, een bioscoopfilmpje, posters en flyers. Daarnaast is de informatievoorziening via het internet uitgebreid. Op www.fietsendiefstal.nl is onder meer te lezen wat men zelf kan doen tegen fietsdiefstal. Ook is een database te raadplegen waarop alle anoniem gemaakte gegevens van gestolen fietsen zijn terug te vinden. Iedereen kan hier dus checken of de fiets die hij wil (ver-)kopen gesignaleerd staat bij de regiopolitie Amsterdam Amstelland. Wie zijn fiets mist, kan de website www.afac.amsterdam.nl bezoeken. Ook voor de AFAC heeft een communicatiecampagne plaatsgevonden met de slogan *Fiets weg? Check eerst de AFAC!*.

3. Fietsparkeren

- § In 2001 is de Centrale Fietsparkeerorganisatie Amsterdam (CFA) opgericht. De CFA is een onderdeel van de stedelijke dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV) en heeft als doel: het actief stimuleren, initiëren en in de rol van opdrachtgever beheren van fietsenstallingen met een stadsdeeloverstijgende functie, alsmede het faciliteren van de overige fietsenstallingen
- § In 2002 is een netwerk van gemeentelijke stallingen met de naam Locker geïntroduceerd. De huidige zes Lockerstallingen 'Kalvertoren', 'Paradiso', 'Zuid-WTC', 'Rokin', 'Binnengasthuisterrein' en 'Albert Cuyp' zijn herkenbaar aan een uniforme uitstraling, dienstverlening en kwaliteit. Voor het gebruik van deze stallingen is een

³⁴ Register van ingekochte en verkochte fietsen.

stedelijk abonnement ontwikkeld. Ook is het mogelijk om met een strippenkaart te stallen. Het stallen van de fiets in een Lockerstalling is relatief goedkoop³⁵

- § De afgelopen jaren zijn naast de Lockerstallingen ook nog enkele andere bestemmingsstallingen opgeleverd zoals de stalling bij het Olympisch Stadion.
- § In 2001 is bij het CS een tijdelijke stalling (de fietsflat) met 2500 plaatsen gekomen totdat een geheel nieuwe stalling wordt geopend.
- § In 2004 is een subsidieverordening opgesteld voor het opknappen of realiseren van buurtstallingen. Op basis van deze verordening zal de CFA subsidie-aanvragen van stadsdelen afhandelen. De subsidieverordening is in het eerste kwartaal van 2005 door het gemeentebestuur vastgesteld.
- § Tussen 2000 en 2004 zijn de meeste buurtstallingen opgeknapt in stadsdeel Oud West. Ook in de stadsdelen Centrum, De Baarsjes, Westerpark, Oud Zuid, Oost/Watergraafsmeer en Zuideramstel zijn één of meer stallingen gerenoveerd of geopend. Vaak werd de verbetering of opening van een buurtstalling geïnitieerd door particulieren.
- § In 2003 heeft de gemeente voor het eerst een mobiele stalling laten plaatsen bij enkele evenementen (Uitmarkt, Marathon, Sail) om het tijdelijk en bewaakt stallen op piekmomenten mogelijk te maken. Deze mobiele stalling is sindsdien jaarlijks ingezet bij diverse evenementen en maakt deel uit van het Lockernetwerk.
- § Het College heeft eind 2003 een besluit genomen over de locaties waar een pilot zal plaatsvinden met automatische, ondergrondse fietsstallingen. De twee systemen die worden getest betreffen de Velominck (Tolhuisplein, stadsdeel Noord) en de Fietsumrond (Ookmeer, stadsdeel Osdorp). De Velominck is geopend in 2005; de Fiestumrond is nog in voorbereiding. De automatische stallingen hebben ruimte voor 40-100 fietsen.
- § In 2006 zijn 780 fietsparkeerplekken gerealiseerd rondom Centraal Station (Ooster- en Westertoegang, Prins Hendrikkade en Oosterdoksdam). Ook is in 2006 de realisering van het fietsparkeerplatform met 11.000 plekken en de fietspont met 350 plekken in 't IJ achter Centraal Station voorbereid. In totaal 2.230 fietsparkeerplekken.

