

Gemeente Amsterdam



Tussentijdse evaluatie en aanscherping Meerjarenplan Fiets 2017-2022

Rapportage

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Amsterdam

Tussentijdse evaluatie en aanscherping Meerjarenplan Fiets 2017-2022

Rapportage

Datum
Kenmerk

30 oktober 2020
007316.20201013.R1.02

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Amsterdam
Titel rapport	Tussentijdse evaluatie en aanscherping Meerjarenplan Fiets 2017-2022
Kenmerk	007316.20201013.R1.02
Datum publicatie	30 oktober 2020
Projectteam opdrachtgever(s)	Wouter Haver, Roosmarijn Lindemann, Corinne Kooij
Projectteam Goudappel Coffeng	Nico Dogterom, Aart de Koning, Stijn van der Slot, Leonie Zengerink

Samenvatting	5
1 Inleiding	11
1.1 Doel van het onderzoek	11
1.2 Aanpak	12
1.3 Leeswijzer	12
2 Meerjarenplan Fiets	14
2.1 Over het Meerjarenplan Fiets	14
2.2 Organisatie	16
3 Onderzoeksopzet	17
3.1 Onderzoeksopzet	17
3.2 Indicatoren evaluatie	19
4 Resultaten evaluatie per pijler	21
4.1 Pijler Comfortabel doorfietsen	21
4.2 Pijler Gemakkelijk fietsparkeren	28
4.3 Pijler Het nieuwe fietsen	36
5 Evaluatie Programma en doelstellingen MJPF	42
5.1 Programma algemeen	42
5.2 Voortgang en reflectie op de indicatoren	44
6 Overig beleid, trends en ontwikkelingen – meer kansen voor de fiets?	49
6.1 Gemeentelijke ambities en koppelkansen met ander relevant beleid	49
6.2 Trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor het MJPF	50
7 Conclusies en aanbevelingen	53
7.1 Conclusies	53
7.2 Aanbevelingen	57
Bijlage Evaluatie per maatregel	64
Comfortabel doorfietsen	64
Gemakkelijk fietsparkeren	90
Het nieuwe fietsen	116

Samenvatting

Aanleiding

De gemeente Amsterdam heeft in 2017 het Meerjarenplan Fiets (MJPF) 2017-2022 opgesteld. Het programma Fiets is verantwoordelijk voor de uitvoering van de 54 maatregelen uit het plan. Binnen het programma Fiets zijn drie onderscheiden pijlers verantwoordelijk voor één van de drie hoofddoelstellingen van het MJPF: Comfortabel doorfietsen, Gemakkelijk fietsparkeren en Het nieuwe fietsen.

In het huidige MJPF zijn succesvolle maatregelen uit het vorige MJPF (2012-2016) voortgezet en zijn nieuwe kansrijke maatregelen toegevoegd. Ook hebben experimenten en pilots met nieuwe technologieën een prominentere plek in het plan. Het huidige MJPF zet naast het fietsparkeren sterker in op het verbeteren en nieuw aanleggen van infrastructuur. Ook is het thema gedrag als nieuw speerpunt toegevoegd.

Nu het MJPF fiets drie jaar op weg is, wil de gemeente beoordelen in welke mate de activiteiten uit het plan op koers liggen wat betreft de ambities. Ook wil de gemeente op basis van deze evaluatie komen tot een aanscherping van het MJPF wanneer dit wenselijk is. Goudappel Coffeng heeft dit onderzoek uitgevoerd voor de gemeente.

Conclusies evaluatie

Het programma Fiets boekt goede voortgang als het gaat om het uitvoeren van de maatregelen uit het MJPF. Wel zijn er verschillen tussen de pijlers als het gaat om de voortgang. De tabellen op de volgende pagina's tonen een samenvattend overzicht van de resultaten per maatregel.

De voortgang van de infrastructuuropgave, waar de pijler **Comfortabel doorfietsen** verantwoordelijk voor is, ligt over het algemeen op schema. Bij de meeste grotere herinrichtingsprojecten en gebiedsontwikkelingen is het programma tijdig en naar tevredenheid betrokken, al is extra inzet gewenst om de aansluiting te optimaliseren. Een risico voor de realisatie van verbeteringen door herinrichtingen is de grote afhankelijkheid van actoren en processen buiten het programma. Onder andere de realisatie van nieuwe fietsverbindingen en het Groennet kent vertraging, mede vanwege de lange doorlooptijd. Uitvoering van de Tweede fietsring op kortere termijn is niet voorzien omdat eerst het autoverkeer op deze route zal moeten afnemen.

De pijler **Gemakkelijk fietsparkeren** pakt de uitvoering van de maatregelen voortvarend op. Er zijn goede routines ontwikkeld om samen met de stadsdelen en andere stakeholders knelpunten gericht aan te pakken. Er zijn aansprekende en innovatieve fietsparkeerconcepten ontwikkeld, waarmee maatwerk te bieden is voor locaties waar knelpunten zich voordoen. De parkeerdruk op de hotspots neemt duidelijk af en het rapportcijfer over de kwaliteit van fietsparkeren is tussen 2016 en 2019 met 1,0 punt toegenomen. Over de hele linie zullen de maatregelen van deze pijler grotendeels gerealiseerd zijn aan het eind van de programmaperiode.

De pijler **Het nieuwe fietsen**, gericht op het nieuwe thema gedrag, kende een vertraagde start. De maatregelen van de pijler zijn erg divers en gefragmenteerd. Inmiddels is een integraal werkplan ontwikkeld. De pijler verwacht daarmee de meeste maatregelen grotendeels gerealiseerd te hebben in 2022. De pijler heeft een overkoepelende visie ontwikkeld op het belang van het veraangename van de fietsrit. Deze visie is kansrijk met het oog op het verhogen van de fietstevredenheid.

Meerdere maatregelen uit het MJPF zijn niet smart geformuleerd en kennen een open invulling. Dit maakt het lastig om uitspraken te doen over de mate van voortgang en effectiviteit van de maatregelen. Tegelijk biedt de open formulering van deze maatregelen het programma ruimte om deze naar eigen inzichten in te vullen, gebaseerd op eigen creativiteit, voortschrijdend inzicht en kansen die zich op het moment voordoen. Dit lukt bij de ene maatregel beter dan bij de andere.

Er zijn een aantal belangrijke risico's voor het behalen van de doelstellingen uit het MJPF:

- Er is grote afhankelijkheid van andere partijen in het realiseren van grote infrastructurele maatregelen.
- De belangen van het programma botsen met andere belangen (andere modaliteiten, openbare ruimte, andere uitvoeringsprogramma's);
- De mogelijkheden voor het creëren van extra ruimte voor de fiets in de stad zijn beperkt;
- Het aantal fietsers blijft toenemen. Dat zorgt voor blijvende druk op de infrastructuur en fietsparkeervoorzieningen;
- Er is sprake van weerstand van omwonenden als het gaat om maatregelen voor de fiets;
- COVID-19 zorgt voor vertraging bij de uitvoering van maatregelen (o.a. pilots).

Aanbevelingen

De opgave van het programma is om verder te werken aan de zichtbaarheid en aansluiting bij projecten in de stad, om zo de belangen van de fietser nog beter te borgen. De grotere infrastructurele opgaven blijven vragen om een slimme inzet van capaciteit en middelen om voortgang te behouden. Tegelijk dient het programma de pilots uit het MJPF niet uit het oog te verliezen, die nu minder prioriteit dreigen te krijgen. Met name is aandacht gewenst voor pilots met technologische innovaties. De groei in het fietsgebruik vraagt om het verder verkennen van mogelijkheden tot meer sturing en regulering via slimme oplossingen.

Wat betreft het fietsparkeren is het, na het behalen van quick wins, zaak om verder in te zetten op projecten bij hotspots die meer inspanning vergen. Ook wordt aanbevolen om quick wins te behalen op knelpunten buiten de hotspots of zelfs buiten te Ring. Hier ontstaan in toenemende mate knelpunten, waar de reeds geleerde lessen en routines eenvoudig ingezet kunnen worden. De focus van de pijler fietsparkeren ligt sterk op het 'oplossen van problemen'. Het is aan te bevelen om, samen met Beleid, een visie te ontwikkelen op de toekomst van het fietsparkeren en nader te verkennen waar structurele verlichting van de problematiek met meest kansrijk is (meer stallingen, meer inzetten op regulering met technologische innovaties, meer inzet op deelmobiliteit?).

Wat betreft Het nieuwe fietsen is aan te bevelen om meer focus in de pijler te brengen en daardoor een hoger rendement te bereiken met de maatregelen die effectiever zijn. Aanbevolen wordt om nader in te zetten op de fietsbeleving en het veraangename van de fietsrit als middelen om de fietstevredenheid te vergroten. Deze aanpak zou niet beperkt moeten zijn tot de maatregelen van Het nieuwe fietsen, maar verweven moeten zijn door het hele programma. Tegelijk is het belangrijk om nader in te zetten op fietsstimulering. Dit heeft tot nu toe nog niet de gewenste aandacht gekregen.

Dit rapport doet aanbevelingen voor extra of juist minder inzet voor specifieke maatregelen vanuit het programma. Tegelijk zijn er ook maatregelen waarbij extra bestuurlijke en politieke aandacht nodig is, omdat realisatie anders in het gevaar komt door het ontbreken van de juiste randvoorwaarden. Het gaat dan onder meer om de Tweede fietsring en realisatie van in pandige of ondergrondse stallingen in de centrumgebieden.

Verder volgen nog enkele algemene aanbevelingen ten aanzien van de uitvoering van het MJPF en een doorkijk naar een volgend MJPF:

- Aanbevolen wordt om meer lokale metingen uit te voeren tijdens en na het doen van een ingreep. Een generiek tevredenheidscijfer, zoals die nu is gesteld als indicator, zal moeite hebben om het effect van kleinschalige ingrepen te vangen. Lokale metingen zijn beter in staat om de waarde en effect van deze ingrepen te tonen, om daarvan te leren voor volgende ingrepen.
- Aanbevolen wordt om in te zetten op een betere kennisdeling. Er wordt binnen het programma veel data verzameld, maar nog onvoldoende centraal ontsloten. Er zijn kansen om deze binnen, maar ook buiten het programma vaker en beter te benutten.
- Het huidige MJPF is vrij unimodaal gedacht. Het toenemende belang van ketenmobiliteit en de toenemende conflicten tussen modaliteiten en *verplaatsen* en *verblijven* in de beperkte openbare ruimte in de stad vragen om een meer integrale benadering.
- Daarbij wordt aanbevolen om in het vaststellen en uitvoeren van maatregelen nog duidelijker de gebruikers centraal te stellen, met hun wensen, ervaringen en diversiteit daarin. Dat vraagt om meer kennis van wat gebruikers nu echt willen en een voortdurend toetsen van maatregelen aan de gewenste uitkomst voor de gebruikers.

								
	Bijdrage doelen MJPF	Kosten-effectiviteit	Voortgang	Verwachte voortgang	Realisatie in 2022	Gewenste bijsturing	Extra inzet door	Opmerkingen
1. Bredere routes bij herprofilering						+	Programma Fiets	Op veel projecten is programma goed aangehaakt, op aantal niet zo goed. Met extra inzet kan dit beter.
2. Slimme maatregelen voor nieuwe ruimteverdeling						-		Met huidige budget en capaciteit beperkt kansrijk. In veel gevallen is complete herinrichting nodig om meer ruimte voor fiets te realiseren.
3. Binnenring als fietsboulevard								Uitvoering ligt op schema.
4. Verbetering fietsroutes rondom CS								Uitvoering ligt op schema.
5. Conflictarme fiets- en voetgangersroutes Damrak en CS								Uitvoering ligt op schema.
6. Prins Hendrikkade: Veiliger en royaler								Voortgang vanuit programma is goed. Externe factoren zorgen voor minder realisatie dan gewenst in 2022.
7. Verbinding vanaf het Mr Visserplein en 't IJ verbeteren								Minder voortgang dan gewenst i.v.m. lange aanlooptijd. Het noordelijke deel zal naar verwachting gerealiseerd zijn in 2022.
8. Oost-West verbinding Centrum								Onderzoek is reeds uitgevoerd.
9. Tweede fietsring Ceintuurbaan - Bilderdijkstraat						+	Stad	Veel onderzoek reeds uitgevoerd. Huidige verkeersomstandigheden zijn risico voor realisatie.
10. Oversteekbaarheid van de Stadhouderskade						+	Programma Fiets	Maatregel heeft meer potentie als scope wordt verbreed. Inzet op andere locaties is kansrijk.
11. Meer ruimte en kortere wachttijden voor fietsers bij de 10 drukste kruispunten								Uitvoering ligt op schema.
12. Actie: 'Meer groen, minder wachten'								Onderzoeken lopen.
13. Pilot Fietschips								Onderzoeken lopen. Het is wenselijk om maatregelen met technologische innovaties (13, 40 en 48) meer integraal op te pakken.
14. Innovaties in Amsterdam								Onderzoeken lopen.
15. Fietsbereikbaarheid gebieden						+	Programma Fiets	Zeer effectieve maatregel. Met extra inzet en betere aansluiting bij gebiedsontwikkelingen is grotere bijdrage aan doelen te realiseren.
16. Aanleg nieuwe fietsverbindingen						+	Programma Fiets	Langere planvorming en hogere kosten door o.a. maatschappelijke weerstand vraagt om extra inzet.
17. Fietspaden asfalteren						+	Programma Fiets	Maatregel is erg kosteneffectief. Van belang is om aandacht vast te houden en kansen voor versnelde uitvoering te benutten.
18. Bezemronde oneffenheden in samenwerking met de Fietzersbond								Uitvoering ligt op schema.
19. Uitvoering van het Groennet						+	Programma Fiets	Uitvoeringsplan is opgesteld maar uitvoering wordt moeizaam geacht. Vanwege hoge effectiviteit extra aandacht wenselijk. Verder inzetten op realisatie in samenhang met regulier onderhoud, gebiedsontwikkeling, etc.
20. Betere verwijzingen bij wegwerkzaamheden						+	Programma Fiets	Voorziende pilots zijn uitgevoerd. Meer inzet wenselijk om opbrengsten om te zetten in meer resultaat.
Bijdrage aan doelstellingen MJPF	 In zeer grote mate	 In grote mate	 In redelijke mate	 In geringe mate	 Niet			
Kosteneffectiviteit	 Zeer hoog	 Hoog	 Redelijk	 Laag	 Zeer laag			
Voortgang / Verwachte voortgang	 Voor op schema	 Enigszins voor op schema	 Goed op schema	 Enigszins achter op schema	 Achter op schema			
Realisatie in 2022	 Reeds afgerond	 Gerealiseerd (100%)		 Grotendeels gerealiseerd (75-100%)				
	 Deels gerealiseerd (50-75%)	 Enigszins gerealiseerd (25-50%)		 Niet/zeer beperkt gerealiseerd (0-25%)				
Gewenste bijsturing	+	Extra inzet gewenst		 Maatregel loopt goed. Geen extra/minder inzet gewenst.		-	Minder inzet gewenst	



	Bijdrage doelen MJPF	Kosten- effectiviteit	Voortgang	Verwachte voortgang	Realisatie in 2022	Gewenste bijsturing	Extra inzet door	Opmerkingen
21. Gebiedsaanpak fietsparkeren								Uitvoering ligt op schema.
22. Bike & Walk								Uitvoering ligt op schema.
23. Fietsen staan op de juiste plek								Uitvoering ligt op schema.
24. Handhaving 'foutparkeerders'						+	Programma Fiets	Inzet nodig om samenwerkingsketen verder te optimaliseren.
25. Invoeren verplicht fietsparkeren in de rekken								Uitvoering ligt op schema.
26. Fietsers met een beperking kunnen dicht bij bestemming parkeren								Verkenning is uitgevoerd. Mogelijkheden op straat zijn echter beperkt.
27. Meer plek in het rek: opschoonactie						+	Programma Fiets	Inzet nodig om samenwerkingsketen verder te optimaliseren.
28. Betere vindbaarheid van fietsparkeerplekken						+	Programma Fiets	Voorziede maatregelen zijn geïmplementeerd. Vervolgstep is onderzoek naar effectiviteit.
29. Meer fietsen passen in het rek								Uitvoering ligt op schema.
30. Meer fietsparkeerplekken in de openbare ruimte						+	Programma Fiets	Maatregel loopt goed, maar met extra inzet is meer te bereiken. Intentie is om ook in te zetten op knelpunten buiten de hotspots. Stadsdelen hebben minder geld en capaciteit, uitvoering komt meer bij het programma te liggen.
31. Fietsparkeren integraal onderdeel van herinrichtingsprojecten						+	Programma Fiets	Meer aandacht voor gebiedsontwikkelingen en herinrichtingsprojecten is gewenst: intensiveren samenwerking en eerdere aanhaking in processen.
32. Flexparkeren								Uitvoering ligt op schema.
33. Slim gebruik van parkeer ruimte auto's & fietsen						+	Stad	Risico is dat auto prioriteit blijft houden. Agenda Autoluw biedt kansen voor versnelling en meer ruimte voor de fiets.
34. Pop-up fietsparkeren								Uitvoering ligt op schema.
35. Gebouwde stallingen						+	Stad	Maatregel is van groot belang voor programma en de stad. Mogelijkheden voor realisatie vanuit programma alleen is beperkt. Meer politieke aandacht nodig.
36. Voldoende vindbare fietsparkeerplaatsen bij grote OV-locaties						+	Stad	Maatregel is van groot belang voor programma en de stad. Uitvoering is op schema (2030). Het is van belang om uitvoering maatregel niet als eindstations te zien en om visie te ontwikkelen op de combinatie fiets-OV is van belang.
37. Fiets- en scooterparkeernorm nieuwbouw						-		Advies om dit onderwerp te beleggen bij beleid.
38. Toolbox ondernemers								Uitvoering loopt enigszins achter.
39. Subsidieregeling buurtfietsenstallingen						+	Programma Fiets	Ontwikkelen van subsidieregeling kostte veel tijd. Het is nu zaak om de potentie van de maatregel optimaal in te zetten.
40. Pilot Chipparkeren								Onderzoeken lopen. Het is wenselijk om maatregelen met technologische innovaties (13, 40 en 48) meer integraal op te pakken.
41. Pilots voor fietsparkeerregulering op hotspots						+	Programma Fiets	Voortgang is beperkt. Maatregel is van belang voor visievorming op toekomst fietsparkeren. Meer inzet is gewenst.
42. Vervolg 'Klaar met je fiets'								Maatregel is succesvol. Mogelijkheden om actie te beleggen als lijnactiviteit worden verkend.
Bijdrage aan doelstellingen MJPF	In zeer grote mate	In grote mate	In redelijke mate	In geringe mate	Niet			
Kosteneffectiviteit	Zeer hoog	Hoog	Redelijk	Laag	Zeer laag			
Voortgang / Verwachte voortgang	Voor op schema	Enigszins voor op schema	Goed op schema	Enigszins achter op schema	Achter op schema			
Realisatie in 2022	Reeds afgerond	Gerealiseerd (100%)	Grotendeels gerealiseerd (75-100%)	Enigszins gerealiseerd (25-50%)	Niet/zeer beperkt gerealiseerd (0-25%)			
Gewenste bijsturing	+	Maatregel loopt goed. Geen extra/minder inzet gewenst.		-	Minder inzet gewenst			

								
	Bijdrage doelen MJPF	Kosten- effectiviteit	Voortgang	Verwachte voortgang	Realisatie in 2022	Gewenste bijsturing	Extra inzet door	Opmerkingen
43. Marktverkenning deelfietsen								Verkenning is uitgevoerd. Onderwerp is verder belegd bij programma Deelmobiliteit.
44. Uitbreiding deelfiets bij stations en introductie deelfietsen bij metrohaltes								Pilots zijn gestart. Onderwerp is verder belegd bij programma Deelmobiliteit.
45. Fietsgebruik aanmoedigen in samenwerking met GGD en stadsdelen								Meer betrokkenheid nodig in ZO. Acties worden opgepakt.
46. Platform voor kennisdeling en innovatie						+	Programma Fiets	Platform is gerealiseerd. Vullen platform met data loopt achter op schema. Meer inzet gewenst.
47 Fietsvriendelijke maatregelen						-		Uitvoering loopt achter vanwege praktische en organisatorische obstakels. Impact maatregel is beperkt. Daarom inzet op andere maatregelen kansrijker.
48. Gemakkelijk en sneller je fiets terugvinden in het fietsdepot								Onderzoeken lopen. Het is wenselijk om maatregelen met technologische innovaties (13, 40 en 48) meer integraal op te pakken.
49. Campagne het nieuwe fietsen						+	Programma Fiets	Er lopen diverse acties (deels i.s.m. verkeersveiligheid). Meer structuur nodig is gewenst.
50. Campagne gedragsverandering bij fysieke ingrepen								'Campagne' blijkt niet altijd zinvol, nauwere samenwerking met Infra komt van de grond.
51. Fietslab Het nieuwe fietsen								Verschillende initiatieven zijn afgerond (bijv. Ping). Meer inzet gewenst. Bundelen met maatregel 46 en 53. Meeliften op Fietslabs parkeren biedt kansen. Samen met Infra wordt Gedragsonderzoek Binnenring wordt opgezet.
52. Afspraken maken met fietsverhuurders								Urgentie afhankelijk van corona.
53. Inspelen op kansrijke initiatieven						+	Programma Fiets	Nog weinig initiatieven. Bundelen met maatregel 46. Meer inzet is gewenst.
54. Onderzoek stadsdistributie per fiets								Onderzoek is reeds afgerond. Onderwerp is verder belegd bij Programma Stadsdistributie.
Bijdrage aan doelstellingen MJPF	 In zeer grote mate	 In grote mate	 In redelijke mate	 In geringe mate	 Niet			
Kosteneffectiviteit	 Zeer hoog	 Hoog	 Redelijk	 Laag	 Zeer laag			
Voortgang / Verwachte voortgang	 Voor op schema	 Enigszins voor op schema	 Goed op schema	 Enigszins achter op schema	 Achter op schema			
Realisatie in 2022	 Reeds afgerond	 Gerealiseerd (100%)		 Grotendeels gerealiseerd (75-100%)				
	 Deels gerealiseerd (50-75%)	 Enigszins gerealiseerd (25-50%)		 Niet/zeer beperkt gerealiseerd (0-25%)				
Gewenste bijsturing	+	Extra inzet gewenst		 Maatregel loopt goed. Geen extra/minder inzet gewenst.	-	Minder inzet gewenst		

1

Inleiding

Amsterdam is internationaal een fietsstad bij uitstek. De fiets heeft een prominente plek in de stad. Tegelijk liggen er nog uitdagingen. De ruimte in de stad is beperkt, het fietsgebruik groeit hard, de fiets heeft niet in alle buurten en onder alle groepen een sterke positie en de vele ruimtelijke- en mobiliteitsontwikkelingen vragen om een continue doordenking van de rol van de fiets.

In 2017 heeft de gemeente Amsterdam het Meerjarenplan Fiets (MJPF) 2017-2022 opgesteld. Het MJPF vormt de basis om gericht actie te ondernemen op knelpunten en uitdagingen op het gebied van fiets in de hoofdstad. Dit plan bevat drie hoofddoelstellingen:

- Comfortabel doorfietsen
- Gemakkelijk fietsparkeren
- Het nieuwe fietsen

Rond elk van deze drie hoofddoelstellingen zijn concrete maatregelen geformuleerd. Het programma Fiets is belast met de uitvoering van de maatregelen. Binnen het programma Fiets zijn drie onderscheiden pijlers verantwoordelijk voor één van de drie hoofddoelstellingen.

Nu het MJPF drie jaar op weg is, wil de gemeente een oordeel over de algemene voortgang. Ook wil de gemeente in een evaluatie de maatregelen tegen het licht houden en bepalen welke maatregelen, gegeven de huidige omstandigheden, het meest kansrijk zijn om nader op in te zetten en welke dat in mindere mate zijn. Het komt namelijk aan op een verstandige inzet van middelen om het fietsen in de stad naar een (nog) hoger niveau te brengen.

De gemeente heeft aan Goudappel Coffeng gevraagd om deze evaluatie en aanscherping van het MJPF uit te voeren.

1.1 Doel van het onderzoek

Dit onderzoek behelst zowel het uitvoeren van een evaluatie als het doen van aanbevelingen voor mogelijke aanscherping van het MJPF.

1.1.1 Evaluatie

De gemeente Amsterdam heeft behoefte aan inzicht in de aanpak en inzet van de drie onderscheiden pijlers. Ook wil de gemeente inzicht in de resultaten die tot nu toe behaald zijn per maatregel, met daarbij een evaluatie van de effectiviteit en de kosteneffectiviteit van de maatregel. De evaluatie van de voortgang en effecten van de pijlers en de maatregelen geven een antwoord op de vraag in welke mate de activiteiten uit het plan op koers liggen wat betreft de ambities uit het plan. Twee vragen staan in de evaluatie centraal: ‘doen we de goede dingen?’ en ‘doen we de dingen goed?’

1.1.2 Aanscherping

Op basis van de evaluatie wil de gemeente ook graag een vakinhoudelijk advies met een handelingsperspectief om het huidige programma bij de stellen en aan te scherpen. Daarbij dient ook aandacht besteed te worden aan externe trends en ontwikkelingen, die kunnen bijdragen aan de doelstellingen van het MJPF of daar juist afbreuk aan doen. Het voorstel voor de aanscherping is een antwoord op de vraag ‘Welke aanbevelingen zijn er om het huidige MJPF te herijken zodat recht gedaan wordt aan de ambities van het college?’

Op basis van de evaluatie en gesignaleerde trends en ontwikkelingen bevat dit rapport aanbevelingen voor aanscherping. Deze vormen input voor een nader gespecificeerd voorstel voor aanscherping dat door de afdeling Kennis & Kaders zelf is geformuleerd en dat als oplegger bij dit rapport is toegevoegd.

1.2 Aanpak

Er is gebruik gemaakt van een zelfevaluatie. De verantwoordelijke managers en projectleiders hebben als experts de activiteiten en de voortgang van de pijler en de maatregelen beoordeeld en zijn allen geïnterviewd.

Daarnaast zijn interviews met betrokkenen buiten het programma Fiets uitgevoerd, zowel binnen als buiten de gemeente.

De bevindingen uit de zelfevaluatie en de interviews zijn gepresenteerd en bediscussieerd in twee ambtelijke werksessies. In de werksessies hebben de betrokkenen vanuit het programma Fiets voorstellen voor aanscherping van specifieke maatregelen gedaan. De in dit rapport gepresenteerde aanbevelingen en voorstellen voor aanscherping zijn zowel gebaseerd op de opbrengst van deze sessies als op de eigen oordelen van de onderzoekers naar aanleiding van de evaluatie.

1.3 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk geeft een korte beschrijving van het MJPF. Hoofdstuk 3 beschrijft de onderzoeksopzet in meer detail. Hoofdstuk 4 presenteert de resultaten, waarbij achtereenvolgens de drie pijlers en hun maatregelen aan bod komen. Het gaat hier om enkele algemene en bijzondere bevindingen; een gedetailleerde toelichting op de activiteiten en voortgang per maatregel is te vinden in de bijlage. Hoofdstuk 5

presenteert enkele bevindingen die het gehele MJPF aangaan en gaat nader in op de voortgang op de indicatoren en de monitoring. Hoofdstuk 6 bespreekt relevante trends en ontwikkelingen die van belang zijn voor de toekomst van de fiets in de stad en waar het huidige of een volgend MJPF nader op in kan haken. De conclusies en aanbevelingen volgen in Hoofdstuk 7.



Figuur 1.1: Situatie voor en na ingreep fietsparkeren, De Hallen (gemeente Amsterdam)

Meerjarenplan Fiets

2.1 Over het Meerjarenplan Fiets

De gemeente Amsterdam heeft als hoofddoelen om de stad gezonder en aantrekkelijker te maken en de economie te versterken. In het realiseren van deze doelen heeft de fiets een belangrijke plaats. De fiets is een gezonde, schone en ruimte-efficiënte vorm van transport, die bijdraagt aan het bereikbaar en toegankelijk houden van de stad. Tegelijk wordt het steeds drukker in de stad. Fietzers ervaren knelpunten in het gebruiken van de infrastructuur, het stallen van hun fiets en in hun verhouding met andere fietsers en overige weggebruikers. Het MJPF signaleert belangrijke opgaven die er voor de fiets liggen en heeft 54 maatregelen geformuleerd om de stad fietsvriendelijker te maken.

Het huidige MJPF bouwt voort op het MJPF 2012-2016. In de uitvoering van het vorige plan zijn belangrijke resultaten behaald, vooral op het gebied van fietsparkeren. In het huidige MJPF worden succesvolle maatregelen voortgezet en zijn nieuwe kansrijke maatregelen toegevoegd. Ook hebben experimenten en pilots met nieuwe technologieën een prominentere plek in het plan. Het huidige MJPF zet naast het fietsparkeren sterker in op het verbeteren en nieuw aanleggen van infrastructuur. Ook is het thema gedrag als nieuw speerpunt toegevoegd, onder de pijler Het nieuwe fietsen. Het MJPF bestaat uit drie pijlers die elk hun eigen doelstellingen, aanpak en indicatoren hebben.

2.1.1 Comfortabel doorfietsen

De pijler Comfortabel doorfietsen zet in op het behouden en creëren van royale, directe, snelle, egale en herkenbare routes. Belangrijke speerpunten zijn het breder maken van fietspaden, het comfortabeler maken van het wegdek (onderhoud, o.a. van tegels naar asfalt), het verhogen van de oversteekbaarheid bij kruisingen en het realiseren van nieuwe verbindingen. De nieuwe verbindingen moeten zoveel mogelijk aantrekkelijke routes worden. Daarom is er een belangrijke inzet op het Groennet: een netwerk van aantrekkelijke, autoluwe en emissiearme fietsroutes door de hele stad.

De pijler kent twee formele doelstellingen, met bijbehorende indicatoren om de voortgang te monitoren:

Doelstelling	Indicator	Doel
Comfortabel doorfietsen	Percentage fietspad waarvan minimale breedte 2,5 meter is (Plusnet fiets, binnen ring A10 en ten zuiden van het IJ)	50%
Tevredenheid fietsers over de kwaliteit van het fietsnetwerk	Rapportcijfer kwaliteit fietsnetwerk	7,0

Naast deze twee zogenoemde doelindicatoren, heeft de pijler een tweetal outputindicatoren. Dit zijn:

Indicator	Doel
Het aantal ontbrekende schakels die zijn gerealiseerd	20
Het aantal kruispunten waar verbeteringen zijn gerealiseerd met kleine infrastructurele maatregelen (KIM's)	10

2.1.2 Gemakkelijk fietsparkeren

Het parkeren van fietsen blijft een forse uitdaging in de stad en geeft veel overlast in de publieke ruimte. De pijler zet in op fietsparkeervoorzieningen die herkenbaar zijn, meer centraal gebundeld zijn en tegelijk dichtbij de bestemmingen van fietsers gelegen zijn. Daarbij hoort niet alleen het realiseren van meer fietsparkeerplaatsen maar ook extra inzet op handhaving. Ook zet de pijler in op experimenten met nieuwe technologieën. De pijler bestaat uit twee deelpijlers. Eén deelpijler richt zich op fietsparkeren op hotspots, in het MJPF geselecteerde locaties in de stad die de grootste knelpunten vormen. De andere deelpijler richt zich op fietsparkeren bij OV-locaties. Hoewel het OV-deel maar een relatief klein aantal benoemde maatregelen kent binnen het MJPF, ligt hier een relatief grote en complexe opgave, die veel inspanningen qua kosten en capaciteit van het programma vergen.

De pijler kent drie formele doelstellingen, met bijbehorende indicatoren:

Doelstelling	Indicator	Doel
Toegankelijke openbare ruimte	Parkeerdruk hotspots	125%
Voldoende beschikbare fietsparkeervoorzieningen	Bezettingsgraad hotspots	85%
Tevredenheid fietsers over de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen	Rapportcijfer fietsparkeren	7,0

De pijler kent daarnaast nog 5 outputindicatoren:

Indicator	Streefgetal
Parkeerdruk OV-locaties	125%
Bezettingsgraad OV-locaties	85%
Percentage fietsen buiten de voorziening hotspots	32%
Percentage fietsen buiten de voorziening OV-locaties	-
Aantal gerealiseerde fietsparkeervoorzieningen (inpandig en op maaiveld)	30.000-40.000

2.1.3 Het nieuwe fietsen

De pijler Het nieuwe fietsen zet in op het stimuleren van fietsgebruik door de fiets sterker als alternatief voor de auto te positioneren, met name in de stadsdelen waar de fiets nog niet zo'n sterke positie heeft. Daarnaast zet de pijler in op het stimuleren van 'passend gedrag'. Hoe meer verschijningsvormen de fiets krijgt, hoe meer uiteenlopend gedrag fietsers vertonen. Dit leidt meer dan eens tot ergernissen en conflicten op straat. Door middel van pilots moet de pijler een beter inzicht krijgen in welke gedragsstrategieën werken om 'passend' gedrag te stimuleren en om de fietsrit te veraangename. Goed werkende strategieën worden vervolgens breder uitgezet. Het nieuwe fietsen draagt eraan bij dat Amsterdam de goede naam die het op het gebied van fietsen heeft behoudt.

De pijler kent twee formele doelstellingen, met bijbehorende indicatoren:

Doelstelling	Indicator	Doel
Kiezen voor de fiets	Aandeel fietsverplaatsingen in Nieuw-West, Noord en Zuidoost	35%
Het nieuwe fietsen	Fietstevredenheidscijfer	7,5

Daarnaast heeft de pijler één outputindicator:

Indicator	Doel
Aantal pilots	-

2.2 Organisatie

Het programma Fiets is als Uitvoeringsprogramma verantwoordelijk voor de uitvoering van het MJPF. Het programma zorgt voor integrale sturing op het realiseren van de doelstellingen en coördineert de taken rondom de uitvoering. Het programma Fiets is onderdeel van de directie Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR). Bemensing van het programmteam wordt gedurende de programmaperiode betrokken vanuit verschillende directies, naast V&OR met name het Ingenieursbureau en het Projectmanagementbureau.

3

Onderzoeksopzet

Dit hoofdstuk beschrijft de onderzoeksopzet die gebruikt is in het onderzoek.

3.1 Onderzoeksopzet

Er is gebruik gemaakt van een zelfevaluatie. Pijlermanagers en andere verantwoordelijken hebben zelf de voortgang, effectiviteit en bijdrage aan de doelstellingen beoordeeld aan de hand van een vooraf opgestelde vragenlijst. Vervolgens is met de pijlermanagers een interview gehouden waarin zij hun antwoorden konden toelichten. Ook zijn met andere betrokken binnen en buiten de gemeente Amsterdam interviews gehouden over hun visie op de voortgang, effecten en aanscherping van het MJPF. In de volgende paragrafen beschrijven we de methodiek in meer detail.

3.1.1 Vragenlijst

De vragenlijst bevatte vragen over verschillende onderwerpen. De vragen bestonden uit een mix van open vragen en vragen waarbij een antwoordcategorie geselecteerd kon worden. De vragen per onderwerp zijn de volgende:

Activiteiten en resultaten

- Geef een korte beschrijving van de activiteiten die tot nu toe zijn uitgevoerd.
- Geef een korte beschrijving van de resultaten die tot nu toe zijn geleverd binnen de maatregel.

Voortgang

- Hoe evalueert u de voortgang in de uitvoering van de maatregel tot nu toe?
- Zijn er toekomstige risico's voor de uitvoering van de maatregel? Welke zijn dit (intern of extern)?
- Hoe schat u de voortgang in de uitvoering van de maatregel vanaf nu in? Is er kans op vertraging of versnelling?
- Welk deel van de maatregel is gerealiseerd in 2022?

Effectiviteit en kosteneffectiviteit

- In welke mate draagt de maatregel volgens u bij aan het realiseren van de doelstellingen uit het Meerjarenplan?
- Hoe beoordeelt u het belang van de maatregel in het realiseren van mogelijk andere doelstellingen dan vastgelegd in het Meerjarenplan?
- Hoe beoordeelt u de kosteneffectiviteit van de maatregel in het realiseren van de doelstelling?

Ook voor het bepalen van de effectiviteit en kosteneffectiviteit is gebruik gemaakt van een zelfevaluatie. Dit zijn indicatoren die in het geval van de maatregelen uit het MJPF lastig objectief en kwantitatief uit te drukken zijn. Veel maatregelen dragen bij aan de doelstellingen, maar het is in veel gevallen onmogelijk om de objectieve bijdrage van één maatregel aan de doelstelling vast te stellen. Dit is echter ook niet nodig voor een goede evaluatie. Het gebruik van de inschatting van betrokkenen – als expert judgement – volstaat. De betrokkenen kunnen zelf een nauwkeurige inschatting maken van de (kosten)effectiviteit van de maatregelen gebaseerd op een jarenlange kennis en ervaring, kennis van referentieprojecten en hun bekendheid met de context en ontwikkelingen in de stad. Hun oordelen zijn vervolgens getoetst door de onderzoekers.

Pijlermanagers waren zelf verantwoordelijk voor het ophalen van de benodigde informatie. In veel gevallen heeft de projectleider van de betreffende maatregel de vragen ingevuld. Deze werkwijze kan een eenduidige beoordeling van maatregelen hebben beïnvloed. In de bijlage is een uitgebreide toelichting opgenomen op de scores per maatregel.



Figuur 3.1: Fietsstraat Sarphatistraat

3.1.2 Interviews

Na het invullen van de vragenlijsten zijn interviews gehouden met de pijlermanagers. In de interviews zijn onder andere de volgende zaken aan bod gekomen:

- Aanvullen van nog ontbrekende informatie per maatregel;
- Duiding van informatie uit de vragenlijst;
- Reflectie op algemene voortgang van de pijler (wat gaat goed/wat kan beter?);
- Reflectie op externe invloeden en andere ontwikkelingen die positieve dan wel negatieve invloed hebben op de uitvoering of het resultaat;
- Huidige trends, ontwikkelingen en kansen, en hoe hierop in te spelen met het MJPF in de komende jaren.

Naast interviews met de pijlermanagers zijn ook interviews gehouden met andere betrokkenen, zowel binnen als buiten de gemeente Amsterdam. Ook aan hen is gevraagd naar hun visie op de voortgang, effecten en aanscherping van het MJPF.

In totaal is met de volgende personen een interview gehouden:

- David Gelauff (programmamanager);
- Martijn Simons (pijlermanager Comfortabel doorfietsen);
- Maaïke Nicolai en Sietske Voorn (pijlermanager Gemakkelijk fietsparkeren, hotspots);
- Liezelotte Nagtegaal (pijlermanager Gemakkelijk fietsparkeren, OV-knooppunten);
- Koen van 't Hof en Corinne Kooij (pijlermanager Het nieuwe fietsen);
- Geert Prins (Ping if you care-pilot);
- Wouter Haver (Kennis & Kaders);
- Iris van Scheppingen (Ambtelijk opdrachtgever);
- Martijn Sargentini (Vervoerregio);
- Florrie de Pater en Marjolein de Lange (Fietzersbond).

Ook zijn interviews gehouden met externe experts, te weten Marco te Brömmelstroet (UvA) en Otto van Boggelen (Fietsberaad).

3.1.3 Sessies

In de laatste fase van het onderzoek zijn twee ambtelijke werksessies gehouden met de pijlermanagers van het programma Fiets en betrokkenen van Beleid. In de eerste werksessie zijn de resultaten van de evaluatie gepresenteerd en bediscussieerd. In de tweede werksessie zijn gezamenlijk voorstellen voor aanscherping geformuleerd.

3.2 Indicatoren evaluatie

In de presentatie van de resultaten van de evaluatie staat een aantal indicatoren centraal. Allereerst hebben de pijlermanagers in de vragenlijst de maatregelen gescoord op de indicatoren. Vervolgens zijn deze door de onderzoekers beoordeeld en in de gezamenlijke sessies bediscussieerd. Daarna zijn de uiteindelijke scores vastgesteld.

De indicatoren die in deze evaluatie gebruikt zijn, zijn de volgende:

	Indicator <i>Bijdrage aan doelstellingen MJPF</i>	Toelichting De mate waarin de maatregel bijdraagt aan de doelstellingen uit het MJPF.	Scores In zeer grote mate In grote mate In redelijke mate In geringe mate Niet
	<i>Bijdrage aan andere doelen</i>	De mate waarin de maatregel bijdraagt aan doelen die niet in expliciet in het MJPF zijn geformuleerd, zoals leefbaarheid, verkeersveiligheid.	In zeer grote mate In grote mate In redelijke mate In geringe mate Niet
	<i>Kosteneffectiviteit</i>	Hoe groter de bijdrage aan de doelstellingen en hoe lager de kosten, hoe hoger de kosteneffectiviteit van de maatregel is.	Zeer hoge kosteneffectiviteit Hoge kosteneffectiviteit Redelijke kosteneffectiviteit Lage kosteneffectiviteit Zeer lage kosteneffectiviteit
	<i>Voortgang</i>	Voortgang in het realiseren van de maatregel, ten opzichte van de planning.	Voor op schema Enigszins voor op schema Goed op schema Enigszins achter op schema Achter op schema
	<i>Verwachte voortgang</i>	Inschatting van de verwachte voortgang tot het einde van de programmaperiode. Het gaat om hoe het er op moment van de evaluatie voorstaat. De voortgang kan sneller verlopen door mogelijke aanscherping.	Fors sneller dan gepland Enigszins sneller dan gepland Volgens planning Enigszins langzamer dan gepland Fors langzamer dan gepland
	<i>Realisatie in 2022</i>	Deel van de maatregel dat naar verwachting gerealiseerd zal zijn bij het einde van de programmaperiode.	☒ Reeds afgerond Naar verwachting gerealiseerd (100%) Naar verwachting grotendeels gerealiseerd (75-100%) Naar verwachting deels gerealiseerd (50-75%) Naar verwachting enigszins gerealiseerd (25-50%) Naar verwachting niet/zeer beperkt uitgevoerd (0-25%)
	<i>Gewenste inzet</i>	De mate waarop bijsturing gewenst is, gegeven de voortgang, verwachte realisatie, bijdrage en kosteneffectiviteit.	+ Extra inzet gewenst  Geen extra/minder inzet gewenst. Maatregel loopt goed - Minder inzet gewenst

4

Resultaten evaluatie per pijler

Dit hoofdstuk presenteert de bevindingen van de evaluatie per pijler. Per pijler worden allereerst bevindingen over de activiteiten en de voortgang besproken. Het gaat hier om de belangrijkste conclusies op basis van de scores op de indicatoren per maatregel en de achtergronden daarvan. De scores op de indicatoren van de maatregelen worden in dit hoofdstuk in een overzichtstabel getoond per pijler. Een toelichting op de scores per maatregel is in de bijlage te vinden. Hier wordt ook nader ingegaan op de indicatoren die omwille van de overzichtelijkheid niet in de overzichtstabel getoond zijn.

Na de presentatie van de belangrijkste bevindingen volgen aanbevelingen.

Bij het vergelijken van de scores per maatregel dient opgemerkt te worden dat de maatregelen verschillen in de doelen waaraan zij bijdragen, in grootte en in schaal. Het is daardoor lastig om maatregelen onderling met elkaar te vergelijken en om aan te geven welke maatregelen meer bijdragen aan de doelstellingen en meer bijdragen per geïnvesteerde euro (kosteneffectiviteit) dan andere maatregelen.

4.1 Pijler Comfortabel doorfietsen

De pijler Comfortabel doorfietsen houdt zich hoofdzakelijk bezig met infrastructurele maatregelen. Onder de pijler zijn 20 maatregelen geschaard, die onderling soms overlappen. Tabel 4.1 geeft een overzicht van de resultaten per maatregel. Allereerst worden enkele algemene bevindingen beschreven. Vervolgens worden aanbevelingen gegeven, waarbij nader ingegaan wordt op de maatregelen waarbij extra, of juist minder inzet gewenst is.

4.1.1 Activiteiten en voortgang

De meeste maatregelen van de pijler Comfortabel doorfietsen kennen een goede voortgang. Het gaat hier om enkele grote en voor de pijler beeldbepalende maatregelen, zoals Bredere routes bij herprofilering (1), Binnenring (3) en Fietsbereikbaarheid gebieden (15, met name onderdeel 15B (Zuidoost) en 15D (Sportas)). Deze maatregelen zijn complex, maar zijn tot nu toe voortvarend opgepakt. Ook de maatregelen rondom het Centraal Station liggen goed op schema (maatregelen 4, 5 en

6). Deze dragen bij aan het beter verwerken van de drukte op deze route en een grotere toegankelijkheid van het Centraal Station. De integrale herinrichting van de Prins Hendrikkade (maatregel 6) start op zijn vroegst in 2023, maar vooruitlopend wordt hier een aantal maatregelen voor fietsers gerealiseerd.

Het lukt het programma goed om werk met werk te maken. Het programma vindt doorgaans goede aansluiting bij reeds geplande herinrichtingen of grote onderhoudsprojecten om daarin verbeteringen van de fietsinfrastructuur mee te nemen. Dit zorgt voor lagere kosten om de maatregelen uit het MJPF te realiseren en veroorzaakt minder hinder dan wanneer het programma zelf nieuwe projecten zou starten. Grotere verbeteringen worden veelal buiten het programma georganiseerd, waarbij de adviserende rol van de pijler effectief en efficiënt lijkt te werken.

Bij de meeste grotere projecten en gebiedsontwikkelingen is het programma tijdig en naar tevredenheid betrokken. Hier lukt het goed om de belangen van de fiets in te brengen en deze om te zetten in concrete infrastructurele verbeteringen voor de fiets. **Er is een aantal projecten en gebiedsontwikkelingen waarbij de aanhaking vanuit het programma beter kan.** Onvoldoende aansluiting kan ertoe leiden dat de doelen uit het MJPF onvoldoende mee worden genomen in de herinrichting. De pijler weet niet altijd dat deze herinrichtings- of onderhoudsprojecten spelen, om daarvanuit zelf actief de aansluiting te zoeken. Ook wordt vanuit projecten niet altijd het programma gevraagd om inbreng.

Een risico voor de realisatie van maatregelen die een herinrichting beogen is de grote afhankelijkheid van actoren en processen waar het programma weinig invloed op heeft. Herinrichtingen of grote aanpassingen in de openbare ruimte/aan de fietsvoorzieningen vragen om een langdurig voorbereidingstraject, met daarbij de benodigde onderzoeken en planvormingsprocessen. Daarnaast leidt de wens om zo veel mogelijk aan te sluiten bij groot onderhoud of al geplande herinrichtingen tot afhankelijkheid van beschikbare tijdvensters. Wat betreft de planning van uitvoeringen heeft het programma weinig sturingsmogelijkheden. Het programma is terughoudend in het zelf initiëren van herinrichtingen (maatregel 2) omdat dit een zeer tijdrovend proces is dat veel capaciteit, draagvlak en budget vraagt.

De realisatie van nieuwe infrastructurele verbindingen verloopt tot nu toe langzamer dan gewenst. Het gaat hier om de maatregelen 16 (Aanleg nieuwe fietsverbindingen) en 19 (Uitvoering van het Groennet). Deze kennen een lange aanlooptijd. Er is veel afstemming nodig met partijen en er moet voldaan worden aan wet- en regelgeving, onder andere op het gebied van flora en fauna, wat veel tijd vraagt. Uitvoering moet bovendien worden ingepast in de integrale planning van infrawerken stadsbreed (stadsregie). Daarnaast is er op een deel van de routes sprake van weerstand van omwonenden.



	Bijdrage doelen MJPF	Kosten- effectiviteit	Voortgang	Verwachte voortgang	Realisatie in 2022	Gewenste bijsturing	Extra inzet door	Opmerkingen
1. Breder routes bij herprofilering						+	Programma Fiets	Op veel projecten is programma goed aangehaakt, op aantal niet zo goed. Met extra inzet kan dit beter.
2. Slimme maatregelen voor nieuwe ruimteverdeling						-		Met huidige budget en capaciteit beperkt kansrijk. In veel gevallen is complete herinrichting nodig om meer ruimte voor fiets te realiseren.
3. Binnenring als fietsboulevard								Uitvoering ligt op schema.
4. Verbetering fietsroutes rondom CS								Uitvoering ligt op schema.
5. Conflictarme fiets- en voetgangersroutes Damrak en CS								Uitvoering ligt op schema.
6. Prins Hendrikkade: Veiliger en royaler								Voortgang vanuit programma is goed. Externe factoren zorgen voor minder realisatie dan gewenst in 2022.
7. Verbinding vanaf het Mr Visserplein en 't IJ verbeteren								Minder voortgang dan gewenst i.v.m. lange aanlooptijd. Het noordelijke deel zal naar verwachting gerealiseerd zijn in 2022.
8. Oost-West verbinding Centrum								Onderzoek is reeds uitgevoerd.
9. Tweede fietsring Ceintuurbaan - Bilderdijkstraat						+	Stad	Veel onderzoek reeds uitgevoerd. Huidige verkeersomstandigheden zijn risico voor realisatie.
10. Oversteekbaarheid van de Stadhouderskade						+	Programma Fiets	Maatregel heeft meer potentie als scope wordt verbreed. Inzet op andere locaties is kansrijk.
11. Meer ruimte en kortere wachttijden voor fietsers bij de 10 drukste kruispunten								Uitvoering ligt op schema.
12. Actie: 'Meer groen, minder wachten'								Onderzoeken lopen.
13. Pilot Fietschips								Onderzoeken lopen. Het is wenselijk om maatregelen met technologische innovaties (13, 40 en 48) meer integraal op te pakken.
14. Innovaties in Amsterdam								Onderzoeken lopen.
15. Fietsbereikbaarheid gebieden						+	Programma Fiets	Zeer effectieve maatregel. Met extra inzet en betere aansluiting bij gebiedsontwikkelingen is grotere bijdrage aan doelen te realiseren.
16. Aanleg nieuwe fietsverbindingen						+	Programma Fiets	Langere planvorming en hogere kosten door o.a. maatschappelijke weerstand vraagt om extra inzet.
17. Fietspaden asfalteren						+	Programma Fiets	Maatregel is erg kosteneffectief. Van belang is om aandacht vast te houden en kansen voor versnelde uitvoering te benutten.
18. Bezemrondte oneffenheden in samenwerking met de Fietsersbond								Uitvoering ligt op schema.
19. Uitvoering van het Groennet						+	Programma Fiets	Uitvoeringsplan is opgesteld maar uitvoering wordt moeizaam geacht. Vanwege hoge effectiviteit extra aandacht wenselijk. Verder inzetten op realisatie in samenhang met regulier onderhoud, gebiedsontwikkeling, etc.
20. Beter verwijzingen bij wegwerkzaamheden						+	Programma Fiets	Voorziende pilots zijn uitgevoerd. Meer inzet wenselijk om opbrengsten om te zetten in meer resultaat.
Bijdrage aan doelstellingen MJPF	In zeer grote mate	In grote mate	In redelijke mate	In geringe mate	Niet			
Kosteneffectiviteit	Zeer hoog	Hoog	Redelijk	Laag	Zeer laag			
Voortgang / Verwachte voortgang	Voor op schema	Enigszins voor op schema	Goed op schema	Enigszins achter op schema	Achter op schema			
Realisatie in 2022	Reeds afgerond	Gerealiseerd (100%)	Enigszins gerealiseerd (25-50%)	Grotendeels gerealiseerd (75-100%)	Niet/zeer beperkt gerealiseerd (0-25%)			
Gewenste bijsturing	Extra inzet gewenst	Maatregel loopt goed. Geen extra/minder inzet gewenst.	Minder inzet gewenst					

De voorbereidingen voor de Tweede fietsring (maatregel 9) kennen een lange doorlooptijd. Onder de huidige verkeersomstandigheden is realisatie van de Tweede fietsring niet voorzien. De realisatie van de Tweede fietsring is sterk afhankelijk van de uitvoering van de Agenda Autoluw. Eerst zullen de autointensiteiten fors teruggebracht moeten worden, alvorens tot een realisatie van royale fietsroutes kan worden overgegaan. Slechts een beperkt deel van de tweede fietsring zal in 2022 gerealiseerd zijn.

De uitvoering van de maatregelen met een meer experimenteel karakter kan beter. Het gaat hier om de maatregelen 13 (Pilot Fietschips) en 14 (Innovaties in Amsterdam, is nu bij pijler Het nieuwe fietsen belegd). Deze maatregelen vragen om relatief veel inspanningen. Ook de bijdrage aan de doelstellingen is bij deze maatregelen minder zichtbaar. Daardoor wordt aan deze maatregelen tot nu toe minder prioriteit gegeven. Niettemin draagt het ontwikkelen van experimenten bij aan kennisopbouw en het imago van Amsterdam Fietsstad. De pilot met 'intelligente' verkeerslichten (maatregel 13) is een waardevolle pilot met het oog op het toekomst. Interactieve fietschips of -apps kunnen in potentie effectief zijn in het reguleren van het fietsgebruik en fietsparkeren in de stad.

De pijler maakt reeds gebruik van dynamisch prioriteren bij het vaststellen van de locaties waarop inzet gewenst is (o.a. maatregel 2, 11 en 16). Locaties zoals genoemd in het MJPF (zowel infra als parkeren) worden niet als een statische lijst beschouwd. In plaats daarvan wordt de lijst steeds opnieuw bepaald aan de hand van de doelstellingen. Vanuit het oogpunt van effectiviteit en efficiëntie is dit een wenselijke aanpak, die waar mogelijk uitgebreid dient te worden.

COVID-19 zorgt ervoor dat sommige maatregelen versneld en met minder hinder voor het verkeer kunnen worden uitgevoerd. Het gaat hier onder andere om de werkzaamheden rondom het Centraal Station (maatregel 5) en de aanpak van kruispunten (maatregel 11).

4.1.2 Aanbevelingen

Algemene aanbevelingen

De zichtbaarheid van het programma kan verhoogd worden, en daarmee de kans dat het eerder bij herinrichtingsprojecten aangesloten is. Er zijn nog herinrichtingsprojecten en gebiedsontwikkelingen waarbij het programma niet aangesloten is. Vooral kleinere projecten staan niet altijd op het vizier van het programma. Ook staan het programma en de doelen van het programma niet altijd op het vizier bij de projectteams. Een centraal 'loket' waar projecten zich kunnen melden kan helpen de zichtbaarheid en de doeltreffendheid van het programma te vergroten.

Aandacht voor de pilots binnen de pijler is nodig. De pilots dreigen minder prioriteit te krijgen vanwege aandacht voor de grotere infrastructurele maatregelen. Vooral de pilot met fietschips wordt echter waardevol geacht vanuit de reflectie op de toekomst van de positie van de fiets in de stad. Daarom is aan te bevelen dat het programma de pilots met intelligente verkeerslichten, fietschips en apps (maatregelen 13, 40 en 48) bundelt en deze gezamenlijk oppakt vanuit de pijler Gemakkelijk fietsparkeren, zoals nu het voornemen is.

Het is zaak om kritisch na te gaan of er mogelijkheden zijn om meer ruimte te maken voor de fietsers. Daarbij is het van belang om de kansen die Agenda Autoluw biedt te benutten. De toenemende drukte op de fietspaden en COVID-19 benadrukken de

noodzaak hiervoor. Tegelijk zijn de mogelijkheden om extra ruimte voor de fiets te maken beperkt, vooral in de centrumgebieden. De onderzoeken die in het kader van maatregel 8 zijn uitgevoerd onderstrepen dit. In de centrumgebieden kan alleen een schaalsprong gemaakt worden in het faciliteren van de fiets wanneer andere modaliteiten aan ruimte inleveren. Dit vraagt om een fundamentele doordinking van de rol van de fiets in de openbare ruimte en in het gehele mobiliteitssysteem en het maken van bijbehorende politieke keuzen. De Agenda Autoluw schept voorwaarden voor het meer ruimte geven voor de fiets. Maar er zijn beperkingen aan de uitrol van maatregelen uit de Agenda. Dit wordt bijvoorbeeld zichtbaar in het geval van de Tweede fietsring. Het terugdringen van het autoverkeer op de Tweede fietsring loopt tegen grenzen aan omdat dit leidt tot een toename van het verkeer op andere routes en dus tot potentieel meer congestie en overschrijding van luchtkwaliteitsnormen op deze routes.

Aanbevelingen per maatregel

Naast de bovengenoemde algemene aanbevelingen, vormt de evaluatie aanleiding om ten aanzien van enkele maatregelen specifieke aanbevelingen te doen. Het gaat om de maatregelen waarvan is aangegeven of hier extra en juist minder inzet gewenst (zie tabel 4.1). Extra inzet is gewenst wanneer de maatregel effectief is maar achter loopt op schema. Extra inzet is ook gewenst wanneer een effectieve maatregel al wel goed loopt maar met extra inzet nog meer uit de maatregel te halen is. Minder inzet is gewenst wanneer de maatregel veel inzet kost maar weinig bijdraagt.

Maatregel 1: Bredere routes bij herprofilering

Zoals reeds aangegeven is het programma bij veel herinrichtingen en gebiedsontwikkelingen goed aangehaakt. Dit kan echter nog beter. Niet bij alle projecten is er een tijdige betrokkenheid en bij vooral kleinere projecten bestaat er risico dat er helemaal geen aansluiting is. Extra inzet vanuit het programma is nodig om de aansluiting op relevante projecten te optimaliseren.

Maatregel 2: Slimme maatregelen voor nieuwe ruimteverdeling

Het uitvoeren van herinrichtingen buiten regulier onderhoud of reeds geplande herinrichtingen om is erg tijdrovend en kostbaar. Met de huidige capaciteit en middelen vanuit het programma is dit weinig kansrijk. Kleinschalige maatregelen om de ruimte voor fietsers beter te benutten leiden veelal tot geringe verbeteringen voor de fiets. Beschikbaar budget vanuit programma Fiets is niet voldoende voor grotere werken, bovendien zouden deze tegen dezelfde complexiteit aanlopen als een aantal andere maatregelen in deze pijler (afhankelijkheid van en afstemming met andere partijen, draagvlak omwonenden, wet- en regelgeving). Het is daarom aan te bevelen om de inzet op deze maatregel te verminderen of op andere wijze in de organisatie te zetten en extra in te zetten op de aansluiting bij regulier onderhoud of reeds geplande herinrichtingen (maatregel 1).

Maatregel 9: Tweede fietsring Ceintuurbaan – Bilderdijkstraat

Formeel is in het MJPF opgenomen dat deze maatregel slechts zou worden onderzocht en daarmee kan de maatregel ook als (grotendeels) afgerond worden beschouwd. Echter, gezien de politieke prioriteit die is gegeven aan het daadwerkelijk uitvoeren van deze

maatregel is de voortgang als ‘enigszins achter op schema’ en het verwachte deel gerealiseerd in 2022 als ‘gering’ beoordeeld. Dat komt door de lange voorbereidingstijd en de vele onderzoeken die nodig zijn. Veel onderzoek is reeds uitgevoerd. Maar aan een belangrijke randvoorwaarde om de Tweede fietsstraat daadwerkelijk te realiseren wordt (nog) niet voldaan. Eerst zal de intensiteit van het autoverkeer op de route sterk verminderd moeten worden. Dit ligt niet binnen de mogelijkheden van het programma Fiets. De voortgang van de maatregel is daarmee sterk afhankelijk van maatregelen buiten het programma en mogelijk aanvullende politieke keuzes die nodig zijn voor het scheppen van de juiste randvoorwaarden.

Maatregel 10: Oversteekbaarheid van de Stadshouderskade

Om de potentie van de Binnenring en op termijn de Tweede fietsring optimaal te benutten moet de oversteekbaarheid van drukke verkeersaders omhoog. Alleen bij een verbeterde oversteekbaarheid van bijvoorbeeld de s100 is het voor fietsers aantrekkelijk om van deze ringen gebruik te maken. De maatregel focust zich in het huidige MJPF op de oversteekbaarheid van de Stadshouderskade ter hoogte van het Vondelpark en het Rijksmuseum. Het is aan te bevelen om de scope van de maatregel uit te breiden en daarmee ook op andere locaties de mogelijkheden voor het verruimen van de oversteekbaarheid te verkennen.

Maatregel 15: Fietsbereikbaarheid gebieden

De voortgang van de deelopgaven 15B (Zuidoost) en 15D (Sportas) gaat naar wens. Er zijn goede relaties met het programma Sprong over het IJ (15A) en Zuidas (15C). In potentie is dit een zeer effectieve maatregel met het oog op de doelen van het MJPF. Voorstel is om de scope van deze maatregel uit te breiden naar andere grote gebiedsontwikkelingen, zoals IJburg tweede fase en Buiksloterham. Met extra inzet en een betere aansluiting op gebiedsontwikkelingen in de focusgebieden is een grotere bijdrage aan de doelen te realiseren.

Maatregel 16: Aanleg nieuwe fietsverbindingen

Het aanleggen van nieuwe fietsverbindingen kent vertraging. Benodigde technische onderzoeken, wet- en regelgeving en maatschappelijke weerstand leiden tot lange planvormingsprocessen. Extra inzet is gewenst om de beoogde doelen met deze maatregel te realiseren.

Maatregel 17: Fietspaden asfalteren

De maatregel is erg kosteneffectief en wordt voortvarend opgepakt. De ambitie is om in 2025 alle fietspaden (uitgezonderd op bijzondere en beeldbepalende plekken (Puccini en UNESCO)) van (rood) asfalt te voorzien. Dit is een erg hoge ambitie en afgevraagd kan worden of het asfalteren van *alle* fietspaden nodig is. Met extra inzet kunnen kansen voor een versnelde uitvoering van de maatregel worden benut, waarbij wordt voorgesteld om vooral in te zetten op het Plusnet.

Maatregel 19: Uitvoering van het Groennet

Er is inmiddels een masterplan voor de uitvoering opgesteld. Ook zijn inmiddels de kleinere, makkelijkere opgaven gerealiseerd (laaghangend fruit). Daarmee verloopt Fase 1 goed. Het realiseren van nieuwe groene schakels (Fase 2) zal naar verwachting echter

moeizaam verlopen. Uitvoering van het Groennet wordt wel belangrijk bevonden vanwege de verwachte hoge bijdrage aan de doelstellingen. Daarom is meer inzet op deze maatregel gewenst.

Maatregel 20: Betere verwijzingen bij wegwerkzaamheden

In het kader van deze maatregel zijn reeds enkele pilots uitgevoerd. In de tweede helft van de programmaperiode worden hieruit lessen getrokken en een toolkit voor betere fietsomleidingen voorbereid. Er is extra inzet nodig om tot een effectievere aanpak te komen voor het verminderen van overlast van werkzaamheden op fietsers.



Figuur 4.1: Fietzers en andere weggebruikers op de Binnenring (gemeente Amsterdam)

4.2 Pijler Gemakkelijk fietsparkeren

De pijler Gemakkelijk fietsparkeren bestaat uit twee deelpijlers. Eén deelpijler richt zich op fietsparkeren op hotspots, in het MJPF geselecteerde locaties in de stad die de grootste knelpunten vormen. De andere deelpijler richt zich op fietsparkeren bij OV-locaties. Er is nauwe samenwerking tussen de twee deelpijlers. Projecten uit de verschillende deelpijlers raken elkaar, bijvoorbeeld wanneer een OV-locatie tegelijk een hotspot is. De deelpijler OV houdt zich dan bijvoorbeeld bezig met de realisatie van stallingen terwijl de deelpijler hotspots dan bijvoorbeeld de *wayfinding* voor zijn rekening neemt.

Hoewel het OV-deel maar een klein deel inneemt van de in het MJPF benoemde maatregelen (4 maatregelen), vormen juist deze maatregelen een grote opgave voor het programma en vragen deze om relatief grote inspanningen qua capaciteit en kosten.

De volgende paragrafen beschrijven de voortgang, relatie met de doelstellingen en de aanbevelingen voor de pijler Comfortabel doorfietsen. Tabel 4.2 geeft een overzicht van de resultaten per maatregel.

4.2.1 Activiteiten en voortgang

De maatregelen van de pijler Gemakkelijk fietsparkeren liggen over het algemeen goed op schema. Van de meeste maatregelen wordt verwacht dat deze helemaal of grotendeels gerealiseerd zullen zijn aan het einde van de programmaperiode. Grote maatregelen, zoals maatregel 21 (Gebiedsaanpak fietsparkeren), 30 (Meer fietsparkeerplakken in de openbare ruimte) en 36 (Voldoende vindbare fietsparkeerplaatsen bij grote OV-locaties) laten duidelijk effect zien. Bij NS-stations zijn in de periode 2017-2020 10.000 extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. In het stadsdeel Zuid zijn meer dan 12.000 fietsparkeerplaatsen bijgeplaatst (exclusief OV-locaties), in stadsdeel Centrum 500, in stadsdeel West 1.000 en in stadsdeel Oost 300.

Wel is er vertraging bij enkele complexe projecten met een sterke afhankelijkheid van anderen. Bij maatregel 31 (Fietsparkeren integraal onderdeel van herinrichtingsprojecten) heeft het programma enkel een adviserende rol. De pijler signaleert dat zij onvoldoende is aangehaakt bij herinrichtingsprojecten. De ambitie om in al deze projecten voldoende en geschikte fietsparkeeroplossingen te realiseren heeft de pijler nog onvoldoende kunnen verwezenlijken. Maatregel 35 (Gebouwde stallingen) blijkt een complexe opgave, waarbij het programma sterk afhankelijk is van actoren en processen buiten het programma. Bij deze maatregel is onlangs besloten niet verder door te gaan met de ontwikkeling van een fietsenstallingen onder het Rembrandtplein, waardoor nu weer onderzoek is gestart naar een andere oplossing in de omgeving Munt/Rokin/Rembrandtplein.

