



Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Meerjarenplan Fiets 2012 – 2016



Meerjarenplan Fiets 2012 – 2016

Vastgesteld door de Gemeenteraad op 19 december 2012

Inhoud

| | | | |
|---|----|--|----|
| Voorwoord | 5 | 5 Communicatie & campagnes | 41 |
| Samenvatting | 6 | 5.1 Externe (beleids)communicatie | 41 |
| 1 Analyse van het fietsgebruik | 11 | 5.2 Stimuleren van fietsgebruik | 41 |
| 1.1 De fiets is snel en goedkoop | 11 | 6 Organisatie | 43 |
| 1.2 Fietsgebruik is enorm gegroeid | 12 | 6.1 Meer centrale regie op belangrijkste fietsparkeerpunten | 43 |
| 1.3 Stations en binnenstad onvoldoende ingesteld op groei | 13 | 6.2 Verantwoordelijke partijen bij treinstations | 43 |
| 1.4 Belang van de fiets rechtvaardigt investeringen | 14 | 6.3 Fietspunten: concentreren bij stations | 43 |
| 1.5 Groei van het fietsgebruik zet door | 15 | 6.4 Fietsdepot: vergroten capaciteit | 44 |
| 2 Doel & strategie fietsbeleid | 17 | 6.5 Eenduidiger en gericht handhaven | 44 |
| 2.1 Verandering in het denken over de fiets ... een doorkijk naar 2040 | 17 | 6.6 Amsterdams kennisplatform fietsparkeren | 45 |
| 2.2 Doel, strategie en beoogde resultaten van het Meerjarenplan Fiets 2012 - 2016 | 18 | 7 Financiën | 47 |
| 3 Fietsparkeren | 23 | 7.1 Toelichting op de belangrijkste reserveringen t/m 2016 | 47 |
| 3.1 Stevig uitbreiden en beter benutten van de capaciteit | 23 | 7.2 Structurele uitgaven na 2016 | 48 |
| 3.2 Ieder gebied een eigen aanpak – grootschalige inpassende voorzieningen of fietsenrekken in de openbare ruimte | 24 | Bijlage 1: Beleidskaders & bestuurlijke wensen | 50 |
| 3.3 Parkeren bij treinstations, gebied 1a: fietsparkeren bij het Centraal Station en station Zuid | 25 | Bijlage 2: Onderbouwing van onderzoeken MJP Fiets | 51 |
| 3.4 Gebied 1b: fietsparkeren bij overige treinstations | 27 | Bijlage 3: Breedte van fietsvoorzieningen op het Hoofdnet Fiets | 56 |
| 3.5 Gebied 2: drukke bestemmingen binnenstad | 28 | Bijlage 4: De ontbrekende fietsschakels in Amsterdam | 57 |
| 3.6 Gebied 3: woon- en kantoorgebieden | 30 | Bijlage 5: Drukste fietsroutes in relatie tot verkeersonveiligheid | 58 |
| 3.7 Fietsparkeren als integraal onderdeel van de planvorming | 30 | Bijlage 6: Drukste fietsroutes zonder vrijliggende fietspaden | 59 |
| 4 Snel, veilig en comfortabel fietsen | 33 | Bijlage 7: Drukste fietsroutes in relatie tot kleur verharding | 60 |
| 4.1 Verbeteren en uitbreiden fietsnetwerk – drie netwerken | 33 | Bijlage 8: Uitvoeringsprogramma onveilige fietsroutes op het regionaal netwerk fiets | 61 |
| 4.2 Investeren in het toekomstige Plusnet Fiets | 34 | Bijlage 9: Fietsstraten | 62 |
| 4.3 Aanleg van ontbrekende schakels | 35 | Bijlage 10: 30 km/uur-zones waar snorfietsen van het fietspad gebruikmaken | 63 |
| 4.4 Voorkomen van ongelukken met de fiets | 38 | | |



Voorwoord

Amsterdam, september 2012

Met veel plezier bied ik u namens het college van B&W het Meerjarenplan Fiets aan. De fiets is en blijft het belangrijkste vervoermiddel in Amsterdam. Dat is niet verwonderlijk. Fietsen is snel, gezond en goedkoop. De afgelopen 20 jaar is het aantal fietsritten in de stad met 40% gegroeid. En die groei zet door. Om die groei te faciliteren en de stad goed en veilig per fiets bereikbaar te houden, moet er de komende jaren flink geïnvesteerd worden in fietsparkeerplaatsen (tot 2020 zijn er zo'n 38.000 nodig) en fietsnetwerken.

Daarom dit plan. Met dit plan kiezen wij voor de fietser. We gaan de strijd aan met uitpuilende fietsenrekken, verbeteren de bestaande fietsroutes en leggen nieuwe aan. De komende vier jaar worden circa 5.500 extra fietsparkeerplaatsen gecreëerd op stations, vooral Centraal Station en station Zuid. Stations die, zoals u weet, van groot belang zijn voor de bereikbaarheid van de stad. Daarnaast beginnen we op korte termijn met het beter benutten van de huidige fietsparkeerplaatsen. Dat doen we onder andere door het beperken van de parkeerduur op drukke plekken in de openbare ruimte en door parkeerplekken in onderbenutte bewaakte stallingen de eerste dag gratis aan te bieden. Dit zijn slimme oplossingen om de toenemende parkeerproblematiek aan te pakken.

Dit doen we niet alleen, maar samen met ProRail, woningbouwcorporaties en stadsdelen.

Dit plan geeft een nieuwe impuls aan de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van Amsterdam. Hiermee blijft Amsterdam de meest fietsvriendelijke stad van de wereld.

Met vriendelijke groet,



Eric Wiebes

Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

Samenvatting

Amsterdam verdient investeringen in de fiets

De fiets is niet meer weg te denken uit Amsterdam. De afgelopen 20 jaar is het gebruik van de fiets door Amsterdammers spectaculair gegroeid. Het aantal fietsritten is met meer dan 40 procent toegenomen, Amsterdammers rijden ongeveer 2 miljoen fietskilometers per dag en voor korte ritten is de fiets binnen de ring inmiddels zelfs het meest gebruikte vervoermiddel. Gemeentelijk beleid ondersteunt deze goede en gezonde ontwikkeling al jaren.

De fiets was toch altijd de oplossing voor alle problemen?

De fiets is een goedkoop en onmisbaar vervoersmiddel in de stad. Doordat fietsen in verhouding tot andere vervoerswijzen weinig ruimte innemen en 'schoon' zijn, draagt het fietsgebruik enorm bij aan een aantrekkelijke stad. Bovendien is de fiets al jaren dé oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem; fietsen beperkt de drukte op de weg en in het OV en de fiets is het belangrijkste vervoermiddel naar de treinstations.

Juist op deze punten wordt de fiets de laatste jaren gezien als probleem, als vervuiler van de openbare ruimte en een verslechterde bereikbaarheid bij stations.

De problemen van nu

Amsterdammers die hun fiets bij het Centraal Station of Amstel proberen te parkeren, zijn lang bezig om een plek te vinden en parkeren uiteindelijk gefrustreerd hun fiets tegen een boom of een brugleuning bij gebrek aan plaatsen buiten. De parkeerproblemen rondom Amsterdam CS ontstijgen inmiddels die van een slordige openbare ruimte. Als we niet ingrijpen, krijgt het parkeren van de fiets het karakter van een serieus bereikbaarheidsprobleem.

Op de drukste routes passeren tijdens de avondspits tussen 16.00 en 18.00 uur meer dan 1.500 fietsers tot zelfs 3.500 op bijvoorbeeld de Weteringschans. De fietsstroken en fietspaden in de binnenstad zijn te smal om deze enorme stroom fietsers veilig te kunnen verwerken. Er ontstaan opstoppingen op drukke punten. Een derde van de ongevallen met fietsers gebeurt op één van deze drukke routes (15% van het totale fietsnetwerk).

Hét probleem van de fiets is niet de enorme hoeveelheid fietsers, dit is juist een zegen voor de stad, maar het tekort aan goede fietsvoorzieningen. Het bijbouwen van fietsvoorzieningen is achtergebleven bij de groei van het fietsgebruik. Dit is direct heel zicht-

baar, vooral in de binnenstad waar het meest gefietst wordt. Amsterdam zit in een overgangsfase; de komende jaren moet flink in fietsvoorzieningen worden geïnvesteerd om de balans tussen de vraag en het aanbod naar fietsvoorzieningen te herstellen. De dagelijks zichtbare effecten van de tekorten worden daarmee weggenomen.

Dit Meerjarenplan Fiets loopt tot en met 2016. Fietsers zullen verlichting merken op de grootste knelpunten, maar het is pas het begin van de grote inhaalslag. Om in de toekomst alleen nog maar, als vanouds, de voordelen van het enorme fietsgebruik te ervaren, worden er ook na 2016 grote investeringen gedaan inspelend op de verdere groei van het fietsgebruik. Het investeringsprogramma tot 2020 is circa € 120 miljoen.

De oplossing: een inhaalslag

Door slim en doelgericht te investeren wordt de fiets weer het Amsterdamse antwoord op grote stedelijke uitdagingen als bereikbaarheid en een mooie openbare ruimte. In de komende jaren worden de beschikbare middelen, juist in een periode van bezuinigingen, zo efficiënt mogelijk ingezet. De middelen voor fietsparkeren worden ingezet op de plekken waar de bereikbaarheid het meest onder druk staat (de stations) en in de coalitieprojecten Rode Loper en Leidseplein ter verbetering van de bereikbaarheid en de openbare ruimte. Dit zijn ook de plekken waar Amsterdammers het vervelend vinden om hun fiets te stallen (zie figuur 1). De investeringen in het fietsnetwerk richten zich op de drukste routes, zodat zoveel mogelijk fietsers baat hebben bij de verbeteringen.

Fietsparkeren, maatregelen tot en met 2016

a. *Flink uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen bij stations en in de binnenstad*
In 2013 wordt gestart met het bijplaatsen van 1.700 extra fietsparkeerplekken bij Centraal Station om nu, vooruitlopend op de ingebruikname van grote inpandige stallingen, voldoende plekken te bieden. De eerste nieuwe inpandige stalling met circa 1.000 plekken wordt in 2013 opgeleverd. Bij station Zuid wordt een nieuwe inpandige stalling gebouwd die plaats biedt aan 3.000 plekken, ter vervanging van fietsenrekken die worden verwijderd in verband met de bouwwerkzaamheden aan de ondertunneling van de A10. Daarnaast worden in deze periode beslissingen genomen over de investeringen voor de inpandige stallingen bij CS en Zuid om voldoende capaciteit te bieden in 2020. Bij de overige stations worden in totaal 800 extra plekken bijgeplaatst en bij metrostations ruim 2.000 plekken.



Bij het Leidseplein en het gebied rondom de Rode Loper komen ongeveer 4.500 extra fietsparkeerplekken. Om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de behoefte van de fietsers is maatwerk nodig. Die behoefte is in kaart gebracht en daarmee werken de projectteams van het Leidseplein en de Rode Loper aan passende maatregelen. In eerste instantie zal naar oplossingen op het maaiveld worden gezocht, zodat fietsers dicht bij hun bestemming kunnen parkeren. Als het niet mogelijk blijkt te zijn om binnen een redelijke loopafstand van de bestemmingen (tot ongeveer 200 meter) voldoende capaciteit te bieden, komen andere, duurder en vaak complexere voorzieningen in beeld, zoals het bouwen van open bovengrondse stallingen.

b. Beter benutten en reguleren van het fietsparkeren

Door forse investeringen wordt er meer ruimte voor fietsparkeren geboden, maar de ruimte is niet oneindig. In plaats van blijvend parkeervoorzieningen bij te bouwen, moet het fietsparkeren bij de drukste bestemmingen meer dan nu worden gereguleerd, zodat er minder weesfietsen en lang geparkeerde fietsen staan. Op korte termijn worden de volgende maatregelen uitgevoerd:

- Het beperken van de parkeerduur van fietsen naar 7 of 14 dagen (dit wordt al met succes toegepast bij o.a. het Leidseplein en Amsterdam Centraal). Hiermee worden ook alle wrakken en weesfietsen uit een gebied verwijderd.
- Het succesvolle Fietspunt bij station Zuid wordt (gefaseerd) uitgerold over de overige



Figuur 1: Antwoord op de vraag aan 2600 Amsterdammers: Wat vindt u de vervelendste plek om uw fiets te parkeren? Bron: O+S

treinstations. Daar waar fietsers nu bij de meeste stallingen nog voor de eerste dag moeten betalen, wil de gemeente dat fietsers de eerste dag gratis in pandig kunnen parkeren. Vanaf de tweede dag wordt wel een vergoeding gevraagd, zodat de in pandige rekken niet onnodig lang worden bezet (huidig tarief Fietspunt Zuid: 1e dag gratis, 2e en 3e dag € 0,50 per dag, daarna € 2 per dag). De gemeente gaat in overleg met NS om het fietspuntconcept op korte termijn in te voeren bij de in pandige stalling van het Amstelstation, die momenteel permanent voor de helft leeg staat.

- Het inzetten van fietscoaches.
- Inzetten van flexibele fietsparkeervoorzieningen in drukke gebieden in de stad, zoals nu gebeurt op het Leidseplein.

c. Nieuwe bouwstrategie en plan voor overige drukke bestemmingen

Voor andere delen van de stad wordt met de stadsdelen gewerkt aan een meerjarenpak fietsparkeren voor drukke bestemmingen buiten de binnenstad. Daarbij zal ook speciaal aandacht zijn voor het parkeren van bakfietsen en scooters. Er komen nieuwe stallingsnormen voor woningen, kantoren en voorzieningen, die aansluiten op de problematiek van Amsterdam. Fietsparkeren wordt meer dan nu een integraal onderdeel van de planvorming.

Fietsparkeren, maatregelen tot 2020

Ingebruikname inpandige stallingen en toepassing nieuwe bouwstrategie

Bij de stations Zuid en Amsterdam Centraal wordt momenteel de bouw van nieuwe grote inpandige stallingen voorbereid. Tussen 2016 en 2020 wordt bij Centraal de capaciteit uitgebreid tot minimaal 14.000 plekken, waarvan circa 10.000 inpandige fietsparkeerplekken. Bij Station Zuid zal de capaciteit vergroot worden tot ruim 8.000 fietsparkeerplekken. Een stalling met 3.000 plekken onder het Mahlerplein is één van de onderdelen van de capaciteitsuitbreiding. Met deze maatregelen krijgen fietsers een comfortabele plek dicht bij de bestemming en kan de openbare ruimte rondom de stations aantrekkelijk worden ingericht. Bij de overige stations zijn circa 4.500 extra fietsenrekken nodig. Dit in combinatie met het beter benutten van huidige plekken door het invoeren van het Fietspuntconcept bij de inpandige fietsstallingen en het toepassen van parkeerduurbepanking bij fietsparkeerplekken in de openbare ruimte.

Fietsnetwerk, maatregelen tot en met 2016

Vooraf binnen de ring A10 is veel meer ruimte voor fietsers nodig. Om dit te bereiken moeten vele wegen anders worden ingericht. Vooruitlopend op deze reconstructies worden op korte termijn de volgende maatregelen genomen voor een verbeterd fietsnetwerk:

- a. 15 km van het meest onveilige deel van het fietsnetwerk (drukke routes waar geen vrijliggende fietspaden zijn) wordt veiliger gemaakt (rood asfalt en verbreden waar mogelijk);
- b. Verbetering van de doorstroming en het comfort door betere afstelling van verkeerslichten en het toepassen van wachttijdmelders;
- c. Nieuwe verbindingen
 - Uitbreiden fietsnetwerk met belangrijke verbindingen zoals de verbinding onder de sporen aan de westzijde van het Centraal Station en de nieuwe fietsverbinding over het Noordhollandsch Kanaal bij het Mosplein in Noord.
 - Tegelijkertijd worden meer nieuwe verbindingen voorbereid (bijvoorbeeld een snelle verbinding tussen Amstelveen en stadsdeel West, langs de Kostverlorenkade). In de komende jaren kan hier een besluit over worden genomen.



Fietsnetwerk, maatregelen tot 2020

Van een fijnmazig netwerk met redelijke kwaliteit naar een grofmazig netwerk met topkwaliteit

Fietsers moeten de ruimte krijgen die past bij de meest gebruikte vervoerswijze in Amsterdam. Dit wordt gerealiseerd door het Plusnet Fiets: een grofmazig netwerk bestaande uit ruime, comfortabele, veilige en snelle routes in de binnenstad. Fietsers krijgen hier prioriteit. De fietsroutes die behoren tot het Plusnet Fiets moeten niet alleen voldoen aan alle eisen die hieraan vanuit Duurzaam Veilig¹ worden gesteld; de fietspaden moeten ook qua breedte zijn afgestemd op het aantal fietsers dat er gebruik van maakt. Op kruisingen krijgt de fiets zoveel mogelijk voorrang en wachttijdvoorspellers verhogen het comfort voor de wachtende fietser. De aanleg van het Plusnet Fiets zal meeliften met de noodzakelijke wegconstructies en ook gefinancierd worden uit de daarvoor beschikbare middelen. Zo wordt werk met werk gemaakt en wordt de infrastructuur op een verstandige en kostenefficiënte manier vernieuwd.

¹ De landelijke visie Duurzaam Veilig is erop gericht om ongelukken zoveel als mogelijk te voorkomen en daar waar dat niet kan de kans op letsel nagenoeg uit te sluiten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten is het zoveel mogelijk beperken van potentiële conflicten tussen langzaam verkeer en snelverkeer, door bijvoorbeeld het aanleggen van vrijliggende fietspaden.



Scooteraanpak

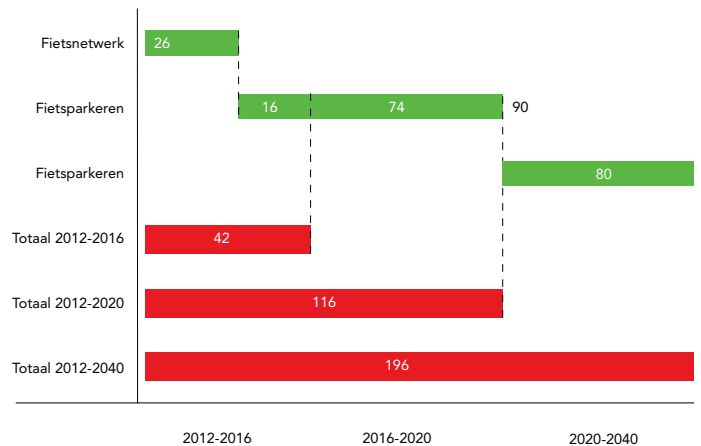
Scooters zijn niet heel gevaarlijk voor fietsers, maar fietsers ervaren wel veel hinder. In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012 – 2015 wordt beschreven wat de gemeente doet om de overlast te beperken en het aantal ongevallen met brom- en snorfietsers te verminderen. Het betreft onder andere het zoveel mogelijk weren van brom- en snorfietsen van fietspaden in 30 km/h zones en de handhavings- en voorlichtingscampagne Slowriders.

De mogelijkheden van Amsterdam om wezenlijke veranderingen te bewerkstelligen zijn beperkt, hiervoor zijn landelijke maatregelen nodig, zoals de helmplicht of het afschaffen van de snorfiets. De gemeente legt zich hier niet bij neer en zal zelf verder zoeken naar mogelijkheden om de problemen met de brom- en snorfietsen aan te pakken. De snorfiets heeft hierbij de meeste aandacht.

Kosten

Het belang van de fiets voor Amsterdam is groot. Om alle ambities te realiseren is de verwachting dat tot 2040 circa € 200 miljoen nodig is.

Voor de periode tot 2020 is een investeringsprogramma van bijna € 120 miljoen nodig om de belangrijkste knelpunten op het gebied van fietsparkeren en het fietsnetwerk op



Figuur 2: investeringen fiets 2012-2040 (in miljoenen euro's) - De investeringen in het fietsnetwerk na 2016 zijn niet weergegeven, deze worden grotendeels gefinancierd uit de beschikbare middelen voor wegconstructies.

te lossen. € 90 miljoen is nodig voor het realiseren van 38.000 parkeerplaatsen. Hiervan is ongeveer € 70 miljoen gedekt binnen lopende projecten (o.a. door ZuidasDok, ProRail en de Stadsregio) en het Mobiliteitsfonds. Voor het resterende deel is voldoende budget beschikbaar, als uitgegaan wordt van de huidige financiële kaders.

Wat levert het op voor de fietsende Amsterdammer?

De komende jaren pakken we onveilige delen van de drukste fietsroutes aan. De fietsroutes worden veiliger en stations en drukke binnenstedelijke bestemmingen beter bereikbaar. Niet alleen de fietsende Amsterdammer heeft hier profijt van. De fiets is een onmisbaar onderdeel van de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk in Amsterdam. De bovenstaande maatregelen zijn nodig en economisch verantwoord. Vergeleken met de andere vervoerwijzen, levert investeren in de fiets het meeste effect per euro op. Daarmee behoudt en verstevigt Amsterdam zijn positie als internationale fietsstad nummer 1. Dat is geen doel op zich, maar een perfect middel om Amsterdam ook voor de toekomst aantrekkelijk, duurzaam, gezond en bereikbaar te houden.



1 Analyse van het fietsgebruik

1.1 De fiets is snel en goedkoop

Dagelijks maken de bewoners en bezoekers van Amsterdam in totaal zo'n 1,5 miljoen verplaatsingen van, naar en binnen de Amsterdamse binnenstad ². Bijna een derde (30%) hiervan leggen zij per fiets af. Vlak na de auto (34%) is de fiets hiermee de meest gebruikte vervoerswijze. Bewoners die zich in de binnenstad verplaatsen kiezen zelfs in 62% van de gevallen voor de fiets. Reden voor deze populariteit in de binnenstad: de fiets is snel en goedkoop.

Snel: er is nauwelijks reistijdverschil tussen auto en fiets bij een rit in de binnenstad. Met de auto haal je een gemiddelde snelheid van 17 km/uur. Met de fiets is dit gemiddeld 13 km/uur. Het verschil in reistijd is beperkt, omdat fietsers sneller en dichter bij hun bestem-

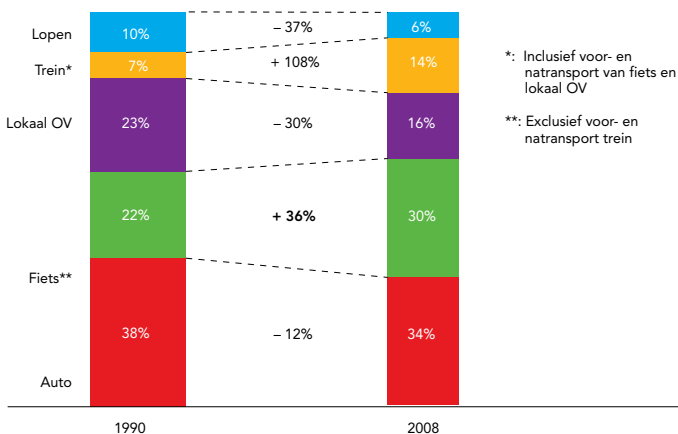
ming kunnen parkeren. Het openbaar vervoer is door loop-, wacht- en eventuele overstaptijden met 9 km/uur een stuk langzamer dan de fiets.

