

Inspraakreactie Fietsersbond Amsterdam op MJP Fiets 2017-2022

Nuttig, maar toon meer ambitie: kies écht en voeg een concreet uitvoeringsplan toe
Mei 2017

Samenvatting

Het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 (verder: MJP) geeft een heldere analyse van de ontwikkeling van het fietsen van de afgelopen jaren en van de rol die de fiets nu in Amsterdam speelt. Verder geeft het een eerlijk beeld van de resultaten van het fietsbeleid sinds 2013. De Fietsersbond is blij met succesvolle ontwikkelingen zoals meer fietsparkeerplekken rond stations, het verwijderen van overbodige paaltjes en het plaatsen van wachttijdindicatoren in fietsverkeerslichten. Maar zorgwekkend vinden we dat de druk op fietspaden en fietsparkeerplekken alleen maar is toegenomen en dat in de afgelopen jaren slechts 4 van de 22 ontbrekende schakels in het fietsnetwerk zijn opgepakt.¹

Kortom: er wordt (terecht) veel ingezet op fietsbeleid, maar eerdere ambities zijn niet waargemaakt en het beleid loopt nog steeds achter de ontwikkelingen aan. De vraag is dus of het nieuwe MJP op die situatie een adequate reactie is.

Het MJP bevat, in eigen woorden, een flinke lijst van “kleine” maatregelen om het fietsen beter en prettiger te maken. In dat opzicht beschouwt de Fietsersbond het MJP als een nuttig en nodig document. Verder is de Fietsersbond tevreden dat een aantal van onze eerdere suggesties een plaats hebben gekregen, zoals aandacht voor ontvlochten routes en voor fietsbevordering.

Maar hoe gaat de gemeente de opgelopen achterstand in voorzieningen inlopen? En hoe wil de gemeente zich voorbereiden op verdere groei? Op die punten toont het MJP te weinig ambitie en is het te weinig concreet. Vergeleken bij de vele plekken waar het ‘knelt’ voor fietsers is het aantal plekken waarvoor maatregelen worden voorgesteld, erg beperkt.

De fundamentele keuzes die nodig zijn om fietsers en voetgangers meer ruimte te geven worden in dit MJP niet gemaakt.

De cijfers uit het MJP tonen een voortgaande, spectaculaire groei van het fietsverkeer in Amsterdam. Dat is mooi. Maar het zorgt ook voor overbelaste routes en nog meer tekort aan fietsparkeerplekken. Meer en veilige ruimte voor fietsers is dus hoognodig. En tegelijkertijd moet er ook voor voetgangers en voor verblijven voldoende ruimte zijn.

Dat vraagt om een echte keuze vóór fiets en voet. Daarvoor is nodig dat de mogelijkheden voor de auto op bepaalde plekken wordt beperkt. Zolang die fundamentele keuze niet gemaakt wordt, zal Amsterdam achter de feiten van de groeiende stad aan blijven lopen.

Samengevat: de Fietsersbond pleit voor meer ambitie in het MJP door écht voor de fiets te kiezen: meer ruimte, meer geld, meer inzet in projecten die voor fietsers concrete verbeteringen opleveren.

Zo’n inzet komt niet alleen fietsers en voetgangers ten goede, maar draagt ook bij aan de algehele leefbaarheid, de economie, de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stad.

In wat volgt verduidelijken we wat volgens de Fietsersbond de ambitie zou moeten zijn voor doorfietsen, fietsparkeren en “het nieuwe fietsen”. Al doende geven wij commentaar op en aanbevelingen bij de MJP-voorstellen en maken we een inschatting van het noodzakelijke budget. We beginnen met een overzicht van onze aanbevelingen.

¹ Evaluatie Meerjarenplan Fiets Outcome 2012-2016, DTV, 2016

Overzicht van Aanbevelingen Fietsersbond bij MJP Fiets 2017-2022

Maak het MJP concreter en beter te monitoren:

- Neem in het MJP groslijsten op met alle verbeterpunten in de kaartjes 10, 11, 12, 18 en 6.
- Voeg een concreet uitvoeringsprogramma toe waarmee de doelen bereikt worden, inclusief planning, prioritering, monitoring en de aan te pakken straten en projecten.
- Beschrijf de monitoringsindicatoren meer op detailniveau.
- Neem niet 2025 maar 2022 – eindjaar van het MJP – als jaar waarin de doelen bereikt moeten zijn.
- Rapporteer (twee)jaarlijks over de voortgang van het programma.