								
	Bijdrage doelen MJPF	Kosten-effectiviteit	Voortgang	Verwachte voortgang	Realisatie in 2022	Gewenste bijsturing	Extra inzet door	Opmerkingen
21. Gebiedsaanpak fietsparkeren								Uitvoering ligt op schema.
22. Bike & Walk								Uitvoering ligt op schema.
23. Fietsen staan op de juiste plek								Uitvoering ligt op schema.
24. Handhaving 'foutparkeerders'						+	Programma Fiets	Inzet nodig om samenwerkingsketen verder te optimaliseren.
25. Invoeren verplicht fietsparkeren in de rekken								Uitvoering ligt op schema.
26. Fietsers met een beperking kunnen dicht bij bestemming parkeren								Verkenning is uitgevoerd. Mogelijkheden op straat zijn echter beperkt.
27. Meer plek in het rek: opschoonactie						+	Programma Fiets	Inzet nodig om samenwerkingsketen verder te optimaliseren.
28. Betere vindbaarheid van fietsparkeerplekken						+	Programma Fiets	Voorziene maatregelen zijn geïmplementeerd. Vervolgstep is onderzoek naar effectiviteit.
29. Meer fietsen passen in het rek								Uitvoering ligt op schema.
30. Meer fietsparkeerplekken in de openbare ruimte						+	Programma Fiets	Maatregel loopt goed, maar met extra inzet is meer te bereiken. Intentie is om ook in te zetten op knelpunten buiten de hotspots. Stadsdelen hebben minder geld en capaciteit, uitvoering komt meer bij het programma te liggen.
31. Fietsparkeren integraal onderdeel van herinrichtingsprojecten						+	Programma Fiets	Meer aandacht voor gebiedsontwikkelingen en herinrichtingsprojecten is gewenst: intensiveren samenwerking en eerdere aanhaking in processen.
32. Flexparkeren								Uitvoering ligt op schema.
33. Slim gebruik van parkeer ruimte auto's & fietsen						+	Stad	Risico is dat auto prioriteit blijft houden. Agenda Autoluw biedt kansen voor versnelling en meer ruimte voor de fiets.
34. Pop-up fietsparkeren								Uitvoering ligt op schema.
35. Gebouwde stallingen						+	Stad	Maatregel is van groot belang voor programma en de stad. Mogelijkheden voor realisatie vanuit programma alleen is beperkt. Meer politieke aandacht nodig.
36. Voldoende vindbare fietsparkeerplaatsen bij grote OV-locaties						+	Stad	Maatregel is van groot belang voor programma en de stad. Uitvoering is op schema (2030). Het is van belang om uitvoering maatregel niet als eindstations te zien en om visie te ontwikkelen op de combinatie fiets-OV is van belang.
37. Fiets- en scooterparkeernorm nieuwbouw						-		Advies om dit onderwerp te beleggen bij beleid.
38. Toolbox ondernemers								Uitvoering loopt enigszins achter.
39. Subsidieregeling buurtfietsenstallingen						+	Programma Fiets	Ontwikkelen van subsidieregeling kostte veel tijd. Het is nu zaak om de potentie van de maatregel optimaal in te zetten.
40. Pilot Chipparkeren								Onderzoeken lopen. Het is wenselijk om maatregelen met technologische innovaties (13, 40 en 48) meer integraal op te pakken.
41. Pilots voor fietsparkeerregulering op hotspots						+	Programma Fiets	Voortgang is beperkt. Maatregel is van belang voor visievorming op toekomst fietsparkeren. Meer inzet is gewenst.
42. Vervolg 'Klaar met je fiets'								Maatregel is succesvol. Mogelijkheden om actie te beleggen als inactiviteit worden verkend.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF		In zeer grote mate		In grote mate		In redelijke mate		In geringe mate		Niet
Kosteneffectiviteit		Zeer hoog		Hoog		Redelijk		Laag		Zeer laag
Voortgang / Verwachte voortgang		Voor op schema		Enigszins voor op schema		Goed op schema		Enigszins achter op schema		Achter op schema

Binnen de pijler zijn innovatieve en aansprekende concepten ontwikkeld, zoals pop-up fietsparkeren, Parkeer & Loop-voorzieningen, dubbelgebruik laden/lossen & fietsparkeren, lokfietsen en fietsvlonders. Maatregelen zoals pop-up fietsparkeren, dubbelgebruik en fietsvlonders maken optimaal gebruik van de schaarse beschikbare ruimte door gericht, op flexibele wijze, extra parkeerplaatsen aan te bieden op momenten en locaties waarop deze het beste passen en de vraag naar parkeercapaciteit het hoogst is. De Parkeer & Loop-voorzieningen en de nieuw ontwikkelde bewegwijzering zijn inmiddels aansprekende en herkenbare concepten geworden die bijdragen aan de zichtbaarheid van parkeeroplossingen in de stad en fietsers stimuleren om omgevingsbewust te parkeren.

De pijler werkt goed aan haar zichtbaarheid en haar netwerk. De innovatieve concepten worden opgemerkt, de contacten met de stadsdelen en andere actoren zijn goed, en de pijler draagt actief haar visie uit. Stadsdelen en andere actoren weten de pijler goed te vinden met vraagstukken over fietsparkeren. Het Werkboek Fietsparkeren, waarin de pijler adviezen over praktische uitwerking van fietsparkeren heeft gebundeld, draagt bij aan de zichtbaarheid van de pijler. Dit werkboek helpt ook om stadsdelen, en andere betrokkenen, zelf actief oplossingen te laten realiseren, waardoor bespaard wordt op capaciteit binnen de pijler.

De pijler weet op succesvolle wijze gedragsinstrumenten in te zetten die onder fietsers het omgevingsbewust fietsparkeren moeten ondersteunen. Het gaat hier onder andere om het opzetten van campagnes en het inrichten van voorzieningen op een dusdanige wijze dat deze het wenselijke gedrag stimuleren. De pijler Het nieuwe fietsen is bij meerdere maatregelen aangehaakt om vanuit het gedragsperspectief mee te denken over parkeeroplossingen. Dit is een goed voorbeeld van samenwerking tussen de verschillende pijlers en maatregelen. De (online) campagnes die het programma ontwikkelt om nieuwe fietsstallingen onder de aandacht te brengen zijn aansprekend en lijken aan te sluiten bij de beoogde doelgroepen. **Gedragsinstrumenten lijken echter onvoldoende krachtig te zijn om problemen structureel aan te pakken.** Gedragsinstrumenten zijn het meest geschikt in een ondersteunende rol, als aanvulling op infrastructurele maatregelen.

Met de meeste partijen waar de pijler mee samenwerkt is een goede en effectieve samenwerking opgebouwd. Het contact met de stadsdelen ervaart men als prettig. Knelpunten kunnen door jarenlange samenwerking snel en doeltreffend worden opgepakt. Wat betreft de OV-locaties is er een intensieve samenwerking met partijen als NS, ProRail, Vervoerregio en de gemeente. Hier is soms sprake van conflicterende belangen, maar de inmiddels langdurige contacten en een effectieve stuurgroep leiden ertoe dat doeltreffende resultaten geboekt worden in het realiseren van meer fietsparkeerplaatsen bij OV-locaties.

Vanwege de reorganisatie van de handhaving ervaart de pijler minder sturingsmogelijkheden op het behalen van haar eigen doelen ten aanzien van de handhaving op fietsparkeren. Sinds het begin van de programmaperiode gebeurt de handhaving niet langer door het programma zelf in samenwerking met de stadsdelen, maar is dit een lijnactiviteit geworden van Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte

(THOR). Tussen het programma en THOR is de afspraak gemaakt dat de begrootte jaarlijkse €500.000,- voor deze maatregel naar THOR zou gaan in ruil voor (mee)sturing op de inzet. **De uitvoering door THOR heeft erin geresulteerd dat de handhaving zelf beduidend efficiënter is geworden:** voor minder geld kunnen meer fietsen geknipt worden. De bijdrage uit het programmabudget blijkt lang niet in zijn geheel nodig. Wel kende de reorganisatie van de handhaving gebruikelijke opstartperikelen in een nieuwe samenwerking en ervaart het programma minder sturingsmogelijkheden om handhaving ook snel en efficiënt op de vanuit het programma gewenste locaties in te kunnen zetten. **De samenwerking verloopt inmiddels beter maar nog steeds is er vanuit de pijler behoefte aan een nauwere uitwisseling van informatie over de handhaving om resultaten en nieuwe knelpunten beter in kaart te brengen en daarop te sturen.**

Stadsbrede uitrol van enkele parkeeroplossingen werd belemmerd door concurrerende richtlijnen voor de openbare ruimte (bijvoorbeeld Puccini), maar inmiddels zijn de mogelijkheden verruimd. Stadsbrede uitrol van bijvoorbeeld Parkeer & Loop-palen en streetprints dragen volgens de pijler bij aan de zichtbaarheid en het gebruik van parkeeroplossingen in de stad. Deze oplossingen werken namelijk het best als de concepten herkend worden en over de hele stad consistent zijn. Ook het inzetten op campagnes rondom deze concepten heeft grotere kans van slagen als de oplossingen stadsbreed zijn te vinden. Inmiddels zijn de fysieke elementen van deze oplossingen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte opgenomen.



Figuur 4.2: Parkeer & Loop-voorziening (gemeente Amsterdam)

De pilots die bij de pijler Gemakkelijk fietsparkeren horen kennen enige vertraging.

Het gaat hier om de maatregelen 40 en 41. In het geval van maatregel 40 (Chipparkeren) heeft het programma te maken met een aanbesteding die trager liep dan verwacht. Begin 2021 worden er 10.000 fietschips geleverd. Samen met NS wordt deze pilot geëvalueerd en komt er mogelijk een bredere uitrol van de fietschips. Daarmee verloopt de maatregel nu wel naar wens. Wat betreft maatregel 41 (Fietsparkeerregulering op hotspots) zijn diverse simpele en werkbare oplossingen voor fietsregulering gerealiseerd: dubbelgebruik, pop-up met diaprojectie en een pilot met één-uursvakken, maar is het lastiger invulling te geven aan de hierbij specifiek benoemde oplossing voor bewonersparkeren en betalingsbereidheid. De pijler is nog volop bezig om tot een concept te komen dat hier invulling aan geeft en ook daadwerkelijk getest kan worden.

De subsidieregeling voor buurtfietsenstallingen is later tot stand gekomen dan gewenst. De voorbereidingen voor de uitvoering van maatregel 39 (Subsidieregeling buurtfietsenstallingen) duurden langer dan verwacht. De subsidieregeling wordt naar verwachting eind 2020 vastgesteld. Uitvoering van maatregel 38 (Toolbox voor ondernemers) is in grote mate afhankelijk van de subsidieregeling, vandaar dat deze maatregel ook achter loopt op schema.

4.2.2 Aanbevelingen

Algemene aanbevelingen

Tot nu toe zijn veel quick wins behaald binnen de hotspots. Het is nu zaak om verder in te zetten op projecten die meer inspanning vergen binnen de hotspots. Ook is het kansrijk om de quick wins te behalen op knelpunten buiten de hotspots uit het MJPPF (juist ook buiten de Ring). Enkele complexere maatregelen waarop extra inzet gewenst is zijn hieronder beschreven. Daarnaast zou het veel winst opleveren als de geleerde lessen en de ontwikkelde concepten ten aanzien van de quick wins ook buiten de hotspots ingezet kunnen worden. Dat vraagt om een scopewijziging in het MJPF (zie concreet voorstel bij maatregel 30).



Figuur 4.3: Fietsvlonder (gemeente Amsterdam)

Locatiespecifieke oplossingen die het programma ten aanzien van parkeren voor gehandicapten (maatregel 26) en scooterparkeren ontwikkelt lopen tegen beperkingen aan. Deze oplossingen worden ontwikkeld omdat er nog geen stadsbreed beleid is voor deze onderwerpen. **Het is aan te bevelen om deze thema's bij Beleid te beleggen.**

De focus van de pijler ligt sterk op het 'oplossen van problemen en knelpunten'. Er zou meer aan visievorming gedaan kunnen worden ten aanzien van fietsparkeren in de toekomst van de stad. Daarbij gaat het om verder kijken naar de toekomst en fietsparkeren als integraal onderdeel zien binnen mobiliteitstransties en de toekomst van de stad. Het is aan te bevelen om de gebruiker meer centraal te laten staan, bijvoorbeeld door middel van *design thinking*, en om vanuit dit denken te komen tot een betere integratie van fietsparkeren met nieuwe gebiedsontwikkelingen.

De groeiende diversiteit in type fietsen vraagt om aandacht voor de toegankelijkheid van stallingen. Zwaardere elektrische fietsen en fietsen met afwijkende afmetingen maken een steeds groter deel uit van de fietsenpopulatie. Juist voor deze fietsen is het wenselijk om voldoende plekken in gebouwde stallingen aan te kunnen bieden.

Aanbevelingen per maatregel

Maatregel 24: Handhaving 'foutparkeerders' & Maatregel 27: Meer plek in het rek: opschoonactie

Beide maatregelen worden nu formeel uitgevoerd door THOR. De samenwerking is na enige opstartperikelen verbeterd, maar nog is er vanuit het programma behoefte aan meer informatie-uitwisseling over de inzet van handhaving en de resultaten. Hiermee kan het programma resultaten en nieuwe knelpunten beter in kaart brengen en daarop sturen. Het is daarom aan te bevelen om de samenwerkingsketen in de handhaving verder te optimaliseren.

Maatregel 28: Betere vindbaarheid van fietsparkeerplekken

Inmiddels zijn de beoogde bewegwijzering en dynamisch verwijssysteem gerealiseerd. De genoemde acties uit het MJPF zijn daarmee uitgevoerd. Een onderzoek naar de effectiviteit van deze systemen is wenselijk, en voorzien. Het is aan te bevelen om dit onderzoek ook onderdeel van de maatregel te laten zijn.

Maatregel 30: Meer fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte

De uitvoering van de maatregel loopt op schema en is succesvol. De gebiedsteams uit de stadsdelen leveren nieuwe knelpuntlocaties en waar mogelijk worden hier nieuwe vakken/rekken/nietjes geplaatst. De maatregel heeft tot veel nieuwe fietsparkeerplaatsen geleid tegen relatief geringe kosten. Het programma richt zich, naar de formulering in het MJPF, op de knelpunten binnen de hotspots. De intentie van het programma is om ook in te zetten op knelpunten buiten de hotspots. Stadsdelen hebben na de aanpassing van het bestuurlijk stelsel minder geld en capaciteit beschikbaar voor het aanpakken van knelpunten. Het programma neemt nu al veel opgaven van de stadsdelen over. Het is aan te bevelen deze uitbreiding van de scope op te nemen in de maatregel.

Maatregel 31: Fietsparkeren integraal onderdeel van herinrichtingsprojecten

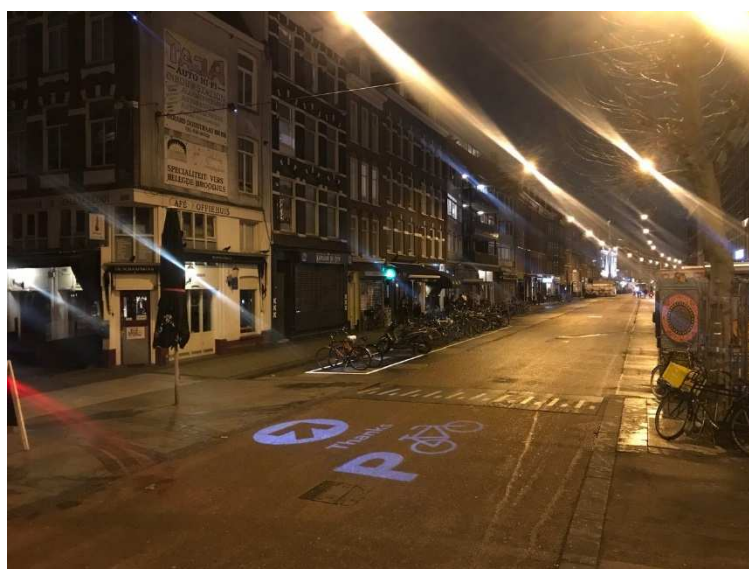
De aansluiting bij herinrichtingen en gebiedsontwikkelingen vanuit fietsparkeren is een quick win en kan beter. Voor deze laatste periode wordt extra inzet gepleegd om de samenwerking met projectteams te intensiveren en nog eerder aan te haken in processen om benodigde aanpassingen te kunnen inbrengen.

Maatregel 33: Slim gebruik van parkeer ruimte auto's en fietsen

Op dit moment worden nog maar op kleine schaal autoparkeerplaatsen omgezet naar ruimte voor de fiets. De parkeerdruk van de auto is momenteel nog leidend in het vrijgeven van locaties, terwijl het streven zou moeten zijn om ruimten in te richten naar (toekomstig) gebruik met speciale aandacht voor verblijven en actieve vervoerwijzen. De Agenda Autoluw biedt kansen voor versnelling en voor grootschaligere omzetting van autoparkeerplaatsen naar ruimte voor o.a. de fiets. Hierin is het programma afhankelijk van de uitvoering van de Agenda en mogelijk aanvullende maatregelen, die om politieke keuzes kunnen vragen.

Maatregel 35: Gebouwde stallingen

De uitdagingen zijn groot in het zoeken naar mogelijkheden voor en het en realiseren van inpandige of ondergrondse stallingen in bestaande of nieuwe gebouwen. De mogelijkheden om deze voorzieningen vanuit het programma alleen te bereiken zijn beperkt. Dit kan een significante bedreiging zijn voor het MJPF en de doelstellingen. De behoefte aan stallingen in de centrumgebieden blijft groot. Realisatie van deze stallingen is van groot belang om in de centrumgebieden een prettig en aantrekkelijk openbare ruimte te creëren. Daarom is politieke aandacht voor deze maatregel nodig.



Figuur 4.4: Verwijzing naar fietsparkeerplaatsen door middel van projectie op straat (gemeente Amsterdam)

Maatregel 36: Voldoende vindbare fietsparkeerplaatsen bij grote OV-locaties

De maatregel ligt op koers. De realisatie van de output van de maatregel (40.000 fietsparkeerplaatsen bij grote OV-locaties in 2030) ligt op schema. Het is echter van belang om realisatie van deze output niet als eindstation te zien. Het faciliteren van de fiets-OV combinatie is van cruciaal belang voor de stad. Het is daarom van groot belang om te blijven investeren in deze maatregel en om een strategie voor de langere termijn te ontwikkelen voor de toekomst wat betreft de plaats van de fiets en het OV in het mobiliteitssysteem dat Amsterdam voor ogen heeft. Dit vraagt om politiek aandacht.

Maatregel 37: Fiets- en scooterparkeernorm nieuwbouw

Advies is om dit onderwerp geheel bij Beleid te beleggen.

Maatregel 39: Subsidieregeling buurtfietsenstallingen

De voorbereidingen voor de subsidieregeling vergde veel tijd. Voor de komende 2 jaar is extra inzet gewenst om de regeling onder de aandacht te brengen in buurten, om daarmee optimaal gebruik te maken van de regeling.

Maatregel 41: Pilots voor fietsparkeerregulering op de hotspots.

Diverse pilots voor het flexibel gebruik van de openbare ruimte zijn uitgevoerd: pop-up op de Albert Cuyp, dubbelgebruik laad- en losplekken & fietsparkeerplekken in diverse stadsstraten en één-uursvak in de Warmoesstraat. Een oplossing specifiek voor bewonersparkeren en betalingsbereidheid heeft plaatsgevonden in in pandige stallingen in aanwijsgebieden. In de openbare ruimte is dit een lastige opgave. Een verkenning naar de mogelijkheid van fietstags wordt opgepakt. Extra inzet vanuit het programma hierop is dus gewenst.



Figuur 4.5: Effect van fietsparkeermaatregelen nabij Kinkerstraat (gemeente Amsterdam)

4.3 Pijler Het nieuwe fietsen

De pijler Het nieuwe fietsen houdt zich bezig met een diverse set aan maatregelen. Dit betreft maatregelen die het fietsgebruik moeten stimuleren. Primair richt de pijler zich volgens het MJPF op het stimuleren van het gebruik van de fiets, het vergroten van de fietstevredenheid door in te zetten op ‘passend’ gedrag van fietsers en het vergroten van de aantrekkelijkheid van de fietsrit.

Tegelijk horen bij de pijler ook maatregelen die een minder duidelijke link hebben met het stimuleren van fietsgebruik en passend gedrag, zoals het opzetten van een Platform voor kennisdeling en innovatie (46), het Gemakkelijker en sneller terugvinden van de fiets bij het Fietsdepot (48) en het Onderzoeken van stadsdistributie per fiets (54). Daarmee lijkt de pijler ook enkele ‘overige’ maatregelen te bevatten: maatregelen die in ieder geval geen relatie hebben met fietsinfrastructuur of fietsparkeervoorzieningen maar die de gemeente toch belangrijk acht voor het faciliteren van de fiets en het promoten van Amsterdam Fietsstad. Dat maakt de pijler minder vast omljnd, waardoor het lastig is te beschrijven waar de pijler precies voor staat en wat de kerntaken zijn.

De volgende paragrafen beschrijven de voortgang, relatie met de doelstellingen en de aanbevelingen voor de pijler Het nieuwe fietsen. Tabel 4.3 geeft een overzicht van de resultaten per maatregel.

4.3.1 Activiteiten en voortgang

Alle maatregelen zijn in gang gezet en hebben tot concrete acties geleid. Twee maatregelen zijn reeds volledig uitgevoerd. Het gaat om de maatregelen 43 (Marktverkenning deelfietsen) en 54 (Onderzoek stadsdistributie per fiets). De marktverkenning deelfietsen heeft geleid tot besluitvorming, waarna op dit moment onder het programma Deelmobiliteit gebiedsgerichte experimenten worden uitgevoerd met (elektrische) deelfietsen van vier geselecteerde marktpartijen. Het onderzoek naar de stadsdistributie per fiets is uitgevoerd in samenwerking met de Hogeschool van Amsterdam. Na dit onderzoek is besloten om dit onderwerp verder bij het programma Stadslogistiek en Kennis & Kaders te beleggen.

De voortgang van een deel van de maatregelen is minder dan gewenst. Het is echter niet altijd goed aan te geven wat de precieze voortgang is, omdat veel maatregelen in het meerjarenplan niet smart geformuleerd zijn. Veel maatregelen zijn omschreven als het inspelen op kansen en het uitvoeren van onderzoeken, experimenten en pilots, zonder duidelijk te maken wat voor actie, onderzoek, experiment of pilot wordt beoogd en wat het concreet moet opleveren. Toch geldt voor een aantal pilots en campagnes dat de inzet en ontplooiende concrete activiteiten nog vrij beperkt zijn. Dit betreft de maatregelen 45 (Fietsgebruik aanmoedigen in samenwerking met GGD en Stadsdelen), 47 (Fietsvriendelijke maatregelen), 50 (Campagne gedragsverandering bij fysieke ingrepen) en 53 (Inspelen op kansrijke initiatieven). Inmiddels zijn meerdere campagnes opgezet en is aan een communicatiestrategie gewerkt. Deze strategie is nu gereed om de campagnes beter te ondersteunen.

Een belangrijke reden voor de vertraging is het dat de pijler in de beginfase moeite heeft gekost om een integrale visie op de inhoud met bijbehorend werkprogramma te ontwikkelen. De diversiteit aan maatregelen en de open formulering van veel maatregelen hebben hier een rol in gespeeld. Zo wordt in het MJPF gesproken over begrippen als 'passend gedrag' zonder dat hier concreet invulling aan wordt gegeven en daarmee de pijler een heldere richting wordt gegeven. Ook de term 'campagne' (maatregelen 49 en 50) leidde aanvankelijk tot interne discussie over hoe deze precies opgevat en ingevuld dienden te worden. De pijler had daarom, in vergelijking met de andere pijlers, een langere aanlooptijd nodig om vanuit een omvattend werkprogramma maatregelen concreet in te vullen en deze te starten. **Inmiddels is de pijler gestart deze uit te voeren en meer focus aan te brengen in de onderdelen waarop inzet wordt gepleegd.**

Na de opstartfase weet de pijler steeds beter een eigen verhaal te ontwikkelen en uit te dragen, gericht op het belang van het stimuleren van de 'emotionele beleving' van fietsers tijdens hun fietsrit. Een belangrijk fundament hierin is het vormgeven van een nieuwe methode voor het meten van de fietstevredenheid. Deze nieuwe methode is succesvol uitgevoerd in de recente meting van de fietstevredenheid. Deze meetmethode is geënt op de klanttevredenheidsonderzoeksmethode zoals deze onder NS-reizigers wordt gebruikt.¹ Deze meetmethodiek geeft ten opzichte van de oude meetmethodiek meer inzicht in de onderliggende factoren van de fietstevredenheid. De resultaten van de laatste meting laten zien dat 30% van de fietstevredenheid wordt bepaald door de emotionele beleving van fietsers tijdens de rit. Dit geeft een rationale voor het verder inzetten op de aantrekkelijkheid van fietsroutes en het stimuleren van de fietsbeleving, onder andere door in te zetten op groen, prettige omgevingsstimuli en afwisseling.

De pijler heeft in de beginfase echter relatief veel moeite moeten doen om het ontwikkelde overkoepelende 'verhaal' met betrekking tot de fietsbeleving en fietsgedrag te laten landen binnen de organisatie. Dit verhaal over de 'softere' kanten van fietsgebruik was en is relatief nieuw voor personen en afdelingen die zich binnen de gemeente met de fiets bezig houden. Er was, en is nog steeds, overtuigingskracht nodig om binnen de organisatie aandacht te vragen voor het belang van fietsbeleving wanneer het gaat om het faciliteren van de fiets in de stad. Het lukt de pijler steeds beter om hier aandacht voor te vragen. Daarbij helpt het dat de pijler meer probeert stakeholders zelf hun vragen te laten formuleren als het gaat om gedrag, beleving en aantrekkelijkheid, en daar vervolgens op in speelt.

¹ Meet4research (2019) Rapportage Fiets Belevings Monitor, november 2018-februari 2019; Van Hagen & Bron (2014) Enhancing the experience of the train journey: changing the focus from satisfaction to emotional experience of customers. Transport Research Procedia 1, 253-263.



	Bijdrage doelen MJPF	Kosten- effectiviteit	Voortgang	Verwachte voortgang	Realisatie in 2022	Gewenste bijsturing	Extra inzet door	Opmerkingen
43. Marktverkenning deelfietsen	■	■	■	■	✓	👍		Verkenning is uitgevoerd. Onderwerp is verder belegd bij programma Deelmobiliteit.
44. Uitbreiding deelfiets bij stations en introductie deelfietsen bij metrohaltes	■	■	■	■	■	👍		Pilots zijn gestart. Onderwerp is verder belegd bij programma Deelmobiliteit.
45. Fietsgebruik aanmoedigen in samenwerking met GGD en stadsdelen	■	■	■	■	■	👍		Meer betrokkenheid nodig in ZO. Acties worden opgepakt.
46. Platform voor kennisdeling en innovatie	■	■	■	■	■	+	Programma Fiets	Platform is gerealiseerd. Vullen platform met data loopt achter op schema. Meer inzet gewenst.
47. Fietsvriendelijke maatregelen	■	■	■	■	■	-		Uitvoering loopt achter vanwege praktische en organisatorische obstakels. Impact maatregel is beperkt. Daarom inzet op andere maatregelen kansrijker.
48. Gemakkelijk en sneller je fiets terugvinden in het fietsdepot	■	■	■	■	■	👍		Onderzoeken lopen. Het is wenselijk om maatregelen met technologische innovaties (13, 40 en 48) meer integraal op te pakken.
49. Campagne het nieuwe fietsen	■	■	■	■	■	+	Programma Fiets	Er lopen diverse acties (deels i.s.m. verkeersveiligheid). Meer structuur nodig is gewenst.
50. Campagne gedragsverandering bij fysieke ingrepen	■	■	■	■	■	👍		'Campagne' blijkt niet altijd zinvol, nauwere samenwerking met Infra komt van de grond.
51. Fietslab Het nieuwe fietsen	■	■	■	■	■	👍		Verskillende initiatieven zijn afgerond (bijv. Ping). Meer inzet gewenst. Bundelen met maatregel 46 en 53. Meeliften op Fietslabs parkeren biedt kansen. Samen met Infra wordt Gedragsonderzoek Binnenring wordt opgezet.
52. Afspraken maken met fietsverhuurders	■	■	■	■	■	👍		Urgentie afhankelijk van corona.
53. Inspelen op kansrijke initiatieven	■	■	■	■	■	+	Programma Fiets	Nog weinig initiatieven. Bundelen met maatregel 46. Meer inzet is gewenst.
54. Onderzoek stadsdistributie per fiets	■	■	■	■	✓	👍		Onderzoek is reeds afgerond. Onderwerp is verder belegd bij Programma Stadsdistributie.
Bijdrage aan doelstellingen MJPF	■ In zeer grote mate	■ In grote mate	■ In redelijke mate	■ In geringe mate	■ Niet			
Kosteneffectiviteit	■ Zeer hoog	■ Hoog	■ Redelijk	■ Laag	■ Zeer laag			
Voortgang / Verwachte voortgang	■ Voor op schema	■ Enigszins voor op schema	■ Goed op schema	■ Enigszins achter op schema	■ Achter op schema			
Realisatie in 2022	✓ Reeds afgerond	■ Gerealiseerd (100%)	■ Grotendeels gerealiseerd (75-100%)	■ Deels gerealiseerd (50-75%)	■ Enigszins gerealiseerd (25-50%)	■ Niet/zeer beperkt gerealiseerd (0-25%)		
Gewenste bijsturing	+	Extra inzet gewenst	👍 Maatregel loopt goed. Geen extra/minder inzet gewenst.	-	Minder inzet gewenst			

De pijler heeft in de beginfase op creatieve wijze gezocht naar invulling van de maatregelen, om deze vanuit een nadruk op fietsbeleving vorm te geven. Omdat veel maatregelen relatief ‘open’ zijn geformuleerd is daar vanuit het MJPF ook ruimte voor. **Daarbij is echter in de beginfase meer aandacht gegaan naar de inhoud dan naar draagvlak binnen en buiten de organisatie. Dit heeft ertoe geleid dat ideeën en initiatieven niet altijd goed van de grond kwamen.** Een voorbeeld is het initiatief *Bridge Symphonies*, waarbij de wachttijd voor fietsers bij een open brug door muziek veraangenaamd zou worden. Het draagvlak voor dit initiatief was echter, vanwege weerstand vanuit omwonenden, niet voldoende om het initiatief ten uitvoer te brengen. Inmiddels weet de pijler beter rekening te houden met de bestuurlijke en politieke randvoorwaarden voor succesvolle uitvoering van de maatregelen.

De pijler weet goed aan te haken bij andere pijlers. Zo werkt de pijler samen met de pijler Comfortabel doorfietsen bij het adviseren over aantrekkelijke fietsroutes en het vormgeven van fietsvriendelijke maatregelen. Ook heeft de pijler een grote rol in opzetten van een gedragsaanpak gericht op fietsers en is de pijler betrokken bij acties rondom het stimuleren van omgevingsbewust parkeren binnen de pijler Gemakkelijk fietsparkeren. Dit zijn voorbeelden van goede kruisbestuivingen tussen de pijlers.

De Ping if you care-pilot is een erg succesvolle pilot geweest. In de pilot hebben in de maanden maart en april 2019 ruim 700 fietsers feedback gegeven over hun ervaringen tijdens hun fietsritten. Via een ‘pingknop’ konden zij tijdens het fietsen aangeven op welke locaties zij negatieve of positieve fietservaringen hadden. Dit leverde veel bruikbare inzichten op over het fietsgedrag en de fietsbeleving in de stad, zowel over patronen hierin (kwantitatief) als over de onderliggende redenen daarvan (kwalitatief). **Ook hebben de resultaten voor een betere data-gedreven onderbouwing en prioritering geleid bij het aanpakken van infrastructurele knelpunten binnen de pijler Comfortabel doorfietsen.** Waar mogelijk is de opbrengt van het Ping-onderzoek teruggekoppeld aan projectteams op plekken waar al een fysieke herinrichting gepland staat. De pilot heeft relatief veel investeringen geleverd, maar heeft ook veel publiciteit opgeleverd voor het programma.

4.3.2 Aanbevelingen

Algemene aanbevelingen

Het is kansrijk om nader in te zetten op ‘aantrekkelijkheid’ en ‘fietsbeleving’ om daarmee de fietstevredenheid te verhogen. Uit het nieuwe fietstevredenheidsonderzoek blijkt dat een positieve stimulering van de fietsbeleving in grote mate de fietstevredenheid beïnvloedt. Daarnaast is het van belang om in de gedragsaanpak enerzijds in kaart te brengen wat de aard en omvang van het ‘gedragsprobleem’ is voor Amsterdammers en anderzijds actief in te zoomen op specifieke locaties in de stad waar zich regelmatig gedragsproblemen voordoen. Wel blijkt na meerdere pilots en campagnes dat gedrag lastig te sturen is, waardoor inzet op aantrekkelijkheid en beleving waarschijnlijk meer rendement oplevert in het streven naar een grotere fietstevredenheid.

Het verdient aanbeveling om meer focus in de pijler aan te brengen. Er worden nu veel verschillende type maatregelen uitgevoerd, waarbij meerdere maatregelen tevens op te delen zijn in meerdere deelmaatregelen. Uitvoering hiervan resulteert in het opzetten van kleinschalige en gefragmenteerde projecten, waar relatief veel energie in gaat zitten terwijl deze naar verwachting relatief weinig opbrengen.

Niet alleen zorgt focus voor een efficiëntere inzet van de beperkte capaciteit binnen de pijler, ook kunnen daarmee meer grootschalige, in het oog springende projecten worden gerealiseerd. Deze zijn nodig om de zichtbaarheid van de fietsmaatregelen te vergroten. Alleen wanneer fietsers ingrepen ook daadwerkelijk zien, horen of ervaren, en daadwerkelijk als verbetering opmerken, zullen zij positiever over hun fietsrit oordelen. Dat vraagt om groter denken en meer risico's nemen dan nu het geval is. De open formuleringen van veel maatregelen uit het MJPF bieden hiervoor ruimte. Hiervoor is echter ook draagvlak vanuit de organisatie nodig, wat in de praktijk lastig blijkt.

Het is zaak om de inmiddels ontwikkelde duidelijkere communicatiestrategie binnen de pijler verder uit te dragen. Een meer nadrukkelijke communicatie helpt om meer draagvlak binnen de organisatie te creëren en om de fietsers te laten zien dat de stad actief inzet op het veraangename van de fietsrit.

De pijler kan meer inzetten op het versterken van haar lokale netwerken om het stimuleren van het gebruik van de fiets in de beoogde stadsdelen meer vorm te geven. De pijler heeft de personen en organisaties die vanuit maatschappelijke betrokkenheid initiatieven doen op dit gebied niet altijd in vizier. Stadsdelen hebben die wel in het vizier, maar voor de pijler blijft het met de beperkte capaciteit lastig om die informatie te achterhalen en om netwerken uit te breiden. Deze netwerken zijn cruciaal om de kracht van lokale initiatieven te gebruiken om tegen relatief geringe kosten effectief in te zetten op fietsstimulering.

Er kan meer aangesloten worden op initiatieven vanuit Agenda Autoluw die gericht zijn op fietsstimulering, bijvoorbeeld het aansluiten op de motie om i.p.v. gratis OV voor kinderen, gezinnen op de fiets te krijgen. Ook kan vanuit de motie fietscultuur kunnen kansen opgepakt worden die het fietsgebruik in de beoogde stadsdelen kunnen vergoten.

Aanbevelingen per maatregel

Maatregel 46: Platform voor kennisdeling en innovatie

Inmiddels is een consortium aangetrokken en is het raamwerk voor een online platform gereed. Het programma en het consortium boeken echter nog niet voldoende resultaat om het platform te vullen met relevante data. Ook kennisdeling buiten het digitale platform om komt onvoldoende van de grond. Kennisdeling en het digitale platform wordt van groot belang geacht om data te ontsluiten, resultaten en ervaringen uit te wisselen binnen de buiten de organisatie en om het imago van Amsterdam Fietsstad te bevorderen. Daarom is meer aandacht voor deze maatregel vanuit het programma gewenst.

Maatregel 47: Fietsvriendelijke maatregelen

De uitvoering loop achter vanwege diverse praktische en organisatorische obstakels. De in het MJPF genoemde acties zijn erg beperkt qua scope en de verwachte impact is gering. De verhouding tussen inzet en opbrengt is ongunstig. Vanuit de aanbeveling om meer focus in de pijler te brengen is het advies om de inzet op deze maatregel te verminderen en in plaats daarvan in te zetten op maatregelen waarvan inzet een hoger rendement heeft.

Maatregel 49: Campagne Het nieuwe fietsen

Er zijn reeds verschillende initiatieven opgezet, deels in samenwerking met het programma Verkeersveiligheid. De initiatieven zijn echter gefragmenteerd. Een meer gestructureerde aanpak is nodig om meer opbrengst uit deze maatregel te genereren.

Maatregel 53: Inspelen op kansrijke initiatieven

Tot nu toe zijn nog weinig initiatieven ontplooid. Daarom is meer inzet gewenst op deze maatregel. Het is kansrijk om de uitvoering van deze maatregel met maatregel 46 en 51 te bundelen. Het is van belang om aan opbouw van kennis en ervaringen in deze initiatieven te werken, ten behoeve van toekomstige projecten en initiatieven binnen en buiten de stad. Dit draagt bij aan het imago Amsterdam Fietsstad.



Figuur 4.6: Diversiteit in type (deel)fiets nabij buurthub (gemeente Amsterdam)

5

Evaluatie Programma en doelstellingen MJPF

Nadat in het vorige hoofdstuk de bevindingen per pijler en per maatregel zijn gegeven, gaat dit hoofdstuk in op meer algemene resultaten. Daarbij wordt allereerst aandacht gegeven aan enkele bevindingen en reflecties over de inhoud en de uitvoering van het MJPF. Daarna wordt nader ingegaan op de relatie van de uitvoering van het MJPF met de doelstellingen van het plan.

5.1 Programma algemeen

5.1.1 Bevindingen inhoud MJPF

Meerdere maatregelen zijn in het MJPF niet smart geformuleerd en kennen een open invulling. Deze maatregelen zijn in het MJPF geoperationaliseerd als het doen van onderzoek en verkenningen, het uitvoeren van experimenten en pilots, en het inspelen op kansen. Het MJPF vult meer dan eens niet in wat hiermee wordt bedoeld. **Dit maakt het lastig om uitspraken te doen over de mate van voortgang en effectiviteit van de maatregelen, laat staan de unieke bijdrage aan de voortgang op de indicatoren.** Tegelijk biedt een open formulering van deze maatregelen voor het programma ruimte om deze naar eigen inzichten in te vullen, gebaseerd op eigen creativiteit, voortschrijdend inzicht en kansen die zich op het moment voordoen. Die ruimte wordt door de pijlers Comfortabel doorfietsen en Gemakkelijk fietsparkeren succesvol opgepakt. Bij de pijler Het nieuwe fietsen heeft het daarentegen veel inspanning gekost om invulling te geven aan deze open maatregelen.

Binnen het programma zijn enkele aansprekende innovatieve concepten ontwikkeld en uitgevoerd. Het gaat dan onder andere om het succesvol inzetten van kennis uit het vorig programma Fiets, de 'frietzak' en 'banaan', en nieuwe concepten als pop-up fietsparkeren met projectoren en Parkeer en Loop-voorzieningen. Ook wordt ervaring opgedaan met FLIR-camera's, die drukte meten op basis waarvan eerder groen gegeven kan worden aan fietsers bij verkeerslichten. Wat betreft fietsparkeren zijn dynamische verwijssystemen geïntroduceerd en wordt ervaring opgedaan met fietstags en bikelanes, automatische in- en uitcheckpoorten waar je met de OV-chipkaart of bankpas kan in- of uitchecken. **Deze innovaties dragen op positieve wijze bij aan het imago Amsterdam Fietsstad en aan kennisontwikkeling.**

Tegelijk wordt signaleerd dat meerdere pilots minder aandacht krijgen dan gewenst. Het gaat hier onder andere om de pilots met chips (buiten de pilot bij stationsstallingen), terwijl deze relevant zijn voor de toekomst van de fiets. Extra aandacht voor de pilots met chips is nodig omdat deze een potentieel interessant instrument vormen in het beter reguleren van het stallen van fietsen en het stimuleren van de doorstroming in de stad. Gegeven de druk van rijdende en gestalde fietsen en het feit dat Amsterdam leidend wil zijn in ontwikkelingen op het gebied van fiets moet Amsterdam zich verhouden tot deze technologische innovaties. Ten opzichte van de harde infrastructurele maatregelen dreigen deze pilots minder prioriteit te krijgen.

De gemeentelijke Amsterdam kan zich sterker inzetten op het centraliseren, breder toegankelijk maken en stimuleren van het gebruik van binnen het programma opgehaalde data. Dit geldt bijvoorbeeld voor de resultaten van de Ping if you care-pilot. Deze pilot heeft een schat aan gegevens opgeleverd over knelpunten en ervaringen van fietsers, die ook in andere projecten en programma's buiten het programma Fiets van waarde kunnen zijn. Datzelfde geldt ook voor tellingen en metingen die gedaan worden. Deze worden veelal projectmatig uitgevoerd, zonder dat deze centraal bijeengebracht worden. Hierdoor worden kansen gemist om resultaten van metingen en tellingen breder toepasbaar te maken. Hoewel een platform voor kennisdeling en innovatie in ontwikkeling is, leeft onder het programma de zorg dat er onvoldoende structuur en capaciteit aanwezig is om data samen te brengen en meer uit de data te halen dan tot nu toe gedaan wordt.

5.1.2 Bevindingen proces uitvoering MJPF

Het programma laat zich bij meerdere maatregelen leiden door een dynamische aanpak, waarbij het acteert op basis van hernieuwde prioriteringen en kansen die voorbij komen (o.a. herinrichtingen). In de prioritering van aan te pakken knelpunten spelen de uitkomsten van de Ping if you care-pilot bijvoorbeeld een grote rol. Deze dynamische aanpak maakt het minder makkelijk om vooraf geformuleerde vaste doelen te halen, maar is van meerwaarde om een zo hoog mogelijk rendement op investeringen te halen. Wel moet er aandacht zijn voor een goede vastlegging van de onderbouwing. Deze moet ook voor actoren buiten het programma inzichtelijk gemaakt worden.

De aanpassing van het bestuurlijk stelsel in 2018 heeft geleid tot enige vertraging in de uitvoering van de enkele maatregelen. De aanpassing heeft voor de uitvoering van het MJPF geleid tot het nieuw moeten inrichten van contacten en werkprocessen en gerelateerde onduidelijkheid over verantwoordelijkheden. Ook is er minder geld voor de stadsdelen beschikbaar om vanuit de stadsdelen bij te dragen aan de doelen van het MJPF.

Er is een goede samenwerking met externe partijen. In deze evaluatie is specifiek gesproken met de Vervoerregio en de Fietzersbond. Beide partijen geven aan dat er frequent overleg is en dat de contacten prettig zijn. Wel uiten beide partijen hun zorgen als het gaat om de uitvoering van het MJPF. De Vervoerregio geeft als zorg aan dat de realisatie van nieuwe verbindingen vertraging oploopt. De Vervoerregio vindt de nieuwe verbindingen, vooral naar de gebieden aan de rand en buiten de stad belangrijk met het

oog op het realiseren van een hoogwaardig fietsnetwerk op regioniveau. Ook de Fietzersbond vindt de vertraging in het aanleggen van nieuwe verbindingen (vooral Groennet) zorgelijk. Verder is de bond kritisch op het functioneren van de Binnenring vanwege de hoge intensiteit van motorvoertuigen en risico op conflicten. Ook signaleert de Fietzersbond dat de fiets niet altijd de prioriteit krijgt die het volgens het MJPF zou moeten hebben.

Het programma Fiets en Beleid werken intensiever samen. Medewerkers sluiten vaker aan bij elkaars overleggen. Dit is essentieel om het programma en Beleid beter op elkaar af te stemmen. Er is een gevaar dat het programma vanuit de drive om oplossingsgericht knelpunten op te lossen taken van Beleid op zich neemt. Dat kan zorgen voor verminderde capaciteit voor de uitvoering van het programma. **Er is nadere afstemming nodig over wanneer het gewenst is om van ad hoc oplossingen tot stadsbreed beleid te komen,** bijvoorbeeld als het gaat om fietsparkeren voor fietsers met een beperking.

5.2 Voortgang en reflectie op de indicatoren

De voortgang op de doelstellingen van het MJPF wordt jaarlijks gemonitord. Deze monitoring geschiedt aan de hand van 7 doelindicatoren en 5 outputindicatoren. In deze paragraaf beoordelen wij de voortgang op de indicatoren per pijler en geven wij daar een aantal reflecties over.

Comfortabel doorfietsen

Hoewel de effecten van de maatregelen over het algemeen positief worden ingeschat, is aan de hand van de indicatoren niet goed vast te stellen wat de bijdrage van de pijler is op de doeltellingen. Dat heeft met de keuze voor de indicatoren te maken. Deze dekken in onvoldoende mate de maatregelen.

Er zijn twee doelindicatoren:

- Twee maatregelen (maatregel 1 en 2) hebben een directe relatie met de doelindicator 'Percentage fietspad waarvan minimale breedte 2,5 meter is'. Er zijn goede vorderingen gemaakt op deze indicator. In de programmaperiode is 11,4 kilometer van het Plusnet Fiets binnen de ring en ten zuiden van het IJ aan de gewenste breedte toegevoegd. Bij een nog groter deel is minder maar wel significante verbetering bereikt. Het is echter niet realistisch om overal te streven naar minimaal 2,5 meter brede Plusnetroutes. Op veel plekken in de stad is de fysieke ruimte beperkt. De mogelijkheden voor verbreding raken steeds meer uitgeput.
- De andere doelindicator ('Rapportcijfers kwaliteit fietsnetwerk') is een erg brede indicator en wordt stadsbreed gemeten, op één moment in het jaar. Deze laat tot nu toe geen verbetering zien. In 2019 was het rapportcijfer een 6,7, even hoog als in de nulmeting (2017) terwijl de doelstelling een 7,0 in 2025 is. De indicator is maar in beperkte mate in staat om het effect van gerichte, lokale verbeteringen te vangen. Bovendien wordt de score bepaald door factoren die niet of nauwelijks door het programma kunnen worden beïnvloed,

zoals de sterke toename van het aantal fietsers en toenemende snelheidsverschillen op het fietspad (o.a. elektrische fietsen). Een eventuele stijging in de tevredenheid naar aanleiding van de maatregelen zal zich waarschijnlijk pas in een later stadium manifesteren. Veel grote maatregelen, die naar verwachting een significante impact op het netwerk hebben en ook opgemerkt zullen worden door de fietsers, zullen niet op korte termijn volledig gerealiseerd zullen zijn.

Er zijn twee outputindicatoren:

- 'Ontbrekende schakels': Er is één maatregel die een directe relatie heeft met deze outputindicator, namelijk maatregel 16. Deze indicator vraagt aandacht. De realisatie loopt aanzienlijk achter en het beoogde aantal van 20 zal waarschijnlijk niet gehaald worden binnen de looptijd van het MJPF. Verwacht wordt dat in ieder geval 13 en mogelijk nog enkele andere verbindingen worden gerealiseerd. Op dit moment is de stand de volgende:
 - Gerealiseerd: 5;
 - In uitvoering: 1 (Spaarndammerdijk);
 - In voorbereiding aanbesteed: 2 (Elzenhagensingel en Botonde – Noorderpark);
 - In voorbereiding, realisatie vrijwel zeker: 3 (waaronder Ruysdaelstraat en Noorderpark);
 - In voorbereiding, zeer kansrijk: 2 (Surinamestraat en Kadoelerbeek).
- 'Aantal KIM's': Er is één maatregel die een directe relatie heeft met deze outputindicator, namelijk maatregel 11. Het aantal KIM's ligt goed op schema. De beoogde 10 zullen naar verwachting in 2022 gerealiseerd zijn.

Op dit moment is het onvoldoende duidelijk op welke wijze 'Het percentage fietspad dat ten minste 2,5 meter breed is' gemeten wordt. Omdat dit op dit moment nergens centraal wordt geregistreerd werkt het programma aan een geografisch informatiesysteem, aan de hand waarvan de voortgang op deze indicator helderder te verantwoorden is. Dit systeem geeft ook inzicht in bijvoorbeeld het aantal ontbrekende schakels dat buiten het programma wordt opgepakt. Mogelijk leidt dit tot nieuwe inzichten over de uitgangssituatie en de haalbaarheid van de doelstelling.

Verder is op basis van resultaten van de Ping if you care-pilot te overwegen om meer voorrang te geven aan de kwaliteit van het wegdek van het fietsnetwerk, en deze wellicht toe te voegen als indicator. Het valt op dat in deze pilot meer meldingen werden gemaakt over de kwaliteit van het wegdek dan over de breedte van het fietspad. Dit wekt de indruk dat (ook) effenheid een bepalende factor is in de tevredenheid over het fietsnetwerk.

Gemakkelijk fietsparkeren

De maatregelen uit de pijler Gemakkelijk fietsparken hebben over het algemeen een duidelijke link met de doelstellingen. Er zijn heldere indicatoren geformuleerd die de lading van de maatregelen grotendeels dekken.

Er zijn drie doelindicatoren:

- 'Parkeerdruk hotspots': De parkeerdruk in de hotspots is in 2019 aanzienlijk afgenomen. Deze was in 2019 129% ten opzichte van 145% in 2018. De doelstelling is 125% in 2025.
- 'Bezettingsgraad hotspots': De bezettingsgraad in de hotspots is in 2019 afgenomen. Deze was in 2019 78% ten opzichte van 84% in 2018. De doelstelling is 85% in 2025.
- 'Rapportcijfer kwaliteit fietsparkeren': Deze indicator laat aanzienlijke winst zien. In 2019 was het rapportcijfer een 6,7. In de nulmeting was dit een 5,7. Daarmee lijkt het programma goed op weg om het doelstelling van een 7,0 in 2025 te halen. Een hele punt winst in klanttevredenheid is aanzienlijk.

Er zijn 5 outputindicatoren:

- 'Parkeerdruk OV-locaties': De parkeerdruk op de OV-locaties is gestegen, van 92% in 2018 naar 99% in 2019. Bij de parkeerdruk op OV-locaties is de streefwaarde 125%.
- 'Bezettingsgraad OV-locaties': De bezettingsgraad op de OV-locaties is gestegen, van 78% in 2018 naar 83% in 2019. Bij de parkeerdruk op OV-locaties is de streefwaarde 85%.
- 'Percentage fietsen buiten de voorziening hotspots': In 2019 stond 40% van de fietsen bij de hotspots buiten een parkeervoorziening. Dit is een daling ten opzichte van de gemeten 43% in de nulmeting (2016). De streefwaarde is 32%.
- 'Percentage fietsen buiten de voorziening OV-locaties': Het aandeel fietsen buiten dat bij OV-locaties buiten een parkeervoorziening staat is niet afgenomen. In 2019 was dit 17% tegen 16% bij de nulmeting.
- 'Aantal gerealiseerde fietsparkeervoorzieningen': in de periode 2017-2019 zijn 24.722 parkeervoorzieningen gerealiseerd. De streefwaarde is 30.000-40.000. Dit gaat naar alle waarschijnlijkheid gehaald worden.

Er is behoefte aan aanvullende indicatoren voor gebouwde stallingen en stationsstallingen, naast het aantal fietsparkeerplaatsen, de parkeerdruk en de bezettingsgraad. HBF-systemen bieden mogelijkheid om bijvoorbeeld te monitoren op stallingsfrequentie en stallingsduur, om daarmee het daadwerkelijke gebruik van stallingen inzichtelijk te maken.

Het nieuwe fietsen

Het is onvoldoende duidelijk op welke manier de maatregelen van de pijler Het nieuwe fietsen bijdragen aan de doelstellingen van de pijler. De koppeling tussen de maatregelen en de doelstellingen is niet altijd evident. Daarbij worden de doelstellingen ook door andere factoren beïnvloed dan alleen de maatregelen van de pijler.

De pijler heeft twee doelindicatoren:

- Aandeel fietsverplaatsingen in Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Er is maar één maatregel die een duidelijke relatie heeft met het stimuleren van het fietsgebruik in deze stadsdelen, namelijk maatregel 45. Het aandeel

fietsverplaatsingen was in 2019 35% en is daarmee gelijk aan de doelstelling in 2025. In de nulmeting was het aandeel fietsverplaatsingen 34%.²

- 'Fietstevredenheidscijfer': In 2019 was het fietstevredenheidscijfer een 6,9. In de nulmeting was dit een 7,0. De doelstelling is een 7,5 in 2025. Er is dus nog geen winst gemaakt in de fietstevredenheid volgens dit cijfer.

Er is één outputindicator:

- 'Aantal pilots': In 2019 zijn 9 pilots uitgevoerd. Er is geen streefgetal geformuleerd.

Een aantal maatregelen mist een duidelijke relatie met de fietstevredenheid, zoals maatregelen 46, 48, 51 en 52. Daarnaast is de indicator fietstevredenheid een indicator die ook door maatregelen buiten de pijler Het nieuwe fietsen wordt beïnvloed. Ook zijn er veel externe factoren van invloed op de fietstevredenheid, zoals de drukte op de fietspaden en de snorfiets naar de rijbaan. Daarom is het niet goed mogelijk om het succes van de pijler exclusief af te lezen aan de ontwikkeling in een algemeen fietstevredenheidscijfer. Fietsgedrag- en beleving, de hoofdthema's van de pijler, zijn moeilijk te meten en in algemene indicatoren te vangen. De pijler heeft daarom (niet-gekwantificeerde) subdoelen gedefinieerd aan de hand waarvan de voortgang beter in kaart kan worden gebracht. Lokale metingen werpen meer licht op de effectiviteit van (gedrags)maatregelen.

Reflectie – de gebruiker centraal

De huidige versie van het MJPF heeft tevredenheid (algemeen, kwaliteit netwerk, fietsparkeren) als doelstelling en indicator opgenomen. Dit is een waardevolle toevoeging en een goed begin van een aanpak waarin de gebruiker centraal staat. Toch is het goed om de maatregelen en indicatoren kritisch tegen het licht te houden wanneer het gaat om de bijdrage aan de doelstellingen van het MJPF.

Vooraf wanneer het gaat om infrastructurele maatregelen staat het realiseren van output in verkeerkundige termen centraal. Het MJPF mist een duidelijke argumentatie waarom de tevredenheid van fietsers omhoog gaat wanneer op deze infrastructurele output gestuurd wordt. Wanneer de fietstevredenheid het vertrekpunt zou zijn, zouden infrastructurele maatregelen idealiter continu aan de tevredenheid en beleving van de fietser getoetst moeten worden. De fietser is namelijk het doel en de infrastructurele output een middel. Het aanleggen van bredere fietspaden kan bijvoorbeeld effectief zijn in het meer ruimte voor de fiets geven, maar bredere fietspaden kunnen ook leiden tot meer drukte en een toename van snelheidsverschillen, met mogelijk een lagere tevredenheid als gevolg. De relatie tussen infrastructurele maatregelen en fietstevredenheid is dus niet altijd zonder meer evident.

Daarbij geldt ook dat fietsers geen uniforme groep vormen, maar divers zijn in behoeften en wensen. Een fietspad dat voor een jong volwassene veilig is, kan door ouderen of

² Aanvankelijk was het aandeel fietsverplaatsingen in de nulmeting (2015) vastgesteld op 27%. Dit is later gecorrigeerd naar 34% vanwege een niet correcte berekening. In 2017 was het aandeel echter teruggelopen tot 30%. Daarom is de doelstelling niet aangepast na de correctie.

kinderen als onveilig ervaren worden. Een fietspad dat door een groen gebied gaat kan voor de ene fietsers aantrekkelijk zijn, terwijl de ander dit een saaie route vindt en graag op een drukke route geprikkeld wil worden.

Het is aan te bevelen om het gedrag, de wensen en de beleving van de fietser meer centraal te stellen in het proces van het ontwerpen en uitvoeren van maatregelen. Hier is een goed begin mee gemaakt bij de ontwikkeling van de KIM's. De KIM's zijn ontworpen door op innovatieve en vooruitstrevende wijze het gedrag van fietsers als vertrekpunt te nemen. Hier is internationaal belangstelling voor geweest. Vervolgens is getoetst of deze KIM's de effecten leveren die beoogd zijn en hoe fietsers deze ervaren. Bij voorkeur zouden alle infrastructurele maatregelen deze werkwijze volgen, wanneer vanuit de fietser wordt gedacht. Daarbij is aan te raden om een *agile*-werkwijze te volgen, waarbij snelle en doeltreffende metingen input vormen voor het verder aanscherpen van ingrepen en acties.



Figuur 5.1. Fietzers op Plantage Middenlaan

Overig beleid, trends en ontwikkelingen – meer kansen voor de fiets?

Niet alleen de evaluatie geven aanleiding tot aanscherping van het MJPF, ook aanpalend beleid en huidige trends en ontwikkelingen kunnen vragen om een aanscherping van het MJPF of kunnen aanvullende kansen bieden voor het realiseren van de doelstellingen van het MJPF. In dit hoofdstuk wordt daarom ingaan op aanpalend beleid, trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor de doelstellingen en de uitvoering van het MJPF.

6.1 Gemeentelijke ambities en koppelkansen met ander relevant beleid

Het huidige College wil inzetten op het stimuleren van de fiets. Mede daarom heeft het College vier maatregelen uit het MJPF als icoonprojecten aangewezen. Dat vraagt om extra inzet voor de realisatie van deze maatregelen. Ook is de fiets bij andere beleidsthema's die het College belangrijk vindt, zoals verkeersveiligheid, een prominent onderwerp, waarin samenwerking kan worden opgezocht. Daarnaast kan het MJPF verder aanhaken op gemeentelijke agenda's:

- Het College heeft grote ambities uitgesproken in de Agenda Autoluw (2020), om het autogebruik terug te dringen en de fiets nóg meer prioriteit te geven. Zo moet het opheffen van autoparkeerplekken voor meer ruimte voor de fiets zorgen (inmiddels hebben volgens de gemeente al ruim 1.000 parkeerplekken plaatsgemaakt voor meer ruimte op straat en groen). Een ander doel is autocorridors te vervangen door fietscorridors, door onder andere herinrichting van openbare ruimte en aanpassingen in circulatieroutes (bijv. knips) die de fietser meer ruimte opleveren en fietsverkeersveiligheid ten goede zouden moeten komen. Bepaalde routes worden dan echt voor fietsers. In deze is het ook van belang om oversteekbaarheid voor voetgangers te waarborgen. Hiervoor is afstemming tussen de verschillende beleidsprogramma's van essentieel belang om bewuste en niet-conflicterende keuzes te maken, waarbij de positie van de auto, de fiets en de voetganger integraal wordt afgewogen vanuit een netwerkperspectief.
- In onder andere Uitvoeringsagenda Mobiliteit is een breed pakket aan maatregelen genoemd waaraan komende jaren gewerkt wordt. De basis voor alle maatregelen is verkeersveiligheid. Het is zaak voor het programma Fiets

om hier zo goed mogelijk op aan te haken en om het perspectief van de fietser voldoende in te brengen (niet alleen als reiziger van A naar B maar ook als gebruiker en medevormgever van de openbare ruimte). Bijvoorbeeld op:

- Meer ruimte in het centrum (autoluwer, invoering 30 km p/u gebied);
 - Nieuwe fietsbrug- en veerverbindingen over het IJ;
 - Meer hoogwaardige voetgangersgebieden;
 - Logistieke routes;
 - Verbinden van de binnenstad met de delen daarbuiten.
- Ook zet de gemeente zich in voor het ontwikkelen van hoogwaardige voorzieningen in buurthubs, waarin nieuwe vormen van mobiliteit (zoals e-bikes, e-cargo bikes) geclusterd worden. Het denken vanuit hubs en combinaties van vervoerwijzen is op dit moment nog niet sterk aanwezig in het MJPF. De snelle ontwikkelingen op dit gebied vragen wel om na te denken over de vraag hoe in het huidige of toekomstige MJPF hierop in te spelen en deze trends te ondersteunen.

6.2 Trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor het MJPF

Er spelen momenteel drie grote mobiliteitstransities die kansen bieden voor het MJPF. Deze zijn in de huidige situatie van de dreiging van COVID-19 nog relevanter geworden:

- *Toegenomen populariteit actieve, gezonde mobiliteit.* Deze trend wordt breed gesignaleerd, o.a. door het toegenomen aandeel bewoners dat zich per fiets verplaatst (MJPF, Agenda Autoluwer 2020). De anderhalvemeter-maatregelen maken de fiets nog aantrekkelijker, een effect wat wellicht op de langere termijn aanhoudt.
- *Van bezit naar gebruik (deelmobiliteit).* Deze trend wordt mogelijk nog verder versterkt door de afname in OV-gebruik (als gevolg van COVID-19) en toegenomen vraag naar fietsbeschikbaarheid. Onder andere de pilots met deelfietsen zijn extra belangrijk, om de potentie en effect van deelfietsen voor de stad nader te verkennen.
- *Van statisch naar dynamisch en flexibel ruimtegebruik.* COVID-19 maatregelen geven hier een extra stimulans aan. Er worden als gevolg van de anderhalvemeter-maatregelen verschillende pilots uitgevoerd om (tijdelijke) aanpassingen te maken in de openbare ruimte om meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers. Het is zaak om zulke pilots te evalueren en waar mogelijk tijdelijke aanpassingen definitief te maken.

Wat betreft realisatie van de maatregelen uit het MJPF heeft COVID-19 voor vertraging bij meerdere maatregelen geleid, vooral waar het pilots, campagnes en gedragsmaatregelen betreft. COVID-19 zorgt ook voor een dreiging van bezuinigingen, waardoor ambities uit het MJPF niet gehaald kunnen worden. Echter, het biedt daarentegen ook juist kansen voor het versnellen van bepaalde ontwikkelingen die al langer speelden op het gebied van mobiliteit.

Wij signaleren ook de volgende trends en ontwikkelingen in Amsterdam, die van belang zijn vanuit het oogpunt van fietsbeleid en meegenomen kunnen worden in de huidige of een volgende versie van het MJPF:

- **Toename aantal fietsers.** Van alle vervoermiddelen groeit het gebruik van de fiets in Amsterdam het snelst. De afgelopen 25 jaar is het aantal verplaatsingen per dag explosief gegroeid, van 445.000 naar 665.000 (MJPF). Uit recente cijfers van het KiM blijkt een relatieve toename van de binnenstedelijke verplaatsingen van meer dan 10%³, nog los van de absolute toename (groei aantal Amsterdammers sinds 2016) en de genoemde effecten als gevolg van COVID-19. Wij verwachten dat dit aantal nog verder toeneemt gezien de recente ontwikkelingen. Dit legt een grote druk op de openbare ruimte (meer infrastructuur en meer parkeervoorzieningen nodig). De focus zal zich meer moeten richten van het 'oplossen van knelpunten en het op pijl houden van de huidige standaarden voor de fiets' naar het 'actief doordenken en sturen op een gewenste toekomst ten aanzien van de fiets in de stad'.
- **Toename variëteit aan fietsen:** er is een explosieve groei in aantallen e-bikes, e-delivery bikes, e-bakfiets, scooters, cantas en biro's. Dat zorgt voor grotere snelheidsverschillen en meer inhaalbewegingen. Dit leidt ook tot een groeiende vraag naar passende fietsinfrastructuur en stallingen. Ook zal de stad na moeten denken over vragen als: 'Welke vervoerwijzen mogen waar rijden?' Hoe de infrastructuur in te richten (volstaat bijvoorbeeld een minimale breedte van 2,5 meter)? 'Is een maximumsnelheid voor voertuigen op termijn wenselijk?'
- **Van verplaatsen tot verblijven:** de fiets wordt in toenemende mate als onwenselijk gezien in de centrumgebieden. Geparkeerde en rijdende fietsen zijn en masse aanwezig in een gebied dat steeds meer een aantrekkelijk verblijfsgebied wil zijn. De Agenda Autoluw zet in op het verminderen van de aanwezigheid van de auto binnen de ring. Wellicht zijn parallel hieraan ook hardere maatregelen nodig dan in het huidige MJPF om de binnenstad van de massaliteit van de *fiets* te verlichten ('fiets als de nieuwe auto'). Maatregelen uit het huidige MJPF, die het gebruik van alternatieve routes in de centrumgebieden beogen te stimuleren hebben namelijk maar beperkt effect.
- **Fiets heeft het primaat bij nieuwe stadsontwikkeling:** Amsterdam wil de fiets het primaire vervoermiddel laten zijn bij nieuwe stadsontwikkeling. Dit zorgt voor een andere inrichting van de openbare ruimte. In het huidige MJPF zijn veel maatregelen geformuleerd vanuit een reactief perspectief: het oplossen van knelpunten en het faciliteren van de fiets die er al is. Deze trend vraagt om een andere benadering: het faciliteren van de fiets die er nog niet is en een directere koppeling tussen fietsvoorzieningen en de gebouwde omgeving.
- **Fiets als onderdeel van een keten:** Het aandeel ketenmobiliteit in de totale mobiliteit neemt toe. Het huidige MJPF is vrij unimodaal ingesteld. Maar onder andere de fiets+OV combinatie neemt toe. Het is van belang om nader te verkennen hoe het MJPF deze trend kan versterken en de fiets beter kan positioneren in het grotere mobiliteitsnetwerk (hubs, MaaS).
- **Toenemende vraag naar participatie:** Bewoners willen meer participatie en beslissingsbevoegdheid. Ook loopt men in de uitvoering van het MJPF tegen maatschappelijke weerstand aan. Door in te spelen op maatschappelijke trends en burgerinitiatieven kunnen projecten sneller van de grond komen en meer

³ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2019), Mobiliteit in stedelijk Nederland.

draagvlak voor interventies ontstaan. In het huidige MJPF zijn zogenaamde Fietslabs gedefinieerd, om samen met fietsers en omwonenden tot creatieve oplossingen te komen als het gaat om het parkeren van fiets en fietsgedrag. Zeker vanuit de aanpak hotspots fietsparkeren wordt hier door het programma succesvol mee gewerkt. Breder uitrol van dergelijke Fietslabs, zoals genoemd onder Het nieuwe fietsen, komen echter niet altijd even goed van de grond. Hier kan in het MJPF nader op ingezet worden.



Figuur 6.1: Fietsers op de Clercqstraat (gemeente Amsterdam)

7

Conclusies en aanbevelingen

Dit hoofdstuk presenteert de conclusies van het onderzoek en doet aanbevelingen voor de aanscherping van het MJPF.

7.1 Conclusies

In 2017 is het MJPF vastgesteld en is het programma Fiets gestart met de uitvoering van alle 54 geformuleerde maatregelen uit het MJPF. De uitvoering van de maatregelen is belegd bij drie pijlers, namelijk Comfortabel Doorfietsen (infrastructuur), Gemakkelijk fietsparkeren (fietsparkeren) en Het nieuwe fietsen (gedrag). De drie pijlers van het huidige MJPF en de maatregelen hieruit zijn voor het grootste deel 'nieuw' ten opzichte van de maatregelen uit het vorige MJPF (2012-2016). Zij kennen vaak een flinke mate van complexiteit door het hoge aantal stakeholders, prioritering van andere modaliteiten, raakvlakken met, en inpassing in andere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de stad en afhankelijkheid van processen (deels) buiten de eigen invloedssfeer van het programma.

Het programma Fiets boekt goede voortgang als het gaat om het uitvoeren van de maatregelen uit het MJPF. Wel zijn er verschillen tussen de pijlers als het gaat om de voortgang. Hier volgt een korte bespreking per pijlers. Daarna volgen enkele conclusies wat betreft het gehele programma.

Comfortabel doorfietsen

De voortgang van de infrastructuuropgave, waar de pijler Comfortabel doorfietsen verantwoordelijk voor is, ligt over het algemeen op schema. Bij de meeste grotere herinrichtingsprojecten en gebiedsontwikkelingen is het programma tijdig en naar tevredenheid betrokken, al is extra inzet gewenst om de aansluiting te optimaliseren. Een risico voor de realisatie van verbeteringen door herinrichtingen is de grote afhankelijkheid van actoren en processen (zoals tijdvensters) buiten het programma.