Goedkoop: De fiets is per kilometer zowel voor de reiziger als voor de maatschappij de goedkoopste vervoerswijze in Amsterdam. De kosten van het gebruik van een fiets zijn laag en de bijdrage van de overheid is beperkt. Automobilisten betalen in de binnenstad tot € 5 per uur voor een parkeerplaats. Een rit met het OV kost vaak meer dan € 2. Autoverplaatsingen zorgen daarnaast voor maatschappelijke kosten als gevolg van congestie en luchtverontreiniging. Bij het OV wordt een substantieel deel van de exploitatiekosten gedragen door de overheid.

Naast de auto en het OV is er nog een ander alternatief voor fietsers: de brom- en/of snorfiets. Het gebruik hiervan is de laatste jaren toegenomen. In het totale verkeer is het aandeel van de brom- en snorfiets nog steeds beperkt. In 2009 werd 2% van de verplaatsingen door Amsterdammers met een brom- of snorfiets afgelegd. De brom- en snorfiets wordt het meest gebruikt door 16- en 17-jarigen en voor verplaatsingen van 7,5 tot 10 kilometer. In de stad is de gemiddelde snelheid van de bromfiets vrijwel gelijk aan die van de fiets (14 versus 13 km/uur). Bij langere verplaatsingen gaat de brom-/snorfiets sneller (18 km/uur). Een nadeel van de brom- en snorfiets, vergeleken met de fiets, is een hogere aanschafprijs en het grotere risico om gewond te raken bij een ongeval. In toenemende mate wordt overlast ervaren van brom- en snorfietsen in de vorm van gevoelens van onveiligheid en geluid- en stankoverlast. In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012 – 2015 wordt beschreven wat de gemeente doet om de overlast te beperken en het aantal ongevallen met brom- en snorfietsers te verminderen.

De elektrische fiets

Op dit moment is 15 % van de nieuw verkochte fietsen een elektrische fiets. Vijf jaar geleden was dit aandeel nog 2%. Het totaal aantal elektrische fietsen in Nederland ligt nu tussen de 750.000 en 1.000.000 (op een totaal van 18 miljoen fietsen). De elektrische fiets is vooral populair bij ouderen. 43% van de eigenaren is ouder dan 65 en 80 % is ouder dan 50 jaar. Er is een toenemende verkoop aan 18 tot 49 jarigen. De elektrische fiets begint een steeds belangrijker aandeel in te nemen in het totaal aantal verplaatsingen. Het



Figuur 3: percentage van het aantal reizen met herkomst en/of bestemming binnen de ring A10

² Het gebied binnen de ring, ten zuiden van het IJ, verplaatsingen langer dan 1 km

belangrijkste positieve effect hiervan is dat de elektrische fiets een deel van de korte autoritten kan vervangen. Een risico van de toenemende populariteit is dat de afloop van fietsongevallen ernstiger kan zijn door de hogere snelheid van de elektrische fiets.

Actieradius van de elektrische fiets

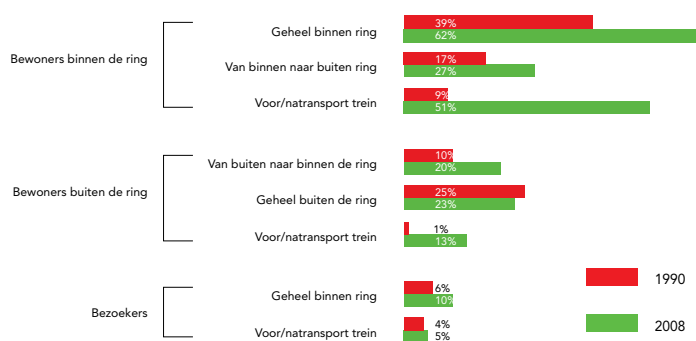
De actieradius van elektrische fietsen is in de afgelopen jaren flink verruimd en verwacht wordt dat deze ontwikkeling zich de komende jaren zal doorzetten. Binnen 5 jaar zal een actieradius van 200 km mogelijk zijn. Uit een test van de ANWB uit 2012 blijkt de gemiddelde actieradius van 10 geteste elektrische fietsen 57 km is. De actieradius is groot genoeg om op het werk of thuis de batterij op te laden. Ondanks de afwezigheid van openbare oplaadvoorzieningen is de verkoop van elektrische fietsen in de afgelopen jaren sterk gegroeid. Er is dus geen noodzaak om te investeren in openbare oplaadpunten voor elektrische fietsen.

1.2 Fietsgebruik is enorm gegroeid

In de periode 1990 tot en met 2008 is het fietsgebruik in de Amsterdamse binnenstad met 44% gestegen³. De groei komt grotendeels door drie ontwikkelingen:

1. **Autoparkeerbeleid:** door de invoering en intensivering van het parkeerbeleid is het voor bewoners in de afgelopen 20 jaar duurder geworden om hun auto (buiten het eigen vergunningsgebied) te parkeren. Het is daardoor aantrekkelijker geworden om voor de fiets te kiezen. Het is terug te zien in de ontwikkeling van het fietsgebruik. Dit is voor korte ritten binnen de ring veel meer toegenomen onder personen met een auto in het huishouden (van 29% naar 59%) dan onder personen zonder auto in het huishouden (van 45% naar 62%). Onder bewoners van Amsterdam heeft dus een verschuiving plaatsgevonden van het gebruik van de auto naar het gebruik van de fiets.
2. **Toegenomen opleidingsniveau:** hoger opgeleiden (HBO of universiteit) nemen in Amsterdam gemiddeld vaker de fiets dan mensen met een lagere opleiding. In het gebied binnen de ring is de bevolkingssamenstelling in de afgelopen 20 jaar duidelijk

³ Gebruikte bronnen: Amsterdamse huishoudenquêtes en Mobiliteitsonderzoek Nederland. Recentere betrouwbare informatie over het aantal fietsverplaatsingen van Amsterdammers was op het moment van analyseren niet beschikbaar



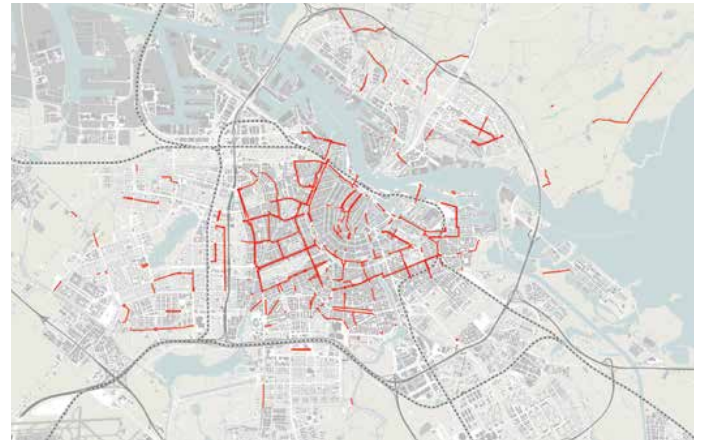
Figuur 4: Ontwikkeling aandeel fiets voor verschillende typen gebruikers en gebieden

veranderd. In 1990 woonden in de binnenstad van Amsterdam 30% hoger opgeleiden, in 2008 was dit aandeel 57%. Hierdoor is het gebruik van de fiets toegenomen. Dit ging vooral ten koste van het openbaar vervoer gebruik.

3. **Toenemende populariteit fiets onder ouderen:** mensen blijven langer fietsen dan 20 jaar geleden. In 1990 nam het fietsgebruik vanaf 30 jaar snel af. Nu blijven mensen tot 60 jaar doorfietsen, om pas daarna geleidelijk minder op de fiets te stappen.

Het groeiende fietsgebruik laat een divers beeld zien wanneer we inzoomen op specifieke groepen en gebieden. In figuur 4 is te zien dat vooral bewoners in het gebied binnen de ring voor lokale verplaatsingen en voor ritten van en naar het station meer zijn gaan fietsen. Vooral de groei van het fietsaandeel in ritten van en naar stations is groot (van 9% naar 51%).

Voor bewoners buiten de Amsterdamse binnenstad zijn de voordelen van de fiets minder opvallend. De parkeertarieven zijn hier lager en auto en OV rijden hier veel sneller. Bovendien is het aandeel hoger opgeleiden in deze gebieden ongeveer gelijk gebleven (van 19% naar 22%). In deze gebieden is het fietsgebruik dan ook lager en minder gegroeid dan in de binnenstad.



1.3 Stations en binnenstad onvoldoende ingesteld op groei

Beschikbare fietsparkeerplekken

Vooral bij de treinstations zijn te weinig beschikbare fietsparkeerplekken, terwijl het fietsgebruik van en naar de stations het sterkst zal groeien in de komende jaren. Bij treinstations komt door de vele fietsers de bereikbaarheid in het geding; het zoeken naar een geschikte plek om je fiets te parkeren leidt tot tijdverlies en dat maakt de fiets minder aantrekkelijk als vervoermiddel van en naar het station. Dit speelt vooral bij het Centraal Station, waar de bezettingsgraad van de fietsvoorzieningen in de openbare ruimte ruim boven de 100% ligt.

Op een aantal belangrijke bestemmingen in de binnenstad, zoals het Leidseplein en het Rode Lopergebied, worden vooral voetgangers op de drukste momenten gehinderd door de vele geparkeerde fietsen. Het tekort aan fietsparkeerplekken in de binnenstad is niet direct van invloed op de bereikbaarheid van de bestemmingen (men vindt altijd wel een plek om te parkeren), maar heeft wel invloed op een veilige en schone inrichting van de openbare ruimte.

Soortgelijke aspecten spelen op dit moment slechts beperkt een rol bij de brom- en snorfiets. De behoefte aan parkeerplekken bij stations is veel kleiner (circa 1,5% van de geparkeerde voertuigen bij CS en Zuid betreft een brom- of snorfiets) en het is voor brom- en

Figuur 5: fietspaden en fietsstroken op het Hoofdnets Fiets die minder breed zijn dan 2m

snorfietsers over het algemeen makkelijker om een plek te vinden omdat ze geen rek nodig hebben. Bij drukke binnenstedelijke bestemmingen is het aandeel van geparkeerde brom- en snorfietsen groter (op het Leidseplein en de Rode Loper is dit aandeel op de piekmomenten 6 á 7%). Hier kunnen brom- en snorfietsen knelpunten in de openbare ruimte opleveren doordat ze andere gebruikers of functies hinderen.

Breedte fietspaden

In het centrum van Amsterdam wordt het meest gefietst en juist hier zijn de fietspaden vaak niet breed genoeg. Hier zijn verbeteringen het hardst nodig om de verkeersveiligheid te verbeteren en om ervoor te zorgen dat de groei van het fietsgebruik niet wordt afgeremd. In figuur 5 zijn alle fietspaden en -stroken weergegeven die minder breed zijn dan 2 meter.

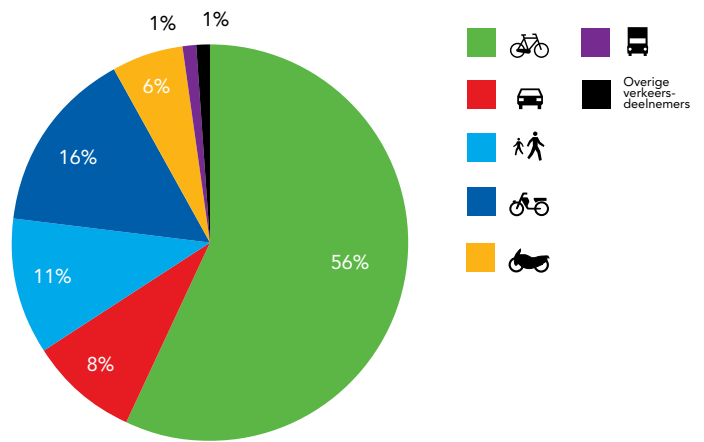


1.4 Belang van de fiets rechtvaardigt investeringen

Voor Amsterdam is het groeiend aantal fietsers goed nieuws. Naast de financiële voordelen voor gebruikers zijn er ook maatschappelijke voordelen. De auto neemt veel ruimte in en stoot uitlaatgassen uit. Als de verschuiving van auto- naar fietsgebruik in de binnenstad niet had plaatsgevonden, dan zou de gemeente nu ieder jaar € 20 miljoen extra moeten uitgeven aan weginfrastructuur. Ook de hoeveelheid stikstof in de lucht zou ongeveer 0,5 µg per m³ hoger zijn dan nu het geval is. Om dit te compenseren zouden (bovenop het bestaande luchtkwaliteitsprogramma) extra maatregelen genomen moeten worden van naar schatting € 50 miljoen. Door de groei van het fietsverkeer is dit nu niet nodig.

De toename van het fietsgebruik heeft er ook voor gezorgd dat het openbaar vervoer minder gebruikt is. Tussen 1990 en 2008 is het aantal OV-reizigers in de binnenstad met 15% gedaald. Als dit niet was gebeurd, dan zou de Stadsregio Amsterdam jaarlijks € 20 miljoen meer uit moeten geven aan het Amsterdamse openbaar vervoer om ervoor te zorgen dat deze mensen met het OV kunnen reizen.

Een negatief aspect aan de groei van het fietsgebruik is dat het aantal verkeersongelukken met fietsers is toegenomen. Fietsers vormen in het verkeer een kwetsbare groep. Meer dan andere verkeersdeelnemers raken zij (ernstig) gewond bij verkeersongevallen. In de periode 2007 t/m 2009 bedroeg het aantal ernstig gewonde fietsers per jaar circa 500. De



Figuur 6: Aandeel ernstig gewonden per vervoerswijze in de periode van 2007 t/m 2009 (N=2726)

toename van het fietsgebruik in de periode 1990-2008 heeft geleid tot een stijging van de maatschappelijke kosten met € 20 miljoen per jaar.

Ook de gemeentelijke inspanningen om verlaten fietsen en wrakken weg te nemen zijn toegenomen, maar per saldo is de maatschappelijke waarde van de fiets zeer positief. Dit rechtvaardigt investeringen voor de fietser.



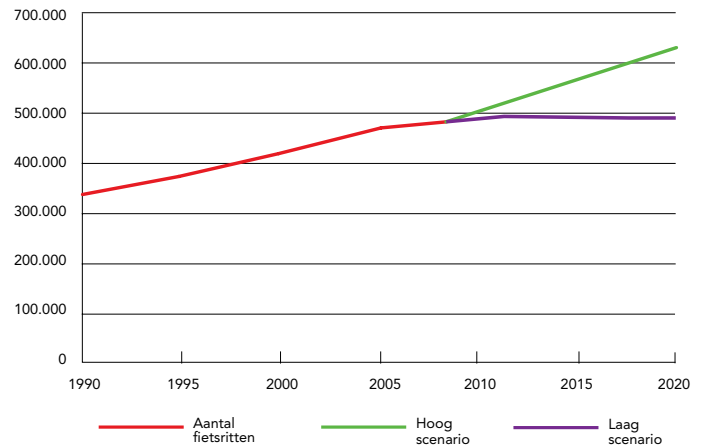
1.5 Groei van het fietsgebruik zet door

Voor het uitstippelen van het fietsbeleid is het van belang om inschattingen te maken van het meest waarschijnlijke toekomstbeeld. Voorspellingen hebben echter een hoge mate van onzekerheid. Daarom is voor de groei van het fietsgebruik gewerkt met een hoog scenario en een laag scenario. In het hoge scenario is ervan uitgegaan dat de ontwikkelingen die de groei van het fietsgebruik verklaren, zich zullen voortzetten en dat de reikwijdte hiervan zich zal uitbreiden naar gebieden buiten het centrum. In het lage scenario worden deze ontwikkelingen niet verondersteld. In de onderstaande grafiek is de verwachte groei van het fietsverkeer in de Amsterdamse binnenstad weergegeven.

Op basis van deze analyse wordt een groei van het fietsgebruik in de Amsterdamse binnenstad verwacht van 0% tot 20% tot en met 2020. Er wordt aangenomen dat beide scenario's even waarschijnlijk zijn. Er wordt daarom uitgegaan van een groei van 10%.

Groei vooral merkbaar bij treinstations

De verwachte groei van 10% geldt niet overall. De groei zal het meest merkbaar zijn rondom de treinstations. In de afgelopen 20 jaar is het gebruik van de fiets van en naar treinstations explosief gestegen. Door een verwachte verdere groei van het treinverkeer zet de toename van het fietsgebruik waarschijnlijk door. Dit leidt tot een grotere vraag naar fietsparkeerplekken bij stations en drukker fietsverkeer op de wegen richting de treinstations.



Figuur 7: Prognose van het aantal dagelijkse fietsritten van, naar en binnen de Amsterdamse binnenstad

Voor de volgende drie gebieden is de ontwikkeling van het fietsgebruik ingeschat:

- Een groei van 25% van het aantal fietsritten van en naar treinstations.
- Een groei van 10% van het aantal fietsritten van, naar en binnen de Amsterdamse binnenstad.
- Een groei van 5% van het aantal fietsritten geheel buiten de Amsterdamse binnenstad.



2 Doel & strategie fietsbeleid



2.1 Doel Meerjarenplan Fiets 2012-2016

Het hoofddoel van het Meerjarenplan Fiets is het zo goed mogelijk inspelen op de groei van fietsgebruik. Voor de Amsterdammers en bezoekers van Amsterdam betekent dit concreet:

- Snel, veilig en comfortabel door de stad kunnen fietsen.
- Je fiets snel en veilig kunnen parkeren.

2.2 Strategie 2012 - 2016

Om in 2020 de belangrijkste knelpunten op het gebied van fietsparkeren en het fietsnetwerk opgelost te hebben moet in de periode 2012 - 2016 een aantal stappen worden gezet:

1. Inzetten op het beheersen van de grootste knelpunten op het gebied van fietsparkeren en de verkeersonveiligheid, met de focus op:
 - de fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad en bij de treinstations. Een gebrek aan beschikbare fietsparkeerplekken kan leiden tot een rem op de groei van het fietsgebruik. Prioriteit ligt bij de treinstations waar de ruimte beperkt is en de vraag naar fietsparkeerplekken groot is en nog verder doorgroeit de komende jaren.
 - de fietsroutes in de binnenstad. Hier fietsen de meeste fietsers en hier zet de groei zich verder door. Juist op deze drukke routes zijn de fietspaden vaak te smal en vinden de meeste ongevallen plaats.
2. Slimmer inzetten van bestaande middelen. De financiële middelen voor een aantal kleine Fietspunten kunnen efficiënter ingezet worden om grote fietspunten bij de stations te exploiteren. Hierdoor worden met dezelfde middelen meer gratis bewaakte fietsparkeerplekken geboden.
3. Opstellen van nieuwe stallingsnormen voor fietsparkeren voor woningen, kantoren en voorzieningen, zodat fietsparkeren een integraal onderdeel wordt van de planvorming van nieuwe bouwprojecten.
4. Volop experimenteren met nieuwe concepten om het fietsparkeren te reguleren, zodat er een instrumentarium wordt ontwikkeld dat uitgerold kan worden over de hele stad:
 - verder experimenteren met parkeerduurbepanking;
 - vaker inzetten van piekvoorzieningen;
 - inzetten van fietscoaches;
 - testen van nieuwe betalingsystemen (zoals de OV-chipkaart);
 - testen van nieuwe registratiesystemen;
5. Continuëren van onderzoek naar de ontwikkeling van het gedrag van de fietser, o.a. stallingsgedrag en betalingsbereidheid.
6. Nemen van de resterende investeringsbeslissingen voor de uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit bij de treinstations.
7. Vaststellen van een Plusnet Fiets, waarmee een start gemaakt kan worden naar een grofmazig fietsnetwerk van topkwaliteit.



2.3 De beoogde resultaten 2012-2106

Amsterdammers zullen in 2017 merken dat er meer beschikbare fietsparkeerplekken op de drukste locaties zijn en dat de drukste fietsroutes veiliger zijn ingericht. Concreet zijn de beoogde resultaten van de maatregelen:

Fietsparkeren tot en met 2016:

- bij Amsterdam Centraal Station zijn 1.700 extra fietsparkeerplekken beschikbaar in de openbare ruimte. De eerste nieuwe inpandige stalling van ongeveer 1.000 plekken is geopend;
- de investeringsbeslissingen zijn genomen over de benodigde uitbreiding tot 2020. Er wordt rekening gehouden met tenminste een totale capaciteit van 14.000 plekken, oplopend tot maximaal 20.000 plekken;
- de nieuwe stalling onder het Mahlerplein met 3.000 fietsparkeerplekken bij Station Zuid is bijna gereed;
- bij de overige treinstations zijn in totaal 800 extra fietsplekken in de openbare ruimte gerealiseerd;
- de inpandige fietsstalling bij het Amstelstation is een Fietspunt waar fietsers de eerste dag gratis hun fiets kunnen parkeren;
- bij OV-knooppunten (zoals bij de nieuwe stations van de Noord/Zuidlijn) zijn ruim 2.000 extra fietsenrekken geplaatst;

- de bestaande fietsparkeercapaciteit in de openbare ruimte wordt beter benut, door een maximum parkeerduur van 14 dagen in drukke gebieden, parkeerverboden en handhaving;
- rondom het Leidseplein en de Rode Loper worden in totaal 4.500 fietsparkeerplekken gerealiseerd. Door deze uitbreiding - gecombineerd met maatregelen om de plekken beter te benutten - zijn er voldoende fietsparkeerplekken beschikbaar;
- bij elke nieuw te bouwen woning, kantoor of voorziening worden voldoende en toegankelijke fietsparkeervoorzieningen bijgebouwd.