4. De verkeersveiligheid van de fietser

- § In 2000 heeft de gemeente voor de aanpak van verkeersonveilige locaties de Werkgroep Black Spots Amsterdam (WBA) opgericht³⁶. In de werkgroep zitten vertegenwoordigers van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV), de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO), de regiopolitie Amsterdam-Amstelland, het Openbaar Ministerie en de betreffende stadsdelen.
- § In de periode 2001-2006 is het aantal 'black spots' afgenomen van 150 naar 100. Er zijn 50 fiets 'black-spots'; dit zijn kruispunten met tenminste 3 fietsslachtoffers in de periode 2004-2006.
- § Het aantal fietsers dat in het verkeer letsel heeft opgelopen, is in de periode 2001-2003 gedaald met 35% ten opzichte van het peiljaar 1985.

5. Ketenmobiliteit

- § De afgelopen jaren heeft de gemeente in samenwerking met de NS en de stadsdelen een gecombineerd gebruik van de fiets en het openbaar vervoer bevorderd door de

³⁵ Eén keer stallen kost € 0,50 en een jaarabonnement kost € 55,- (prijspeil 2005).

³⁶ Black spots zijn locaties waar in drie jaar tijd minstens zes letselongevallen hebben plaatsgevonden

bouw van nieuwe en de verbetering van bestaande stallingen. Ook is geïnvesteerd in fietsrekken.

- § Daarnaast zijn er mogelijkheden om de overstap vanuit de auto op de fiets te vergemakkelijken. Hiervoor is door de gemeente de Park + Bike (P+B) ontwikkeld
- § In 2002 zijn de openingstijden van de P+B-balie bij het Olympisch Stadion verlengd tot 01.00 uur. Ook is het nu mogelijk om voor meerdere dagen te parkeren en een fiets te huren. Deze maatregelen hebben bijgedragen aan de uitbreiding van doelgroepen (o.a. uitgaanspubliek) en meer P+B-gebruik
- § De OV-fiets is een fiets die snel en eenvoudig te huren is bij NS-stations. In Amsterdam is de OV-fiets bij alle NS-stations te huur met uitzondering van station Lelylaan.

6. Communicatie

- § Ter ondersteuning van haar beleid, heeft de gemeente onder de noemer '*Amsterdam fietst!*' diverse campagnes gevoerd met uiteenlopende communicatiemiddelen. Voorbeelden van gemeentelijke communicatiecampagnes zijn de fietsendiefstalcampagne *Geef fietsendieven geen kans!*, en de campagne over Lockerstallingen. Aanvullend zijn nieuwe websites ontwikkeld. Ook zijn tussen 2000 en 2004 twee geactualiseerde edities van de Amsterdamse Fietskaart uitgebracht
- § In samenwerking met de politie en het OM is eind 2003 – april 2004 een grootscheepse fiets-verlichtingscampagne gehouden. Hierbij werd het ontbreken van licht onmiddellijk beboet. Dit lik op stuk beleid, bedoeld om onveilig verkeersgedrag om te buigen, is zeer succesvol geweest. Deze campagne heeft tot gevolg gehad dat de helft van de fietsers licht voert in het donker. Voor die tijd was dat een kwart van de fietsers. In het najaar van 2004 is de fietsverlichtingscampagne herhaald.

7. Onderzoek en monitoring

Kwantitatief onderzoek

- § Eenmaal per jaar worden tussen 15.00 en 18.00 uur tellingen gedaan van het fietsverkeer op 225 telpunten verspreid over Amsterdam. Aanvullend vinden zo nodig incidentele tellingen plaats. De telresultaten worden verwerkt in zogenaamde stromenkaarten, waarop de fietsintensiteiten te zien zijn. Uit de fietsintensiteiten is af te leiden hoe intensief gebruik wordt gemaakt van het Hoofdnet Fiets.
- § In een cyclus van vier jaar worden huisenquêtes uitgevoerd onder 3.000 huishoudens in Amsterdam. In de huisenquêtes zijn vragen opgenomen over fietsbezit en fietsgebruik, de fietsafstand en de fietsmotieven naar persoonskenmerken als leeftijd en inkomen.

Kwalitatief onderzoek

- § In 2004 is in opdracht van DIVV door O+S een uitgebreid onderzoek verricht naar het fietsgedrag van Amsterdammers³⁷. Dit brede onderzoek vormt belangrijke input voor het Meerjarenplan Fiets 2007-2010.

³⁷ *Amsterdam op de fiets*, O+S, 2003

Bijlage 4 Inventarisatie Hoofdnet Fiets 2000-2004

(zie kaartje op volgende pagina)