De ontwikkeling van nieuwe schakels in het fietsnetwerk kent vertraging. Onder andere de realisatie van nieuwe verbindingen (maatregel 16) en het Groennet (maatregel 19)

	 Bijdrage doelen MJPF		 Voortgang		 Verwachte voortgang		 Realisatie in 2022	
Comfortabel doorfietsen								
Gemakkelijk fietsparkeren								
Het nieuwe fietsen								
Bijdrage aan doelstellingen MJPF	 In zeer grote mate	 In grote mate	 In redelijke mate	 In geringe mate	 Niet			
Voortgang / Verwachte voortgang	 Voor op schema	 Enigszins voor op schema	 Goed op schema	 Enigszins achter op schema	 Achter op schema			
Realisatie in 2022	 Reeds afgerond	 Gerealiseerd (100%)	 Grotendeels gerealiseerd (75-100%)	 Enigszins gerealiseerd (25-50%)	 Niet/zeer beperkt gerealiseerd (0-25%)			
	 Deels gerealiseerd (50-75%)							

Tabel 7.1: Voortgang per pijler

kent een lange doorlooptijd. Ook weerstand van omwonenden vormt een risico. De realisatie van de Tweede fietsring (maatregel 9) ligt achter op schema vanwege complexe voorbereidingsprocessen. Realisatie van de Tweede fietsring op korte termijn is niet voorzien. Eerst zal het autoverkeer fors moeten afnemen op de route.

Hoewel de effecten van de maatregelen over het algemeen positief worden ingeschat, is aan de hand van de indicatoren niet goed vast te stellen wat de bijdrage van de pijler en de afzonderlijke maatregelen op de doelstellingen is. Op de doelindicator 'Percentage fietspad waarvan minimale breedte 2,5 meter is' zijn goede vorderingen gemaakt, maar er zijn slechts twee maatregelen die een directe relatie hebben met deze indicator. Ook is het de vraag of de streefwaarde wel gehaald wordt omdat de mogelijkheden voor verbreding steeds meer uitgeput raken vanwege de beperkte ruimte in de stad.

De andere doelindicator ('Tevredenheid fietsers over de kwaliteit van het fietsnetwerk') is een erg brede indicator en wordt stadsbreed gemeten. Deze laat tot nu toe geen verbetering zien. De indicator is maar in beperkte mate in staat om het effect van gerichte, lokale verbeteringen te vangen. Bovendien wordt de score ook bepaald door factoren die niet of nauwelijks door het programma kunnen worden beïnvloed, zoals de sterke toename van het aantal fietsers en de toenemende snelheidsverschillen op het fietspad (o.a. door elektrische fietsen). Een eventuele stijging in de tevredenheid naar aanleiding van de maatregelen zal zich waarschijnlijk pas in een later stadium manifesteren. Veel grote maatregelen, die naar verwachting een significante impact op het netwerk zullen hebben en ook opgemerkt zullen worden door de fietsers, zullen niet op korte termijn volledig gerealiseerd zullen zijn.

Gemakkelijk fietsparkeren

De pijler Gemakkelijk fietsparkeren pakt de uitvoering van de maatregelen voortvarend op. Er zijn goede routines ontwikkeld om samen met de stadsdelen en andere stakeholders knelpunten gericht aan te pakken. De pijler werkt met enthousiasme aan zichtbare innovatieve fietsparkeerconcepten, die ook daadwerkelijk op belangrijke

hotspots bijdragen aan een nettere openbare ruimte. Deze concepten lijken omgevingsbewust parkeren te stimuleren en dragen ook bij aan de zichtbaarheid van de gemeente in het actief adresseren van de fietsparkeerproblematiek in de stad. Over de hele linie zullen de maatregelen grotendeels gerealiseerd zijn aan het eind van de programmaperiode.

De maatregelen dragen sterk bij aan de doelstellingen van de pijler. De parkeerdruk en bezettingsgraad op hotspots neemt af. Ook het rapportcijfer over de kwaliteit van fietsparkeren is tussen 2016 en 2019 met 1,0 punt toegenomen, van 5,7 naar 6,7. Dit is een aanzienlijke stijging, waarmee het cijfer de streefwaarde van een 7,0 in 2025 nadert.

Het nieuwe fietsen

De pijler Het nieuwe fietsen kende een vertraagde start. Een belangrijke reden hiervoor is dat Het nieuwe fietsen als nieuw thema binnen het MJPF gepositioneerd is. Het heeft enige tijd geduurd voordat de pijler zich inhoudelijk goed had gedefinieerd en bijbehorende werkplan had geformuleerd. Het feit dat veel maatregelen niet smart zijn gedefinieerd en samenhang missen heeft daarbij als een nadeel gewerkt. De pijler heeft inmiddels een overkoepelende visie ontwikkeld op het belang van het veraangenamen van de fietsrit in het beïnvloeden van de fietstevredenheid. Deze visie is gefundeerd en kansrijk. Het kost de pijler echter moeite om de visie te laten landen binnen de organisatie en om de visie om te zetten in concrete resultaten.

Tot nu toe zijn bij alle maatregelen initiatieven gestart. Twee maatregelen zijn reeds geheel uitgevoerd, namelijk Marktverkenning deelfietsen (maatregel 43) en Onderzoek stadsdistributie per fiets (maatregel 54). De Ping if you care-pilot is een succes geweest voor het gehele programma. Het heeft een significante rol gespeeld in het inzichtelijk maken van knelpunten, prioriteren van projecten en vergroten van de zichtbaarheid van het programma.

Bij meerdere maatregelen is de voortgang beperkt. Naast de lastige beginfase van de pijler, zijn belangrijke oorzaken de geringe capaciteit binnen de pijler en de gefragmenteerde set aan (deel)maatregelen, waardoor het lastig is om focus aan te brengen in de activiteiten van de pijler. Niettemin verwacht de pijler de meeste maatregelen grotendeels gerealiseerd te hebben in 2022.

Wat betreft de voortgang op de doelindicatoren ligt 'Het aandeel fietsverplaatsingen in Nieuw-West, Noord en Zuidoost' inmiddels op de streefwaarde. Het 'Fietstevredenheidscijfer' laat nog geen significante verbetering zien. Ook hier geldt dat het om een generieke indicator gaat, die zich moeilijk door lokale, kleinschalige maatregelen laat beïnvloeden.

Algemene conclusies

Naast de conclusies per pijler, volgen hier nog enkele algemene conclusies ten aanzien van de uitvoering van de maatregelen uit het MJPF.

- Meerdere maatregelen zijn in het MJPF niet smart geformuleerd en kennen een open invulling. Dit maakt het lastig om uitspraken te doen over de mate van voortgang en effectiviteit van de maatregelen. Tegelijk biedt de open

formulering van deze maatregelen het programma ruimte om deze naar eigen inzichten in te vullen, gebaseerd op eigen creativiteit, voortschrijdend inzicht en kansen die zich op het moment voordoen. Dit lukt bij de ene maatregel beter dan bij de andere.

- Het programma laat zich bij meerdere maatregelen leiden door een dynamische aanpak, waarbij het acteert op basis van hernieuwde prioriteringen en kansen die voorbij komen (o.a. herinrichtingen). In de prioritering van aan te pakken knelpunten spelen de uitkomsten van de Ping if you care-pilot bijvoorbeeld een rol. Deze dynamische aanpak maakt het minder makkelijk om vooraf geformuleerde vaste doelen te halen, maar is van meerwaarde om een zo hoog mogelijk rendement op investeringen te behalen.
- Binnen het programma zijn enkele aansprekende innovatieve concepten ontwikkeld. Het gaat dan onder andere om de kruispuntinrichtingen 'frietzak' en 'banaan' (die in het kader van het vorig MJPF zijn ontwikkeld), pop-up fietsparkeren met projectoren, en Parkeer en Loop-voorzieningen. Ook wordt bijvoorbeeld ervaring opgedaan met camera's die drukte op fietspaden meten ten behoeve van het beter afstemmen van groentijden bij verkeerslichten. Wat betreft fietsparkeren worden ervaringen opgedaan met chips en bikelanes (automatische in- en uitcheckpoorten bij stallingen). Deze innovaties dragen op positieve wijze bij aan het imago Amsterdam Fietsstad en aan kennisontwikkeling.
- Tegelijk krijgen meerdere pilots minder aandacht dan gewenst. Het gaat hier onder andere om de pilots met chips (exclusief de pilot bij stationsstallingen), terwijl deze relevant zijn voor de toekomst van de fiets. Ten opzichte van de harde infrastructurele maatregelen dreigen deze pilots minder prioriteit te krijgen.
- Bij het programma is een sterke drive om oplossingsgericht te werken. Dat levert het gevaar op dat het programma taken op zich neemt waar Beleid verantwoordelijk voor zou moeten zijn.
- Ten aanzien van het behalen van de doelstellingen uit het MJPF zijn er een aantal belangrijke risico's:
 - Er is een grote afhankelijkheid van andere partijen in het realiseren van grote infrastructurele maatregelen;
 - De belangen van het programma botsen met andere belangen (andere modaliteiten, openbare ruimte, andere uitvoeringsprogramma's);
 - De mogelijkheden voor het creëren van extra ruimte voor de fiets in de stad zijn beperkt;
 - Het aantal fietsers blijft toenemen. Dat zorgt voor blijvende druk op de infrastructuur en fietsparkeervoorzieningen. Het is pijnlijk houden van de huidige condities is al een forse uitdaging. Dit maakt dat het streven naar een significante verhoging van de tevredenheidscijfers een ambitieus streven is;
 - Er is ook sprake van een weerstand van omwonenden als het gaat om maatregelen voor de fiets ('fiets is de nieuwe auto');
 - COVID-19 zorgt voor vertraging bij de uitvoering van maatregelen (o.a. pilots en metingen). Ook dreigen er bezuinigingen.



Figuur 7.1: Voor en na ingreep fietsparkeren (gemeente Amsterdam)

7.2 Aanbevelingen

De evaluatie van het MJPF leidt tot de volgende aanbevelingen. Eerst volgen aanbevelingen per pijler. Daarna wordt nader ingegaan op aanbevelingen aangaande specifieke maatregelen. Ten slotte volgen enkele aanbevelingen voor het programma in het algemeen.

7.2.1 Aanbevelingen per pijler

Comfortabel doorfietsen

- De opgave van de pijler is om verder te werken aan zichtbaarheid en aansluiting bij projecten. Vooral bij kleinere herinrichtingsprojecten is er een risico dat het programma te laat is aangehaakt, waardoor de belangen van de fiets niet altijd goed geborgd zijn.
- Gegeven het risico op lange doorlooptijden bij het realiseren van nieuwe verbindingen is het van groot belang om alle mogelijkheden om werk met werk te maken aan te grijpen en om kansen voor het versneld uitvoeren van (delen van) maatregelen te benutten.
- Naast de aandacht voor grotere projecten dient de pijler ook aandacht te behouden bij de pilots uit de pijler, die minder prioriteit dreigen te krijgen.

Gemakkelijk fietsparkeren

- Tot nu toe zijn er veel quick wins behaald op het gebied van fietsparkeren binnen de hotspots. Het is nu zaak om verder in te zetten op projecten bij de hotspots die meer inspanning vergen. Ook wordt aanbevolen om quick wins te behalen op knelpunten die ontstaan buiten de hotspots of zelfs buiten de Ring. Hier ontstaan in toenemende mate knelpunten. De inmiddels geleerde lessen en routines kunnen op deze nieuwe locaties relatief eenvoudig ingezet worden.
- Gegeven de grotere variëteit aan fietsen (grotere afmetingen, zwaarder) is het belangrijk om aandacht te hebben voor een goede toegankelijkheid van stallingen.
- Op een aantal thema's is het van belang om werkzaamheden en verantwoordelijkheden nader met Beleid af te stemmen. Het gaat hier

bijvoorbeeld om scooterparkeren en fietsparkeren voor fietsers met een beperking. Nu worden hier veelal ad hoc oplossingen voor bedacht maar mogelijk is het wenselijk om hier stadsbreed beleid op te ontwikkelen.

- De focus van de pijler ligt sterk op het ‘oplossen van problemen’. Het is aan te bevelen om, samen met Beleid, een visie te ontwikkelen op de toekomst van het fietsparkeren en nader te verkennen waar structurele verlichting van de problematiek met meest kansrijk is (meer stallingen bouwen, meer inzetten op regulering met technologische innovaties, meer inzet op deelmobiliteit?).

Het nieuwe fietsen

- Het is aan te bevelen om meer focus in de pijler te brengen. De maatregelen, en de vele acties, pilots en experimenten die onder de maatregelen vallen, zijn erg divers en gefragmenteerd. Het lijkt met het oog op het verhogen van het fietsgebruik en de fietstevredenheid effectiever om de beperkte capaciteit van de pijler te richten op enkele grootschalige, in het oog springende projecten, dan op veel kleinschalige projecten, die minder een verschil kunnen maken en weinig zichtbaar zijn.
- De nadruk op de fietsbeleving van de fietsrit en het veraangenamen van de fietsrit als middelen om de fietstevredenheid te beïnvloeden is gefundeerd en kansrijk. Aanbevolen wordt om hier nader op in te zetten en deze visie sterker uit te dragen. Deze visie zou niet tot de pijler Het nieuwe fietsen beperkt moeten zijn maar verweven moeten zijn door het hele programma.
- Er wordt nog in beperkte mate ingezet op fietsstimulering terwijl dit wel één van de hoofddoelen is van de pijler. Hoewel het streefcijfer van de indicator ‘Aandeel fietsverplaatsingen in Nieuw-West, Noord en Zuidoost’ inmiddels gehaald is, liggen er nog mogelijkheden voor het verder stimuleren van fietsgebruik, zeker onder bepaalde doelgroepen. Het is aan te bevelen om dit in samenhang te doen met de activiteiten die voortvloeien uit de motie die de Raad heeft aangenomen om de fietscultuur in de stad te stimuleren.

7.2.2 Aanbevelingen per maatregel

In deze paragraaf volgen aanbevelingen op maatregelniveau. Hierbij is onderscheid gemaakt in drie typen aanbevelingen:

1. Maatregelen waarbij meer of minder inzet gewenst is vanuit het programma.
2. Maatregelen waarbij een scopewijziging wordt voorgesteld.
3. Maatregelen waarvoor extra bestuurlijke en politieke aandacht nodig is, omdat de uitvoering van deze maatregelen anders in gevaar komt.

Maatregelen waarbij extra of minder inzet gewenst is

Extra inzet voor een maatregel is aan te bevelen omdat de maatregel sterk kansrijk is voor het behalen van de doelen uit het MJPF maar de maatregel achter loopt of er belangrijke risico's worden voorzien voor de uitvoering van de maatregel. Ook is extra inzet wenselijk wanneer de uitvoering van de maatregel naar wens verloopt maar met extra inzet eenvoudig nog meer winst behaald kan worden. Het kan ook zijn dat minder inzet gewenst is, omdat de maatregel niet uitvoerbaar blijkt te zijn of omdat de maatregel maar beperkt winst oplevert, tegen hoge kosten.

Tabel 7.1 geeft een overzicht van de maatregelen waarbij extra of minder inzet gewenst is, met de reden daarvoor.

Maatregel	Meer/minder inzet gewenst	Reden
1. Bredere routes bij herprofilering	+	Op veel herinrichtingsprojecten is het programma goed aangehaakt, op een aantal niet zo goed. Met extra inzet kan dit beter. Verder werken aan zichtbaarheid is nodig.
2. Slimme maatregelen voor nieuwe ruimteverdeling	-	Het uitvoeren van herinrichtingen buiten regulier onderhoud of reeds geplande herinrichtingen is erg tijdrovend en kostbaar. Met de huidige capaciteit en middelen vanuit het programma is dit weinig kansrijk. Het is aan te bevelen om in plaats van deze maatregel extra in te zetten op maatregel 1.
15. Fietsbereikbaarheid gebieden	+	De realisatie van Sprong over het IJ (15A) loopt achter. Intensivering van de inzet is gewenst. Verder zijn er kansen om vanuit het programma Fiets ook in te zetten op de fietsbereikbaarheid in andere dan de vier genoemde gebieden, zoals IJburg tweede fase en Buiksloterham.
16. Aanleg nieuwe fietsverbindingen	+	Het aanleggen van nieuwe fietsverbindingen kent vertraging. Benodigde technische onderzoeken, wet- en regelgeving en maatschappelijke weerstand leiden tot lange planvormingsprocessen. Extra inzet is gewenst om de beoogde doelen met deze maatregel te realiseren.
17. Fietspaden asfalteren	+	De maatregel is erg kosteneffectief en wordt voortvarend opgepakt. Met extra inzet kunnen kansen voor een versnelde uitvoering van de maatregel worden benut. Alle fietspaden in asfalt uitvoeren wordt echter niet haalbaar geacht vanwege o.a. het historische karakter van de binnenstad, rainproof of kabels en leidingen.
19. Uitvoering van het Groennet	+	Er is inmiddels een uitvoeringsplan, maar realisatie van nieuwe schakels binnen het Groennet zal naar verwachting moeizaam verlopen. Gegeven het belang van de maatregel in het realiseren van de doelen uit het MJPF is extra inzet gewenst.
20. Betere verwijzingen bij wegwerkzaamheden	+	Er zijn reeds enkele pilots uitgevoerd. Deze hebben echter niet het gewenste effect. Er is extra inzet nodig om tot een andere, effectievere aanpak te komen voor het verminderen van overlast van werkzaamheden bij fietsers.
24. Handhaving 'foutparkeerders'	+	Inzet op optimaliseren samenwerkingsketen is gewenst.
27. Meer plek in het rek: opschoonactie	+	Inzet op optimaliseren samenwerkingsketen is gewenst.
31. Fietsparkeren integraal onderdeel van herinrichtingsprojecten	+	De aansluiting bij herinrichtingen en gebiedsontwikkelingen vanuit fietsparkeren is een quick win. Voor de laatste periode is extra inzet gewenst om de samenwerking met projectteams te intensiveren, nog eerder aan te haken in processen en benodigde aanpassingen in te brengen.

37. Fiets- en scooterparkeernorm nieuwbouw	-	Advies om dit bij Beleid te beleggen.
39. Subsidieregeling buurtfietsenstallingen	+	De voorbereidingen voor de subsidieregeling vergde veel tijd. Voor de komende 2 jaar is extra inzet gewenst om de regeling onder de aandacht te brengen in buurten, om daarmee optimaal gebruik te laten maken van de regeling.
41. Pilots voor fietsparkeerregulering op hotspots	+	Voortgang tot nu toe is beperkt. De resultaten van de maatregel zijn van belang voor visievorming op de toekomst van het fietsparkeren in de stad. Daarom is meer inzet gewenst.
46. Platform voor kennisdeling en innovatie	+	Het programma en het consortium dat het platform maakt boeken onvoldoende resultaat in het vullen van het ontwikkelde online platform met relevante data. Het platform wordt van belang geacht om data te ontsluiten, resultaten en ervaringen uit te wisselen binnen en buiten de organisatie, en het imago van Amsterdam Fietsstad te bevorderen. Daarom is meer aandacht voor deze maatregel vanuit het programma gewenst.
47. Fietsvriendelijke maatregelen	-	Uitvoering loopt achter en verwacht rendement is gering. Vanuit de wens om meer focus in de activiteiten van de pijler Het nieuwe fietsen aan te brengen is het advies om inzet op deze maatregel te verminderen ten gunste van kansrijkere maatregelen.
49. Campagne: Het nieuwe fietsen	+	Er zijn reeds verschillende initiatieven opgezet, deels in samenwerking met het programma Verkeersveiligheid. De initiatieven zijn echter gefragmenteerd. Een meer gestructureerde aanpak is nodig om meer opbrengst uit deze maatregel te genereren.
53. Inspelen op kansrijke initiatieven	+	Tot nu toe zijn nog weinig initiatieven ontplooid. Daarom is meer inzet gewenst op deze maatregel

Tabel 7.1: Maatregelen waarbij extra of minder inzet gewenst is.

Maatregelen waarbij een scopewijziging wordt voorgesteld

Tabel 7.2 geeft een overzicht van de maatregelen waarbij een scopewijziging wordt voorgesteld.

Maatregel

10. Oversteekbaarheid van de Stadshouderskade

Reden

De maatregel focust zich volgens het huidige MJPF op de oversteekbaarheid van de Stadshouderskade ter hoogte van het Vondelpark en het Rijksmuseum. Het is aan te bevelen om de scope van de maatregel uit te breiden en daarmee ook op andere locaties de mogelijkheden voor het verruimen van de oversteekbaarheid te verkennen. Dit is van belang om het gebruik van de beide Fietsringen te stimuleren.

28: Betere vindbaarheid van fietsparkeerplekken

Een onderzoek naar de effectiviteit van de geïmplementeerde bewegwijzering en verwijssystemen is wenselijk, en voorzien binnen het programma. Het is aan te bevelen om dit onderzoek ook onderdeel van de maatregel te laten zijn.

30. Meer fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte

De maatregel is erg succesvol. Er komen nu al veel vragen vanuit de stadsdelen om bij te dragen in het oplossen van knelpunten buiten de hotspots. Het programma kan dit effectief en efficiënt oppakken op basis van kennis en ervaring. Het is aan te bevelen deze uitbreiding van de scope op te nemen in de maatregel.

Tabel 7.1: Maatregelen waarbij een scopewijziging wordt voorgesteld

Maatregelen waarvoor extra bestuurlijk en politieke aandacht nodig is

Tabel 7.3 geeft een overzicht van de maatregelen waarvoor extra bestuurlijke en politieke aandacht nodig is.

Maatregel	Reden
9. Tweede fietsring Ceintuurbaan - Bilderdijkstraat	Aan een belangrijke voorwaarde om de Tweede fietsring te realiseren wordt niet voldaan zonder aanvullende maatregelen van buiten het programma: eerst zal de autointensiteit fors verminderd moeten worden op de route. Indien maatregelen uit Agenda Autoluw niet volstaan, vraagt dit om aanvullende politieke keuzen om de juiste randvoorwaarden te scheppen.
33. Slim gebruik van parkeerruimte	Op dit moment worden nog maar op kleine schaal autoparkeerplaatsen omgezet in meer ruimte voor de fiets. De Agenda Autoluw biedt kansen voor versnelling en voor grootschaligere omzetting van autoparkeerplaatsen naar ruimte voor de fiets. Hierin is het programma afhankelijk van de uitvoering van de Agenda en mogelijk aanvullende maatregelen, die om politieke keuzes kunnen vragen.
35. Gebouwde stallingen	Deze maatregel vraagt een groot deel van de inspanningen van het programma. De uitdagingen zijn groot in het zoeken naar mogelijkheden voor en het realiseren van in pandige of ondergrondse stallingen in bestaande of nieuwe gebouwen. De mogelijkheden om deze voorzieningen vanuit het programma alleen te bereiken zijn beperkt. Dit kan een significante bedreiging zijn voor het MJPF en de doelstellingen.
36. Voldoende vindbare fietsparkeeroplossingen bij grote OV-locaties	Deze maatregel vraagt een groot deel van de inspanningen van het programma. Het is van groot belang voor de stad om te blijven investeren in deze maatregel. Ook is het belangrijk om een strategie voor de langere termijn te ontwikkelen voor de toekomst wat betreft de plaats van de fiets en het OV in het mobiliteitssysteem dat Amsterdam voor ogen heeft. Dit vraagt om politiek aandacht.

Tabel 7.3: Maatregelen waarvoor extra bestuurlijke of politieke aandacht nodig is

7.2.3 Aanbevelingen programma Fiets

Hier volgen enkele algemene aanbevelingen voor het programma voor wat betreft de uitvoering van het MJPF:

- Aanbevolen wordt om meer lokale metingen uit te voeren na het doen van een ingreep. Idealiter vinden deze metingen al tijdens de ingreep plaats, waardoor de ingreep optimaal afgestemd kan worden op de mening en ervaring van fietsers. Een generiek tevredenheidscijfer zal moeite hebben om het effect van kleinschalige ingrepen te vangen. Dat betekent niet dat deze ingrepen betekenisloos zijn. Lokale metingen zijn beter in staat om effecten op gedrag en tevredenheid te tonen. Dit zorgt niet alleen voor een betere rechtvaardiging van de genomen ingrepen, maar leidt ook tot meer kennis over wat wel en wat niet werkt, vooral als het gaat om gedrag en beleving.
- Aanbevolen wordt om in te zetten op een betere kennisdeling. Nu worden er zo nu en dan metingen en evaluaties uitgevoerd bij specifieke maatregelen, maar deze worden gefragmenteerd uitgevoerd en bevindingen worden onvoldoende gedeeld. Zo heeft de Ping if you care-pilot waardevolle data opgeleverd ten aanzien van ervaringen van fietsers. Het is kansrijk om breder

aandacht te vragen voor mogelijke toepassingen van deze data buiten het programma. Dat vraagt om actiebereidheid om data centraal samen te brengen en daarvoor een infrastructuur in te richten, al dan niet in samenhang met het te ontwikkelen platform voor kennisdeling en innovatie.

- Aanbevolen wordt om meer oog te hebben voor de mogelijkheden van chips en apps. De groei in fietsgebruik vraagt om het verkennen van de mogelijkheden tot meer sturing en regulering via technische innovaties, ook juist buiten de stationsstallingen, waar op dit moment vooral de aandacht naar toe gaat. Er kan meer samenhang gebracht worden in de verschillende pilots rond dit thema, met één duidelijke trekker.

Hier volgen enkele aanbevelingen die het fietsbeleid in algemene zin raken en die input kunnen vormen voor een toekomstig MJPF:

- Wij vragen om een nieuwe doordenking van de gedragspijler (Het nieuwe fietsen). Deze pijler lijkt op dit moment te zeer een eigen domein te missen. De huidige maatregelen van de pijler bevatten meerdere maatregelen die geen duidelijke link hebben met gedrag. Bovendien hebben meerdere maatregelen uit andere pijlers ook een duidelijke gedragscomponent, waar de pijler Het nieuwe fietsen bij betrokken is.
Daarnaast hebben campagnes een grote rol in de maatregelen van de pijler. Het lijkt echter een risico om vooral op campagnes te leunen als het gaat om het sturen van gedrag. Veel gedrag is op infrastructurele inrichting te herleiden. De infrastructuur moet in onze ogen *self-explaining* zijn als het gaat om wenselijk gedrag. Campagnes dienen vooral een ondersteunende rol te hebben. Idealiter vormt gedrag het vertrekpunt van alle maatregelen die voor de fiets worden uitgevoerd. Daarom is een inrichting van een plan gewenst waarbij gedrag als thema niet op zichzelf staat maar duidelijker door alle andere thema's en maatregelen heen verweven is.
- De mogelijkheden van data en inzet van nieuwe technologieën zijn in beperkte mate belegd in het huidige MJPF, terwijl hier kansen voor de toekomst liggen als het gaat om sturing en regulering. Het is aan te bevelen om in een volgende MJPF tot een meer integrale visie te komen op technologische vernieuwing en mogelijkheden daarvan op het gebied van fiets.
- Het huidige MJPF is vrij unimodaal gedacht: het denkt sterkt vanuit de fiets alleen. Er zijn twee belangrijke trends die vragen om een verbreding van het perspectief: de toenemende strijd om de beperkte ruimte en de toename van ketenmobiliteit (groei fiets+OV, hubs, MaaS). De druk op de ruimte manifesteert zich niet alleen in een toenemend conflict tussen de modaliteiten, maar ook in een toenemend conflict tussen *verplaatsen* en *verblijven*. Nu reeds loopt de uitvoering van het MJPF aan tegen grenzen in het creëren van meer ruimte voor de fiets zonder aanvullende beleid dat ook op andere modaliteiten ingrijpt. Ook wordt de fiets in toenemende mate als storende factor gezien vanuit de wens om prettige verblijfsgebieden te creëren, vooral in de centrumgebieden. Het is aan te bevelen om maatregelen voor de fiets sterker te formuleren vanuit een holistisch perspectief, waarin een duidelijke samenhang is met overkoepelend beleid voor mobiliteit en openbare ruimte.

- Daarbij wordt aanbevolen om bij het vormgeven van maatregel nog meer de gebruikers, hun wensen en behoeften en de diversiteit daarin, centraal te laten staan. Dat vraagt om een voortdurend toetsen van maatregelen met de gewenste uitkomst voor de gebruiker. Een algemeen tevredenheidscijfer geeft ons inziens onvoldoende richting aan wat wenselijk is om invulling te geven aan maatregelen op specifieke locaties. Continue toetsing en aanscherping kan op basis van kwantitatieve metingen, maar het is ook zeer waardevol om op kwalitatieve wijze nader in gesprek te gaan met doelgroepen.



Figuur 7.2: Fietzers op het Mr. Visserplein (Fietzersbond)

Bijlage

Evaluatie per maatregel

Deze bijlage gaat nader in op de afzonderlijke maatregelen. Het geeft per maatregel een beschrijving van de belangrijkste activiteiten die zijn uitgevoerd. Ook volgt een nadere toelichting op de scores op de indicatoren.

Comfortabel doorfietsen

Maatregel 1: Breidere routes bij herprofilering

Activiteiten

Tot nu toe zijn twee projecten uitgevoerd, waaronder de Westerdokskade. De Plantage Kerklaan gaat binnenkort in uitvoering.

10 projecten zijn in voorbereiding, waaronder Raadhuisstraat-Rozengracht. De herinrichting van de Plantage Middenlaan is voorlopig uitgesteld, door meer prioriteit aan Kades en Bruggen. Omdat het nog onduidelijk is wanneer herinrichtingen plaats gaan vinden wordt nu op meerdere plekken overgegaan om het herstraten van fietspaden ten behoeve van het comfort.

Voortgang tot nu toe



Programma Fiets heeft op een groot deel van de routes van Plusnet Fiets geadviseerd over de wenselijke inrichting. Het resultaat voldoet niet altijd aan de gewenste 2,5 meter, vanwege beperkte ruimte en het inpassen van andere modaliteiten. Ondanks dat niet overal 2,5 meter mogelijk is, is er verbreding toegepast waar mogelijk, en is dit dus een vooruitgang ten opzichte van de oude situatie.

Voortgang vanaf nu



De verwachting is dat de werkzaamheden volgens oorspronkelijke planning verlopen, indien de geselecteerde routes uit het MJP niet door externe omstandigheden worden uitgesteld.

Realisatie 2022



De uitvoering van veel herinrichtingen vindt pas plaats na 2022

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Het aantal fietsers in de stad neemt toe. Op enkele routes is een breedte van 2,5 meter daarom eigenlijk al te krap om comfortabel door te kunnen fietsen. Ook de toegenomen snelheidsverschillen door e-bikes dragen eraan bij dat mogelijk meer ruimte nodig is dan 2,5 meter om comfortabel door te kunnen fietsen. Verder laten resultaten uit het Ping if you care-onderzoek zien dat oneffenheden in het wegdek vaker wordt gemeld als knelpunt dan de breedte van het fietspad. De doelstelling om tevredenheid over het fietsnetwerk te verbeteren wordt dus ook bepaald door de kwaliteit van het wegdek en niet alleen door de breedte.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Bijdrage aan verkeersveiligheid

Maatregel 2. Slimme maatregelen voor nieuwe ruimteverdeling

Activiteiten

Er is een plan van aanpak uitgewerkt. Op routes waar groot onderhoud is gepland op Plusnet routes is advies gegeven over de ruimte voor de fiets. De mate van advies verschilt per route.

Verbreding is tot nu toe bij de Westerdokskade uitgevoerd. De verbreding van het Christoffel Plantijnpad start in september 2021, via groot onderhoud. Voor drie andere routes is verbreding ook meegenomen in het plan.

Voortgang tot nu toe



Door beperkte capaciteit lukt het nog onvoldoende om aan de slag te gaan met de routes. Bovendien is het zeer tijdrovend om per route een analyse te maken van de wensen en mogelijkheden om meer ruimte te maken voor de fiets. Als er geen groot onderhoud is gepland moet er zelf een project worden opgestart en dit kost veel tijd.

Voortgang vanaf nu



De doelen kunnen niet worden behaald met het huidige budget. Ook de capaciteit om deze maatregel uit te voeren is beperkt.

Realisatie 2022



De uitvoering van eventuele herinrichtingen hebben een lange doorlooptijd. Dit lukt niet meer voor 2022. Daarnaast is het de vraag of er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om deze maatregel uit te voeren.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Het aantal fietsers in de stad neemt toe. Op enkele routes is een breedte van 2,5 meter daarom eigenlijk al te krap om comfortabel door te kunnen fietsen. Ook de toegenomen snelheidsverschillen door e-bikes dragen eraan bij dat mogelijk meer ruimte nodig is dan 2,5 meter om comfortabel door te kunnen fietsen.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Er is een verwachte geringe bijdrage aan verkeersveiligheid

Maatregel 3. Binnenring als fietsboulevard

Activiteiten

Op dit moment zijn de volgende delen van de Binnenring gerealiseerd:

- Sarphatistraat-Oost;
- Grote delen van de Weteringschans.

De volgende delen zijn in voorbereiding:

- Marnixstraat Noord;
- Marnixstraat Zuid;
- Csaar Peterstraat.

De maatregel wordt uitgevoerd door een afzonderlijke projectorganisatie, los van het programma Fiets. De uitvoering valt onder het project Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Programma Fiets kijkt met name mee als het om de herinrichting van bepaalde kruisingen op de route gaat.

Voortgang tot nu toe



De voortgang verloopt in redelijke mate volgens planning. Er is hier en daar wel weerstand tegen het concept 'fietsstraat' te bespeuren. O.a. de Fietzersbond vraagt zich af of er gezien de autointensiteiten en de breedte van de fietsstraat wel comfortabel en veilig op de Binnenring gefietst kan worden. Verder wordt door omwonenden de oversteekbaarheid ter discussies gesteld.

Voortgang vanaf nu



De voortgang vanaf nu wordt als redelijk ingeschat.

Realisatie 2022



De uitvoeringsfasering omvat vele jaren. In 2022 zal naar verwachting zeker 75% van de Binnenring gerealiseerd zijn.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De Binnenring is één van de meest aansprekende verbeteringen van het fietsnetwerk in Amsterdam. Fietsstraten dragen, mits goed aangelegd, met name bij aan comfort van de fietsers

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



De Binnenring is een bekend en aansprekend voorbeeld, wat sterk bijdraagt aan het imago Amsterdam Fietsstad. De Binnenring past goed binnen de ambities van Agenda Autoluw, doordat fiets en OV letterlijk en figuurlijk voorrang hebben gekregen. Wel is de autointensiteit op de Binnenring op dit moment nog vrij hoog, waardoor de veiligheid van fietsers in het gedrang kan komen.