Comfortabel Doorfietsen

- Zorg voor daadwerkelijk mandaat en daadkracht om extra ruimte voor fietsers te realiseren.
- Voeg een lijst van aan te pakken routes (nieuwe verbindingen en routes die verbreed en/of egaler gemaakt worden) toe aan het MJP en laat deze de basis zijn voor bovengenoemd uitvoeringsplan.
- Betrek hierbij het advies van de Fietsersbond uit 2016 (zie bijlage).
- Voer op minstens 25 (i.p.v. 10) drukke kruispunten maatregelen uit om fietsers meer ruimte te geven.
- Hanteer de prioriteringstool slim en flexibel zodat kan worden ingespeeld op kansen.
- Stel kwaliteitseisen vast voor het hoofdnet, plusnet en groennet, en pas deze toe.

Verkeerslichten:

- Draai de bezuiniging uit 2008 op het onderhoud van fietsdetectie bij verkeerslichten terug.
- Voer het plan voor betere fietsdoorstroming op het Nassauplein op korte termijn uit.
- Zorg voor mandaat en voldoende ambtelijke capaciteit om verbeteringen voor fietsers aan verkeerslichten daadwerkelijk uit te kunnen voeren.
- Voeg aan de kwaliteitseisen voor hoofd- en plusnet fiets normen toe over maximale verliestijden bij verkeerslichten: gemiddelde wachttijd maximaal 30 sec. en maximale wachttijd hooguit 60 sec.

Specifieke plekken:

- Neem bij het onderzoek naar verbetering van oversteken over de Stadhouderskade ook de verkeersveiligheid mee.
- Betrek bij het verbeteren van routes rondom CS ook de De Ruyterkade en de Oosterdokskade.

Makkelijk fietsparkeren

- Maak in wijken met een hoge fietsparkeerdruk plaats door minstens 10% van de autoplekken om te vormen in fietsplekken.
- Maak naast voldoende plek in rekken ook voldoende ruimte voor kort stallen, maar voorkom 'omwaai vakken'. Dat kan bijvoorbeeld door rekken op enkele meters van elkaar te plaatsen met vakken daartussen.
- Bij hotspots vindt de Fietsersbond het acceptabel dat lang parkeren door fietsen op enige afstand plaatsvindt (maximaal 200 meter).
- Maak fietsparkeren mogelijk in bestaande autogarages. Begin met minstens 10% van de bestaande autoplaatsen in de garages van de Bijenkorf, de Kalvertoren, de Hallen en de Stopera en 20% van de ruimte in de nieuwe garages Rokin en Weteringschans.
- Coördineer en stimuleer de inzet van de stadsdelen bij het onderhouden en handhaven van fietsparkeren.

Fietsen stimuleren:

- Bied jongeren uit arme gezinnen korting op de aanschaf van een fiets als onderdeel van de scholierenregeling.
- Bied volwassenen die in armoede leven financiële hulp bij het aanschaffen van een fiets.
- Maak fietslessen beschikbaar voor alle (nieuwe) Amsterdammers, met betaling naar draagkracht.
- Verleid werknemers in gebieden als de Zuidas tot meer fietsen d.m.v. promotie, informatie en het beperken van 'gratis' autoparkeerplekken bij het werk.

Een fors hoger budget voor dit MJP:

- Zorg voor een twee maal zo groot budget voor fietsbeleid en wend dat vooral aan voor meer concrete verbeteringen voor fietsers.
- Neem als benchmark het bedrag dat Utrecht besteedt aan fietsbeleid: € 186mln voor een planperiode van 4 jaar. Daarmee toont Utrecht veel meer ambitie dan de € 54mln voor 5 jaar die dit MJP voorstelt.
- Zorg voor voldoende (ambtelijke) inzet voor de fiets om de projecten daadwerkelijk te kunnen uitvoeren.

Voor uitstekend fietsen in Amsterdam!

Algemeen

Maak het MJP concreter

Fietsen doe je niet in woorden maar op concrete fietsroutes door concrete straten. Wat er aan concreets te verwachten is op basis van dit MJP is lang niet altijd duidelijk. Veel maatregelen zijn erg globaal beschreven en de kaartjes tonen een veelheid van te verbeteren locaties waarvan onduidelijk is welke daadwerkelijk worden aangepakt.