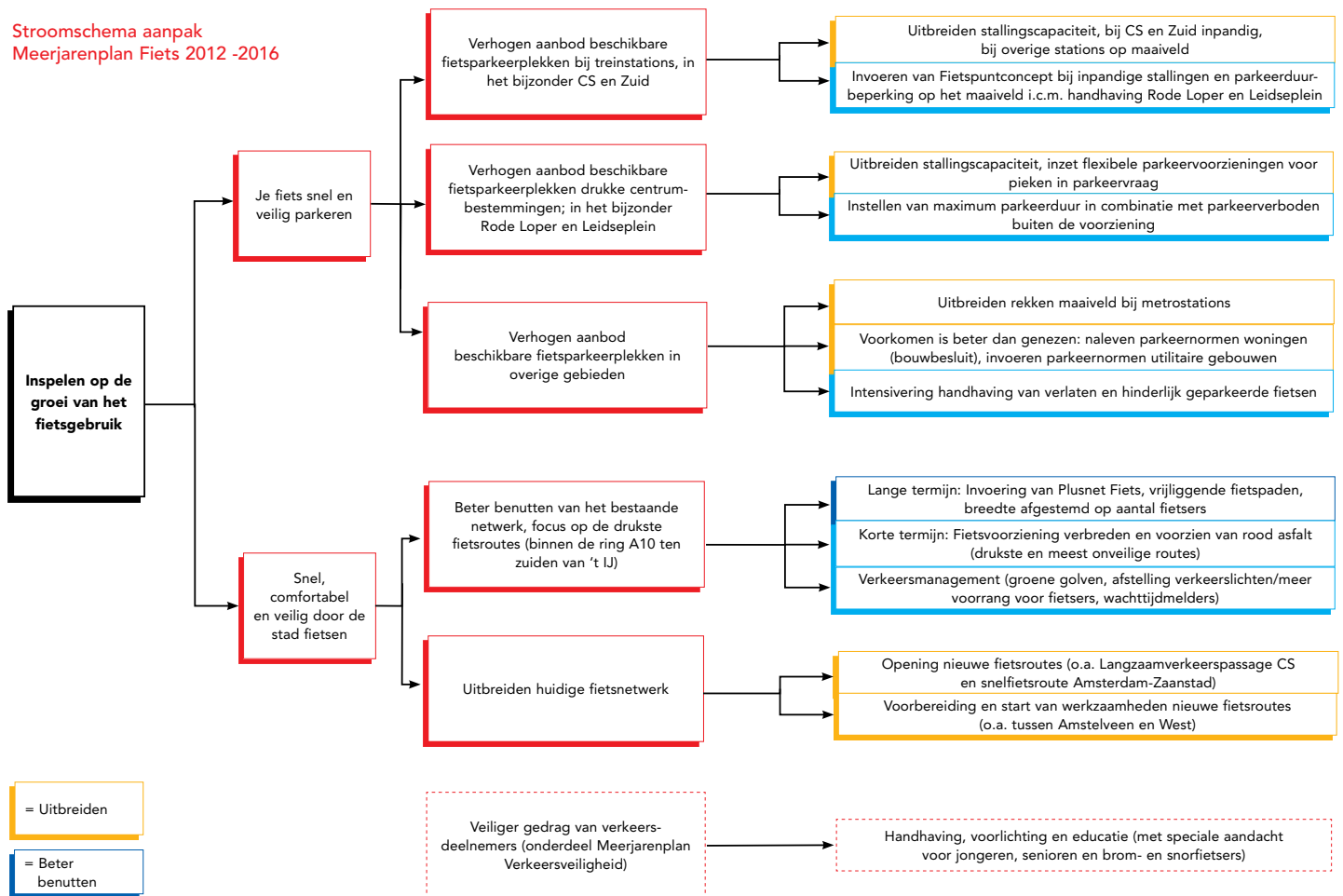
Fietsnetwerk tot en met 2016:

- 15 km van het belangrijkste deel van het fietsnetwerk (de drukste routes) is veiliger (rood asfalt) en waar mogelijk breder (ook in verband met scooters en bakfietsen) gemaakt;
- er zijn snellere fietsverbindingen gerealiseerd onder het CS en bij het Mosplein en er is een besluit genomen over het maken van minimaal één andere nieuwe verbinding.
- er is een Plusnet Fiets vastgesteld dat bestaat uit vrijliggende fietspaden, waarvan de breedte is afgestemd op het aantal fietsers.

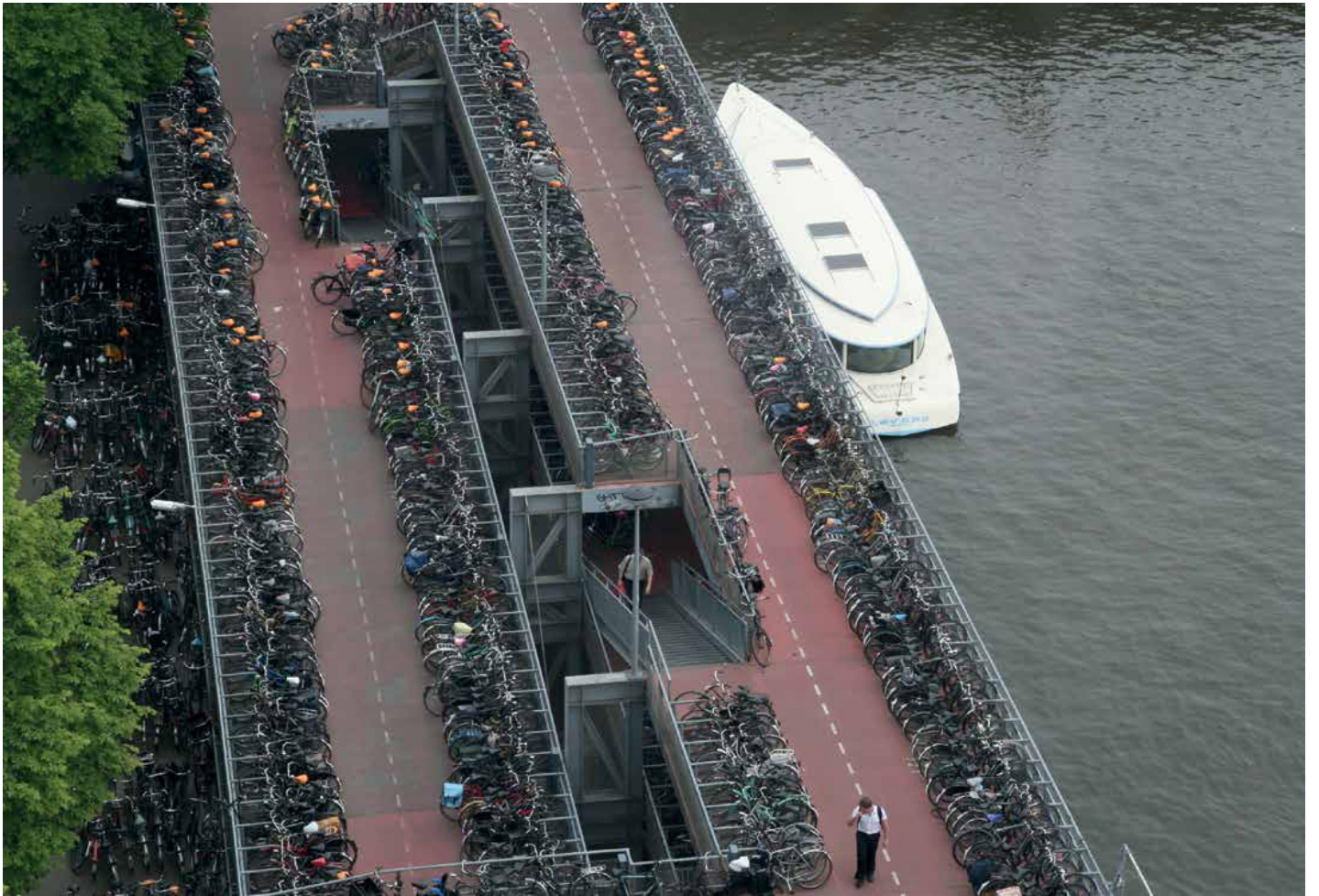
Voor de uitvoering van het fietsbeleid is een aanpak opgesteld, die schematisch is weergegeven op de volgende pagina. Deze aanpak, de organisatie en financiering wordt verder beschreven in de volgende hoofdstukken.



Stroomschema aanpak
Meerjarenplan Fiets 2012 -2016







3 Fietsparkeren

3.1 Stevig uitbreiden en beter benutten van de capaciteit

De hoeveelheid fietsen en weesfietsen op de drukst bezochte locaties zorgt ervoor dat het niet altijd mogelijk is om dicht bij de bestemming te parkeren. Dit is bijvoorbeeld het geval bij Amsterdam CS. Het streven is dan ook om dit te verbeteren. Dit moet gebeuren door de bestaande fietsparkeerplekken beter te benutten en het aantal fietsparkeerplekken uit te breiden. In deze paragraaf worden de hoofdlijnen van de maatregelen beschreven, in de daarop volgende paragrafen wordt duidelijk welke maatregel voor welk gebied het meest geschikt is.

Uitbreiden van het aantal fietsparkeervoorzieningen

Tot 2020

Er zijn tot 2020 ongeveer 38.000 extra fietsparkeerplekken nodig om de grootste knelpunten bij treinstations en drukke binnenstedelijke gebieden, zoals op de Rode Loper, bij de toekomstige stations van de Noord/Zuidlijn en het Leidseplein op te lossen. Deels zal dit in de vorm van grote inpandige stallingen zijn en deels in de vorm van fietsenrekken in de openbare ruimte. Met deze investeringen is een bedrag van ongeveer € 90 miljoen gemoeid. Hiervan is ongeveer € 70 miljoen gedekt binnen de lopende projecten (o.a. door ZuidasDok, ProRail en de Stadsregio) en vanuit het Mobiliteitsfonds. Het aantal benodigde plekken is als volgt verdeeld:

- Treinstations: circa 26.000 plekken
- OV-knooppunten en drukke binnenstedelijke bestemmingen, zoals Weesperplein, Leidseplein en Rode Loper: circa 7.000 plekken
- Overige gebieden (voornamelijk woongebieden): circa 5.000 plekken

Na 2020

Na 2020 zijn er naar verwachting nog eens 80.000 plekken nodig voor fietsparkeervoorzieningen in woonbuurten. De kosten hiervan zullen ongeveer € 80 miljoen bedragen.

Beter benutten van de capaciteit door reguleren langparkeren

De maatschappelijke waarde van de fiets zit in het gebruik. Fietsen die langer dan een dag stil staan, nemen kostbare openbare ruimte in. De gemeente neemt maatregelen om langparkeren terug te dringen, om te voorkomen dat de parkeervoorzieningen op de drukste plekken onnodig lang worden bezet. Afhankelijk van de lokale situatie wordt daarbij gekozen voor een verdere uitrol van het Fietspuntconcept of een beperking van de parkeerduur.

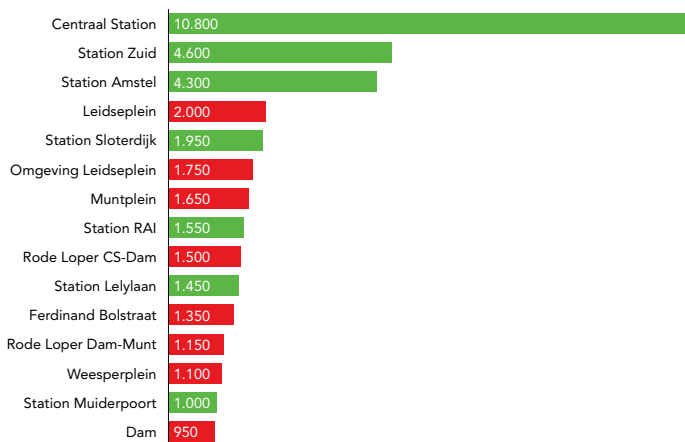
Uitrollen van het Fietspuntconcept: eerste dag gratis inpandig parkeren, vanaf tweede dag betalen

Het Fietspuntconcept geeft de beste sturingsmogelijkheden. Fietsers worden niet beperkt in hun parkeermogelijkheden, maar zullen voor het lang parkeren op de beste plekken (inpandige bewaakte stallingen) een eigen bijdrage moeten leveren, of kunnen hun fiets gratis iets verder weg parkeren. De gemeente kiest voor het huidige Fietspuntconcept (eerste dag gratis, vanaf tweede dag betalen - huidig tarief Fietspunt Zuid: 1e dag gratis, 2e en 3e dag € 0,50 per dag, daarna € 2 per dag), omdat dat succesvol is bij de stalling van Station Zuid. De eerste parkeerdag blijft gratis om het fietsen te stimuleren en vanwege de grote baten van fietsgebruik. Vanaf de tweede dag moet een bedrag betaald worden voor het stallen. Aangezien de meeste fietsers (74% in Fietspunt Zuid) minder dan een dag parkeren en dus niet hoeven te betalen, is de opbrengst naar verwachting gering. Het Fietspuntconcept is dan ook nadrukkelijk niet bedoeld als financieringsbron maar als reguleringsinstrument.

Het Fietspuntconcept werkt alleen als de fietsvoorziening goed af te sluiten is. Momenteel zijn de kosten van het Fietspuntconcept nog hoog, omdat het betaalproces nog volledig met de hand plaatsvindt en dus inzet van personeel vereist. Bij inpandige en ondergrondse stallingen ligt het Fietspuntconcept het meest voor de hand, omdat er personeel nodig is om de sociale veiligheid te waarborgen. Dit personeel kan ook ingezet worden voor het betaalproces, zodat de meerkosten beperkt blijven. Bij fietsenrekken in de openbare ruimte is geen toezicht nodig.

Parkeerduurbeperking

Voor fietsvoorzieningen in de openbare ruimte, waar geen toezicht aanwezig is, is het Fietspuntconcept niet de meest kostenefficiënte vorm om langparkeren in te perken. In die situaties is parkeerduurbeperking een geschikt alternatief. Fietsers mogen dan



Figuur 8: De vraag naar fietsparkeerplekken

gratis parkeren tot maximaal 7 of 14 dagen, afhankelijk van de locatie. Strikte handhaving is nodig om de parkeerduurbepaling af te dwingen. Deze handhaving is ook kostbaar, maar makkelijker toepasbaar bij kleinere en verspreid liggende fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Parkeerduurbepaling wordt al toegepast bij het Leidseplein en Amsterdam CS.

Experiment met het stroomlijnen van het betaalproces

Het uitrollen van het Fietspuntconcept wordt vooral beperkt door de hoge kosten. De gemeente ziet kansen om het concept op de langere termijn op meer locaties in te zetten als het betalingsproces geautomatiseerd zou kunnen worden. In de eerste plaats kan dan gedacht worden aan grootschalige (bovengrondse) stallingen bij drukke OV-knooppunten. Vanaf 2013 wordt een experiment in een Fietspuntstalling gestart met een nieuw transactiesysteem (de OV-chipkaart), met als doel het comfort voor de reizigers te vergroten en de kosten voor de exploitatie van de stalling te verlagen.



3.2 Ieder gebied een eigen aanpak – grootschalige inbandige voorzieningen of fietsenrekken in de openbare ruimte

Een goede oplossing vereist maatwerk, afgestemd op de karakteristieken van elke specifieke locatie. Voor iedere locatie zijn twee factoren bepalend voor de maatregelen die nodig zijn.

- **Spreiding:** is de vraag naar fietsparkeerplekken geconcentreerd rondom één bestemming of is er sprake van een groot gebied met verschillende bestemmingen?
- **Parkeerduur:** hoe lang parkeren fietsers bij een bestemming?

Bij bestemmingen waar veel fietsers hun fiets lang (langer dan 4 uur) willen parkeren liggen grootschalige (eventueel inbandige) fietsparkeervoorzieningen voor de hand. Bij bestemmingen waar fietsers over het algemeen kort en verspreid over verschillende plekken hun fiets stallen, zijn meerdere kleinschalige fietsvoorzieningen een logische oplossing.

In Amsterdam zijn drie gebieden te onderscheiden voor het fietsparkeren:

1. Treinstations

- **Spreiding:** stations zijn met afstand de meest geconcentreerde fietsbestemmingen in de stad. Alleen al bij het Centraal Station staan meer fietsen gestald dan langs de gehele Rode Loper (zie figuur 8).
- **Parkeerduur:** bij stations stalt meer dan 90 procent van de fietsers zijn of haar fiets langer dan 4 uur.



2. Drukke binnenstedelijke fietsbestemmingen (Leidseplein en Rode Loper)

- *Spreiding*: in de binnenstad is de fietsparkeerdruk hoog, maar veel minder geconcentreerd dan bij stations.
- *Parkeerduur*: de meeste fietsen in de binnenstad worden korter dan 4 uur geparkeerd.

3. Alle overige gebieden, vooral woongebieden

- *Spreiding*: in de overige gebieden is de fietsparkeerproblematiek minder nijpend. Fietsen worden zeer gespreid gestald.
- *Parkeerduur*: bij woningen en kantoren worden fietsen lang gestald, bij voorzieningen kort.

Stallen van de elektrische fiets

Uit onderzoek van het Fietsberaad blijkt dat gebruikers het stallen als belangrijkste knelpunt benoemen. De gebruikers zijn vooral bang dat hun fiets beschadigt. De gebruikers hebben voorkeur voor fietsnietjes en fietsvakken. In inpandige stallingen gaat het gebruik van fietsnietjes of -vakken ten koste van de capaciteit van de stalling. Daarom is het van belang dat een beheerder maatwerk kan leveren op basis van de vraag naar aparte fietsvoorzieningen voor elektrische fietsen. Het bestaande programma van eisen voor fietsstallingen zal geactualiseerd worden en hierin zal aandacht worden besteed aan het stallen van elektrische fietsen.

3.3 Parkeren bij treinstations, gebied 1a: fietsparkeren bij het Centraal Station en Station Zuid

De verantwoordelijkheid voor het fietsparkeren bij de treinstations is verdeeld over verschillende partijen. ProRail is verantwoordelijk voor de bouw van stallingen en NS exploiteert enkele stallingen. De gemeente is in overleg met de betrokken partijen over de plannen die in dit Meerjarenplan worden beschreven.

Grootschalige stallingen noodzakelijk

Bij het Centraal Station is op dit moment een serieus tekort aan fietsparkeerplaatsen. Fietsers zijn gedwongen lang te zoeken en steeds verder van het station te parkeren. Fietsparkeren bij Centraal Station is niet langer een probleem van een slordige openbare ruimte, maar het is een bereikbaarheidsprobleem aan het worden. Bij het Centraal Station zijn nieuwe (inpandige) stallingen gepland met een totale extra capaciteit van ongeveer 8.200 plekken. De gemeente verwacht dat nog een aanvullende nieuwe capaciteit nodig is van zo'n 2.400 plekken. Samen met de bestaande stallingen komt de totale capaciteit dan op circa 14.000 plekken. Dit is naar verwachting voldoende om aan de vraag naar fietsparkeerplaatsen te voldoen. Er wordt in het project ook rekening gehouden met hogere groeiprognozes. De gemeente zet zich in om samen met ProRail en de Stadsregio Amsterdam deze aanvullende stallingen voor 2020 te realiseren.



Het fietsverkeer van en naar de treinstations groeit tussen 2011 en 2020 naar verwachting 25%. De gemeente wil zo lang mogelijk flexibel kunnen blijven in het aantal fietsparkeerplekken dat zij realiseert. Om later nog te kunnen inspelen op een grotere vraag dan verwacht, worden de huidige grootschalige bovengrondse stallingen (fietsflat en fietsplatforms aan de IJzijde van CS) pas verwijderd als duidelijk is dat de nieuwe stallingen voldoende capaciteit bieden.

Bij Station Zuid zijn vraag en aanbod nu nog redelijk in balans, maar met de bouw van het Zuidasdok verdwijnen alle bestaande plaatsen in de openbare ruimte. Bij Station Zuid en CS zijn grootschalige inpandige stallingen de aangewezen oplossing om dit tekort op te vangen. Hier zijn drie redenen voor:

1. De ruimte rondom beide stations is zo schaars dat het alleen met inpandige stallingen mogelijk is om fietsers dicht bij het station te laten parkeren.
2. Bij stations stalt meer dan 90% van de fietsers zijn of haar fiets langer dan 4 uur. Inpandige stallingen voorzien in de behoefte van deze groep reizigers. Zij hechten meer waarde aan het comfort, de veiligheid en de zekerheid van een bewaakte stalling dan fietsers die ergens kort hun fiets stallen.
3. Door de grootte van stationsstallingen (minimaal 2.000 plekken) kunnen de hoge vaste beheers- en exploitatiekosten van een stalling over veel parkeerplekken worden omgeslagen, waardoor de kosten per plaats beperkt blijven.



Bij Station Zuid zijn in totaal 4.900 nieuwe fietsparkeerplekken nodig. Er wordt gezocht naar de beste locatie(s) om deze plekken te realiseren. De definitieve locaties zijn onder andere afhankelijk van de bouwplannen in de Zuidas.

Beter benutten – invoeren van het Fietspuntconcept en parkeerduurbeperking

- Bij de nieuwe stallingen wil de gemeente het Fietspuntconcept invoeren, waardoor fietsers de eerste dag gratis kunnen parkeren, zodat de stalling goed benut wordt.
- Bij het Station Zuid wordt een parkeerduurbeperking van 14 dagen ingesteld voor het parkeren in de rekken rondom het station. De parkeerduurbeperking van 14 dagen bij het Centraal Station wordt gecontinueerd.

Als de fietsflat en fietsplatforms blijven bestaan, dan zijn deze voorzieningen ook geschikt om Fietspunt te worden. Dit kan pas als er voldoende fietsvoorzieningen bij Centraal Station beschikbaar zijn. Voorlopig wordt bij deze voorzieningen de parkeerduurbeperking van 14 dagen gehandhaafd.

Fietsparkeerverbod voor een aantrekkelijke openbare ruimte

Sluitstuk van het fietsparkeerbeleid bij de stations CS en Zuid is handhaving van het fietsparkeerverbod in de openbare ruimte (buiten eventuele resterende stallingen). Alleen dan komen de andere functies van de openbare ruimte (o.a. verblijfsruimte en loopverkeer) rondom het station niet in het gedrang.



Figuur 9: mogelijke locaties extra parkeervoorzieningen Centraal Station

Maatregelen op korte termijn, tijdelijk extra plekken

De planning bij de stations CS en Zuid is afhankelijk van de lopende bouwprojecten. De geplande en nog te plannen nieuwe stallingen kunnen pas op langere termijn worden gerealiseerd. Op korte termijn ligt de focus vooral op pragmatische oplossingen:

- Centraal Station: Het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) heeft opdracht gekregen om te kijken naar de mogelijkheden om op korte termijn extra fietsvoorzieningen rond het Centraal Station te realiseren. Uitbreidingsmogelijkheden zijn bij het Fietsplatform (circa 1.000 extra plekken), Waterplein Oost (ca. 300 extra plekken) en onder de sporen aan de Oostzijde (circa 700 extra plekken). Door een gedeelte van de bestaande rekken te vervangen door dubbellaagsrekken kunnen er nog eens 200 plekken gerealiseerd worden. Daarmee komt het totaal op 2.200 extra plekken, waarvan er 1.700 nodig zijn. De opties worden besproken met relevante partijen als Havenbedrijf en Waternet. Zie ook figuur 9.
- Om plaats te maken voor de bouwwerkzaamheden aan de A10 bij de Zuidas worden bij Station Zuid 3.000 fietsparkeerplekken verwijderd. Deze worden op andere locaties teruggeplaatst. Samen met de parkeerduurbepanking van 14 dagen wordt verwacht dat er meer plekken beschikbaar komen.

Brom- en snorfietsparkeren bij het Centraal Station en Station Zuid

De parkeerplekken voor brom- en snorfietsers worden bij voorkeur gezocht in de openbare ruimte (parkeervakken) of in grootschalige bovengrondse stallingen (zoals de Fietsflat of het Fietsplatform). In inpanidige stallingen worden in principe geen plekken gereserveerd, omdat deze plekken relatief duur zijn: op één brom- of snorfietsplek kunnen twee tot vier fietsen (bij dubbellaags parkeren) gestald worden en brom- of snorfietsplekken leiden tot extra inrichtingseisen en dus extra investeringskosten. Verder is het uitgangspunt dat de plekken het dichtst bij het station voor fietsen zijn en dus niet voor brom- en snorfietsen.

3.4 Gebied 1b: fietsparkeren bij overige treinstations

Uitbreiding fietsenrekken in de openbare ruimte

Vergeleken met de stations CS en Zuid is het tekort aan fietsparkeerplekken bij de overige stations momenteel beperkter, in totaal ongeveer 800 plekken. De fietsenrekken worden zoveel mogelijk in de openbare ruimte bijgeplaatst.

Betere benutting van bestaande stallingen

Waar bestaande NS-stallingen niet volledig worden benut, omdat men vanaf de eerste minuut moet betalen, zal de gemeente met de NS overleggen om ook daar het Fietspuntconcept (eerste dag gratis stallen, betalen vanaf de tweede dag) te introduceren. Op korte termijn gaat het om Station Amstel, op wat langere termijn (na 2016) ook om de stations Muiderpoort, Sloterdijk en Arena. In de stalling bij Station Amstel zijn 1.400 plekken aanwezig, maar is de bezettingsgraad slechts 45%. Daarom wordt de fietsenstalling beter toegankelijk gemaakt met een nieuwe doorgang naar het station. Bij Station RAI worden de openingstijden van het onderbenutte Fietspunt verruimd.

Parkeerduurbepanking om langparkeren tegen te gaan

Bij alle treinstations binnen de Ring A10 wordt een maximum parkeerduur van 14 dagen ingevoerd om waardevolle fietsparkeerplekken in de nabijheid van het station zoveel mogelijk vrij te houden voor reizigers.

3.5 Gebied 2: drukke bestemmingen binnenstad

In het gebied rondom de Rode Loper en bij het Leidseplein kunnen fietsers vaak moeilijk een parkeerplaats vinden, staan geparkeerde fietsen (en brom- en snorfietsen) op piekmomenten soms in de weg voor voetgangers of staan ongewenst tegen winkelramen. Op piekmomenten zijn onvoldoende stallingen om aan de vraag te voldoen. Het fietsparkeerbeleid voor de binnenstad is vooral gericht op een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte. Dit betekent niet een fietsvrije openbare ruimte. De gemeente kiest ervoor om fietsen te concentreren in minder waardevolle delen van de openbare ruimte en zo de belangrijkste verblijfsruimtes (zoals delen van het Leidseplein) vrij van fietsen en brom- en snorfietsen te maken.

In de binnenstad is het vaak lastig om het parkeergedrag te sturen. Dit heeft twee oorzaken:

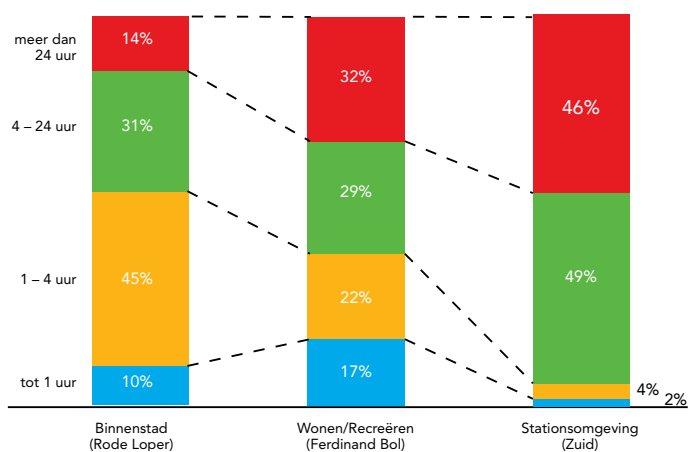
1. Fietsen worden hier gemiddeld veel korter gestald dan bij stations (zie figuur 10). Fietsers hechten daarom minder waarde aan overdekte en/of bewaakte stallingen. Het is vooral belangrijk om dicht bij de bestemming te kunnen parkeren. Grootschalige ondergrondse stallingen in de binnenstad zijn dan ook geen goede oplossing. Dergelijke stallingen zijn aantrekkelijk voor de openbare ruimte, maar buitenproportioneel duur in aanleg en exploitatie. Het ongelijkvloerse en afgesloten karakter werpt bovendien een drempel op, zeker voor fietsers die kort willen parkeren.
2. De bestemmingen in de binnenstad liggen veel meer gespreid dan bij stations, waardoor een veel groter gebied onder controle moet worden gehouden.

Het maatregelenpakket voor het reguleren van fietsparkeren bij drukke bestemmingen in de binnenstad

Om de balans te herstellen en overlast te voorkomen, worden de volgende maatregelen genomen. Deze maatregelen gelden zowel voor fietsen als voor brom- en snorfietsen.

1. Extra parkeervoorzieningen in directe omgeving van bestemmingen

De aantrekkelijkste parkeervoorzieningen voor fietsers zijn fietsenrekken en langs fietsroutes in de directe omgeving van de bestemmingen. Als daarmee binnen redelijke loopafstand van de bestemmingen (tot ongeveer 200 meter) onvoldoende capaciteit kan worden aangeboden, komen andere, duurdere en vaak complexere voorzieningen in beeld. Zoals het gebruik van bestaande autoparkeerplekken (en het ter vervanging creëren van nieuwe



Figuur 10: Verdeling stallingsduur voor drie typische locaties met parkeerproblemen

autoparkeerplekken verder weg) en het bouwen van open bovengrondse stallingen, vergelijkbaar met de Fietsflat en het Fietsplatform bij het Centraal Station.

2. Maximum parkeerduur van 7 dagen

Ongeveer 19% van de geparkeerde fietsen in de binnenstad staat er langer dan een week. Gezien de schaarste van fietsparkeerplekken, het aanzienlijke ruimtebeslag en de beperkte mobiliteitswaarde van deze fietsen, stelt de gemeente voor om in bepaalde delen van de binnenstad een fietsparkeerdurbeperking van 7 dagen in te voeren en strikt te handhaven. Het handhaven is weliswaar kostbaar, maar creëert (net als het Fietspunt bij de stations) ruimte voor de groep fietsers met de meeste maatschappelijke waarde.

De parkeerdurbeperking tot 7 dagen is bedoeld voor bezoekers van de binnenstad, maar is uiteraard niet acceptabel voor bewoners (en wellicht andere frequente gebruikers, zoals werknemers). Voor hen zijn alternatieve stallingsmogelijkheden essentieel. De gemeente wil voor deze groep fietsers een beperkt aanbod aan inpandige stallingen bieden. Dat kunnen bijvoorbeeld buurtstallingen zijn met een geautomatiseerde toegang.

3. Flexibele parkeervoorzieningen tijdens drukke momenten

Op veel locaties in de binnenstad zijn korte pieken in de fietsparkeervraag. In winkelgebie-



den (Rode Loper) is dat vooral de zaterdagmiddag, in uitgaansgebieden (Leidseplein) de donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond. Tijdens zo'n piek wil de gemeente parkeren in de verblijfsruimte voor een korte periode toestaan, op voorwaarde dat dit goed kan worden gereguleerd. Dit gebeurt nu bijvoorbeeld op het Leidseplein. Zo zijn investeringen in dure voorzieningen voor slechts korte drukke periodes te voorkomen. De gemeente wil daarom als volgt ervaring opdoen met flexibele fietsparkeervoorzieningen:

- aanwijzen van fietsparkeervakken in de verblijfsruimte, voorlopig met permanente aanduiding en mogelijk op termijn met dynamische indicatoren (bijvoorbeeld door led-verlichting in de bestrating) die aan en uit kunnen worden gezet.
- coaches die tijdens de openingstijden van de fietsparkeervakken het fietsparkeergedrag in goede banen leiden en fietsers die voor een lange periode willen parkeren verwijzen naar permanente fietsparkeervoorzieningen.

4. Handhaving parkeerverbod buiten voorzieningen

Het belangrijkste doel van het fietsparkeerbeleid in de binnenstad is een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte. Dit kan pas worden afgedwongen als er voldoende parkeervoorzieningen zijn. Sluitstuk van het pakket maatregelen voor de drukke bestemmingen in de binnenstad is dan ook strikte handhaving van het parkeerverbod voor fietsen en brom- en snorfietsen in de openbare ruimte buiten de voorzieningen.

Maatregelen op korte termijn voor het Leidseplein en de Rode Loper

Leidseplein: voor het Leidseplein ontwikkelt Stadsdeel Centrum in samenwerking met de Centrale Stad een plan. Dit is gebaseerd op een gedetailleerde analyse van de vraag en inventarisatie van de mogelijkheden. In dit plan ligt de nadruk op diverse kleinere stallingen en sturing van het gedrag van fietsers, onder andere door coaching van hun parkeergedrag en handhaving. Een ondergrondse stalling van ruim 30 miljoen euro is niet haalbaar. De volgende maatregelen moeten tot en met 2016 2.200 extra plekken opleveren (deels door flexibele capaciteit):

- uitbreiding van het aantal fietsenrekken in de directe omgeving van het Leidseplein
- maximum parkeerduur van 7 dagen voor fietsenrekken
- flexibele parkeervoorzieningen
- handhaven fietsparkeerverbod buiten de voorzieningen
- fietscoaches tijdens piekuren
- Fietspunt Leidseplein optimaliseren (betere toegankelijkheid en meer plekken door betere inrichting)

Rode Loper: voor de Rode Loper (inclusief de Noord/Zuidlijn-stations in dit gebied) ontwikkelt de gemeente in samenwerking met de betrokken stadsdelen in 2012/2013 een vergelijkbare aanpak. Dit maatregelenpakket moet tot en met 2016 2.300 extra fietsparkeervekken opleveren (deels door flexibele capaciteit).

Beide programma's moeten de komende vier jaar leiden tot zo'n 4.500 extra fietsparkeerplekken in de openbare ruimte, een nieuw handavingsregime en praktijkervaring met dubbel ruimtegebruik door flexibele fietsparkeervakken tijdens pieken. Op piekmomenten zijn er op de Rode Loper tussen de Prins Hendrikkade en de Herengracht circa 250 plekken nodig voor brom- en snorfietsen. Omdat dit grotendeels om een piekvraag gaat, zal voor een groot deel van deze vraag een flexibele oplossing gezocht moeten worden.

3.6 Gebied 3: woon- en kantoorgebieden

Buiten de drukke bestemmingen in de binnenstad is de overlast van geparkeerde fietsen en brom- en snorfietsen over het algemeen relatief beperkt. Tegelijkertijd is het gedrag van fietsers hier nog minder te sturen. Daarvoor zou frequente handhaving nodig zijn, maar dat is in de praktijk onbetaalbaar vanwege de lage parkeerdichtheid en de enorme omvang van het gebied. Daarom kiest de gemeente bewust voor gematigde, maar realistische beleidsambities. Niet elke fiets buiten de officiële voorzieningen veroorzaakt overlast en hoeft te worden verwijderd.

De gemeente focust op de belangrijkste knelpunten (waaronder fietsparkeren in winkelgebieden) en ontwikkelt samen met de stadsdelen een meerjarenaanpak voor drukke bestemmingen buiten de binnenstad. Ervaringen die opgedaan worden met de aanpak van fietsparkeren in de binnenstad kunnen gebruikt worden om een maatregelenpakket op te stellen voor overige gebieden. Op korte termijn worden in ieder geval de volgende maatregelen genomen om de capaciteit te verhogen:

- Uitbreiden van goedkope fietsparkeerplekken (fietsenrekken, en fietsvakken) op plekken waar een tekort voor overlast zorgt. In 2011 zijn al 1.100 rekken geplaatst bij metrostations met een tekort, in de komende jaren zullen nog eens 2.000 á 2.500 plekken worden bijgeplaatst.
- Weesfietsen en fietswrakken opruimen. Doel is om het aandeel verlaten en verwaarloosde fietsen in de openbare ruimte te verminderen van ongeveer 10 procent nu naar 5 procent in 2016 (een afname van zo'n 25.000 fietsen).

3.7 Fietsparkeren als integraal onderdeel van de planvorming

In Amsterdam is de invloed van geparkeerde fietsen op de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte het grootst in de binnenstad. De historische structuur is niet berekend op de ruimte die door de vele geparkeerde auto's en fietsen wordt ingenomen. Echter ook in nieuwe gebieden, zoals IJburg, wordt het fietsparkeren steeds vaker als een probleem gezien. Op straat wordt massaal geparkeerd en het is gebruikelijk dat bewoners meerdere fietsen hebben en soms ook bakfietsen of scooters. Kennelijk is ook hier het fietsparkeren onvoldoende als integraal onderdeel van de bouwstrategie meegenomen.

Om dergelijke problemen bij nieuwe bouwprojecten te voorkomen, worden in de komende jaren nieuwe stallingsnormen opgesteld voor woningen, voorzieningen en kantoren die gekoppeld kunnen worden aan bestemmingsplannen. Alhoewel in het Bouwbesluit 2012 een verplichte fietsberging bij woningen is opgenomen, wordt onderzocht welke normen het best aansluiten op de Amsterdamse situatie, hierbij is speciaal aandacht voor:

- De mogelijkheid om collectieve stallingen toe te passen. Collectieve stallingen kunnen in bepaalde gevallen (bijvoorbeeld bij hoogbouw) een goedkope en bovendien aantrekkelijke voorziening voor bewoners zijn.
- De toegankelijkheid van stallingen. Regelmatig wordt er gemakshalve op straat geparkeerd, omdat de beschikbare stalling niet goed toegankelijk is.
- Het parkeren van afwijkende modellen zoals bakfietsen en scooters.

De bovenstaande plannen hebben consequenties voor de organisatie van de Fietspunten en het Fietsdepot. Dit wordt beschreven in hoofdstuk 6. Op de volgende pagina's worden alle voorstellen in een schema weergegeven.

Overzicht belangrijkste maatregelen per gebied

| Station | Korte termijn maatregelen (t/m 2016) | | | Lange termijn plannen (na 2016) | |
|---|--|--|--|--|--|
| | Stallingen | Regime voor de fietsenrekken in de openbare ruimte | Aantal extra fietsenrekken | Regime(s) | Capaciteit |
| 1a. Drukste stations | | | | | |
| Centraal Station | Continueren 2 NS-stallingen | - Continueren maximum parkeerdur 14 dagen - Fietsparkeerverbod in de openbare ruimte | 1.700 extra plekken tot nieuwe stallingen gereed zijn | - Fietspunten in nieuwe stallingen - Maximum parkeerdur van 14 dagen | - 8.200 extra plekken in drie al geplande stallingen - 2.400 aanvullende plekken in extra stallingen - 6.000 plekken verwijderen in de openbare ruimte |
| Station Zuid | Continueren Fietspunt | - Invoeren maximum parkeerdur van 14 dagen (vanaf start bouw Zuidasdok) - Handhaving van het fietsparkeerverbod | - 3.000 plekken verwijderen (i.v.m. Zuidasdok) - 3.000 plekken terugplaatsen ter vervanging | - Twee Fietspunten - Geen/weinig fietsvoorzieningen in de openbare ruimte | - 4.900 extra plekken in nieuwe stalling(en) - Verwijderen (tijdelijke) plekken in de openbare ruimte |
| 1b. Overige stations | | | | | |
| Amstel, Sloterdijk, Lelylaan, Muiderpoort, RAI, Arena | - Fietspuntconcept invoeren bij Amstel (in overleg met NS) - Fietspunt RAI optimaliseren (vooral openingstijden) - Doorgang creëren bij de stalling van Station Amstel | Invoeren maximum parkeerdur 14 dagen bij stations binnen de ring A10 | In totaal 800 extra plekken in de openbare ruimte | - Fietspuntconcept bij NS-stallingen Muiderpoort, Sloterdijk en Arena (in overleg met NS) - Maximum parkeerdur van 14 dagen bij stations binnen de ring A10 | - 4.500 extra plekken - Waar mogelijk in de openbare ruimte (alleen in pandige stallingen als oplossing in de openbare ruimte niet mogelijk is) |
| 2. Drukke binnenstedelijke fietsbestemmingen | | | | | |
| Leidseplein | Fietspunt optimaliseren (betere toegankelijkheid en meer plekken door andere indeling) | - Fietsenrekken: continueren maximum parkeerdur van 7 dagen - Flexibele parkeervoorzieningen - Handhaving fietsparkeerverbod buiten de voorzieningen - Fietscoaches inzetten tijdens piekuren | | | - 2.200 extra plekken in de openbare ruimte (deels flexibele capaciteit) |
| Rode Lopergebied, incl. N/Z-lijn stations | - Sluiten Fietspunt Beursplein-Afstoten Fietspunt Pathé/De Munt | - Fietsenrekken: invoeren maximum parkeerdur van 7 dagen - Flexibele parkeervoorzieningen: parkeerverbod buiten piekuren - Handhaving fietsparkeerverbod buiten de voorzieningen - Fietscoaches inzetten tijdens piekuren | | | - 2.300 extra plekken in de openbare ruimte (deels flexibele capaciteit) |
| 3. Overige gebieden | | | | | |
| Overige winkel- en werk- of woongebieden | - Afstoten Fietspunten Timorplein en Binnengasthuisterrein | - Intensiveren van het verwijderen verwaarloosde en hinderlijk geplaatste fietsen | | | - Wordt een meerjarenaanpak voor opgesteld - 2.000-2.500 extra plekken bij overige OV-knooppunten - Opstellen fietsparkeernormen voor woningen, kantoren en voorzieningen voor gebruik in bestemmingsplannen |



4 Snel, veilig en comfortabel fietsen

4.1 Verbeteren en uitbreiden fietsnetwerk – drie netwerken

Amsterdam heeft een prachtig, uitgebreid fietsnetwerk waar veel fietsers gebruik van maken. In de binnenstad wordt het meest gefietst, maar juist daar zijn de fietsvoorzieningen niet altijd breed of veilig genoeg. Het doel is om dat te verbeteren. De basis hiervoor is de inventarisatie van het netwerk die voor dit Meerjarenplan is gemaakt.

Er is onderscheid gemaakt in drie netwerken: het Hoofdnet Fiets, het Regionaal netwerk Fiets en het 'Drukste fietsroute netwerk'. Verbeteringen op het netwerk van drukste fietsroutes hebben in de komende jaren de hoogste prioriteit.

Het *Hoofdnet Fiets* is in 2005 door de gemeenteraad vastgesteld. In het beleidskader Hoofdnetten is beschreven welke kwaliteitseisen gesteld worden aan dit Hoofdnet. Het grootste deel van het Hoofdnet Fiets valt onder de verantwoordelijkheid van de stadsdelen.

Het *Regionaal netwerk Fiets* is opgesteld door de Stadsregio Amsterdam. Het betreft de belangrijkste routes van het Hoofdnet Fiets en is daardoor minder fijnmazig. De Stadsregio stelt subsidie beschikbaar voor aanpassingen aan dit netwerk.

Het netwerk '*Drukste fietsroutes*' heeft geen formele status zoals het Hoofdnet Fiets en het Regionaal netwerk fiets, maar bestaat uit de routes van het Hoofdnet Fiets waar het meest wordt gefietst (meer dan 1500 fietsers in de avondspits). Het netwerk is aangevuld met verbindingen met de treinstations (m.u.v. stadsdeel Zuid-Oost).

Hoofdnet Fiets (2005): 619 km



Regionaal netwerk Fiets: 425 km hogere prioriteit



Drukste fietsroutes: 95 km hoogste prioriteit

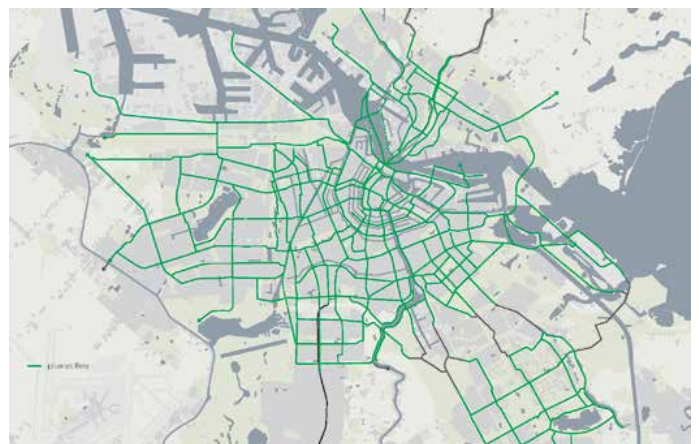




4.2 Investeren in het toekomstige Plusnet Fiets

In het centrum van Amsterdam wordt het meest gefietst en het zijn juist deze fietspaden die vaak niet voldoen aan de gewenste breedtematen. Hier zijn verbeteringen het hardst nodig om ervoor te zorgen dat de groei van het fietsgebruik niet wordt afgeremd. Dit leidt vaak tot suboptimale oplossingen, zoals fietsstroken in plaats van fietspaden in 50 km/uur-gebieden. In de Mobiliteitsaanpak Amsterdam wordt voorgesteld Plusnetten in te stellen, waarop één vervoertype absolute prioriteit krijgt boven de andere. De fietsroutes die gaan behoren tot het Plusnet Fiets moeten niet alleen voldoen aan alle eisen die hieraan vanuit Duurzaam Veilig⁴ worden gesteld; de fietspaden moeten ook qua breedte zijn afgestemd op het aantal fietsers dat er gebruik van maakt. Op kruisingen krijgt de fiets zoveel mogelijk voorrang en wachttijdvoorspellers verhogen het comfort voor de wachtende fietser. Door de beperkte ruimte in de binnenstad kan niet het gehele fietsnetwerk worden verbreed. Het Plusnet Fiets biedt de fietser de ruimte op de belangrijkste verbindingen. De overige delen van het fietsnetwerk zullen toevoerroutes worden naar het Plusnet. Bij elke reconstructie wordt een deel van het Plusnet Fiets gerealiseerd.

⁴ De landelijke visie Duurzaam Veilig is erop gericht om ongelukken zoveel als mogelijk te voorkomen en daar waar dat niet kan de kans op letsel nagenoeg uit te sluiten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten is het zoveel mogelijk beperken van potentiële conflicten tussen langzaam verkeer en snelverkeer, door bijvoorbeeld het aanleggen van vrijliggende fietspaden.



Figuur 11: Plusnet Fiets

Het Plusnet Fiets overlapt het Regionaal netwerk Fiets grotendeels. Veel van de Plusnet Fietsroutes buiten de binnenstad voldoen al (grotendeels) aan de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig en vragen daarom niet direct om extra investeringen.

Het hele Plusnet Fiets wordt niet gerealiseerd binnen de looptijd van dit Meerjarenplan. Op korte termijn worden dan ook maatregelen getroffen om de drukste fietsroutes te verbreden en te voorzien van rood asfalt. Hiermee worden het comfort en de veiligheid voor fietsers verbeterd.

Korte termijn: brede fietsstroken in het rood

Het Plusnet Fiets omvat de belangrijkste en drukste fietsroutes in Amsterdam. Het gaat hierbij om circa 95 km weg binnen de ring A10 waar tijdens de avondspits (16-18 uur) meer dan 1.500 mensen fietsen plus de ontsluitingswegen naar treinstations. Van deze wegen is een aanzienlijk deel nog niet Duurzaam Veilig ingericht. Dat kan ook niet allemaal van de ene op de andere dag, maar het is wel mogelijk om met tijdelijke maatregelen de veiligheid te verbeteren. Waar dat nog niet het geval is, worden de huidige fietsstroken op korte termijn uitgevoerd in rood asfalt en waar mogelijk verbreed (in totaal 15 km). Dit leidt ertoe dat de fietsers een herkenbare plek op de rijbaan krijgen. Automobilisten zullen minder snel geneigd zijn om op de fietsstrook te rijden of te parkeren. Bovendien zorgt



de rode kleur voor een visuele versmalling van de rijbaan, wat een gunstig effect heeft op de snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Op kruispunten zorgt de rode kleur in combinatie met duidelijke markering ervoor dat de voorrangssituatie voor fietsers wordt benadrukt. Het verbreden van de fietsstroken zal niet ten koste gaan van de voetgangersruimte. In bijlage 8 staat het complete uitvoeringsprogramma 2012 - 2016.

Verbeteren doorstroming en comfort op kruispunten

De gemiddelde snelheid van fietsers is sterk afhankelijk van de afstelling van de verkeerslichten op de route. Het verkorten van de wachttijd en het verlengen van de groentijd dragen bij tot een betere doorstroming. Wachttijdvoorspellers verhogen het comfort. In de periode 2012 t/m 2016 wordt € 1 miljoen gereserveerd om deze verbeteringen door te voeren. Hierbij ligt de focus primair op het Plusnet Fiets.

Fietsstraten om het comfort op 30 km/uur wegen te verbeteren

Een deel van het Plusnet Fiets zal bestaan uit 30 km/uur-wegen. Vanuit de landelijke richtlijn Duurzaam Veilig worden aan deze straten geen specifieke inrichtingseisen gesteld ten behoeve van de fiets. In de komende jaren zal onderzocht worden of het mogelijk is om 30 km/uur-straten zodanig in te richten dat deze primair het comfort van de fietser dienen. Op enkele wegen binnen de ring A10 zullen in samenwerking met de stadsdelen praktijk-



proeven met zogenaamde fietsstraten worden gedaan. Bij een duidelijk geconstateerde meerwaarde kunnen deze fietsstraten op grotere schaal worden toegepast op 30 km/uur-wegen die binnen het Plusnet Fiets vallen. De kosten voor inrichting van deze straten liggen bij de stadsdelen. Het onderzoek is voor rekening van de centrale stad. In bijlage 9 is een afwegingskader voor fietsstraten opgenomen.



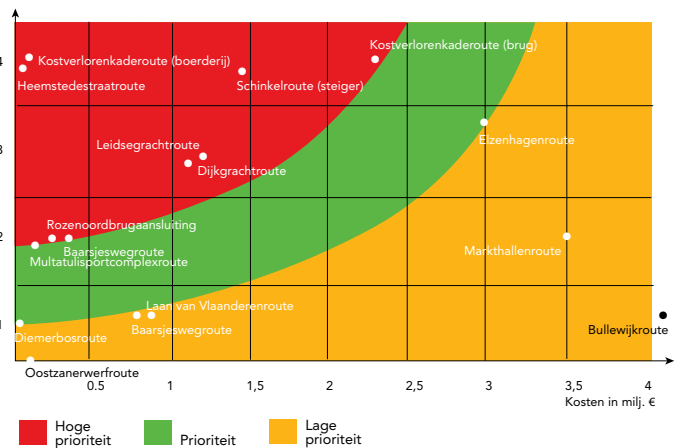
4.3 Aanleg van ontbrekende schakels

Het fietsnetwerk van Amsterdam is nog niet compleet. Op een aantal plaatsen ontbreken schakels, waardoor fietsers nu een stuk om moeten fietsen. Door nieuwe routes kunnen de afstanden voor fietsers worden verkort. Sommige ontbrekende schakels kunnen bovendien zorgen voor een verkeersveiliger alternatief en/of ontlasting van bestaande drukke fietsroutes.

Samen met de stadsdelen is een lijst opgesteld van 16 ontbrekende routes. In bijlage 4 zijn deze routes weergegeven. Deze routes zijn beoordeeld aan de hand van de onderstaande criteria:

- De route zorgt voor een 'verkortings van een bestaande route in dichtbebouwde gebieden'.
- De route is onderdeel van een herkenbare, doorgaande, directe en logische route in een dichtbebouwde omgeving.
- De route grenst aan een grote fietsstroom (minimaal 300 fietsers in de avondspits).
- De route ontsluit direct een publiekstrekker (o.a. een OV-knooppunt).
- De route heeft een bovengemiddelde sociaal-recreatieve waarde.

Door de waarde van de route af te zetten tegen de investeringskosten is er bepaald in welke routes er de komende jaren het best geïnvesteerd kan worden. Er wordt



Figuur 12: prioritering van ontbrekende schakels

€ 1,5 miljoen uitgetrokken om deze routes verder uit te werken en te starten met de realisatie. Het grootste deel van de realisatie zal in de periode 2016 t/m 2020 plaatsvinden. Bij enkele van deze schakels zal de grootste uitdaging op juridisch-/planologisch vlak liggen.

Van de onderzochte routes is de Multatulisportcomplexroute inmiddels gerealiseerd en worden de Baarsjeswegroute en de Rozenoordbrugroute in 2012 en 2013 gerealiseerd. Een nieuwe route tussen Amstelveen en stadsdeel West, langs de Kostverlorenkade, heeft vooral veel meerwaarde. Het kan een aantrekkelijke en directe route worden, waarmee een aantal minder veilige routes richting de binnenstad vermeden kunnen worden.

Andere belangrijke nieuwe verbindingen die in de komende jaren het netwerk uitbreiden zijn:

- de snelfietsroute Amsterdam – Zaanstad
- de langzaamverkeerverbinding Mosplein – Meeuwenlaan
- de langzaamverkeerspassage door het Centraal Station





4.4 Voorkomen van ongelukken met de fiets

Uit de ongevals cijfers blijkt dat fietsers veruit het meest van alle verkeersdeelnemers ernstig gewond raken bij verkeersongevallen in Amsterdam. De focus van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012-2015 ligt bij het voorkomen van ongevallen met fietsers. In dit hoofdstuk wordt in het kort beschreven wat de aanpak is.

Waar vinden de fietsongevallen plaats?

Eén derde van alle ernstige fietsslachtoffers⁵ in de periode 2007 t/m 2009 was betrokken bij een ongeval op een drukke fietsroute (zie bijlage 5 voor een overzicht van de minst veilige delen van de drukste routes). Om deze reden ligt, niet alleen vanuit het stimuleren van het fietsgebruik, maar ook vanuit het voorkomen van ongevallen, de focus op het verbeteren van de fietsvoorzieningen op de drukste fietsroutes.

⁵ De ongevals cijfers zijn gebaseerd op het door Rijkswaterstaat geleverde bestand BRON (Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland). Dit is het enige bestand met gedetailleerde ongevalskenmerken, zoals locatie en leeftijd. Het nadeel van BRON is dat er sprake is van een onderregistratie. Voor de trend van het totaal aantal gewonden is daarom gebruik gemaakt van een ander databestand dat door de Stichting voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid in opdracht van de gemeente is samengesteld. Dit bestand bevat de ongevallen uit het BRON-bestand aangevuld met gegevens uit de Landelijke Medische Registratie. De totalen zijn om deze reden niet met elkaar te vergelijken.

| Locatie | Aandeel ernstig gewonde fietsers 2007 t/m 2009 | Percentage van het totaal |
|----------------------------------|--|---------------------------|
| Amsterdam totaal | 370 | 100% |
| Drukste Fietsroutes | 123 | 33% |
| Drukste routes Stadsdeel Centrum | 66 | 19% |
| Drukste routes Stadsdeel West | 27 | 7% |
| Drukste routes Stadsdeel Zuid | 22 | 6% |
| Drukste routes Stadsdeel Oost | 8 | 2% |

Op de drukste fietsroutes zonder vrijliggende fietspaden gebeuren ongeveer twee keer zoveel ongevallen met fietsers als op de routes met vrijliggende fietspaden. Vooral de realisatie van het Plusnet Fiets (brede, vrijliggende fietspaden), moet er voor zorgen dat fietsen in de binnenstad veiliger wordt. De komende jaren zal de gemeente, zoals beschreven in paragraaf 4.2 de meest onveilige delen van de drukke routes veiliger maken door het aanbrengen van rood asfalt en daar waar mogelijk door de fietsstroken te verbreden.

Voorkomen van eenvoudige ongevallen: uit onderzoek van de Stichting voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid blijkt dat (landelijk) 60% van alle ernstige ongevallen onder fietsers enkelvoudig is. Dat wil zeggen dat er geen andere weggebruikers bij betrokken waren. Dit soort ongevallen wordt veelal veroorzaakt door losliggende stoep-

| Samenvatting hoofdstuk 'Snel, veilig en comfortabel fietsen' | Wat doen we? | Wat zijn de kosten? |
|--|--|--|
| Ontbrekende schakels | <ol style="list-style-type: none"> Oplevering van de volgende schakels: <ul style="list-style-type: none"> Langzaamverkeerspassage Centraal Station Fietspad Mosplein - Meeuwenlaan Snelfietsroute Amsterdam - Zaanstad Vorbereiding van enkele nieuwe schakels en start van uitvoering van één van deze nieuwe schakels | € 14,6 miljoen |
| Lange termijn: Plusnet Fiets | Realiseren van een nieuw grofmazig fietsnetwerk met ruime fietsvoorzieningen (onderdeel van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam) | Bij groot onderhoud wordt de herinrichting van de straat meegenomen. |
| Korte termijn: Brede fietsstroken in rood asfalt | Verbeteren van de verkeersveiligheid van de meest onveilige delen van het Regionaal netwerk Fiets. Dit zijn de delen zonder vrijliggende fietspaden. Het betreft 15 km. | € 9,0 miljoen |
| Wachttijdvoorspellers en optimaliseren van de afstelling van verkeerslichten | Verbeteren van de doorstroming en het comfort op routes van het toekomstig Plusnet Fiets. | € 0,9 miljoen |
| Voorkomen van enkelvoudige ongevallen | Uitvoeringsprogramma om op het Regionaal netwerk Fiets ongevallen te voorkomen (o.a. verwijderen paaltjes) | Begroting is onderdeel van MJP Verkeersveiligheid 2012-2015 |
| Brom- en snorfietsers minder mengen met fietsers | Weren van brom- en snorfietsen van fietspaden in 30 km/uur-zones | Begroting is onderdeel van MJP Verkeersveiligheid 2012-2015 |
| Gedragsbeïnvloeding | Educatie, voorlichting en handhaving met als doel weggebruikers die zich veiliger in het verkeer bewegen | Begroting is onderdeel van MJP Verkeersveiligheid 2012-2015 |

tegels, boomstronken, scheuren in het asfalt, paaltjes en glad wegdek. De centrale stad inventariseert in samenwerking met de betreffende stadsdelen het Regionaal netwerk Fiets op dit soort obstakels en stelt een uitvoeringsprogramma op (begroting is onderdeel van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012-2015).

Brom- en snorfietsers minder mengen met fietsers: brom- en snorfietsers vormen op fietspaden veelal geen gelukkige combinatie met fietsers. De centrale stad onderzoekt samen met de stadsdelen of het mogelijk is om brom- en snorfietsen zoveel mogelijk te weren van fietspaden in 30 km/uur-zones en parken. Uitgangspunt is dat dit niet mag leiden tot onveilige of onlogische verkeerssituaties. Het gaat om circa 60 km fietspad. De centrale stad bekostigt het onderzoek. De eventuele kosten voor fysieke maatregelen zijn voor de stadsdelen.

Daarnaast onderzoekt het Programmabureau Luchtkwaliteit de mogelijkheden om het aantal tweetakt-voertuigen terug te dringen met als doel de luchtkwaliteit te verbeteren.

Gedragsbeïnvloeding: menselijk gedrag is inmiddels de belangrijkste factor bij ongelukken. Veel ongelukken zijn het gevolg van een verkeerde inschatting van de situatie. Educatie, voorlichting en handhaving kunnen bijdragen aan verkeersveiliger gedrag van weggebruikers. Daarom wordt hier in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012 t/m 2015 sterk in geïnvesteerd. Voorbeelden hiervan zijn het programma Tussen School & Thuis, een pilot Fietslessen in het stadsdeel Zuidoost en de jaarlijkse fietsverlichtings- en dodehoekcam-

pagne. Een nieuwe campagne die door de gemeente is ontwikkeld, is de SlowRiderscampagne, gericht op brom- en snorfietsbestuurders. Vanuit het Meerjarenplan Fiets 2012 - 2016 worden op dit gebied geen aanvullende acties voorgesteld.

Veiligheid van de elektrische fiets

Van alle fietsslachtoffers die in de periode van juli 2011 tot en met juni 2012 op de Spoed Eisende Hulp belandden, reed 13% op een elektrische fiets. Van alle Nederlanders was toen 7% in het bezit van een elektrische fiets. Op basis van deze cijfers is echter geen betrouwbare inschatting te maken van ongevalsrisico's van de elektrische fiets, onder andere omdat er niets bekend is over de afstand die de fietsers afleggen, waardoor het risico per afgelegde kilometer niet is te becijferen. Bovendien blijkt dat veel fietsers gewond raken door een val tijdens het op- en afstappen van de fiets.

Het Europees Parlement heeft in 2012 tegen het vrijgeven van het vermogen van elektrische fietsen gestemd. Hiermee blijft een elektrische fiets een fiets. In de regels is vastgelegd dat een elektrische fiets niet als motorvoertuig wordt aangemerkt, mits deze aan een aantal criteria voldoet. Eén daarvan is een gemaximeerd vermogen van 0,25 kW. Een ander criterium is dat een elektrische fiets mag ondersteunen tot maximaal 25 km/h.



5 Communicatie & campagnes

5.1 Externe (beleids)communicatie

Amsterdam wordt internationaal gezien als fiets hoofdstad van de wereld. Buitenlandse delegaties bezoeken onze stad dan ook veelvuldig om geïnspireerd te worden en om advies te krijgen over fietsbeleid. Er is een budget gereserveerd om de ontvangstfunctie van Amsterdam, voor groepen die willen leren over het succes van de fiets, verder te professionaliseren. Daarnaast wordt de Amsterdamse kennis ontsloten via www.amsterdam.nl/cyclingpolicy.

Het beeldmerk 'Amsterdam houdt van fietsen' is ontwikkeld om uit te stralen dat Amsterdam ook echt een fietsstad is en dat het iets is wat de stad, de gemeente en de Amsterdammers aan elkaar verbindt. Alle fietsgerelateerde activiteiten die binnen of namens Amsterdam worden uitgevoerd, kunnen van dit beeldmerk gebruikmaken. Dat betekent dat naast gemeentelijke stadsdelen of diensten ook bedrijven of individuele Amsterdammers zich actief met dit beeldmerk kunnen verbinden aan de fietsstad.

5.2 Stimuleren van fietsgebruik en gedragsbeïnvloeding

Ondanks het groeiend aantal fietsers in Amsterdam, is het vooral in de stadsdelen buiten de ring niet altijd even vanzelfsprekend om te fietsen. De fietsinfrastructuur is daar weliswaar grotendeels op orde, maar ook de auto heeft hier nog de ruimte.

Door fietsvriendelijke en veilige infrastructuur aan te leggen, maar ook door Amsterdammers te leren er veilig gebruik van te maken, stimuleert Amsterdam het fietsen. Jong geleerd is oud gedaan, dus is het belangrijk kinderen op school mee te laten doen aan het fietsexamen. Een aantal scholen heeft aangegeven niet mee te doen aan dit examen, omdat ze twijfelen aan de fietsvaardigheden van hun leerlingen. Er wordt dan ook een pilot gestart in Zuidoost met fietslessen voor kinderen. Daarnaast heeft de gemeente bij zes scholen een verkeersparcours op het schoolplein aangelegd waarop kinderen kunnen oefenen. Als deze parcoursen goed gebruikt worden, dan worden ze bij meerdere scholen aangeboden.

Een andere manier om het fietsen te stimuleren is om fietsdata, zoals lengte, soort wegdek en breedte van fietspaden, 30 km zones, locaties van paaltjes etc. beschikbaar te stellen. Deze informatie wordt als Open Data aan de markt aangeboden om mogelijke fietsapps en bijvoorbeeld fietsrouteplanners te ontwikkelen. Google heeft op basis van de Amsterdamse gegevens een fietsrouteplanner uitgebracht.

Voor werknemers die met de auto naar het werk gaan is de campagne 'Rij 2 op 5' opgezet. Bedrijven kunnen zo hun werknemers stimuleren 2 keer per week op de fiets te komen. Binnen deze campagne doet de Fietsersbond een fietsscan van bedrijven op het gebied van fietstoegankelijkheid en -vriendelijkheid. Er hoort ook voorlichting over de fiscale voordelen bij en de mogelijkheid om een tijdje een elektrische fiets uit te proberen.

Discipline van de fietser

Eén van de voorwaarden voor het slagen van de doelstellingen van dit Meerjarenplan is dat fietsers zich aan de verkeersregels houden. De gemeente besteedt op de volgende manieren aandacht aan gedragsbeïnvloeding:

- Verkeerseducatie op het basisonderwijs en voortgezet onderwijs;
- Verschillende verkeersveiligheids campagnes, zoals de roodlichtcampagne, de fietsverlichtingscampagne en de dodehoekcampagne;
- Handhaving op fout geparkeerde fietsen en weesfietsen in combinatie met voorlichtingscampagnes;
- De inzet van fietscoaches;
- Verwijzingsborden naar fietsparkeervoorzieningen.





6 Organisatie

6.1 Meer centrale regie op de belangrijkste fietsparkeerknelpunten

De fietsparkeerproblematiek bij de belangrijkste knelpunten (de grote treinstations, de Rode Loper en het Leidseplein) is niet alleen een capaciteits- en financieringsvraagstuk, maar ook een organisatorisch vraagstuk. Om ervoor te zorgen dat de parkeerproblemen op deze knelpunten worden opgelost of in ieder geval substantieel worden verbeterd is centrale sturing noodzakelijk. De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) stelt daarom een programmamanager fietsparkeren aan. De programmanager krijgt als taak om de maatregelen die in dit Meerjarenplan worden genoemd, uit te voeren.

6.2 Verantwoordelijke partijen bij treinstations

De gemeente zet zich de komende jaren in, om samen met de betrokken partijen (NS, ProRail, Stadsregio Amsterdam en stadsdelen) te zorgen voor voldoende beschikbare fietsparkeerplekken bij de treinstations. Het ministerie geeft aan dat het fietsparkeren een lokale aangelegenheid is en dat de aanpak lokaal maatwerk vereist. Op termijn wil het ministerie dan ook dat de verantwoordelijkheid voor fietsparkeren bij de decentrale overheden ligt, vooral bij de gemeenten. Tot 2020 reserveert het ministerie middelen om met cofinanciering de stallingstekorten bij stations op te lossen. Momenteel zijn de verantwoordelijkheden als volgt verdeeld:

NS

- verzorgt de exploitatie van de OV-fiets
- exploiteert een groot aantal bewaakte stallingen (c.q. is contractpartij voor exploitanten van bewaakte stallingen)

ProRail

- is verantwoordelijk voor de bouw van de meeste stallingen
- is eigenaar van de inventaris van deze stallingen en bij veel stallingen verantwoordelijk voor het beheer

Gemeente Amsterdam

- stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de handhaving in de openbare ruimte

6.3 Fietspunten: concentreren bij stations

Fietspuntstallingen zijn een belangrijk instrument in de plannen van de gemeente. Het is de inzet om het aantal Fietspunten bij de grote treinstations geleidelijk uit te breiden. Hiervoor zullen nadere afspraken moeten worden gemaakt met ProRail, de NS en de Stadsregio. De overige Fietspunten zijn relatief klein. In hun huidige vorm dragen zij nauwelijks bij aan de beleidsdoelstellingen. Het beheer van deze Fietspunten is nu al kostbaar (circa € 3 per stallende fietser) en naar verwachting zullen de kosten sterk toenemen met het verder afbouwen van gesubsidieerd werk. De gemeente zal het beheer van de meeste van deze stallingen afstoten en alternatieven onderzoeken. Deze stallingen zouden bijvoorbeeld ook uitstekend dienst kunnen doen als buurtstalling. Het voordeel daarvan is dat de hoge kosten voor toezicht niet langer worden gemaakt en de fietsparkeerplekken toch blijven bestaan.

Dit betekent:

- op termijn minimaal twee nieuwe Fietspuntstallingen bij CS.
- naast het huidige Fietspunt bij Station Zuid minimaal één nieuwe Fietspuntstalling.
- voor de bestaande NS-stallingen bij de stations Amstel, Muiderpoort, Sloterdijk en Arena wordt onderzocht of hier Fietspunten kunnen worden geïntroduceerd.
- de stalling bij Station RAI is onderbenut, terwijl de voorzieningen rondom het station overvol zijn. Er wordt gezocht naar maatregelen om de stalling aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld door de (nu vrij beperkte) openingstijden te verruimen.
- de stalling bij Paradiso wordt gehandhaafd om langparkeerders (bewoners) te bedienen en ruimte te creëren rond het Leidseplein. De inrichting van de stalling wordt aangepast om het aantal beschikbare parkeerplaatsen te vergroten en de stalling makkelijker toegankelijk te maken.
- de stalling bij Pathé/De Munt wordt meegenomen in het te ontwikkelen grotere fietsparkeerplan voor het Rode Loper gebied. Om de hoge kosten te drukken wordt onderzocht of het mogelijk is de stalling om te zetten in een stalling specifiek voor bioscoopbezoekers of een buurt/bedrijfsstalling met geautomatiseerde toegang.
- de bewaakte Beurspleinstalling heeft een beperkte meerwaarde en wordt opgeheven. De ruimte blijft wel behouden voor fietsparkeren.
- de stallingen op het Binnengasthuisterrein en het Timorplein worden afgestoten als Fietspunt. De gemeente gaat in overleg met de huidige beheerders om te bepalen of ombouw naar een besloten stalling mogelijk is.



6.4 Fietsdepot: vergroten capaciteit

Het Fietsdepot komt voort uit het fietsendiefstal preventiebeleid. In de loop der jaren is het accent verschoven van fietsendiefstalpreventie naar efficiënte verwerking van verwijderde fietsen. De primaire taak van het Fietsdepot is nu de afhandeling van hinderlijk, fout of te lang gestalde en achtergelaten fietsen.

Het aantal door het Fietsdepot verwerkte fietsen is het afgelopen jaar opgelopen van 35.000 in 2010 tot 55.000 in 2011. Intensievere handhaving op verlaten fietsen en de invoering van parkeerdurbeperking bij het Leidseplein en op de Rode Loper zorgen ervoor dat dit aandeel nog verder oploopt tot circa 75.000 per jaar. Om al deze fietsen te kunnen bewaren en verwerken is uitbreiding van de capaciteit van het Fietsdepot op korte termijn noodzakelijk. De aanlevertijden voor handhavers en openingstijden voor burgers worden verruimd. Wel zal van de burger een hogere bijdrage worden gevraagd bij het ophalen van zijn fiets. Het tarief zal geleidelijk worden verhoogd van € 10 naar € 30. Hiermee worden de werkelijk gemaakte kosten (tussen € 50 en € 70 per fiets) voor een deel gedekt.



6.5 Eenduidiger en gericht handhaven

Handhaving op verkeerd of te lang geparkeerde fietsen is een instrument om de stad voor fietsen goed bereikbaar te houden. Dit is een taak van de gebiedsbeheerder: het stadsdeel. Per stadsdeel verschilt de aard en ernst van de fietsparkeerproblematiek. Er bestaan echter ook verschillen in interpretatie van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en werkwijze.

Een eenduidige interpretatie van de APV is voor de burger van belang. De interpretatie van begrippen in de APV zoals "hinder" en "verwaarloosde fiets" behoort in elk stadsdeel gelijk te zijn. Ook de minimale termijn die een burger krijgt om na signalering door de gemeente zijn verwaarloosde fiets op te knappen of van straat te halen moet in de hele stad gelijk zijn. Het begrippenkader dat is gehanteerd in de APV wordt daarom uitgewerkt tot een praktische en eenduidige werkinstructie – begrijpelijk voor de handhaver op straat.

Voor de gemeente is een uniforme en efficiënte werkwijze van belang. De registratie van fietsen en de aanlevering van gegevens over de weggeknipte fietsen bij het Fietsdepot vindt nu nog op verschillende manieren plaats: met bonnen, op lijsten en deels digitaal. Ook de feitelijke signalering van te lang of verkeerd geparkeerde fietsen verloopt per stadsdeel verschillend. In 2012 wordt het registratiesysteem vervangen, waarmee deze processen worden geharmoniseerd. Door onderzoek naar 'best practices' en verdere



harmonisatie van de handhaving kan stedelijk wellicht nog meer efficiencywinst worden bereikt.

Ten slotte is een duidelijke lijn in de prioritering van de handhaving van belang: waar zijn de problemen het grootst, met welke inzet wordt het meest bereikt, worden de pijlen gericht op verkeerd geparkeerde fietsen of op te lang geparkeerde fietsen? De keuzes kunnen per soort locatie verschillend zijn. De handhaving wordt bij deze keuzes gevoed door centraal stedelijk uitgevoerd onderzoek en daaropvolgend beleid.

6.6 Amsterdams kennisplatform fietsparkeren

De belangrijkste partijen op het gebied van fietsparkeren: stadsregio, centrale stad, stadsdelen en externe experts zoals de Fietsersbond beschikken over een schat aan kennis en ervaring. Door deze kennis te bundelen en te delen voorkomen we dat het wiel elke keer opnieuw wordt uitgevonden en ontstaat er inzicht in best practices. Dit vergroot het effect en zorgt voor meer uniformiteit in aanpak en daarmee herkenbaarheid bij de Amsterdamer. Het kennisplatform komt een aantal keer per jaar bijeen en stelt de kennis en informatie beschikbaar via de website www.amsterdam.nl/fietsbeleid.



7 Financiën

7.1 Toelichting op de belangrijkste reserveringen t/m 2016

In het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 zijn diverse maatregelen opgenomen. De belangrijkste investeringen worden hier toegelicht. In figuur 13 zijn de uitgaven en de dekking schematisch weergegeven.

Fietsparkeren

Investerings Fietsparkeren

- Bij het Centraal Station worden op korte termijn 1.700 extra plekken bijgeplaatst.
- Bij de overige treinstations zijn op korte termijn circa 800 extra plekken nodig.
- Voor het optimaliseren van het gebruik van de stalling bij het Amstelstation is een onderdoorgang naar het station nodig. In het Meerjarenplan is rekening gehouden met het aanleggen van deze onderdoorgang.
- Het totale tekort aan fietsparkeerplekken bij de belangrijkste metrostations in de stad met een bezetting boven de 100% is 2.500. Voor de financiering zal samenwerking worden gezocht met de Stadsregio Amsterdam.

Fietspunten

De gemeente Amsterdam exploiteert op dit moment diverse Fietspunten. In het financiële overzicht is rekening gehouden met extra kosten, vanwege het wegvallen van arbeidssubsidies.

- Voor 2012 is het probleem van de lagere arbeidssubsidie gecompenseerd met lagere uitgaven voor fysieke knelpunten.
- De exploitatie en huur van de stalling bij Station Zuid worden gecontinueerd.
- Bij Station RAI worden de openingstijden verruimd voor een betere bezetting.
- Bij Station Amstel is nu een NS-stalling. Vanaf 2013 wordt rekening gehouden met exploitatiekosten als gevolg van de invoering van het Fietspuntconcept.
- De exploitatie van de stalling naast Paradiso wordt gecontinueerd.
- De overige stallingen (Beursplein, De Munt, Binnengasthuisterrein en Timorplein) zullen per 2013 worden afgestoten.

Integrale aanpak fietsparkeren Leidseplein

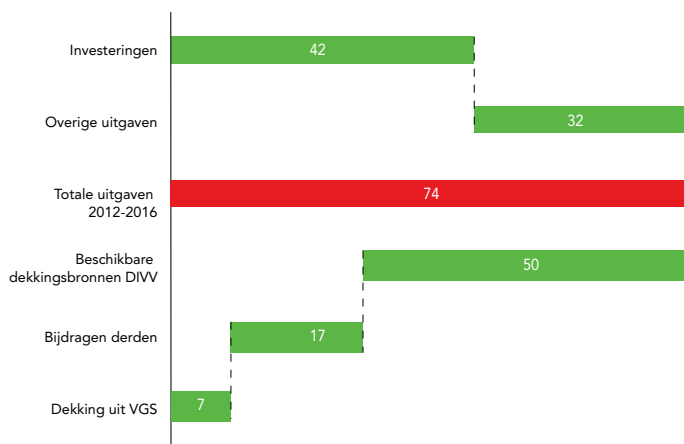
De reservering die bestemd was voor de stalling Leidseplein wordt ingezet voor een pakket aan maatregelen rondom het Leidseplein. Er is uitgegaan van een eenmalige investering in extra fietsparkeercapaciteit. Daarnaast zal er op het Leidseplein sprake zijn van parkeerduurhandhaving (maximaal 7 dagen) en de inzet van fietscoaches.

Fietsdepot

Vanwege de intensivering van de handhaving op parkeerduur (zowel in stationgebieden als in het centrum door het betreffende stadsdeel) stijgen de kosten voor afhandeling van verwijderde fietsen bij het Fietsdepot. Ter compensatie stijgen de tarieven voor het ophalen van verwijderde fietsen. Verder is rekening gehouden met een mogelijk noodzakelijke verhuizing.

Handhaving/toezicht fietsparkeren

Handhaving is een verantwoordelijkheid die bij de stadsdelen ligt. Bij de stations Zuid en CS zijn grote capaciteitstekorten. Op korte termijn is handhaving op parkeerduur (maximaal 14 dagen parkeren) een effectief middel om de beschikbare plekken goed te benutten. Tot dat er voldoende stallingen zijn gerealiseerd, zal de centrale stad, bij wijze van uitzondering, een financiële bijdrage leveren aan de handhaving op parkeerduur.



Figuur 13: uitgaven en dekking MJP Fiets 2012-2016 (in miljoenen euro's)



Fietsnetwerk

Investerings fietsnetwerk

- Er zijn drie ontbrekende schakels die worden afgerond, waarvan de langzaamverkeers-passage bij CS de belangrijkste is.
- Er is budget gerealiseerd voor het uitbreiden van het aantal wachttijdvoorspellers en/of het verbeteren van de doorstroming op kruispunten.
- In de komende periode zullen verder voorbereidingen getroffen worden voor nieuwe ontbrekende schakels, waarvan bij een deel gestart zal worden met de realisatie. Bij deze nieuwe ontbrekende schakels zal cofinanciering van de stadsdelen en/of de Stadsregio Amsterdam worden gezocht.
- Voor de financiering van het veiliger maken van de drukste routes is uitgegaan van een gedeelde verantwoordelijkheid tussen de stad en de stadsdelen.

Organisatie

- De fietsparkeerorganisatie zal versterkt worden met een programmamanager (vanaf eind 2012). Een doelstelling hiervan is om de uitvoering van de werkzaamheden op termijn verder te optimaliseren. Hierdoor is ook voor de fietsparkeerorganisatie sprake van een beperking van het budget tegen het eind van de planperiode.
- De huidige taken zoals beleidsadviesing, onderzoek en communicatie worden gecontinueerd. In het laatste jaar zijn extra middelen gereserveerd voor een evaluatie.
- Onder de communicatietaken valt het professionaliseren van de ontvangstfunctie (Amsterdam als wereldfietsstad). Verder is hier ook de jaarlijkse bijdrage aan de Fietsersbond meegenomen.

7.2 Structurele uitgaven na 2016

De exploitatie van Fietspunten wordt naar verwachting goedkoper door nieuwe kostenbesparende technieken. In de bewaakte stallingen blijft echter altijd toezicht nodig. Ook na 2016 zijn er daarom structurele uitgaven. Met de intensivering van het fietsparkeerbeleid lopen ook de kosten voor beheer en exploitatie van fietsparkeervoorzieningen op. Tot 2016 zijn de bestaande middelen toereikend. Voor de periode daarna is er structureel jaarlijks circa € 2 miljoen extra nodig. Dit zal betrokken worden bij de investeringsbeslissingen over de realisatie van nieuwe stallingen. Daarnaast zal de bijdrage van Amsterdam betrokken worden bij de nieuwe afspraken met de stadsdelen over de verdeling van de parkeeropbrengsten na de planperiode van Voorrang voor een Gezonde Stad (VGS).

In het onderstaande schema zijn de budgetten (in € mln, prijspeil 2012) weergegeven die nodig zijn om de maatregelen die in dit Meerjarenplan Fiets 2012-2016 worden genoemd, uit te voeren.

| Periode 2012-2016 (in € mln, prijspeil 2012) | Opgaven periode 2012-2016 | Totale projectkosten | Inschatting bijdrage stadsdelen | Inschatting bijdrage SRA/derden | Bijdrage centrale stad | Bijdrage centrale stad | | | | |
|---|---|----------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|------------------------|------------|------------|------------|------------|
| | | | | | | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Investerings fietsparkeren | | 6,7 | 0,0 | 4,6 | 2,0 | 0,0 | 0,7 | 0,9 | 0,0 | 0,5 |
| - CS en Zuid | 1.700 extra plekken CS, 3.000 vervangende plekken Zuid | 4,3 | 0,0 | 3,5 | 0,9 | 0,0 | 0,4 | 0,4 | 0,0 | 0,0 |
| - overige treinstations | 800 extra plekken en onderdoorgang Amstel | 1,1 | 0,0 | 0,6 | 0,6 | 0,0 | 0,2 | 0,4 | 0,0 | 0,0 |
| - overige gebieden | 2.500 extra plekken bij metrostations | 1,3 | 0,0 | 0,6 | 0,6 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,5 |
| Fietspunten | | 8,8 | 0,0 | 0,0 | 8,8 | 2,0 | 1,8 | 1,7 | 1,7 | 1,7 |
| - CS en Zuid | Fietspunt Zuid (incl. experiment toegang) en groot onderhoud fietsflat CS | 3,6 | 0,0 | 0,0 | 3,6 | 0,6 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,7 |
| - overige treinstations | optimaliseren Rai / openen Amstel | 2,0 | 0,0 | 0,0 | 2,0 | 0,0 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| - Leidseplein/Rode Loper | Leidseplein (en per 2013 afstoten Beursplein/De Munt) | 2,8 | 0,0 | 0,0 | 2,8 | 0,8 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| - overige gebieden | per 2013 afstoten BG-terrein/Timorplein | 0,5 | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 0,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Fietsdepot | | 4,8 | 0,0 | 0,0 | 4,8 | 1,0 | 1,3 | 0,8 | 0,8 | 0,8 |
| - intensiveren gebruik, verhuizing en geleidelijke verhoging tarief ophalen fiets | | | | | | | | | | |
| Handhaving/toezicht fietsparkeren | | 4,1 | 0,0 | 0,0 | 4,1 | 0,5 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| - CS en Zuid | toezicht CS/parkeerduurhandhaving CS en Zuid | 3,2 | 0,0 | 0,0 | 3,2 | 0,5 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 |
| - overige treinstations | max. parkeerduur 14 dagen bij stations binnen de ring | 0,9 | 0,0 | 0,0 | 0,9 | 0,0 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Investerings fietsnetwerk | | 26,3 | 4,8 | 7,9 | 13,6 | 4,9 | 3,4 | 1,8 | 1,7 | 1,8 |
| - afronden LVP CS/Mosplein | afronden vier ontbrekende schakels | 14,6 | 0,3 | 7,2 | 7,1 | 4,8 | 2,0 | 0,4 | 0,0 | 0,0 |
| - wachttijdvoorspellers | toevoegen extra wachttijdvoorspellers en verbeteren doorstroming | 0,9 | 0,0 | 0,0 | 0,9 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| - nieuwe ontbrekende schakels | voorbereiden en starten realisatie nieuwe ontbrekende schakels | 1,9 | 0,0 | 0,8 | 1,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,4 | 0,5 |
| - veiliger maken fietsstroken | aanleggen rood asfalt op drukste fietsstroken t.b.v. verkeersveiligheid | 9,0 | 4,5 | 0,0 | 4,5 | 0,0 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| Organisatie | | 6,6 | 0,0 | 0,0 | 6,6 | 1,3 | 1,4 | 1,3 | 1,2 | 1,3 |
| - fietsparkeren | versterken en optimaliseren fietsparkeerorganisatie | 2,4 | 0,0 | 0,0 | 2,4 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,4 |
| - beleidsadvies en onderzoek | continueren fietsbeleid, onderzoek en kennisplatform | 3,5 | 0,0 | 0,0 | 3,5 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,7 |
| - communicatie | continueren fietscommunicatie | 0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,8 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Totale uitgaven, excl. Leidseplein/Rode Loper | | 57,4 | 4,8 | 12,5 | 40,0 | 9,7 | 9,5 | 7,5 | 6,4 | 7,0 |
| Dekking MWP's*, excl. stalling Leidseplein | | | | | 36,0 | 10,1 | 8,0 | 6,2 | 5,8 | 5,9 |
| - Fysiek programma fiets MWP | | | | | 9,5 | 1,8 | 2,2 | 1,8 | 1,8 | 1,8 |
| - Wachttijdvoorspellers | | | | | 1,0 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| - MWP LVP CS | | | | | 4,2 | 2,8 | 1,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| - MWP LVP Mosplein/Meeuwenlaan | | | | | 2,5 | 1,6 | 0,5 | 0,4 | 0,0 | 0,0 |
| - MWP Fietspunten | | | | | 8,9 | 1,8 | 1,6 | 1,7 | 1,8 | 1,9 |
| - MWP Beheer en Onderhoud (CFA) | | | | | 1,9 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 |
| - MWP Fietsdepot | | | | | 4,3 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| - MWP Beleidsadviesing | | | | | 2,4 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| - MWP's Communicatie | | | | | 0,8 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| - MWP Fietsersbond | | | | | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Integrale aanpak fietsparkeren LP/Rode Loper | | | | | 16,7 | | | | | |
| - reservering voor aanpak fietsparkeren Leidseplein | maaielddcapaciteit, parkeerdurbeperking en coaching | | | | 13,9 | | | | | |
| - reservering voor aanpak fietsparkeren Rode Loper | maaielddcapaciteit, parkeerdurbeperking en coaching | | | | 2,8 | | | | | |
| Dekking t.b.v. Leidseplein | | | | | 13,9 | | | | | |
| Benodigde totale VGS-voeding t.b.v. fiets | | | | | 6,8 | | | | | |

* MWP=Meerjaren Werk- en Investeringsprogramma

Bijlage 1: Beleidskaders & bestuurlijke wensen

Beleidskader Hoofdnetten (2005)

Het Beleidskader Hoofdnetten geeft aan waar de hoofdnetten liggen en wat de kwaliteit ervan moet zijn. Er is een netwerk onderscheiden van Hoofdnet Auto, Hoofdnet Fiets en Hoofdnet Openbaar Vervoer. Het Hoofdnet Fiets is bedoeld om het dagelijkse gebruik van tweewielers te stimuleren. In het beleidskader zijn kwaliteitseisen opgenomen (snel, comfortabel, verkeersveilig en sociaal veilig) waar het fietsnetwerk aan moet voldoen.

Programmakkoord Amsterdam 2010 - 2014

Het college geeft in haar programmakkoord aan dat er meer ruimte voor verblijfsgebieden en langzaam verkeer moet worden gecreëerd. Het college zet daarom in op het autoluw maken van de stad binnen de ring A10 (exclusief Noord). Het college wil stevig inzetten om Fietsstad nummer 1 van Europa te blijven. Andere speerpunten zijn:

- Vervolmaken Hoofdnet Fiets;
- Realiseren wachttijdmelders en groene golven op drukke fietsroutes;
- Realiseren fietsparkeervoorzieningen op drukke locaties;
- Streven naar een hogere minimale norm voor fiets- en voetpaden.

Bestuurlijke wensen stadsdelen

De thema's die het in het meest genoemd worden in de coalitieakkoorden van de stadsdelen zijn:

- Meer ruimte geven aan langzaam verkeer
- Verbeteren verkeersveiligheid fietser en voetgangers
- Vervolmaken en verbeteren van het Hoofdnet Fiets
- Ontwikkelen brom- en snorfietsbeleid

Regionaal verkeer- en vervoerplan – Stadsregio Amsterdam

Om te zorgen dat de fiets een aantrekkelijker alternatief wordt, zet de Stadsregio in op het verbeteren van het Regionaal fietsnetwerk. Het doel is dat dit netwerk niet alleen zelfstandige fietsverplaatsingen bedient, maar de fiets ook een beter vervoersmiddel laat zijn met goede aansluitingen op de netwerken van openbaar vervoer en auto. Dit moet leiden tot een hoger marktaandeel van de fiets in combinatie met het openbaar vervoer. Het streefbeeld voor het Regionale Fietsbeleid is het volgende:

Openbaar Vervoer en fiets moeten in de spits samen een marktaandeel halen van 70% in hoogstedelijke gebieden (50% in de grote kernen en 30% in de kleine kernen). In 2008 was het aandeel in Amsterdam 63% (= etmaal en geen spits).

De structuurvisie – Amsterdam in 2040

In de structuurvisie wordt aangegeven dat bij het faciliteren van de extra behoefte aan mobiliteit de voorkeur ligt bij de vervoersvormen die relatief weinig hinder en ruimtebeslag met zich meebrengen: de fiets en het openbaar vervoer. Binnen de stad voorziet de fiets in steeds grotere mate in de behoefte aan dagelijkse verplaatsingen. Met de elektrische fiets wordt de actieradius in de toekomst zelfs nog groter, waardoor ook vanuit buurgemeenten als Amstelveen en Zaanstad meer naar Amsterdam zal worden gefietsd. Ook het gebruik van de scooter laat een duidelijke groei zien. Op delen van het Hoofdnet Fiets vraagt het toenemende gebruik om bredere paden en meer comfort. Op de meest intensief gebruikte fietsroutes rond en in de binnenstad kan een deel van de als gevolg van autoluw beleid vrijkomende ruimte worden gebruikt voor het creëren van betere en bredere fietspaden.

Bijlage 2: Onderbouwing van onderzoeken MJP Fiets

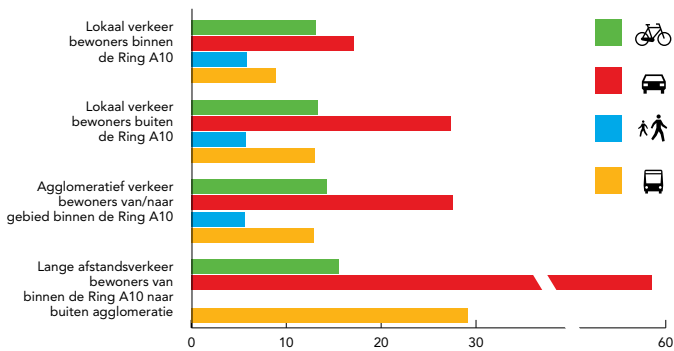
In deze bijlage worden de onderzoeksresultaten van dit Meerjarenplan Fiets onderbouwd. In de eerste vijf paragrafen worden de analyses uit hoofdstuk 1 toegelicht en wordt verklaard welke bronnen gebruikt zijn. In de zesde paragraaf volgt de berekeningswijze van de korte termijn opgaven en lange termijn plannen voor fietsparkeren zoals deze zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Waar in de tekst wordt gesproken over de binnenstad wordt het gebied binnen de Ring A10 ten zuiden van 't IJ bedoeld.

1. De fiets is snel en goedkoop

Ten behoeve van het MJP Fiets zijn diverse analyses uitgevoerd met behulp van de beschikbare verplaatsingsonderzoeken:

- Periodiek Onderzoek Amsterdamse Verplaatsingen (Amsterdamse huishoudenquêtes, DIVV/O+S)
- Mobiliteitsonderzoek Nederland (Rijkswaterstaat)

De analyses hebben betrekking op de jaren 1990 en 2008. Recentere betrouwbare infor-



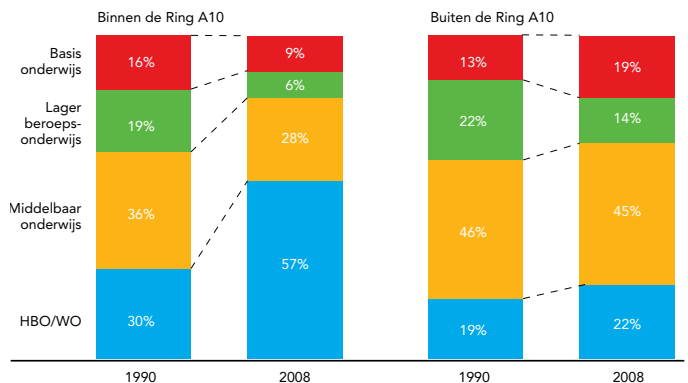
Figuur 1: gemiddelde deur-tot-deur snelheid voor verschillende modaliteiten en type reizen 2008 (in km/u)

matie over het aantal fietsverplaatsingen van Amsterdammers was op het moment van analyseren niet beschikbaar. Er is alleen ingezoomd op verplaatsingen van 1 kilometer of langer, vanwege de dominantie van lopen op verplaatsingen tot 1 kilometer.

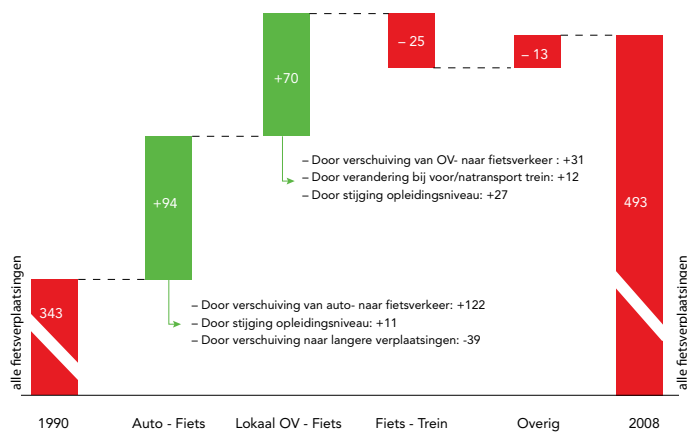
Met behulp van informatie over herkomst, bestemming, reistijd en afstand is berekend wat de gemiddelde deur-tot-deursnelheid van de verschillende vervoerswijzen bij verplaatsingen van/naar/binnen Amsterdam is. Zie figuur 1 voor de resultaten.

2. Fietsgebruik is enorm gegroeid

In de periode 1990 tot en met 2008 is het fietsgebruik in de Amsterdamse binnenstad met 44% gestegen (bronnen: Amsterdamse huishoudenquêtes en Mobiliteitsonderzoek Nederland). Onder de definitie van fietsgebruik in de Amsterdamse binnenstad vallen alle fietsreizen met een herkomst en/of bestemming in het gebied binnen de ring A10, ten zuiden van 't IJ. Fietsritten van en naar stations tellen hierbij ook mee. De resultaten beschrijven het fietsgebruik op een gemiddelde werkdag.



Figuur 2: ontwikkeling opleidingsniveau van de bevolking van Amsterdam



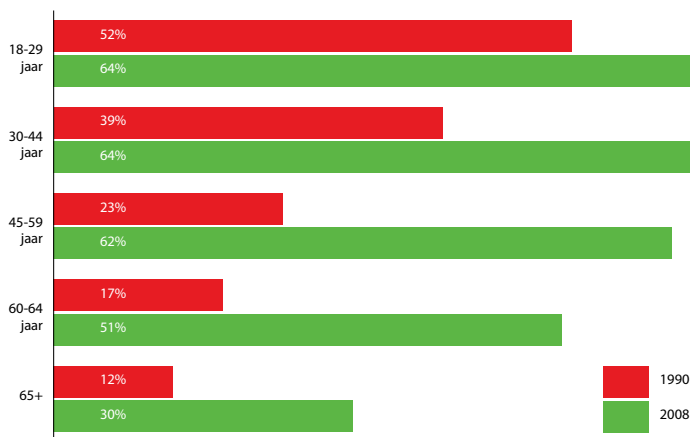
Figuur 3: herkomst groei fietsverkeer in Amsterdamse binnenstad (in duizenden verplaatsingen)

In de figuur 3 staan de resultaten weergegeven van een analyse naar de herkomst van de groei van het fietsverkeer. Hieruit blijkt dat er zowel een verschuiving van auto- naar fietsverkeer heeft plaatsgevonden als van OV- naar fietsverkeer. Bij de auto heeft het parkeerbeleid daarbij een rol gespeeld, bij het OV de veranderende bevolkingssamenstelling (meer hoger opgeleiden). Hogeropgeleiden fietsten ook in 1990 al relatief meer (aandeel fiets op verplaatsingen binnen de ring A10 was onder hogeropgeleiden destijds al 56% ten opzichte van 39% onder alle inwoners). Sindsdien is het aandeel hogeropgeleiden in het gebied binnen de ring sterk toegenomen (bron: Amsterdamse huishoudenquêtes 2008, zie figuur 2).

Een derde verklaring voor de groei van het fietsverkeer is de toenemende populariteit van fietsen onder Amsterdammers vanaf 45 jaar en ouder. In figuur 4 is de ontwikkeling van het fietsgebruik in Amsterdam onder diverse leeftijdsgroepen zichtbaar (bron: Amsterdamse huishoudenquêtes 2008).

3. Stations en binnenstad onvoldoende ingesteld op groei

Voor het bepalen van de huidige capaciteit en bezetting van de fietsparkeervoorzieningen bij de treinstations is gebruik gemaakt van diverse onderzoeken. Zie voor een toelichting hiervan paragraaf 6 van deze bijlage.

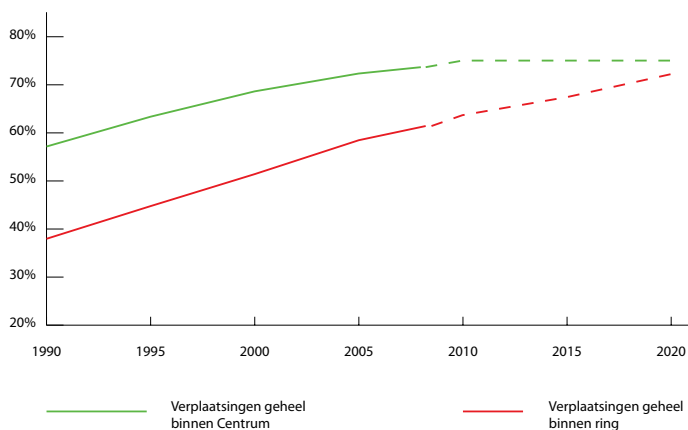


Figuur 4: aandeel fiets in verplaatsingen in Amsterdamse binnenstad naar leeftijd

4. Belang van de fiets rechtvaardig investeringen

Met behulp van de verkregen informatie uit figuur 2 over de verschuiving van auto- naar fietsverkeer (133.000 verplaatsingen per dag) en gegevens over het aantal autokilometers per dag in Amsterdam (bron: 'Herijking Amsterdamse maatregelen luchtkwaliteit') is berekend hoeveel autokilometers er vanwege de groei van het fietsverkeer sinds 1990 dagelijks niet meer gemaakt worden in Amsterdam. Dit komt neer op circa 580.000 kilometer. Aan de hand van interne berekeningen over de congestiekosten in de stad (€ 0,20 per kilometer, berekend met behulp van reistijdcameragegevens) en een aanname voor het aandeel verkeer waarbij sprake is van congestie (50%) zijn de maatschappelijke baten van de verschuiving van auto- naar fietsverkeer ingeschat. Deze maatschappelijke baten komen uit op circa € 20 miljoen per jaar.

De verschuiving van auto- naar fietsverkeer heeft gezorgd voor een eenmalige reductie van circa 0,5 µg NO₂ per m³. Aanvullende luchtkwaliteitsmaatregelen hadden per µg/m³ ongeveer € 100 miljoen gekost (gebaseerd op kengetallen uit de 'Herijking Amsterdamse maatregelen luchtkwaliteit' over de betalingsbereidheid per gereduceerde µg NO₂ per m³). De baten van de verschuiving van auto- naar fietsverkeer komen zodoende uit op ongeveer € 50 mln.



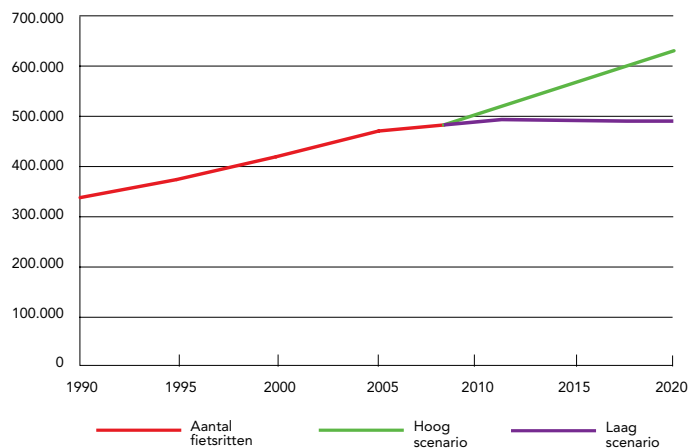
Figuur 5: aandeel fiets in verplaatsingen onder inwoners Amsterdam

Een derde maatschappelijke bate van de groei van het fietsverkeer heeft te maken met de verschuiving van OV- naar fietsverplaatsingen. Ongeveer 43.000 verplaatsingen per dag worden hierdoor niet meer per OV gemaakt (zie figuur 2). Dit betreft ongeveer 7% van het totaal aantal OV-verplaatsingen in Amsterdam. Indien de verschuiving van OV- naar fietsverplaatsingen niet had plaatsgevonden, had dit de Stadsregio Amsterdam, bij gelijkblijvende kosten per OV-reiziger, circa € 20 miljoen per jaar gekost.

5. Groei van het fietsgebruik zet door

In het MJP Fiets is een toekomstprognose van het fietsverkeer gemaakt. Vanwege de onzekerheden die gepaard gaan bij het maken van toekomstprognoses is gewerkt met een hoog scenario en een laag scenario. (zie figuur 6)

In het hoge scenario is ervan uitgegaan dat de ontwikkelingen die de groei van het fietsgebruik verklaren, zich zullen voortzetten en dat de reikwijdte hiervan zich zal uitbreiden naar gebieden buiten het centrum. Om in te schatten met welk tempo deze ontwikkelingen plaatsvinden, is voor fietsverplaatsingen in het gebied binnen de ring gebruik gemaakt van inzichten in de historische ontwikkeling van fietsverplaatsingen geheel binnen stadsdeel Centrum van Amsterdam.



Figuur 6: Prognose van het aantal dagelijkse fietsritten van, naar en binnen de Amsterdamse binnenstad

Het gebied in de stad waar het aandeel van de fiets binnen het verkeer namelijk het hoogste is, betreft het stadsdeel Centrum. Op dit moment wordt ruim 70% van de verplaatsingen die geheel binnen het Centrum plaatsvinden per fiets afgelegd. Dit aandeel is sinds 1990 gestegen, maar al sinds 2000 vindt er een afvlakking van de groei plaats en lijkt een verzadigingspunt bereikt te worden (bron: Amsterdamse huishoudenquêtes 2008, zie figuur 5). Deze groeicurve lijkt in sterke mate op een 'product life cycle', waarbij de ontwikkeling van het marktaandeel van een product een zogenaamde s-curve vormt. Voor het hoge scenario is aangenomen dat de groei van het fietsgebruik op andere plekken in de stad dan in het Centrum zich op dezelfde wijze zal ontwikkelen; dus eerst een sterke groei en daarna een afnemende groei (zie ook figuur 5). Voor het lage scenario is uitgegaan van een snel afvallende groei, waarbij bovendien externe invloeden, zoals de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn een rem op het fietsverkeer in de stad zouden kunnen betekenen.

In beide scenario's is rekening gehouden met de groei van de bevolking. Hierbij is voor beide scenario's gebruik gemaakt van het standaardscenario van DRO voor de groei van de bevolkingsomvang. Het aantal verplaatsingen per persoon per dag in de toekomst is verondersteld als gelijkblijvend op het niveau van 2008.

6. Berekeningswijze korte termijn opgaven en lange termijn plannen fietsparkeren

Bij het bepalen van de korte termijn opgaven voor fietsparkeren is gebruik gemaakt van gegevens over de huidige capaciteit, de huidige vraag, reeds bekende capaciteitswijzigingen en de verwachte effecten van beter benutten-maatregelen. Voor de lange termijn opgaven is daarnaast gebruik gemaakt van de verwachte groei van het fietsgebruik. Voor de treinstations is voor de lange termijn bovendien uitgegaan van een gewenste maximale bezettingsgraad van 95% (om veel zoekverkeer naar een vrije plek te voorkomen).

Huidige capaciteit en bezetting en geplande capaciteitswijzigingen

Voor de gegevens over capaciteit en bezetting van bewaakte en onbewaakte fietsparkeerplekken bij treinstations in Amsterdam is gebruik gemaakt van een overzicht dat de gemeente Amsterdam van ProRail heeft ontvangen. Voor stations waar deze informatie niet compleet was, is gebruik gemaakt van een onderzoek, in opdracht van DIVV en uitgevoerd door Decisio/VINU consult. Voor het Amstelstation en CS zijn specifieke gegevens van ProRail gebruikt die zijn aangeleverd aan de gemeente Amsterdam. Bij het Centraal Station zijn aanvullend gedetailleerde gegevens over de capaciteit van de gemeentelijke organisatie CSE gebruikt (op basis van tellingen uit november 2011). Voor station Zuid zijn de beschikbare gegevens aangevuld met informatie van de Dienst Zuidas.

| Huidige situatie | Extra capaciteit bij verschillende toekomstige parkeerduurregimes t.o.v. huidige situatie | | |
|-------------------------------|---|------------------------------|-----------------|
| | Parkeerduur maximaal 14 dagen | Parkeerduur maximaal 7 dagen | Fietspuntregime |
| geen regime | 12% | 22% | 32% |
| parkeerduur maximaal 14 dagen | | 9% | 18% |
| parkeerduur maximaal 7 dagen | | | 7% |

Tabel 1: extra capaciteit bij verschillende toekomstige parkeerduurregimes t.o.v. huidige situatie

Cijfers over capaciteit en bezetting rondom het Leidseplein zijn afkomstig uit het fietsparkeeronderzoek in opdracht van DIVV uitgevoerd door Ecorys (april 2011). Voor het Rode Lopergebied is gebruik gemaakt van gegevens uit het onderzoek in opdracht van DIVV uitgevoerd door Trajan ("Onderzoek fietsparkeerdruk en -duur Rode Loper en Ferdinand Bolstraat", april/mei 2011). Dit onderzoeksbureau heeft ook tellingen uitgevoerd bij de overige OV-knooppunten.

De informatie over de geplande capaciteitswijzigingen is afkomstig van diverse partijen. Bij het Centraal Station zijn plannen voor het uitbreiden van de stallingscapaciteit. De gegevens hiervan zijn afkomstig van ProRail. Binnen het masterplan CS van de gemeente Amsterdam zijn plannen opgenomen voor het verwijderen van de plekken in de openbare ruimte (na oplevering van de nieuwe stallingen). Deze plannen zijn, op de plekken onder de spoorwegviaducten na, overgenomen in de berekening van de lange termijn opgave voor het Centraal Station. Voor station Zuid is gebruik gemaakt van gegevens van de Dienst Zuidas over het aantal op te heffen plekken vanwege de werkzaamheden aan de Zuidasdok. Voor overige OV-knooppunten zijn uitbreidingsplannen van DIVV gebruikt.

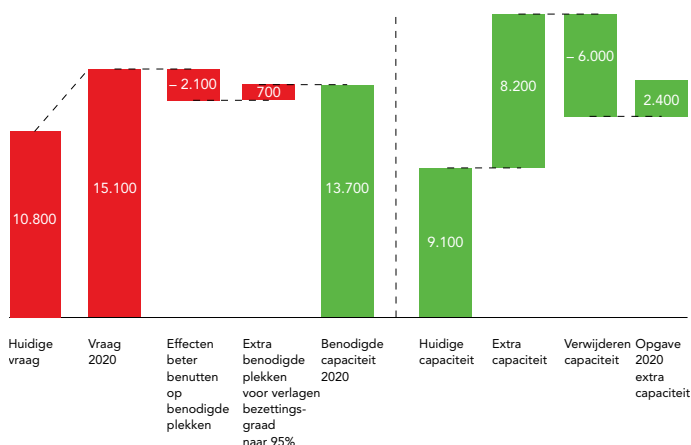
| Station | Huidige vraag | Benodigde capaciteit 2020 | Huidige capaciteit |
|------------------|---------------|---------------------------|--------------------|
| Centraal Station | 10.800 | 13.700 | 9.100 |
| Zuid | 6.500 | 8.300 | 6.300 |
| Amstel | 4.300 | 5.800 | 3.900 |
| Muiderpoot | 1.000 | 1.300 | 700 |
| RAI | 1.500 | 1.800 | 1.600 |
| Sloterdijk | 2.000 | 2.400 | 1.400 |
| Lelylaan | 1.400 | 2.100 | 1.200 |
| Science Park | 200 | 700 | 200 |
| Bijlmer Arena | 400 | 800 | 800 |
| Holendrecht | 100 | 300 | 200 |

Tabel 2: opgaven fietsparkeren NS-stations tot 2020

Verwachte groei gebruik

ProRail heeft schattingen beschikbaar over de verwachte groei van de vraag naar fietsparkeerplekken bij treinstations in 2020. Bij het bepalen van de fietsparkeeropgaven is bij het gebruik van deze schattingen uitgegaan van het middenscenario van ProRail. Voor enkele stations is afgeweken van de groeiprognoze van ProRail. Voor het Centraal Station en station Amstel zijn specifieke uitwerkingen van ProRail over de groeiverwachting beschikbaar. Op basis hiervan en met behulp van eigen inzichten over de ontwikkeling van het fietsparkeergebruik heeft de gemeente groeiprognozes voor deze stations afgeleid. Bij station Zuid is de groeiprognoze van ProRail gecorrigeerd met behulp van inzichten van de gemeente Amsterdam.

Voor het Leidseplein en het Rode Lopergebied is gebruik gemaakt van een specifieke groeiprognoze van DIVV voor het fietsgebruik in het centrum van Amsterdam. Bij alle andere gebieden is uitgegaan van de geschatte groei van het gebruik van de fiets in de binnenstad van Amsterdam, zoals deze in paragraaf 1.5 van het MJP is vermeld. Voor de toekomstige Noord/Zuidlijn-stations is gebruik gemaakt van gegevens over de verwachte reizigersomvang afkomstig van de Dienst Metro.



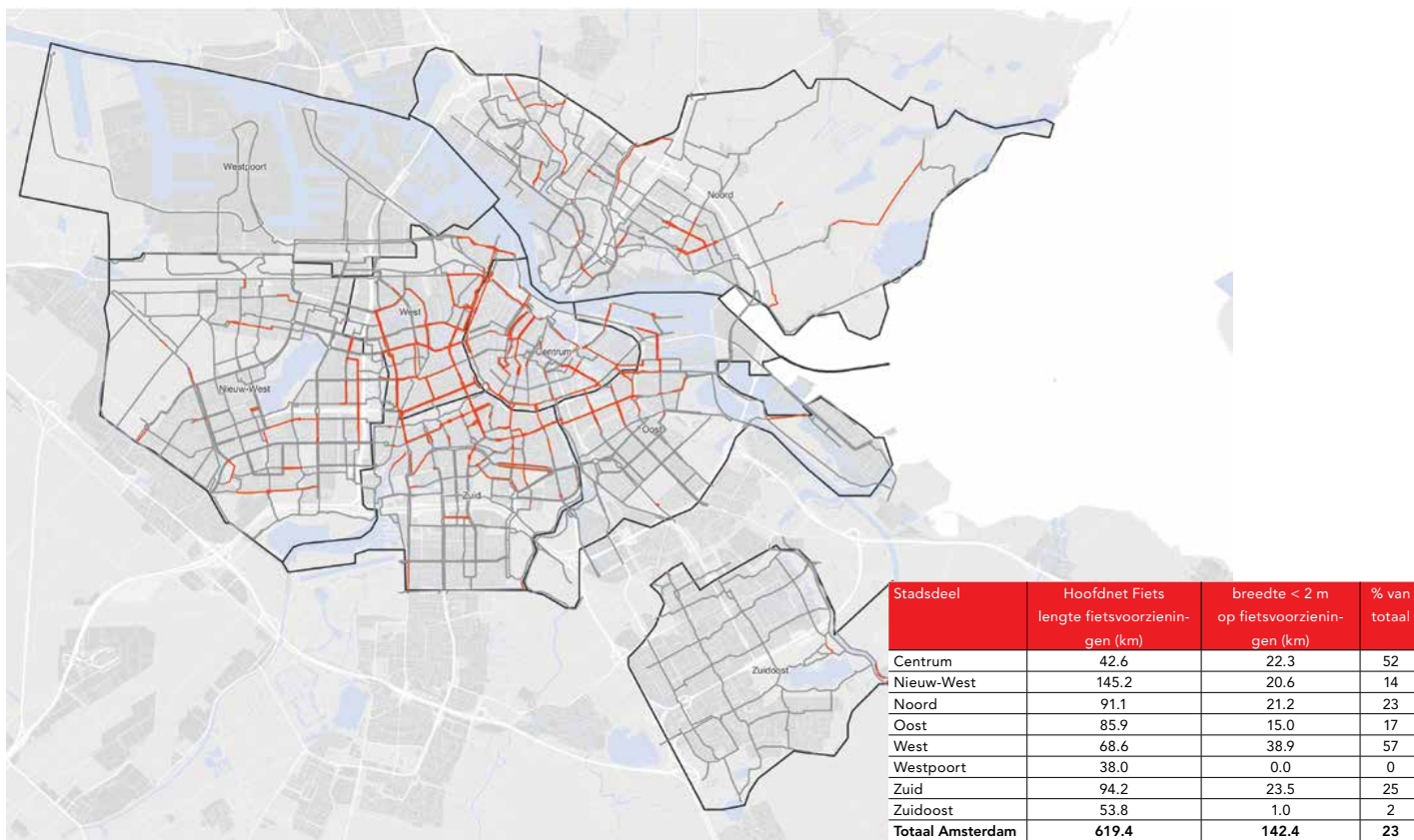
Figuur 7: berekening van het benodigd aantal fietsparkeerplekken bij Centraal Station (lange termijn, 2020)

Verwachte effecten parkeerregimes

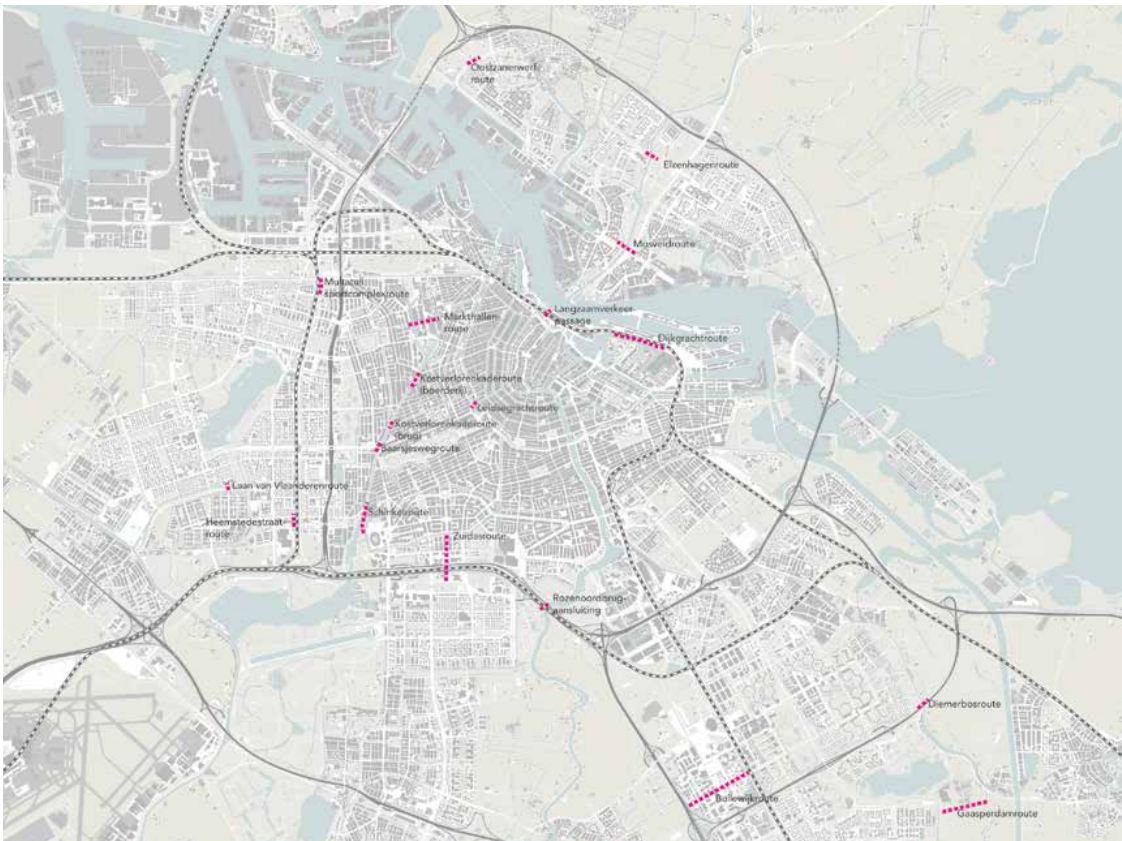
In 2010 is er door Trajan onderzoek uitgevoerd naar de parkeerduur van fietsen in diverse gebieden met verschillende parkeerregimes. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor het inschatten van de effecten van andere parkeerduurregimes op het beter benutten van de parkeercapaciteit. In tabel 1 zijn de verwachte effecten zichtbaar. Voor het Leidseplein zijn de effecten van regimes gebaseerd op het onderzoek van Ecorys dat daar is uitgevoerd. De beter benutten-effecten voor het Rode Lopergebied zijn hier ook op gebaseerd. Bij de overige OV-knooppunten is gebruik gemaakt van een inschatting die aanwezig was bij DIVV (3% beter benutten mogelijk).

Op basis van gegevens over huidige capaciteit en vraag, reeds bekende capaciteitsuitbreidingen, effecten van beter benutten-maatregelen, toekomstige verwachte groei en een gewenste bezettingsgraad is uiteindelijk per gebied ingeschat hoe groot de opgave aan fietsparkeervoorzieningen is. Voor de gebieden waar handhaving economisch efficiënt is, is uitgegaan van het toepassen van parkeerregimes. Afhankelijk van de mogelijkheden voor uitbreiding van een gebied is vervolgens bepaald waar de uitbreiding door rekken in de openbare ruimte gerealiseerd kan worden en waar stallingen noodzakelijk zijn. Voor het Centraal Station is deze berekening grafisch weergegeven in figuur 7. In tabel 2 is voor alle stations weergegeven hoe groot de opgaven zijn.

Bijlage 3: Breedte van fietsvoorzieningen op het Hoofdnet Fiets

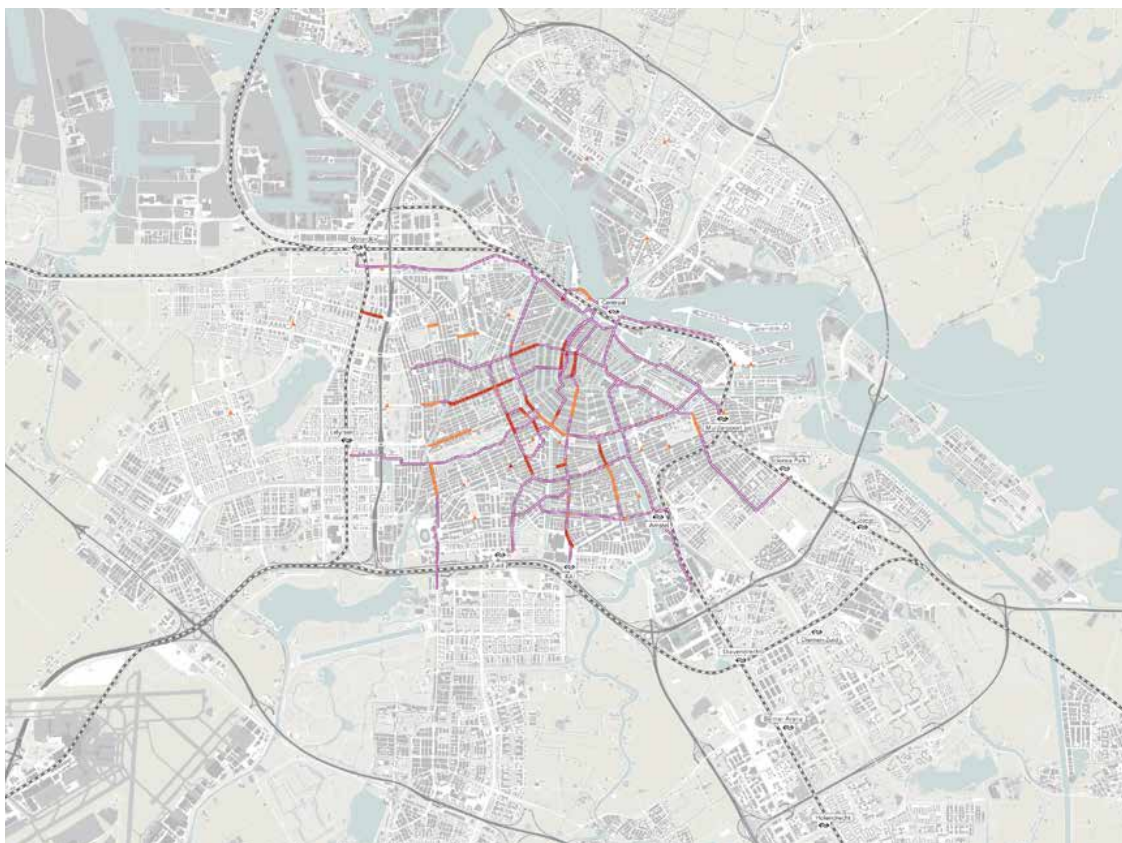


Bijlage 4: De ontbrekende fietschakels in Amsterdam



Veerverbindingen of bruggen over het IJ zijn niet opgenomen in dit overzicht. Deze verbindingen zijn in 2010 onderzocht door het platform Noordoostwaarts en zijn vooralsnog niet haalbaar gebleken vanwege de hoge kosten.

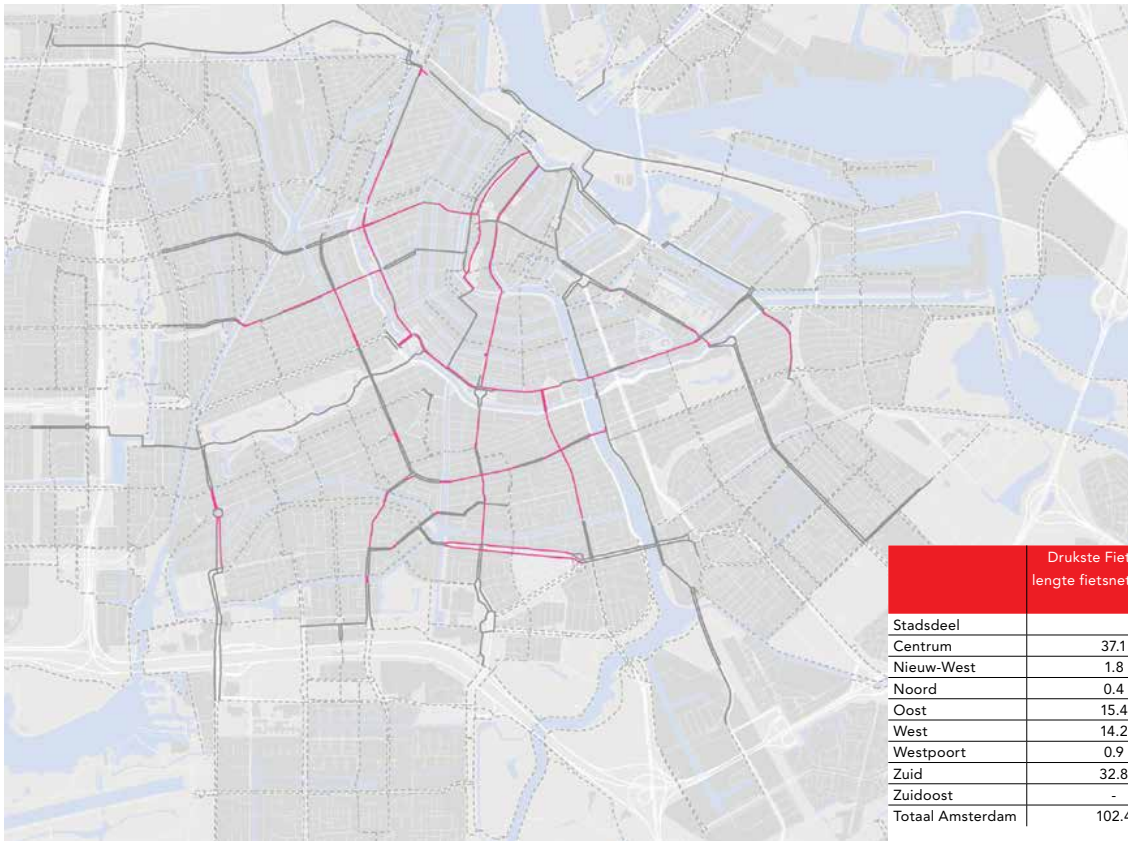
Bijlage 5: Drukste fietsroutes in relatie tot verkeersonveiligheid



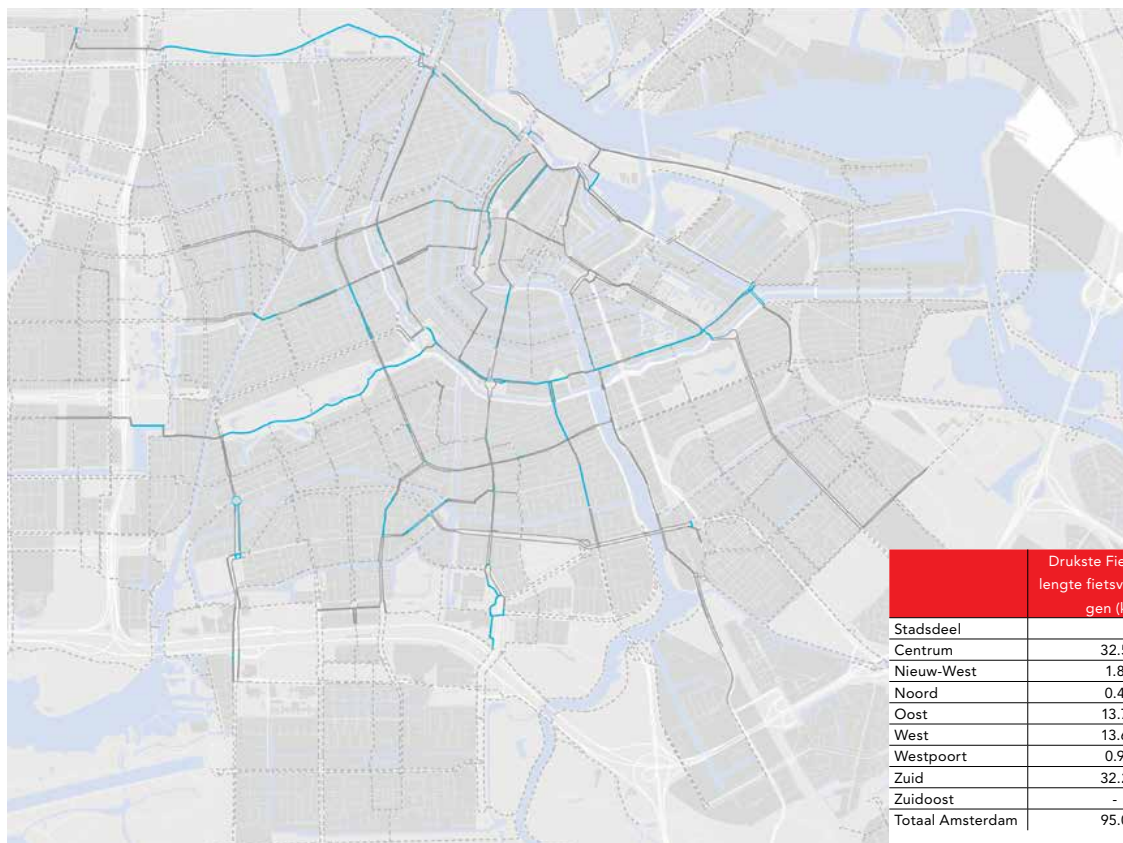
Legenda

- rood = minimaal 15 fietsslachtoffers per km in de periode 2007 t/m 2009
- oranje = 10 – 15 slachtoffers per km in de periode 2007 t/m 2009
- paars = Routes waar in de avondspits (16.00 - 18.00 uur) meer dan 1.500 fietsers passeren

Bijlage 6: Drukste fietsroutes zonder vrijliggende fietspaden



Bijlage 7: Drukste fietsroutes in relatie tot kleurverharding



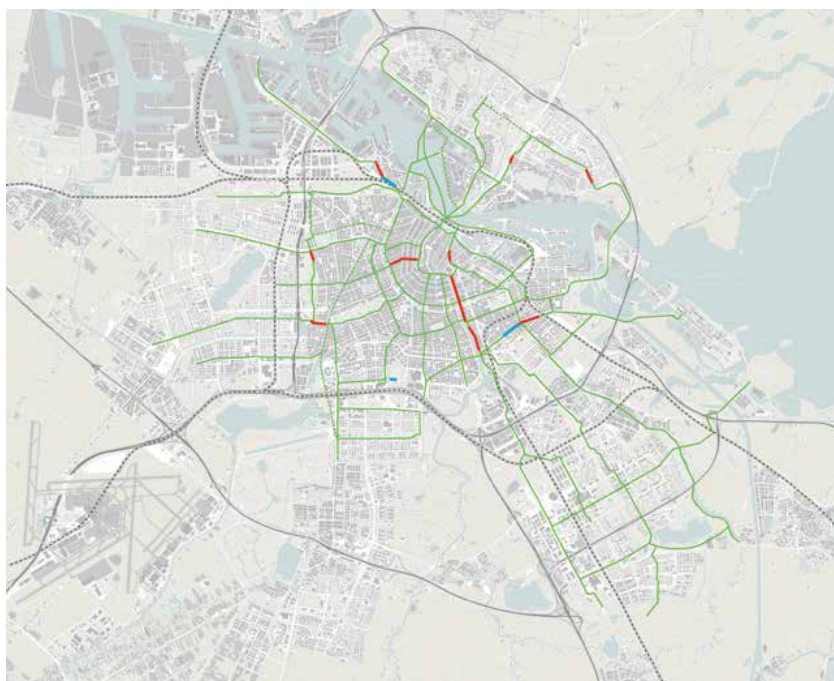
Bijlage 8: Uitvoeringsprogramma onveilige fietsroutes op het regionaal netwerk fiets



Legenda:

- reeds opgenomen in planvorming
- fietsvoorziening smaller dan 2 m, verharding geen rood asfalt
- fietsvoorziening smaller dan 2 m, verharding rood asfalt
- regionaal fietsnetwerk

Bijlage 9: Fietsstraten



Figuur 1: mogelijke fietsstraten

- Plusnet Fiets (MAA)
- Proeflocaties fietsstraten
- Overlap Plusnet Fiets en 30 km zones

In sommige straten zijn veel fietsers en weinig automobilisten, maar is de infrastructuur toch afgestemd op het autoverkeer. Fietsstraten kunnen dan een mogelijkheid zijn om fietsers meer comfort en ruimte te bieden. Het toepassen van fietsstraten is geen doel op zich, maar een middel om fietsers meer kwaliteit te bieden als andere fietsvoorzieningen niet mogelijk zijn. Het is dus maatwerk. Om te bepalen waar fietsstraten een toegevoegde waarde kunnen bieden, is er een afwegingskader opgesteld en met een GIS-analyse bepaald waar fietsstraten mogelijk zijn. Fietsstraten komen in aanmerking als er aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

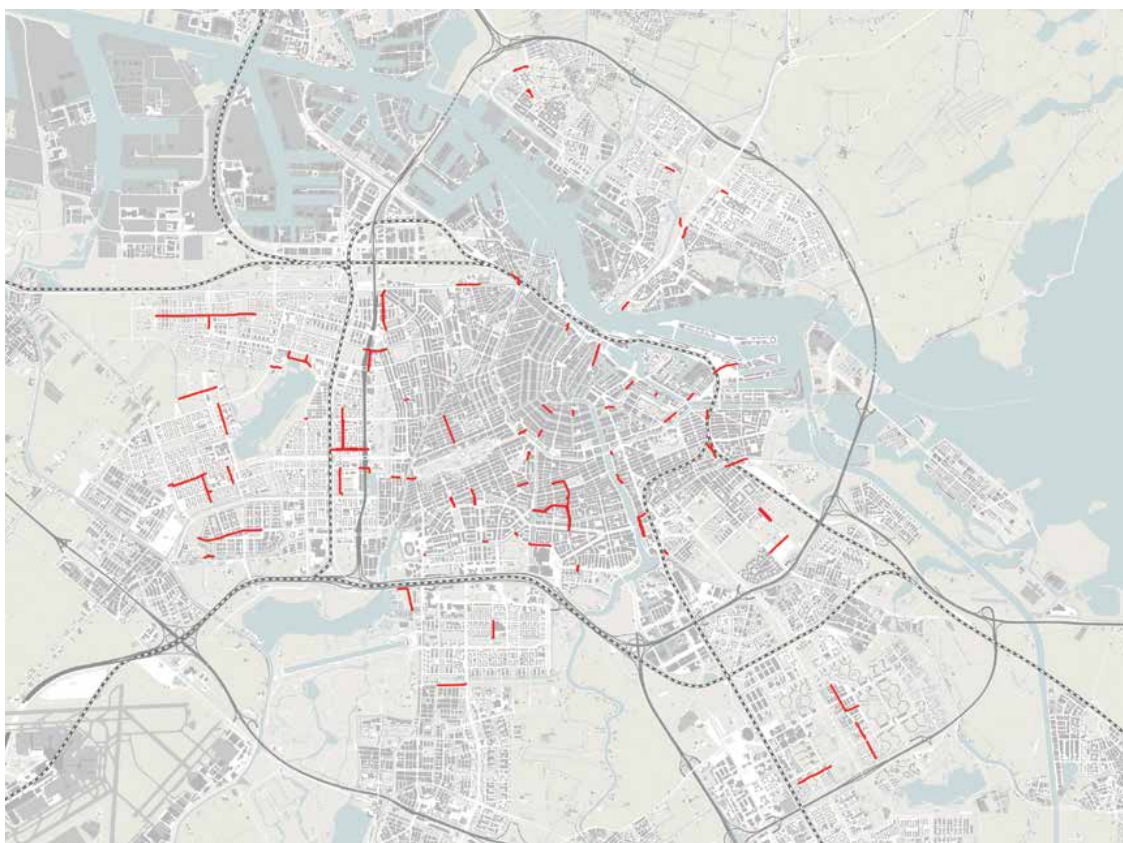
- Hoge fietsintensiteit (> 2000 fietsers per etmaal).
- Lage auto-intensiteit (< 2000 motorvoertuigen per etmaal).
- Alleen in verblijfsgebieden waar de maximum snelheid 30 km/uur is, of waar een max. snelheid van 30 km/uur ingesteld kan worden.
- Niet op routes waar bussen rijden of veel vrachtverkeer rijdt.
- Er is geen haaks parkeren.

In figuur 1 staan potentiële fietsstraten weergegeven. Het zijn 30km/u straten die samenvallen met het Plusnet Fiets. Hier is nog geen afweging gemaakt op basis van intensiteiten, routes van bus- of vrachtverkeer en haaks parkeren. Op 30 mei 2012 is de eerste Amsterdamse fietsstraat geopend (Zaanstraat). In samenwerking met de stadsdelen zal de centrale stad nog twee straten (Prinses Irenestraat en Linnaeus-kade) inrichten als fietsstraat. Van deze straten wordt onderzocht wat fietsers vinden van de nieuwe inrichting. Het gaat dan om de volgende variabelen:

- De herkenbaarheid van de fietsroute.
- De (verkeers)veiligheid van de fietsroute.
- Het comfort van de fietsroute.
- De doorstroming op de route.

De resultaten van de onderzoeken worden gebruikt voor het uitwerken van de richtlijnen voor fietsstraten en kunnen aanleiding zijn om fietsstraten vaker in Amsterdam toe te passen.

Bijlage 10: 30 km/uur-zones waar snorfietsen van het fietspad gebruik maken



Colofon:

Dit is een uitgave van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam in samenwerking met de stadsdelen.

Kernteam: Bas van den Heuvel, Thomas Koorn, Rob Smiers, Jeroen Grooten,
Willem Spruijt en Johanneke Helmers (allen DIVV)

Ambtelijk opdrachtgever: Carla Weber (DIVV) en Frans Cornelis (DIVV)

Vormgeving: Colombo, Amsterdam i.s.m. Bos & co.

Fotografie: Edwin van Eis, Marcel van der Meer, Doriann Kransberg, Ton van Rijn,
Wim Salis, Ivo de Bruijn, Fotobank Amsterdam

Amsterdam, september 2013

Meer informatie:

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam, T: 020 – 5565000
www.amsterdam.nl/fiets Twitter @020fiets

© DIVV. Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. DIVV aanvaardt geen aansprakelijkheid voor onjuistheden/onvolledigheden