Maatregel 4. Verbetering fietsroutes rondom Amsterdam Centraal

Activiteiten

De fietsroute langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van CS valt binnen de scope van project Entree. Het programma heeft adviezen en bijdragen (inhoudelijk en financieel) aan project Entree voor:

- Oversteek oostertoegang;
- Toegang ooststalling CS via brug 288;
- Toegang van de nieuwe fietsenstalling onder het Open Havenfront.

Op dit moment is de oversteek Oostertoegang gerealiseerd en is er een concept-ontwerp voor de toegang van de ooststalling CS via brug 228.

Voortgang tot nu toe



De maatregelen zijn grotendeels gerealiseerd. Dit is volgens planning verlopen.

Voortgang vanaf nu



Werkzaamheden zullen naar verwachting volgens planning verlopen.

Realisatie 2022



De maatregel zal in 2022 gerealiseerd zijn.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De maatregelen dragen bij aan het comfort, gemak en veiligheid op de fietsroutes. Deze versterken op hun beurt het gemak van het fietsparkeren in het gebied rondom CS. Wel is er een toenemende discussie over de veiligheid van de *shared space* bij de pontveren aan de westzijde van CS.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Goede voorzieningen voor fietsers dragen bij aan CS als een comfortabele en veilige overstaplocatie in het mobiliteitsnetwerk van Amsterdam.

Maatregel 5. Conflictarme fiets- en voetgangersroutes Damrak en Amsterdam Centraal

Activiteiten

De fietsroute langs de Prins Hendrikkade is breder gemaakt (nu 4 meter) en is in rood asfalt uitgevoerd (met uitzondering van het deel tussen Damrak en Martelaarsgracht). Door de knip in de Prins Hendrikkade is het (afslaand) verkeer verminderd en stroomt het fietsverkeer beter door.

De fietsroute langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van CS valt binnen de scope van project Entree. Er is geadviseerd in dit project over omleidingsroutes voor fietsers. In samenwerking met de omliggende projecten Haarlemmer Houttuinen, Prins Hendrikkade Oost en Kattenburgerstraat is gepleit voor een doorgaande fietsroute - vanaf de Jan Schaferburg tot en met Westerkanaal (zie ook maatregel 6).

Voortgang tot nu toe



De realisatie van de maatregel loopt sneller dan gepland als gevolg van COVID-19. Het is nu veel rustiger rond CS.

Voortgang vanaf nu



Werkzaamheden vanaf nu zullen naar verwachting volgens planning verlopen.

Realisatie 2022



De maatregel zal in 2022 gerealiseerd zijn.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Maatregel draagt bij aan meer comfort voor fietsers en voetgangers. Wat betreft de fiets zou een nog breder twee-richtingenfietspad dan de huidige 4 meter gewenst zijn in verband met de grote aantallen fietsers, nu en in de toekomst.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



De maatregel draagt bij aan de verkeersveiligheid en aan de ambities van Agenda Autoluw.

Maatregel 6. Prins Hendrikkade: Veiliger en royaler

Activiteiten

Programma Fiets heeft bijgedragen aan de startnotitie en Notie van Uitgangspunten. In samenwerking met de omliggende projecten Haarlemmer Houttuinen, Entree en Kattenburgerstraat is gepleit voor een doorgaande fietsroute - vanaf de Jan Schaeferburg tot en met Westerkanaal (zie ook maatregel 5). Ook heeft het programma bijgedragen met advies en financiering aan de realisatie van het fietspad op de Ventweg. Dit fietspad is in voorjaar 2020 gerealiseerd. In het kader van Agenda Autoluw wordt nu een doorgaande fietsroute van Kattenburgerstraat tot en met Haarlemmer Houttuinen gerealiseerd, met voldoende breedte.

Voortgang tot nu toe



De realisatie van de maatregel volgens planning.

Voortgang vanaf nu



Werkzaamheden vanaf nu zullen naar verwachting volgens planning verlopen. De planning gaat niet uit van een volledige realisatie in 2022.

Realisatie 2022



In 2022 zal naar verwachting 25-50% van de maatregel uitgevoerd zijn. Uitvoering is afhankelijk van technisch onderzoek en beschikbare tijdvensters voor uitvoering, met name wat betreft Kikkerbilsuis en Kortjewantsbrug). Realisatie is verder afhankelijk van voldoende beschikbaar budget in de komende tijd.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De bredere doorgaande route in rood asfalt draagt bij aan meer comfort voor fietsers.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



De maatregel draagt bij aan de verkeersveiligheid en aan de ambities van Agenda Autoluw.

Maatregel 7. Verbinding vanaf het Meester Visserplein en het IJ verbeteren

Activiteiten

Het project is één van de vier prioritaire fietsroutes in de stad, sinds de raadsbrief over fietsbeleid van B&W in april 2019. Andere prioritaire fietsroutes zijn Sportas (maatregel 15), Tweede fietsring (maatregel 9) en Haarlemmer Houttuinen.

Tot nu toe zijn de volgende activiteiten uitgevoerd:

- Opstellen verkennende notitie;
- Verbeteren samenhang met Sprong over het IJ;
- Financiering projectorganisatie;
- Bijdrage aan bestuurlijke notitie en behandeling daarvan;
- Verkenning inrichtingprincipes;
- Bijdrage aan oversteek Oostertoegang;
- Deelname werkgroep.

Op korte termijn wordt een extra oversteek op de Oostertoegang ter hoogte van de Oosterdokstraat gerealiseerd.

Voortgang tot nu toe



Uitvoering van het maatregel kent een lange aanlooptijd. Op dit moment bevindt het project zich in de fase van principebesluit.

Voortgang vanaf nu



Verwachting is dat na het nemen van het principebesluit de maatregel weer meer voortgang boekt

Realisatie 2022



In 2022 zal naar verwachting 50-75% van de maatregel uitgevoerd zijn.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Verbetering van deze fietsroute heeft veel impact omdat het om een drukke route gaat. Ook is het een icoonproject.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



De maatregel draagt bij aan de verkeersveiligheid en aan de ambities van Agenda Autoluw. Ook is er een bijdrage aan het Programma Touringcar en het Programma Kademuren.

Maatregel 8. Oost-West verbinding Centrum

Activiteiten

De uitwerking voor deze maatregel is beperkt tot de route door de Nieuwe Hoogstraat, Oude Hoogstraat, Oude Doelenstraat en Damstraat (Damstraatjes). In 2019 is er uitgebreid onderzoek gedaan naar de route Damstraatjes en is een notitie inclusief voorgestelde maatregelen voorgelegd aan de staf Centrum (stadsdeel bestuur Centrum). Hierbij zijn de uit te voeren maatregelen en verantwoordelijke partijen vastgesteld. Programma Fiets heeft na deze vaststelling maatregelen deels zelf uitgevoerd en deels belegd bij stadsdeel Centrum en andere partijen. Er is besloten geen verder onderzoek te doen naar de Hartenstraat en Raadhuisstraat. Uit het onderzoek in de Damstraatjes is gebleken dat er pas veel te winnen is indien er mogelijkheden zijn om autoverkeer te weren of aanzienlijk te verminderen. Dit is noodzakelijk voor de Hartenstraat aangezien hier de openbare ruimte (gevel tot gevel) nog beperkter is dan in de Damstraatjes (vooral de beschikbare ruimte voor voetgangers is beperkt). Ook de 1,5 meter maatregelen roepen vragen op over de wenselijkheid van de Hartenstraat als prioritaire fietsroute. De grootste winst die hier valt te behalen is het aanwijzen van een mogelijke alternatieve route om hiermee de druk en stress in de Hartenstraat te verlichten. De alternatieve route voor de Hartenstraat is echter de route via de Raadhuisstraat. Deze keuze zal eind augustus worden afgestemd met de Ambtelijke Opdrachtgever. In samenwerking met de pijler Het Nieuwe Fietsen is er voor deze route ook een pilot uitgevoerd, namelijk Alternatieve fietsroutes, Pilot voor het beïnvloeden van routekeuze bij fietsers. Uit het onderzoek is gebleken dat er verder op dit moment geen kansrijke alternatieve routes zijn om aan te wijzen.

De volgende concrete activiteiten zijn uitgevoerd door het Programma Fiets:

- Uitbreiden aanwijsg gebied verbod fietsparkeren;
- Bijplaatsen fietsnietjes en tegengaan fietsparkeren witte gevel UvA;
- Fietsparkeervoorzieningen langs grachten;
- Houten plantenbakken en borden reling bruggen;
- Routekeuze beïnvloeden.

Een aanbevolen maatregel die binnen het programma nog uitgevoerd kan/zal worden is: Prioriteitslocatie gedragscampagne fiets. De gedragsaanpak ligt binnen de pijler Het nieuwe fietsen.

Voortgang tot nu toe



De uitvoering van het onderzoek, zoals beschreven in het MJPF, is afgerond. Ook de uitvoering van de aanbevolen maatregelen door programma Fiets zijn bijna allemaal afgerond. De laatste maatregel (plantenbakken reling bruggen) wordt begin september afgerond. Andere maatregelen zijn belegd in de organisatie of bleken niet uitvoerbaar/haalbaar.

Voortgang vanaf nu



De nog uit te voeren maatregelen zullen volgens planning uitgevoerd worden.

Realisatie 2022



De eigenlijke opdracht, zoals beschreven in het MJPF, is afgerond.

Ambtelijke opdrachtgever wordt geïnformeerd over keuze en achtergrond om verder onderzoek en maatregelen uit te voeren binnen deze maatregel voor de Hartenstraat (of overige 9 straatjes) en Raadhuisstraat. Er is gekeken op de uitkomsten van het onderzoek in de Damstraatjes ook toepasbaar zijn in de Hartenstraat of Raadhuisstraat. Hier is uit gekomen dat er op dit moment geen mogelijkheden zijn om hier maatregelen uit te voeren. De kans ligt nu om samen met project De Oranje Loper ons optimaal in te zetten voor een goede fietsverbinding via de Raadhuisstraat (alternatief voor de Hartenstraat).

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Indien op deze routes werkelijk reductie van de drukte en stress plaatsvindt heeft dit een grote bijdrage aan de doelstellingen uit het MJPF. Echter, de uitvoering zoals die nu is, en voorzien is, levert maar beperkte winst op.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Indien op deze routes werkelijk reductie van de drukte en stress plaatsvindt heeft dit naar verwachting een grote impact op de leefbaarheid in het Centrum.

Maatregel 9. Tweede fietsring Ceintuurbaan - Bilderdijkstraat

Activiteiten

In voorjaar 2019 is een verkenning naar mogelijke inrichtingsvarianten uitgevoerd door R&D. In de Agenda Autoluw is de score uitgebreid met de Frederik Hendrikstraat. In 2020 ligt het accent op de verdere uitwerking van de verkenning.

Het project is ondergebracht in verschillende deelprojecten zoals: Ceintuurbaan, Museumplein, Eerste Constantijn Huyjenstraat en Frederik Hendrikstraat. Daarnaast is er een overall projectteam.

- De Frederik Hendrikstraat is op dit moment in uitvoering.
- De Eerste Constantijn Huyjenstraat is in voorbereiding en vrijwel besteksgereed. Deze zou uitgevoerd worden in Q4 2020 - Q1 2021, maar door corona komt hier waarschijnlijk enige vertraging in.
- Het kruispunt Ceintuurbaan - Amsteldijk is in voorbereiding en wordt eind 2021 uitgevoerd.

Voortgang tot nu toe



Door integrale afstemming met andere projecten en door corona staan uitvoeringsperiodes steeds ter discussie en schuiven deze door in de tijd. Ook het maken van analyses van (ontwikkelingen in) vervoersstromen wordt hierdoor vertraagd.

Voortgang vanaf nu



De voortgang in het realiseren van de Tweede fietsring is afhankelijk van de voortgang van Agenda Autoluw. Voor het voorsorteren of het realiseren van een fietsstraat zal eerst het aantal motorvoertuigen teruggedrongen moeten worden. Op de eerste Binnering is dit nu zo'n 5000 mvt/etmaal. Op de tweede Binnenring is dit nu meer dan 10.000 mvt/etmaal. Ook corona kan voor de inzet van beperktere financiële middelen leiden.

Realisatie 2022



In 2022 zal maar een deel van de Tweede fietsring gerealiseerd zijn. Ook 2025 wordt voor het volledig realiseren van het doel niet haalbaar. Veel onderdelen in de realisatie zullen voorlopig voorsorteren op het uiteindelijke doel.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Een tweede fietsring zal de verbindingen tussen de stadsdelen een stuk beter, overzichtelijker en comfortabeler maken en de aantrekkelijkheid van het fietsgebruik ten opzichte van andere modaliteiten in de stad waarschijnlijk vergroten.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Als icoonproject draagt de maatregel bij aan het imago Amsterdam Fietsstad.

Maatregel 10. Oversteekbaarheid van de Stadhouderskade

Activiteiten

Er is overleg gevoerd met de projecten die lopen bij de oversteek bij het Rijksmuseum en het Vondelpark.

Auto's hebben voorrang op de Stadhouderskade, omdat deze onderdeel is van Plusnet Auto. Als gevolg daarvan houden fietsers op de Stadhouderskade ook voorrang, op basis van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens. Daarmee kunnen fietsers vanuit Rijksmuseum en Vondelpark geen voorrang krijgen. Voorlopig blijkt het bij meer opstelruimte en rijbaanverkleining. Bij de oversteek bij het Rijksmuseum is meer ruimte gecreëerd voor de fiets. Bij de oversteek bij het Vondelpark is de ruimte te beperkt om een verbetering te realiseren.

Voortgang tot nu toe



Uitvoering van de maatregel heeft tot nu toe maar beperkte winst opgeleverd. Wel zijn de benodigde onderzoeken uitgevoerd en de mogelijkheden voor winst benut.

Voortgang vanaf nu



Weinig extra onderzoek en uitvoering van maatregelen is meer mogelijk. Er is niet meer voortgang te realiseren.

Realisatie 2022



De oversteekbaarheid bij het Rijksmuseum is enigszins verbeterd; die bij het Vondelpark zeer waarschijnlijk niet.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Fietsers ondervinden oponthoud en irritatie bij drukke en onoverzichtelijke oversteken. Worden deze oversteken verbeterd dan zal de fietstevredenheid naar verwachting toenemen.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



De beide oversteken bij de Stadhouderskade zijn erg onoverzichtelijk. Vergroten van de oversteekbaarheid draagt bij aan de verkeersveiligheid.

Maatregel 11. Meer ruimte en kortere wachttijden voor fietsers bij de 10 drukste kruispunten

Activiteiten

De maatregel bestaat uit minimaal 10 deelprojecten welke elk in een andere fase verkeren.

De volgende projecten zijn uitgevoerd:

- Haarlemmerstraat – Michiel de Ruyterweg;
- Nassaukade – Tweede Hugo de Grootstraat;
- Ranonkelkade – Buiksloterweg;
- Torontobrug – Professor Tulp plein;
- Rozengracht – Marnixkade zuidzijde.

De volgende projecten starten op korte termijn:

- Wibautstraat – Prins Bernardplein;
- Mac Gillavrylaan – Molukkenstraat.

De volgende projecten zijn in voorbereiding en staan gepland om in 2012 of 2022 uitgevoerd te worden:

- Rozengracht - Marnixstraat noordzijde,;
- Mr Visserplein – Waterlooplein;
- Berlagebrug - Amsteldijk – Vrijheidslaan;
- Van Eesterenlaan - Fred Petterbaan.

Voortgang tot nu toe



Het project ligt goed op schema en lift soms mee met andere projecten in een integrale afstemming

Voortgang vanaf nu



De uitvoering van de projecten zal volgens planning verlopen. Risico's zijn echter de afstemming met andere projecten op te komen tot een goed uitvoeringsmoment. Sinds corona is er ook het risico van mogelijke herverdeling van financiële middelen.

Realisatie 2022



De kans op volledige realisatie is zeer groot omdat al verschillende projecten zijn uitgevoerd of in een ver stadium van voorbereiding.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Door het creëren van meer opstel ruimte kan de fietser makkelijker de kruispunten passeren en maakt dit het afleggen van een route een stuk veiliger en comfortabeler met minder wachttijd.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



De maatregel kan bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Maatregel 12. Actie: 'Meer groen, minder wachten'

Activiteiten

Er zijn diverse mogelijkheden verkend voor het opzetten van een meldingstool. Op dit moment kunnen Amsterdammers al meldingen doorgeven over verkeerslichten (via SIA), alleen zijn deze niet toereikende voor deze maatregel (weinig antwoord categorieën). Om dit uit te breiden en te koppelen aan een digitale kaart is inzet nodig vanuit verschillende afdelingen en daar is op dit moment te weinig capaciteit voor beschikbaar.

Via de pilot 'Ping if you care', een meldingstool met een meer inventariserend karakter, konden meldingen worden gedaan ten aanzien van de verkeerslichten in de stad. Vanuit 'Ping if you care' zijn een 10-tal kruisingen geselecteerd en onderzocht en waar mogelijk zijn of worden de verkeerslichten op deze kruisingen beter afgesteld voor fietsers. Op basis van de data uit 'Ping if you care' en een analyse van de huidige inefficiënties in het netwerk van verkeerslichten, zijn er voorstellen gedaan voor verdere optimalisaties ten behoeve van de doorstroming van het fietsverkeer. Vanwege de vele (soms conflicterende) belangen in de stad en de afweging die hierin wordt gemaakt, levert dit nog niet op waar wat we voor ogen hadden.

Voortgang tot nu toe



Onderzoeken lopen op dit moment. Het komen tot een meldpunt en een andere afstelling van verkeerslichten is een tijdrovend proces.

Voortgang vanaf nu



De voortgang vanaf nu is naar verwachting matig. Voor het instellen van een meldpunt is er te weinig capaciteit beschikbaar. De mogelijkheden tot optimalisaties zijn beperkt vanwege andere belangen. Auto en OV krijgen in veel gevallen voorrang.

Realisatie 2022



In 2022 zullen maar een beperkt aantal verkeerslichten geoptimaliseerd zijn voor de fietser.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Kortere wachttijden dragen in potentie bij aan een grotere fietstevredenheid. De winst is echter naar verwachting beperkt, het gaat namelijk om seconden.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Kortere wachttijden dragen naar verwachting bij aan de verkeersveiligheid door minder roodlichtnegatie.

Maatregel 13. Pilot Fietschips

Activiteiten

Er is verkend of de chip die gebruikt wordt voor fietsparkeren ook kan worden toegepast voor beïnvloeding van VRI's. Vooralsnog is geconcludeerd dat het gebruik van deze fietschip geen kansrijke optie is. In plaats daarvan volgen we de (landelijke) ontwikkelingen rond Talking Traffic en Talking Bikes. De start van pilots met Talking is vertraagd door problemen met de aanbesteding. Daarom is er ook zijdelings contact met bureau's die de pilot kunnen uitvoeren voor het Programma. In 2020 moeten het Programma een keuze maken of het met de geplaatste IVRI's in de stad een pilot wil opstellen of dat het met een marktpartij zelf een route uit wil voeren.

De partijen die zich inschrijven voor Talking Bikes leveren in eerste instantie data voor het Rijk, de fietser eerder groen geven is een bijkomstigheid in de aanbesteding. De optie die het beste past bij het realiseren van de programma doelen is het zelf uit laten voeren van een pilot. Hiervoor is de technische uitvoering niet het moeilijkst, maar het zorgen voor een goede interne afstemming tussen het programma en VRI assets.

Voortgang tot nu toe



Het programma probeert voor de uitvoering van de pilot gebruik te maken van expertise elders binnen Amsterdam en bij RWS.

Voortgang vanaf nu



Het programma kan de tempo beperkt beïnvloeden. Ook binnen de organisatie (o.a. Assetmanagement) heeft de pilot geen prioriteit. Het ziet er niet naar uit dat er versnelling van de uitvoering gaat optreden.

Realisatie 2022



Er zijn veel voorbereiding uitgevoerd binnen de maatregelen, maar een pilot zal naar alle waarschijnlijkheid niet uitgevoerd worden vanwege bovengenoemde oorzaken.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



In potentie is vraaggestuurde verkeersregeling een krachtig instrument om het fietsverkeer beter te laten doorstromen, maar indruk is dat de bewezen techniek / best practises er nog niet zijn. Daarom heeft de maatregel in potentie geen positieve bijdrage aan de doelstellingen (op de korte termijn).

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Wanneer de techniek werkt is er een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid mogelijk, maar die is op korte termijn niet te verwachten.

Maatregel 14. Innovaties in Amsterdam

Activiteiten

Deze maatregel wordt getrokken vanuit de pijler Het nieuwe fietsen.

Enkele belangrijke innovaties waar het programma Fiets op ingezet heeft zijn:

- Hittecamera's, om daarmee drukte op opstelstroken te detecteren en bij drukte VRI's sneller groen te laten geven voor fietsers;
- Friezak en banaan, als twee aansprekende en bekende innovaties voor efficiënter ruimtegebruik door fietsers bij kruisingen.
- Pop-up fietsparkeren (zie pijler Gemakkelijker fietsparkeren)

Vanuit Comfortabel doorfietsen is aandacht besteed aan:

- Dynamische wegingdeling
- Duurzame fietsinfra (cellulose)
- Realisatie fietsinfra en de ondergrond (o.a. verkend in planvormingsoverleg stedelijke K&L overleg).

Concreet zijn de volgende activiteiten uitgevoerd:

- Workshop dynamische wegingdeling met drie adviesbureaus en onderzoek toepassing intelligente toegang bij route mr Visserplein - IJ (maatregel 7);
- Verkenning duurzame doelen workshop, bijdragen workshop in MRA-verband en input voor Tour de Force;
- aanstellen kennisdrager techniek fietsinfrastructuur (K&L onder fietspaden, bomen langs fietsinfra, materiaalkeuze, etc.)

Voortgang tot nu toe



Er zijn innovaties opgepakt, waarvan enkele duidelijk een succes zijn, zoals friezak en banaan. Toch liggen er nog onbenutte kansen. Ook zijn er geen innovaties uit andere steden (Rotterdam, Utrecht en Groningen) getest, wat wel in de maatregel genoemd wordt. Voortgang is niet precies te bepalen door ontbreken van duidelijke doelen.

Voortgang vanaf nu



Het is niet de verwachting dat innovaties in de komende 2 jaar voortvarender worden opgepakt op het gebied van Comfortabel doorfietsen.

Realisatie 2022



Innovaties worden opgepakt maar het potentieel nog onvoldoende benut, zeker als het gaat om de relatie met pijler Comfortabel doorfietsen.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Potentieel wordt nog onvoldoende benut op het gebied van Comfortabel doorfietsen. De relatie met de doelstellingen is bij een aantal innovaties onduidelijk of beperkt aanwezig. Niettemin kan experimenten in zichzelf

ook waardevol zijn als het gaat om kennisopbouw binnen het programma.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Innovaties leveren een bijdrage aan het imago Amsterdam Fietsstad. De innovaties frietzak en banana hebben dit zeker geleverd. Maar het potentieel wordt nog onvoldoende benut.

Maatregel 15. Fietsbereikbaarheid gebieden

Activiteiten

De omschrijving van de maatregel richt zich op vier 'gebieden'. In elk van deze vier is sprake van min of meer regulier overleg met de projectorganisaties over fietsinfrastructuur. In de praktijk is het streven het thema fiets volwaardige aandacht te geven bij *alle* grotere gebiedsontwikkelingen. In het begin van het plan werd dit voornamelijk door het programma Fiets opgepakt vanwege capaciteitsgebrek bij K&K; nu pakt K&K dit grotendeels op. De samenhang met andere maatregelen uit het MJPF, zoals ontbrekende schakels of groennetroutes in of rond gebiedsontwikkelingen, was een reden om dit als programma Fiets op te pakken. Naast de genoemde vier zijn adviezen gegeven aan: Sloterdijken, Haven-Stad, NDSM, Zeeburgereiland (o.a. via mobiliteitsplan Oostflank), Hamerkwartier, Bijlmerbajes en Amstel-Stad / Nieuwe Kern.

Als het gaat om de genoemde vier 'gebieden' zijn de volgende activiteiten uitgevoerd:

Zuidas:

- Optimalisatie ontwerpen voor o.a. grote kruispunten;
- Samenwerking op verbetering omleidingsroutes (zie ook maatregel 20).

Sportas:

- In overleg met VRA ca 2 mln rijksbudget voor dit project;
- Deelname werkgroep;
- Advies op PBI producten.

Sprong over 't IJ:

- Sprong: organisatie werksessies fietscomfort Javabrug.

Centrum Zuidoost:

- Vier deelprojecten op route via Weesperzijde - Rijksstraatweg voorbereid en thans in uitvoering;
- Overgenomen adviezen variëren van verbeterde ligging van routes in het netwerk, vormgeving van routes (breedte, materiaalkeuze).

Voortgang tot nu toe



Tempo wordt bepaald door de gebiedsontwikkelingen, in de meeste gevallen is programma (en in toenemende mate ook Fietsbeleid) tijdig en goed betrokken.

Voortgang vanaf nu



Tempo wordt bepaald door de gebiedsontwikkelingen, in de meeste gevallen is programma (en in toenemende mate ook Fietsbeleid) tijdig en goed betrokken. Er is wel een weerstand merkbaar vanuit projectorganisaties, projectontwikkelaars en/of bewoners tegen de 'fietslobby'. Dit speelt met name rond Sprong, en in mindere mate ook in Sloterdijk en NDSM.

Realisatie 2022



De maatregel heeft geen duidelijke einddatum. In 2022 zal zo'n 50% van de (voorbereidende) werkzaamheden vanuit het Programma zijn uitgevoerd.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De tijdige inbreng van fietsbelangen is zeer bepalend voor de toekomst van de fiets in nieuwe delen van Amsterdam.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Duurzaamheid; opgave gebiedsontwikkeling; mobiliteitsplannen; verkeersveiligheid; Agenda Autoluw.

Maatregel 16. Aanleg nieuwe fietsverbindingen

Activiteiten

De volgende werkzaamheden zijn uitgevoerd:

- Als eerste stap is een plan van aanpak voor de uitwerking van de maatregel opgesteld. Deze is in 2020 geüpdatet;
- Jaarlijkse update van de lijst van prioritaire schakels;
- Waar mogelijk worden prioritaire verbindingen ondergebracht bij bestaande projecten;
- Voor *stand alone* verbindingen wordt capaciteit gezocht, en deels gevonden.

De volgende verbindingen zijn inmiddels gerealiseerd:

- Fietsroute over RAI-terrein;
- Oversteek Schipluidenlaan;
- Fietsverbinding noordzijde Erasmusgracht thv de Kolenkitbuurt;
- Zuidelijke oversteek Rooseveltlaan- Europaboulevard.

Er zijn ontwerpen voor de volgende verbindingen:

- Doorsteek Aakstraat-Bongerd (Kadoelerbreek);
- Verbeteren positie fiets bij Overtoomse Sluis (Surinamestraat);
- Dijksgracht Oost;
- Oversteek Spaarndammerdijk ter hoogte van Art Hotel en Fietspad tussen Schippersgracht-Kattenburgerplein;
- Route door het Vliegenbos;
- Fietsroute rotonde Buiksloterdijk;
- Kortsluiting Route Gaasperplasbad;
- Oversteek Ruysdaelstraat – van Baerlestraat en de oversteek Panassusweg – Mahlerlaan.

Deze acht projecten zullen waarschijnlijk binnen de huidige programmaperiode worden uitgevoerd.

Voortgang tot nu toe



De realisatie van nieuwe verbindingen vergt veel aandacht. De maatregel loopt daardoor achter op schema.

Voortgang vanaf nu



Maatschappelijke weerstand leidt tot langere planvorming en hogere kosten. Er bestaat risico dat voortgang belemmert wordt door capaciteitstekort, beschikbare budgetten. De kosten per schakel kunnen aanmerkelijk hoger uitvallen door proceskosten en uitvoeringskosten.

Realisatie 2022



De verwachting is dat 12 van de 20 ontbrekende schakels gerealiseerd zullen zijn in 2022.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Nieuwe routes worden, als ze eenmaal zijn aangelegd, gewaardeerd. Ook kunnen deze routes worden uitgewerkt conform de eisen van het MJPF gezien de grote rol van het Programma Fiets. Nieuwe routes helpen de drukte spreiden en zijn vanwege vormgeving vaak aantrekkelijke routes.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Bijdrage aan leefbaarheid door spreiding drukte

Maatregel 17. Fietspaden asfalteren

Activiteiten

Op 6 routes zijn tegels naar asfalt omgezet, bijvoorbeeld langs de Meer en Vaart en het fietspad op de Rooseveltlaan (tussen Europaplein en Maasstraat). Hier heeft het Programma financiële bijdragen gedaan bij de herinrichting of groot onderhoud. Er zijn twee routes waar een toezegging voor een financiële bijdrage voor is gedaan om de tegels naar asfalt om te zetten. Er is een plan van aanpak gemaakt om naast 'passieve' bijdragen ook, in samenwerking met assets (wegbeheer), fietsroutes met tegels (waarvan de kwaliteit onvoldoende is) te selecteren waar nog geen groot onderhoud/herinrichting is gepland, maar waar we het voornemen hebben aan de slag te gaan in 2020-2021.

Voortgang tot nu toe



Er zijn reeds 6 routes waar de tegels zijn omgezet naar asfalt. De uitvoering ligt daarmee op schema.

Voortgang vanaf nu



jaarlijks wordt er gekeken of er projecten zijn waar wij met een financiële bijdrage ervoor kunnen zorgen dat de tegels op het fietspad worden omgezet naar asfalt. Als die projecten er niet zijn selecteren wij, in samenwerking met assets, fietspaden in tegels van onvoldoende kwaliteit. Er blijft dus voldoende werk. Met het huidige gereserveerde budget van 100.000 voor deze maatregel kan het programma niet versnellen of meer doen.

Realisatie 2022



In 2025 zullen nog niet alle fietspaden buiten de uitgesloten gebieden voorzien zijn van (rood) asfalt. Er liggen nog heel veel fietspaden in klinkers in de stad van voldoende kwaliteit. Het zou kapitaalsvernietiging zijn om deze fietspaden om te zetten in asfalt. Daarnaast wordt er bij een herinrichting soms gekozen om fietsstroken uit te voeren in klinkers, vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Uit het 'Ping if you care'-onderzoek blijkt dat er veel wordt gepingd op oneffenheden in het wegdek. Een deel van deze oneffenheden zijn op fietspaden in tegels. Als deze oneffenheden door het omzetten in asfalt worden verholpen draagt de maatregel bij de kwaliteit van het netwerk. Echter zijn er ook fietspaden in tegels die nog van voldoende kwaliteit zijn en draagt het dus niet zozeer bij aan de kwaliteit van het fietsnetwerk om deze om te gaan zetten.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Er is wellicht een kleine bijdrage aan verkeerveiligheid.

Maatregel 18. Bezemronde oneffenheden in samenwerking met de Fietzersbond

Activiteiten

Na een aantal overleggen met de Fietzersbond heeft de Fietzersbond een lijst met oneffenheden door de hele stad aangeleverd aan het programma Fiets. Een deel van de lijst met oneffenheden is doorgezet aan Stadswerken om de oneffenheden te herstellen. Het deel dat niet is doorgezet zijn oneffenheden waar op termijn groot onderhoud of een herinrichting gaat plaats vinden. Stadswerken heeft de aangegeven oneffenheden hersteld.

Voortgang tot nu toe



De uitvoering ligt goed op schema. De lijst met oneffenheden wordt gemaakt en vervolgens aangepakt.

Voortgang vanaf nu



De verwachting is dat de voortgang tot nu toe ook in de komende jaren wordt voortgezet.

Realisatie 2022



Elk jaar worden de oneffenheden aangepakt. Er bestaat een kans dat niet alle oneffenheden kunnen worden opgepakt vanwege het beschikbare budget bij Stadswerken. Niet alle oneffenheden zijn eenvoudig op te lossen en is daarvoor groot onderhoud/herinrichting nodig. Dit groot onderhoud of herinrichting vinden niet altijd plaats op korte termijn waardoor sommige oneffenheden langer op straat kunnen blijven.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Uit het 'Ping if you care'-onderzoek is gebleken dat er het vaakst wordt gepingd op oneffenheden in het wegdek. Oneffenheden blijken daarmee van invloed op hoe de fietser het fietsen ervaart. De kwaliteit van het fietsnetwerk verbetert als de oneffenheden worden hersteld.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Het weghalen van oneffenheden draagt naar verwachting bij aan de verkeerveiligheid.

Maatregel 19. Uitvoering van het Groennet - Fase 1 (marketing, bewegwijzering, profielen)

Activiteiten

De volgende werkzaamheden zijn uitgevoerd:

- Mogelijkheden bewegwijzering onderzocht en besproken met COBA en NBD;
- GIS analyse van de kwaliteit van het netwerk;
- Schouwen van de kwaliteit van het gehele netwerk;
- In kaart brengen knelpunten;
- Inventariseren mogelijkheden werk met werk maken;
- In kaart brengen overlap met andere maatregelen en programma's;
- Opstellen uitvoeringsprogramma.

Aan de hand van het uitvoeringsprogramma wordt nu op één locatie over circa 100 meter het fietspad verbreed. Ook zijn er reeds andere rutedelen door derden aangepakt, buiten het MJPF.

Voortgang tot nu toe



Tot nu toe lag de focus op voorbereidingen. Die zijn grotendeels uitgevoerd.

Voortgang vanaf nu



In de gehele uitvoering van het Groennet zal vertraging optreden. Redenen zijn een tekort aan capaciteit, wet- en regelgeving op gebied van flora en fauna waar tegenaan wordt gelopen, standaard lange voorbereidingstijd en de omvangrijkheid van de opgave. Er is onvoldoende capaciteit beschikbaar en waarschijnlijk ook een tekort aan uitvoeringsgeld en personele wisselingen.

Realisatie 2022



Fase 1 zal ten dele uitgevoerd zijn. Een risico is dat de gewenste resultaten voor het gehele Groennet niet behaald kunnen worden. Zo is de gewenste bewegwijzering wettelijk niet toegestaan en kunnen niet alle ontbrekende schakels worden aangelegd, waardoor er niet overal een logisch netwerk ontstaat.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Uit onderzoek blijkt dat fietsen door een groene, aantrekkelijke omgeving een grote bijdrage levert aan de fietstevredenheid. Met betrekking tot comfortabel doorfietsen zorgt deze maatregel voor fietspaden van minimaal 2,5 breed.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



De maatregel draagt bij aan de leefbaarheid. Ook is er samenhang met de MRA routes, de relaxte routes en de ecologische verbindingen.

Maatregel 20. Betere verwijzingen bij wegwerkzaamheden

Activiteiten

Middels een aantal pilots zijn verschillende methoden voor het omleiden/ informeren van fietsers onderzocht, met als doel data te verzamelen over wat effectief werkt in het sturen van fietsers. In 2018 is een pilot ontwikkeld i.s.m. Met Bycs en Mijksenaar met andere kleur borden voor fietsers. Deze roze borden zijn getest op een locatie in Zuidas. Daarnaast heeft Mobycon een verkennend onderzoek gedaan naar de huidige methode van het omleiden van fietsers en hoe deze functioneert. In 2019 is er op de Weteringsschans een proef gedaan met straatmarkering in aanvulling op de reguliere bebording. Ook is er een app ontwikkeld i.s.m. met Dienst Zuidas: Cycling Works met als doel de fietsforens de informeren over werkzaamheden op de dagelijkse route.

De proef met roze borden werd het meest positief geëvalueerd en kreeg ook aandacht vanuit andere steden waar ook een soortgelijke proef is uitgevoerd. De Cycling Works app is klaar maar nog niet gelanceerd (vanwege coronavirus). De volgende stap is alle resultaten verder te analyseren en te vertalen naar een "toolbox" met middelen die kunnen worden ingezet om fietsomleidingen te verbeteren en overlast te verminderen.

Voortgang tot nu toe



Tot nu toe is weinig prioriteit gegeven aan de maatregel vanwege de uitvoering van andere maatregelen binnen de pijler.

Voortgang vanaf nu



De verwachting is dat de maatregel vanaf nu beter wordt opgepakt, nu een nieuw teamlid aan deze maatregel gaat werken.

Realisatie 2022



De onderzoeken in het kader van deze maatregel zullen in 2022 grotendeels afgerond zijn. De resultaten zullen helpen om middelen aan te reiken om overlast van werkzaamheden bij fietsers tegen te gaan en te zorgen dat er voldoende aandacht is voor het fietsverkeer bij werkzaamheden. Toch zal de maatregel niet alle overlast kunnen wegnemen. Dit wordt bijvoorbeeld ook veroorzaakt door het aantal en de duur van de werkzaamheden.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De vele werkzaamheden die er in de stad plaatsvinden en nog op stapel staat, zorgen voor stremmingen op de dagelijkse fietsroute van de fietsers in Amsterdam. Door comfortabel doorfietsen tijdens werkzaamheden te waarborgen, draagt deze maatregel zeker bij aan het behalen van de doelstellingen.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Door een betere doorstroming en meer duidelijkheid bij werkzaamheden draagt deze maatregel bij aan de verkeersveiligheid. Ook draagt deze maatregel bij aan doelen van Stadsregie als het gaat om het optimaliseren van uitvoering van werken in de openbare ruimte.

Gemakkelijk fietsparkeren

Maatregel 21. Gebiedsaanpak fietsparkeren

Activiteiten

Er zijn verschillende fietsparkeerlabs georganiseerd, workshops waarbij met lokale stakeholders uit de buurt is nagedacht over effectieve parkeeroplossingen:

- Fietsparkeerlab De Hallen en omgeving (2017);
- Fietsparkeerlab Beursplein (2018);
- Fietsparkeerlab Haarlemmerstraat (2019).

Ook zijn diverse schouwen op locatie uitgevoerd, te weten: 9-straatjes, Rokin, Reguliersdwarsstraat, Roetersstraat), Frans Halsbuurt.

Er is een maandelijks overleg met gebiedsteams uit de stadsdelen West, Oost, Zuid en Centrum, die d.m.v. een meldingsformulier knelpuntlocaties kunnen aanleveren.

Het programma heeft het 'Werkboek Fietsparkeren' opgeleverd. Dit handboek bundelt de lessen van de knelpuntenaanpak van het MJPF 2017-2022. Deze aanpak biedt ook oplossingen voor knelpunten buiten de aangewezen hotspots en is daarmee interessant voor alle collegae die werken aan opgaven met een fietsparkeerausdaging.

Vanuit de gebiedsaanpak de volgende concrete resultaten geboekt

West:

- Fietsparkeergarage De Hallen;
- Aanwijsgedied Klinkerstraat en omgeving;
- Coaches Tollensstraat;
- Parkeer & Loop op Ten Kateplein;
- Dubbelgebruik locaties op Kinkerstraat;
- Vlonders in Kinkerstraat voor fiets en scooters.

Oost:

- Maatregelen rond OLVG/horeca Beukenplein;
- Inzet op handhaving;
- Inzet op communicatie;
- Realisatie van 2 Parkeer en Loop-voorzieningen;
- Bijplaatsen voorzieningen, waaronder lokfiets.

Zuid:

- Monitoring en updaten aanwijsgedied Eerste van der Helst;
- Plaatsen sluishekken;
- Vernieuwing pop-up fietsparkeren;
- Plaatsing bloembakken Eerste Sweelinckstraat;
- Nicolaas Berchem fietsvrij d.m.v. diverse communicatie;
- 11.000 extra fietsparkeervoorzieningen verspreid over Zuid, met name in De Pijp;
- Dubbel gebruik locaties.

Centrum:

- Inzet op scooterparkeren Beursplein en omgeving;

- Realisatie invalideparkeerplaatsen;
- Pilot 1-uursvakken;
- Pilot bewonersparkeren in de stalling;
- Diverse communicatie uitingen ten behoeve van omgevingsbewust parkeren.

De locaties die benoemd worden in de bijlage van het MJPF zijn een vertrekpunt/prioriteitenlijst, maar zeker geen weergave van al de werkzaamheden die op diverse plaatsen in de (drukke gebieden) van de stad worden uitgevoerd. Tegelijk blijft de groei van het fietsgebruik en de beperkte openbare ruimte een risico. Nieuwe bedrijven in de stad (zoals Adyen op Rokin) zorgen voor toename van fietsparkeerders op specifieke locaties. De nauwe betrokkenheid van burgers en ondernemers, o.a. door middel van de fietsparkeerlabs, leidt tot een goede inventarisatie van de problemen en wensen, maar kan ook tot teleurstelling leiden als de wensen door de beperkte ruimte niet allemaal ingewilligd kunnen worden.

Voortgang tot nu toe



Stadsdelen zijn goed op de hoogte van de initiatieven en weten het Programma te vinden. Programma heeft goed contact met ondernemers, bewoners en de Fietzersbond. De monitor toont een toename in de capaciteit van fietsparkeerplaatsen op de hotspots en een afname van het aantal geparkeerde fietsen op maaiveld bij de hotspots.

Voortgang vanaf nu



De verwachting is dat de ingezette weg goed vervolgt kan worden.

Realisatie 2022



Alle belangrijke knelpunten zullen zijn aangepakt. Het is onmogelijk om ze allemaal 100% op te lossen gezien de beperkte openbare ruimte. Maar verbetering zal zichtbaar zijn.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De maatregel draagt bij aan alle drie de doelstellingen van de pijler: overlast verminderen, bezettingsgraad verminderen en de tevredenheid verhogen.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Bijdrage aan ruimte voor voetgangers (gezonde stad), meer ruimte in de stad (leefbaarheid), Agenda Autoluw en sociale cohesie (in het geval van de ontwikkeling van buurtstallingen)

Maatregel 22. Bike&walk

Activiteiten

Bike&Walk heet nu P&L (Parkeer en Loop)

Allereerst is een inventarisatie gemaakt van potentiële locaties. Vervolgens is gewerkt aan ambtelijke en (soms) bestuurlijke besluitvorming. P&L voorzieningen zijn nu op diverse locaties gerealiseerd.

Zuid:

- Twee voorzieningen aan Sarphatipark West;
- Twee voorzieningen aan Sarphatipark Oost (rand Eerste van der Helst/Eerste Sweelinck, Albert Cuyp);
- Hemonylaan/Van Woustraat (rand Albert Cuypstraat/Van Woustraat);
- Stadhouderskade ter hoogte van Nic. Berchemstraat.

West:

- Ten Katemarkt (rand Ten Kateplein).

Oost:

- OLVG + Oosterpark/schuin tegenover café Bukowski.

Centrum:

- Twee voorzieningen bij Raamplein;
- Oude Turfmakt;
- Amstel.

Voortgang tot nu toe



De voortgang is volgens planning. Op diverse locaties zijn P&L voorzieningen, die inmiddels stadsbreed zichtbaar zijn.

Voortgang vanaf nu



Er zijn meer P&L palen dan oorspronkelijk gepland. Pijler zet in op een verdere stadsbrede uitrol van dit nieuwe concept. Met dit concept wordt ingezet op gedragsverandering in het kader van meer omgevingsbewust parkeren. Stadsbrede uitrol en zichtbaarheid van de P&L palen op diverse locaties wordt nodig geacht om ook via overige kanalen de marketing van de palen te kunnen oppakken (billboards, mupi, Parool, AT5, Facebook, Instagram, Twitter etc). Het risico bestaat echter dat het concept onvoldoende stadsbreed kan worden uitgerold vanwege de wens om geen extra objecten in de openbare ruimte te plaatsen.

Realisatie 2022



Maatregel wordt succesvol opgepakt. Tegelijk is niet geformuleerd wanneer de maatregel 100% gerealiseerd is.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De maatregel draagt bij aan de drie doelstellingen: overlast verminderen omdat het fietsers stimuleert niet te parkeren op drukke locaties, capaciteit uitbreiden door realiseren extra vakken, en tevredenheid

verhogen door meer duidelijkheid bij Amsterdamse fietser te creëren
(‘hier is plek, te voet verder’)

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Bijdrage aan meer ruimte voor voetgangers en mogelijk aan Agenda
Autoluw, indien parkeerplaatsen worden opgeheven ten behoeve van
P&L concept.

Maatregel 23. Fietsen staan op de juiste plek

Activiteiten

Het MJPF spreekt over de inzet van een app, ontwikkeld in het kader van het Startup in Residence programma. Deze app is echter gestopt omdat deze onvoldoende van de grond is gekomen. Wel is een fietsparkeerapp ontwikkeld die alle locaties in beeld heeft, zodat fietsers minder hoeven te zoeken en makkelijker kunnen parkeren.

De ervaring leert dat 'on the spot' communicatie het beste werkt. Het gaat om straatprints die verwijzen naar wat wel/niet mag ('hier niet parkeren, en verwijzing waar dat wel kan'), verwijzingen op fietspad naar P-locaties en, binnenkort, digitale verwijzing. Inzet van 'on the spot' uitingen heeft echter niet altijd draagvlak binnen de commissie Puccini.

Er zijn coaches ingezet in de Tollenstraat, tussen 2017 en juni 2020, en in de Eerste van de Helst/Sweelinck, op zaterdag. Inzet van coaches heeft groot effect maar is echter erg kostbaar, dus hier wordt terughoudend mee omgegaan.

Verder wordt binnenkort ingezet op communicatie rond de P&L palen (zie maatregel 22), zodat fietsers stadsbreed op de hoogte wordt gebracht van het concept en de bedoeling van omgevingsbewust parkeren. Daarnaast is door diverse andere communicatie-middelen als stuurhangers, tafelkaarten, posters, en online berichten omgevingsbewust parkeren gepromoot.

In de Tollenstraat, Rode Loper, Eerste van de Helststraat en Nicolaas Berchemstraat hebben de maatregelen zichtbaar effect gehad. Hier is duidelijk zichtbaar dat fietsers hun fietsparkeergedrag hebben aangepast en (bijna) niet meer in deze straten parkeert. De Roetersstraat, met jaarlijks nieuwe studenten blijft een uitdaging. Hier worden jaarlijks terugkerende communicatie ingezet om (nieuwe) studenten te attenderen op de regels (via Zcard, studentenblad, etc.).

Voortgang tot nu toe



De uitwerking van de maatregel is anders dan voorheen beoogd in het MJPF. Van de app is overgestapt naar meer 'on the spot' communicatie. Deze hebben wel resultaten gesorteerd.

Voortgang vanaf nu



Verwachting is dat de *lessons learnt* ook verder succesvol kunnen worden toegepast. Toch is de voortgang afhankelijk van de wijze waarop de maatregel (vanaf nu) nader wordt geformuleerd.

Realisatie 2022



De maatregel zal naar verwachting deels zijn uitgevoerd, in de zin van dat met de maatregel succesvol gestuurd wordt op het gedrag van fietsers. Het bieden van alternatieven, informeren en motiveren heeft effect, maar tot op zekere hoogte. De afhankelijkheid van het gedrag van fietsparkeerders blijft.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Met de maatregel wordt bijgedragen aan alle doelstellingen van de pijler: fietsparkeerplaatsen worden beter benut, de overlast in de betrokken straten vermindert. Op den duur zal de maatregel naar verwachting bijdragen aan een grotere tevredenheid als fietsers gewend raken aan omgevingsbewust parkeren en de bijkomende voordelen ervaren (kwalitatief betere voorzieningen, verbeterd straatbeeld).

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Bijdrage aan leefbaarheid door minder overlast door geparkeerde fietsen in het straatbeeld.

Maatregel 24. Handhaving 'foutparkeerders'

Activiteiten

De handhaving van fietsparkeren is gereorganiseerd bij het begin van de uitvoering van het plan (zie ook maatregel 27). Het verwijderen van hinderlijk geparkeerde fietsen is een doorlopende lijnactiviteit bij THOR geworden, en ligt niet meer bij de stadsdelen. Tussen het programma en THOR is de afspraak gemaakt dat de begrootte jaarlijkse €500.000 voor deze maatregel naar THOR zou gaan in ruil voor (mee)sturen op de inzet. De uitvoering door THOR heeft geresulteerd dat de handhaving efficiënter is geworden: voor minder geld kunnen meer fietsen geknipt worden.

De reorganisatie van de handhaving leidde tot de gebruikelijke opstartperikelen in een nieuwe samenwerking. De samenwerking verloopt inmiddels beter maar nog steeds is er vanuit de pijler behoefte aan een nauwere uitwisseling van informatie over de handhaving om resultaten en nieuwe knelpunten beter in kaart te brengen en daarop te sturen. Het programma en THOR blijven afstemmen in de stuurgroep.

Er wordt nu in samenwerking met THOR ingezet op een aanpak van foutparkeerders bij sportscholen, door middel van communicatie en handhaving. Deze aanpak bevindt zich nog in de voorbereidingsfase.

De succesvolle pilot bij nooduitgangen is een project van Stadsdeel Centrum.

Voortgang tot nu toe



Door de reorganisatie in de handhaving heeft het effectief sturen op de handhaving op de gewenste locaties in de eerste periode van het plan vertraging opgelopen en minder gewenst effect gesorteerd. Inmiddels verloopt de handhaving naar behoren.

Voortgang vanaf nu



Corona leidt tot een herprioritering van de opgave van handhaving, waardoor minder aandacht aan handhaving besteed kan worden.

Realisatie 2022



Mede door corona wordt minder gewenst effect verwacht van deze maatregel. Tegelijk is onduidelijk wat in deze maatregel volledige realisatie is.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De maatregel draagt met name bij aan het verminderen van de overlast.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



De maatregel draagt bij aan leefbaarheid in de stad.

Maatregel 25. Invoeren verplicht fietsparkeren in de rekken

Activiteiten

De Kinkerstraat en omgeving is inmiddels een aanwijsgebied geworden. Ook het aanwijsgebied van CS tot en met de Dam is uitgebreid met de Damstraat vanwege het optreden van het ongewenste waterbedeffect. Verder wordt bij de Zuidas het Mahlerplein en omgeving voorbereid om toegevoegd te worden als aanwijsgebied.

Uitbreiding van aanwijsgebieden is soms wel wenselijk maar qua benodigde handhavingscapaciteit niet altijd mogelijk. Daarom wordt terughoudend om gegaan met het toevoegen van nieuwe gebieden en wordt liever ingezet op 'on the spot' communicatie.

Voortgang tot nu toe



Aantal aanwijsgebieden toegevoegd, maar met de notie dat we hier terughoudend mee omgaan.

Voortgang vanaf nu



Mahlerplein en omgeving wordt nog toegevoegd. Daarmee in de huidige behoefte voorzien.

Realisatie 2022



Naar de mening van het programma zijn er met de huidige en geplande toevoegingen in 2022 voldoende aanwijsgebieden, maar ontwikkelingen kunnen leiden tot nieuwe wensen.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De maatregel draagt bij aan het verminderen van overlast van fietsparkeren. Tegelijk heeft de maatregel mogelijk een negatief effect op de tevredenheid van fietsers. Daarom zal de maatregel vergezeld moeten gaan van voldoende beschikbare fietsparkeervoorzieningen, zoals dat bij het Rokin in gerealiseerd.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



De maatregel draagt bij aan leefbaarheid in de stad.

Maatregel 26. Fietzers met een beperking kunnen dicht bij hun bestemming parkeren

Activiteiten

Samen met Onbeperkt West zijn gesprekken gevoerd over fietsers met een beperking. Ook is Clientenbelang geraadpleegd en zijn gesprekken met andere gemeenten gevoerd over hoe zij met dit onderwerp omgaan. Dit heeft geleid tot een rapportage.

Daarnaast zijn pilots met matten en aparte nietjes of vakken voor mindervaliden in aanwijingsgebieden uitgevoerd. Deze zijn uitgevoerd op de volgende locaties:

- De Hallen (matten);
- Kinkerstraat (matten);
- Beursstraat (rekken);
- Zuid (één locatie waar een nietje is voorzien met een P invalide bordje
- Beursplein (vak met logo);
- Ferdinandbolstraat/Albert Cuypstraat (vak met logo).

Ook is er een embleem gemaakt voor mindervaliden om op de fiets te monteren (om zo handhaving op foutparkeren te voorkomen). Echter, de administratieve consequenties zijn groot. Met meer ad hoc en 'on the spot' oplossingen lijken we een deel van de klachten weg te kunnen nemen.

We leveren input aan Beleid met onze ervaringen, zodat beleid een stadbrede aanpak kan ontwikkelen. Daarnaast doen we onderzoek naar de mogelijkheden/kansen voor chippen/fietsregistratie. Hieraan zou ook de beperking van een fietser kunnen worden toegevoegd, waardoor deze fietsen 'meer parkeerrechten' hebben. Voor wat betreft in pandige voorzieningen is het advies om deze altijd toegankelijk te laten maken voor gehandicapten overgenomen in nieuwe PVE. Ook is geadviseerd over de entree van de fietsenstalling bij het Centraal Station.

Voortgang tot nu toe



Er heeft veel onderzoek plaatsgevonden en er zijn veel initiatieven uitgevoerd. Het is echter niet de verwachting dat met deze aanpak een structurele stadbrede oplossing wordt gevonden. Maar mogelijk wordt met Fietsbeleid de keuze gemaakt dat een structurele stadbrede oplossing niet gewenst is en maatwerk op locatie + toegankelijke gebouwde stallingen voldoende is.

Voortgang vanaf nu



Het goed oppakken vraagt veel tijd en onderzoek. Dit is nu naar Fietsbeleid overgedragen. Het Programma richt zich nu op specifieke knelpuntlocaties. Hiermee verwacht het Programma de belangrijkste knelpunten voldoende op te kunnen pakken in de komende tijd.

Realisatie 2022



De gevraagde verkenning zal uitgevoerd zijn in 2022.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De maatregel draagt bij aan tevredenheid over fietsparkeren onder de doelgroep van fietsers met een beperking. Daarnaast wordt ook de parkeercapaciteit voor fietsers met een beperking vergroot.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



De maatregel draagt bij aan de ambities van een inclusieve stad.

Maatregel 27. Meer plek in het rek: opschoonactie

Activiteiten

De handhaving van fietsparkeren is gereorganiseerd bij het begin van de uitvoering van het plan (zie ook maatregel 24). De handhaving is nu een lijnactiviteit van de THOR geworden, en ligt niet meer bij de stadsdelen. Daarmee is de uitvoering van de maatregel anders dan waarvan werd uitgegaan bij het vaststellen van de maatregel. Er is gekozen om de maatregel samen met THOR in te vullen. De extra 50.000 te knippen fietsen worden nu meegenomen in de programmering van THOR. De reorganisatie van de handhaving leidde tot de gebruikelijke opstartperikelen in een nieuwe samenwerking. De samenwerking verloopt inmiddels beter maar nog steeds is er vanuit de pijler behoefte aan een nauwere uitwisseling van informatie over de handhaving om resultaten en nieuwe knelpunten beter in kaart te brengen en daarop te sturen. Het programma en THOR blijven afstemmen in de stuurgroep. De programmamiddelen die door de efficiëntere werkwijze van THOR vrijkomen worden de komende jaren ingezet voor het bijplaatsen van extra voorzieningen in de stad, in alle stadsdelen en met name buiten de in het MJPF benoemde hotspots. Voor de uitrol en locaties van die extra voorzieningen wordt een plan uitgewerkt. Wat betreft de tweede helft van de maatregel: er wordt een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden en de noodzaak om de maximale parkeerduur uit te breiden bij de metrostations bij de Noord/Zuidlijn, in Nieuw-West, Noord en Zuidoost. De Stadsdelen krijgen zo meer ruimte voor gerichte handhaving in gebieden met (gereguleerd) fietsparkeren.

Voortgang tot nu toe



Eind 2019 is geconstateerd dat het opschonen van de fietsvoorzieningen door efficiëntere werkwijze THOR een positieve impuls heeft gehad, waarbij het aantal ongebruikte fietsen in de rekken is afgenomen. De groei van het aantal fietsen zorgt ervoor het aantal fietsvoorzieningen ondanks de opschoonactie nog steeds een tekort laat zien.

Voortgang vanaf nu



Corona leidt tot een herprioritering van de opgave van handhaving, waardoor minder aandacht aan handhaving besteed kan worden.

Realisatie 2022



Maatregel zal volledig gerealiseerd zijn.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De maatregel draagt bij aan alle drie de doelstellingen van de pijler. Het aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen vergroot, de overlast van langdurig gestalde fietsen vermindert en de tevredenheid over de fietsparkeerplaatsen stijgt naar verwachting.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



De maatregel draagt bij aan leefbaarheid in de stad.

Maatregel 28. Betere vindbaarheid van fietsparkeerplekken

Activiteiten

Er vindt een continue inventarisatie plaats van locaties met een ruim aanbod van fietsparkeervoorzieningen, waar het zinvol is om naar te verwijzen omdat er over het algemeen veel plek is. Door middel van 'on the spot' communicatie (streetprints) wordt naar fietsparkeervoorzieningen (vaak stallingen) verweven. Daarnaast komt op de Rode Loper de digitale verwijzing (dynamisch verwijssysteem) naar verschillende stallingen.

De volgende verwijzingen zijn reeds gerealiseerd:

- Kinkerstraat en omgeving: verwijzing naar P&L en De Hallen;
- Van Woustraat: verwijzing naar de zijstraten;
- Oost, rond OLVG: verwijzing naar stalling Amstelstation;
- Wibautstraat: verwijzing naar fietsenstalling Hogeschool van Amsterdam;
- Reguliersdwarsstraat: verwijzing naar nieuwe fietsenstalling;
- Rokin: verwijzing naar fietsenstalling Rokin;
- Noord: verwijzing naar stadsdeelkantoor Noord;
- Station Rai: verwijzing naar de stalling;
- Gustav Mahler: verwijzing naar de stalling.

Voortgang tot nu toe



Voortgang loopt volgens schema.

Voortgang vanaf nu



De gerealiseerde voortgang wordt naar verwachting voortgezet.

Realisatie 2022



De maatregel zal naar verwachting volledig gerealiseerd zijn in 2022. Op en rond de Rode loper zullen digitale verwijzing (dynamisch verwijssysteem) en streetprints aanwezig zijn naar stallingen. De grotere volumes op maaiveld worden aangegeven met enkel streetprints.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Bijdrage van de maatregel is een betere benutting van fietsparkeervoorzieningen, het stimuleren van juiste gedrag en daarmee afname overlast, en mogelijke verhoging van de tevredenheid door afname zoektijd.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Geringe bijdrage aan doelen buiten het programma.

Maatregel 29. Meer fietsen passen in het rek

Activiteiten

De geplaatste rekken op het Bellamyplein zijn geëvalueerd. Ook zijn er andere rekken in de Bellamybuurt bijgeplaatst, in totaal 4 verschillende rekken, met het doel om deze samen met bewoners te evalueren. De voor- en nadelen van de rekken zijn gebundeld. Uit deze evaluatie volgde een PVE voor een nieuw rek. Daaruit is een schetsontwerp ontstaan. Na een voorlopig ontwerp is er nu een definitief ontwerp. Hierbij is er samengewerkt door verschillende afdelingen: R&D, Assetmanagement, V&OR, en Fietsersbond. Momenteel wordt er gewerkt aan een prototype.

Voortgang tot nu toe



De voortgang is minder dan gewenst. Het Programma heeft het nieuwe fietsenrek graag zo spoedig mogelijk. De huidige rekken zijn namelijk kostbaar om deze niet één op één ingekocht kunnen worden. Een Amsterdams rek is waarschijnlijk goedkoper, en draagt bij aan uniformiteit van rekken in de stad. De afstemming met andere afdelingen vraagt tijd.

Voortgang vanaf nu



Het Programma is afhankelijk van ontwerper R&D die ook druk is met andere projecten. De voortgang gaat langzamer dan gewenst.

Realisatie 2022



Het nieuwe rek zal naar verwachting beschikbaar zijn in 2022. Tegelijk zal het rek nog niet veel zijn ingezet naar verwachting.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De maatregel draagt bij aan het vergroten van beschikbare fietsparkeervoorzieningen, minder overlast en meer tevreden gebruikers. Het effect zal echter pas op de langere termijn zichtbaar zijn omdat de uitrol van de nieuwe rekken op zich laat wachten.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Geringe bijdrage aan doelen buiten het Programma.

Maatregel 30. Meer fietsparkeerplekken in de openbare ruimte

Activiteiten

Er worden continu vakken/rekken/nietjes geplaatst op knelpuntlocaties uit MJPF. De gebiedsteams van de Stadsdelen leveren via meldingsformulier nieuwe knelpuntlocaties aan. Hier worden waar mogelijk vakken/rekken/nietjes worden geplaatst.

- Voor Stadsdeel Zuid pakken wij de Mora meldingen op;
- Voor Stadsdeel Centrum en Oost is afgesproken dat het Programma de Mora/SIA meldingen financieren en dat de gebiedsbeheerders de realisatie van de vakken/rekken/nietjes zelf aansturen. (is afgesproken dat) financieren wij de mora/SIA meldingen mbt fietsparkeren en wordt de realisatie van de vakken/rekken/nietjes door gebiedsbeheerders aangestuurd;
- Stadsdeel West heeft eigen budget voor kleine maatregelen.

Inmiddels zijn de volgende aantallen fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd:

- Stadsdeel Zuid: 11.000, in de periode 2018-2020;
- Stadsdeel Centrum: 190, in 2019;
- Stadsdeel West: 440, in 2019.

(De cijfers zijn niet volledig. Voorstel is om te komen tot een betere en uniforme monitoring van de resultaten (aantal fietsparkeerplaatsen per stadsdeel per jaar))

Voortgang tot nu toe



Op knelpuntlocaties waar ruimte is voor extra vakken/rekken/nietjes wordt bijplaatst. Daarmee is de voortgang zoals voorzien.

Voortgang vanaf nu



Verwachting is dat de gerealiseerde voortgang voortgezet wordt. Wel is in de Stadsdelen met centrumfunctie weinig / geen plek voor extra vakken/rekken/nietjes op knelpuntlocaties. Tegelijk zijn ook de Stadsdelen buiten de Ring nu gevraagd locaties aan te leveren waar knelpunten zijn die mogelijk met extra vakken/rekken/nietjes kunnen worden opgelost.

Daarnaast heeft de voortgang van Agenda Autoluw grote invloed op de voortgang. Als er meer autoparkeerplekken kunnen worden ingericht voor fietsparkeren kan het aantal fietsparkeerplaatsen aanzienlijk toenemen. Per plek kunnen zo'n 10-14 fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd worden.

Realisatie 2022



De meeste knelpunten (benoemd in MJPF) zullen zijn voorzien van de mogelijke voorzieningen.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Alle drie de doelstellingen worden naar verwachting positief beïnvloed: meer beschikbare voorzieningen, minder overlast en meer tevreden fietsers.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Bijdrage aan toegankelijke en leefbare stad.

Maatregel 31. Fietsparkeren integraal onderdeel van herinrichtingsprojecten

Activiteiten

De pijler heeft advies gegeven bij diverse projecten over de fietsparkeeropgave. Naast het leveren van de gewenste aantal voorzieningen kijkt de pijler ook mee met de ontwerpen. Er wordt een projectenlijst bijgehouden. Pijler probeert zich zichtbaar te maken. Nu melden OMOP programma's zich om hun opgave te reviewen. Er wordt voornamelijk advies uitgebracht bij projecten in West, Oost, Centrum en Zuid, bijvoorbeeld Kinkerstraat, Van Woustraat, Weesperzijde, Nieuwe Keizersgracht, Kademuren (diverse locaties), Prins Hendrikkade (centrum), Frans Halsbuurt (zuid) & Witte de Withstraat (west).

Voortgang tot nu toe



Het team is afhankelijk van de samenwerking met andere projecten en programma's en kunnen alleen adviseren. Daarnaast blijft het lastig grip te houden op de diverse projecten en programma's in de stad. Collega's die werken aan herinrichtingsprojecten moeten ons actief opzoeken dat gebeurt lang niet altijd en vaak ook erg laat in proces.

Voortgang vanaf nu



Op schema

Realisatie 2022



Het blijft hard werken om aangesloten te worden bij projecten. Het is nog niet zo georganiseerd dat er automatisch wordt gevraagd om input te leveren voor de herinrichtingsplannen.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Als de fietsparkeeropgave goed wordt meegenomen in herinrichtingsprojecten worden al onze drie doelstellingen bediend.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Goede integrale aanpak komt de stad ten goede.

Maatregel 32. Flexparkeren

Activiteiten

Locaties waar op piekmomenten knelpunten ontstaan worden geïnventariseerd. Deze locaties zijn heel geschikt voor flexibel gebruik. Met bewoners en ondernemers wordt overlegd over een flexibele oplossing. Daarnaast worden communicatiemiddelen uitgedeeld om het goed bekend te maken. Ook is een verkeersbord ontwikkeld dat de flexibele fietsparkeerplekken/autoparkeerplekken weergeeft. Met behulp van beachflags worden deze plekken in de beginperiode gepromoot. Er zijn meerdere plekken aangewezen als flexplek, onder andere Govert Flinckstraat, Gerarddouplein, Bilderdijkstraat en Kinkerstraat.

Voortgang tot nu toe



Flexparkeren is op verschillende locaties verspreid door de stad toegepast. Er is terughoudendheid in het borden plaatsen in de openbare ruimte, dubbelgebruik moet goed begrepen (en gecommuniceerd) worden en handhaafbaarheid van verkeersborden is een issue.

Voortgang vanaf nu



Alleen daar waar piekmomenten zijn, kan dit een oplossing zijn. De locaties zijn in beeld en grotendeels bediend.

Realisatie 2022



De maatregel zal in 2022 volledig uitgevoerd zijn.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Op piekmomenten kan dit een goede oplossing zijn. Echter het concept moet goed gepromoot en uitgelegd worden voordat het goed wordt gebruikt. De ene locatie functioneert beter dan de andere.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Bijdrage aan doelen buiten MJPF is beperkt.

Maatregel 33. Slim gebruik van parkeerruimte voor auto's en fietsen

Activiteiten

In navolging op gemeente Rotterdam zijn fietsvlonders ontwikkeld om de gevolgen van opheffen autoparkeerplaatsen te kunnen monitoren. Ook wordt met programma Autoluw afgestemd waar het mogelijk is autoparkeerplekken op te heffen ten gunste van fietsparkeren. Zo zijn in de Kinkerstraat twaalf vlonders gerealiseerd, waarvan acht vlonders voor fietsen (ongeveer 100 fietsparkeerplekken) en vier vlonders voor scooters (ongeveer twintig scooterplekken). Daarnaast zijn er tot op heden zo'n 65 autoparkeerplekken opgeheven; 48 in stadsdeel Zuid en +/- 15 in Centrum.

Voortgang tot nu toe



Daar waar mogelijk is wordt de ruimte voor auto's voor fietsen benut. Echter, het opheffen van autoparkeerplekken ligt bij een bepaalde doelgroep gevoelig en opgeheven autoparkeerplekken worden vervolgens lang niet altijd met gejuich ontvangen. Dit komt mede doordat participatie met bewoners en beslissingsbevoegdheid niet altijd even duidelijk is. Autoluw geeft toestemming, Fietsparkeren overlegt met betrokken gebiedsmakelaar hoe wordt gecommuniceerd/geparticipeerd (maar dit verschilt).

Voortgang vanaf nu



Door corona is er iets meer ruimte om fietsparkeren in autoparkeervakken te faciliteren. Er wordt gehoopt dat dit kan worden omgezet in definitieve situatie en niet hoeft te worden teruggedraaid. Vanwege de grote potentiële bijdrage aan de doelstellingen en de leefbaarheid van de stad zou een veel duidelijker beleid moeten zijn wie nog wel een auto in de stad mag en welke auto's buiten de stad geparkeerd moeten worden. Er staan nu veel auto's lange tijd stil. Dat is zonde van de beperkte openbare ruimte. Dit college zou nu stappen moeten maken. Als er straks weer andere politieke wind waait wordt het wellicht nog moeilijker.

Realisatie 2022



Maatregel zal grotendeels gerealiseerd zijn. Het is wel onduidelijk wat realisatie precies is.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Deze maatregel is van doorslaggevend belang voor onze doelstellingen.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Bijdrage aan Agenda Autoluw

Maatregel 34. Pop-up fietsparkeren

Activiteiten

De pop-up fietsparkeren aan de Albert Cuyp (sinds 2016) is gekopieerd naar de andere kant van de straat en ook ter hoogte van de Eerste Sweelinkstraat. De Bloemenmarkt pop-up is stopgezet vanwege de kosten voor installatie, die waren te hoog in verhouding met de hoeveelheid fietsers die er parkeerden.

Voortgang tot nu toe



Geen afwijkingen van planning

Voortgang vanaf nu



Geen afwijkingen van planning verwacht

Realisatie 2022



De maatregel zal in 2022 volledig uitgevoerd zijn

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De maatregel zorgt voor extra capaciteit, minder overlast en tevredenheid. Maatregel sluit aan bij de doelgroep. Men geeft aan dat de gemeente met de tijd meegaat en een hippe oplossing heeft gerealiseerd.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Bijdrage aan doelen buiten MJPF is beperkt.

Maatregel 35. Gebouwde stallingen (voorbereidingskosten)

Activiteiten

De in pandige kansen op een aantal hotspotslocaties (rondom de Hallen, in De Pijp, Rokin/Munt/Singel) zijn geïnventariseerd en deels gerealiseerd. Ook de pandenlijst van de gemeente Amsterdam is geraadpleegd op potentiële stallinglocaties. Daarnaast wordt er vanuit de ervaring met het fietsersperspectief op gebouwde stallingen geadviseerd bij het opstellen van een nieuwe PVE voor gebouwde stallingen met name erop gericht de toegankelijkheid te verbeteren. Voorbeelden van projecten zijn:

- Autoparkeergarage De Hallen deels omgezet naar fietsparkeren (60 autoparkeerplaatsen opgeheven ten gunste van 830 fietsparkeerplaatsen);
- Nieuwe stalling, pilot scooter- en dagstalling Gerard Douplein (200 plekken);
- Advies toegankelijkheid stalling 'De Parel' bij CS (Project Entree);
- Onderzoek toegankelijkheid autoparkeergarages tbv scooterparkeren;
- Onderzoek mogelijkheden rondom Munt/Singel/Rokin, Beursplein, Rokin en Reguliersdwarsstraat.

Voortgang tot nu toe



Rembrandtplein en omgeving is behoorlijk vertraagd, ook Weesperplein gaat niet vlot.

Voortgang vanaf nu



Lopende projecten zullen worden afgemaakt maar nieuwe projecten wellicht on hold. Bezuinigingsmaatregelen zullen mogelijk voor verdere vertraging zorgen.

Realisatie 2022



Een aantal gebouwde stallingen zijn gerealiseerd. Deels zijn deze uitgesteld/on hold of budgettechnisch niet haalbaar.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Gebouwde stallingen kunnen (mits goed toegankelijk, zichtbaar en op de route) een groot verschil maken. Veel volume en doorgaans goede kwaliteit.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Toegankelijkheid

Maatregel 36. Voldoende vindbare fietsparkeerplaatsen bij de grote ov-locaties

Activiteiten

Tussen 2017 en 2020 zijn er ruim 10.000 fietsparkeerplaatsen bij de NS stations gerealiseerd:

- Centraal Station Noordwestzijde: 1.300;
- Amstel Oostzijde: 3.336;
- RAI: 1.846;
- Zuid Strawinsky: 3.500/ Zuidplein 1.350.

De komende jaren komen er nog veel fietsparkeerplaatsen bij, met name rondom CS. Tot 2022 komen er naar schatting 1.600 fietsparkeerplaatsen bij. Tot 2030 komen er nog eens 16.000 bij (nu in verkenning- of ontwerpfase). Samen met de 16.000 fietsparkeerplaatsen die al gerealiseerd zijn komen we tot ruim 40.000 fietsparkeerplaatsen die tussen 2012 en 2030 extra kunnen zijn gerealiseerd.

Voor de vindbaarheid van de fietsparkeerplaatsen zijn meerdere maatregelen genomen (zie maatregel 28). Bij de pontaanlandingen wordt nog gezocht naar goede fietsparkeervoorzieningen evenals bij metrostation Noorderpark. Beide projecten bevinden zich in de verkenningfase.

Voortgang tot nu toe



Er zijn een aantal projecten afgerond en de meeste staan in de steiger.

Voortgang vanaf nu



Grootste risico bij de projecten die nu in de verkenning dan wel ontwerpfase zitten is de financiering van de projecten. Een aantal projecten (Sloterdijk, Lelylaan en Centraal Station) zijn ingediend voor een bijdrage van het Ministerie. Bij Amstel Westzijde en Muiderpoort is er nog geen zicht op een bijdrage van het ministerie. Gezien de effecten van de Coronacrisis op zowel het Rijksbudget als het gemeentelijke budget is financiering van deze projecten erg onzeker.

Een ander groot risico is de complexiteit van alle OV knopen in Amsterdam. Fietsparkeerprojecten zijn vrijwel altijd onderdeel van een grotere gebiedsontwikkeling. De planning is daarmee afhankelijk van andere projecten (zoals bouwprojecten, openbare ruimteprojecten en infraprojecten) in de directe omgeving.

Realisatie 2022



Het doel is gericht op 2030. Tegen die tijd zijn er ruim 40.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Er zit echter nog wat onzekerheid in doorlooptijd en financiering.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Het faciliteren van voldoende fietsplekken bij OV locaties vergroot het gebruiksgemak van het OV en de mogelijkheid gemakkelijk over te stappen van de fiets op het OV. Inpandige stallingen zorgen daarnaast

voor een overzichtelijke openbare ruimte omdat fietsen waar mogelijk uit het straatbeeld zijn.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Draagt ook flink bij aan het gebruik van OV en het terugdringen van het aantal auto's.

Maatregel 37. Fiets- en scooterparkeernorm nieuwbouw

Geen informatie

Maatregel 38. Toolbox ondernemers & Maatregel 39. subsidie regeling buurtfietsenstallingen

Activiteiten

In het rapport “toolbox ondernemers” zijn de middelen die aan ondernemers ter beschikking kunnen worden gesteld gebundeld. Het gaat hier om omgevingsbewust parkeren en voorkomen van hinder voor de deur van de ondernemers. Grotendeels zijn het communicatiemiddelen: tafelkaarten, toonbankdisplays, posters, bierviltjes en pionnen. Er is een samenwerking opgezet met de Bijenkorf, Dirk vd Broek (Warmoesstraat) en meerdere ondernemers in de Damstraat voor neerzetten en binnenhalen van de groene pionnen. Diverse ondernemers in met name aanwijsgebieden hebben communicatiemiddelen tav omgevingsbewust parkeren in hun zaak (in etalage of op straat). Verder informeren we ondernemers met (buurt)stallingen over de subsidieregeling en de mogelijkheid om buurtstallingen te realiseren. Omdat een subsidieregeling (maatregel 39) naar verwachting eind 2020 wordt vastgesteld gaat de gemeente dan pas hiermee ook echt de boer op. Tot nu toe is er ervaring opgedaan met de communicatiemiddelen maar niet met de subsidieregeling voor stallingen bij ondernemers.

Voortgang tot nu toe



Door de vertraging met de subsidieregeling is de toolbox wat hol. Maar ook blijft de kwestie hoe ondernemers een vergoeding te vragen voor de middelen. Betalingsbereidheid voor materiaal van ondernemers is (zeer waarschijnlijk) laag; ‘dit is een taak voor de gemeente’. Eigenaarschap op (veelal dure) artikelen is vervolgens ook laag.

Voortgang vanaf nu



Zodra subsidieregeling is vastgesteld, wordt versnelling in afstemming met ondernemersverenigingen en BIZ verwacht. Echter, de subsidieregeling wordt wellicht beperkt. Het kan zijn dat na enkele initiatieven het budget op is. En men een jaar moet wachten.

Realisatie 2022



Toolbox gereed maar toepassing zal nog verder kunnen worden uitgerold.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Als ruimten onbenut zijn zal het helpen, de vraag is of particuliere ruimten voor publiek ter beschikking worden gesteld. Het in dit geval vooral gedragsverandering dat we beogen. En dat gaat zoals bekend langzaam.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Samenwerking met ondernemers.

Maatregel 40. Chipparkeren

Activiteiten

Samen met NS wordt er gewerkt aan een aanbesteding voor het leveren van chips. Die gaan gebruikt worden bij fietsenstallingen waar automatische toegangspoorten zijn geïnstalleerd, voornamelijk bij NS en metrostations.

Aan deze maatregel is de plaatsing van bikelanes in verschillende fietsenstallingen gekoppeld. Dit zijn automatische in- en uitcheckpoorten waar je met de OV-chipkaart of bankpas kan in- of uitchecken. Deze bikelanes zijn in meerdere NS stallingen al gerealiseerd. Vanuit programma fiets worden bikelanes in tenminste 7 Amsterdamse stallingen gerealiseerd: Rokin, Beursplein, Noord/Buikslotermeerplein, Jan v/d Heijestraat/Ceintuurbaan, Ferdinand Bolstraat, Reguliersdwarsstraat en Leidseplein. Naar verwachting wordt dit in 2021 geïmplementeerd.

Voortgang tot nu toe



Zowel de poortjes als de chips hadden nu al opgeleverd moeten zijn (begin 2020).

Voortgang vanaf nu



De verwachte voortgang loopt iets achter. Dit zorgt er echter niet voor dat de maatregel niet uitgevoerd zal zijn.

Realisatie 2022



Delen van de maatregel zullen in 2022 uitgevoerd zijn.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De maatregel draagt bij aan fietstevredenheid en extra gebruiksgemak. Ook hopen we dat met deze maatregel gebruikers makkelijker overstappen tussen verschillende soorten vervoer waaronder OV.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Het chipparkeren en de bikelanes dragen bij aan mobility as a service. Van belang voor MaaS is de interoperabiliteit tussen systemen. De chips en bikelanes worden interoperabel gemaakt

Maatregel 41. Pilots voor fietsparkeerregulering op hotspots

Activiteiten

Er is een pop-up fietsparkeren waar met led-diaprojecties vakken worden geprojecteerd. Daarnaast is in de Warmoeestraat een pilot gestart met 1 uursvakken en zal middels camera toezicht gemonitord worden hoe lang fietsen daadwerkelijk in het vak staan.

Er is onderzoek gedaan naar het draagvlak en de kansen voor fietsregistratie middels bewonerslabs in Zuid en West. Ook is er overleg geweest met de Fietzersbond.

Bij het programma Start-up in Residence (van CTO) is er een challenge uitgezet rondom dit thema en zal naar alle waarschijnlijkheid binnenkort een startup komen die een aanpak voor heldere fietsregulering op hotspots verder ontwikkeld. Er is ook al opdracht gegeven aan een extern bureau om een brede verkenning te doen naar 'de toekomst van Fietsparkeren'.

Voortgang tot nu toe



Fietsparkeren moet duidelijk en simpel zijn. Het wordt al snel te complex. Voor een duidelijke, heldere en logische aanpak is goed onderzoek nodig.

Voortgang vanaf nu



Alle extra regelgeving of registraties zijn lastig door te voeren en vragen veel inspanningen en tijd.

Realisatie 2022



Onduidelijk wat volledig gerealiseerd is. Maar een stadsbrede aanpak met fietsregistratie, voordelen voor geregistreerde fietsen, betalingsbereidheid voor premieplekken etc. wordt qua uitvoering pas na 2022 verwacht.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Afhankelijk van gekozen aanpak kan dit een groot verschil maken

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Bijdrage aan doelen buiten MJPF is beperkt.

Maatregel 42. Vervolg 'klaar met je fiets'

Activiteiten

Het project bestaat in 2020 vijf jaar. Het is een samenwerking tussen MJPF (projectleiding), CCA (administratie) en Pantar (ophaalservice). In 2020 is een campagne gelanceerd om de bekendheid van de dienstverlening onder Amsterdammers te vergroten. Dit heeft met beperkte middelen bijzonder positieve resultaten opgeleverd: zo werden in juli 2020 bijvoorbeeld 5x zoveel fietsen opgehaald dan gemiddeld in juli van voorgaande jaren. Er werden gemiddeld 600 fietsen per jaar opgehaald, in 2020 lijkt dat als gevolg van de campagne in de richting van 1.000 fietsen te gaan.

Voortgang tot nu toe



De dienstverlening verloopt goed, samenwerking met partners is prima.

Voortgang vanaf nu



De dienstverlening loopt goed en er is geen aanleiding om aan te nemen dat zich hier wijzigingen in voor zullen doen.

Realisatie 2022



Programma loopt goed.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Voldoende voorzieningen en "Toegankelijke openbare ruimte": doordat oude fietsen worden ingeleverd komt er meer ruimte in de rekken.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Schoner straatbeeld, minder rommel op straat.

7.3 Het nieuwe fietsen

Maatregel 43. Marktverkenning deelfietsen & Maatregel 44. Uitbreiding OV-Fiets bij stations en introductie deelfietsen bij metrohaltes

Activiteiten

Inmiddels is de marktverkenning naar deelfietsen afgerond. Er is begin 2020 besluitvorming geweest (WH, college, Cie MLW), is er een uitvraag geweest en zijn vier marktpartijen geselecteerd om gebiedsgerichte experimenten met (elektrische) deelfietsen en deelbakfietsen in verschillende stadsdelen in Amsterdam te starten. Hiervoor zijn ontheffingen verleend. De deelfietsen worden naar verwachting eind september/oktober 2020 op straat gezet. De experimenten lopen tot en met 2022, dan volgt monitoring en evaluatie. Mogelijk worden experimenten dan met één jaar verlengd.

Voortgang tot nu toe



Vanwege de coronacrisis was het wat moeilijker om planning aan te houden. Stadsdelen waren bijvoorbeeld druk met uitbreiding terrassen en minder beschikbaar voor overleg. Bovendien hebben de marktpartijen wat problemen met planning (uitgestelde projecten in andere steden), levering fietsen en financiering. Toch is voortgang als goed te beschouwen.

Voortgang vanaf nu



Afstemming en consensus vinden over de precieze locaties waar de fietsen geplaatst worden blijkt moeilijk doordat er verschillende aanspreekpunten zijn (projectmanagers, gebiedsmakelaars, beheerders, en in het geval van OV-locaties ook NS/ProRail of GVB). Er is ook sprake van vrijblijvendheid voor de aanbieders: gemeente Amsterdam is geen opdrachtgever voor deze experimenten, maar verstrekt een ontheffing. Het kan dus ook zo zijn dat zij in verband met financiering of (corona-)risico's tussentijds stoppen. Aan de aanbiederskant lijken er al wat problemen te zijn met uitgestelde projecten, levering fietsen en financiering van nieuwe projecten. Daar tegenover staat dat er vanwege corona-crisis veel meer draagvlak is gekomen voor deelmobiliteit, o.a. voor de deelfiets, dus dat biedt ook weer kansen voor versnelde uitrol.

Realisatie 2022



De experimenten lopen twee jaar, met mogelijk verlenging van één jaar. Daarmee is dit eind 2022 dus naar alle waarschijnlijkheid gerealiseerd.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De deelfietsen zullen in Nieuw-West, Zuidoost en in mindere mate in Noord komen. Daarmee dragen de deelfietsen mogelijk bij aan de

toegankelijkheid van die gebieden per fiets en kan het aandeel verplaatsingen per fiets in deze gebieden stijgen. Met vergroten bereikbaarheid bereiken wordt hopelijk ook het fietstevredenheidscijfer vergroot.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Bijdrage aan Agenda Autoluw, verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid

Maatregel 45. Fietsgebruik aanmoedigen in samenwerking met GGD en stadsdelen

Activiteiten

Er zijn reeds verschillende initiatieven uitgevoerd ten behoeve van deze maatregel. Het beoordelingskader voor fietsstimuleringsinitiatieven is vastgesteld en de organisatie voor het verstrekken van subsidie is in voorbereiding.

Fietsstimuleringsproject Actief naar School! draait op moment van schrijven met stadsdeel Noord en in stadsdeel Nieuw-West is een fietsstimuleringsproject uitgevoerd op middelbare school Caland Lyceum.

Andere initiatieven bevinden zich in de onderzoeks- en verkenningsfase. Zo is o.a. geïnventariseerd hoe aangesloten kan worden op de wensen/projecten van stadsdelen en GGD (ism Mobycon). In samenwerking met GGD en stadsdelen wordt ook verkend of een project met de Ring Ring app kan worden opgezet waarmee ouders van basisschoolkinderen fietskilometers kunnen sparen voor een geldbedrag dat de school ontvangt en besteed moet worden aan een gezond doel.

Vanwege de coronamaatregelen is er extra inzet voor financiering en co-organisatie van gratis Swap-fietsabonnementen voor 1600 middelbare scholieren die niet over een fiets beschikken.

Voortgang tot nu toe



In samenwerking met K&K wordt gewerkt om fietsstimulering een stadsbreed thema te maken. Dit kan een boost geven aan de voortgang op deze maatregel, maar dit is vooralsnog vertraagd. De voortgang op bestaande initiatieven wordt geremd door een gebrek aan capaciteit bij zowel stadsdelen als bij het Programma. Komende bezuinigingen door corona bieden weinig perspectief.

Voortgang vanaf nu



Dit blijft naar alle waarschijnlijk enigszins vertraagd. Daar tegenover staat dat de coronacrisis ook kansen biedt voor versnelde uitrol.

Realisatie 2022



Delen wel uitgevoerd, andere delen mogelijk niet. Vooralsnog ligt de interne focus op realisatie van andere onderdelen van het MJPF, zoals fietsparkeren bij hotspots.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Deze maatregel draagt naar verwachting bij aan het stimuleren van het fietsgebruik in de Stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Er is een verwachte, geringe, bijdrage aan Agenda Autoluw en de verbetering van de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid.

Maatregel 46. Platform voor kennisdeling en innovatie

Activiteiten

De verdere ontwikkeling en invulling van het fietsplatform is tot en met het einde van de programmaperiode aanbesteed aan een consortium van RHDHV en de Fietzersbond, dit werd voorheen getrokken door BYCS. De vulling van het digitale platform is er nog niet.

Het platform is betrokken bij verschillende onderzoeksprojecten o.a. de ontwikkeling van een nieuwe Fietstevredenheidsmonitor en Ping if you Care.

Voortgang tot nu toe



De contouren voor het digitale kennisplatform liggen er, maar het heeft langer geduurd dan gewenst. Personele wisselingen bij het programma en vertraagde oplevering van inhoudelijk goed doordachte stukken door de opdrachtnemer zorgen voor vertraging.

Voortgang vanaf nu



De interne capaciteit is door impact corona verder vertraagd. Er is een risico dat de bereidheid data aan te leveren en te delen op het platform bij andere partijen gering is.

Realisatie 2022



Het platform zal gereed zijn. Er ligt echter een risico bij het de aanlevering van data voor het digitaal platform: bereidheid om dit te doen is mogelijk niet groot.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Profilering van Amsterdam als (wereld)fietsstad wordt in grote mate bepaald door dit platform wanneer gereed.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Platform bevordert mogelijk samenwerking met andere partijen doordat inspanningen op het gebied van fiets zichtbaar worden, zowel intern als extern.

Maatregel 47. Fietsvriendelijke maatregelen

Activiteiten

Er hebben verschillende projecten plaatsgevonden. Andere zijn afgeblazen.

- 47A+47B: Er is na intern onderzoek vooralsnog afgezien van het voornemen om bij vervanging van verkeerslichten waar mogelijk wachttijdmelders en regensensoren voor fietsers te plaatsen.
- 47C: Uitgevoerd door pijler Fletsparkeren.
- 47D: In nieuwe en bestaande stallingen worden fietsreparatiezuilen geplaatst. In de Mahlerpleinstalling en in de nieuwe inpandige Leidsepleinstalling worden zuilen geplaatst. Beide worden eerst geëvalueerd voordat er meer zuilen worden geplaatst, ook omdat de ervaringen in Utrecht en Rotterdam niet positief zijn.
- 47E: Er is gestart met een pilot met fietspompen langs de fietsverbinding Zuidoost waar fietsers minder gemakkelijk toegang hebben tot een fietspomp. Daarnaast is in elke fietsparkeergarage een fietspomp beschikbaar gesteld.

Naast de genoemde fietsvriendelijke innovaties zijn verschillende andere projecten genoemd:

- Nu twee pilots om met behulp van een FLIR camera verkeerslichten te programmeren van de regeling op basis van drukte. Grote groepen van bepaalde modaliteiten krijgen dan sneller groen. Eind dit jaar vindt evaluatie plaats.
- De maatregel Bridge Symphonies is bestuurlijk stopgezet vanwege verwachte negatieve impact op omgeving
- VRI-optimalisaties bij diverse kruisingen. Er wordt nu gekeken om kruispunten aan te pakken die naar voren zijn gekomen door Ping if you Care.

Voortgang tot nu toe



Politieke gevoeligheid en gebrek aan intern draagvlak zorgt voor vertraging in ontwikkeling van de fietsvriendelijke maatregelen. Vanwege corona is het nu geen gepast moment om dit uit te voeren.

Voortgang vanaf nu



Over het geheel blijkt het heel lastig om het gewoontegedrag van fietsers en gekozen routes te beïnvloeden. Daarmee zijn er twijfels over de prioriteit die gegeven moet worden aan bepaalde maatregelen.

Realisatie 2022



De toepassingen in de stallingen, zoals geformuleerd bij onderdeel C is gerealiseerd. Ook vinden er pilots plaats, waarmee invulling is gegeven aan de maatregel. Tegelijk zijn bepaalde fietsvriendelijke maatregelen zijn niet uit te voeren binnen programmaperiode. Ook afhankelijkheid van externe partijen zal er waarschijnlijk voor zorgen dat niet alle innovaties binnen de programmaperiode zijn gerealiseerd.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De maatregelen zullen bijdragen aan de fietstevredenheid, vooral de toepassingen in de stallingen. Kleine fietsvriendelijke innovaties maken het fietsen weliswaar aangenamer, maar de innovaties zijn erg kleinschalig en zullen daardoor naar verwachting gering effect sorteren op de fietstevredenheid.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Er is samenwerking met veel verschillende partijen binnen en buiten de gemeente op het gebied van de verschillende thema's van innovaties. Dit zorgt voor kennisdeling en mogelijk efficiënter gebruik van fietsdata (weten hoe de fietser zich gedraagt).

Maatregel 48. Gemakkelijk en sneller je fiets terugvinden in het fietsdepot

Activiteiten

Het onderzoek naar een nieuwe locatie voor het Fietsdepot heeft plaatsgevonden. In februari 2018 is het principebesluit genomen tot het nader onderzoeken van de ongebruikte tramtunnel bij Centraal Station als nieuwe locatie. In derde of vierde kwartaal van 2020 wordt voorkeursbesluit voorgelegd aan college B&W.

Er is een nieuw digitaal registratiesysteem ontwikkeld voor de hele stad (was eerder per stadsdeel geregeld) met uitgebreide mogelijkheden om online fiets terug te vinden. Het 2^e deel van de 'database' wordt uitgevoerd door de pijler Fietsparkeren.

Voortgang tot nu toe



De online database is zo goed als afgerond.

Voortgang vanaf nu



Als raad instemt dan kan de start van de realisatie van het nieuwe fietsdepot al voor einde programmaperiode plaatsvinden. Echter, er zijn verschillende grote risico's:

- Bij vertraging is koppeling met planning Hoogfrequent Spoor (PHS) niet meer mogelijk;
- Wanneer niet in 2022 de belangrijkste werk aan damwanden en fundamente/casco zijn gerealiseerd, is er in de eerstkomende decennia geen mogelijkheid tot het realiseren van het depot op deze locatie (i.v.m. werkzaamheden PHS);
- Door nieuwe werkwijze Handhaving en Fietsdepot, ontwikkeling fietsgebruik en de locatie van fietsgebruik staan de eerder gemaakte MKBA en businesscase ter discussie. Wordt dit najaar verder uitgewerkt t.b.v. uitvoeringsbesluit.

Realisatie 2022



Logischerwijs graag voor eind programma een besluit nemen over uitvoering. In MJPF is niet opgenomen dat feitelijke verplaatsing het doel is.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De vindbaarheid en de locatie van het fietsdepot zijn een bron van ergernis bij Amsterdammers, dus een betere vindbaarheid en beter bereikbare locatie kunnen fietstevredenheidcijfer beïnvloeden en kan bijdragen aan uitstraling als Fietsstad.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Centrale locatie kan bijdragen aan efficiënter proces handhaving (knippen) en verwerken fietsen, draagt ook bij aan 'klantvriendelijkheid' van de gemeente.

Maatregel 49. Campagne 'Het Nieuwe Fietsen'

Activiteiten

Er zijn verschillende campagnes ontworpen en uitgevoerd.

- Stimuleren fitte bewoners hun fiets in het bovenste rek te plaatsen. Dit experiment ligt klaar om uitgevoerd te worden in stalling Beursplein. De oorspronkelijke planning was maart 2020, uitstel door corona.
- Voor de campagne om openbare ruimte toegankelijk te houden heeft het team van Gemakkelijk fietsparkeren verschillende communicatiemiddelen ontwikkeld (green graffiti, stuurhangers) om aandacht voor toegankelijkheid te vragen.
- Aanpak ergernissen door/in samenwerking met andere programma's opgepakt:
 - Telefoongebruik: door MoNo (programma Verkeersveiligheid).
 - Door rood rijden: i.s.m. programma Verkeersveiligheid en team Binnenring.
 - Tegen het verkeer in fietsen onderzocht in Ping if you Care. De drie voornaamste locaties zijn nader onderzocht en tevens belegd bij het infrastructurele project wat hier gepland staat/ stond. Waar mogelijk is het onderzoek teruggekoppeld aan projectteams op plekken waar al een fysieke herinrichting gepland staat.
 - Fietsen over de stoep – experiment gedaan door team Fietsparkeren.
 - Rijden zonder verlichting: i.s.m. programma Verkeersveiligheid
 - Extra onderzoek i.s.m. het Communicatiebureau en team Binnenring wordt opgezet om in brede zin de aard en omvang van vermeende gedragsproblemen te onderzoeken, met als casus de Fietsring.
 - Parallel hieraan loopt op het gebied van roodlichtnegatie een project i.s.m. het programma Verkeersveiligheid, uitgevoerd door gedragsbureau Dijksterhuis&Van Baaren.

Voortgang tot nu toe



Verschiedende projecten zijn reeds uitgevoerd.

Voortgang vanaf nu



Door corona is er mogelijke vertraging in gedragsprojecten te verwachten.

Realisatie 2022



Ondanks de vertraging zullen er meerdere campagnes lopen/afgerond zijn in 2022. De precieze invulling van de maatregel is open, maar op alle genoemde onderwerpen is sprake van één of meerdere campagnes.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Gedrag laat zich moeilijk beïnvloeden, dus de effecten van de projecten zijn mogelijk beperkt. Communicatie rond gedragsinterventies kan meer

effect sorteren op het tevredenheidscijfer, omdat bewustheid van de interventie dan toeneemt.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Communicatie overstijgt alle pijlers en ook het programma Fiets.

Maatregel 50. Campagne gedragsverandering bij fysieke ingrepen

Activiteiten

Onder deze maatregelen zijn de volgende projecten uitgevoerd.

- Samen met de pijler Comfortabel doorfietsen en SHIFT gedragsverandering is een pilot gedaan voor het lokaal verlichten van de druk op belangrijke fietsverbindingen door het kiezen van alternatieve routes te stimuleren. Hiervoor zijn routes op twee locaties in centrum opgezet.
- Routekeuzebeïnvloeding project ism CTO Innovatieteam is gestart
- Samenwerking met Ingenieursbureau, Verkeersmanagement en Onderzoek om met data fietsers te volgen voor het beter spreiden van fietsintensiteiten over het gehele stadsfietsnetwerk
- Voorbereidingen en opzet pilot Digitale Informatie Systemen Fiets (DRIPS)
- Diverse projecten gericht op omleidingen door pijler Comfortabel doorfietsen
- Voorbereiding onderzoeksproject TUD Next Gen Cycling (nog op te zetten)

Voortgang tot nu toe



Maatregel is geen campagne in de formele zin van het wordt en wordt veel breder geïnterpreteerd. Dit levert extra werk op en dus doorlooptijd op voor diverse projecten.

Voortgang vanaf nu



Verdere vertraging door corona.

Realisatie 2022



Meerdere projecten zullen in 2022 lopen of afgerond zijn, hoewel minder dan gehoopt.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



De projecten met routekeuze worden als meest essentiële projecten gezien qua fietsgedrag (drukke en tevredenheid). Dit gaat in op de oorzaak (betere spreiding) ipv brandjes blussen op plekken waar het mis gaat.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Voor veel verschillende doelgroepen is er een potentieel positieve impact als fietsers beter gespreid worden en routes aantrekkelijker zijn. Dit komt o.a. leefbaarheid, verkeersveiligheid en ruimte voor voetgangers ten goede. Over het geheel lastig om het gewoontegedrag van fietsers en gekozen routes te beïnvloeden.

Maatregel 51. Fietslab Het Nieuwe Fietsen

Activiteiten

Er zijn verschillende initiatieven uitgevoerd. Op dit moment wordt een Fietslab voorbereid voor de Binnenring. Eerste stap is het doen van onderzoek naar fietsgedrag. Resultaten van dit onderzoek zal de input zijn om het gesprek aan te gaan met bewoners en om samen met hen ideeën te ontwikkelen om passend gedrag te stimuleren.

Voortgang tot nu toe



Verschillend initiatieven zijn afgerond. Bij de Binnenring moet bewonersparticipatie nog worden ontwikkeld. Vanuit gedragsaanpak zijn er nog geen resultaten, eerst onderzoek uitvoeren ism OIS.

Voortgang vanaf nu



Verwachte voortgang is volgens wens

Realisatie 2022



Ondanks de vertraging zal het waarschijnlijk lukken om binnen de programmaperiode met Amsterdammers in gesprek te gaan. Het omzetten van kansrijke ideeën tot pilots zal naar verwachting maar beperkt tot stand zijn gekomen.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Naar verwachting redelijke bijdrage aan de doelstellingen.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Naar verwachting beperkte bijdrage aan andere doelen. Mogelijk voelen Amsterdammers zich beter betrokken bij de stad door deze participatiemaatregel. Maar de impact zal naar verwachting gering zijn door de kleinschaligheid.

Maatregel 52. Afspraken maken met fietsverhuurders

Activiteiten

Voorlichtingsmateriaal voor toeristen wordt op dit moment ontwikkeld. Dit kan niet ingezet worden door corona.

Voortgang tot nu toe



Corona heeft geleid tot vertraging.

Voortgang vanaf nu



Vanwege corona wordt er in de nabije toekomst niet ingezet op deze maatregel. Niet alleen vanwege praktische hindernissen; corona leidt ook tot minder noodzaak voor voorzieningen die gericht zijn op toeristen.

Realisatie 2022



Er is reeds voorlichtingsmateriaal ontwikkeld. De inzet kan redelijk snel in gang worden gezet indien de omstandigheden in de stad daarom vragen. Door corona wordt dit niet verwacht.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Er is naar verwachting een gering effect op de doelstellingen. Het is een maatregel met weinig impact.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Er is naar verwachting geen tot gering effect op doelstellingen buiten het programma.

Maatregel 53. Inspelen op kansrijke initiatieven

Activiteiten

-

Voortgang tot nu toe



Tot nu toe zijn weinig initiatieven uitgevoerd.

Voortgang vanaf nu



De maatregel zal met meer inzet worden opgepakt in de komende jaren.

Realisatie 2022



In 2022 zullen verschillende initiatieven zijn uitgevoerd.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Er is naar verwachting een redelijk effect op de doelstellingen.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Er is naar verwachting een gering effect op doelstellingen buiten het programma

Maatregel 54. Onderzoek stadsdistributie per fiets

Activiteiten

Het onderzoek naar LEVV's en stadsdistributie i.s.m. de HVA is uitgevoerd. Na overleg met het programma Stadslogistiek en K&K is besloten dat het onderwerp is belegd bij zowel het programma Stadslogistiek als K&K, waarmee de maatregel uit het MJPF als uitgevoerd kan worden beschouwd.

Voortgang tot nu toe



Het onderzoek is reeds uitgevoerd.

Voortgang vanaf nu



Het onderzoek is reeds uitgevoerd.

Realisatie 2022



Het onderzoek is reeds uitgevoerd.

Bijdrage aan doelstellingen MJPF



Er is naar verwachting een zeer grote bijdrage aan de doelstellingen.

Bijdrage aan andere doelen buiten MJPF



Er is naar verwachting een zeer grote bijdrage aan doelstellingen buiten het programma, waaronder de doelstellingen van het programma Stadslogistiek. Het gaat om leefbaarheid, schone lucht en verkeersveiligheid.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl