

Stadsregio Amsterdam

# Investeringsagenda Fiets



## Inhoudsopgave

|  |     |
|--|-----|
| 1. Inleiding .....   | 3   |
| 1.1 Aanleiding.....  | 3   |
| 1.2 Doelen en ambities.....  | 5   |
| 1.3 Afbakening en eindresultaat .....  | 5   |
| 1.4 ontwikkeling fietsBeleidskaders .....  | 7   |
| 1.5 Koppeling met Investeringsagenda's.....                                      | 9   |
| 2. analyse: Trends en ontwikkelingen in Fietsgebruik.....                        | 10  |
| 3. Probleemanalyse .....   | 15  |
| 3.1 Netwerk .....  | 15  |
| 3.2 fietsparkeren .....  | 17  |
| 3.3 Verkeersveiligheid .....   | 18  |
| 4. AMBITIE TOT en met 2025 .....   | 20  |
| 5. Oplossingsrichtingen en opgaven.....  | 23  |
| 5.1 verbeteren fietsnetwerk .....  | 23  |
| 5.2 Fietsparkeren .....  | 28  |
| 5.3 gedragsmaatregelen, innovatieve oplossingen, onderzoek en samenwerking ..... | 31  |
| 6. Afwegingskader .....  | 33  |
| 6.1 Netwerkmaatregelen .....   | 33  |
| 6.2 Stallingsmaatregelen.....  | 34  |
| 6.3 Overige maatregelen (campagnes, onderzoek, etc.) .....                       | 36  |
| 7. Opgaven 2015-2025.....  | 36  |
| 7.1 Investeren: waar en hoeveel? .....   | 36  |
| 8. Werkwijze en financiering.....  | 37  |
| 8.1 Afsprakenkader: samenwerking met partijen en programma's.....                | 37  |
| 8.2 Communicatie .....   | 40  |
| 9. Vervolgfase.....  | 41  |
| Bronnen.....   | 42  |
| Bijlagen.....  | 404 |

# 1. INLEIDING

---

## 1.1 AANLEIDING

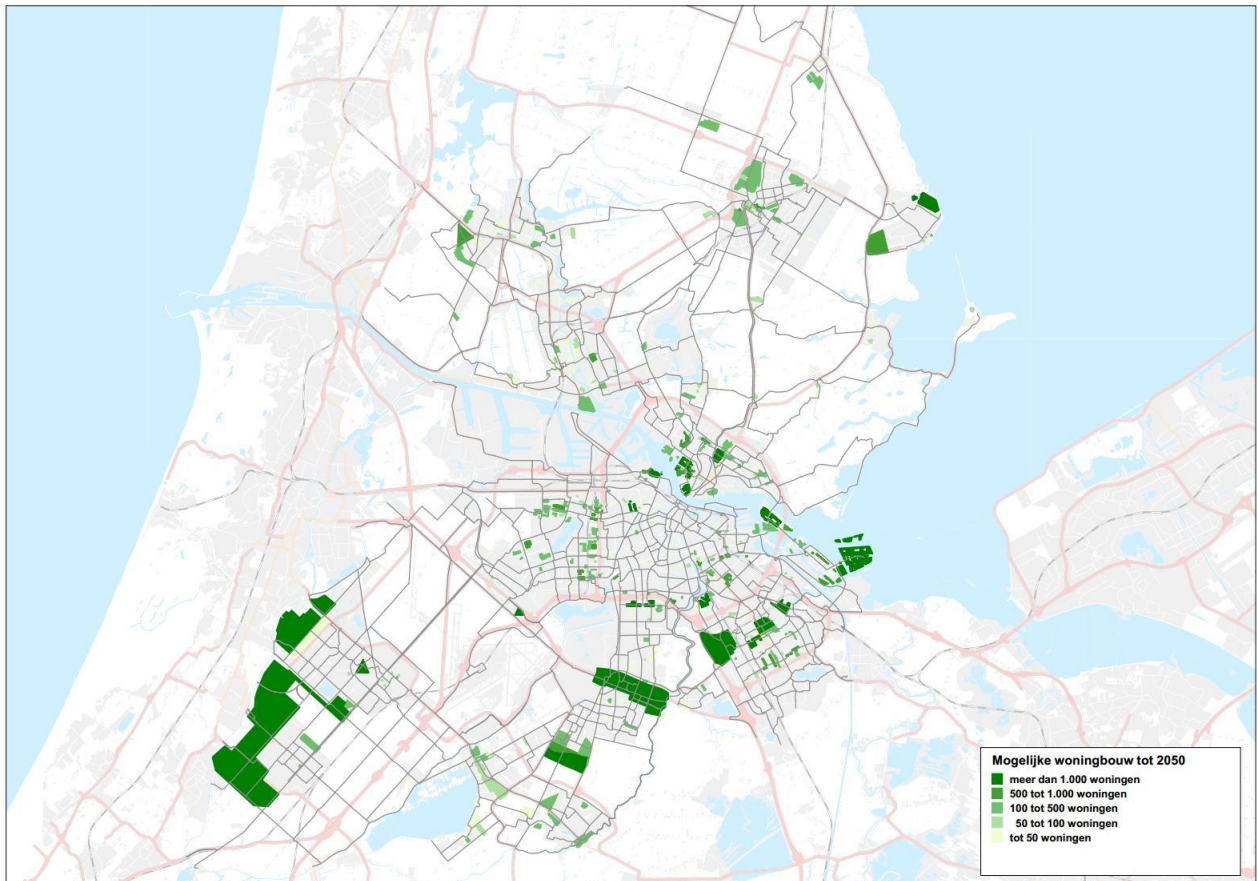
---

De fiets is het snelst groeiende vervoermiddel in de Stadsregio Amsterdam, en dat is goed nieuws. Fietsen is in vergelijking met andere vervoermiddelen goedkoop, snel, gezond en schoon. En de fiets neemt weinig ruimte in. Investeren in de fiets is dus op een kosteneffectieve manier investeren in bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Nederland, en Amsterdam in het bijzonder, is op fietsgebied nog steeds toonaangevend: nergens ter wereld wordt zoveel gefietst, zijn zoveel hoogwaardige voorzieningen voor fietsers en is zoveel kennis aanwezig. Dat ging en gaat niet vanzelf. Het vereist helder en doordacht beleid, investeringen en keuzes. Het is daarom logisch dat de Stadsregio Amsterdam, in navolging van de *Investeringsagenda OV en –Weg*, in de *Investeringsagenda Fiets* nu ook haar ambities uiteenzet op het gebied van fietsbeleid en –infrastructuur voor de periode 2015-2025. De Investeringsagenda's van de Stadsregio Amsterdam zijn nadere uitwerkingen van het *Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP)*. Ze geven antwoorden op vragen als 'Waar in willen wij de komende jaren gericht investeren om onze doelstellingen te behalen?' 'Wat is daarvoor nodig?' 'En wat levert dat op?'

Dezelfde vragen zijn relevant voor de fiets. Zowel voor het netwerk van fietsroutes, fietsparkeervoorzieningen en de maatregelen zoals campagnes en onderzoek. Want het fietsgebruik groeit. Vooral in de binnenstad, maar bijvoorbeeld ook in combinatie met het gebruik van het openbaar vervoer en op de langere afstanden. En daarmee groeit ook de noodzaak van gerichte investeringen, willen we deze groei goed kunnen opvangen en zelfs extra stimuleren. En dat willen we.

Duurzame mobiliteit draagt bij aan een goed bereikbare en leefbare regio die de internationale concurrentie aankan. De Amsterdamse regio is de sterkste economische regio van Nederland, met een hoge bevolkingsconcentratie, veel internationale bedrijvigheid en een dicht netwerk van internationale verbindingen over land, lucht en zee. De regio staat in de top tien van populairste toeristische bestemmingen van Europa. Voor het verder versterken van de economie in de regio is een aantrekkelijk vestigingsklimaat belangrijk. Fietsen past bij een regio die aantrekkelijk wil zijn voor de creatieve industrie en internationale bezoekers.

De in mondiaal opzicht relatief bescheiden grootte van de Metropoolregio Amsterdam is gunstig bij het realiseren van een aangenaam leef- en woonklimaat, waar mensen en bedrijven zich graag vestigen. Juist de fiets, als snel en duurzaam vervoermiddel voor de korte afstanden, past hier goed bij en vult het OV-netwerk uitstekend aan. In onze regio liggen genoeg kansen om het gebruik van de fiets te vergroten in het dagelijkse gebruik naar het werk, school, sport en winkels. Daarnaast is de Amsterdamse regio met haar fietspaden door groenzones tussen de stedelijke gebieden zeer geschikt voor recreatieve tochten en dat is iets waar we de vele buitenlandse bezoekers van onze regio ook vaker kennis mee willen laten maken.



FIGUUR 1 VERSTEDELIJKINGSOPGAVEN I.R.T. FIETSNETWERK

De Stadsregio Amsterdam stelt zichzelf ten doel om het marktaandeel van het fietsgebruik samen opgeteld met het aandeel OV-gebruik in de spits op 70% uit te laten komen in *hoogstedelijke gebied* (Amsterdam binnen de ring A10). Dat aandeel is nu samen ongeveer 61%. Voor grote kernen geldt een gecombineerde doelstelling van 50% waar dat nu nog circa 36% is, en voor kleine kernen is de doelstelling van 30% al bereikt en streven we naar een verhoging tot in elk geval 40%. Daarnaast stelt de Stadsregio zich ten doel om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren. We zien immers het fietsgebruik sterk toenemen, maar helaas ook het aantal ongevallen. Onze ambitie is om het aantal verkeersdoden en ernstige gewonden juist af te laten nemen.

Tot slot brengt de Investeringsagenda ook de noodzakelijke samenhang tussen diverse lopende en nog te starten initiatieven, en de diverse budgetten en programma's op het gebied van mobiliteit maar ook bijvoorbeeld toerisme & recreatie, groengebieden en de verstedelijkingsopgaven (Figuur 1). En omdat die budgetten krimpen, ontstaat extra behoefte aan een helder afwegingskader.

Toekomstige ontwikkelingen vragen om een mobiliteitsaanpak die toekomstvast is en die rekening houdt met de noodzaak van verduurzaming van mobiliteit. Met de *Investeringsagenda Fiets* wil de Stadsregio Amsterdam hieraan bijdragen. In 2025 is dan in de regio een schaa sprong gemaakt naar betrouwbare en duurzame mobiliteit.

## 1.2 DOELEN EN AMBITIES

---

De Investeringsagenda geeft aan waar en voor welk bedrag er zo efficiënt mogelijk geïnvesteerd kan worden om de positie van de fiets te waarborgen en te verbeteren op diverse aspecten, zoals bereikbaarheid, verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid. Want meer mensen op de fiets betekent meer mensen die gebruik maken van het meest gezonde, goedkoopste en minst vervuulende vervoermiddel. Investeren in de fiets is investeren in bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid samen, op veelal kosteneffectieve wijze.

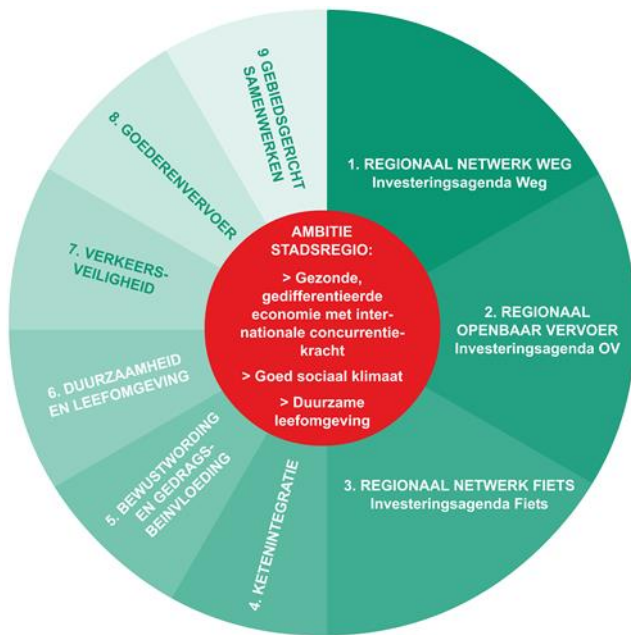
Met de Investeringsagenda geven we een beeld van de verschillende partijen die betrokken zijn, hun inspanningen en de samenhang daartussen. De nadruk ligt daarbij op de routes van het regionale fietsnetwerk en de plekken waar de soepele overstap tussen fiets en OV plaats kan vinden. We kijken daarbij vast vooruit naar de te vormen *Vervoerregio*. Er ontstaat inzicht in de globale omvang van benodigde budgetten voor investeringen op de middellange termijn, en welk beslag dit legt op de Brede Doeluitkering (BDU, het geld dat Stadsregio Amsterdam van het Rijk ontvangt om haar taken te vervullen).

Daarnaast komt de organisatiewijze en de kennisontwikkeling aan bod. De inhoud van de Investeringsagenda wordt op basis van monitoring en nieuwe ontwikkelingen en inzichten regelmatig geactualiseerd. Dit gebeurt dan via de vertaling in het bijbehorende programma waarin de regionale fietsprojecten staan opgenomen. Jaarlijks wordt dit programma bijgesteld en gekoppeld aan het Uitvoeringsprogramma van het RVVP. Het doel is om samen met gemeenten, provincies, waterschappen en andere relevante partijen uitvoeringsafspraken maken. Specifieke investeringsbeslissingen voor projecten blijven voorbehouden aan gemeenteraden.

## 1.3 AFBAKENING EN EINDRESULTAAT

---

De Investeringsagenda Fiets is een nader uitgewerkt ambitiedocument van het *Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP)* van de Stadsregio Amsterdam en betreft de fiets als vervoermiddel, inclusief elektrische fietsen en exclusief gemotoriseerde voertuigen als brommers en scooters. De Investeringsagenda beslaat de periode 2015-2025 en het gebied van de Stadsregio, met een doorkijk richting de convenantpartners van de op te richten *Vervoerregio* (Provincies Noord-Holland en Flevoland en gemeenten Almere en Lelystad). In financiële zin zijn de opgaven binnen het gebied van de Stadsregio opgenomen naast de opgaven daarbuiten (Flevoland, Noord-Holland, Almere en Lelystad). Die verantwoordelijkheden zijn nu nog gescheiden, maar voor de toekomst geeft deze Investeringsagenda alvast een beeld van de opgaven in de gehele *Vervoerregio*. In de loop van de tijd zijn diverse thema's uit het RVVP, zoals het netwerk Weg en OV, verder uitgewerkt samen met de gemeenten, en andere partners. Dat doen we nu dus ook voor de fiets, in samenwerking met de overheden, wetenschap, Prorail, belangengroepen als de Fietsersbond en met nauwe afstemming met de Investeringsagenda's OV en Weg. Begin 2015 wordt vanuit het convenant 'versterking samenwerking V&V Vervoerregio' gestart met een 'Strategisch Kader Vervoerregio'. Dit wordt opgesteld samen met de convenantpartners en zal mogelijk gaan leiden tot (gedeeltelijke) aanpassing of zelf vervanging van het RVVP en de daarin gedefinieerde opgaven, ambities en doelen. Vanuit de Stadsregio Amsterdam vormen de (opgaven, ambities en doelen uit de) Investeringsagenda's daarbij belangrijke inbreng.



FIGUUR 2 AMBITIE EN SPEERPUNTEN UIT HET RVVP

Projecten en maatregelen dragen bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid per fiets, de verkeersveiligheid of de positie van de fiets in combinatie met het OV. In paragraaf 1.4 wordt hier dieper op ingegaan.

De Investeringsagenda heeft betrekking op infrastructuur (fietsparkeervoorzieningen en netwerkverbeteringen) en niet-infrastructurele maatregelen zoals campagnes en onderzoek. Het regionale fietsnetwerk fungeert in de Investeringsagenda als uitgangspunt voor de investeringsbeslissingen. In overeenstemming met het RVVP (Figuur 2) geldt ook in de Investeringsagenda Fiets dat de functionaliteit van de netwerken utilitair is, en dus gericht op de relaties *woon-werk*, *woon-school* en *woon-winkel*. Speciale aandacht is hierbij geboden voor grote voorzieningen zoals universiteiten, ziekenhuizen en sportcentra. Vooral op dit netwerk willen wij verbeteringen doorvoeren. Recreatief verkeer kan daar op veel plekken in onze regio van meeprofiteren. Waar mogelijk worden slimme combinaties tussen utilitair en recreatief verkeer gemaakt. De Amsterdamse regio is met haar fietsstructuur door groenzones tussen stedelijke gebieden bij uitstek geschikt voor dubbelgebruik van deze functies. Bij het opstellen van deze Investeringsagenda is de samenwerking gezocht met het Toerisme & Recreatiebeleid in de regio.

De Stadsregio Amsterdam concentreert zich in deze *Investeringsagenda* op haar voornaamste taak om de regionale opgaven op te lossen en zo haar doelstellingen te bereiken. De nadruk ligt op doorgaande in plaats van ontsluitende verbindingen. Dit is het domein waar de regio een eigen verantwoordelijkheid voor draagt. Voor de fiets betekent dit wel dat er vaak overlap of raakvlakken zijn met lokale opgaven: regionale verbindingen zijn per definitie ook lokale verbindingen, maar andersom geldt dat niet. Lokale vraagstukken en opgaven blijven buiten de scope van de Investeringsagenda Fiets.

Bij de koppeling tussen de modaliteiten gaat het specifiek om de fiets in het voor- en natransport met de snelle lijnen van de bus, tram, metro en de trein. Investeren in de verknoping tussen de fiets en de ontsluitende lijnen in de regio ('Comfortnet') lijkt onnodig: de fiets speelt hier een zeer bescheiden rol (1%) omdat haltes op loopafstand liggen.