De Fietsersbond beveelt aan:

- *Neem in het MJP lijsten op met alle verbeterpunten in de kaartjes 10, 11, 12, 18 en 6.²*
- *Laat deze lijsten de basis zijn voor een op te stellen uitvoeringsprogramma plus prioriteitenlijst met bijbehorende monitoring.*

Dergelijke overzichten en een concreet uitvoeringsprogramma dragen bij aan heldere planning en monitoring en komen daarmee tegemoet aan de aanbevelingen uit de evaluatie van het vorige MJP.³

Maak het MJP duidelijker te monitoren

Het MJP noemt een aantal monitoringsindicatoren, maar die zijn erg beknopt. Daardoor zal 'afrekenen op concrete resultaten' moeilijk en te weinig zeggend zijn. Dit was ook één van de tekortkomingen die de beleidsevaluatie van het vorige MJP constateerde.

Verder valt op dat de monitoring-doelstellingen op 2025 zijn gesteld. Dat is 3 jaar na het eind van de planperiode van dit MJP. Onduidelijk waarom.

De Fietsersbond beveelt daarom aan:

- *Beschrijf de monitoringsindicatoren meer op detailniveau.*
- *Neem 2022 als jaar wanneer de doelen bereikt moeten zijn.*
- *Rapporteer (twee)jaarlijks over de voortgang van het programma over in ieder geval:*
 - *Vordering van het bereiken van de doelstellingen*
 - *Stand van uitvoering van de maatregelen en de resultaten van onderzoeken en studies*
 - *Voortgang aan te pakken routes, kruispunten, nieuwe verbindingen en fietsparkeer-hotspots*
 - *Een overzicht van de gemiddelde en maximale wachttijden voor fietsers*
 - *Besteding van de middelen*

Comfortabel doorfietsen

Het MJP gaat voor royale, snelle, directe, egale en herkenbare routes en "blijvend werken aan comfortabel doorfietsen" (p20-22). Het benoemt als doelstelling dat 50% van het plusnet fiets (binnen de A10 en zuidelijk van het IJ) in 2025 minimaal 2,5m breed zal zijn en dat fietsers tevreden zijn over het Amsterdamse fietsnetwerk.

De Fietsersbond onderschrijft deze doelen, maar denkt dat meer nodig is om ze te realiseren: meer geld en vooral ook meer ruimte, een uitvoeringsplan en daadkracht.

Meer ruimte maken voor fietsers vraagt om keuzes en goede organisatie

Verschillende maatregelen in het MJP gaan over bredere fietsroutes en slimme aanpassingen voor nieuwe ruimteverdeling. De Fietsersbond staat daar helemaal achter en bepleit dat er daadwerkelijke mogelijkheden komen om die extra ruimte voor fietsers te realiseren. Bijv. door 1-

² Alle (mogelijke) nieuwe verbindingen in figuur 10, alle te egaliseren fietspaden in figuur 11, alle bestaande en nieuwe autoluwe routes (groennet) in figuur 12, alle fietsparkeerplekken in figuur 18 en de drukste kruispunten uit figuur 6.

³ Evaluatie Meerjarenplan Fiets outcome 2012-2016, DTV, 2016

richting verkeer voor auto's in te stellen, autoparkeerplekken op te heffen of auto-en OV-baan te combineren.

Het realiseren van dit soort maatregelen is een mooie uitdaging en kost niet alleen geld, maar vergt vooral ook tijd en daadkrachtig kunnen/durven kiezen.

Daarom bevelen we aan om een concreet uitvoeringsprogramma (incl. planning) aan het MJP toe te voegen van de maatregelen en de aan te pakken straten om de doelstellingen te bereiken.

Routes en nieuwe verbindingen

Bij de totstandkoming van het MJP heeft de Fietsersbond in mei 2016 (gevraagd) advies gegeven over de netwerken en mogelijke nieuwe verbindingen. Uit een vergelijking van dat advies met de kaartjes die nu in het MJP staan blijkt dat veel van onze aanbevelingen niet zijn overgenomen. Bovendien is een aantal ontbrekende en toekomstige schakels uit 2016 niet meer terug te vinden.

Waarom zo weinig van ons advies is overgenomen en waarom schakels lijken te zijn verdwenen is niet toegelicht. Dit wekt de indruk dat de voorgestelde nieuwe verbindingen in het MJP enigszins arbitrair gekozen zijn. De vergelijking (met een kaartje) voegen we als bijlage toe.

We vragen om een reactie op onze aanbevelingen over ontbrekende en nieuwe verbindingen. En een onderbouwing voor het al dan niet opnemen van ontbrekende en toekomstige schakels in het MJP.

Het MJP geeft in figuur 10 een groot aantal mogelijke nieuwe verbindingen aan. Een onderbouwing ervan ontbreekt en de kaart is niet heel duidelijk. Daarom zou er in het MJP ook een lijst moeten komen met alle getekende nieuwe verbindingen uit figuur 10. Deze lijst is dan input voor het eerder genoemde uitvoeringsprogramma.

In de bijlage vindt u de lijst met nieuwe verbindingen die wij bepleiten.

Het MJP stelt een prioriteringstool voor (p28) om een goede keuze te kunnen maken in welke nieuwe fietsverbindingen te investeren. Goed om zorgvuldig af te wegen, maar de waarde van een verbinding wordt niet alleen bepaald door de drie genoemde prioriteringsaspecten (het potentieel aantal gebruikers, de reistijdwinst per fietser en de globale kosten). Ook aspecten zoals hoe mooi en aangenaam een verbinding is spelen mee. Deze zijn van invloed op het aantal mensen dat er van gebruik zal maken.

Daarnaast is het ook goed om met enige flexibiliteit in te kunnen spelen op kansen als die zich voordoen. Ook als deze op dat moment misschien net niet optimaal scoren in de tool.

De Fietsersbond beveelt aan om de nieuwe verbindingen uit figuur 10 ook als een groslijst toe te voegen en deze aan te vullen met de inbreng van de Fietsersbond. Daarnaast bepleiten we slimme flexibiliteit met de prioriteringstool.

Kruispunten beter voor fietsers

De Fietsersbond ondersteunt de maatregelen om meer ruimte en minder oponthoud voor fietsers op kruispunten te realiseren. Het biedt concrete oplossingen bij overbelasting en kan (relatief) snel en voordelig uitgevoerd worden. Maar om dit op slechts 10 kruispunten uit te voeren vinden wij erg mager. Iedereen weet, en figuur 6 laat zien, dat er een veelvoud aan drukke kruispunten is.

- *De Fietsersbond vraagt om meer ambitie door dit op minstens 25 kruispunten uit te voeren. Bovendien moet er een concreet mandaat komen waarmee de VRI kan worden verbeterd ten gunste van fietsers. Dit ontbreekt nu nogal eens.*
- *Bij maatregel 10 over de oversteekbaarheid van de Stadhouderskade bevelen we aan om ook de verkeersveiligheid in de overwegingen te betrekken. Met name 's nachts zijn hier nogal wat ernstige ongevallen gebeurd met fietsers.*

Verkeerslichten beter voor fietsers

De afstelling van verkeerslichten is bepalend voor het oponthoud voor fietsers en voor de ophoping van fietsers bij rood licht. Om beide te verminderen is een fietsvriendelijke afstelling van groot belang. De Fietsersbond ondersteunt verbeteringen die het MJP voorstelt, maar vindt die nodig op meer kruispunten dan worden voorgesteld. Daarnaast stellen we twee quick-wins voor.

- De eerste maatregel die wat ons betreft bij verkeerslichten uitgevoerd moet worden, is het ongedaan maken van de bezuiniging uit 2008 op het onderhoud van detectielussen voor fietsers. Zonder goede detectie kunnen verbeteringen aan verkeerslichten niet uitgevoerd worden.
- Daarnaast pleiten we ervoor het uitgewerkte plan voor het Nassauplein op korte termijn uit te voeren. Het geeft veel fietsers veel minder oponthoud op deze complexe kruising. Nu blijft uitvoering uit enkel omdat daarbij auto's mogelijk een klein beetje langer moeten wachten. De Fietsersbond bepleit om hier te kiezen voor fietsers en zo op heel korte termijn concreet resultaat te boeken.

Het voornemen om via crowd-sourcing onder Amsterdamse fietsers te verbeteren verkeerslichten op te sporen ondersteunen we. Voorwaarde is wel dat verbeterpunten ook daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd. Daarvoor is mandaat om fietsers meer prioriteit te geven. Zonder dit mandaat is het crowd-sourcen zonde van tijd en energie en leidt tot fietsontevredenheid.

Verbeteringen voor fietsers bij verkeerslichten worden nogal eens geblokkeerd door prioriteit voor OV en/of auto. Dat zorgt voor onacceptabel lange wachttijden voor fietsers en soms grote variatie in de wachttijd. De gemiddelde verliestijd op hoofd- en plusnet zou niet langer dan 30 sec. moeten zijn (de huidige eis voor hoofdnet fiets!), en de wachttijd voor fietsers zou nooit langer dan 60 sec. voor fietsers ingesteld moeten worden. Deze punten moeten onderdeel worden van kwaliteitseisen voor het hoofd- en plusnet fiets.

Over de pilot met fietschips bij verkeerslichten (maatregel 13) vragen we ons af welke doel deze dient. Fietsen kunnen nu ook al goed gedetecteerd worden en data over fietsers worden nu al verzameld in bijv. de Fietstelweek.

Beter fietsen rondom CS

Neem bij maatregel 4 over het verbeteren van routes rondom CS ook de De Ruyterkade en de Oosterdoks-kade mee. Deze route neemt in belang toe vanwege aansluiting op Nemo-route en Dijkgrachtroute en verplaatsing IJpleinveer, terwijl er verslechtering dreigt vanwege busparkeerplaatsen.

Neem in het verlengde daarvan ook op (een onderzoek naar) alternatieven voor de hobbels bij de shared space. Deze dragen niet bij aan het verlagen van de snelheid, m.n. niet die van scooters, maar zijn voor fietsers zeer hinderlijk. Er zijn andere middelen die wel effectief snelheid verlagen.

Groennet voor prettig fietsen en om groei op te vangen

De Fietsersbond ondersteunt de aandacht in het MJP voor autoluwe en ontvlochten routes. Maar we vragen ons af welke status dat netwerk krijgt en of het niet verwarrend werkt. In onze optiek zijn deze routes niet alleen voor "ontspannen fietsritjes" (p21), maar vervullen ze een belangrijke rol in het stedelijk fietsnetwerk. Denk aan het Vondelpark en de Binnenring. Ze bieden ruimte om groei op te vangen en overvolle routes te ontlasten. Een heel aantal van de routes uit het groennet doet dat al jaren.

Om dat te kunnen (blijven) doen dienen juist ook deze routes van goede kwaliteit te zijn, zodat fietsers verleid worden ze te kiezen.

Daarom ons pleidooi om ook voor het groennet kwaliteitseisen te hanteren. Wat ons betreft gaat het dan o.a. om goed wegdek (asfalt in principe), goede aansluitingen, goede vindbaarheid, voldoende ruimte en weinig hinder van autoverkeer.

Om duidelijk te hebben welke route precies onderdeel uitmaken van het groennet zou er ook een lijst van de routes en de ontbrekende delen in figuur 12 opgenomen moeten worden.

Kwaliteitseisen plusnet, hoofdnet en groennet

Om de in het MJP beschreven doelen te bereiken dienen de fietsroutes goede kwaliteit te hebben. Dat kan door elke keer als er gewerkt wordt aan een route die onderdeel is van een fietsnet, kwaliteitseisen toe te passen. Daarmee krijgt het doel “blijvend werken aan comfortabel doorfietsen” (p22) concreet invulling.

Daarom adviseert de Fietsersbond:

- *Neem als maatregel in het MJP op dat kwaliteitseisen voor de verschillende netwerken worden vast gesteld.⁴ Over de inhoud ervan spreken wij graag mee.*
- *Neem ook als maatregel op dat bij alle verkeersplannen op de fietsnetten geadviseerd wordt aan de hand van de kwaliteitseisen voor fietsers.⁵*

Makkelijk fietsparkeren

Goed en veilig je fiets kunnen parkeren is een tweede vereiste voor goed fietsen. Nu is het op veel plekken nog erg moeilijk om een goede plek te vinden. Terecht stelt het MJP dat problemen rond het fietsparkeren zich concentreren rond de *hotspots* in het centrum (Damrak/Rokin, Leidseplein, Rembrandtplein e.o.) en in populaire, dichtbevolkte wijken (Jordaan, De Pijp, West). Voor de hotspots bevat het MJP een aantal concrete maatregelen (MJP, figuur 18). Denk aan stallingen onder Beursplein en Leidseplein.

Bij de andere punten gaat het vooral om *softe* maatregelen zonder investeringen, zoals handhaving op voetpaden, dubbelgebruik van ruimte en het “nieuwe fietsparkeren”. Nuttig en nodig om bestaande knelpunten te verlichten, volgens de Fietsersbond. Maar het vermijdt ruimtelijke keuzes, toont weinig ambitie en loopt in de praktijk achter de feiten aan.

Wij gaan nu in op parkeren op straat, inpandig parkeren en overige punten.

Fietsparkeren op straat

Fietsparkeren op straat wordt als probleem neergezet, in concurrentie met voetgangers. Nu leidt fietsparkeren op drukke plekken inderdaad tot conflicten. Softe maatregelen kunnen de pijn lokaal verzachten. Maar zonder extra ruimte voor fietser én voetganger is er geen doorbraak te bereiken. Het MJP stelt terecht dat 1 autoPlek voldoende is voor 10 fietsen. Maak daar gebruik van door in dichtbevolkte wijken autoPlekken om te zetten in fietsplekken.

De Fietsersbond beveelt daarom aan:

- Maak vooral in wijken met een hoge fietsPdruk plaats door minstens 10% van de autoPlekken om te vormen naar fietsplekken.
- Maak naast voldoende veilige plekken in goede rekken ook voldoende ruimte voor fietsers die kort stallen.
- Zet niet elke fietsPlek vol met rekken, want die staan vaak continu vol. En dan is er geen ruimte meer voor kort stallen. Op drukke plekken met veel kort parkeren is het beter om rekken op enkele meters van elkaar te plaatsen met vakken daartussen.
- Bij hotspots vindt de Fietsersbond het acceptabel dat lang parkeren door fietsen op enige afstand plaatsvindt (maximaal 200 meter).

⁴ In het formeel nog steeds geldende Beleidskader Hoofdnetten (uit 2005) staan kwaliteitseisen voor het hoofdnet fiets, maar niets over plusnet of groennet. Er is een nieuw beleidskader verkeersnetten in de maak, maar dat is nog steeds niet vastgesteld. De Leidraad CVC stelt richtlijnen, maar dat is evenmin volledig.

⁵ Deze adviezen kunnen ingebracht worden in de centrale verkeerscommissie, vergelijkbaar aan advies over OV routes vanuit de vervoerders. De Fietsersbond zou die adviezen kunnen leveren.

Fietsparkeren in garages

Het MJP heeft veel aandacht voor fietsparkeren rond stations en toont vele mogelijke locaties voor nieuwe fietsPplekken rond de hotspots (MJP figuur 18). Een goede zaak. Ook de fietsPplekken rond de nieuwe metrostations in Amsterdam Noord aan de Noord-Zuidlijn juichen wij toe. Wat ontbreekt is beter gebruik van huidige en geplande garages rond de hotspots. Ook hier geldt: 1 autoPplek is voldoende voor 10 fietsen.

De aanbevelingen van de Fietsersbond zijn:

- *Fietsparkeren moet mogelijk worden in bestaande autogarages. De stalling bij de Hallen is er een goed voorbeeld van, inclusief de befietsbare (auto)toegang. Begin met minstens 10% van de bestaande autoplaatsen in de garages van Bijenkorf, Kalvertoren en Stopera.*
- *Bestem minstens 20% van de ruimte in de nieuwe garages Rokin en Weteringschans voor fietsparkeren. Zij liggen ideaal voor hotspots.*

Overige punten

- *Bike and Walk rond hotspots. Fietsparkeren op enige afstand van hotspots vinden wij acceptabel. Maar daarvoor moeten wel duidelijke criteria komen. Ons voorstel: maximaal 200 meter afstand; fiets-aan-de-hand blijft mogelijk.*
- *Zorg voor duidelijke informatie waar je niet mag staan, of voor hoelang.*
- *Het onderhouden/handhaven van fietsparkeren vraagt ook aandacht. Bij hot-spots en beslist ook bij woningen. Het initiatief daartoe in woonwijken ligt bij de stadsdelen. Wij bevelen aan om dit centraal te stimuleren.*

Het nieuwe Fietsen

Fiets stimuleren

De Fietsersbond ondersteunt het voornemen om het fietsgebruik aan te moedigen in Noord, Nieuw-West en Zuidoost. Samenwerking met de GGD en de stadsdelen juichen we toe. Fietslessen, informatie en promotie zijn hiervoor goede middelen.

De Fietsersbond bepleit daarnaast

- *om jongeren uit gezinnen die op of onder de armoedegrens leven, korting op de aanschaf van een fiets aan te bieden als onderdeel van de scholierenregeling.*
- *Ook volwassenen die in armoede leven, zouden financiële hulp moeten kunnen krijgen bij het aanschaffen van een fiets. Fietslessen zouden voor alle (nieuwe) Amsterdammers beschikbaar moeten zijn, waarvoor men naar draagkracht betaalt.*

Ook werknemers in gebieden als de Zuidas tot meer fietsen verleiden. Het autogebruik is daar relatief hoog, wat bijdraagt aan soms ernstige mobiliteitsproblemen. Er liggen kansen, want onderzoek laat zien dat werknemers in de Zuidas die in Amstelveen wonen substantieel vaker met de auto komen dan collega's uit Amsterdam die veel vaker de fiets kiezen. Beide groepen wonen op goede fietsafstand. Het hoge autogebruik draagt bij aan serieuze mobiliteitsproblemen in de Zuidas. Om dit soort problemen te verminderen kunnen promotie, informatie en het beperken van ("gratis") autoparkeerplekken bij het werk worden ingezet.

Goed gedrag van fietsers

De Fietsersbond ondersteunt maatregelen m.b.t. het gedrag van fietsers. Maar de bepalende factor voor fietsgedrag (incl. fietsparkeergedrag) is de aanwezigheid van een voor de hand liggend en snel fietsroutenetwerk en de beschikbaarheid van parkeervoorzieningen.

De (heel beperkt effectieve) communicatie en de (kostbare) handhaving moeten als last resort worden ingezet.

Conclusie en Financieel

In het voorgaande pleiten we voor een aantal extra maatregelen en fors meer inzet op het realiseren van concrete resultaten. Dat vraagt om extra budget en inzet en vooral ook om meer daadkracht en goede organisatie.

Hoeveel extra budget nodig is, is moeilijk te zeggen. Het MJP geeft geen inzicht in de kosten van de verschillende maatregelen.

De “begroting” van het MJP vermeldt nu slechts totaalbedragen voor de drie hoofdonderdelen van het plan: € 24,9mln voor routes, € 22,2mln voor fietsparkeren en € 4,4mln voor het Nieuwe Fietsen. Daarmee is een serieuze beoordeling en afweging van de maatregelen onmogelijk. Wij vinden dat een serieus tekort van dit MJP en verwijzen naar de beleidsevaluatie van het vorige MJP dat wijst op te weinig inzicht in hoe doelmatig en doeltreffend de middelen zijn ingezet.

De Fietsersbond bepleit:

- *Geef beter inzicht in de afzonderlijke kosten van de maatregelen en monitor hoe deze worden ingezet.*
- *Zorg voor een fors hoger budget voor dit MJP.*

Dat moet vooral aangewend worden om meer concrete verbeteringen voor fietsers te realiseren. Hoeveel extra budget nodig is valt, zoals vermeld, niet te zeggen. Wij stellen een verdubbeling voor van de budgetten voor de maatregelen die concrete resultaten voor fietsers realiseren.

Een benchmark voor het gewenste bedrag kan het MJP Fiets van Utrecht zijn dat uitgaat van € 186mln voor een planperiode van 4 jaar. Utrecht toont daarmee veel meer ambitie dan de € 54mln voor 5 jaar die dit MJP voorstelt.

Uiteraard hoort bij een hoger budget ook meer (ambtelijke) inzet voor fiets om de projecten ook daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. Opdat het voorliggende MJP beter zal scoren dan het vorige waar bijv. van de 22 aangekondigde nieuwe verbindingen er slechts 4 gerealiseerd zijn.⁶ En minstens zo belangrijk als geld zijn een goede organisatie, daadkracht en planning.

Voor uitstekend fietsen in Amsterdam!

⁶

Evaluatie Meerjarenplan Fiets Outcome 2012-2016, DTV, 216