



Gemeente
Amsterdam



Voor fietsers

en een gezonde en
bereikbare stad

SAMENVATTING MEERJARENPLAN FIETS 2017 – 2022 CONCEPT APRIL 2017



Amsterdammers pakken het liefst de fiets

Elke Amsterdammer heeft zijn of haar eigen reden voor een rit op de fiets. School, werk, uitgaan of sport. De fiets brengt Amsterdammers naar elke bestemming. Twee miljoen kilometer per dag fietsen we met z'n allen in Amsterdam. Dat is vijftig keer de aarde rond. Gemiddeld maken de 835.000 Amsterdammers per dag 665.000 fietsritten. Met 36% van de verplaatsingen is de fiets veruit het meest gebruikte vervoermiddel in Amsterdam. Van alle vervoermiddelen groeit het gebruik van de fiets in Amsterdam het snelst.

Steeds meer fietsen en fietsachtigen

De stad Amsterdam groeit. Naast de traditionele stadsfiets verschijnen er ook steeds meer andere fietsen en fietsachtigen, zoals de e-bike, bezorgfiets en speed pedelec. De verschillen in snelheid op het fietspad nemen toe, terwijl deze nieuwe fietsen inhalen en parkeren lastiger kunnen maken. Dit vraagt om routes die aansluiten bij het gebruik.

Drukke in de stad

De ruimte in Amsterdam is schaars. Fietsers, voetgangers, trams, bussen en auto's zoeken hun weg door smalle straten en drukke gebieden. De drukte leidt soms tot onderlinge irritaties of gevoelens van stress. Op de drukste plekken in de stad ervaren voetgangers regelmatig hinder van geparkeerde fietsen op het trottoir. Dit vraagt keuzes en goed gedrag van fietsers.

Fietsers dragen bij aan gezonde, bereikbare en aantrekkelijke stad

Fietsers maken een goede keuze voor hun eigen gezondheid én voor de gezondheid van de stad. Fietsen past bij een gezonde levensstijl in onze bewegende stad. Fietsers zijn gemiddeld minder vaak ziek, gezonder en productiever. Tegelijkertijd dragen fietsers bij aan een schonere lucht in de stad. Fietsers nemen daarbij relatief weinig ruimte in. Daarmee draagt fietsen bij aan de bereikbaarheid van de stad. Dit is essentieel voor economische groei en voor het ontwikkelen van nieuwe binnenstedelijke woningbouwlocaties. De fietseconomie leeft: groene logistiek met fietskoeriers groeit hard. Fietsers maken samen met voetgangers een stad met een menselijke maat.





Amsterdam bouwt met drie doelstellingen door aan onze wereldfietsstad

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

1 Comfortabel doorfietsen

Doelstelling is dat in 2025 ten minste de helft van de fietsroutes op het Plusnet Fiets binnen de Ring A10, ten zuiden van het IJ, een minimale breedte heeft van 2,5 meter (begin 2017 is dit 34%).¹ De gemiddelde fietssnelheid willen we ondanks toenemend fietsgebruik op peil houden. Daarnaast willen we dat fietsers tevreden zijn over de kwaliteit van het Amsterdamse fietsnetwerk. We werken aan royale, snelle, directe, egale en herkenbare routes.

Voor fietsers betekent dit onder meer:

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

2 Gemakkelijk fietsparkeren

Fietsers in Amsterdam vinden een vrije parkeerplek nabij hun bestemming. We pakken de belangrijkste hotspots fietsparkeren – waar fietsparkeren een groot knelpunt vormt – aan en werken aan goede toegankelijkheid van de openbare ruimte. Doelstellingen voor deze hotspots is een maximale bezettingsgraad² van 85% (nu gemiddeld 90% op de hotspots) van fietsparkeervoorzieningen en een maximale fietsparkeerdruk³ van 125% in 2025 (tegen gemiddeld 195% op de hotspots nu). Doelstelling is een rapportcijfer voor fietsparkeren van 7,0 in 2025 (5,8 in 2015; ATB 2016). We werken aan een toegankelijke stoep, beter benutten van fietsparkeerplekken, meer publieke en

particuliere fietsparkeerplekken en aan het nieuwe fietsparkeren.