De RVVP-doelen kunnen ook op andere wijze dan met netwerkinvesteringen worden behaald. We kijken daarbij ook naar zaken waarbij de Stadsregio in het verleden geen rol speelde, bijvoorbeeld waar het gaat om innovaties en het beter benutten van voorzieningen. De volgende onderwerpen komen in de Investeringsagenda Fiets aan bod:

- *Netwerk*: aanleg ontbrekende schakels en verbeteren zwakke schakels
- *Koppeling OV en Fiets*: Fietsenstallingen bij HOV, aansluiten routes
- *Verkeersveiligheid*: verbeteren routes, kruispunten en gedrag
- *Binnenstedelijk Fietsparkeren*
- *Exploitatie en Beheer*
- *Fietspromotie*
- *Koppeling met doelstellingen toerisme en recreatie*
- *Innovatie en technologie*
- *Monitoring en kennisontwikkeling*

Specifiek voor het thema verkeersveiligheid is parallel aan de Investeringsagenda Fiets een actualisatie door Stadsregio Amsterdam opgesteld. Deze bevat een uitgebreide analyse van de verkeersveiligheidsopgaven in de regio. De actualisatie is bewust gekoppeld aan de Investeringsagenda Fiets zodat er goede dwarsverbanden tussen deze twee uitwerkingen van het RVVP ontstaan.

De gebiedsafbakening betreft het totale gebied van Stadsregio Amsterdam (de zestien gemeenten) plus een doorkijkje naar de partners in de te vormen *Vervoerregio*. Concreet betekent dit de aangrenzende gebieden van convenantpartners Provincie, Flevoland en gemeenten Almere en Lelystad en Provincie Noord-Holland met daarin de gebieden Kennemerland, IJmond en het Gooi. De aansluiting van netwerken en afstemming van opgaven met die omliggende gebieden worden binnen de Investeringsagenda Fiets verzorgd door de uitlopers op de belangrijkste verbindingen op te nemen.

De Investeringsagenda Fiets wordt opgesteld met een beeld van de toekomst zoals we dat nu hebben. In jaarlijkse actualisatie kan bijstelling plaatsvinden vanuit een uitvoeringsparagraaf bij deze Investeringsagenda. De uitvoeringsparagraaf is gekoppeld aan het jaarlijkse Uitvoeringsprogramma van het RVVP, dat we afkortten tot UVP, en daarmee het kader waarin nieuwe fietsprojecten vanuit de Investeringsagenda kunnen worden opgenomen. Projecten moeten eerst in het UVP worden opgenomen om voor mogelijke financiering door Stadsregio Amsterdam in aanmerking te komen.

De looptijd van de Investeringsagenda Fiets is van 2015 tot en met 2025. Het eindresultaat van deze investeringsperiode moet een schaa sprong voor de fiets betekenen.

## 1.4 ONTWIKKELING FIETSBELEIDSKADERS

---

Het fietsbeleid van de Stadsregio Amsterdam kent zijn wortels in het eerste *Regionaal Verkeeren Vervoerplan* van het toenmalige ROA (*Regionaal Orgaan Amsterdam*) uit 1993. Daarin werd een nadere uitwerking van het regionale fietsbeleid aangekondigd. Die kwam er voor het eerst met het ROA *Actieplan Fiets* uit 1999. Dit actieplan bevatte naast aandacht voor het beleid en de opgaven ook een vastgesteld regionaal fietsnetwerk en een paragraaf over de uitvoering en



financiering van regionale fietsprojecten. Vanaf dat moment is gestart met de structurele verbeteringen aan het regionale netwerk.

De Stadsregio Amsterdam heeft in 2004 haar verkeer- en vervoerbeleid vastgelegd in het *Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP)* dat loopt tot 2015. In het RVVP staat ook het fietsbeleid van de Stadsregio Amsterdam opgenomen. De fiets is een kansrijke modaliteit op afstanden tot zeven kilometer. En de fiets wordt een aantrekkelijker alternatief wanneer een regionaal fietsnetwerk wordt ontwikkeld, zeker wanneer er goede aansluitingen worden gemaakt met andere modaliteiten. De uitgangspunten van het regionale fietsnetwerk:

De uitgangspunten van het regionale fietsnetwerk:

- Aansluiten op ruimtelijke structuur en omliggende provinciale netwerken;
- Verbinden van belangrijkste kernen;
- Ontsluiten van belangrijke verkeersaantrekkende plaatsen;
- Aansluiten op belangrijke haltes en stations;

In het RVVP is een regionaal fietsnetwerk opgenomen dat regelmatig wordt geactualiseerd samen met de gemeenten en omliggende provincies. Het bestaat uit routes die aan de CROW-normen voor vorm, breedte en verharding moeten voldoen. In het RVVP wordt tot 2015 als doel gesteld om bestaande verbindingen zoveel mogelijk op het niveau van deze kwaliteitseisen te brengen en een aantal nieuwe verbindingen te realiseren.

Het tweede speerpunt betreft het versterken van de keten fiets-openbaar vervoer op kansrijke plekken. In de praktijk betekent dit logische en snelle fietsroutes van en naar NS-stations en HOV-haltes, voldoende fietsparkeervoorzieningen van hoge kwaliteit nabij deze stations en haltes en aandacht voor de positie van de fiets in het voor- en natransport. Tot slot heeft het RVVP aandacht voor het 'stimuleren van fietsbezit & fietsgebruik', met maatregelen op het gebied van fietsdiefstalpreventie, fietspromotie en stimuleren van innovatieve maatregelen.

In 2015 eindigt de looptijd van het RVVP en vindt actualisatie plaats, zodat een nieuwe en samenhangende visie op de regionale bereikbaarheid ontstaat. De inhoud van deze Investeringsagenda dient als inbreng voor zo'n nieuwe bereikbaarheidsvisie.

De Stadsregio heeft in 2012 de Meerjarenambitie Fiets 2012-2015 vastgesteld, met doelstellingen op het gebied van netwerkverbeteringen en fietsparkeervoorzieningen en aandacht voor het vereenvoudigen van de subsidieregels. De Meerjarenambitie 2012-2015 heeft de volgende speerpunten:

- Jaarlijkse verbetering van 25 schakels, waarvan vijf nieuw worden gerealiseerd;
- Structurele aandacht voor de gevolgen van toegenomen drukte door o.a. maatvoering van fietsinfrastructuur;
- Extra impuls voor fietsenstallingen bij de HOV-haltes van het R-net;
- In samenwerking met Prorail en andere betrokken partijen werken aan toekomstvaste oplossingen voor de fietsparkeeropgave bij treinstations;
- Realiseren van vier binnenstedelijke bestemmingsstallingen tussen 2012-2015;
- Promotie van fietsgebruik in combinatie met aandacht verkeersveiligheid.

Gemeenten kennen hun eigen fietsbeleid, zoals het MeerJarenPlan Fiets van de gemeente Amsterdam, de Fietsvisies van Zaanstad, Purmerend en Ouder-Amstel en het Deltaplan Bereikbaarheid van de gemeente Haarlemmermeer. De Stadsregio streeft ernaar zoveel mogelijk verbindingen te leggen tussen de gemeentelijke plannen en het regionale beleid. Vanwege de op te richten Vervoerregio geldt dit sinds kort ook voor de toekomstige partners.

## 1.5 KOPPELING MET INVESTERINGSAGENDA'S

---

De Stadsregio Amsterdam verwoordt haar investeringsopgaven in infrastructuur in drie Investeringsagenda's. De Investeringsagenda Fiets is voorafgegaan door de Investeringsagenda's Openbaar Vervoer en Weg. Beiden zijn eind 2013 door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam vastgesteld. De investeringsagenda's worden vervolgens nader uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's.

Zowel in de Investeringsagenda Weg als in de Investeringsagenda OV is aandacht voor de soepele overstap tussen de netwerken. De Investeringsagenda Fiets zal dit op haar beurt ook doen. Investeren in het goed verknopen van netwerken kan winst voor beide vervoerwijzen opleveren (bijvoorbeeld door middel van goede fietsparkeervoorzieningen bij regionale busstations). Het kan echter ook leiden tot knelpunten op plekken met een tekort aan ruimte om om alle vervoerwijzen goed te kunnen bedienen, zoals bijvoorbeeld op kruispunten. Dit probleem speelt vooral in hoogstedelijk gebied tijdens de spits. De Investeringsagenda's benoemen hoofdnetwerken waarbinnen keuzes voor investeringen gemaakt worden. De gedachte is daarbij dat de meeste winst voor het gehele netwerk wordt behaald door de doorstroming op bepaalde corridors te bevorderen. Ook voor de Investeringsagenda's wordt gewerkt met een netwerk van snelle en veilige routes tussen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen in de regio. Tegelijkertijd werkt de gemeente Amsterdam aan een afwegingskader voor de plekken waar meerdere netwerken samenkomen en de ruimte beperkt is. Het is vanwege al deze functies en belangen en de schaarse ruimte zaak om de grootste knelpunten in samenhang aan te pakken. De Stadsregio werkt mee aan de totstandkoming van dit Amsterdamse afwegingskader. Op diverse plekken lopen investeringsopgaven op het gebied van fiets, ov en weg samen en juist daar kunnen de krachten worden gebundeld. Ook de raakvlakken tussen het fietsnetwerk en het Kwaliteitsnet Goederenvervoer krijgen een plek. Knelpunten op plekken waar deze twee netwerken elkaar raken worden samen met de desbetreffende gemeenten opgelost.

## 2. ANALYSE: TRENDS EN ONTWIKKELINGEN IN FIETSGEBRUIK

---

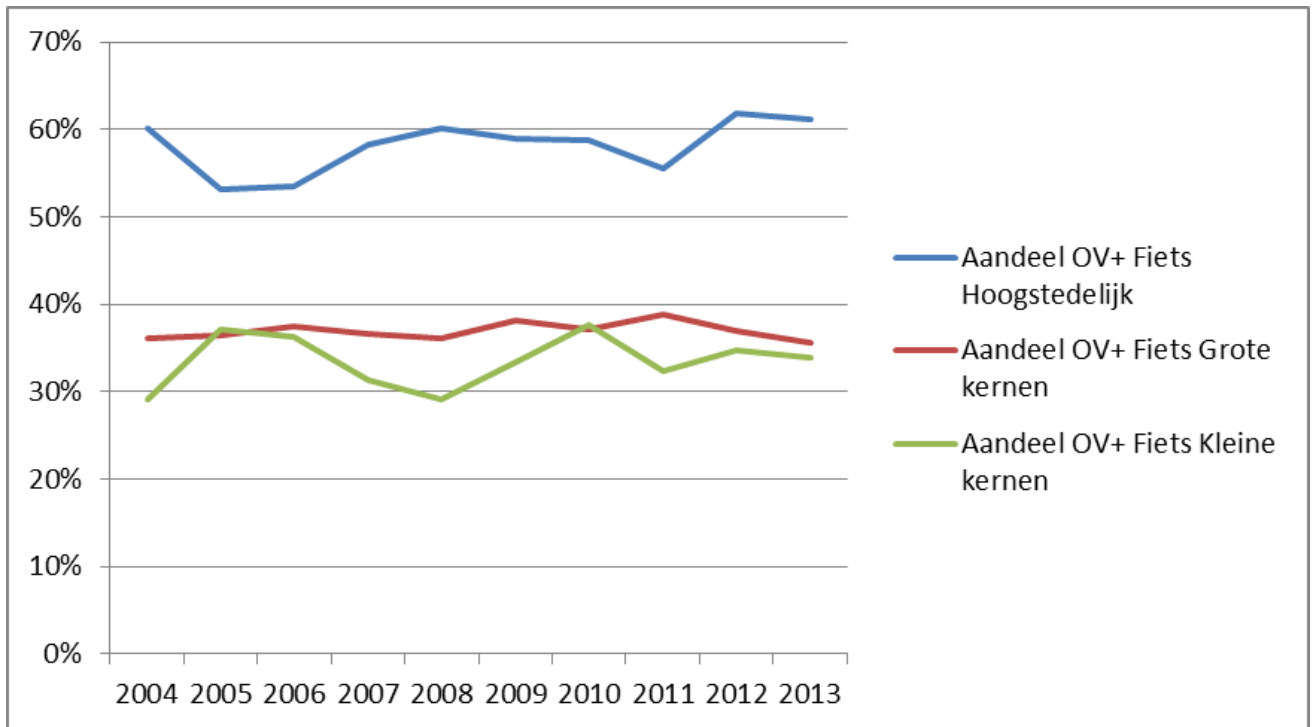
Fietsers zijn recent veel in het nieuws. Het gaat dan vaak over propvolle fietsenstallingen, lange wachtrijen voor verkeerslichten en een toename van verkeersongevallen waarbij fietsers betrokken zijn. Die berichten gaan meestal over de binnensteden en stationsomgevingen, want het aantal en aandeel fietsers is vooral daar sterk toegenomen. Die stijging geldt voor lang niet alle gebieden. De ruimtelijke context, de mate van dichtheid en menging zijn sterk bepalend voor de verplaatsingskeuzes die gemaakt worden. In dichte stedelijke gebieden is het aandeel fiets- en OV-verplaatsingen aanzienlijk groter dan in minder verstedelijkte gebieden. Op basis van een aantal bronnen kunnen we uitspraken doen over de ontwikkelingen in het fietsgebruik over de afgelopen periode en blikken we waar mogelijk vooruit.

Tweejaarlijks brengt de Stadsregio Amsterdam de *RVVP-monitor* uit, waarin wordt geëvalueerd hoe de regionale netwerken de verkeersintensiteiten verwerken. Er wordt daarbij gebruik gemaakt van verkeersonderzoeken op landelijke (MON/OVIN), regionale en gemeentelijke schaal en vanuit de universiteiten, Fietsersbond, NS en Prorail en landelijke platforms als het CROW/Fietsberaad. Met deze informatie verkrijgen we inzicht in de trends en ontwikkelingen op het gebied van het fietsgebruik, het aandeel van de fiets in het voor- en natransport met het openbaar vervoer, de verkeersveiligheid, etc.

### **Toename fietsgebruik**

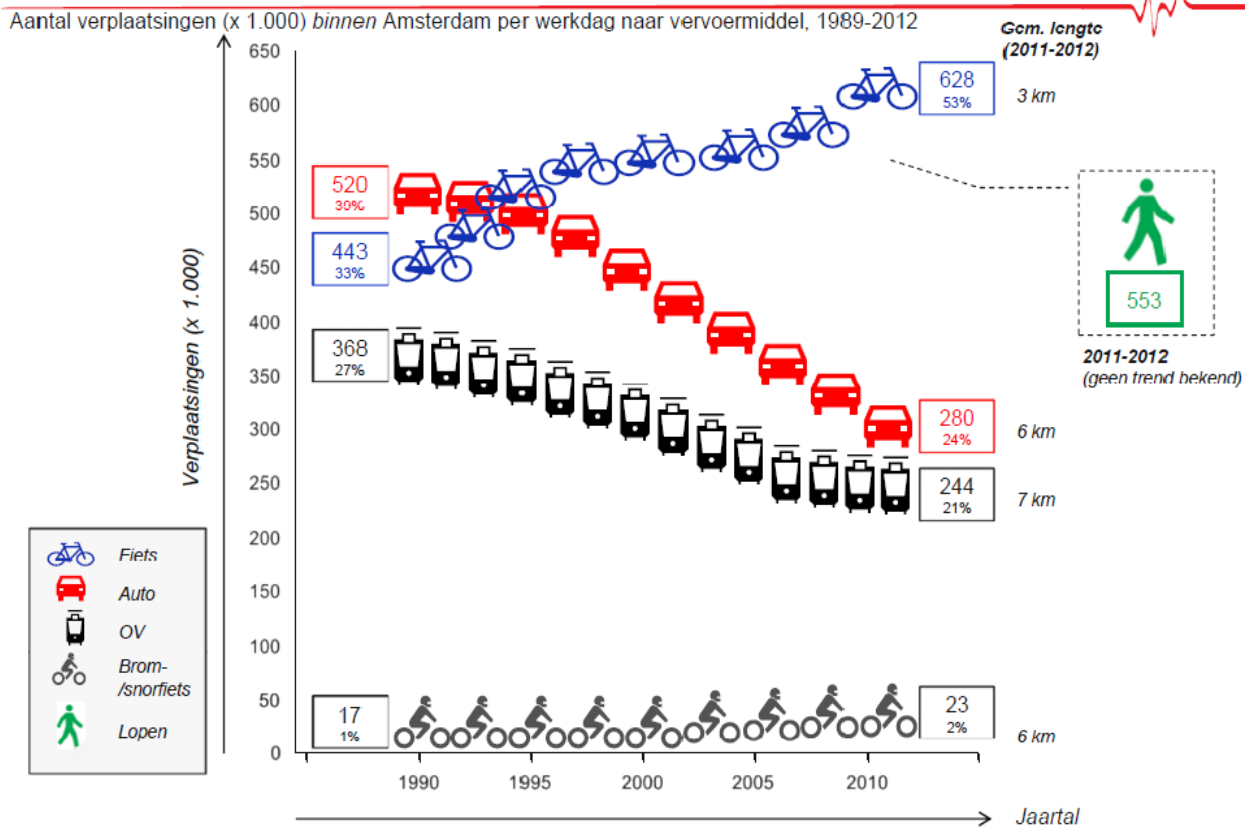
Het gebruik van de fiets is sinds 2000 toegenomen, maar niet overal even sterk. Landelijk hebben fietsers in 2012 6% meer ritten met de fiets afgelegd in vergelijking met 2004. Het totale aantal afgelegde kilometers steeg in deze periode met 14 procent. Deze stijging komt vooral voor rekening van de elektrische fiets, die sterk in opkomst is. Het aantal 'gewone' fietskilometers is in deze periode ten opzichte van de bevolkingsomvang vrijwel onveranderd. Deze toename van het fietsgebruik geldt voor alle reismotieven, behalve voor het winkelen.

Het aandeel fietsverplaatsingen in de Stadsregio (Figuur 3) bedroeg tien jaar geleden, in 2004, ongeveer 27% (MON, 2005). Dit aandeel is sindsdien gestegen naar 30% in 2013 (OVIN, 2013). Dat komt door de toename van het fietsgebruik in hoogstedelijk gebied, dat tussen 2004 en 2013 groeide van 34% naar 41%. Uit cijfers van de dienst Infrastructuur, Verkeer & Vervoer van de gemeente Amsterdam (Figuur 4) blijkt het aandeel van de fiets in de gemeente sinds 1990 te zijn toegenomen tot circa 50% en binnen de ring A10 zelfs tot 62%. Het aandeel van de fiets binnen alle verplaatsingen in de kleine en grote kernen van de Stadsregio ligt sinds 2005 zo rond de 25% tot 30%. De verschillen tussen het hoogstedelijk gebied en de grote kernen zijn deels te verklaren vanuit een andere bevolkingssamenstelling, met andere leefstijlen en bijvoorbeeld een lager autobezit. En juist in hoogstedelijk gebied groeit het aantal bewoners en bezoekers nog ieder jaar, en de verwachting is dat deze groei zich voorlopig doorzet.



