

# Amsterdam Fietsstad

---

## Deelonderzoeken naar het gemeentelijke fietsbeleid

13 NOVEMBER 2019

### DEFINITIEF

Deze onderzoeksopzet is een document van de Rekenkamer Amsterdam en bevat de opzet van het onderzoek *Amsterdam Fietsstad*.

U kunt het digitale document raadplegen op [de projectpagina](#).



## Inhoudsopgave

Samenvatting .....	2
Aanleiding.....	3
1 Inleiding .....	3
1.1 Nieuwe opgaven voor de wereldfietsstad .....	3
1.2 Meerjarenplan Fiets .....	4
1.3 Keuze voor serie van deelonderzoeken .....	5
1.4 Leeswijzer .....	6
Opzet deelonderzoeken.....	7
2 Fietsvriendelijke kruispunten.....	7
2.1 Inleiding .....	7
2.2 Doelstelling en onderzoeksvragen .....	9
2.3 Aanpak .....	9
3 Fietsdiefstalbestrijding .....	10
3.1 Inleiding .....	10
3.2 Doelstelling en onderzoeksvragen .....	11
3.3 Aanpak .....	12
4 Planning en onderzoeksteam .....	13
4.1 Planning .....	13
4.2 Onderzoeksteam .....	13
Verantwoording.....	14
5 Geraadpleegde personen .....	14
Bijlage 1 - Algemene werkwijze rekenkamer .....	15
Eindnoten .....	16

## Samenvatting

In het lustrumjaar 2019 besteden we extra aandacht aan onderwerpen die de burger raken. Fietsen in Amsterdam is zo'n onderwerp. De gemeente Amsterdam onderneemt veel op dit gebied. Daarom is besloten om een serie van onderzoeken uit te voeren naar verschillende maatregelen uit het *Meerjarenplan Fiets 2017-2022*. In 2019 starten we met twee deelonderzoeken:

### **1. Fietsdiefstalbestrijding**

Naar schatting worden jaarlijks 28.500 fietsen in Amsterdam gestolen. Met dit onderzoek gaan we na welke maatregelen de gemeente neemt om fietsendiefstal te bestrijden. We richten ons in ieder geval op het gratis graveren van fietsen en het natrekken van fietshandelaren door een registercontroleur.

### **2. Fietsvriendelijke kruispunten**

De toegenomen drukte op het fietspad brengt vertragingen met zich mee. Om comfortabel en snel te kunnen doorfietsen, richt de gemeente ten minste tien kruispunten fietsvriendelijk in. Bijvoorbeeld door het vergroten van de opstelruimte of voorrang bij de stoplichten. Voor de inzet van deze kleine infrastructurele maatregelen wordt eerst gekeken hoe fietsers zich op het kruispunt gedragen.

Centraal in de deelonderzoeken staat de doeltreffendheid en doelmatigheid van de maatregelen. In hoeverre heeft het college inzicht in de realisatie van de doelstellingen en de kosten van de maatregelen? Een belangrijk aspect is verder de afwegingen die het college maakt bij deze maatregelen. Bijvoorbeeld waarom wel of niet voor bepaalde maatregelen is gekozen, die fietsendiefstal moeten tegengaan. Of waar en op welke wijze de fietsvriendelijke kruispunten worden ingericht. Verder gaan we na in hoeverre het college de raad informeert over de gemaakte afwegingen, de opbrengsten en de kosten van de maatregelen.

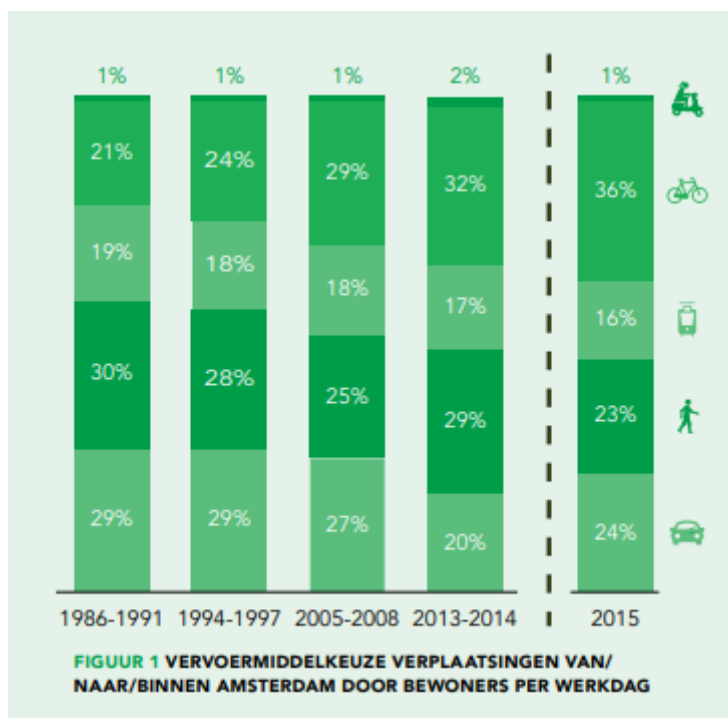
# Aanleiding

## 1 Inleiding

### 1.1 Nieuwe opgaven voor de wereldfietsstad

Fietsen is in Amsterdam populairder dan ooit. Met de eeuwwisseling is de fiets het belangrijkste vervoersmiddel in de stad geworden en Amsterdammers zijn sindsdien alleen nog maar vaker gaan fietsen. Begin jaren negentig was het gemiddelde aantal fietsritten per werkdag nog 447.000; in 2015 maar liefst 666.000.<sup>1</sup>

Figuur 1. Vervoermiddelkeuze door bewoners per werkdag



Bron: Gemeente Amsterdam, Meerjarenplan Fiets 2017-2022, p. 7.

Het college vindt dat goed nieuws, want fietsen is gezond en duurzaam. Daarnaast heeft het toenemende aantal bewoners, bezoekers en forensen als keerzijde dat het steeds drukker wordt in de stad. Vaker de fiets pakken draagt eraan bij dat Amsterdam kan doorgroeien, omdat fietsen relatief weinig plaats innemen in de openbare ruimte (zie ook kader). Tegelijkertijd stelt het de gemeente ook voor de opgave om het toegenomen aantal tweewielers in goede banen te leiden. Daarnaast brengt recente variëteit op het fietspad, die is ontstaan door de opmars van bijvoorbeeld e-bikes, bakfietsen en fietsbezorgers, weer nieuwe uitdagingen met zich mee.<sup>2</sup>

*Keuze voor voetgangers en fietsers binnen de ring*

In de *Mobiliteitsaanpak* (2013) staat dat de toenemende drukte in de openbare ruimte vraagt om scherpere keuzes en een gebiedsgerichte aanpak. Met behulp van Plusnetten is aangewezen welk vervoersmiddel prioriteit krijgt qua ruimte, voorrang en investeringsmiddelen. Het centrum moet vooral een aantrekkelijk verblijfsgebied zijn en hier krijgen voetgangers en fietsers prioriteit. In de stadsstraten binnen en rond de ring, waar het zowel publieke functies als doorgaande verkeersstromen betreft, moet een betere balans worden gevonden tussen voetgangers, fietsers en verblijven enerzijds, en OV en auto's anderzijds. Het is bij deze stadsstraten namelijk niet altijd te voorkomen dat de Plusnetten van de verschillende vervoersmiddelen elkaar overlappen, zodat er sprake moet zijn van maatwerk.<sup>3</sup> Met de recente *Agenda Autoluw* (1 oktober 2019) is de keuze voor de voetganger, fietser en het verblijfsgebied verder aangescherpt in zowel het centrum als de stadsstraten.<sup>4</sup>

## 1.2 Meerjarenplan Fiets

Het college bouwt met het *Meerjarenplan Fiets 2017-2022* verder aan de wereldfietsstad. Om Amsterdam gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, wordt ingezet op drie doelstellingen:

### 1. Comfortabel doorfietsen

Het gaat bij deze doelstelling om infrastructurele maatregelen die moeten zorgen voor een betere doorstroming, veiligere situaties en aantrekkelijke fietsroutes. De fietspaden kunnen nu het toegenomen aantal fietsers namelijk niet altijd meer aan. Dat leidt tot lagere snelheden en langere wachttijden bij stoplichten. Daarom wordt er ingezet op het verbreden van de drukste fietspaden. Ook worden een aantal drukke kruispunten fietsvriendelijk ingericht door de opstelruimte te vergroten en de stoplichten aan te passen. Daarnaast komen met nieuwe verbindingen en het doorontwikkelen van een Groennet kortere en aantrekkelijkere alternatieve routes tot stand. Verder wordt de kwaliteit van het fietsnetwerk verbeterd door de fietspaden te asfalteren, de grootste oneffenheden tussentijds weg te werken en obstakels zoveel mogelijk te verwijderen.<sup>5</sup>

### 2. Gemakkelijk fietsparkeren

Wanneer Amsterdammers vaker de fiets pakken, moeten zij hun fiets ook ergens kwijt kunnen. Dat kan in de stad vaak niet op eigen terrein. Het toegenomen aantal geparkeerde fietsen in de openbare ruimte zorgt voor een veranderd straatbeeld. Zij kunnen bovendien voor voetgangers, minder validen en ondernemers in de weg staan. Bij deze doelstelling gaat het er dus om dat Amsterdammers makkelijk hun fiets kwijt kunnen op de plaats van bestemming, en er tegelijkertijd voldoende ruimte blijft bestaan voor de voetganger en een aantrekkelijk verblijfsgebied. De maatregelen zijn enerzijds gericht op het beter benutten van de bestaande plaatsen, bijvoorbeeld door te verwijzen naar lege plekken en handhaving op foute en onnodig langgeplaatste fietsen. Anderzijds gaat het om het creëren van nieuwe fietsparkeerplekken. Daarbij wordt eerst gekeken of in de openbare ruimte

mogelijkheden zijn om rekken bij te plaatsen of flexparkeren in te voeren. Als laatste optie wordt gekeken naar inbandige fietsstallingen of ondergrondse fietsparkeergarages. Ook wordt nagedacht over innovatieve maatregelen, zoals subsidies voor buurtstallingen.<sup>6</sup>

### 3. Het nieuwe fietsen

Met deze doelstelling wil de gemeente bereiken dat fietsers zich op hun gemak blijven voelen. De toegenomen drukte en de grotere variëteit op het fietspad zorgt namelijk ook voor onderlinge irritaties en stress. Dat vereist dat fietsers meer rekening met elkaar houden. De gemeente gaat daarom met bijvoorbeeld campagnes promoten dat Amsterdammers zich veilig en netjes gedragen. Vanwege zowel de individuele als collectieve voordelen stimuleert de gemeente verder het gebruik van de fiets. Waar binnen de ring de grootste opgave ligt om de toegenomen drukte in de schaarse openbare ruimte in goede banen te leiden, wordt in de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost nog relatief weinig gefietst. Daarnaast wordt gekeken naar verschillende innovatieve concepten, zoals deelfietsen, wachttijdmelders bij stoplichten en een onlinedatabase om makkelijker je fiets terug te vinden bij het Fietsdepot. Ook worden een aantal bestaande maatregelen op het gebied van fietsdiefstalbestrijding gecontinueerd: een graveerteam, een registercontroleur en controle door het Fietsdepot van inkomende fietsen.<sup>7</sup>

Met het *Meerjarenplan Fiets* wordt veel wat er binnen de gemeente gebeurt op het gebied van fietsen naar een hoger plan getild en meer samenhang ertussen gecreëerd.<sup>8</sup> De maatregelen richten zich - naast de gedragsverandering - op de grootste knelpunten binnen de fietsinfrastructuur en het fietsparkeren. Het budget van het *Meerjarenplan Fiets 2017-2022* is € 54 miljoen.<sup>a</sup> De inschatting is dat de totale uitgaven op het gebied van fietsen van de gemeente en derden (Vervoersregio, NS, Prorail) in deze periode rond de € 300 miljoen liggen.<sup>b,9</sup>

## 1.3 Keuze voor serie van deelonderzoeken

Ons derde lustrum in 2019 staat in het teken van de Amsterdamse burger. Daarom geven wij in onze onderwerpkeuze binnen het onderzoeksprogramma en dit onderzoek extra gewicht aan onderwerpen die de burger raken. In ons onderzoeksprogramma van 2019 is een onderzoek naar fietsen door de stad opgenomen. Zoals uit bovenstaande paragraaf blijkt, is wat de gemeente doet op het gebied van fietsen divers en omvangrijk. Daarmee raakt het gemeentelijke fietsbeleid de burger ook op talrijke aspecten. We hebben er daarom voor gekozen om een serie van deelonderzoeken uit te voeren naar verschillende maatregelen uit het *Meerjarenplan Fiets*.

---

<sup>a</sup> Dit budget dekt nog niet alle maatregelen uit het *Meerjarenplan Fiets*. Voor sommige kostbare maatregelen, zoals nieuwe fietsverbindingen of gebouwde stallingen, moet apart budget gevraagd worden aan de gemeenteraad. Dat gebeurt bij de *Voorjaarsnota*.

<sup>b</sup> Dat is exclusief lopende projecten, ontsluiting van nieuwe woongebieden en de Sprong over het IJ.

Om samenhang te behouden tussen de deelonderzoeken zullen we voor de geselecteerde maatregelen dezelfde aspecten onderzoeken.

Elk deelonderzoek richt zich op de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de geselecteerde maatregel. We gaan na in hoeverre het college inzicht heeft in de mate waarin de beoogde doelstellingen worden bereikt. Daarnaast onderzoeken we of het college zicht heeft in de kosten van de maatregel.

Een ander belangrijk aandachtspunt is de afwegingen die het college maakt bij de maatregelen en of deze afwegingen ook zijn vastgelegd. We onderzoeken de verschillende soorten afwegingen die zijn gemaakt. Het kan gaan om afwegingen bij de keuze voor bepaalde maatregelen, afwegingen op welke locaties deze maatregelen worden ingezet en hoe de inzet op de fietser op deze locaties wordt afgewogen tegen andere belangen.

Tot slot onderzoeken we de informatievoorziening door het college aan de raad. Wordt de raad meegenomen in de gemaakte afwegingen? En wordt er gerapporteerd aan de raad over de gerealiseerde doelstellingen en de kosten? Het delen van deze informatie met de raad is van belang om de raad zijn kaderstellende en controlerende taak goed te kunnen laten vervullen.

Voor het onderzoeksprogramma van 2019 zullen we twee deelonderzoeken uitvoeren. Het eerste deelonderzoek richt zich op maatregelen ter bestrijding van fietsendiefstal. Het tweede deelonderzoek zal zich richten op kleine infrastructurele maatregelen voor het inrichten van fietsvriendelijke kruispunten. Op een later moment besluiten we naar welke maatregel of maatregelen uit het *Meerjarenplan Fiets* we nog aanvullende deelonderzoeken zullen uitvoeren.

## 1.4 Leeswijzer

In de hoofdstukken 2 en 3 beschrijven we de opzet voor de twee deelonderzoeken. In hoofdstuk 4 volgt de planning en het onderzoeksteam. We sluiten af met een verantwoording over de onderzoeksopzet inclusief een lijst met geraadpleegde personen.

## Opzet deelonderzoeken

Hieronder beschrijven we de opzet per deelonderzoek. In hoofdstuk 2 voor fietsvriendelijke kruispunten; in hoofdstuk 3 voor fietsdiefstalbestrijding. Per deelonderzoek starten we met een korte inleiding op het onderwerp. De inleiding omvat een omschrijving van het maatschappelijke probleem en het gemeentelijke beleid bij het onderwerp. Hieruit volgen de doelstelling en de onderzoeksvragen. Daarna komt de onderzoeksaanpak aan bod. In hoofdstuk 4 is de planning en het onderzoeksteam terug te vinden.

## 2 Fietsvriendelijke kruispunten

### 2.1 Inleiding

In het *Meerjarenplan Fiets* signaleert de gemeente dat met de toegenomen drukte de fietspaden vol raken. Dat brengt vertragingen en langere wachttijden bij de stoplichten met zich mee.<sup>10</sup> Uit een tweejaarlijks onderzoek van de gemeente blijkt ook dat Amsterdammers in 2017 minder tevreden zijn over de fietsinfrastructuur dan in 2015. De breedte van de fietspaden scoort het laagst (5,9) gevolgd door de wachttijden bij verkeerslichten (6,2).<sup>11</sup>

Voor ons is dit aanleiding om een deelonderzoek uit te voeren naar de maatregelen die de gemeente neemt om de fietsinfrastructuur toekomstbestendig te maken. Deze infrastructurele maatregelen zijn in het *Meerjarenplan Fiets* terug te vinden onder de doelstelling 'comfortabel doorfietsen'. Omdat fietsers de voorkeur zouden geven aan constante snelheid zonder al te veel tussenstops, werkt de gemeente onder meer aan 'snelle fietsroutes'. Zo is binnen de infrastructuur een Plusnet Fiets aangewezen, waar fietsers prioriteit krijgen boven andere vervoersmiddelen in ruimte en voorrang. Het Plusnet Fiets moet idealiter bestaan uit fietsstraten of vrijliggende fietspaden van ten minste 2,5 meter breed. Een andere actie is dat ten minste tien drukke kruispunten fietsvriendelijk worden ingericht, zodat de doorstroming, de veiligheid en het comfort voor de fietser verbetert. Het betreft hier kleine infrastructurele maatregelen, zoals het vergroten van de opstelruimte en/of het aanpassen van de verkeersregeling. Hierbij wordt een innovatieve werkwijze toegepast, waarbij voorafgaand aan het ontwerp wordt gekeken hoe de fietser zich op het kruispunt gedraagt.<sup>12</sup>

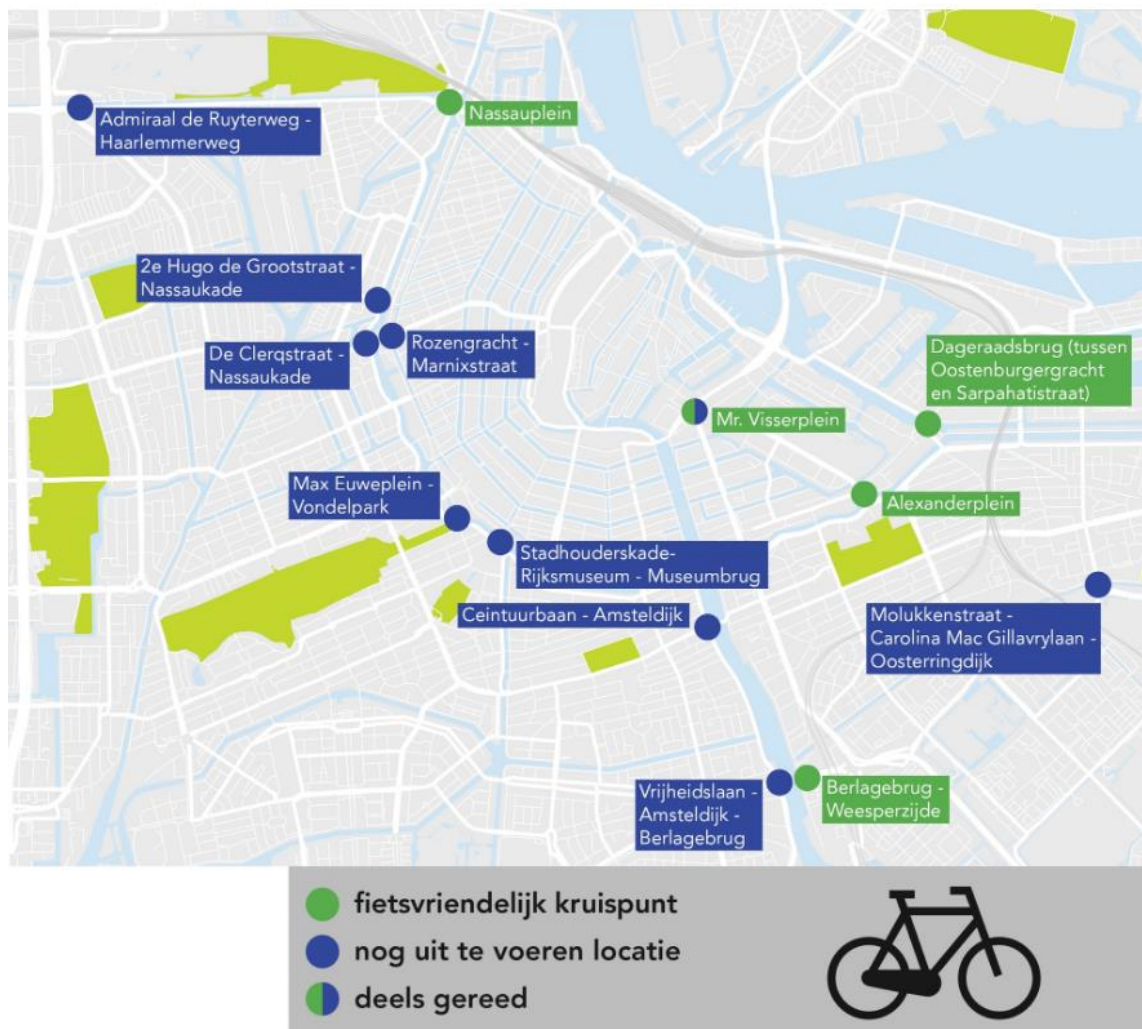
Met het *Meerjarenplan Fiets* zet de gemeente in op het aanpakken van de belangrijkste knelpunten binnen de fietsinfrastructuur. Deze knelpunten concentreren zich binnen de ring, waar het meest gefietst wordt, maar tegelijkertijd de ruimte het schaars is. Het verbreden van het fietspad is hier dan ook niet altijd zomaar mogelijk. Vaak zijn hiervoor complexe herinrichtingen nodig. Bij de raadsbehandeling van het *Meerjarenplan Fiets* is een motie ingediend om te inventariseren welke keuzes moeten worden gemaakt om de kwaliteit te verbeteren op het gehele Plusnet Fiets. Daaruit blijkt dat € 200 tot € 800



miljoen euro nodig is om het hele Plusnet Fiets op de gewenste breedte te krijgen. Ook is het praktisch onmogelijk om het hele Plusnet Fiets in één keer op de schop te nemen. Voor het intensiveren van het *Meerjarenplan Fiets* in de huidige periode ziet het college dan ook meer kansen bij het verbeteren van de doorstroming op kruispunten door middel van eenvoudige en innovatieve ingrepen. Voor de realisatie van vijftien extra fietsvriendelijke kruispunten zou € 2,4 miljoen nodig zijn. Ook hier zijn echter grenzen aan het aantal kruispunten dat tegelijkertijd aangepakt kan worden.<sup>13</sup>

In het MJP Fiets is aangegeven dat er ten minste tien kruispunten opnieuw worden ingericht. Op de gemeentewebsite staan veertien kruispunten om fietsvriendelijk te worden ingericht. Daarvan zijn er in oktober 2019 vier volledig gereed en één deels gereed.<sup>14</sup> De directie V&OR verwacht dat twee andere kruispunten voor Kerst 2019 worden opgeleverd.<sup>15</sup>

Figuur 2. Geplande en uitgevoerde fietsvriendelijke kruispunten



Bron: <https://www.amsterdam.nl/projecten/fietskruispunten/> (30 oktober 2019).

## 2.2 Doelstelling en onderzoeksvragen

### 2.2.1 Doelstelling

Het doel van dit deelonderzoek is inzicht krijgen in hoeverre de kleine, innovatieve infrastructurele maatregelen, die gericht zijn op het realiseren van fietsvriendelijke kruispunten, doeltreffend en doelmatig zijn. De uitkomsten van het onderzoek kunnen verder handvatten bieden bij de afwegingen die door het gemeentebestuur gemaakt moeten worden waar en op welke wijze de fiets binnen de infrastructuur prioriteit krijgt. Het is belangrijk dat de gemeenteraad haar kaderstellende en controlerende rol daarbij goed kan vervullen. Met dit onderzoek zullen we daarom ook nagaan of er mogelijkheden zijn om de informatievoorziening aan de raad te verbeteren.

### 2.2.2 Onderzoeksvragen

De hoofdvraag in het onderzoek luidt zodoende:

*In hoeverre zijn de kleine infrastructurele maatregelen gericht op het fietsvriendelijk inrichten van kruispunten, doelmatig en doeltreffend?*

Om de hoofdvraag te beantwoorden, hebben we de volgende deelvragen opgesteld:

- 1 Welke afwegingen maakt het college over waar en op welke wijze kleine infrastructurele maatregelen worden ingezet?
  - a Hoe worden de kruispunten geselecteerd?
  - b Welke afwegingen worden op de kruispunten gemaakt?
- 2 In hoeverre heeft het college inzicht in de doelrealisatie van de maatregelen?
- 3 In hoeverre heeft het college inzicht in de kosten van de maatregelen?
- 4 In hoeverre wordt de gemeenteraad door het college geïnformeerd over de drie bovengenoemde aspecten?

## 2.3 Aanpak

Om de deelvragen te beantwoorden, gebruiken we verschillende onderzoeksmethoden.

We bestuderen relevante beleidsdocumenten die betrekking hebben op de fietsvriendelijke kruispunten, zoals het *Meerjarenplan Fiets*. We brengen hiermee de beoogde doelstellingen en maatregelen in beeld. Daarnaast gaan we na of er documenten beschikbaar zijn rondom de selectie van kruispunten en de keuze van de maatregelen op deze kruispunten. De focus ligt op de vastlegging van de hierbij gemaakte afwegingen. Ook vragen we of de gemeente zelf evaluaties heeft uitgevoerd naar wat de maatregelen hebben opgeleverd en of er informatie beschikbaar is over wat de maatregelen hebben gekost. Naast documenten, analyseren we mogelijk ook data die ten grondslag liggen aan de selectie van kruispunten en maatregelen en data die achteraf inzicht bieden in de

gerealiseerde doelstellingen. We stellen steeds de vraag of deze informatie ook met de raad is gedeeld.

Aanvullend op de documenten - en eventuele data-analyse - zullen we schriftelijke vragen uitzetten binnen de ambtelijke organisatie en/of gesprekken voeren met verantwoordelijke beleidsambtenaren.

We overwegen om een of meerdere kruispunten te observeren om zo een beeld te krijgen van wat de uitgevoerde maatregelen voor fietsers hebben opgeleverd in termen van ruimte, wachttijden en doorstroming. Ook kan een observatie inzicht geven in neveneffecten voor andere weggebruikers of op het gebied van passend gedrag en veiligheid.

## 3 Fietsdiefstalbestrijding

### 3.1 Inleiding

*Je hebt het zelf misschien weleens meegemaakt: je komt terug op de plek waar je je fiets hebt gestald en de fiets is weg. Dan schieten er allerlei vragen door je hoofd: 'Heb ik mijn fiets ergens neergezet waar het niet mocht?' of 'Heeft iemand hem misschien verplaatst?' Langzaam kom je tot de conclusie dat je fiets waarschijnlijk gestolen is. Dan maar aangifte doen?*

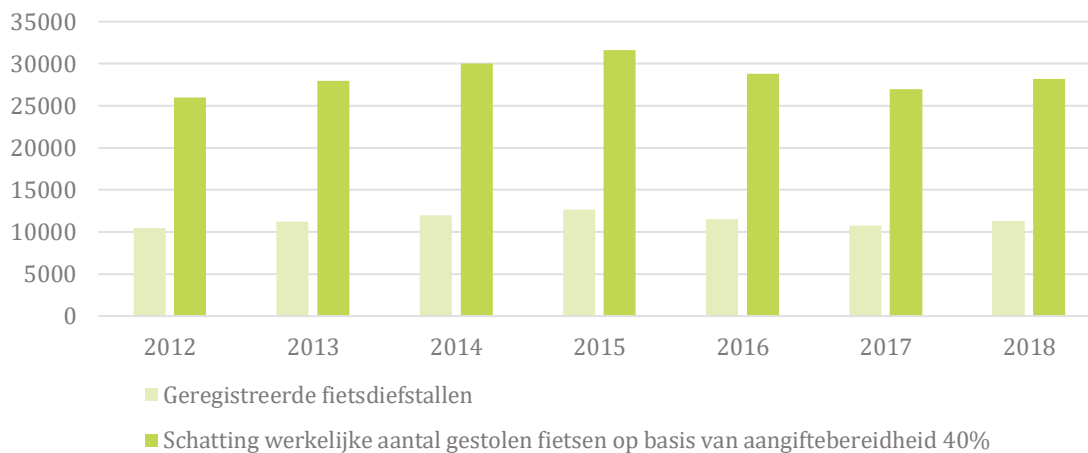
Fietsdiefstal is een probleem waar inwoners en bezoekers van Amsterdam helaas mee te maken krijgen. Jaarlijks wordt er tien- tot twaalfduizend keer per jaar aangifte gedaan van fietsdiefstal in Amsterdam.<sup>16</sup> Het aantal aangiften voor fietsdiefstal is vanaf 2012 gemiddeld licht toegenomen, terwijl het totaal aantal aangiften (alle misdaden) over diezelfde jaren met een vijfde is gedaald. De aangiftebereidheid van Nederlanders bij fietsdiefstal wordt geschat op zo'n 40%.<sup>c.17</sup> Op basis van dit percentage kunnen we een schatting maken van het aantal gestolen fietsen per jaar in Amsterdam (zie figuur 3). Uit deze schatting volgt dat in de jaren 2012 tot en met 2018 gemiddeld elk jaar zo'n 28.500 fietsen worden gestolen in Amsterdam.<sup>d</sup> Oftewel: er krijgen elke dag zo'n 78 personen te maken met het feit dat hun fiets gestolen is.

---

c De schatting is door het WODC gemaakt door enquêtedata te vergelijken met aangifte- en meldingsregistraties over de jaren 2005 tot en met 2014. Vanwege methodologische beperkingen die van invloed kunnen zijn op de geschatte aangiftebereidheid adviseren we dit percentage met een kritische instelling te hanteren. Het WODC laat ook zien dat aangiftebereidheid sterk afhangt van andere variabelen, zoals bijvoorbeeld de locatie van het delict, leeftijd en opleiding van het slachtoffer.

d De schatting van 28.500 volgt uit een gemiddelde van de reeks geschatte aantallen gestolen fietsen (aantal werkelijke aangiften / aangiftebereidheid 0,40) in de jaren 2012 tot en met 2018. De reeks is als volgt: 26.000 (2012), 28.000 (2013), 30.000 (2014), 31.600 (2015), 28.800 (2016), 27.000 (2017) en 28.200 (2018). Met een foutmarge van +/- 5% op de aangiftebereidheid komt deze schatting neer op 25.300 (aangiftebereidheid 35%) respectievelijk 32.600 (aangiftebereidheid 45%).

Figuur 3. Aangiftebereidheid bij fietsdiefstal en geregistreerde aangiften versus schatting werkelijk aantal gestolen fietsen



Bron: WODC op basis van Veiligheidsmonitor CBS; CBS Politie Open data, bewerking Rekenkamer Metropool Amsterdam. Geraadpleegd op 23 oktober 2019.

Fietsdiefstalbestrijding maakt deel uit van de derde doelstelling van het *Meerjarenplan Fiets* ('het nieuwe fietsen'). Zo is het Fietsdepot in 2003 opgericht met het oog op fietsdiefstalbestrijding.<sup>18</sup> Om het aantal fietsdiefstallen te verminderen, wordt wekelijks een graveerteam ingezet (gratis graveren), is een registercontroleur aangesteld die verkopers controleert en worden alle door de gemeente verwijderde fietsen gecontroleerd op diefstal.<sup>19</sup> Verder ontwikkelt Amsterdam een 'vind mijn fiets'-database (gekoppeld aan het Fietsdepot) en is men aan het onderzoeken of het chippen van fietsen kan bijdragen aan fietsdiefstalbestrijding.<sup>20</sup>

Het valt ons op dat er - ondanks dat de bovenstaande maatregelen genoemd worden - in het *Meerjarenplan Fiets* relatief weinig aandacht wordt besteed aan fietsdiefstal. Ook vanuit de raad zien we geen aandacht voor de problematiek.<sup>e</sup> Tegelijkertijd staat er in het *Meerjarenplan Fiets* dat het Fietsdepot (wat nu vooral bekend staat als de plek waar je je fiets kunt ophalen wanneer deze door handhavers is meegenomen) ooit is opgericht met het oog op fietsdiefstalbestrijding. Dat suggereert dat de gemeente in het verleden meer op dit gebied heeft ondernomen. Het roept bij ons de vraag op waarom er momenteel minder bestuurlijke aandacht is voor het onderwerp.<sup>21</sup>

## 3.2 Doelstelling en onderzoeksvragen

### 3.2.1 Doelstelling

Met dit deelonderzoek doen we onderzoek naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde bestuur met betrekking tot fietsdiefstalbestrijding. Het onderzoek geeft

<sup>e</sup> Een zoekopdracht naar de woorden 'fietsdiefstal' en 'fietsendiefstal' in Amsterdamse raads- en raadscommissieverslagen vanaf begin 2014 tot en met juni 2019 leverde geen hits op.

inzicht in de maatregelen die het college neemt op het gebied van fietsdiefstalbestrijding, waarbij we ook nagaan of en (zo ja) welke afwegingen zijn gemaakt bij de keuze tot inzet van deze maatregelen. Met dit onderzoek zullen we ook bekijken of er mogelijkheden zijn om de informatievoorziening aan de raad te verbeteren ten behoeve van zijn kaderstellende en controlerende taak.

### 3.2.2 Onderzoeksvragen

De hoofdvraag van dit deelonderzoek luidt als volgt:

## *In hoeverre zijn de gemeentelijke maatregelen ter bestrijding van fietsdiefstal doelmatig en doeltreffend?*

Om de hoofdvraag te beantwoorden, hebben we de volgende deelvragen opgesteld:

- 1 Welke afwegingen heeft het college gemaakt bij de inzet op de bestrijding van fietsdiefstal?
- 2 In hoeverre heeft het college inzicht in de doelrealisatie van de maatregelen?
- 3 In hoeverre heeft het college inzicht in de kosten van de maatregelen?
- 4 In hoeverre wordt de gemeenteraad door het college geïnformeerd over de drie bovengenoemde aspecten?

## 3.3 Aanpak

De deelvragen beantwoorden we met behulp van verschillende onderzoeksmethoden. Om de maatregelen op het gebied van fietsdiefstalbestrijding in kaart te brengen, bestuderen we relevante gemeentelijke beleidsdocumenten. We onderzoeken tevens of is vastgelegd welke afwegingen er zijn gemaakt bij de keuze voor deze maatregelen en of deze met de raad zijn gedeeld.

Na de inventarisatie van de maatregelen besluiten we welke maatregelen we verder onderzoeken. Dat doen we in ieder geval voor het graveren van fietsen en de registercontroleur. We gaan na of de gemeente rapporteert over de realisatie van de doelstellingen en gemaakte kosten van deze maatregelen. Mogelijke bronnen zijn P&C-documenten, voortgangsrapportages en evaluaties. Ook kan de gemeente over data beschikken die inzicht geeft in de inzet en kosten van de maatregelen, de resultaten en effecten. Belangrijke vraag is wederom in hoeverre deze informatie ook met de raad wordt gedeeld.

Onze bevindingen uit de documenten- en data-analyse zullen we aanvullen met gesprekken met de verantwoordelijke ambtenaren en/of door schriftelijke vragen uit te zetten.

We overwegen verder om aan de hand van een literatuurstudie en gesprekken met kennisinstituten of belangengroepen alternatieve maatregelen in kaart te brengen. Andere

mogelijke aanvullende onderzoeksmethoden zijn observaties tijdens de uitvoering van de maatregelen of een enquête onder het burgerpanel.

## 4 Planning en onderzoeksteam

### 4.1 Planning

De twee deelonderzoeken starten in november 2019. De deelonderzoeken zullen separaat worden uitgevoerd en leiden tot zelfstandige rapporten voorzien van conclusies, aanbevelingen, bestuurlijke reactie en nawoord van de rekenkamer. Publicatie van de deelonderzoeken wordt verwacht in 2020.

De doorlooptijd voor dit onderzoek is mede afhankelijk van de afspraken die wij met de gemeente kunnen maken over het aanleveren van informatie en het voeren van gesprekken.

### 4.2 Onderzoeksteam

Het onderzoeksteam is als volgt samengesteld:

Directeur:	Jan de Ridder
Onderzoekers:	Arjan Kok (projectleider)
	Caroline van Zon (onderzoeker)
	Loes van Rooijen (onderzoeker)
	Tello Heldring (junior onderzoeker)

We zijn van plan bij de deelonderzoeken een gast-rekenkamerlid te betrekken om het perspectief van de burger mee te nemen in het onderzoek.

## Verantwoording

Deze onderzoeksopzet is opgesteld op basis van een verkennende documentenstudie en een aantal oriënterende gesprekken met ambtenaren en belangenbehartigers (zie geraadpleegde personen). Daarnaast hebben wij ten behoeve van ons onderzoeksprogramma 2019 een enquête gehouden onder ons burgerpanel. De onderzoeksuggesties die zij hebben gedaan rondom fietsen door de stad hebben wij meegenomen in de onderwerpselectie.

Op basis van het verzamelde onderzoeksmateriaal kan de aanpak gedurende het onderzoek worden bijgesteld. In ons onderzoeksrapport worden alle opmerkingen en bedenkingen meegenomen die wij naar aanleiding van de bevindingen van belang achten. Ook als dit niet expliciet onderdeel uitmaakt van deze onderzoeksopzet.

### 5 Geraadpleegde personen

David Gelauff	Programmamanager Fiets
Koen van 't Hof	Manager Gedrag en Innovatie, Programmateam Fiets
Ria Hilhorst	V&OR, Beleidsadviseur
Florrie de Pater	Voorzitter Fietsersbond Amsterdam
Geert Prins	Projectleider Ping if you care-project
Maud de Vries	BYCS, Media en Communication

# Bijlage 1 - Algemene werkwijze rekenkamer



## Taak rekenkamer

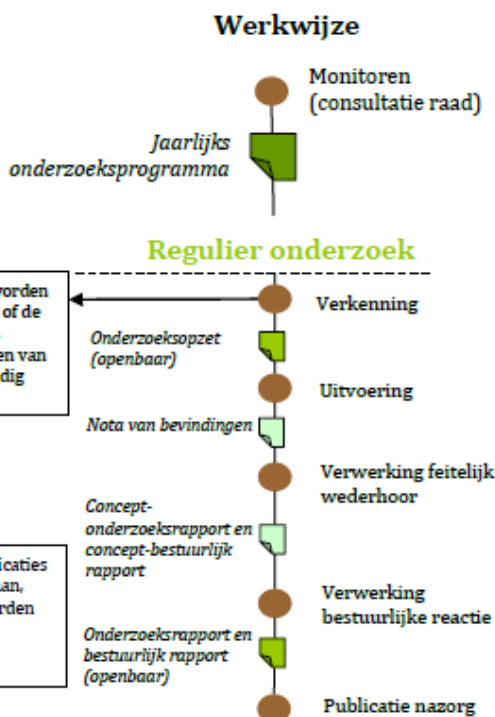
De rekenkamer heeft de in de gemeentewet vastgelegde taak om onderzoek te doen naar de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van het door het gemeentebestuur gevoerde bestuur.

## Missie

- Verbeteren kwaliteit openbaar lokaal bestuur
- Stimuleren van een open debat over de kwaliteit in commissie en raad

- Na de verkenning kan worden afgezien van onderzoek of de start worden uitgesteld.
- Soms zullen de resultaten van een verkenning zelfstandig worden gepubliceerd.

Als er in tussentijdse publicaties conclusies en oordelen staan, zal ook om een reactie worden gevraagd.



## Spelregels

- |   |  |
|---|--|
| <p><b>Vooraf</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De rekenkamer mag alle documenten onderzoeken (gemeentewet art 183<sup>1</sup>) en het gemeentebestuur moet alle inlichtingen verstrekken die de rekenkamer nodig heeft (idem art 183<sup>2</sup>).</li> <li>• De raad, het bestuur en de betrokken ambtenaren worden vooraf geïnformeerd over de opzet van het onderzoek.</li> </ul> | <p><b>Gesprekken tijdens het onderzoek</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vóór een afspraak wordt aangegeven of het om een oriënterend gesprek of een interview gaat.</li> <li>• Bij een interview krijgt de geïnterviewde de gelegenheid om aan de hand van een schriftelijk verslag de weergave van uitspraken te corrigeren. De rekenkamer zal het verslag vertrouwelijk behandelen.</li> </ul> |
|---|--|

**Volg de rekenkamer op social media**

Twitter [twitter.com/RekenkamerMA](https://twitter.com/RekenkamerMA)  
 LinkedIn [linkedin.com/company/rekenkamer-metropool-amsterdam](https://www.linkedin.com/company/rekenkamer-metropool-amsterdam)

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>Bevindingen &amp; feitelijk wederhoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De datum van oplevering van de nota van bevindingen wordt één maand van te voren gemeld.</li> <li>• Bij het feitelijk wederhoor wordt de ambtelijke organisatie gevraagd om feitelijke onjuistheden en relevante feitelijke omissies te melden. Deze informatie wordt binnen twee weken verwacht.</li> <li>• De rekenkamer geeft schriftelijk aan of en zo ja op welke wijze opmerkingen van de ambtelijke organisatie worden verwerkt.</li> </ul> | <p><b>Bestuurlijke reactie &amp; definitieve rapporten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er wordt gevraagd om een bestuurlijke reactie op het concept-onderzoeksrapport, waarin commentaar kan worden gegeven bij analyse en aanbevelingen. De reactie wordt binnen twee weken verwacht.</li> <li>• De rekenkamer schrijft vervolgens nog een nawoord waarin wordt gereageerd op de bestuurlijke reactie.</li> <li>• De raad en het bestuur krijgen de definitieve rapporten (inclusief bestuurlijke reactie en nawoord) 24 uur voor de publicatiedatum onder embargo toegestuurd.</li> <li>• De wijze van behandeling van het onderzoek wordt in overleg met de raad geregeld.</li> </ul> |
|---|---|

De rekenkamer kan gemotiveerd afwijken van de standaardprocedure als een onderzoeksproject dat mogelijk en nodig maakt.



## Eindnoten

---

- <sup>1</sup> Gemeente Amsterdam, Voor fietsers en een gezonde en bereikbare stad. *Meerjarenplan Fiets 2017-2022*, vastgesteld door de gemeenteraad 9 november 2017, p. 3, 7-10.
- <sup>2</sup> *Meerjarenplan Fiets (2017)*, p. 3, 7-10, 22.
- <sup>3</sup> Gemeente Amsterdam, Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar, *Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030*, 13 juni 2013, p. 28, 34-36, 50, 60.
- <sup>4</sup> Gemeente Amsterdam, Amsterdam maakt ruimte. *Agenda Amsterdam Autoluw*, 1 oktober 2019, p. 11, 20-21, 24-25, 42-43.
- <sup>5</sup> *Meerjarenplan Fiets (2017)*, p. 11-35.
- <sup>6</sup> *Meerjarenplan Fiets (2017)*, p. 11-17, 37-53.
- <sup>7</sup> *Meerjarenplan Fiets (2017)*, p. 11-17, 55-67.
- <sup>8</sup> *Meerjarenplan Fiets (2017)*, p. 76; Gesprek V&OR en Programmteam Fiets, 14 oktober 2019.
- <sup>9</sup> *Meerjarenplan Fiets (2017)*, p. 5-6.
- <sup>10</sup> *Meerjarenplan Fiets (2017)*, p. 20-21.
- <sup>11</sup> Gemeente Amsterdam, *Monitor fietstevredenheid 2017*, maart 2018, p. 4-5.
- <sup>12</sup> *Meerjarenplan Fiets (2017)*, p.13, 20-26; Brief wethouder Litjens aan de gemeenteraad, *Inventarisatie plusnet fiets naar aanleiding van motie 1420 Ernsting 910-11-2017*, 22 maart 2018; Toelichting Monitor Fiets 2018, datum onbekend, p. 8.
- <sup>13</sup> Brief wethouder Litjens aan de gemeenteraad, *Inventarisatie plusnet fiets naar aanleiding van motie 1420 Ernsting 910-11-2017*, 22 maart 2018; MJP Fiets, p. 22.
- <sup>14</sup> Gemeente Amsterdam, Fietsvriendelijke kruispunten, via <https://www.amsterdam.nl/projecten/fietskruispunten/> , geraadpleegd op 30 oktober 2019.
- <sup>15</sup> Mail directie V&OR, 13 november 2019. Het betreft de kruispunten Rozengracht - Marnixstraat en Admiraal de Ruijterweg - Haarlemmerweg.
- <sup>16</sup> CBS, Politie Open data, geraadpleegd op 23 oktober 2019.
- <sup>17</sup> WODC, *Aangifte- en meldingsbereidheid Trends en determinanten*, 2016, p. 97.
- <sup>18</sup> *Meerjarenplan Fiets (2017)*, p. 63.
- <sup>19</sup> *Meerjarenplan Fiets (2017)*, p. 63.
- <sup>20</sup> *Meerjarenplan Fiets (2017)*, p. 63.
- <sup>21</sup> *Meerjarenplan Fiets (2017)*, p. 63-64.