Voor fietsers betekent dit onder meer:

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

3 Het nieuwe fietsen

Fietsers in Amsterdam gaan met bewust en goed gedrag voor het nieuwe fietsen. Dat is nodig voor minder hinder door fietsers. We streven ernaar dat er meer wordt gefietst in buurten waar dit nu nog minder gebeurt, zoals Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Gemiddeld kiezen bewoners van deze stadsdelen voor 27% van hun verplaatsingen de fiets (ATB 2016). Doelstelling is een aandeel van ten minste 35% in 2025. Daarnaast willen we dat





fietzers zich op hun gemak voelen. Doelstelling is een fietstevredenheidscijfer van 7,5 in 2025 (tegen 7,1 in 2015; ATB 2016). We werken samen met Amsterdammers aan vaker kiezen voor de fiets en aan passend gedrag.

Voor fietsers betekent dit onder meer:

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



Maatregelen voor een gezonde, bereikbare en aantrekkelijke stad

Met de maatregelen in dit Meerjarenplan maken we de volgende samenhangende keuzes. De hoofdlijn van de 53 maatregelen geven we hieronder kort weer.

1 Comfortabel doorfietsen

Comfortabel doorfietsen betekent dat fietsers hun bestemming bereiken via royale, directe, snelle, egale en herkenbare routes. De maatregelen voor comfortabel doorfietsen worden hier samengevat.



ROYALE ROUTES

Fietzers krijgen op het Plusnet Fiets meer ruimte door bredere routes na herprofileringen en met slimme maatregelen zoals spitsfietsroutes. Ook gaan snorfietzers binnen de ring A10 naar de rijbaan. Rondom Amsterdam Centraal kijken we naar verbetering van de fietsroutes.



SNELLE ROUTES

Voor fietsers werken we aan snellere routes op het Plusnet Fiets, bijvoorbeeld door fietsers meer voorrang en meer opstelruimte te geven bij verkeerslichten. Met de actie 'Meer groen, minder wachten' krijgen Amsterdammers de kans om aan te geven wat er verbeterd kan worden aan verkeerslichten en gaan we daarmee aan de slag. We gaan na wat innovaties met intelligente verkeerslichten kunnen opleveren.



DIRECTE ROUTES

Met nieuwe fietsverbindingen overbruggen we bestaande barrières en ontstaan er tientallen nieuwe, alternatieve routes. We leggen onder meer een nieuwe fietsroute via de Haarlemmer Houttuinen aan om de Haarlemmerdijk te ontlasten. Ook zorgen we voor een goede verbinding tussen het IJplein en de Buiksloterweg. De bestaande routes worden zo minder druk en fietsroutes worden korter. Nieuwe woningbouwlocaties krijgen een goede aansluiting op bestaande routes. Gebieden worden zo ingericht dat bewoners worden gestimuleerd om te lopen

en te fietsen. Ook werken we aan de fietsbereikbaarheid van specifieke gebieden, zoals Zuidoost, de Zuidas, en Noord met de Sprong over het IJ.

EGALE ROUTES

Egale routes voorzien van asfalt maken fietsen comfortabeler. We werken de komende jaren aan verschillende routes, zoals de route langs de Stadhouderskade en de Haarlemmerweg. Daarnaast krijgen stadsdelen budget om tegels te vervangen door asfalt. Met een bezemronde willen we jaarlijks de grootste oneffenheden snel aanpakken.

HERKENBARE ROUTES

Amsterdam heeft waardevolle groene fietsroutes die meer aandacht en promotie verdienen. Van deze fietsroutes maken we een Groennet. Dit Groennet bestaat uit comfortabele routes door een aantrekkelijke, groene omgeving, zoveel mogelijk ontvlochten van het autoverkeer. Ook met betere verwijzingen bij wegwerkzaamheden werken we aan herkenbare routes.

2 Gemakkelijk fietsparkeren

Gemakkelijk fietsparkeren betekent dat de Amsterdamse fietser snel een vrije parkeerplek dicht bij zijn bestemming vindt en dat er voldoende ruimte is en blijft voor voetgangers.

GEBIEDSAANPAK HOTSPOTS FIETSPARKEREN

Vooraf in de binnenstad, op drukke bestemmingen en in woonbuurten met diverse functies, zoals de Jordaan, zijn er fietsparkeerknelpunten. In nauw overleg met bewoners en ondernemers komen we in deze gebieden tot een samenhangend pakket van maatregelen dat aansluit op de wensen uit de buurt en waarmee de verschillende knelpunten zoveel mogelijk verholpen worden.

TOEGANKELIJKE STOEP

Als fietsers hun fiets netjes parkeren, zorgen we samen dat de openbare ruimte toegankelijk blijft voor voetgangers. Dit gebeurt onder meer door gerichte, stevige handhaving in combinatie met gedragsbeïnvloeding via communicatie en campagnes.

Op locaties waar geen of beperkte ruimte is voor fietsparkeerplekken (zoals de Kalverstraat, het Rokin en de Eerste van der Helststraat), maken we op loopafstand bij toegangsroutes Bike&Walk-punten waar je gemakkelijk je fiets parkeert en verder loopt.

CAPACITEIT BENUTTEN

Waar lege plekken schaars zijn, is het zaak om die goed te gebruiken. Door handhaving en het verbeteren van de vindbaarheid benutten we de bestaande fietsenrekken beter. Zo werken we aan meer plek in het rek. Met een eenmalige grote opschoonactie maken we naar verwachting zo'n 15% van de fietsparkeerplekken vrij voor fietsen die wel worden gebruikt. Met routegeleiding maken we fietsparkeerplekken beter vindbaar.

MEER PUBLIEKE FIETSPARKEERPLEKKEN

Waar mogelijk breiden we het aantal stallingsplaatsen in de openbare ruimte en op fietspunten uit. Waar nodig doen we dit in gebouwde stallingen.

Hierbij houden we rekening met de benodigde ruimte voor voetganger en kijken we naar alternatief ruimtegebruik, bijvoorbeeld bij plekken voor laden en lossen (dubbel gebruik) en slim gebruik van parkeerruimte voor auto's en fietsen. De nadruk ligt op drukke bestemmingen en woonbuurten met diverse functies, zoals de Jordaan, de Pijp en Oud-West. We geven ook prioriteit aan buurten waar het gebruik van de fiets gestimuleerd kan worden door het beter faciliteren van fietsparkeren. Ook bij OV-knooppunten komen er waar nodig nog parkeerplekken bij.

MEER PARTICULIER FIETSPARKEREN

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

en het stallen van fietsen op eigen terrein (bijvoorbeeld bij ondernemers die hiervoor ruimte hebben).

HET NIEUWE FIETSPARKEREN

Fietsen die onderweg zijn, dragen bij aan de bereikbaarheid van de stad. Aan stilstaande fietsen hangt een prijskaartje. We streven daarom naar meer fietsritten met minder fietsen. Als fietsen vaker worden gedeeld, kan de noodzaak van een eigen of extra fiets – waarvoor een fietsparkeerplek nodig is – verminderen. Daarom maken we werk van deelfietsen en voeren we een marktverkenning uit. Kansrijk zijn OV- en P+R-locaties. Ook als publieke parkeerplekken korter worden gebruikt, ontstaat er meer capaciteit. We gaan experimenteren met technologische innovaties, zoals chip-parkeren. Daarnaast gaan we door met onderzoek en dataverzameling om meer inzicht te krijgen in hoe verschillende doelgroepen fietsparkeervoorzieningen gebruiken.

3 Het nieuwe fietsen

Het nieuwe fietsen geeft richting aan passend gedrag voor fietsers in Amsterdam. Met het uiteenlopend gedrag van fietsers en de beperkte ruimte in de stad, is het zaak om gezamenlijk te werken aan fietsvriendelijk gedrag. Het nieuwe fietsen begint bij de keuze om te fietsen.

KIEZEN VOOR DE FIETS

Amsterdammers passen hun mobiliteitsgedrag aan bij grote gebeurtenissen in hun leven, zoals een verhuizing, de overgang naar een nieuwe school of de geboorte van een kind. Ook de aanleg van nieuwe fietsroutes zijn momenten dat routinegedrag ophoudt en nieuw gedrag kan ontstaan.

Amsterdammers die nog niet (veel) fietsen, geven we een extra zetje. Bijvoorbeeld door uitbreiding van deelfietsen. We belonen fietsers met maatregelen die het fietsen aangenamer maken, zoals gratis fietspompen en wachttijdmelders. Ook maken we het mogelijk om fietsen gemakkelijker terug te vinden bij het Fietsdepot.



PASSEND GEDRAG

Alle weggebruikers hebben baat bij goed gedrag. Elkaar de ruimte geven kan het verschil maken tussen een stressvolle of een ontspannen rit. Met passende communicatie op het juiste moment maken we de consequenties van ieders handelen zichtbaar. Door elkaar aan te spreken op gedrag en door handhaving stellen we samen een heldere norm. Daarnaast stimuleren we het nieuwe fietsen door fietsen aantrekkelijker te maken. Met slimme campagnes bij infrastructurele maatregelen zetten we aan tot gedragsverandering. We maken afspraken met fietsverhuurders over voorlichting aan toeristen. We spelen ook in op kansrijke initiatieven van Amsterdammers.

1 OP KORTE TERMIJN RICHTEN WE ONS OP DE GROOTSTE KNELPUNTEN IN DE BINNENSTAD. IN AMSTERDAM HANTEREN WE DEZELFDE RICHTLIJN, ZODAT HET IN HEEL AMSTERDAM NA HERPROFILERINGEN COMFORTABELER DOORFIETSEN WORDT.

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

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



Over dit plan

Totstandkoming

Dit plan is tot stand gekomen op basis van inzichten uit diverse onderzoeken (zoals de Fietstelweek, fietsparkeertellingen en de Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid) en input van diverse partijen zoals de Fietzersbond en betrokken Amsterdamse burgers via CycleSpace. Het plan is gericht op de opgave voor de komende zes jaar met een perspectief naar 2030.

Het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 bevat 53 maatregelen. Succesvolle onderdelen uit het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 zetten we voort. Daarnaast starten we met nieuwe maatregelen, waaronder verschillende onderzoeken en experimenten met nieuwe concepten en kansrijke innovaties. Uitvoering van dit Meerjarenplan vindt plaats onder centrale regie van het Programmateam Fiets in nauwe samenwerking met de stadsdelen.

Financieel

De totale kosten voor het programma Meerjarenplan Fiets 2017-2022 zijn geraamd op € 54 miljoen. Hiervan kan naar verwachting een deel worden gedekt door derden. Voor uitvoering van het voorliggend plan is – naast de dekking door derden – jaarlijks een bedrag van € 5,4 miljoen nodig uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds (vergeleken met circa € 4,0 miljoen in 2016). In de Voorjaarsnota 2017 krijgt de gemeenteraad daarom het voorstel om het bedrag voor het Meerjarenplan Fiets te verhogen. Dit is nodig om uitvoering te geven aan de maatregelen uit dit Meerjarenplan.

ONDERDEEL	TOTALE KOSTEN IN MLN
COMFORTABEL DOORFIETSEN	24,9
GEMAKKELIJK FIETSPARKEREN	22,2
HET NIEUWE FIETSEN	4,4
ORGANISATIE	3,0
TOTAAL	54,5

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

Monitoring

Jaarlijks wordt een fietsmonitor opgesteld waarin de behaalde resultaten staan. Met dit Meerjarenplan kiezen we een adaptieve aanpak om te kunnen inspelen op actuele ontwikkelingen. De doelstellingen zijn hierbij leidend en de maatregelen worden daarop afgestemd. De fietsmonitor wordt jaarlijks ter kennisgeving aangeboden aan de Raadscommissie.