FIGUUR 3 AANDEEL FIETS+OV IN DRIE GEBIEDSTYPEN, BRON: MON, 2004-2009; OVIN, 2010-2013

### Sterke groei van fietsgebruik in de stad



FIGUUR 4 GROEI FIETSGEBRUIK IN AMSTERDAM, DIENST IVV 2013

## **Grotere reikwijdte**

Het merendeel van de gemaakte verplaatsingen betreft relatief korte afstanden; 42% is korter dan 2,5 kilometer, en op die afstanden gebruikt de helft van de Nederlanders de fiets. 70% van de verplaatsingen is korter dan 7,5 kilometer: auto en fiets hebben tot 7,5km beiden een aandeel van circa 35%. Een kwart van alle verplaatsingen gaat over afstanden langer dan 10 kilometer. Deze verplaatsingen omvatten wel 80 procent van alle afgelegde kilometers. Op afstanden boven de 15km heeft de fiets een bescheiden aandeel van 3%. De reisafstanden per fietsverplaatsing zijn toegenomen, dit geldt met name voor woon-werkverplaatsingen en verplaatsingen van en naar onderwijsinstellingen (KiM, 2014). Dit heeft te maken met de schaalvergroting van voorzieningen, het uitdijen van het stedelijk gebied en de opkomst van de elektrische fiets. Deze ontwikkeling biedt kansen voor de regionale bereikbaarheid. Immers, vanuit Zaanstad, Haarlem en Amstelveen neemt de pendel naar Amsterdam behoorlijk toe, en ook de pendel vanuit Almere blijft groot.

## **Elektrische fiets**

De elektrische fiets (NB: alle elektrisch aangedreven fietsen, waaronder *pedelecs*) is in opkomst. Naar schatting 5% van de bevolking heeft een elektrische fiets, onder 65-plussers bedraagt dit zelfs 25% (KiM, 2014). Van de volwassenen tot 40 jaar bezit daarentegen slechts 1% een elektrische fiets. Eind 2007 had nog maar 3% van de totale bevolking een elektrische fiets (Hendriksen & Engbers, 2008). In 2012 legden we op de e-fiets circa 1,3 miljard kilometer af: dit is circa 9 procent van het totaal aantal gefietste kilometers. 60-plussers legden in 2014 zelfs al meer dan 40 procent van hun afgelegde fietskilometers af op een de elektrische fiets (KiM, 2014). E-fietskilometers betreffen vooral nieuw vervoer (38%) en komen daarnaast ook in de plaats van gewone fietskilometers (34%) en autokilometers (18%), (TNO, 2008). Kennis over de positie van de e-fiets in het woon-werkverkeer is nog beperkt, maar wijst erop dat de e-fiets de trend van langer wordende fietsafstanden versterkt: de gemiddelde afstand die met een elektrische fiets wordt overbrugd, is twee keer groter dan met een gewone fiets: 6,3 versus 3,6 kilometer (KiM 2014). De snelheidsverschillen tussen elektrische fietsers en reguliere fietsers zijn beperkt, respectievelijk gemiddeld 13,4 km/u tegenover 12,2 km/u.

## **Fietsen van en naar het Openbaar Vervoer**

De fiets speelt een steeds belangrijkere rol in het voor- en natransport naar OV-knooppunten en treinstations. De combinatie van beide vervoerssystemen is dan ook ijzersterk, vooral wanneer het gaat om de bereikbaarheid van centrumgebieden. Uit onderzoek van de NS en de Universiteit van Amsterdam blijkt dat circa 45% van de treinreizigers met de fiets naar het station komt (in 2010 was dit 40%). Los daarvan groeit het aantal treinreizigers. De combinatie van fiets met trein is een groeimarkt en er zijn geen trends die wijzen op een afname van het groeitempo (Universiteit van Amsterdam, 2014). Het aandeel treinreizigers dat de fiets als natransportmiddel gebruikt is 10 tot 15% (bron: MON). De OV-fiets is juist voor dit natransport van de trein ontwikkeld en laat een flinke groei zien. De OV-reiziger kan gemakkelijk en goedkoop een fiets huren bij een station om snel de eindbestemming te bereiken. Het gebruik van de OV-fiets nam de afgelopen jaren toe tot meer dan 1,3 miljoen ritten in 2013, dit is bijna 4% van de fietsritten in het natransport (NS, 2013).

Ook naar de haltes van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer wordt steeds meer gefietst. Uit onderzoek van Transtec (2011) komt naar voren dat het invloedgebied van HOV-haltes (tot

2350 meter) groter blijkt te zijn dan van een reguliere ontsluitende of bereikbaarheidslijn (400 tot 800 meter). De fiets is hierbij kansrijk. Hetzelfde onderzoek toont aan dat het aandeel van de fiets als vervoersmiddel bij HOV aanzienlijk groter is dan bij een ontsluitende of bereikbaarheidsbuslijn (ruim 20% tegenover 0,9%). In 2014 werden bij 8 haltes van de Zuidtangent (snelle bus tussen Haarlem en Amsterdam-Zuidoost) ruim 500 reizigers ondervraagd. Voor het overgrote deel vaste gebruikers die de bus voor hun woon-werkverkeer gebruiken. Liefst 37,6% van deze steekproef bleek met de fiets te komen.

### **Verkeersveiligheid**

De *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek voor de Verkeersveiligheid* (SWOV) heeft in 2014 de verkeersveiligheidsproblematiek in de regio Amsterdam geanalyseerd. Op basis van de huidige problematiek en toekomstige ontwikkelingen wordt beargumenteerd welke doelgroepen en welke aspecten van de verkeersveiligheid de komende vijf jaar speciale aandacht vereisen. De SWOV maakt daarbij gebruik van politie- en ziekenhuisregistratie.

Fietsers nemen – vergeleken met auto-inzittenden – onbeschermd deel aan het verkeer. Dit zorgt ervoor dat fietsers eerder ernstig letsel oplopen bij een ongeval. De afgelopen jaren is er binnen de Amsterdamse regio sprake van een stijging van het aantal ernstige verkeersslachtoffers onder fietsers. In 2009 zijn er in de Stadsregio Amsterdam 11 geregistreerde verkeerdoden onder fietsers (van in totaal 42) en 169 geregistreerde ziekenhuisgewonden (van in totaal 604)<sup>1</sup>. Na 2009 is de registratiegraad te laag om op regionaal niveau nog betrouwbare uitspraken over het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers te kunnen doen.

Uit landelijke cijfers blijkt dat driekwart van de dodelijke fietsongevallen plaatsvindt bij ongevallen waarbij gemotoriseerd verkeer betrokken is. Meer dan de helft van de slachtoffers is 70 jaar of ouder en nog eens bijna een kwart valt in de leeftijdscategorie tussen 50 en 70 jaar (SWOV, 2013). De stijging van het aantal ernstige gewonde fietsers is grotendeels te verklaren door een stijging van het aantal afgelegde fietskilometers door 50plussers. Deze groep heeft een hogere kans op een ongeval, maar ook een hogere kans om letsel op te lopen bij een ongeval (bron: Ministerie I&M, 2012).

Uit de ziekenhuisregistratie blijkt bovendien dat er een toename is van het aantal enkelvoudige ongevallen (geen gemotoriseerd voertuig betrokken). Vaak is de (mede)oorzaak infrastructuurgerelateerd. Kinderen en ouderen zijn relatief vaker betrokken bij enkelvoudige ongevallen. Verder blijkt uit onderzoek van Rijkswaterstaat dat het risico voor fietsers om in het donker slachtoffer te worden van een ongeval met ongeveer een kwart afneemt bij goede en werkende fietsverlichting.

De SWOV noemt een aantal maatschappelijke trends en ontwikkelingen die van invloed zullen zijn op de verkeersveiligheid in de periode tot 2020. Zo zal de bevolking in de Amsterdamse regio verder toenemen, met groeiende mobiliteit en toenemende druk op de verkeersruimte als gevolg. De bevolking vergrijsst bovendien, en beide ontwikkelingen zijn zonder gerichte maatregelen ongunstig voor de verkeersveiligheid. Voor de toename van de (brom- en snor-) fietsmobiliteit, extra drukte door groeiend toerisme en het bestelverkeer geldt hetzelfde.

---

<sup>1</sup> Deze cijfers zijn afkomstig uit de politieregistratie (BRON).

Tijdens de jaarlijkse Regiobijeenkomst Verkeersveiligheid is gezamenlijk gekeken naar wat zich momenteel op het fietspad afspeelt en tot welke onveilige situaties dit leidt, en wat wij nog kunnen verwachten. De deelnemers noemden de volgende zaken:

- Verschil in snelheid van de verkeersdeelnemers op het fietspad (o.a. scooters, elektrische fietsen, racefietsers);
- Uiteenlopende kwaliteit en verschijningsvorm fietspad (breedte etc.);
- Toenemende drukte;
- Weinig discipline fietsers ten aanzien van verkeersregels;
- Meer afleiding door bijvoorbeeld mobiele telefoons.

Dit leidt tot conflicten. En dat worden er mogelijk meer als het aantal fietsers en de verscheidenheid blijft toenemen. Vandaar dat verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt vormt in de Investeringsagenda.

### **Toerisme en –recreatie per fiets**

De fiets is populair onder de (buitenlandse) bezoekers van Amsterdam en de omliggende regio. In 2012 kwamen 6,5 miljoen unieke internationale verblijfsbezoekers naar de regio Amsterdam, en 30% daarvan gaf aan tijdens het verblijf te hebben gefietst. Vertaald naar ritten kan een voorzichtige schatting worden gegeven van ten minste vier miljoen fietsritten door internationale verblijfsbezoekers, uitgaande van ten minste twee ritten (heen en weer) per fietsende bezoeker.

Het toerisme in Amsterdam en de regio is in de afgelopen jaren steeds met minimaal 3% gegroeid, de verwachting is dat deze trend het komende decennium doorzet. In 2025 is de omvang van het toerisme dan met 30% gegroeid. Daarmee is het aannemelijk dat ook het aantal verplaatsingen per fiets door (buitenlandse) bezoekers aan de Amsterdamse regio sterk zal toenemen (Amsterdam Marketing 2014, CBS en UNWTO).

## 3 PROBLEEMANALYSE

---

De ontwikkelingen uit hoofdstuk 2 plaatsen ons voor nieuwe opgaven: er is door de toename van het fietsverkeer, de grotere verscheidenheid aan voertuigen met verschillende snelheden en de grote groei in de combinatie van fiets met openbaar vervoer een toenemende druk op de fietsvoorzieningen aan het ontstaan. Dit hoofdstuk gaat dieper in op de gevolgen van het toenemende fietsverkeer, uitgesplitst naar de gevolgen voor het netwerk, het parkeren van fietsen en de verkeersveiligheid.

### 3.1 NETWERK

---

Sinds het Actieplan Fiets van de Stadsregio Amsterdam uit 1999 zijn honderden schakels verbeterd door verbreding, asfaltering, het aanpakken van kruispunten of het vervangen van fietsstroken door fietspaden. Daarnaast zijn tientallen ontbrekende verbindingen in dit netwerk aangelegd, waaronder fietsbruggen en -tunnels. De ambitie van vijftien jaar geleden om het netwerk aanzienlijk te verbeteren, en daarmee reistijdwinst te boeken, is omgezet in duidelijke resultaten. Er kan op veel meer plekken veel beter en sneller worden gefietst. En dat zien we ook gebeuren, zowel in aantallen fietsers als de grotere afgelegde afstanden. Over snelheden van fietsers weten we nu nog te weinig om daarover duidelijke uitspraken te doen. Dat is iets waar we binnenkort onderzoek naar willen doen met behulp van nieuwe onderzoekstechnieken.

Het is niet goed mogelijk om toegenomen aantallen fietsers te relateren aan infrastructurele verbeteringen. De *output* ('de gerealiseerde projecten op straat') van vijftien jaar regionaal fietsbeleid is prima in beeld te brengen, de *outcome* ('de effecten') een stuk lastiger. Wat we wel weten is dat goed doordacht en langdurig uitgevoerd fietsbeleid aan de groeicijfers bijdraagt. De Universiteit van Amsterdam heeft recentelijk onderzocht of de ontwikkeling van betere fietsinfrastructuur, zoals verbeteringen aan fietspaden en voorrang op kruispunten, ook tot meer fietsers leidt. De maatregelen blijken positief uit te pakken. Ook een goed georganiseerd fietsbeleid, met inbreng van belangengroepen, draagt daaraan bij (2014, CROW-Fietsberaad). Daarnaast kunnen we voorzichtig stellen dat fietsreistijden op veel regionale verbindingen zijn verkort door de aanleg van bruggen, tunnels en nieuwe gestrekte routes. De populariteit van de elektrische fiets zorgt er eveneens voor dat de fiets een sneller vervoermiddel wordt, waarmee de reikwijdte toeneemt. We zien dit terug in de toegenomen gemiddelde afstand per rit. Toch is niet alleen de kortste of snelste route van belang: fietsers kiezen graag een route over een iets langere afstand als deze door een prettige omgeving leidt. Dit maakt dat ook de belevingswaarde van fietsroutes belangrijk is, niet alleen voor toeristen en recreanten, maar ook voor dagelijkse ritten van en naar school of het werk.

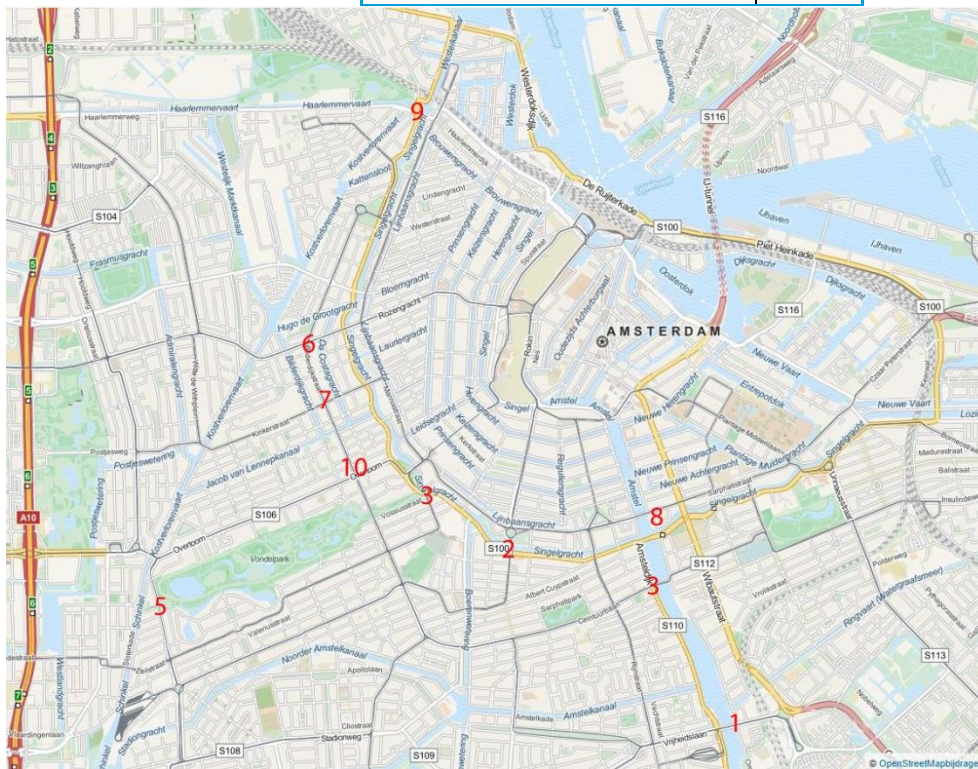
De groei van de binnenstedelijke pendel, waar de afstanden kort zijn, leidt tot een groei van het fietsverkeer. Vooral in het hoogstedelijk gebied van Amsterdam (binnen de ring A10) groeit de druk op de fietsinfrastructuur. De fietspaden raken vol, er rijden steeds meer verschillende type fietsen (bakfietsen, racefietsen, elektrische fietsen) en ook brede (snor)scooters drukken zwaar op de capaciteit van fietspaden. Dit heeft gevolgen voor zowel de verkeersveiligheid, de snelheid, maar ook het fietsplezier. En juist in de binnensteden is de ruimte beperkt door de relatief smalle straten en toenemende druk van bewoners, bezoekers en bedrijven. Op drukke verkeersassen in de Amsterdamse binnenstad, waar alle soorten verkeer door elkaar rijden, zoals de Raadhuisstraat, van Woustraat en Rozengracht, leidt drukte soms tot gevaarlijke



situaties. Ook het toeristische en vrijetijdsverkeer maakt de laatste tien jaar een sterke groei door, waardoor de druk op de stedelijke netwerken extra stijgt. Het komt ook steeds vaker voor dat fietsers in 'fietsfiles' terecht komen. Op de Berlagebrug fietsen op een doordeweekse dag tussen 7:00u en 9:00u in beide richtingen bijna 4.000 fietsers. Dit behoort daarmee tot de drukst gemeten routes in de regio (DIVV, 2011). Op diezelfde routes rijdt ook autoverkeer. De autointensiteiten liggen echter veel lager.

Onderstaande tabel geeft de drukste kruispunten in het Amsterdamse fietsnetwerk weer waarover telgegevens beschikbaar zijn. Het gaat hier om de tellingen van passerende fietsers in beide richtingen, dus Oost-West, Noord-Zuid. Wat opvalt is dat deze locaties allen binnen de Amsterdamse Ring A10 liggen, dit komt overeen met het gedefinieerde hoogstedelijke deelgebied, dat in hoofdstuk 4 verder wordt toegelicht.

| Top 10 drukste gemeten punten in Amsterdam |                               |                     |
|--|-------------------------------|---------------------|
|  | Locatie, tweerichting         | Passerende fietsers |
| 1  | Berlagebrug                   | 18493               |
| 2  | Weteringlaan                  | 17160               |
| 3  | Stadhouderskade               | 16529               |
| 4  | Ceintuurbaan                  | 16012               |
| 5  | Amstelveenseweg               | 15730               |
| 6  | De Clercqstraat               | 15227               |
| 7  | Kinkerstraat                  | 14191               |
| 8  | Professor Tulpplein           | 14009               |
| 9  | Haarlemmerplein               | 13287               |
| 10   | Eerste Constantijn Huygenstr. | 13053               |



FIGUUR 5 TOP 10 DRUKST GEMETEN FIETSRoutes IN AMSTERDAM, DOORDEWEEKS PER ETMAAL BRON: TELDATA 2011, GEMEENTE AMSTERDAM

Dit leidt ten aanzien van het netwerk tot de volgende geconstateerde opgaven:

- Er blijft een opgave om ontbrekende schakels aan te leggen, maar die is minder groot dan in de afgelopen tien jaar waarin al veel bruggen en tunnels werden gerealiseerd. Er is nu meer en meer behoefte aan verbetering van bestaande, zwakke schakels op plekken waar nu al veel gefietst wordt en het verkeersveiliger inrichten van de routes.
- Er is een tekort aan actuele en nauwkeurige inzichten rondom fietsgebruik en dit vereist extra onderzoek. Waar dit voor andere modaliteiten als auto en OV de normaalste zaak van de wereld is, ontbreekt onderzoek naar de fiets nog op veel punten. Beleidsvragen over routekeuze, snelheden, dikte van de stromen en de koppeling tussen OV en fiets blijven nu nog vaak deels onbeantwoord.
- Het hoogstedelijke gebied binnen de Ring A10 vereist een eigen benadering om de beschikbare schaarse ruimte beter te kunnen benutten.

### 3.2 FIETSPARKEREN

---

De inspanningen van de afgelopen tien jaar om het fietsen van en naar het openbaar vervoer te verbeteren hebben beslist een gunstig effect gehad, al is er zeker bij de allergrootste knooppunten nog een schaa sprong nodig. Bij de kleinere stations en knooppunten, bijvoorbeeld bij de haltes van de Amstelveenlijn, is al veel bereikt. Uit de Fietsbalans van de Fietsersbond blijkt dat de waardering voor de fietsparkeervoorzieningen bij OV-haltes in Amstelveen nu boven het landelijke gemiddelde ligt nadat Stadsregio en gemeente Amstelveen hierin investeerden. Maar leiden nieuwe fietsparkeervoorzieningen ook tot meer fietsers die van het OV gebruik maken? Uit onderzoek van Prorail naar de effecten van verbeterde stallingen binnen het programma *Ruimte voor de fiets* (monitor Railned 2002) blijkt dat:

- 20% van de gebruikers van de nieuwe stallingen de reis voorheen niet per trein maakte. Van die 20% ging een kwart voorheen met de auto;
- Voor 11% van de gebruikers vormen verbeterde stallingen een reden om vaker naar het station te komen;
- De klantwaardering ging omhoog van gemiddeld 5.3 naar 7.1.

We zien bij de grootste knooppunten nog overvolle fietsrekken en fietsenstallingen die de grote toestroom van fietsers in de spits niet of nauwelijks meer aankunnen. De grenzen van de fietsparkeercapaciteit bij Amsterdam Centraal Station, Amsterdam Amstel en Amsterdam Zuid zijn bereikt. De landelijke prognoses van Prorail geven aan dat de groei van de vraag weliswaar afvlakt, maar wel doorzet als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen, de ontwikkelingen op het spoor en de autonome groei van de fiets als voortransport. Dit voorzien we vooral in stedelijk gebied. Om dit op te kunnen vangen zal het aantal fietsparkeerplaatsen bij treinstations uitgebreid moeten worden. Zo heeft Amsterdam Centraal een tekort van ruim 11.000 plekken om de te verwachten stroom van 21.000 parkerende fietsers per dag te faciliteren. Amsterdam Amstel kent straks ruim 8.000 dagelijkse fietsparkeerders, en mist nog ruim 4.000 plekken (Prorail, 2013). Bij de pontverbindingen over het IJ achter het Centraal Station van Amsterdam

is de drukte door toenemend fietsverkeer goed merkbaar, vooral tijdens de spits. Ook bij kleinere NS-stations en belangrijke OV-knooppunten is voortdurend aandacht nodig voor de fietsparkeervoorzieningen. Stallingen raken er bovendien snel vol met wrakken en weesfietsen door onvoldoende handhaving en beheer en het ontbreken van strakke regulering. Ten slotte speelt ook hier het gebrek aan kennis en inzicht in de materie: wie zijn de eigenaren van al die fietsen bij het station, hoe vaak gebruiken ze hun fiets en welke routes leggen ze ermee af? Vooral het natransport van de fiets met het openbaar vervoer is nog een sterk onderbelicht onderwerp dat nader onderzoek vergt.

Bezien vanuit onze rol binnen het regionale verkeer- en vervoerbeleid is juist het versterken van de koppeling van fiets met (H)OV een typische Stadsregioactiviteit die meerdere gunstige effecten kent. Naast het verbeteren van de bereikbaarheid kan het ook bijdragen aan de bezettingsgraad van OV-lijnen en daarmee de kostendekkingsgraad. In mindere mate is ook het fietsparkeren bij regionale publiekstrekkingen zoals grote winkel- en uitgaanscentra van belang. In de binnensteden van de grote steden komen meer bezoekers met de fiets en die zoeken een goede parkeerplaats vlak bij hun bestemming. Om dit te stimuleren en om aan de huidige vraag naar parkeerplaatsen bij deze publiekstrekkingen te voldoen zetten we in op voldoende parkeervoorzieningen, zoals met parkeerkelders bij het Leidseplein of in de binnenstad van Zaandam en andere gemeenten met een vergelijkbare problematiek.

De volgende opgaven kunnen benoemd worden:

- Oplossen van de grote tekorten aan fietsparkeerplaatsen bij alle NS-stations in de regio;
- Uitbreiden en verbeteren van fietsenstallingen bij haltes van het R-net;
- ‘Beter Benutten’ van bestaande en nieuwe fietsenstallingen bij de grootste stations door een slimme mix van exploitatie en handhaving.
- Ondersteunen van slimme en innovatieve maatregelen die de drukte bij de stations- en bestemmingsstallingen kunnen ontlasten.
- Zorgen voor goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen bij regionale publiekstrekkingen zoals grote winkel- en uitgaanscentra.

### 3.3 VERKEERSVEILIGHEID

---

Om tot de gewenste afname van het aantal ernstige verkeersslachtoffers te komen zijn fietsers (naast ouderen en jonge beginnende bestuurders) op landelijk niveau aangemerkt als doelgroep die extra aandacht verdient. Uit een analyse door de SWOV (2014) voor de Metropoolregio Amsterdam wordt bevestigd dat dit ook voor onze regio geldt. De factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid van het fietsverkeer zijn in te delen in twee categorieën: infrastructuur en gedrag.

De toename van het aantal ernstige fietsgewonden wordt met name veroorzaakt door stijging van enkelvoudige ongevallen. Dit zijn ongevallen waarbij geen gemotoriseerd verkeer is betrokken, bijvoorbeeld door een botsing van een fietser met een obstakel of met een andere fietser. De helft van de eenzijdige ongevallen kent één of meer infrastructurele oorzaken. Zo raakt 12% een obstakel (paaltje, geparkeerde auto, etc.) en raakt 21% van de weg (tegen de stoeprand of inde berm). Er is relatief vaak sprake van valpartijen door glad wegdek (18%) bijvoorbeeld door ijs, sneeuw, vuil, groeven of platen. Bij ongevallen tussen verkeersdeelnemers (inclusief gemotoriseerd verkeer) kunnen de volgende veelvoorkomende oorzaken genoemd worden: te smalle fietsvoorzieningen, menging van verkeer met onderling grote snelheidsverschillen, te weinig of slecht zichtbare oversteekvoorzieningen en niet-conflictvrij oversteken op kruispunten.

Verkeersongelukken die samenhangen met het gedrag van de verkeersdeelnemers komen voort uit onder meer, het negeren van rode verkeerslichten, te hoge snelheden en grote snelheidsverschillen tussen deelnemers en slechte zichtbaarheid/geen goede fietsverlichting.

De volgende opgaven kunnen voor verkeersveiligheid benoemd worden:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid door aanpak van de infra-gerelateerde oorzaken van ernstige en dodelijke ongelukken;
- Gedragsmaatregelen waaronder verkeerseducatie en campagnes en verkeersveiligheids-onderzoek via het verkeersveiligheidsprogramma van de Stadsregio Amsterdam.
- In de gebieden met de hoogste intensiteiten wordt naast het verruimen van capaciteit voor fietsers, ter voorkoming van onveilige verkeerssituaties, ook nadrukkelijk gekeken naar mogelijkheden van het spreiden van fietsstromen (via parallelle fietsroutes).

## 4. AMBITIE TOT EN MET 2025

---

Door bestuurders van Rijk en regio is geconstateerd dat de druk op de regio Amsterdam sterk aan het toenemen is. Dit is een trend die het gevolg is van structurele veranderingen op onder andere economisch, demografisch en technologisch gebied. Er worden steeds hogere eisen aan de kwaliteit van bereikbaarheid en omgeving gesteld, met veranderende woonbehoeften, vrijetijdsbestedingen, nieuwe werkvormen en intensiever gebruik van de openbare ruimte. Daarmee verandert ook de bereikbaarheidsopgave van de regio. De ambitie van het RVVP voor de regio Amsterdam is om vanuit verkeer- en vervoersperspectief bij te dragen aan een gezonde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat voor inwoners en bezoekers en zorgen voor een duurzame leefomgeving. Daarbij gaat het niet slechts om bereikbaarheid, maar ook om aspecten van leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en comfort. Om deze ambitie uit te voeren is een samenhangende aanpak van belang die gebruik maakt van de sterke kanten van de auto, de fiets en het openbaar vervoer. De Stadsregio Amsterdam ambieert daarbij een hoger marktaandeel van fiets en openbaar vervoer. Dat geldt zeker voor zware verbindingen (woon-werkverkeer) tussen belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden. Dat past bij het streven om de Metropoolregio te laten groeien binnen de grenzen van leefbaarheid en landschappelijke kwaliteit en aantrekkelijk te zijn voor buitenlandse bezoekers.

Vanuit het duurzaamheidsbelang en efficiënte inzet van beperkte middelen is het niet de bedoeling dat openbaar vervoer en fiets onderling concurreren, maar elkaar juist versterken. Vandaar dat de bereikbaarheidsambities voor de Stadsregio Amsterdam uitgaan van een gezamenlijk spitsaandeel van fiets en OV naar drie verschillende gebiedstypen. Meer specifiek:

- In grootstedelijke gebieden zoals Amsterdam binnen de ring en de hoogstedelijke centrumgebieden van Zaanstad, Amstelveen en Purmerend. 70% fiets + OV in de spits. Dat was in 2013 totaal 61%.
- In grote kernen: Hoofddorp, Diemen etc.: 50% fiets + OV in de spits. Dat was in 2013 totaal 36%.
- In kleine kernen, zoals Wormer, Oostzaan en Landsmeer verhogen we de oorspronkelijke ambitie van 30% naar 40% spitsaandeel OV en fiets. Dat aandeel lag in 2013 op 34%.

Ten aanzien van verkeersveiligheid heeft de Stadsregio Amsterdam de ambitie om het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden af te laten nemen. Dit is een regionale doorvertaling van de landelijke ambitie voor het jaar 2020 om het aantal verkeersslachtoffers op een niveau te brengen van maximaal 500 doden en 10.600 ernstige (ziekenhuis)gewonden voor Nederland.

- Het aantal ernstige verkeersslachtoffers onder fietsers in de regio neemt jaarlijks af (zowel doden als ernstig gewonden).

Om dit te bereiken zijn fietsers (naast ouderen en jonge beginnende bestuurders) op landelijk niveau aangemerkt als doelgroep die extra aandacht verdient. Uit analyse door de SWOV voor de Metropoolregio Amsterdam wordt bevestigd dat ook in onze regio de fietser een prioritaire doelgroep is voor verkeersveiligheidsbeleid.

Naast deze hoofddoelen willen we ook waar mogelijk slimme koppelingen aanbrengen tussen bereikbaarheidsdoelen en de ambitie vanuit toerisme & recreatie en verstedelijkingsopgaven. Een hoogwaardige nieuwe fietsroute tussen twee kernen kan immers net zo goed dienst doen als uitvalsroute naar recreatiegebieden of als aantrekkelijke fietsroute voor toeristen op weg naar bestemmingen buiten het stadscentrum. De structuur van de Amsterdamse regio is daartoe bij uitstek geschikt.

### **Aanpak naar gebied**

Voor de Investeringsagenda Fiets wordt voorgesteld om een onderscheid naar gebiedstype te hanteren. Enerzijds om aan te sluiten bij de RVVP-doelstellingen (inzetten op verhogen aandeel OV plus aandeel fiets in drie gebiedstypen), anderzijds omdat de ontwikkelingen en opgaven duidelijke verschillen tussen hoogstedelijk gebied, stedelijk gebied en kleine kernen tonen.

#### **--Hoogstedelijk gebied**

(Amsterdam binnen de Ring A10): Het aandeel van de fiets is hier al erg hoog en we verwachten een verdere groei. Het beleid richt zich er eerst op dat de fietsvoorzieningen het aanzienlijke groeitempo kunnen bijbenen. Dat betekent in de praktijk het beter benutten van het *Plusnet* Fiets (bijvoorbeeld spreiding van stromen in tijd, beter afstellen VRI's), het verbeteren van zwakke schakels voor doorstroming, comfort én verkeersveiligheid en stallingen en gerichte uitbreidingen op plekken waar de bereikbaarheid het meest onder druk staat, zoals rond stations en bij een aantal resterende ontbrekende schakels. De Stadsregio Amsterdam sluit aan bij de kansen en mogelijkheden voor de fiets in het hoogstedelijke gebied, en bij het afwegingskader dat door de gemeente Amsterdam wordt opgesteld, met specifieke aandacht voor doorstroming, spreiding van de fietsstromen en verkeersveiligheid op drukke routes (scooters op de rijbaan met helmplicht), en de fietsparkeeropgaven.

#### **--Grote kernen**

(o.a. Amsterdam buiten de ring A10, Almere, Lelystad, Amstelveen, Zaandam, Hoofddorp, Purmerend, Diemen, Uithoorn, Aalsmeer, Edam-Volendam): Om deze gebieden bereikbaar te houden mikken we hier op de verdere groei van het aandeel fiets omdat hier nog veel potentie aanwezig lijkt: veel bestemmingen in deze gebieden zijn nu al uitstekend bereikbaar per fiets, maar een relatief hoog aandeel korte verplaatsingen (tot 5 kilometer) wordt nu nog per auto afgelegd. Samen met de gemeenten intensiveren we de huidige aanpak. Accenten leggen we op het verbeteren van het netwerk zoals de aanpak van zwakke schakels en aanleg van hoogwaardige en snelle lange-afstandsroutes tussen gebieden, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de overstap fiets met OV.

#### **--Kleine kernen**

(o.a. Landsmeer, Oostzaan, Monnickendam): In deze gebieden is het aandeel van de fiets samen met het OV al op het niveau van de ambitie uit het RVVP. Er is door de regiораadsleden nadrukkelijk gevraagd ook een hogere ambitie te formuleren voor de kleine kernen, vandaar dat met de Investeringsagenda Fiets een toename naar 40% spitsaandeel fiets en OV wordt voorgesteld. Met goede overstapmogelijkheden tussen fiets en HOV en hoogwaardige

langeafstandsfietsroutes denken we dat het fietsen vanuit de kleine kernen aantrekkelijker wordt.

De aandacht richt zich in de kernen verder vooral op het verbeteren van de verkeersveiligheid van het fietsverkeer en het voortzetten van het huidige beleid van aanpak van zwakke schakels. De kleine kernen rond Amsterdam hebben ook een toeristische en recreatieve aantrekkingskracht. De prognoses van *Amsterdam Marketing* geven aan dat toerisme en recreatie verder zullen toenemen, en vanuit projecten als '*Amsterdam bezoeken, Holland zien*' worden bezoekers van Amsterdam nadrukkelijk gestimuleerd om de regio te bezoeken. Dat kan uiteraard ook per fiets. Investerings in de fietsinfrastructuur en -voorzieningen kunnen juist hier ten goede komen van zowel woon-school, woon-winkel en woon-werkverkeer alsmede de recreatieve en toeristische fietser.

## 5. OPLOSSINGSRICHTINGEN EN OPGAVEN

---

De ontwikkelingen in het (groeiende) fietsgebruik en de ambities die we hebben om het aandeel verder te laten toenemen en de verkeersveiligheid te verbeteren leiden tot nieuwe opgaven. Het is voor de gemeenten niet gemakkelijk deze groei in het fietsgebruik bij te houden. Het investeren in voorzieningen is achtergebleven, met als gevolg volle fietsenrekken en drukte op de hoofdfietsroutes. De fietsfiles en fietsparkeerproblemen die we nu zien speelden echter ook al in de jaren dertig van de vorige eeuw. Ook toen zochten en vonden we oplossingen.

Alle projecten, maatregelen en activiteiten die in de Investeringsagenda Fiets staan opgenomen moeten bijdragen aan de hoofddoelen zoals beschreven in het vorige hoofdstuk. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om netwerkverbeteringen, fietsparkeervoorzieningen, VRI-aanpassingen, gedragsmaatregelen of nieuw onderzoek. In een stroomschema staat de doorvertaling van hoofddoelen, via oplossingsrichtingen naar activiteiten en inspanningen beschreven (zie bijlagen). We onderscheiden daarbij drie subdoelen: verbeteren fietsinfrastructuur, verbeteren fietsparkeren en bevorderen van gedrag bij specifieke doelgroepen.

In dit hoofdstuk schetsen we de opgaven voor de fiets in de Stadsregio Amsterdam, met een doorkijk richting Flevoland (Almere en Lelystad) en tot en met het jaar 2025. Dit wordt vertaald in een uitwerking met investeringsopgaven, voorzien van financiële indicaties en een inschatting van budgetbeschikbaarheid. Deze is te vinden in Hoofdstuk 7.

### 5.1 VERBETEREN FIETSNETWERK

---

Om fietsers op een comfortabele, snelle en veilige wijze door de regio te laten fietsen werkt de Stadsregio Amsterdam al meer dan tien jaar aan het realiseren van een sluitend regionaal netwerk van hoogwaardige fietsroutes tussen de kernen in de regio en tussen alle belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties. In de afgelopen jaren zijn tientallen schakels uit dit netwerk verbeterd en is een reeks nieuwe verbindingen aangelegd, waaronder de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noord-Hollands Kanaal.

Om te blijven aansluiten op de ruimtelijke structuur heeft de Stadsregio Amsterdam voor deze Investeringsagenda samen met de gemeenten opnieuw het Regionale Fietsnetwerk vastgesteld, en we zullen dit periodiek ook blijven doen. Het netwerk is daarbij geactualiseerd; nieuwe routes zijn toegevoegd in gebieden met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, toekomstige opgaven zijn als 'ontbrekende schakel' in het netwerk opgenomen en 'zwakke schakels' zijn in beeld gebracht. Het betreft delen van het netwerk die niet aan de gestelde kwaliteitseisen voor vorm, breedte en verharding voldoen. We hanteren daarbij dezelfde kwaliteitseisen die het CROW en de Centrale Verkeerscommissie van de gemeente Amsterdam toepassen.

Het doel is om in de komende tien jaar alle zwakke schakels uit het netwerk tot een gewenst niveau te brengen. Juist tussen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen liggen al fietsroutes en worden de aantallen fietsers groter, en dus is het van groot belang om zwakke fietsverbindingen op belangrijke plekken in het netwerk aan te pakken. De Stadsregio Amsterdam wil hier extra prioriteit aan geven. Daarnaast is de ambitie om een aantal nieuwe verbindingen aan dit netwerk toe te voegen (ontbrekende schakels). Voor deze opgaven kan de Stadsregio een deel van de investeringskosten via BDU-subsidies bijdragen. Voor de komende

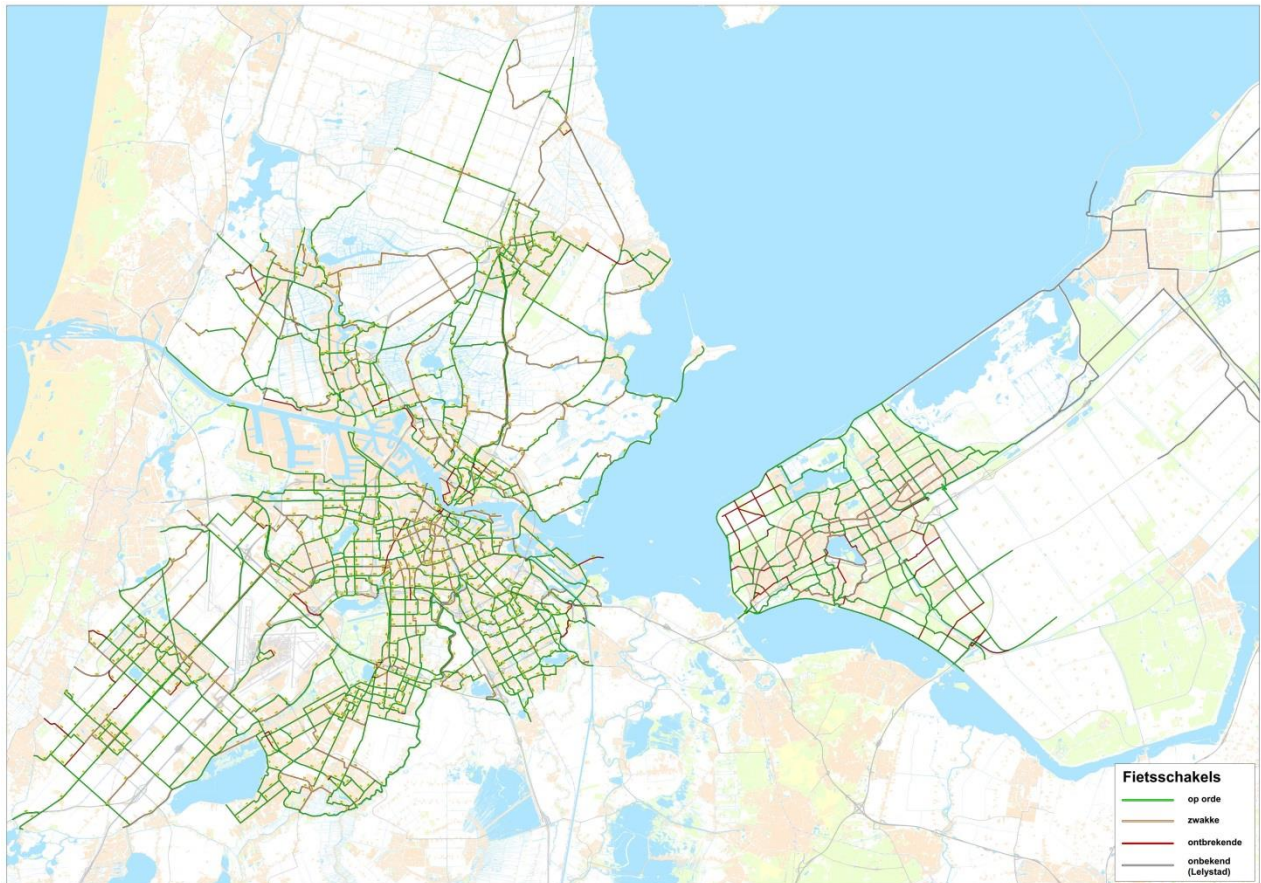


tien jaar voorzien we dat de volgende netwerkmaatregelen nodig zijn om onze doelen te bereiken:

- Verbetering van zwakke schakels in het netwerk. In totaal gaat het om circa 250 zwakke verbindingen die we tot en met 2025 willen aanpakken en waar we extra prioriteit aan geven. Daarbij ook de plekken waar fietspaden wenselijk zijn in het kader vna het Kwaliteitsnet Goederenvervoer.
- Aanleg van een serie nu nog ontbrekende schakels in het netwerk, waaronder tunnels, bruggen en ontbrekende routes. In totaal gaat het om circa 50 projecten tot en met 2025, zoals:
  - Fietsroute N244 tussen Purmerend en Volendam;
  - Aanleg Schinkelroute in Amsterdam;
  - Fietsroute Markermeerdijk in het kader van de dijkophoging;
  - Snelfietsroute Zaandam-Amsterdam langs Coentunnelcircuit;
  - Fietsroute Knooppunt Badhoevedorp A4-A9;
  - Uitbreiden Spoorbaanpad Almere.
- Nieuwe technieken worden toegepast om fietsverkeersstromen, snelheden en knelpunten in kaart te brengen. Met de uitkomsten kunnen aanbevelingen voor het aanpassen van het regionale fietsnetwerk worden gegeven. De techniek kan ook worden ingezet bij het bevorderen van de doorstroming, zoals met het fietsvriendelijk maken van verkeerslichten (aanbrengen vooraanmeldingslussen, wachttijdvoorspellers en het verbeteren van de VRI-instellingen).

Veiliger fietsen kan met gedragsmaatregelen worden bevorderd, maar ook met behulp van een zorgvuldige inrichting en duidelijke herkenbaarheid van infrastructuur. Bij het aanpakken van de schakels uit het regionale fietsnetwerk hanteren we daarom vaste eisen aan vorm, breedte en verharding. Indien mogelijk en zinvol kiezen we voor de *fietsstraat*; hierbij wordt een gehele straat als fietspad ingericht en is de automobilist te gast. Ook het afwaarderen van 50km-wegen tot 30km-wegen met bijpassende weginrichting conform CROW/CVC-Leidraad past bij de ambitie om een verkeersveilig netwerk voor fietsers in te richten. De Stadsregio stelt zichzelf tot en met 2025 het volgende doel:

- Meer aandacht voor verkeersveiligheid van fietsers bij netwerkmaatregelen; we gaan zoveel mogelijk uit van asfaltverharding en voldoende breedte en nemen extra eisen op over de toepassing van trottoirbanden en paaltjes.
- Specifieke verkeersveiligheidsaanpak ten gunste van de fietsers bij de inrichting van wegen die niet tot het regionaal fietsnetwerk behoren, bijvoorbeeld rond schoolzones en op plekken waar fietspaden het regionaal netwerk goederenvervoer raken.



FIGUUR 6 REGIONAAL FIETSNETWERK STADSREGIO AMSTERDAM + ALMERE (CONCEPT IN ONTWIKKELING)

### Investeren in hoogstedelijk gebied

In het hoogstedelijk gebied binnen de ring van Amsterdam is het gebruik van de openbare ruimte merkbaar intensiever geworden. Dit is deels het gevolg van de groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid, deels wordt dit veroorzaakt door veranderingen in de wijze waarop inwoners gebruik maken van de stad. Patronen van werk, ontspannen en wonen veranderen. Het autoluwe karakter en het relatief langzame OV-netwerk in de binnenstad maken voor velen de fiets tot het meest efficiënte en betrouwbare vervoermiddel. We zien dat aan de forse groei van het fietsgebruik in dit deel van de stad. Het leidt tot nieuwe opgaven om die groei in goede banen te leiden. De meest complexe vraagstukken op het gebied van het verbeteren van fietsinfrastructuur bevinden zich zonder uitzondering binnen de ring A10 van Amsterdam. Er zijn maar liefst tien kruispunten waar meer dan 13.000 fietsers per dag passeren. Juist hier is de ruimte echter beperkt en kunnen maatregelen ten gunste van het ene vervoermiddel ten koste gaan van het andere. Daar waar in grote en kleine kernen vaak genoeg ruimte is om alle modaliteiten te faciliteren is dit in hoogstedelijk gebied niet het geval. We zullen de mogelijkheid ondersteunen om in dit gebied door maatwerkoplossingen de drukke stromen fietsers te faciliteren.

De Stadsregio Amsterdam werkt daarom nauw samen met het Programmteam Fiets van de gemeente Amsterdam om te komen tot oplossingen. Het 'Plusnet Fiets' van Amsterdam maakt met ingang van deze Investeringsagenda volledig onderdeel uit van het regionale fietsnetwerk. Met dit Plusnet scheppen we eigen ruimte voor de fietser net zoals dat met het Plusnet OV voor

het Openbaar Vervoer en met het Plusnet Auto voor de auto gebeurt. Het Plusnet bevat de drukke routes in de stad die aansluiten op de belangrijkste herkomst en bestemmingsgebieden en de OV-knooppunten. Het bestaat deels uit vrijliggende fietspaden en deels uit routes waar de fiets door het ontbreken van veel autoverkeer voldoende veilige ruimte heeft.

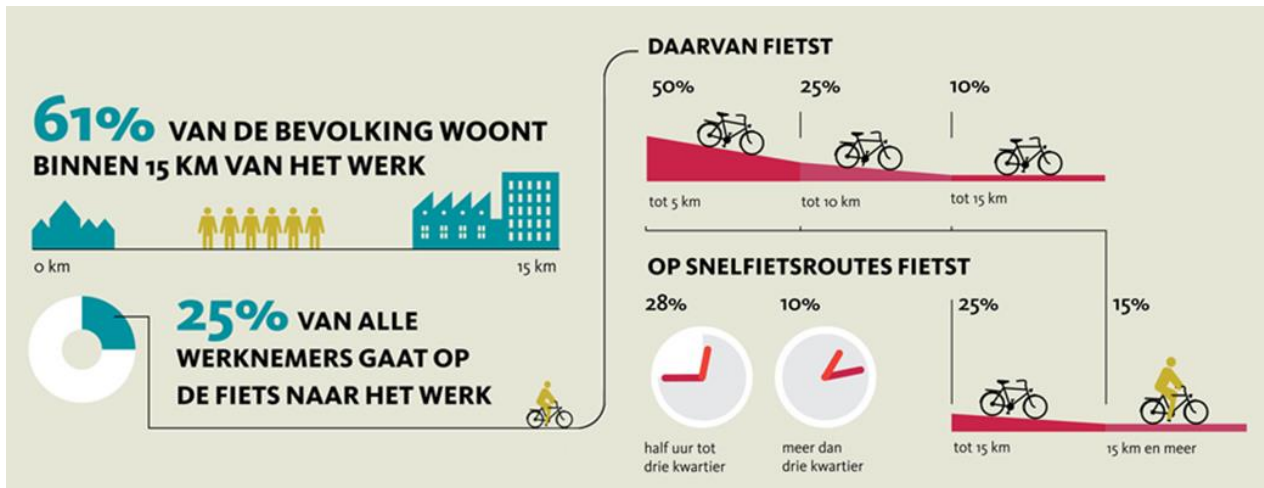
Dit Plusnet willen we de komende tijd verder verbeteren, maar het is door de veelheid van belangen en de beperkte ruimte niet zonder meer mogelijk de knelpunten op het Plusnet op te heffen door fietspaden aan te leggen of bestaande fietspaden te verbreden. Het is logisch om in dit gebied de verschillende belangen zorgvuldig en in samenhang af te wegen en soms andere keuzes te maken. Generiek beleid dat elders in ons land en in de regio prima voldoet past steeds minder vaker deze benadering.

De Stadsregio Amsterdam onderkent dat verbeteringen aan het Plusnet vragen om een flexibele inzet van middelen. In de openbare ruimte moet ruimte blijven voor voetgangers, groen en een aangename beleving. We bekijken de problematiek in samenhang. Bij het oplossen van opgaven op plekken waar meerdere netwerken samenkomen, start de gemeente Amsterdam in samenwerking met de Stadsregio vanuit een analyse waarbij alle functies aan bod komen. We brengen het ruimtegebruik door verschillende modaliteiten en functies op een betreffend netwerkonderdeel in beeld, en zorgen voor duidelijke informatie op basis waarvan keuzes kunnen worden gemaakt. Die keuzes hangen af van vele factoren. Belangrijk zijn in ieder geval de status van Plusnet en kwantitatieve data over ruimtegebruik en hoeveelheden gebruikers/reizigers ('de dikte van de stromen'). In de ontwerpen is ruimte voor nieuwe oplossingen, bijvoorbeeld voor gemengde profielen, ontmoediging van ander verkeer, etcetera. Er zullen vrijwel altijd keuzes gemaakt moeten worden. Bijvoorbeeld door parkeerplaatsen weg te halen en elders onder te brengen, de autocirculatie aanpassen, niet te kiezen voor een vrije ov-baan, de fiets te mengen met autoverkeer, het instellen van 30 km/uur, of de fietser te weren uit winkelgebied. Op drukke kruispunten kunnen oplossingen ook bestaan uit het kiezen voor andere prioriteiten bij VRI's of verkeersmanagement.

- Aparte aandacht voor de opgaven van Amsterdam binnen de ring A10; bij het oplossen van de complexe opgaven op de plusnetten doen we dit met aandacht voor alle belangen.

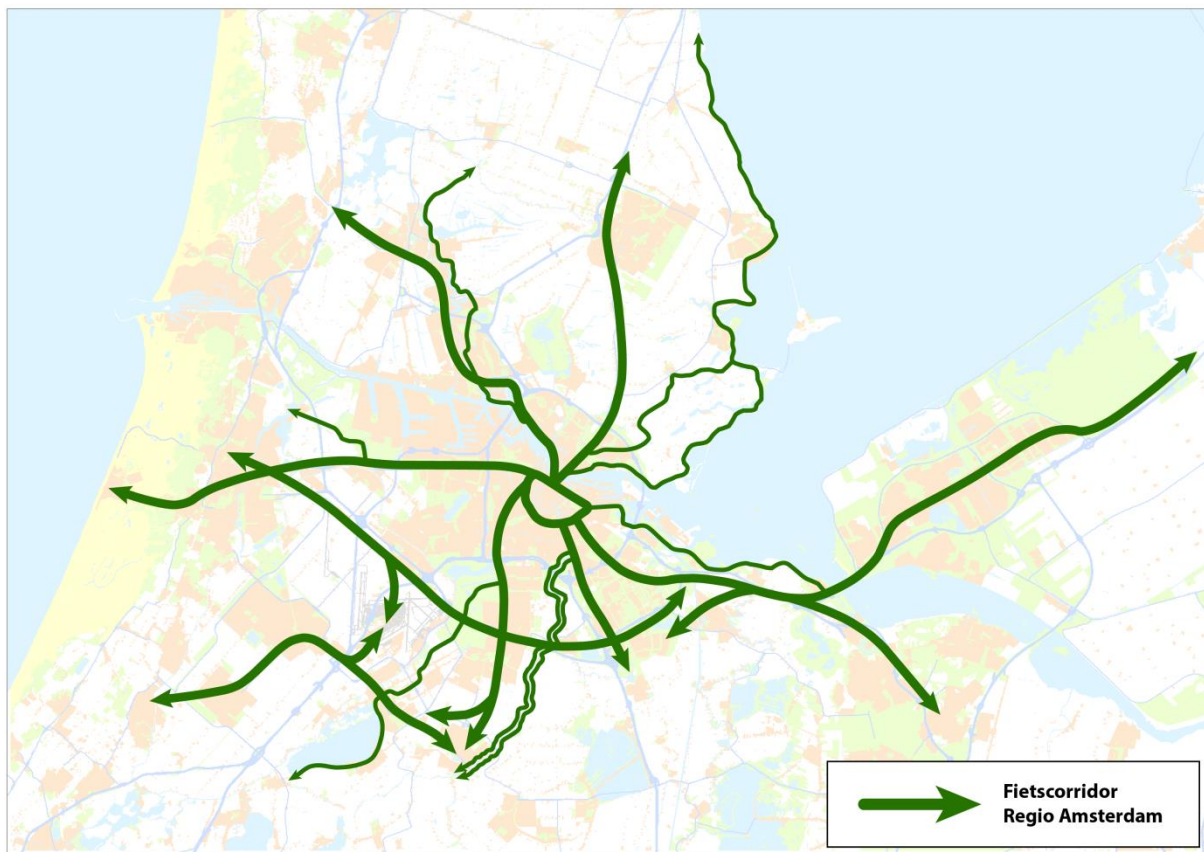
### **Actieradius van de fiets vergroten**

De fiets is niet alleen kansrijk op de korte verplaatsingen tot vijf kilometer. Ook op de wat langere, regionale verplaatsingen is de fiets een concurrerend alternatief, zeker met de snel populair wordende elektrische fiets. Met een netwerk van comfortabele, aantrekkelijke en snelle fietsroutes kan het fietsen over deze langere afstanden verder worden aangemoedigd. De aanleg van dit soort langeafstandsroutes gebeurt al op diverse plekken in het land vanuit het door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gesteunde project 'Fiets Filevrij'.



FIGUUR 7 FIETS FILEVRIJ: FACTS & FIGURES

In onze regio worden met geld van 'Fiets Filevrij' snelle routes tussen Zaandam en Amsterdam en tussen Haarlem en Amsterdam aangelegd. Samen met gemeenten is voor de regio een ambitie geformuleerd om dit netwerk in de komende tien jaar verder uit te breiden. Daarbij wordt uitgegaan van corridors tussen kernen met potentie om veel fietsers aan te trekken. De eerste stap is om per corridor een plan uit te werken en dit op haalbaarheid en potentie te toetsen (Figuur 8). Dit past goed bij de ambitie vanuit de Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025 om meer toeristen en recreanten per fiets via een netwerk van snelle, hoogwaardige, aantrekkelijke en herkenbare fietsroutes vanuit de stad naar de regio te leiden. Omdat deze routes deels samenvallen wordt nadrukkelijk de samenwerking gezocht met de beleidsterreinen EZ, toerisme en Groen en het schaalniveau van de gehele regio. Netwerkinvesteringen dienen hiermee een extra belang en zorgen zo voor meerwaarde. We streven voor deze routes een hoger kwaliteitsniveau na, conform de huidige eisen van het CROW voor 'snelfietsroutes': de breedte is minimaal 2,5m, en 4m wanneer het een tweerichtingsfietspad is. De verharding is rood asfalt, en er is goede bewegwijzering en verlichting op de route. Een fietser moet voorrang hebben op kruispunten en moet bij voorkeur niet gehinderd worden door verkeerslichten (groene golf). Voorrang mag daarbij nooit vóór veiligheid gaan. De kwaliteitseisen mogen de haalbaarheid echter niet in de weg staan. Voor de delen van de route die binnen de bebouwde kom liggen zijn deze eisen immers niet altijd haalbaar, zo laten veel praktijkvoorbeelden zien (o.a. de snelfietsroute Zaandam-Amsterdam). We streven op die plekken naar maximale kwaliteit binnen de mogelijkheden. Het belangrijkste aspect blijft dat er vlot doorgefietst kan worden en dat routes ook echt aantrekkelijk zijn om te fietsen.



FIGUUR 8 TOEKOMSTBEELD NETWERK HOOGWAARDIGE FIETSRUTES (CONCEPT)

- Verkenning naar de haalbaarheid van een reeks hoogwaardige, snelle fietsroutes over lange afstanden in de Amsterdamse regio, inclusief draagvlak, financiën, obstakels en barrières en in samenhang met toeristisch/recreatieve netwerken.
- Combineren doelen toerisme/groen met bereikbaarheidsdoelen: utilitair + recreatief op hetzelfde netwerk.

## 5.2 FIETSPARKEREN

We zien de druk op de fietsparkeervoorzieningen steeds verder toenemen, vooral op plekken waar de netwerken samenkomen en de belangrijkste bestemmingen liggen, zoals bij stations, HOV-haltes, in binnensteden en winkelgebieden en bij grote evenementencomplexen, toeristische trekkers, ziekenhuizen en universiteiten. Simpelweg blijven bijbouwen is niet altijd een oplossing omdat de schaarse ruimte dit niet toestaat of omdat oplossingen te kostbaar zijn. Met het realiseren van nieuwe fietsparkeerplaatsen alleen wordt het fietsparkeerprobleem op deze drukke locaties eenvoudigweg niet opgelost. Na oplevering van een fietsenstalling moet deze geëxploiteerd worden, zal er gehandhaafd moeten worden en is beheer en onderhoud nodig, samengevat onder de afkorting 'EHBO' E(xploitatie), H(andhaving), B(eheer) en O(onderhoud). Dit vormt een flinke financiële opgave op zich. Momenteel is de Stadsregio niet financieel betrokken bij deze opgave; de middelen vanuit de Brede Doel Uitkering worden nu nog vooral ingezet bij de realisatie van nieuwe infrastructuur.

Maar EHBO is onlosmakelijk verbonden met de fietsparkeeropgave; realisatie, exploitatie en instandhouding hangen juist op dit terrein sterk samen. Een effectieve EHBO zorgt ervoor dat de problematiek op het drukke maaiveld kan worden aangepakt. In de afgelopen jaren zijn op steeds meer plekken succesvolle voorbeelden te zien van grote fietsparkeerkelders die de druk op het maaiveld hebben doen afnemen. Het EHBO van grote, bewaakte en inpandige stallingen betekent feitelijk het 'beter benutten' van de capaciteit van bestaande stallingsvoorzieningen, zodat niet eindeloos geïnvesteerd hoeft te worden in de uitbreiding van fietsenstallingen. Ter illustratie: op Station Amsterdam Amstel is eind 2013 de exploitatie van de bestaande bewaakte fietsenstalling (waar moest worden betaald voor het gebruik) overgegaan naar een stalling waarbij de eerste 24 uur gratis geparkeerd kan worden. Deze stalling wordt gezamenlijk door de gemeente Amsterdam en NS geëxploiteerd. Het resultaat is dat de voorheen vrijwel lege fietsenstalling nu voor 80 % gevuld is, met als gevolg dat meer ruimte op maaiveld is ontstaan en er hierdoor ook minder handhaving op verkeerd geparkeerde fietsen nodig zou moeten zijn. De parkeervraag op dit station is echter zo groot dat de stallingen op maaiveld wederom maximaal worden benut door de vrijgekomen parkeerplekken.

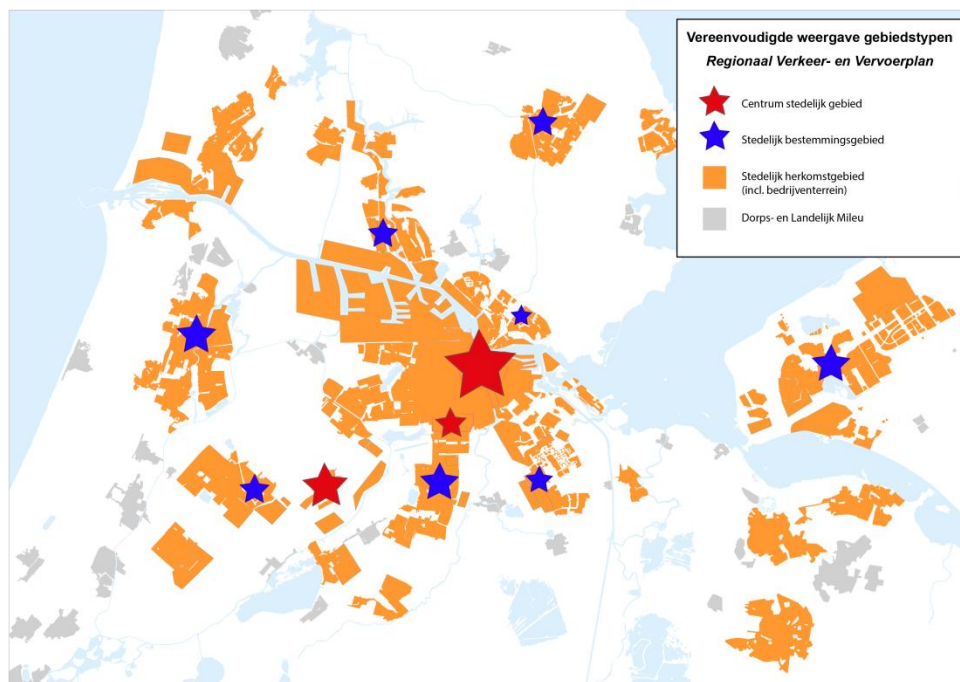
| Station                 | Huidig aantal plaatsen* | Nodig in 2020 | Nodig in 2030 |
|-------------------------|-------------------------|---------------|---------------|
| Amsterdam Centraal      | 8.704                   | 17.500        | 21.500        |
| Amsterdam Amstel        | 4.090                   | 6.600         | 8.200         |
| Amsterdam Bijlmer ArenA | 520                     | 1.200         | 1.600         |
| Amsterdam Holendrecht   | 368                     | 460           | 524           |
| Amsterdam Lelylaan      | 1.288                   | 2.450         | 2.800         |
| Amsterdam Muiderpoort   | 1.066                   | 2.100         | 2.400         |
| Amsterdam RAI           | 1.000                   | 2.100         | 2.000         |
| Amsterdam Science Park  | 0                       | 336           | 336           |
| Amsterdam Sloterdijk    | 2.442                   | 3.800         | 4.663         |
| Amsterdam Zuid          | 4.771                   | 9.000         | 9.250         |
| Diemen                  | 928                     | 900           | 950           |
| Diemen-Zuid             | 324                     | 644           | 644           |
| Duivendrecht            | 792                     | 832           | 760           |
| Hoofddorp NS            | 1.677                   | 1.850         | 1.950         |
| Koog Bloemwijk          | 552                     | 750           | 868           |
| Koog Zaandijk           | 304                     | 590           | 678           |
| Krommenie Assendelft    | 1.435                   | 1.600         | 1.840         |
| Nieuw-Vennep            | 828                     | 1.050         | 1.150         |
| Purmerend               | 752                     | 636           | 700           |
| Purmerend Overwhere     | 868                     | 868           | 750           |
| Purmerend Weidevenne    | 548                     | 380           | 550           |
| <i>Schiphol</i>         | ??                      | ??            | ??            |
| Wormerveer              | 1.150                   | 1.150         | 1.550         |
| Zaandam                 | 3.250                   | 3.500         | 4.000         |
| Zaandam Kogerveld       | 312                     | 558           | 350           |
| Almere Poort            | 684                     | 800           | 1.000         |
| Almere Muziekwijk       | 1.116                   | 1.100         | 1.350         |
| Almere Centrum          | 828                     | 1.050         | 1.450         |
| Almere-Parkwijk         | 572                     | 650           | 1.050         |
| Almere Buiten           | 1.414                   | 1.000         | 1.250         |
| Almere Oostvaarders     | 792                     | 1.400         | 1.550         |
| Lelystad                | 2.974                   | 3.950         | 4.050         |
| <b>Totale opgave</b>    | <b>46.349</b>           | <b>70.804</b> | <b>81.713</b> |

FIGUUR 9: INDICATIE OPGAVE FIETSPARKEERPLAATSEN T/M 2030 (BRON: PRORAIL)

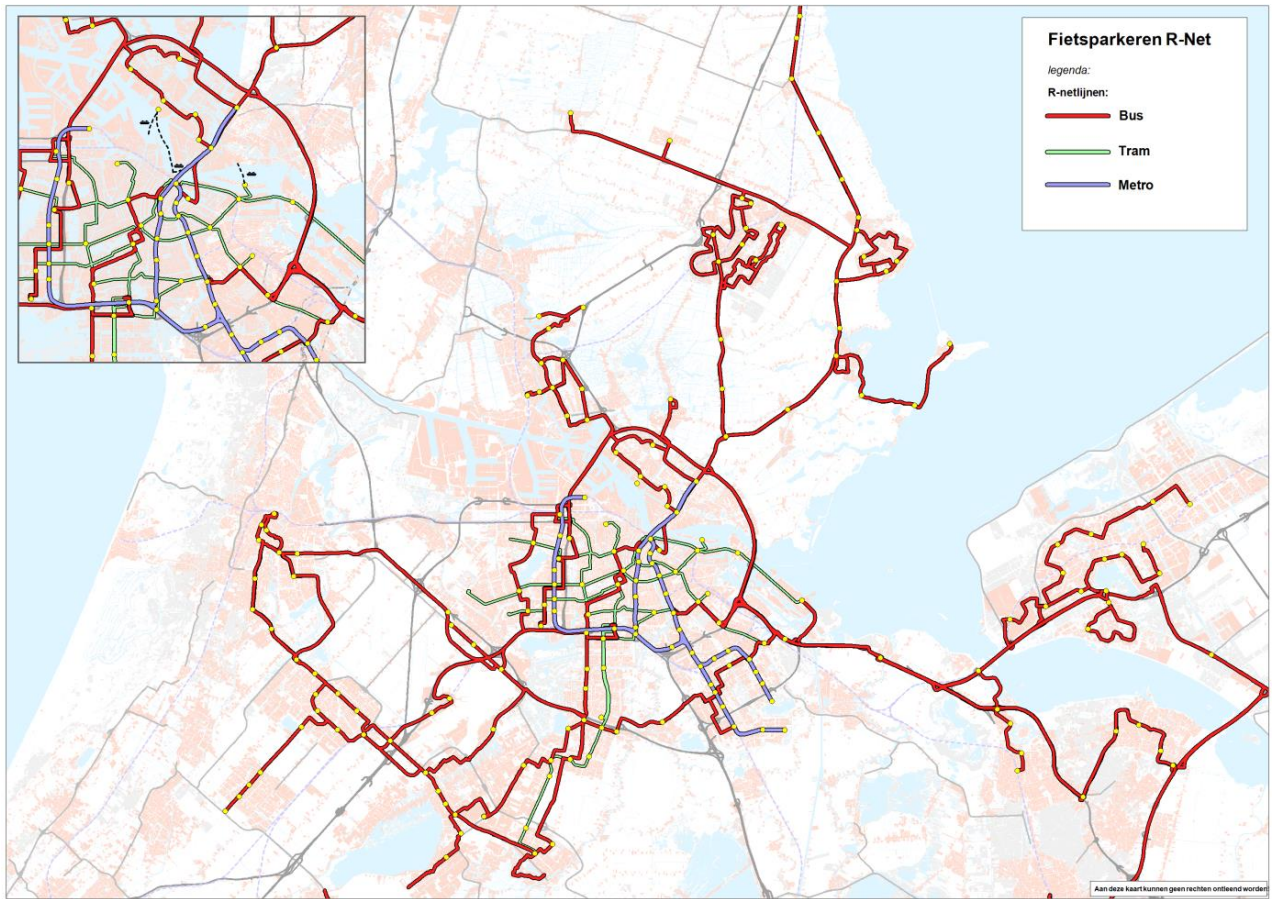
Met het landelijke programma 'Ruimte voor de fiets' van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Prorail (Figuur 9: Indicatie opgave fietsparkeerplaatsen t/m 2030 (bron: Prorail)) worden fietsenstallingen bij treinstations nieuw gerealiseerd of opgeknapt. Het betreft hierbij een indicatieve prognose opgesteld door Prorail, waarin de toekomstige opgave naast de huidige capaciteit wordt gelegd. In deze prognoses wordt door Prorail rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen, daarmee samenhangen verwachte groei van reizigers en toekomstige functies van stations. De Stadsregio Amsterdam draagt 50% van de kosten bij. In de overeenkomsten met Prorail en de gemeenten is een goed uitgewerkt plan voor EHBO vereist. Om de fiets ook een goed vervoermiddel in het natransport tussen treinstation en bestemming te laten zijn, wil de Stadsregio een bijdrage leveren aan voorzieningen die dit deel van de reis mogelijk maken. Juist op dit punt ontbreekt nog veel kennis en willen we onderzoek doen naar de rol van de fiets in het natransport.

We voorzien voor de komende periode de volgende maatregelen:

- Realisatie van nieuwe, hoogwaardige inpandige en bewaakte fietsenstallingen bij stations en bij belangrijke regionale bestemmingen in Centrum stedelijk- en stedelijk bestemmingsgebied (fig. 10);
- Beter Benutten stallingen: ruimte voor Exploitatie, Beheer, Handhaving, Innovatieve oplossingen zoals Wayfinding voor fietsparkeren via apps. De Stadsregio start in het voorjaar van 2015 met een nadere uitwerking van dit onderdeel, waarbij ook de fiets in het natransport van het OV aandacht krijgt;
- Actieve rol Stadsregio namens gemeenten bij realisatie fietsenstallingen NS, metro en de buslijnen van het R-net (Figuur );
- We vragen ook iets van fietsers en andere organisaties. Zo vragen we bij gebiedsontwikkeling (nieuwe uitgaanslocaties, winkels, woningen) om inpandige fietsparkeerplekken.



FIGUUR 10 RVVP-GEBIEDSTYPOLOGIE VAN STEDELIJK GEBIED EN CENTRA



FIGUUR 11 TOEKOMSTBEELD FIETSPARKEREN HOV NETWERK R-NET

### 5.3 GEDRAGSMAATREGELEN, INNOVATIEVE OPLOSSINGEN, ONDERZOEK EN SAMENWERKING

De uitvoering van fysieke projecten leggen vaak het grootste beslag op de beschikbare middelen, maar dat wil niet zeggen dat een Investeringsagenda slechts uit infrastructuurmaatregelen bestaat. Om de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsdoelen te behalen kunnen verschillende type maatregelen worden ingezet, waaronder ondersteunende gedragsmaatregelen, experimenten met nieuwe oplossingen en onderzoek. Vanuit de analyse van trends, ontwikkelingen en opgaven komen de volgende activiteiten en maatregelen in beeld:

#### Promotie en campagnes:

- Fietsstimuleringscampagnes, zoals promotie elektrische fiets in woon-werkverkeer op de langere afstanden en buiten de bebouwde kom;
- Promotie recreatie en toerisme per fiets.
- Gedragsbeïnvloeding ter verbetering van de verkeersveiligheid. Onder meer door campagnes (zoals fietsverlichting) en door verkeerseducatie op scholen. Deze activiteiten worden opgenomen in de het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid van



de Stadsregio. De Stadsregio kan gemeenten indien nodig ondersteunen bij de organisatie van deze campagnes.

**Onderzoek, innovatie en samenwerking:**

- Structurele samenwerking met gemeenten, kennisinstellingen en private partijen gericht op onderzoek naar diverse fietsthema's en het bundelen van expertise;
- Stimuleren en ondersteunen van experimenten gericht op het in de praktijk testen van nieuwe oplossingen, bijvoorbeeld rond fietsparkeren.
- Opzetten van monitoring van fietsverkeer: stromen, snelheden, herkomst-/bestemmingen;
- Financieel ondersteunen van een vaste, betaalde medewerker van de Fietsersbond voor de regiogemeenten, naar voorbeeld van de bestaande Amsterdamse inzet;
- Coalitie met marketing regio gericht op uitstraling en positionering van de regio als fietsstad/fietsregio en de toeristische functie van de regio.

## 6. AFWEGINGSKADER

---

Het Regionaal Netwerk Fiets van de Stadsregio Amsterdam heeft een grotere maaswijdte dan lokale fietsnetwerken. Hierbij is het uitgangspunt dat de schakels in dit netwerk bijdragen aan snelle, regionale fietsverplaatsingen. Vooral in het hoogstedelijk gebied blijven veel fietsverplaatsingen op het netwerk binnen de gemeente, maar ook dan kan sprake zijn van een 'regionale' verplaatsing gezien de herkomst- en bestemming en de afgelegde afstand. Het verbeteren van binnenstedelijke routes heeft dus ook netwerkeffecten op regionale schaal. De Stadsregio kan daarmee een bijdrage leveren aan deze verbeteringen, mits gelegen op het regionale net. Voorwaarde is dat de uitvoering plaatsvindt volgens de richtlijnen van het CROW, waarbij er voorkeur is voor vrijliggende fietspaden en rood asfalt, met voor het hoogstedelijk gebied een nader uit te werken materialisering en uitvoeringsvorm passend binnen de complexe omgeving van deze gebieden. Ook een subjectief aspect als 'belevingswaarde' is voor fietsers belangrijk, en kan er zelfs voor zorgen dat fietsers bewust voor een iets langere route kiezen omdat deze als prettig of mooi wordt gewaardeerd. Bij routes die zowel een utilitair (woonwerk) als recreatief doel dienen wil de Stadsregio bijdragen aan aantrekkelijke fietsroutes. Een aantal regionale fietsroutes op dijken en langs vaarten is door hun karakter (breedte, functie, verhoogde ligging, etc) erg moeilijk in te richten volgens onze kwaliteitseisen. Toch kiezen we er bewust voor ze op te nemen in het fietsnetwerk. Naast het feit dat dit soms de enige alternatieve verbindingen zijn tussen twee kernen, is ook vanuit toeristisch perspectief gekozen om deze schakels op te nemen. Voorbeelden hiervan zijn de Markermeerdijk, de wegen langs de Amstel en het Noord-Hollandskanaal.

Bij het beoordelen van de fietsmaatregelen die nu en in de toekomst uitgewerkt en gerealiseerd worden, maken we gebruik van een afwegingskader. Die wordt in dit hoofdstuk nader toegelicht per type investering. Daarbij wordt aangetekend dat we in de nabije toekomst de beschikking gaan krijgen over nieuwe inzichten in fietsstromen, snelheden en de plekken op het netwerk waar vertragingen optreden of waar potentie tussen herkomsten en bestemmingen zit. Met de innovatieve onderzoeksinstrumenten kunnen investeringen nog beter worden afgewogen. Zodra dit beschikbaar is gaat de Stadsregio daarmee aan de slag.

Opname van een maatregel in het jaarlijks geactualiseerde programma van de Investeringsagenda Fiets zal betekenen dat de investeringsopgave wordt opgenomen als programmareservering. We onderscheiden de volgende soorten maatregelen: ontbrekende schakels, zwakke schakels, stationsstallingen, R-net en metrostallingen, bestemmingsstallingen en ten slotte promotie, campagne en onderzoek.

### 6.1 NETWERKMAATREGELEN

---

- Ontbrekende Schakels:

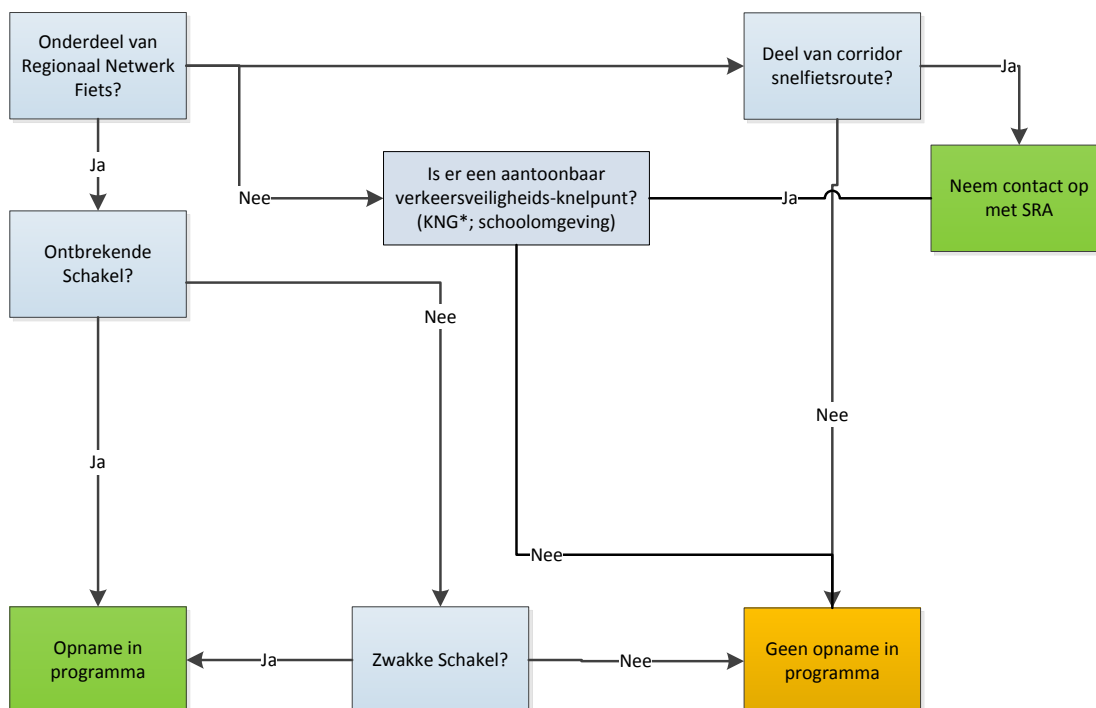
Ontbrekende schakels zijn verbindingen in het Regionaal Netwerk Fiets die er nu nog niet liggen (bruggen, tunnels, ontbrekend deel van een fietspad) of waar het in de huidige situatie onmogelijk is om, zonder de verkeersregels te overtreden,

te fietsen. Het regionaal netwerk kent op dit moment ruim 30 ontbrekende schakels.

- Zwakke Schakels:

Zwakke schakels zijn schakels in het Regionaal Netwerk Fiets waarbij de huidige fietsinfrastructuur niet voldoet aan de kwaliteitseisen van de Stadsregio Amsterdam, zoals vorm, breedte, verharding of verlichting. Een snelle, comfortabele en veilige verplaatsing van deur tot deur met zo min mogelijk obstakels staat hierbij voorop. Op belangrijke regionale routes willen we de tegel- of klinkerverharding vervangen door comfortabel asfalt.

## Netwerkmaatregelen



\* Kwaliteitsnet Goederenvervoer.

Figuur 12 Stroomschema netwerkmaatregelen

## 6.2 STALLINGSMAATREGELEN

- Stationsstallingen:

Met stationsstallingen doelen we op stallingen bij NS-stations, waarbij een soepele overstap van fiets op trein als voor- of natransport mogelijk wordt vanwege voldoende stallingmogelijkheden van goede kwaliteit. Prorail heeft een prognose opgesteld met geconstateerde tekorten voor 2020 en verder. Hieruit volgt een lijst van stations met een investeringsopgave. De grootste opgaven (Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid, Amsterdam Amstel) zijn opgenomen in verschillende planfasen en programma's. Dit betreft de zogenaamde BBROVA

(Beter Benutten Regionaal Openbaar Vervoer Amsterdam) knooppunten, voorkomende uit het onderzoek waarin 6 grootste openbaar vervoer knooppunten zijn gedefinieerd. De kleinere opgaven worden in een samenwerking tussen Prorail, Stadsregio en gemeenten aangepakt.

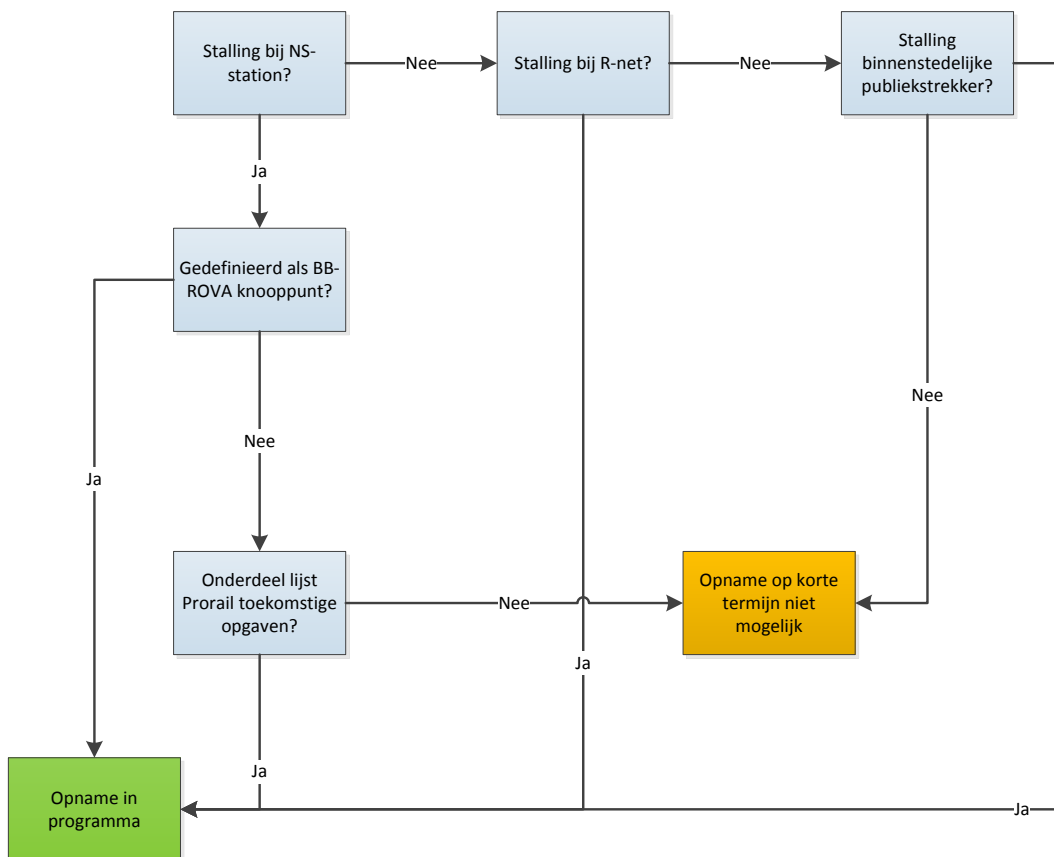
- R-net en metrostallingen:

De Stadsregio doet zelf met enige regelmaat een inventarisatie van de opgaven bij R-net haltes en metrostations, meestal voor een hele lijn of corridor. Het plaatsen van nieuwe fietsenstallingen is kansrijk bij die haltes waar een relatief grote hoeveelheid aan in- en of uitstappers is, nu al sprake van tekorten is of dit tekort verwacht wordt in de komende tijd als gevolg van wijzigingen in dienstregelingen of ruimtelijke ontwikkelingen.

- Bestemmingsstallingen:

Bestemmingsstallingen hebben betrekking op binnenstedelijke locaties met een belangrijke regionale voorzieningsfunctie met veel bezoekers zoals bij winkelcentra, grote publiekstrekkingen en op plekken waar regelmatig grote evenementen plaatsvinden. Hierbij is van belang dat de stalling nabij de voorzieningen is en de bereikbaarheid vanuit de regio gewaarborgd is.

## Fietsparkeren



FIGUUR 13 STROOMSCHEMA STALLINGMAATREGELEN

## 6.3 OVERIGE MAATREGELN (CAMPAGNES, ONDERZOEK, ETC.)

Voor de niet-infrastructurele maatregelen zoals campagnes, onderzoeken en gedragsmaatregelen wordt afgewogen op de specifieke bijdrage die aan de doelen van deze Investeringsagenda worden geleverd. Hetzelfde geldt voor innovatieve maatregelen en pilots.

## 7. OPGAVEN 2015-2025

### 7.1 INVESTEREN: WAAR EN HOEVEEL?

| Investeringsopgaven Investeringsagenda Fiets, 2015-2025 |   |                      | (AMBTELIJK CONCEPT)                       |  |
|---|---|----------------------|---|--|
| Subdoel   | Maatregel   | Totale Kostenraming  | Bijdrage SRA bij bestaande subsidieregels | Verklaring bijdrage SRA  |
| Verbeteren Netwerk                                      | Ontbrekende schakels  | € 100.100.000        | € 70.070.000                              | 70% van de max subsidiabele projectkosten                              |
|   | Zwakke schakels* + verbetering verkeersveiligheid/kruispunten                     | € 87.500.000         | € 43.750.000                              | 50% van de max subsidiabele projectkosten                              |
| Verbeteren Fietsparkeren                                | Maatregel   | Kostenraming         |   |  |
|   | Fietsparkeren NS stations   | € 143.545.000        | € 40.935.975                              | projectkosten m.u.v. de grootste NS-stations (reeds lopende afspraken) |
|   | Fietsparkeren R-net   | € 10.000.000         | € 9.500.000                               | 95% van de max subsidiabele projectkosten                              |
|   | Bestemmingsstallingen   | € 31.325.000         | € 9.397.500                               | 30% van de max subsidiabele projectkosten                              |
|   | Bijdrage aan een beter gebruik fietsparkeervoorzieningen NS-stations              | € 50.000.000         | € -                                       | Nu geen financieringsmogelijkheden binnen BDU                          |
| Snel-fietsroutes  | Maatregel   | Kostenraming         |   |  |
|   | o.a. Zaandam - Amsterdam, Hoofddorp - Schiphol - Aalsmeer, Amsterdam ZO - Centrum | € 25.000.000         | € 12.500.000                              | 50% van de max subsidiabele projectkosten                              |
| Overig  | Maatregel   | Kostenraming         |   |  |
|   | campagnes, onderzoek, expertise, innovatieve pilots                               | € 4.500.000          | € 2.250.000                               | 50% van de max subsidiabele projectkosten                              |
|   | <b>Subtotaal (excl. IJ-oever verbinding)</b>                                      | € 451.970.000        | € 188.403.475                             |  |
| Grote projecten   | Fietsverbinding over het IJ   | € 100.000.000        | € 50.000.000                              |  |
|   | <b>Totaalbedragen</b>   | <b>€ 551.970.000</b> | <b>€ 238.403.475</b>                      |  |

\*Zwakke schakels: 25 per jaar, €350.000 per project

FIGUUR 14 INVESTERINGSOPGAVEN CONCEPT

*Alle genoemde opgaven, gewenste uitvoeringen, opleveringstermijnen en bijbehorende bedragen in dit overzicht zijn indicatief. Per project wordt altijd aparte besluitvorming gevolgd en daarbij worden definitieve bijdragen in de financiering vastgesteld.*

## 8. WERKWIJZE EN FINANCIERING

---

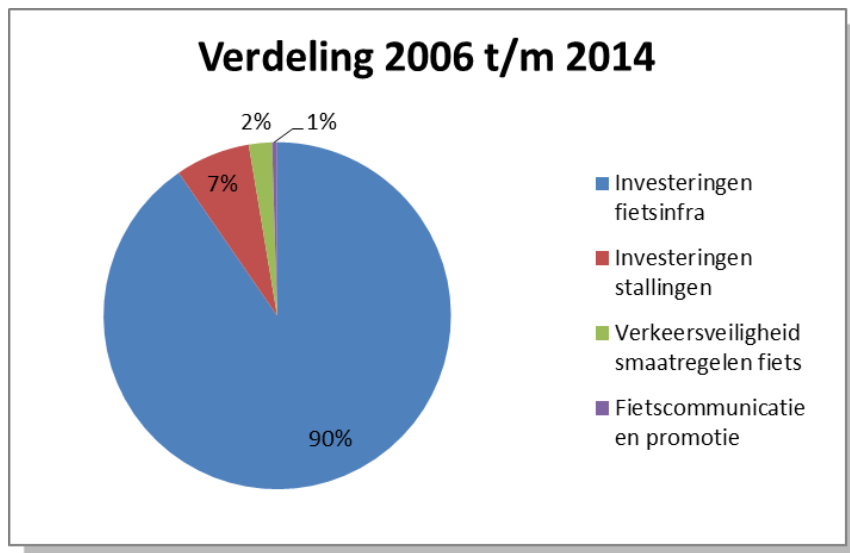
Door het opstellen van een programma met fietsprojecten komen financieringsmogelijkheden vroeg in beeld, maken we uitvoeringsafspraken en spelen we in op de actuele ontwikkelingen. Dit koppelen we aan het Uitvoeringsprogramma RVVP en stellen we jaarlijks indien nodig bij op basis van nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Daarbij geldt dat niet voor alle kleine ingrepen al lang van tevoren aparte reserveringen worden gemaakt, maar dat we rekenen met een jaarambitie van 25 projecten waarmee zwakke delen in het netwerk worden aangepakt. De grotere en kostbare projecten zoals ontbrekende schakels (tunnels, bruggen, aanleg van nieuwe, lange routes) en inbandige stallingen worden wel per project benoemd. In de Investeringsagenda Fiets is een overzicht van maatregelen als bijlage opgenomen. Na vaststelling van de Investeringsagenda wordt een eerste programma voor het einde van het jaar opgesteld.

### 8.1 AFSPRAKENKADER: SAMENWERKING MET PARTIJEN EN PROGRAMMA'S

---

Stadsregio Amsterdam verkrijgt haar financiële middelen uit de Brede Doeluitkering (BDU) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hiermee wordt geïnvesteerd in regionaal verkeer en vervoer. De hoogte van de jaarlijkse uitgaven bedraagt circa € 450.000.000. Ruim twee derde hiervan gaat op aan de exploitatie van het regionale Openbaar Vervoer. Daarnaast worden hiermee infrastructuurprojecten en mobiliteitsmaatregelen gerealiseerd. Aan fietsmaatregelen wordt sinds 2006 jaarlijks gemiddeld € 12.000.000 bijgedragen. In de afgelopen jaren werd het budget voor de fiets verder aangevuld door specifieke impulsprogramma's en geormerkte rijksbijdragen (BONroute, QuickWins, Beter Benutten, Fiets Filevrij etc.). Een analyse over de afgelopen periode laat zien dat het grootste deel ging naar projecten ter verbetering van het regionaal fietsnetwerk, zoals fietsbruggen en -tunnels, de aanleg van nieuwe routes en verbetering van bestaande fietsroutes (zie Figuur ).

Zo heeft Stadsregio Amsterdam samen met haar gemeenten en de provincie Noord-Holland de afgelopen tien jaar geïnvesteerd in een aantal kostbare brugverbindingen (o.a. Amsterdam-Rijnkanaal). En is er geïnvesteerd in een fietspassage onder het Centraal Station en diverse nieuwe hoogwaardige fietsroutes. Daarmee is de basis gelegd voor een goed netwerk van regionale fietsroutes, dat op een aantal plekken in de komende periode nog uitbreiding of verbetering behoeft.



FIGUUR 15 VERDELING VAN DE MIDDELEN VOOR FIETSMAATREGELEN, SINDS 2006 CIRCA €12 MILJOEN PER JAAR (NB: VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN ONDERDEEL VAN DE INFRAMAATREGELEN)

Het Rijk heeft besloten om structureel minder geld beschikbaar te stellen voor de BDU, waardoor scherpe keuzes nodig zijn. De Investeringsagenda's van Stadsregio Amsterdam spelen daarop in door heldere doelen met tijdspaden vast te stellen. Meer ambitie betekent niet altijd meer benodigde middelen; met slimme investeringen en het beter benutten van bestaande infrastructuur kunnen doelen op kosteneffectieve wijze worden behaald. Stadsregio Amsterdam en haar gemeenten werken volgens het principe van cofinanciering; stadsregio en betreffende gemeente dragen per investering allebei een deel bij.

Gemeenten lijken in de afgelopen jaren steeds meer moeite te krijgen met de beschikbaarheid van financiële middelen voor hun bijdrage in projecten. Dit leidt ertoe dat infrastructurele projecten in de regio minder snel tot uitvoering komen. Er lijkt sprake te zijn van een trend. Stadsregio Amsterdam zal daarom de komende jaren een actieve houding aannemen door zelf mee te helpen projecten op te starten en te financieren. Dit in tegenstelling tot de oude situatie waar Stadsregio Amsterdam vooral subsidieerde en dus een reactieve rol vervulde. Deze overgang is al per 1 januari 2015 ingezet en wordt na twee jaar geëvalueerd. Stadsregio Amsterdam versnelt de uitvoering van projecten op de volgende manieren:

- Bijdragen aan het opstellen van lokale verkeer- en vervoerplannen, deelname in planprocessen;
- Bijdragen aan kosten voor verkenning en planstudie van projecten;
- Voorfinanciering aan gemeenten makkelijker maken;
- Pakketbenadering toepassen voor kleine maatregelen met onderlinge samenhang;
- Multimodale benadering; 'gezamenlijke' aanpak van zwakke corridors die ook voorkomen in *Investeringsagenda Weg en/of OV*. Afstemming van deze plannen heeft onze voorkeur;
- Combineren investeringsimpulsen Rijk en regio, zoals Beter Benutten en budgetten voor duurzaamheid, natuur, recreatie, toerisme, etc.;
- Beheer- en Onderhoudsopgaven van wegebeheerders gebruiken als startpunt om verbeteringen te realiseren;

- Bij een goede onderbouwing van meerwaarde en noodzaak kunnen aanpassingsvoorstellen aan subsidiekaders en verordeningen worden opgesteld.

Stadsregio Amsterdam wil met de gerichte inzet van de BDU blijven bijdragen aan een sterk en comfortabel regionaal fietsnetwerk, met extra nadruk op de aanpak van zwakke schakels. Er dienen zich ook nieuwe opgaven aan, bijvoorbeeld rondom fietsparkeren in binnensteden en bij OV-haltes. Op beide terreinen is de afgelopen jaren een sterke groei van de vraag waarneembaar, en naar verwachting zal deze onverminderd doorzetten. Deze ontwikkelingen kunnen ertoe leiden dat de inzet van middelen in de komende jaren zal verschuiven, waarbij een relatief groter deel van de middelen wordt ingezet ten behoeve van investeringen in fietsparkeren in plaats van in netwerkverbeteringen.

Bij de complexe opgaven in stedelijk gebied proberen we zoveel mogelijk om de ingrepen vanuit de Investeringsagenda's Fiets, OV en Weg samen te laten lopen en deze ook met de onderhoudsprogramma's te combineren. Mogelijkheden, voor- en nadelen en keuzes moeten daarbij inzichtelijk gemaakt worden in een Nota van Uitgangspunten (NvU). Ook kan voor bijvoorbeeld een aantal streefwaarden aangegeven worden wat de verschillende partijen met de herinrichting opschieten. Bij het opstellen van een NvU worden alle belanghebbenden betrokken en de nota wordt bestuurlijk vastgesteld. De Stadsregio gaat werken met projectbegeleiders die bij dit soort opgaven meedenken. Ook denken ze mee over de afweging van de prioriteiten per modaliteit (fiets/OV/verkeersveiligheid/weg), zonder daarbij de andere belangen van de gemeente uit het oog te verliezen. De Stadsregio zorgt dat ook beleids- en subsidiekaders goed toegesneden zijn op deze aanpak: te rigide eisen of standaardnormen lijken niet langer van toepassing op de problematiek binnen de Amsterdamse ring A10. Zo wordt er ook steeds vaker van gevel tot gevel gekeken. Deze subsidiekaders worden samen met de relevante partners waar nodig herijkt. Tegelijk stellen we ook een actuele lijst op van samenhangende opgaven in het hoogstedelijk gebied.

Naast betrokkenheid bij de fietsprojecten van wegbeheerders en Prorail kan Stadsregio Amsterdam een actieve rol aannemen als regisseur en bemiddelaar tussen gemeenten en provincies. Bijvoorbeeld in de verkenning naar de haalbaarheid van hoogwaardige, snelle fietsroutes over lange afstanden in de Amsterdamse regio. Op deze wijze zijn in het verleden ook al haalbaarheidsstudies naar de routes Amsterdam-Zaandam en Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer uitgevoerd, wegbeheerders hebben daarna de planuitwerkingsfase gestart. Voor de nog nader uit te werken routes wil Stadsregio Amsterdam helpen bij het verkennen van haalbaarheid. Hierbij wordt gekeken naar de relatie met initiatieven op het gebied van recreatie en toerisme, juist omdat de routes voor woon-werkverkeer en recreatief verkeer in de regio Amsterdam vaak prima samenvallen. We nemen in de Investeringsagenda geld op voor verkenning- en planstudies. Wegbeheerders kunnen hier ook aanspraak op maken.

Bij de realisatie van stationsstallingen is een belangrijke rol voor Prorail in zowel het opstellen als uitvoeren van de plannen. Stadsregio Amsterdam gaat intensiever samenwerken met Prorail en kan de helft van de plan- en realisatiekosten bijdragen. Dit doen we om te zorgen dat de beschikbare gelden vanuit het landelijke programma '*Ruimte voor de Fiets*' zo optimaal en snel mogelijk voor deze regio kunnen worden ingezet. Daarmee worden gemeenten geholpen bij het oplossen van de stallingsproblematiek rond de stations. Voor de grootste knooppunten zoals Amsterdam Centraal, Sloterdijk, Lelylaan, Amstel en Zuid gelden aparte financieringsafspraken met meerdere partijen.



Juist ook op het gebied van de niet-infrastructurele fietsprojecten kan Stadsregio Amsterdam voor de Amsterdamse regio veel betekenen. Met name met betrekking tot innovatieve ideeën en oplossingen voor het optimaal benutten van de schaarse ruimte kan de stadsregio ondersteuning bieden. Er is budget gereserveerd voor onderzoek, promotie en gedragsmaatregelen. Samenwerking wordt gezocht met gemeenten, belanghebbenden en de markt om nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de fietser als verkeersdeelnemer te stimuleren. Specifieke campagnes en educatie gericht op verkeersveiligheid worden door de Stadsregio vanuit het *Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid* uitgevoerd, en worden daarom niet meegenomen in de Investeringsagenda Fiets.

## 8.2 COMMUNICATIE

---

Fietsen is leuk, fietsen is gezond, fietsen is makkelijk. De fiets is in de Amsterdamse regio, mede door de opkomst van de elektrische fiets, voor afstanden tot 15 kilometer een volwaardig alternatief voor de auto en het openbaar vervoer en in combinatie met het OV een snelle oplossing om (binnen-)steden te bereiken. Dit is de boodschap die Stadsregio Amsterdam uitdraagt. De inzichten die straks vanuit een nieuw monitoringssysteem ontstaan over bijvoorbeeld routes, snelheden en aantallen zijn waardevol om via de communicatiekanalen te tonen.

Voor de Investeringsagenda Fiets wordt een communicatieplan en –kalender opgesteld. Dit gebeurt in nauwe samenhang met de Investeringsagenda's Weg en OV. Doel is om de communicatie aan te laten sluiten op de ambitie om de fiets een volwassen plaats te geven in het regionale verkeer- en vervoer. De middelen die daarbij worden ingezet zijn persberichten, artikelen, website, *Regiojournaal* en de sociale media. We werken daarbij nauw samen met de communicatieafdelingen van gemeenten. Bij grotere projecten is deelneming van inwoners en andere belanghebbenden gewenst. Dit kan draagvlak vergroten en nuttige suggesties opleveren.

## 9. VERVOLGFASE

---

De Investeringsagenda Fiets is niet het eindpunt van een traject, maar juist het begin. Met de Investeringsagenda is de ambitie in beeld gebracht, en start de uitdaging om deze te realiseren. In lijn met de andere Investeringsagenda's en het RVVP wordt in het najaar een uitvoeringsparagraaf opgeleverd, waarin de fietsmaatregelen met indicaties van planning en kosten staan opgenomen. Hierover wil de Stadsregio met de wegbeheerders graag uitvoeringsafspraken maken, zodat projecten in begrotingen en investeringsprogramma's worden opgenomen en voldoende personele inzet beschikbaar is. Het programma dat daarmee ontstaat vormt de basis voor het brede Uitvoeringsprogramma van het RVVP. Dit wordt door de Stadsregio intensief gemonitord. Ieder jaar wordt deze uitvoeringsparagraaf bijgesteld aan de nieuwe ontwikkelingen. De betrokken partijen zullen de opgaven, maatregelen en programmering van de Investeringsagenda Fiets regelmatig moeten actualiseren. Indien er sprake is van relevante ontwikkelingen kan het programma worden bijgesteld. Netwerkaanpassingen zijn daarbij ook in de toekomst in beperkte mate mogelijk.

Het convenant Vervoerregio Amsterdam is per januari 2015 van kracht. Onderdeel van de intensievere samenwerking van convenantpartners is het opstellen van een nieuwe, gedeelde visie op de mobiliteit in de Amsterdamse regio. Deze Investeringsagenda kan straks dienen als inbreng, specifiek voor het onderdeel fiets en in combinatie met de andere modaliteiten.

Om de ambitie waar te maken is de inzet vanuit alle betrokken partijen nodig. De Stadsregio zorgt dat de benodigde personele inzet voor de uitvoering, monitoring en rapportage van de Investeringsagenda Fiets beschikbaar is. Na vaststelling van de Investeringsagenda starten ook nadere uitwerkingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Te denken valt aan de aanpak van hoogwaardige snelle fietsroutes en de rol van de Stadsregio bij de exploitatie en beheer van stationsstallingen.

## BRONNEN

---

Amsterdam Marketing (2014)

CBS

- Onderzoek verplaatsingen in Nederland 2013. Juni 2014.

<http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/E29E2FB9-F7CF-4B0E-B497-E09C8F1F6AA1/0/2014ovin2013.pdf>

CROW

-Fietsberaad 26 (2014) *Fietsen in Nederland, patronen, trends en beleid.*

[http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Publicatie-26\\_Fietspatronen.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Publicatie-26_Fietspatronen.pdf)

Gemeente Amsterdam

- Meerjarenplan Fiets 2012-2016.

[http://www.amsterdam.nl/publish/pages/456806/mjp\\_fiets\\_2012-2016\\_definitief\\_nov2013.pdf](http://www.amsterdam.nl/publish/pages/456806/mjp_fiets_2012-2016_definitief_nov2013.pdf)

Gemeente Haarlemmermeer

- Deltaplan bereikbaarheid Haarlemmermeer. *Vrijheid van bewegen.*

<http://www.haarlemmermeer.nl/dsresource?objectid=15655&type=org>

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

- Mobiliteitsbeeld 2014.

[http://www.kimnet.nl/sites/kimnet.nl/subsites/mobiliteitsbeeld-2014/1\\_4.html](http://www.kimnet.nl/sites/kimnet.nl/subsites/mobiliteitsbeeld-2014/1_4.html)

Ministerie van infrastructuur en Milieu

- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020

<http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/notas/2009/06/15/strategisch-plan-verkeersveiligheid-2008-2020/strategischplan-n.pdf>

Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON)

- Data 2005. Beschikbaar via: <https://easy.dans.knaw.nl/ui/home>

Nederlandse Spoorwegen (2013)

Railned (2002) *Monitor Railned 2002.*

ROA

- Actieplan Fiets 1999

Stadsregio Amsterdam

- Meerjarenambitie Fiets 2012-2015.

- Regionaal verkeer- en vervoerplan Stadsregio Amsterdam.

<http://www.stadsregioamsterdam.nl/beleidsterreinen/ruimte-wonen-0/verkeer-vervoer/rvvp/>

SWOV

- *Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2013.*

<http://www.swov.nl/rapport/R-2014-02.pdf>

SWOV (2014) *Verkeersveiligheid in de SRA.*

TNO Kwaliteit van Leven

- Hendriksen, Engbers, Schrijver, van Gijlswijk, Weltevreden en Wiling. Elektrisch Fietsen. *Marktonderzoek en verkenning toekomstmogelijkheden.* Juni 2008. Rapport i.s.m. Bovag en HBD.

<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Rapport%20KvL-B&G-2008-067%20compleet.pdf>

Transtec (2011)

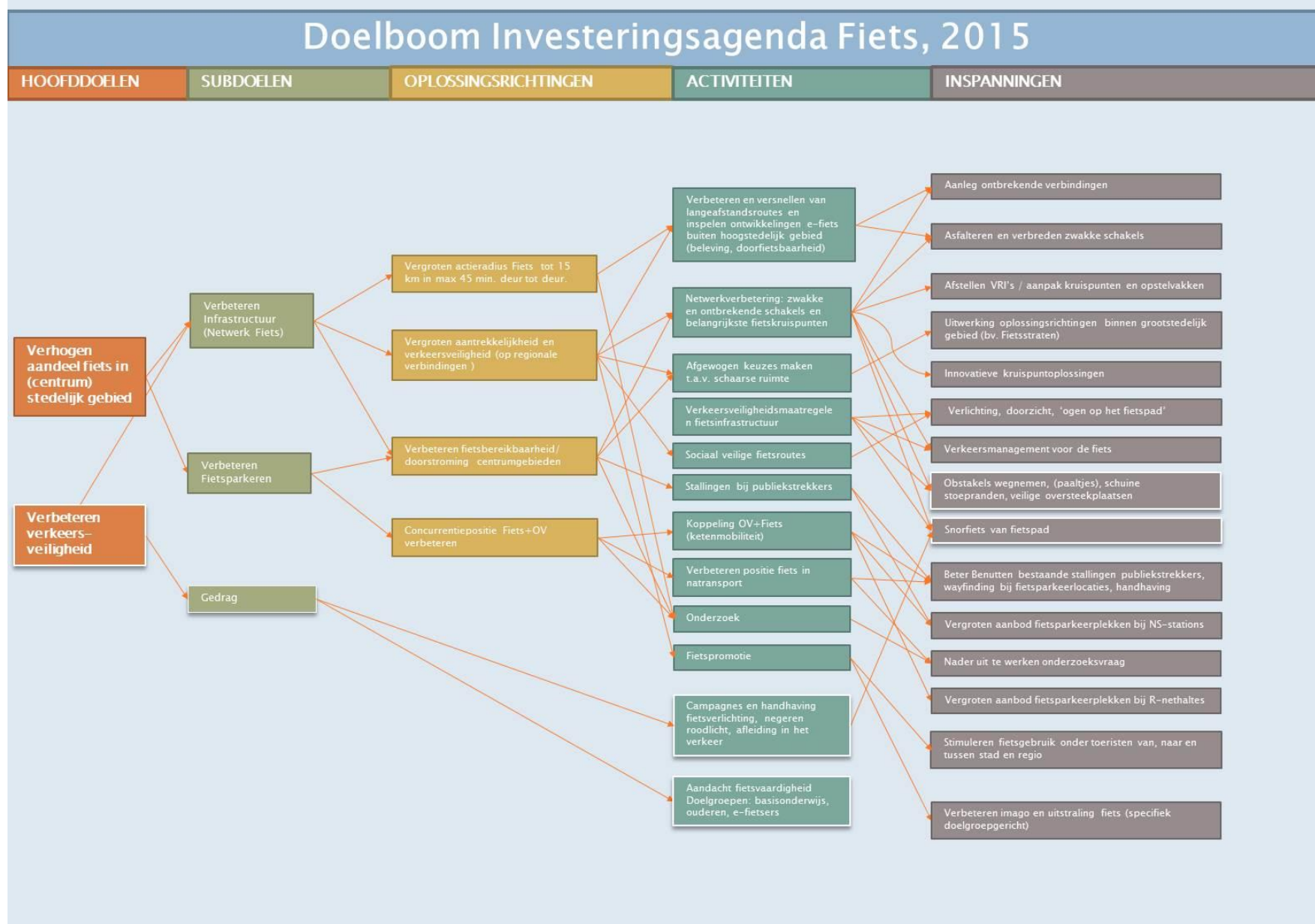
United Nations World Tourism Organization

- World Tourism Annual Report 2013

[http://dtxqtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto\\_annual\\_report\\_2013\\_0.pdf](http://dtxqtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto_annual_report_2013_0.pdf)

# BIJLAGEN

## Bijlage 1: Stroomschema



## Colofon

|                           |                            |  |         |
|---------------------------|----------------------------|--|---------|
| Bestuurlijk opdrachtgever | Portefeuillehouder Verkeer | VERSIE / DATUM / CODE<br>2.0 / april. 2015 / |         |
| Ambtelijk opdrachtgever   | Hans de Neef               |  |         |
| Projectmanager            | Martijn Sargentini         | STATUS                                       | AKKOORD |
| Looptijd / fase           | Januari 2014 – Juni 2015   |  |         |