



Retouradres: Postbus 000, 0000 AA Amsterdam

REKENKAMER METROPOOL AMSTERDAM  
T.A.V. DHR DE RIDDER

Datum 23 juni 2020  
Behandeld door David Gelauff, Verkeer en Openbare Ruimte, d.gelauff@amsterdam.nl

Onderwerp Reactie op Rapport inzake fietsvriendelijke kruispunten Programma Fiets

Geachte heer De Ridder,

Op 4 juni 2020 heeft u het college van B&W het concept-bestuurlijk rapport van de Rekenkamer Metropool Amsterdam (hierna te noemen: Rekenkamer) over uw onderzoek *Fietsvriendelijke Kruispunten* aangeboden. De centrale vraag hierin luidt: *In hoeverre zijn de kleine infrastructurele en verkeersregeltechnische maatregelen gericht op het fietsvriendelijk inrichten van de geselecteerde kruispunten doeltreffend en doelmatig?*

Hierbij ontvangt u de bestuurlijke reactie op het rapport.

Wij zijn blij te lezen dat Amsterdam koploper is op het gebied van het fietsvriendelijker maken van kruispunten. U prijst de innovatieve aanpak, geeft aan dat het team verantwoordelijk voor de uitvoering streeft naar efficiëntie, en dat ook de belangen van de Amsterdammer (zowel als omwonende en als fietser) worden behartigd. Daarnaast hebt u ook kritisch de werkwijze van het uitvoeringsteam en de informatievoorziening aan de raad voor wat betreft deze maatregel onder de loep genomen.

U geeft aan dat u uw aanbevelingen baseert op een tweetal aandachtspunten. Te weten:

- Het verstrekken van informatie aan de raad zodat een politiek debat gevoerd kan worden;
- Het mogelijk maken van meer transparantie over de uitvoering.

Zoals u aangeeft is het vinden van een balans tussen zorgvuldige informatievoorziening en de handelingsruimte voor hen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van door de raad vastgestelde maatregelen en doelen ingewikkeld. U hebt onderzoek gedaan naar één van de 54 maatregelen uit het Meerjarenplan Fiets 2017 – 2022. Dit plan is november 2017 vastgesteld door de gemeenteraad. U concludeert dat het team dat verantwoordelijk is voor uitvoering hiervan handelt binnen de vastgestelde doelen, maatregelen en budget. U stelt vast dat het niveau van monitoring en rapportage is zoals afgesproken bij vaststelling van dit plan. Daarnaast vindt de

uitvoering plaats binnen overige door de raad vastgestelde beleidskaders die betrekking hebben op uitvoering van deze maatregel.

Op basis van deze conclusies hebben wij geen reden aan te nemen dat het informatieniveau voor deze maatregel onvoldoende is voor het voeren van het politieke debat of voor het kunnen uitvoeren van de taken van het college. Vanzelfsprekend is er altijd ruimte voor verbetering.

Zoals u zelf aangeeft is de ruimte op straat schaars en conflicteren de belangen van de verschillende verkeersdeelnemers, juist ook bij de drukke kruispunten. Het politieke debat over inrichtingsprincipes van de Amsterdamse infrastructuur en prioriteiten van de verschillende modaliteiten hierop, wordt daarom grotendeels integraal gevoerd bij het vaststellen van de verschillende kaders hiervoor. Zoals in belangrijke mate bij vaststelling van de agenda autoluw, maar ook bij het beleidskader verkeersnetten en bij de vaststelling van het huidige meerjarenplan Fiets zelf. Daar waar het de voortgang van maatregelen, doelstellingen en de financiën van dit Meerjarenplan Fiets betreft, zullen we de gemeenteraad eind 2020 uitgebreid informeren over voortgang en stand van zaken door middel van een tussentijdse evaluatie. We zullen hierbij samen met de raad ook de maatregelen, doelen en inzet van middelen voor de resterende twee jaar bespreken. Daarnaast sturen wij de raad jaarlijks de Monitor Fiets, waarmee we de over voortgang op hoofdlijnen rapporteren op een zevental doelindicatoren en vijf outputindicatoren.

Naar aanleiding van behandeling van uw onderzoek *'Bruikbaarheid van Indicatoren'* werkt het college bovendien aan het verbeteren en systematisch bijhouden en rapporteren aan de raad van indicatoren, ook voor de portefeuille Verkeer en Vervoer waaronder die voor fiets. We hechten er aan om zorgvuldig aanbevelingen van de Rekenkamer en wensen van de raad uit te voeren, bij voorkeur in samenhang en in de context van bredere opgaven in de stad. Het college zal de aanbevelingen meenemen in de verbetering die we breed voor indicatoren vormgeven.

In uw aanbiedingsbrief geeft u aan de raad te zullen vragen ons te verzoeken een plan van aanpak op te stellen naar aanleiding van uw aanbevelingen. En vervolgens de raad na een jaar te informeren over uitvoering daarvan. We gaan hieronder per aanbeveling in op hoe wij er verder invulling aan zullen geven, een apart plan van aanpak is volgens ons in dit geval dan ook niet noodzakelijk. Wel zullen wij de raad over een jaar rapporteren over de uitvoering van de aanbevelingen, conform uw afspraak hierover met de gemeentesecretaris.

#### **Aanbeveling 1: stel heldere ambities**

*U stelt dat "de politieke vraag die moet worden beantwoord is in hoeverre kruispunten geheel fietsvriendelijk moeten en kunnen worden, ook als dat ten nadele is van andere verkeersdeelnemers."*

De maatregel zelf is in het vastgestelde meerjarenplan als volgt omschreven:

***Maatregel 11: Meer ruimte en kortere wachttijden voor fietsers bij de drukste kruispunten. We verbeteren de doorstroming, de veiligheid en het comfort voor fietsers op ten minste tien drukke kruispunten (...). Dit resulteert in meer opstelruimte voor fietsers en aanpassing van de verkeersregeling.***

Bij vaststelling van het Meerjarenplan werd hierbij uitgegaan van de op dat moment geldende kaders, inrichtingsprincipes en prioritering van de verschillende modaliteiten, zoals destijds onder meer vastgelegd in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en het beleidskader verkeersnetten. Er is voor gekozen om met het meerjarenplan fiets niet een nieuwe prioritering van vast te stellen. Het debat hierover is daarna onder meer gevoerd bij behandeling en vaststelling van de agenda autoluw, en zal ook in de toekomst gevoerd blijven worden. Bij de uitvoering en keuzes daarin wordt steeds rekening gehouden met de door de raad vastgestelde kaders en moties. De kern van programmatisch werken is dat binnen de inhoudelijke en financiële kaders in de uitvoering flexibel ingespeeld kan worden door professionals op kansen en tegenvallers ten aanzien van de doelstellingen. Wij menen hiermee al aan uw aanbeveling te hebben voldaan.

### **Aanbeveling 2: werk kaders beter uit**

U refereert hier enerzijds aan de volgens u summiere beleidskaders voor de aanpak van kruispunten. En anderzijds aan de kaders voor de handelingsruimte waarbinnen het Programmteam Fiets zijn verantwoordelijkheden moet nemen. In het bijzonder benoemt u hier de budgethoudersregeling.

Zoals hierboven aangegeven zijn de kaders voor de aanpak en inrichting van kruispunten niet expliciet vastgesteld met het meerjarenplan fiets. Hiervoor gelden de hiervoor bedoelde kaders zoals eerder genoemd, maar bijvoorbeeld ook de CROW richtlijnen, de Puccini leidraad en de toets van ontwerp in de Centrale Verkeerscommissie. Wij zien vooralsnog geen reden om verdere specifieke beleidskaders voor de inrichting en aanpak van kruisingen op te stellen.

Voor wat betreft het financiële mandaat stelt u: *Overwogen kan worden om meer richting te geven aan budgethouders, door relatieve financiële drempelwaarden voor de informatievoorziening te benoemen in de regeling, net zoals de regeling nu al absolute grenzen stelt voor transactiebedragen.* Wij willen nu op basis van dit onderzoek naar één specifieke maatregel geen aanpassing van de budgethoudersregeling voorstellen.

Zoals u aangeeft is de verwachting dat deze maatregel duurder uitvalt dan bij aanvang begroot, maar is dit op te vangen binnen het totale programmabudget. Het uitvoeringsteam rapporteert jaarlijks alleen op programmaniveau via de jaarrekening. Daarmee opereert het binnen de budgethoudersregeling. Wij onderkennen dat dit de Raad geen inzicht geeft in onderlinge verschuivingen van budget binnen het programma en ook niet over de prognose richting eind programma. Wij zullen daarom vanaf volgend jaar ook een financiële paragraaf opnemen in de jaarlijkse monitor Fiets waarin op hoofdlijnen inzicht zal worden geboden in uitputting en invulling van beschikbare budgettaire ruimte over de resterende programmaperiode. Wij menen hiermee invulling te geven aan deze aanbeveling.

### **Aanbeveling 3: stel indicatoren op**

U geeft aan dat het Meerjarenplan Fiets weinig ijkpunten bevat voor wat 'fietsvriendelijke kruispunten' zijn. Bij ontwerp en uitvoering staat het verbeteren van de veiligheid, de doorstroming, en het comfort voor fietsers bovenaan, maar hiervoor zijn in het plan geen eenduidige indicatoren opgenomen. Het uitvoeringsteam werkt in ieder geval altijd met de genoemde outputindicatoren *meer opstelruimte voor fietsers en aanpassing van de verkeersregeling.* Op verschillende kruispunten is door middel van voor- en nametingen en interviews over beleving van de fietser vastgesteld dat deze ten goede kwamen aan genoemde doelen. Voor ieder

kruispunt blijkt wel steeds opnieuw een aparte belangenafweging en maatwerk nodig. Zowel de bestaande (beleids)kaders als locatiespecifieke omstandigheden bepalen in belangrijke mate de ruimte voor het soort ingrepen dat kan worden uitgevoerd, en de mate waarin de verschillende doelen kunnen worden bereikt per kruispunt.

Desalniettemin onderkennen wij de waarde van meer eenduidige indicatoren om de effectiviteit van de maatregelen te kunnen onderzoeken en lessen te trekken voor volgende kruispunten. Het uitvoeringsteam zal daarom in ieder geval zoals u voorstelt de verandering in frequentie van groen licht voor fietser, de wachttijden en vierkante meters opstelruimte gaan documenteren. Voor een groot deel zijn deze ook al bekend voor de al gerealiseerde kruispunten maar worden deze nog niet systematisch bijgehouden. Ongevallencijfers worden al gemonitord door programma Verkeersveiligheid en meegenomen in het ontwerp van de kruispunten, en dit zal in de toekomst worden voortgezet. Bij rapportage over locatiespecifieke gegevens van ongevallen moet bovendien rekening worden gehouden met bescherming van persoonsgegevens. Zoals gezegd wordt daarnaast in het kader van het onderzoek *'Bruikbaarheid van Indicatoren'* gewerkt aan het verbeteren en bijhouden van indicatoren en het rapporteren aan de raad, ook voor fiets. Wij menen hiermee invulling te geven aan deze aanbeveling.

#### **Aanbeveling 4: wees transparant over budget**

De kosten voor deze specifieke maatregel zullen hoger uitvallen dan geraamd bij aanvang van het programma in 2017. Zoals u ook aangeeft gebeurt hiervoor ook meer op de kruispunten dan destijds was voorzien. En de verwachting is dat deze hogere kosten voor maatregel 11 – het fietsvriendelijk maken van ten minste tien kruispunten – binnen het programmabudget Meerjarenplan Fiets worden opgelost.

U stelt terecht dat het budgetrecht ook betekent dat de raad over de gemaakte keuzes binnen het budget zodanig moet worden geïnformeerd dat hij zijn controlerende en kaderstellende taken goed kan uitvoeren. Kaders en doelen zijn door de raad vastgesteld samen met het Meerjarenplan Fiets. Net als het hiervoor beschikbare budget. Over uitputting en voortgang van dit budget wordt jaarlijks gerapporteerd via de jaarrekening. Met de jaarlijkse monitor Fiets wordt de raad tevens op de hoogte gebracht over de voortgang op de doelen, en op die van enkele maatregelen, waaronder maatregel 11. Het klopt dat de raad tussentijds niet eerder in meer detail wordt geïnformeerd over de voortgang op het budget in relatie tot individuele maatregelen dan met de komende evaluatie. Zoals hierboven al aangegeven wordt vanaf volgend jaar ook een financiële paragraaf opgenomen in de jaarlijkse monitor Fiets. Wij menen hiermee invulling te geven aan deze aanbeveling.

#### **Aanbeveling 5: zorg voor een betere dossieropbouw**

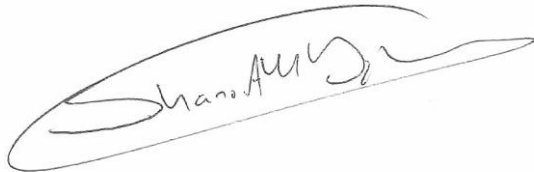
U geeft aan dat er niet voor elk kruispunt een afzonderlijk administratie van de kosten van maatregelen, opbrengsten en vergaarde informatie aanwezig is. Dat de informatie over eerder aangepaste kruispunten versnipperd of beknopt is vastgelegd, niet gedocumenteerd of niet meer te achterhalen. Zeker daar waar het inzicht in de kruispunten uitgevoerd onder de vorige programmaperiode (2012 – 2016) betreft. En hoewel u signaleert dat de dossiervorming van de individuele projecten verbeterd is, deze ook nu nog veelal fragmentarisch en niet systematisch is.

Voor een deel komt dit door het feit dat vaak werk-met-werk wordt gemaakt, en de projectleiding wordt belegd bij een ander project. Vaak met een grotere scope, bijvoorbeeld de herprofilering van een wegdeel waar het kruispunt onderdeel van uitmaakt. Meestal wordt dan ook maar een deel van de totale kosten van dat project aan het programma Fiets doorberekend.

Er wordt op verschillende manieren gewerkt aan het borgen en delen van de kennis opgedaan bij uitvoering van de maatregelen voor de fietser. Zo zijn, zoals in het rapport al wordt gemeld evaluaties, voor- en nametingen (deels) vastgelegd en gedeeld, en zijn de inzichten en resultaten voor twee kruispunten via een Storymap openbaar gemaakt. Wij onderschrijven wel dat dit meer systematisch kan. Juist ook om inzicht in de effectiviteit van de maatregel zo groot mogelijk te maken en te blijven leren en verbeteren. Het archief op kruispuntenniveau zal daarom systematischer worden bijgehouden. Samen met de onder aanbeveling 3 voorgestelde uitbreiding en systematisch bijhouden van indicatoren menen wij hiermee tegemoet te komen aan uw aanbeveling.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

A handwritten signature in black ink, enclosed in a large, light-colored oval. The signature appears to read 'Sharon A.M. Dijkma'.

Sharon A.M. Dijkma  
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit