
HERINRICHTING IN AMSTERDAM, DE KANS VOOR DE FIETS?

Een onderzoek naar de doorwerking van het Amsterdamse fietsbeleid in vervanging en renovatie opgaven.



Bachelorproject Technische Planologie
Rijksuniversiteit Groningen
Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen
Begeleider: prof. dr. E.J.M.M Arts & drs. R. Spijkerboer
11 juni 2018

B.G. Boerma
S2956969

Colofoon

Document	Bachelorproject Technische Planologie
Titel	Herinrichting in Amsterdam, de kans voor de fiets?
Ondertitel	Een onderzoek naar de doorwerking van het Amsterdamse fietsbeleid in vervanging en renovatie opgaven.
Datum	11 juni 2018
Auteur	B.G. Boerma
Studentnummer	2956969
Instelling	Rijksuniversiteit Groningen
Faculteit	Ruimtelijke Wetenschappen Landleven 1 9747 AD Groningen
Versie	Opracht 7: Eindversie
Begeleider	Prof. dr. E.J.M.M. Arts & R. Spijkerboer
Aantal woorden	9298 (exclusief bijlagen)
Sleutelwoorden	<i>fietsbeleid, fietsinfrastructuur, vervanging en renovatie, doorwerking</i>

Afbeelding titelpagina: linksboven: Mulder, K. (2018).
rechtsboven: Fietsersbond (2017).
onder: Gemeente Amsterdam (z.j.).

Voorwoord

Voor u ligt het bachelorproject “Herinrichting in Amsterdam, de kans voor de fiets?”. Het bachelorproject is onderdeel van het afstuderen van de studie Technische Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen. De tijdsperiode van het onderzoek strekt zich uit van februari tot juni.

Het thema voor het bachelorproject is vervanging en renovatie. Er is binnen het thema gekozen voor een onderzoek naar de doorwerking van het Amsterdamse fietsbeleid bij vervanging en renovatie opgaven. Mijn interesse ligt bij de complexiteit van de opgave gerelateerd aan de wisselwerking tussen fietsbeleid en de vervangingsopgave.

Mijn dank gaat uit naar beide begeleiders. De momenten van feedback zijn belangrijk geweest in het richting geven aan mijn onderzoek en het behouden van focus. Het was zonder begeleiding niet mogelijk geweest het onderzoek voor u neer te leggen zoals dat nu is gedaan. Daarnaast wil ik mijn geïnterviewden bedanken. Bedankt voor de tijd die u voor het beantwoorden van mijn vragen heeft vrijgemaakt. Zonder uw kennis en inzichten was het niet mogelijk geweest een volledig onderzoek uit te voeren.

Veel leesplezier.

Barend Boerma
Assen, 11 juni 2018

Samenvatting

In Amsterdam nadert het functionele einde van fietsinfrastructuur door toenemende aantallen fietsers en ontstane snelheids- en afmetingsverschillen door bijvoorbeeld bakfietsen en e-bikes. Het probleem dat de basis vormt voor het onderzoek is hoe de gemeente Amsterdam institutioneel gezien omgaat met de toename van herinrichtingsopgaven om met het beleid te bereiken wat met het beleid wordt beoogd. Het onderzoek heeft als doel te analyseren hoe het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam doorwerkt in de vervanging en renovatie van fietsinfrastructuur. De onderzoeksvraag is: *'Hoe werkt het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam door in vervanging en renovatie van fietsinfrastructuur?'*. De onderzoeksvraag wordt beantwoord aan de hand van deelvragen: *'Hoe werkt het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam door in de besluitvorming over fietsinfrastructuur in de praktijk?'*, *'Hoe verloopt de implementatie van fietsbeleid bij vervanging en renovatie opgaven van de Amsterdamse fietsinfrastructuur?'*, *'Wat zijn de kansen en barrières bij vervanging en renovatie opgaven voor de doorwerking van fietsbeleid?'*. Er zijn kwalitatieve onderzoeksmethoden gebruikt, bestaande uit een beleidsanalyse van het nu geldende Amsterdamse fietsbeleid en interviews met beleidsmakers en -uitvoerders en medewerkers van de Fietsersbond.

De doorwerking van het fietsbeleid in herinrichtingsopgaven is afhankelijk van samenwerking. Daarnaast is de politiek bepalend in het wel of niet prioriteren van de fiets in het opstellen en uitvoeren van beleid. Het blijkt dat prioriteit geven aan de fiets niet vanzelfsprekend is en er een verschil is tussen het in woorden willen doen en in daden uitvoeren. Elke herinrichtingsopgave heeft zijn eigen dynamiek en vereist daarom maatwerk. Het fietsbeleid kan positief, zoals bij het Muntplein, en negatief, zoals bij de Eerste Oosterparkstraat, doorwerken. Zo zijn er voor de doorwerking van het fietsbeleid in herinrichtingsopgaven kansen en barrières met betrekking tot de politiek en financiering, pilots en beheer- en onderhoudscycli.

Over het algemeen kan gezegd worden dat de gemeente Amsterdam inspeelt op de herinrichtingsopgave en gaat voor optimale doorwerking van het beleid. Het blijkt dat de resultaten onder invloed van externe invloeden en de lokale situatie negatief kunnen verschillen van wat de beleidsmakers beogen.

Inhoud

Colofoon	2
Voorwoord	3
Samenvatting	4
1. Introductie	7
1.1 Achtergrond	7
1.2 Onderzoeksprobleem	8
1.3 Leeswijzer	8
2. Theoretisch kader	9
2.1 Large Technical System (LTS)	9
2.2 Urban Transition Lab (UTL)	9
2.3 Beleidsinput, -output en -uitkomsten	10
2.4 Doorwerking van beleid	11
2.5 Theoretische samenhang	11
2.6 Conceptueel model	12
3. Methodiek	12
3.1 Secondaire dataverzameling	13
3.2 Primaire dataverzameling	13
3.3 Ethiek	14
4. Analyse	14
5. Resultaten	15
5.1 Institutioneel raamwerk en visies	15
5.1.1 Positionering en visies van het Amsterdamse fietsbeleid	15
5.1.2 Het belang van politiek en financiering	16
5.2 Amsterdamse fietsbeleid binnen het UTL concept	17
5.3 Doorwerking van het fietsbeleid	18
5.3.1 Beleidsimplementatie en doorwerking	18
5.3.2 Negatieve doorwerking voor de fiets	18
5.3.3 Positieve doorwerking voor de fiets	19
5.3.4 Herinrichten bij beheer- en onderhoudswerkzaamheden	19
5.4 Kansen en barrières bij herinrichting	19
5.4.1 Kansen	19
5.4.2 Barrières	19
6. Conclusie	20
6.1 Hoe werkt het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam door in de besluitvorming over fietsinfrastructuur in de praktijk?	20
6.2 Hoe verloopt de implementatie van fietsbeleid bij vervanging en renovatie opgaven van de Amsterdamse fietsinfrastructuur?	21
6.3 Wat zijn de kansen en barrières bij vervanging en renovatie opgaven voor de doorwerking van fietsbeleid?	21

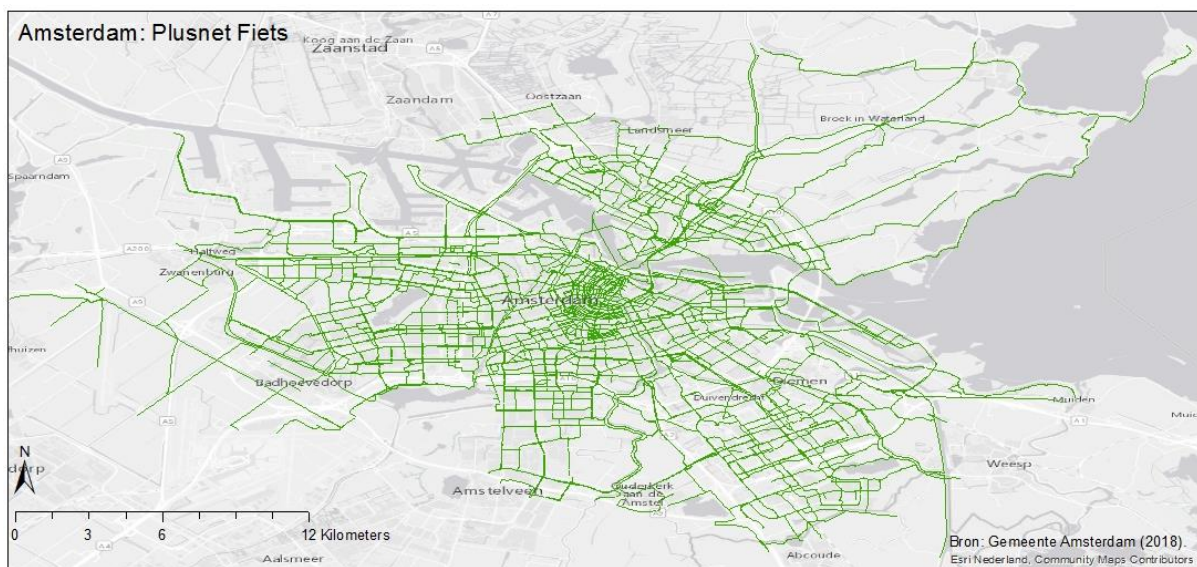
6.4 Hoe werkt het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam door in vervanging en renovatie van fietsinfrastructuur? _____	21
7. Discussie _____	22
8. Reflectie _____	23
8.1 Theoretisch kader _____	23
8.2 Proces van dataverzameling _____	23
8.3 Proces en resultaten _____	23
Literatuurlijst _____	25
Bijlagen _____	27
Bijlage 1 – Opzet interview omgevingsmanagers _____	27
Bijlage 2 - Opzet interview Vera van den Bos _____	29
Bijlage 3 - Opzet interview David Gelauff _____	30
Bijlage 4 - Opzet interview Jeroen Verhulst _____	31

1. Introductie

1.1 Achtergrond

Amsterdam staat bekend als fietsstad. Al sinds 2008 is de fiets het belangrijkste vervoersmiddel (Tour de Force, 2016), en is in 2016 met 36% veruit het meest gebruikt voor verplaatsingen (Gemeente Amsterdam, 2017). Het gebruik van de fiets groeit het snelst ten opzichte van andere vervoersmiddelen, waardoor de druk op de fietsinfrastructuur toeneemt (Gemeente Amsterdam, 2017a; Tour de Force, 2016). Daarnaast neemt het aantal verschillende type vervoersmiddelen op de fietspaden toe, met als gevolg afmetings- en snelheidsverschillen (Tour de Force, 2016). De e-bike, bakfiets en LEV's (Light Electric Vehicle) zijn hiervoor hoofdzakelijk verantwoordelijk (KiM, 2018).

Het KiM (2018) stelt de fietsverkeersveiligheid als belangrijk aandachtspunt, er is namelijk geen afname van het aantal verkeersdoden onder fietsers maar wel een toename van het aantal ernstig gewonden. Zonder ingrijpen verslechtert de verkeersveiligheid en de gemeente Amsterdam (2017) wil dit tegen gaan. Het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de stad levert kwaliteit, onderdeel hiervan is vervanging en renovatie van de fietsinfrastructuur (Gemeente Amsterdam, 2016). In het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 (Gemeente Amsterdam, 2017) wordt ervoor gekozen om de fiets, het openbaar vervoer en de auto elk op een aantal hoofdroutes prioriteit te geven, op deze plaatsen kan het ene vervoersmiddel ongehinderd doorrijden. Het resultaat voor de fiets is een fijnmazig netwerk aan fietsverbindingen onder de naam Plusnet Fiets, weergegeven in figuur 1.



Figuur 1. Plusnet Fiets Amsterdam (Gemeente Amsterdam, 2018).

De vervanging- en renovatieopgaven, met andere woorden herinrichtingsopgaven, zijn onderhevig aan veranderende maatschappelijke eisen, bijvoorbeeld met betrekking tot duurzaamheid, klimaatverandering en een veranderd scala aan actoren. Willems et al. (2016) benadrukken het belang van nieuwe beleidsarrangementen in het licht van vervanging- en renovatieopgaven. Volgens Willems et al. (2016) gaat het om het voorkomen van een mismatch tussen de technische en sociale delen van het netwerk. In het geval van fietsinfrastructuur gaat het om het einde van de functionele levensduur (Bernardini et al., 2014). Het Amsterdamse beleid wordt geanalyseerd aan de hand van het UTL concept (Nevens et al., 2013) en de doorwerkingsliteratuur van Faludi et al. (1997). Daarnaast wordt de doorwerking van het beleid geanalyseerd aan de hand van het beleidsinput, -output en -uitkomsten model van Harms et al. (2016). In het onderzoek wordt de genoemde theorie gecombineerd tot een theoretisch kader, en levert het een aanvulling op de huidige doorwerkingsliteratuur met betrekking tot het fietsbeleid.

Er is een andere aanpak vereist dan bij aanleg- en onderhoudsprojecten wordt toegepast. De maatschappelijke relevantie is helder, het fietsnetwerk is van cruciaal belang voor Amsterdam en dient goed te blijven functioneren. Het onderzoek richt zich op het huidige beleid en hoe het beleid doorwerkt in de vervangingsopgaven. Er is een kwalitatieve onderzoeksmethode gehanteerd bestaande uit interviews en een beleidsanalyse.

1.2 Onderzoeksprobleem

Het onderzoek heeft als doel te analyseren hoe het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam doorwerkt in de vervanging en renovatie van fietsinfrastructuur. Het probleem dat de basis vormt voor het onderzoek is hoe de gemeente Amsterdam institutioneel gezien omgaat met de toename van herinrichtingsopgaven om met het beleid te bereiken wat met het beleid wordt beoogd. De toenemende druk op de fietsinfrastructuur doet het einde van de functionele levensduur naderen, resulterend in de noodzakelijke herinrichting.

Het onderzoek bestaat uit een beleidsanalyse waarin de Structuurvisie Amsterdam 2040, de MobiliteitsAanpak 2030, de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, Koers 2025, het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 en het Beleidskader Verkeersnetten worden geanalyseerd. Daarnaast wordt aan de hand van interviews gezocht naar antwoorden op de vragen. Er zijn interviews gehouden met meneer Gelauff (fietsprogramma manager) mevrouw Van den Bos (beleidsmedewerkster) en meneer Verhulst (medewerker Fietsersbond) en er is contact geweest via e-mail met meneer Te Brömmelstroet (fietsprofessor) en mevrouw De Lange (medewerker Fietsersbond). De onderzoeksvraag luidt als volgt:

Hoe werkt het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam door in vervanging en renovatie van fietsinfrastructuur?

De onderzoeksvraag wordt beantwoord aan de hand van drie deelvragen:

Hoe werkt het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam door in de besluitvorming over fietsinfrastructuur in de praktijk?

Hoe verloopt de implementatie van fietsbeleid bij vervanging en renovatie opgaven van de Amsterdamse fietsinfrastructuur?

Wat zijn de kansen en barrières bij vervanging en renovatie opgaven voor de doorwerking van fietsbeleid?

De definitie van doorwerking, aangehaald in de hoofdvraag en de laatste deelvraag, komt uit een artikel van Faludi et al. (1997). Het betekent hoe beleid een rol speelt in beslissingen bij vervangingsopgaven en hoe de intenties van het beleid terug te zien zijn in de in de werkelijke wereld toegepaste maatregelen, in 2.4 *Doorwerking van beleid* volgt verdere toelichting.

1.3 Leeswijzer

Voor het onderzoek volgt na de probleem-, doel- en vraagstelling de afbakening van de theorie. Dit gebeurt in 2. *Theoretisch kader*, onderverdeeld in 2.1 *Large Technical System (LTS)*, 2.2 *Urban Transition Lab (UTL)*, 2.3 *Beleidsinput, -output en -uitkomsten*, 2.4 *Doorwerking van beleid* en 2.5 *Theoretische samenhang*. Daarnaast wordt het conceptueel model in 2.6 weergegeven en uiteengezet waarin de ondersteunende theorie voor dit onderzoek van Willems et al. (2016), Bernardini et al. (2014), Nevens et al. (2013), Harms et al. (2015) en Faludi et al. (1997).

De gebruikte methodes van dataverzameling, de beleidsanalyse en het houden van interviews staan in 3. *Methodiek*. Het hoofdstuk bestaat uit 3.1 *Secondaire dataverzameling*, 3.2 *Primaire dataverzameling* en 3.3 *Ethiek*. In hoofdstuk 4. *Analyse* volgt een beschrijving van de gebruikte methodes bij het analyseren van de verzamelde data.

In 5. *Resultaten* staan de uitkomsten van het onderzoek. Het antwoord op de onderzoeksvraag en de deelvragen wordt gegeven in hoofdstuk 6. *Conclusie*. In hoofdstuk 7 en 8 volgen achtereenvolgens de discussie en de reflectie.

2. Theoretisch kader

2.1 Large Technical System (LTS)

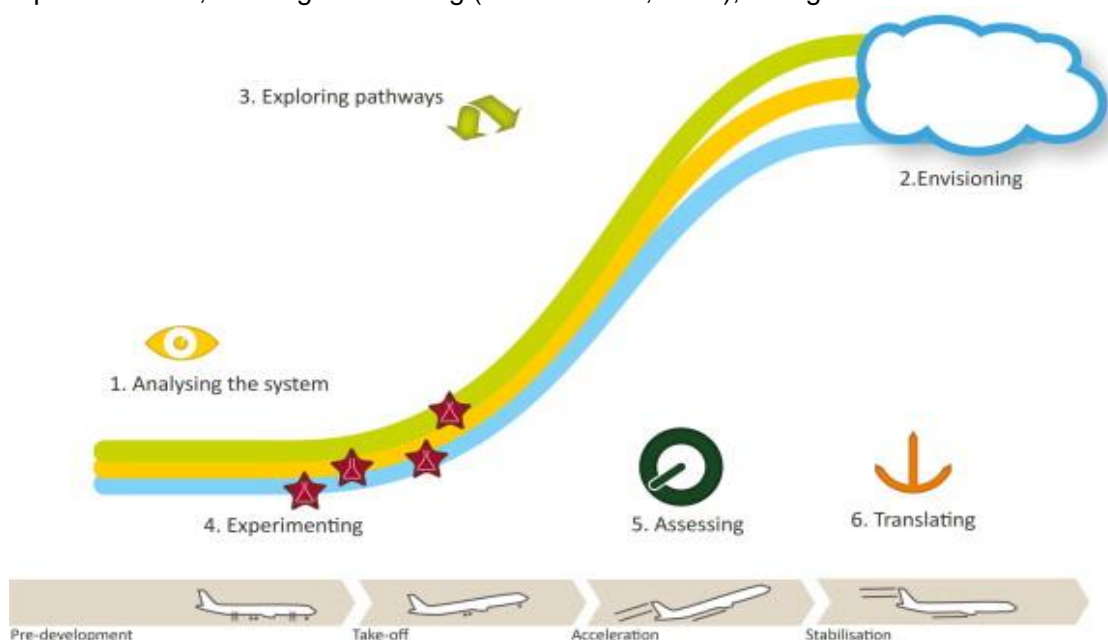
Willems et al. (2016) definiëren aan de hand van het concept Large Technical System (LTS) 4 fasen van infrastructuur: stichting, expansie, volwassenheid en herontwikkeling. Hedendaags ontstaat de noodzaak tot vervanging en renovatie, omdat de transitie van de derde, volwassenheid, naar de vierde fase, herontwikkeling, plaats vindt. Amsterdam wil een fijnmazig fietsnetwerk behouden, het is daarom nodig om de technische en sociale delen van het fietsnetwerk op elkaar af te stemmen (Willems et al., 2016). In tegenstelling tot infrastructuurnetwerken zoals de waterwegen gaat het bij fietsinfrastructuur vaak niet om technische noodzaak tot vervanging en renovatie maar om een aflopende functionele levensduur (Bernardini et al., 2014).

Het einde van de functionele levensduur nadert doordat de capaciteit van de fietsinfrastructuur door snelheids- en afmetingsverschillen, ontstaan door een toenemend en gevarieerde aantal gebruikers, ontoereikend is (Tour de Force, 2016). Volgens Willems et al. (2016) dient het beleid in te spelen op de vervanging en renovatie opgaven om een optimale doorwerking op te leveren.

Het is voor het onderzoek van belang te begrijpen dat de juiste afstemming tussen de functionele levensduur van fietsinfrastructuur en het beleid nodig is om een goed werkend fietsnetwerk te garanderen (Willems et al., 2016). Het beleid wordt geanalyseerd om te zien hoe om wordt gegaan met de vervangingsopgaven. Vervolgens is het mogelijk de doorwerking van het beleid in vervanging en renovatie opgaven te onderzoeken.

2.2 Urban Transition Lab (UTL)

De beleidstransitie die noodzakelijk is bij het omgaan met de vervangingsopgaven kan gedaan worden aan de hand van het concept Urban Transition Lab (UTL) (Nevens et al., 2013). De UTL benadering bestaat uit zes stappen: systeemanalyse, opstellen visie, verkenning beleidspaden, experimenteren, toetsing en vertaling (Nevens et al., 2013), zie figuur 2.



Figuur 2. Transitions to sustainable development (Nevens et al., 2013).

Het gaat bij de beleidstransitie om proces op lange termijn, waarbij de actoren die te maken hebben met het opstellen en uitvoeren van het beleid worden gecoördineerd, samengebracht en beïnvloed om met de vervangingsopgaven om te kunnen gaan (Nevens et al., 2013). De actoren kunnen een nieuwe rol krijgen en moeten bereid zijn deze te vervullen (Nevens et al., 2013). Het is daarom van belang dat er binnen het beleidstransitie proces ruimte is voor leren, reflecteren en ontwikkelen van alternatieve oplossingen met als doel tot geschikt beleid te komen dat met de vervangingsopgaven om kan gaan (Nevens et al., 2013). Er is ander beleid noodzakelijk om nu en in de toekomst met slimmere en duurzamere manieren de drukte op de fietspaden in combinatie met maatschappelijke dynamieken te kunnen coördineren (Nevens et al., 2013).

Het onderzoek richt zich niet op het accommoderen van de beleidstransitie, wel wordt gekeken hoe het huidige Amsterdamse beleid zich verhoudt tot de transitie stappen van Nevens et al. (2013) (figuur 2). Het begrijpen van de doorwerking van het Amsterdamse fietsbeleid begint bij het analyseren van hoe de beleidsstukken zich tot elkaar verhouden en welke veranderingen in aanpak in opstellen en uitvoeren van het beleid met de rollen die actoren hierbij spelen te zien zijn. Er is gekeken naar de beleidstransitie en de doorwerking van het huidige Amsterdamse fietsbeleid door middel van het analyseren van het nu van kracht zijnde beleid, dit gaat om beleid uit de periode 2011 tot en met 2018.

2.3 Beleidsinput, -output en -uitkomsten

De kennis over hoe fietsbeleid doorwerkt is beperkt en limiteert het proces waarbij geleerd wordt van eerder beleid (Harms et al., 2016). Het onderzoek richt zich op de doorwerking van het fietsbeleid in vervanging en renovatie opgaven waarbij het input, output en uitkomsten model van Harms et al. (2016) geschikt is om de doorwerking te analyseren. Het is in het analyseren van de doorwerking volgens Harms et al. (2016) belangrijk te kijken naar hoe beleid is opgesteld en uitgevoerd en in hoeverre er wordt voorzien in adequate fietsinfrastructuur. Daarnaast spelen externe factoren, zoals veranderende maatschappelijke eisen een rol (Harms et al., 2016).

In het model bepalen de beleidsinput en de beleidsoutput de beleidsuitkomsten, waarmee de uiteindelijke doorwerking wordt bedoeld (Harms et al., 2016). De beleidsinput bestaat uit de institutionele condities en het institutionele raamwerk waarin fietsbeleid is opgesteld (Harms et al., 2016). Het gaat om samenwerking en krachtsverhoudingen tussen actoren, de beschikbare financiële middelen en de helderheid en continuïteit van beleidsdoelen (Harms et al., 2016).

Onder beleidsoutput valt de vertaling naar infrastructurele maatregelen en de daadwerkelijke infrastructurele veranderingen, waarbij de aantrekkelijkheid en mogelijkheden voor de fiets verbeteren (Harms et al., 2016).

De beleidsuitkomsten, de doorwerking, van het beleid zijn moeilijk meetbaar, er kan gekeken worden naar de verandering van fietsgebruik in de modaliteitsverdeling en naar de verandering in fietsverkeersveiligheid (Harms et al., 2016).

Volgens Harms et al. (2016) is veelomvattende en lange termijn planning cruciaal in het coördineren van de verschillende strategieën die de fietsinfrastructuur en de aantrekkelijkheid van fietsen verbeteren. Daarnaast dient beleid flexibel en adaptief te kunnen zijn, waarbij afgezien van welke actoren betrokken zijn coördinatie en samenwerking belangrijk zijn (Harms et al., 2016).

Het model van Harms et al. (2016) is verwerkt in het conceptueel model (figuur 3). In de beleidsanalyse en in de interviews is gebruik gemaakt van het model om de doorwerking van het Amsterdamse fietsbeleid te analyseren.

2.4 Doorwerking van beleid

Voor het analyseren van de doorwerking van het fietsbeleid wordt gebruik gemaakt van de doorwerkingsliteratuur van Faludi et al. (1997). Volgens Faludi et al. (1997) is het concept doorwerking geschikt om inzicht te krijgen in hoe het beleid is gerelateerd aan uiteindelijk gekozen oplossingen en helpt bij de beoordeling van het beleid. De infrastructurele ingrepen kunnen niet alleen beoordeeld worden op de overeenstemming tussen wat het beleid voorschrijft en de uiteindelijke ingrepen, een slechte overeenstemming betekent niet direct een slechte doorwerking (Faludi et al., 1997). Het beleid heeft als functie het vormen van een raamwerk, waar actoren bij het maken van beslissingen over maatregelen een beroep op kunnen doen (Faludi et al., 1997). In hoeverre actoren gebruik maken van de in het beleid genoemde statements in hun overwegingen bij het maken van beslissingen bepaalt hoe het beleid doorwerkt (Faludi et al., 1997).

De doorwerking zoals beschreven door Faludi et al. (1997) is verwerkt in het conceptueel model (figuur 3). Het wordt door middel van de beleidsanalyse duidelijk wat het huidige Amsterdamse fietsbeleid is. Vervolgens blijkt uit de interviews in hoeverre het beleid bepalend is geweest in het komen tot een daadwerkelijke infrastructurele ingreep.

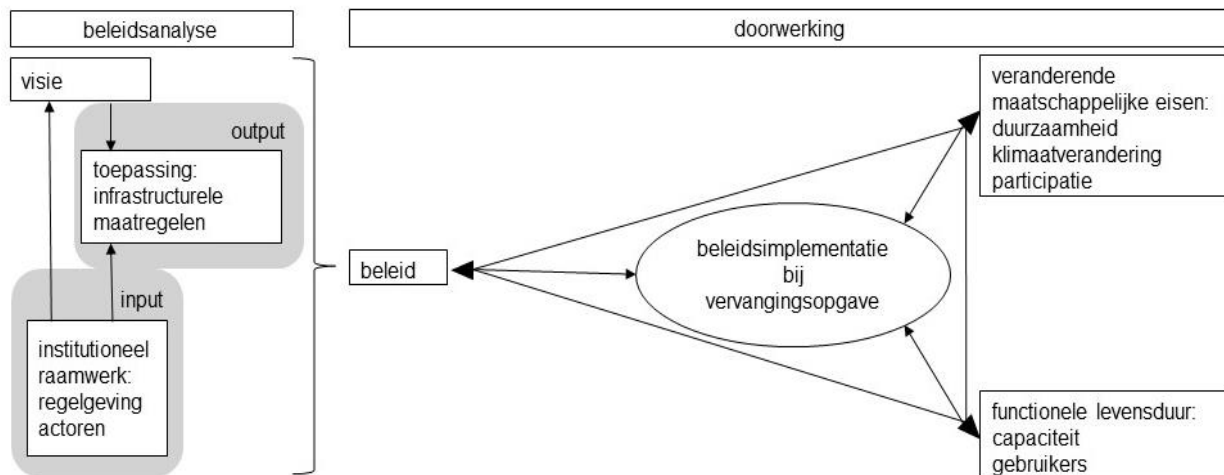
2.5 Theoretische samenhang

Het onderzoek richt zich op de doorwerking van het huidige Amsterdamse fietsbeleid in vervanging en renovatie projecten. Hierbij is het van belang het beleid af te stemmen op de staat van de fietsinfrastructuur, welke het einde van haar functionele levensduur nadert, om een goed functioneren te kunnen garanderen (Willems et al., 2016). Hoe het beleid is verandert in het licht van vervangingsopgaven blijkt uit de beleidsanalyse. Daarnaast geeft de beleidsanalyse inzicht in hoe het beleid doorwerkt. Voor de analyse is gebruik gemaakt van het UTL concept van Nevens et al. (2013) in samenhang met het doorwerkingsconcept van Faludi et al. (1997). De onzekerheid die Faludi et al. (1997) noemt ontbreekt in het UTL concept en wordt toegevoegd.

Nevens et al. (2013), Faludi et al. (1997) en Harms et al. (2016) vullen elkaar aan in het benoemen van belang zijnde zaken bij het analyseren de doorwerking van fietsbeleid. Het gaat om toetsing, vertaling en het belang van monitoring en evaluatie met duidelijke toetsingswaarden en een van te voren beschreven proces. Volgens Faludi et al. (1997), Willems et al. (2016), Nevens et al. (2013) en Harms et al. (2015) neemt de participatie bij het opstellen en uitvoeren van beleid toe en is deze gevarieerder, ook zijn infrastructurele ingrepen onderhevig aan veranderende maatschappelijke eisen, bijvoorbeeld met betrekking tot duurzaamheid en klimaatverandering.

De samenhang tussen de voor het onderzoek van belang zijnde theorieën is verwerkt in het conceptueel model (figuur 3).

2.6 Conceptueel model



Figuur 3. Conceptueel model

Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van het conceptueel model (figuur 3). De linkerkant van het model valt onder de beleidsanalyse en de rechterkant onder doorwerking.

De beleidsanalyse (linkerkant figuur 3) is gestructureerd naar de beleidsinput, -output en -uitkomsten van Harms et al. (2016) in combinatie met het UTL concept van Nevens et al. (2013) en aangevuld door Faludi et al. (1997). De beleidsinput bestaat uit het institutionele raamwerk, waarin duidelijk wordt welke actoren betrokken zijn bij het opstellen en uitvoeren van het beleid (Faludi et al., 1997; Harms et al., 2016). Aan de hand van het institutionele raamwerk wordt een visie ontwikkelt, samen met de beleidsinput resulterend in de beleidsoutput. De beleidsoutput bestaat uit de vertaling van het beleid naar mogelijk inzetbare infrastructurele maatregelen. De beleidsanalyse toont hoe het beleid tot stand is gekomen en hoe de uitvoering en evaluatie beschreven staan, en geeft inzicht in hoe het beleid dient door te werken (Faludi et al., 1997).

De doorwerking (rechterkant figuur 3) toont de van invloed zijnde variabelen bij de beleidsimplementatie bij vervangingsopgaven. De functionele levensduur van fietsinfrastructuur, waaronder de huidige capaciteit en het aantal (toekomstige) gebruikers (Bernardini et al., 2014) is van invloed. Ook worden het beleid en de beleidsimplementatie beïnvloed door veranderende maatschappelijk eisen, waaronder klimaatverandering en duurzaamheid (Faludi et al., 1997; Willems et al., 2016; Nevens et al., 2013; Harms et al., 2015). Daarnaast speelt veranderende participatie een rol, een groter aantal en verschillende actoren willen invloed hebben op het beleid en op de uiteindelijk te nemen beslissingen bij de vervangingsopgaven (Nevens et al., 2013).

3. Methodiek

Voor de beantwoording van de onderzoeksvraag: 'Hoe werkt het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam door in vervanging en renovatie van fietsinfrastructuur?' is het van belang beleidsstukken te analyseren om te begrijpen hoe beleid door zou kunnen werken bij het vervangen en renoveren van fietsinfrastructuur in Amsterdam. Daarnaast zijn interviews relevant om te tonen hoe het beleid doorwerkt in de praktijk en daar wordt vertaald naar daadwerkelijke ingrepen.

De secundaire en primaire dataverzameling resulteren in data die inzicht geeft in hoe de gemeente Amsterdam institutioneel gezien omgaat met de fysieke noodzaak tot vervanging en renovatie van de fietsinfrastructuur en hoe het Amsterdamse fietsbeleid doorwerkt in de vervanging en renovatie van fietsinfrastructuur.

Voor het onderzoek wordt kwalitatieve data verzameld door middel van de beleidsanalyse en het houden van interviews. De gebruikte methodiek wordt per type data uiteengezet, vervolgens worden de ethische overwegingen besproken.

3.1 Secundaire dataverzameling

De secundaire dataverzameling bestaat uit een beleidsanalyse. Voor het beantwoorden van de onderzoeksvraag is het relevant om te analyseren hoe de huidige Amsterdamse beleidsstukken in elkaar doorwerken. Naar aanleiding van interviews en globaal gelezen beleidsstukken zijn de relevante nu van kracht zijnde beleidsdocumenten geselecteerd en onderstaand genoemd met daarachter tussen haakjes het jaar van publicatie:

- Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011)
- MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030 (2013)
- Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)
- Koers 2025 (2016)
- Meerjarenplan Fiets 2017-2022 (2017)
- Beleidskader Verkeersnetten (2018)

Het doel van de beleidsanalyse is het afleiden van het Amsterdamse fietsbeleid en de beoogde doorwerking. Het gaat om de positionering van beleid ten opzichte van de andere beleidsdocumenten, de visie en doelen en de mogelijk te nemen infrastructurele maatregelen. Ook geeft de beleidsanalyse inzicht in de functionele levensduur van de fietsinfrastructuur en de veranderende maatschappelijke eisen.

Een nadeel van de verzamelde data door middel van de beleidsanalyse is de interpretatieruimte die het biedt aan de onderzoeker, data kan anders geïnterpreteerd worden dan door beleidsmakers is bedoeld, dit geldt ook voor het houden van interviews (Sibinga, C.Th.S., 2018). Het effect hiervan is beperkt door het in grote lijnen kennis te hebben van wat met het beleid wordt bedoeld naar aanleiding van de interviews. Het niet gericht opzoek gaan naar antwoorden en daarmee open-minded zijn voor alle mogelijke resultaten is cruciaal (Clifford et al., 2010).

3.2 Primaire dataverzameling

Het houden van interviews is voor het onderzoek relevant om te begrijpen hoe in de praktijk beleid wordt vertaald naar daadwerkelijke aanpassingen van fietsinfrastructuur bij vervanging en renovatieprojecten. De geïnterviewden en hun functie staan weergegeven in tabel 1, waarbij niemand anoniem wilde blijven.

Geïnterviewde	Functie	In vervolg genoemd
Vera van den Bos	Amsterdamse beleidsmedewerkster en medeschrijfster Meerjarenplan Fiets	interview beleidsmedewerkster Bos
David Gelauff	Programmamanager Programmteam Fiets, uitvoerder van het Meerjarenplan Fiets	interview fietsprogramma manager Gelauff
Jeroen Verhulst	Lid van de Fietsersbond	interview medewerker Fietsersbond Verhulst

Tabel 1. Functies geïnterviewden.

De interviews zijn semigestructureerd, wat ruimte biedt voor de specifieke inbreng van de geïnterviewde (Clifford et al., 2010), zo ontstaat een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de doorwerking van het fietsbeleid. Naast de interviews is data verzameld via e-mails, zie tabel 2.

Respondent	Functie	In vervolg genoemd
Brömmelstroet, M. te	Fietsprofessor en werkend aan de Universiteit van Amsterdam	email fietsprofessor Brömmelstroet
Lange, M. de	Lid van de Fietsersbond	email medewerkster Fietsersbond Lange

Tabel 2. Functies respondenten.

De semigestructureerde vraagstelling bij de interviews is volledig gebaseerd op de theorie en de variabelen in het conceptueel model, terug te vinden in bijlagen 2 tot en met 5. De interviews liggen aan de basis van het begrijpen van de relaties tussen het beleid, de functionele levensduur, de veranderende maatschappelijke eisen en de uiteindelijke beleidsimplementatie bij de vervangingsopgave. De vragen gaan in op de partijen bij het opstellen en uitvoeren van het beleid en hun samenwerking, de visie van beleid, de werkelijke infrastructurele ingrepen en invloeden van externe partijen waaronder de Fietsersbond.

Het voordeel van kwalitatieve dataverzameling door middel van interviews is de mogelijkheid tot doorvragen en het uiteindelijk krijgen van een indicatie wat leeft onder de personen betrokken bij het opstellen en uitvoeren van het Amsterdamse fietsbeleid (Sibinga, C.Th.S., 2018). Een nadeel is de interviewer bias, als interviewer op zoek gaan naar bepaalde antwoorden en hier de geïnterviewde bij beïnvloeden (Sibinga, C. Th. S., 2018).

3.3 Ethiek

In het onderzoek is omgegaan met ethische overwegingen door deze van te voren te benoemen en rekening mee te houden. De rechten van betrokken individuen, maatschappijen en omgevingen moeten beschermd worden (Clifford et al., 2010). Hier is mee omgegaan door geïnterviewden van te voren vertellen waar het onderzoek over gaat en of de door hen gegeven informatie gebruikt mag worden voor het onderzoek, wat hun rol is en of ze hierin anoniem willen blijven. Er is toestemming gevraagd voor het maken van audio-opnames en ook is duidelijk aangegeven dat het interview te alle tijde afgebroken mag worden. Het onderzoek moet integer plaats vinden (Clifford et al., 2010). Hier is mee omgegaan door transparant te werk te gaan in het doen van onderzoek en het helder communiceren van de resultaten.

4. Analyse

De verzamelde kwalitatieve data wordt geanalyseerd aan de hand van codes. Het proces van codering gebeurt deductief en inductief (Clifford et al., 2010). De codes zijn eerst deductief, vanuit de theorie en globaal doorgenomen beleidsdocumenten, tot stand gekomen, met het conceptueel model als uitgangspunt. Vervolgens zijn inductief, op basis van data verkregen uit interviews en tijdens het proces van het analyseren van beleid, relevante codes toegevoegd. De samenhang tussen deductief en inductief coderen is van belang om een zo compleet mogelijk beeld krijgen van de doorwerking van het Amsterdamse fietsbeleid in vervanging en renovatie opgaven (Clifford et al., 2010).

In tabel 3 staat het coderingsschema met de deductieve codes in het zwart, de niet relevant gebleken codes door niet voorkomen in de beleidsdocumenten in het rood en de inductieve codes in het groen.

conceptueel model					
input: institutioneel raamwerk: regelgeving, actoren	output: toepassing: infrastructurele maatregelen	visie	beleidsimplementat ie bij vervangingsopgave	functionele levensduur	veranderende maatschappelijke eisen
raamwerk / regelgeving / institutionele condities	innovatie / experimenteren / pilot	doelen / beleids- uitgangspunten / ambitie / motto	herinrichting / herontwikkeling / gebiedsgericht / meekoppelkansen	capaciteit / ruimtegebruik	klimaat / duurzaam / duurzame mobiliteit
actoren / partijen / samenwerking / participatie / belangen	fiets / fietsinfrastructuur / fietsgebruik / maatregelen / aanpassingen / ingrepen		doorwerking / analyseren / vertalen / beoordelen / effectiviteit / onzekerheid / evaluatie / uitvoering / toetsing / monitoring / praktijk / realisatie		eisen bevolking
	aanleg / onderhoud / vervanging / renovatie				

Tabel 3. Coderingsschema.

Na de analyse van de inhoud op basis van de gemaakte codes volgt het herkennen van patronen in de verzamelde data met de mogelijk overkoepelende thema's (Bowen, 2009). De analyse maakt het mogelijk van belang zijnde onderwerpen te identificeren en de relaties tussen het beleid en daadwerkelijke infrastructurale maatregelen beter te begrijpen (Hesse-Biber & Leavy, 2010).

In de beleidsdocumenten is gezocht op de codes, relevante stukken tekst zijn geplaatst onder de aangaande variabelen uit het theoretisch kader en het conceptueel model. Alle relevante stukken tekst zijn per set variabelen samengevoegd in volzinnen. Alles gebeurt per beleidsstuk, resulterend in zes tabellen. Het verder analyseren van de data gebeurt in het programma Atlas.ti 8. De zes tabellen zijn geanalyseerd en samengevoegd onder thema's. Voor het analyseren van de interviews is dezelfde methode gebruikt. Het gebruik van hetzelfde coderingsschema maakte het mogelijk de kwalitatieve data in Atlas.ti 8 samen te voegen en de relaties die tussen de beleidsanalyse en de interviews naar voren komen te herkennen en te benoemen.

5. Resultaten

De verzamelde data levert resultaten op, deze zijn geordend op basis van het conceptueel model en het coderingsschema. De resultaten zijn gestructureerd aan de hand van het conceptueel model, het coderingsschema en de deelvragen.

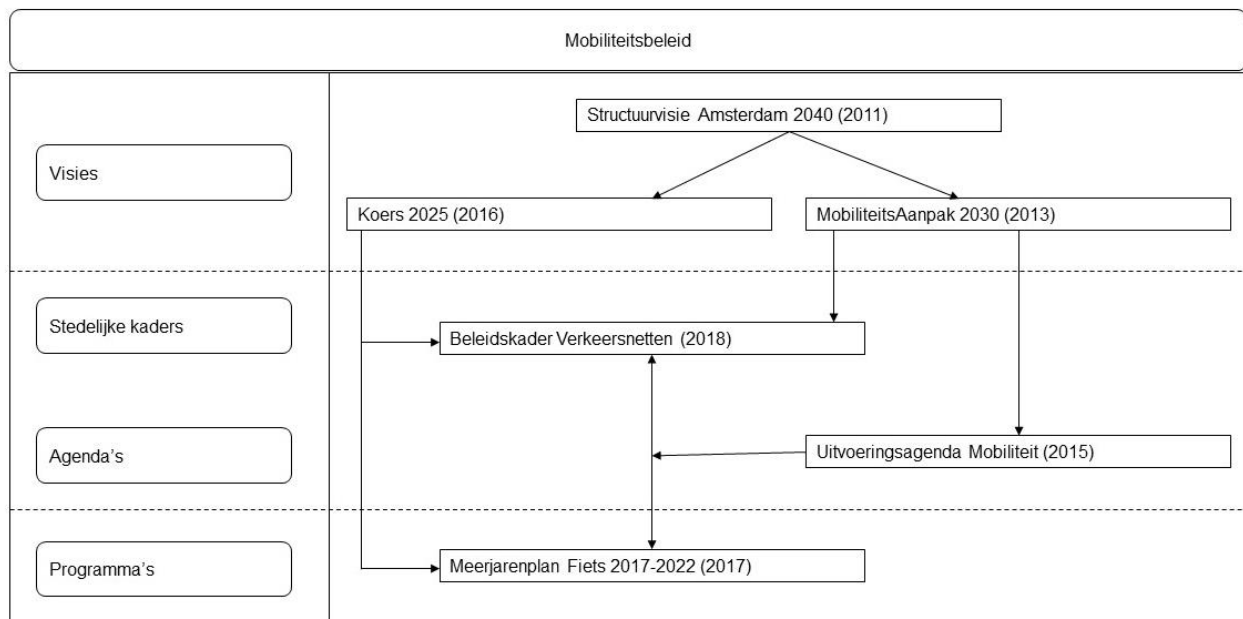
5.1 Institutioneel raamwerk en visies

5.1.1 Positionering en visies van het Amsterdamse fietsbeleid

Het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam bestaat uit visies, stedelijke kaders, agenda's en programma's. De positionering en onderlinge verhoudingen van de zes geanalyseerde beleidsdocumenten staat weergegeven in figuur 4.

De Structuurvisie 2040 is leidend bij het opstellen van beleid. Het doel is in het kort: economisch sterk en duurzaam, in woorden van de Structuurvisie: "Amsterdam ontwikkelt zich verder als kernstad van internationaal concurrerende en duurzame Europese metropool." (Gemeente Amsterdam, 2011., p. 8). De woonopgave benoemd in de Structuurvisie is uitgewerkt in Koers 2025. Hierin volgt de ambitie om 50.000 woningen te ontwikkelen, dit vereist een goede

gebiedsaansluiting mede door aansluiting op de huidige fietsinfrastructuur. Koers 2025 werkt door in het Beleidskader Verkeersnetten en het Meerjarenplan Fiets.



Figuur 4. Positionering Amsterdams fietsbeleid.

In de Structuurvisie ligt de nadruk bij de bereikbaarheid per fiets, waarbij het fijnmazige fietsnet wordt onderhouden en uitgebreid. De uitwerking hiervan staat in de MobiliteitsAanpak 2030 met hoofdlijn: *“Meer mobiliteit met minder middelen en ruimte.”* (Gemeente Amsterdam, 2013., p. 8).

De Uitvoeringsagenda Mobiliteit geeft voorrang aan bepaalde maatregelen, is gericht op de uitvoering van de maatregelen in de MobiliteitsAanpak 2030 en levert input aan het Meerjarenplan Fiets en het Beleidskader Verkeersnetten.

Het Meerjarenplan Fiets is een programma binnen de gestelde kaders en geldt niet als specifiek beleid voor de periode tot 2022 met een perspectief naar 2030 (Gemeente Amsterdam, 2017; interview beleidsmedewerkster Bos) met als eindresultaat: *“Fietsers in Amsterdam bereiken hun bestemming via royale, directe, snelle, egale en herkenbare routes. Dit betekent dat fietsers gebruik kunnen maken van een fijnmazig netwerk van autoluwe fietsstraten of vrijliggende fietspaden van ten minste 2,5 meter breed, voorzien van rood asfalt.”* (Gemeente Amsterdam, 2017., p. 13). De neerslag van het overkoepelende beleid in het Meerjarenplan Fiets is volgens meneer Gelauff (interview fietsprogramma manager) redelijk helder en resulteert in een redelijk goede vertaling naar concrete maatregelen.

Het Meerjarenplan Fiets, de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak 2030 en Koers 2025 samen met actuele ontwikkelingen op het gebied van de fiets vormen input voor het Beleidskader Verkeersnetten. Hierin staat het bereiken van *“Een fijnmazig samenhangend netwerk van kwalitatief goede, comfortabele aaneengesloten en veilige fietsroutes,”* (Gemeente Amsterdam, 2018., p. 19) centraal. Het Beleidskader Verkeersnetten is de basis voor investeringen, herinrichtingsplannen en andere maatregelen om de verkeersdoorstroming te verbeteren en vormt het toetsingskader voor ruimtelijke plannen (Gemeente Amsterdam, 2018).

5.1.2 Het belang van politiek en financiering

Harms et al. (2016) stelt dat de doorwerking van het beleid mede het resultaat is van de input, het institutionele raamwerk bestaande uit regelgeving en actoren. Het geheel aan partijen dat bepalend is voor het opstellen en het uitvoeren van beleid is afhankelijk van het beschikbaar gestelde geld.

De beschikbaarheid van middelen bij het Rijk en de Stadsregio Amsterdam bepaalt waar infrastructurele investeringen worden gedaan (Gemeente Amsterdam, 2011; 2015; 2018). De gemeente Amsterdam stelt 351 miljoen beschikbaar voor de fiets in de periode 2017-2022, waarvan 54 miljoen bestemd is voor het Meerjarenplan Fiets (Gemeente Amsterdam, 2017).

Voor de dure infrastructurele maatregelen zijn geen middelen gereserveerd, deze dienen afzonderlijk afgewogen te worden door het Programmateam Fiets, het college van B&W of de gemeenteraad (Gemeente Amsterdam, 2017). Hieruit blijkt dat prioriteit geven aan de fiets niet vanzelfsprekend is en er een verschil is tussen het in woorden willen doen en in daden uitvoeren. Meneer Verhulst (interview medewerker Fietsersbond) ondersteunt dit: *“De gemeente wilde het altijd wel, dat was het punt niet, maar er was steeds geen geld voor. Op het laatste moment werden de plannen weer terug getrokken omdat het geld ergens anders besteed moest worden.”*. Het blijkt dat de politiek bepalend is in het vooropstellen van de fiets en daarmee voor de doorwerking van het fietsbeleid. De politiek kan zo een steunpilaar zijn voor de fiets (interview medewerker Fietsersbond Verhulst).

Hoeveel aandacht uitgaat naar de fiets in de komende jaren is mede afhankelijk van het nog te vormen college. De hoop op een betere positie voor de fiets groeit, het Meerjarenplan Fiets levert maatregelen waarvan uitvoering de komende jaren plaatsvindt, tezamen met een mogelijk betekenisvolle rol voor GroenLinks in de Amsterdamse politiek.

5.2 Amsterdamse fietsbeleid binnen het UTL concept

In het Amsterdamse fietsbeleid krijgt vervanging en renovatie in de vorm van herinrichtingsprojecten een steeds grotere plek toebedeelt door de toenemende druk op de fietsinfrastructuur door een toenemend aantal gebruikers en de groei van afmetings- en snelheidsverschillen. Zoals meneer Verhulst (interview medewerker Fietsersbond) stelt is de fietsinfrastructuur veelal niet geschikt voor steeds meer *canta's*, *biro-achtige* voertuigen en bakfietsen. Mevrouw Van den Bos (interview beleidsmedewerkster) vat het samen onder de noemer LEV's (Light Electric Vehicle), die in de toekomst het ruimteprobleem op de fietspaden versterken.

Naast het vervangen van huidige delen van de fietsinfrastructuur blijft de aanleg een belangrijke plaats innemen. De groei van de stad en het fietsgebruik vereist de aanleg en het verbeteren van (nieuwe) verbindingen (Gemeente Amsterdam, 2011; 2013; 2015; 2017; 2018). Het huidige beleid is te omvangrijk en daardoor belemmerend bij het uitvoeren van gewenste maatregelen, aanpassingen zijn nodig om meer mogelijk te maken (interview beleidsmedewerkster Bos; Gemeente Amsterdam, 2011). Daarnaast sluit het beleid (vaak) niet meer aan bij duurzame ambities en maatschappelijke behoeften (Gemeente Amsterdam, 2016).

Het Amsterdamse fietsbeleid wordt geanalyseerd door het te vergelijken met het concept Urban Transition Lab (UTL) aangevuld met de doorwerkingsliteratuur van Faludi et al. (1997). De UTL benadering bestaat uit zes stappen: systeemanalyse, opstellen visie, verkenning beleidspaden, experimenteren, toetsing en vertaling (Nevens et al., 2013), met het noemen van onzekerheid als aanvulling van Faludi et al. (1997).

In het Amsterdamse fietsbeleid zijn de volgende stappen te herkennen: het verkennen van beleidspaden, het experimenteren en de toetsing en vertaling. Het verkennen van beleidspaden gebeurt door het erkennen dat samenwerking een voorwaarde is bij het doen slagen van opgaven op het gebied van fietsinfrastructuur (Gemeente Amsterdam, 2011; 2013; 2017; 2018), bijvoorbeeld uitgedrukt in: *“Het succes van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit valt of staat bij een goede samenwerking met alle betrokken partijen.”* (Gemeente Amsterdam, 2015., p. 40). De samenwerking wordt gezocht en neemt toe met het Rijk, Stadsregio Amsterdam, de stadsdelen, belangenorganisaties, zoals de Fietsersbond en bewoners. Ook publiek-private samenwerking neemt toe, waaronder met kennisinstellingen, om samen tot innovatieve pilots te komen op het gebied van fietsinfrastructuur. Zo biedt Amsterdam in de periode 2013 tot 2018 steeds meer ruimte voor innovatie en experimenten met herinrichting van straten op de korte termijn, waar na

positieve uitkomsten definitieve aanpassing kan plaatsvinden (Gemeente Amsterdam, 2013; 2015; 2017).

De in het maken van beleid en in de uitvoering van projecten spelende onzekerheid, benoemt door Faludi et al. (1997) wordt erkend door Amsterdam (Gemeente Amsterdam, 2011; 2013; 2016; 2017). De onzekerheid in het beleid hangt samen met de functionele levensduur van fietsinfrastructuur en de veranderende maatschappelijke wensen (figuur 3. Conceptueel model).

De evaluatie en monitoring verschuift van niet vast omlijnd in de Structuurvisie 2040 naar scherpe formuleringen van doelen en criteria van het monitoren met als doel, zoals in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit: “, *zodat we telkens kunnen beoordelen of een maatregel ook echt het gewenste effect heeft gehad.*” (Gemeente Amsterdam, 2014., p. 40). Het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam bevat aspecten van de UTL benadering en de doorwerkingstheorie, wat het mogelijk maakt op de juiste manier te handelen bij het toenemende aantal herinrichtingsprojecten.

5.3 Doorwerking van het fietsbeleid

5.3.1 Beleidsimplementatie en doorwerking

Amsterdam hanteert een adaptieve aanpak om in te kunnen spelen op het sneller naderen van het einde van de functionele levensduur van fietsinfrastructuur door de toenemende groei van het aantal gebruikers en de toename in afmetings- en snelheidsverschillen (Gemeente Amsterdam, 2017). Ook moet gereageerd kunnen worden op veranderende maatschappelijke eisen, waaronder klimaatverandering (Gemeente Amsterdam, 2016). Daarnaast is flexibiliteit belangrijk om in te spelen op de steeds specifiekere eisen van de bevolking (Gemeente Amsterdam, 2011).

Voorop staat het feit dat doorwerking van beleid bij vervanging van fietsinfrastructuur niet 1:1 gebeurt (interview beleidsmedewerkster Bos) en het moeilijk eenduidig te zeggen is hoe dit wel gebeurt (email medewerkster Fietsersbond Lange). Elk project heeft zijn eigen dynamiek, waardoor de uiteindelijke ingrepen per project verschillen (email medewerkster Fietsersbond Lange; Gemeente Amsterdam, 2011; 2018). In de praktijk spelen bij implementatie van fietsbeleid extra overwegingen naar aanleiding van lokale en externe invloeden een rol, hierdoor is in de uitvoering maatwerk vereist (Gemeente Amsterdam, 2015; 2018). Een ontwikkeling is dat ingrepen vaker contextafhankelijk worden gemaakt, en niet vanuit harde ontwerprichtlijnen wordt gewerkt (email fietsprofessor Brömmelstroet).

In de doorwerking van het fietsbeleid blijven conflicten bestaan tussen de gemeente, verantwoordelijk in de uitvoering, en andere partijen, waaronder bijvoorbeeld de Fietsersbond. De conflicten gaan voornamelijk over vormgevingsvoorwaarden en inrichtingseisen bij herinrichtingen, zoals het willen plaatsen van klinkers in plaats van het gebruik van rood asfalt (interview medewerker Fietsersbond Verhulst). Het is mogelijk dat de doorwerking van fietsvriendelijke maatregelen een negatief resultaat oplevert voor de fiets. De menging van gemotoriseerd en fietsverkeer kan bij overheersing van gemotoriseerd verkeer de situatie van de fietser verslechteren, ondanks het verlagen van de snelheid naar 30km/u (interview medewerker Fietsersbond Verhulst).

5.3.2 Negatieve doorwerking voor de fiets

Volgens Verhulst (interview medewerker Fietsersbond) is de herinrichting van de Eerste Oosterparkstraat een voorbeeld waar de situatie voor de fiets verslechtert. De herinrichting van deze doorgaande fietsverbinding was nodig door te drukke voetgangers en fietsersstromen voor de huidige infrastructuur (Gemeente Amsterdam, 2018a). Het opheffen van de vrijliggende fietspaden zorgt voor meer ruimte voor de voetganger. De fiets vindt ruimte door samenvoeging met de rijbaan, terwijl het aantal motorvoertuigen te hoog ligt om een fietsstraat te zijn (Gemeente Amsterdam, 2016a). De verkeersveiligheid verslechtert voor de fietser, waar deze over klinkers

moet rijden en makkelijk opzij te drukken is door het gemotoriseerd verkeer (interview medewerker Fietsersbond Verhulst).

5.3.3 Positieve doorwerking voor de fiets

Een voorbeeld waar de doorwerking van het fietsbeleid lijn was met wat de beleidsmakers bedoelden is het fietsvriendelijker inrichten van het Muntplein (interview medewerker Fietsersbond Verhulst). Op het Muntplein komen diverse wegen en modaliteiten samen, hier veroorzaakte het vele doorgaande autoverkeer problemen (interview medewerker Fietsersbond Verhulst). De oplossing is gevonden in het knippen van de weg voor autoverkeer, zoals eerder genoemd heeft de inzet van de politiek en met name VVD-wethouder Litjens de doorslag gegeven. De ontwikkeling van het Muntplein volgens meneer Verhulst (interview medewerker Fietsersbond): “, *dat hebben we enorm toegejuicht, dat is een enorme doorbraak geweest, want het hele centrum profiteert van minder autoverkeer.*”. In de nieuwe situatie is de fietsveiligheid verbeterd (interview medewerker Fietsersbond Verhulst).

5.3.4 Herinrichten bij beheer- en onderhoudswerkzaamheden

Het uitgangspunt bij herinrichtingsprojecten is het bepalen van te nemen maatregelen voordat beheer- en onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden en deze gelijktijdig uit te voeren (interview fietsprogramma manager Gelauff; Gemeente Amsterdam, 2015; 2017; 2018). Het einde van de onderhoudscyclus geldt vaak als moment om te vernieuwen, waaronder het verbreden van fietspaden en -stroken (email fietsprofessor Brömmelstroet), er wordt dan gekeken wat tegelijkertijd meegenomen kan worden (interview beleidsmedewerker Bos). Hoe ver een bepaalde straat is in haar onderhoudscyclus speelt een rol bij het bepalen van de prioriteiten en kan voor straten in het begin van hun onderhoudscyclus problemen geven wanneer de druk op de fietsinfrastructuur toeneemt, de keuze valt hier eerst op het nemen van slimme maatregelen (Gemeente Amsterdam, 2017). Er worden door de gemeente Amsterdam geen voorbeelden van de slimme maatregelen gegeven. Er wordt pas ingegrepen wanneer het door een te grote druk op de fietsinfrastructuur noodzakelijk is, zoals in de Van Woustraat (interview medewerker Fietsersbond Verhulst).

De dure projecten, genoemd als ‘showcases’ en ‘icoonprojecten’, krijgen voorrang op de straten waar ingrijpen noodzakelijker is, deze zijn afhankelijk van de onderhoudscyclus (interview medewerker Fietsersbond Verhulst). Naast inspelen op onderhoudswerkzaamheden moet de ingreep gezien worden in een bredere context, los van het lokale belang is er het belang in het netwerk. Vooral bij het Plusnet Fiets, waar de fiets prioriteit krijgt boven andere modaliteiten, is het belang op stadsniveau groter dan het lokale belang (Gemeente Amsterdam, 2015; 2018).

5.4 Kansen en barrières bij herinrichting

5.4.1 Kansen

De gemeente Amsterdam wil de kans grijpen die de vervangingsopgave biedt en probeert hier naar te handelen. Een vervangingsopgave zou een kans moeten zijn voor het optimaal doorwerken van het fietsbeleid, zeker tezamen met onderhoudswerkzaamheden of grootschalige gebiedsontwikkeling. De vervanging en renovatie opgaven bieden een kans om nieuwe zaken te proberen, maar het is gelijktijdig een risico waarbij de beleidsdoelen uit het oog verloren kunnen worden (interview beleidsmedewerkster Bos; interview fietsproject manager Gelauff). De kans om optimaal resultaat te bereiken is er en de gemeente Amsterdam wil deze benutten, maar de resultaten kunnen onder invloed van externe invloeden en de lokale situatie negatief verschillen van wat beleidsmakers beogen.

5.4.2 Barrières

Het conceptueel model toont hoe doorwerking van fietsbeleid wordt beïnvloed door veranderende maatschappelijke eisen, waaronder participatie. Een verandering in participatie is terug te zien bij de altijd al mondige Amsterdamse burger in het vaker aangesloten zijn bij een overkoepelende

organisatie, zoals de Fietsersbond (interview fietsprogramma manager Gelauff). Het aansluiten bij de veranderende wensen van fietsers en het creëren van draagvlak wordt als belangrijk gezien door de gemeente Amsterdam (2011; 2017), maar kan als barrière ervaren worden bij het uitvoeren van het fietsbeleid. De gemeente Amsterdam (2011; 2017) probeert om te gaan met deze uitdaging door adaptief te werk te gaan.

Naast veranderende participatie kunnen de politiek en financiering een barrière vormen. De beschikbaarheid van middelen bij het Rijk en de Stadsregio Amsterdam bepaalt waar fietsinfrastructurele investeringen worden gedaan (Gemeente Amsterdam, 2011; 2015; 2018). Het resultaat is een belangrijke positie voor de politiek in het vooropstellen van het fietsbeleid, wat de doorwerking van het beleid negatief kan beïnvloeden. De politiek geldt ook als een kans, waar juist een impuls gegeven kan worden aan het vooropstellen van de fiets en het daadwerkelijk uitvoeren van projecten.

6. Conclusie

Het onderzoek heeft als doel te analyseren hoe het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam doorwerkt in de vervanging en renovatie van fietsinfrastructuur. Het probleem dat de basis vormt voor het onderzoek is hoe de gemeente Amsterdam institutioneel gezien omgaat met de toename van herinrichtingsopgaven om met het beleid te bereiken wat met het beleid wordt beoogd. De toenemende druk op de fietsinfrastructuur doet het einde van de functionele levensduur naderen, resulterend in noodzakelijke herinrichting. In het onderzoek wordt naar de problematiek gekeken door een antwoord te formuleren op de volgende vraag: *“Hoe werkt het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam door in vervanging en renovatie van fietsinfrastructuur?”*. Het antwoord op de onderzoeksvraag volgt na het beantwoorden van de deelvragen.

6.1 Hoe werkt het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam door in de besluitvorming over fietsinfrastructuur in de praktijk?

De doorwerking van het fietsbeleid is terug te zien in de onderlinge relaties in het huidige Amsterdamse fietsbeleid. Het beleid bestaat uit verschillende lagen welke elkaar beïnvloeden. De Structuurvisie 2040 vormt het uitgangspunt waarop Koers 2025 en de MobiliteitsAanpak 2030 volgen als uitwerking van de woningbouw- en mobiliteitsopgave. Het fietsbeleid wordt uitgewerkt in maatregelen en prioritering van de opgaven in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en het Meerjarenplan Fiets 2017-2022. Deze twee zijn gericht op de uitvoering, evaluatie en monitoring van de maatregelen. Het Beleidskader Verkeersnetten vormt het stedelijke kader waaraan de ruimtelijke plannen getoetst moeten worden.

In het voorrang geven aan fietsgerelateerde opgaven in de besluitvorming en het daarmee beïnvloeden van de doorwerking speelt de politiek een grote rol. De invloed van VVD-wethouder Litjens is groot geweest in het prioriteren van de fiets, met GroenLinks in het college is er hoop op een betere positie voor de fiets.

Het Amsterdamse fietsbeleid is in het licht gehouden van het UTL concept en de doorwerkingsliteratuur om de doorwerking van het fietsbeleid in besluitvorming over fietsinfrastructuur te analyseren. Hieruit blijkt dat de gemeente Amsterdam erkent dat samenwerking een voorwaarde is bij het doen slagen van herinrichtingsopgaven en voegt de woord bij het daad door meer te zoeken naar waardevolle samenwerking, met bijvoorbeeld kennisinstituten en belangenorganisaties. Ook wordt in de doorwerking van het fietsbeleid rekening gehouden met de aanwezige onzekerheid door een adaptieve aanpak te hanteren. Een adaptieve aanpak maakt het mogelijk op veranderende maatschappelijke eisen in te spelen, waaronder bijvoorbeeld duurzaamheid en eisen van gebruikers. Ten slotte verschuift de evaluatie en monitoring van de uitgevoerde maatregelen voortkomend uit de besluitvorming van niet vast omlijnd naar scherpere formuleringen van doelen en criteria van monitoren.

6.2 Hoe verloopt de implementatie van fietsbeleid bij vervanging en renovatie opgaven van de Amsterdamse fietsinfrastructuur?

De politiek speelt een belangrijke rol als financierder en speler bij het opstellen en het uitvoeren van het beleid. De implementatie van het fietsbeleid en de doorwerking van het fietsbeleid gebeuren niet 1:1. Het onderzoek toont dat elk herinrichtingsproject een eigen dynamiek heeft. Er is daarom bij elk project maatwerk vereist om tot een passende oplossing te komen. Het is voor elk project belangrijk de wensen van bewoners, gebruikers en voorzieningen in de buurt mee te nemen en onder hen draagvlak te creëren.

Uit het onderzoek komt naar voren dat er projecten zijn waar het beleid wel bereikt wat het voor ogen had. Het gaat bijvoorbeeld om de situatie van het Muntplein, het bijna compleet verwijderen van autoverkeer en het verbeteren van de fietsinfrastructuur leverde een verbetering op voor de fietser. Daarentegen zijn er projecten naar voren gekomen waar een gemeente verbetering van de situatie resulteerde in een verslechtering van de positie van de fietser. Het gaat bijvoorbeeld om het project aan de Eerste Oosterparkstraat. In de nieuwe situatie worden fietsers door het opheffen van de vrijliggende fietspaden en het samenvoegen met het gemotoriseerd verkeer makkelijk opzij gedrukt.

6.3 Wat zijn de kansen en barrières bij vervanging en renovatie opgaven voor de doorwerking van fietsbeleid?

De herinrichtingsopgaven bieden kansen voor het beleid, en maakt het mogelijk eerst pilots te gebruiken en vervolgens na een goed resultaat over te gaan tot daadwerkelijke ingrepen en bredere inzet van deze pilots. De cyclus van beheer- en onderhoudswerkzaamheden levert kansen en barrières op. Het is een kans om de situatie voor de fiets te verbeteren wanneer de werkzaamheden plaats vinden. Het vormt een barrière wanneer een straat zich in het begin van de cyclus bevindt en daardoor niet boven aan de agenda staat, daadwerkelijke ingrepen laten wanneer er geen grote problemen zijn lang op zich wachten.

De toenemende verbondenheid van Amsterdammers in overkoepelende organisaties en de daarmee veranderde maatschappelijke eisen in de vorm van toenemende participatie, zoals door middel van de Fietzersbond kan een kans of een barrière vormen. Naast dat het goede samenwerking kan opleveren resulterend in een verbetering voor de fiets kan het ook resulteren in een situatie waar de belangenorganisatie tegenover de gemeente komt te staan, wat de uitvoering van projecten kan vertragen en de positie van de fiets kan verslechteren.

Naast de beheer- en onderhoudscyclus en de veranderende maatschappelijke eisen kan de politiek en de financiering een kans of een barrière vormen. De politiek kan door het doordrukken van projecten ter verbetering van de fiets de positie van de fiets verbeteren, maar het kan ook de andere kant op werken en als belemmerend worden ervaren.

Over het algemeen kan gezegd worden dat de kansen om optimaal resultaat voor de fiets te bereiken er zijn en de gemeente Amsterdam wil deze benutten, maar de resultaten kunnen onder invloed van externe invloeden en de lokale situatie negatief verschillen van wat beleidsmakers beogen.

6.4 Hoe werkt het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam door in vervanging en renovatie van fietsinfrastructuur?

Ten eerste is in de doorwerking van het fietsbeleid in vervanging en renovatie van fietsinfrastructuur samenwerking van cruciaal belang. Het samenwerken is een voorwaarde bij het doen slagen van herinrichtingsopgaven. Een adaptieve aanpak is noodzakelijk voor de samenwerking, en ook om met de aanwezige onzekerheid en veranderende maatschappelijke eisen om te kunnen gaan.

Ten tweede speelt de politiek een grote rol. De politiek heeft een grote invloed in het opstellen, uitvoeren en zo in de uiteindelijke doorwerking van het beleid. Het blijkt dat prioriteit geven aan de fiets niet vanzelfsprekend is en er een verschil is tussen het in woorden willen doen en in daden uitvoeren. Er is hoop voor een belangrijker positie voor de fiets in de politiek, met name door het nog te vormen college waar GroenLinks een betekenisvolle rol in zou kunnen spelen.

Ten derde werkt hetzelfde beleid verschillend door in verschillende projecten. De doorwerking is geen 1:1 proces, maar is afhankelijk van het specifieke herinrichtingsproject met de aanwezige eigen dynamiek. Voor elke opgave is maatwerk vereist om in samenwerking met bewoners en gebruikers tot een passende oplossing te komen. Het beleid kan bereiken wat het voor ogen had, de positieve doorwerking verbetert de positie van de fiets, zoals in het geval van het Muntplein. Daarentegen is de Eerste Oosterparkstraat een voorbeeld waar het beleid niet heeft bereikt wat het beoogde, de negatieve doorwerking resulteert in een verslechtering van de situatie voor de fietser.

Ten vierde zijn er verschillende kansen en barrières die de doorwerking van het fietsbeleid in de vervanging en renovatie van fietsinfrastructuur beïnvloeden. Hieronder valt de samenwerking met verschillende partijen en de politiek. Ook bieden herinrichtingsopgaven een kans om pilots uit te voeren, welke bij positieve resultaten daadwerkelijk lokaal en in een bredere context geïmplementeerd kunnen worden. Daarnaast kan de beheer- en onderhoudscyclus een kans of een barrière vormen. De werkzaamheden bieden een kans om tegelijkertijd de situatie voor de fiets te verbeteren. De werkzaamheden vormen een barrière wanneer straten zich in het begin van de cyclus bevinden en daardoor niet bovenaan de agenda staan. De straten worden pas aangepakt wanneer de druk op de fietsinfrastructuur ver het gewenste heeft overschreden en de verkeersveiligheid erg verslechtert.

Ten slotte blijkt uit het onderzoek dat de doorwerking van het fietsbeleid in de vervanging en renovatie opgaven wordt beïnvloed door het beleid, de veranderende maatschappelijke eisen en de functionele levensduur van fietsinfrastructuur. Over het algemeen kan gezegd worden dat de gemeente Amsterdam inspeelt op de herinrichtingsopgave en gaat voor optimale doorwerking van het beleid. Het blijkt dat de resultaten onder invloed van externe invloeden en de lokale situatie negatief kunnen verschillen van wat de beleidsmakers beogen.

7. Discussie

In het onderzoek is gebruik gemaakt van kwalitatieve onderzoeksmethoden, waaronder de beleidsanalyse van het huidige Amsterdamse fietsbeleid en het houden van interviews. Voor het kwalitatief onderzoek geldt dat het met name bij de reacties via email en in mindere mate bij interviews er veel afhangt van wat de onderzoeker interpreteert en welke waarde aan de verkregen data wordt gegeven.

Het analyseren van de data door het combineren van de data verkregen uit de interviews en de beleidsanalyse toont hoe personen uit de praktijk tegen het beleid aan kijken en wat zwart op wit in de werkelijke beleidsstukken staat. Het kijken naar de doorwerking van het fietsbeleid vanuit een mening van een persoon en het vastgestelde beleid, verheldert hoe de doorwerking van het fietsbeleid plaats vindt en resulteert in een completer beeld van doorwerking. De kracht van het onderzoek is de benadering vanuit verschillende perspectieven.

Het onderzoek is gedaan aan de hand van het theoretisch kader en het daaruit voortkomende conceptueel model. Gaandeweg het onderzoek is een tekortkoming gebleken in het conceptueel model, hierin is niet het belang van politiek en financiering meegenomen. Terwijl het een grote rol speelt in het prioriteren van de fiets en doorwerking.

Het onderzoek sluit niet direct aan op eerder gedane onderzoeken, maar past binnen het bredere theoretische kader van de UTL benadering tezamen met de doorwerkingsliteratuur van Faludi et al. (1997). Voor vervolgonderzoek is het interessant te kijken naar het politieke en financieringsgedeelte van beleidsdoorwerking met oog voor de onzekerheid in het schrijven en

uitvoeren van beleid, zoals beschreven door Faludi et al. (1997). Daarnaast is het relevant om het onderzoek op basis van cases uit te voeren, dit geeft een specifiek beeld van doorwerking in de praktijk.

8. Reflectie

8.1 Theoretisch kader

Het opstellen van het theoretisch kader werd belemmerd door het vasthouden aan het gegeven basisartikel van Willems et al. (2016). Ik heb het als moeilijk ervaren om het artikel in te passen en als uitgangspunt te nemen. Uiteindelijk is het technische einde uit het artikel vertaald naar fietsinfrastructuur door te kijken naar de functionele levensduur. Het beter begrijpen van de doorwerking is gedaan door te kijken naar het Amsterdamse fietsbeleid in het licht van het UTL concept en de doorwerkingsliteratuur van Faludi et al. (1997). In het onderzoek is uitgegaan van de literatuur van Faludi et al. wat betreft de definitie van doorwerking, verdere toevoegingen maken het inzichtelijker en zouden het onderzoek ten goede zijn gekomen.

8.2 Proces van dataverzameling

In het proces van dataverzameling is het niet gelukt alle initieel geselecteerde personen te interviewen. Er is een interview gehouden met meneer Verhulst en telefonische interviews met mevrouw Van den Bos en meneer Gelauff.

Het onderzoek baseerde zich initieel op twee cases, de Linnaeuskade en de Eerste Oosterparkstraat. Een gepland interview met mevrouw Entius, omgevingsmanager Linnaeuskade en ook sprekend voor haar collega omgevingsmanager Eerste Oosterparkstraat Vols, is op het laatste moment afgezegd. Na doorvragen is de optie geboden om via de email vragen te mogen stellen, hierop volgde na het stellen van vragen geen reacties meer.

Het is voor de Linnaeuskade niet mogelijk geweest data te verzamelen. In het geval van de Eerste Oosterparkstraat heeft meneer Verhulst toelichting gegeven, als medewerker van de Fietzersbond is hij hier nauw bij betrokken.

Het ontbreken van de kennis van de beide omgevingsmanagers beperkt de analyse van de doorwerking van het fietsbeleid bij de specifieke projecten. Aan de hand van andere voorbeelden, welke in interviews aan bod kwamen zoals het Muntplein, is de doorwerking geanalyseerd.

De mogelijkheid om via email vragen te stellen is geboden door dr. Te Brömmelstroet en mevrouw De Lange, hierop volgden reacties en daarmee bruikbare data voor het onderzoek. De mogelijkheid om door te vragen is per email beperkt, met als gevolg een mindere kwaliteit van de data. De data is bruikbaar in het licht van de bredere context gevormd door andere geïnterviewden en de verkregen data uit de beleidsanalyse.

8.3 Proces en resultaten

Het schrijven van een bachelorproject heb ik als positief en leerzaam ervaren. Het is mijn eerste bachelorproject waardoor ik zoekende was naar hoe het aan te pakken. De momenten van feedback zijn hierbij bruikbaar geweest en hebben ervoor gezorgd dat ik mijn onderzoek af heb kunnen ronden.

De interviews in het bachelorproject zijn de eerste die ik heb gehouden. Ik vond het moeilijk, met name in hoeverre de geïnterviewde te sturen in het gesprek, maar heb hierin veel geleerd. In een volgend interview moet ik iets sneller schakelen tussen de verschillende zaken die ik wil behandelen, nu werd er vaak (te) lang stil gestaan bij een voor mijn onderzoek niet direct relevant onderdeel.

Ik ben tevreden over hoe mijn onderzoek is verlopen. Ondanks de moeilijkheden in de dataverzameling, het lange wachten op reacties en ontbreken van inbreng van de omgevingsmanagers, zijn antwoorden gevonden op mijn deelvragen en onderzoeksvraag.

Literatuurlijst

- Beesel, I. (2017). Interviewtechnieken voor het perfecte interview – 4 tips. Geraadpleegd op 18-03-2018 via <https://www.scribbr.nl/onderzoeksmethoden/interviewtechnieken-professioneel-interview/>
- Bernardini, P., Van Vuren, S., van der Wiel, W., Wolters, M., Roovers, G. and Tosserams, M. (2014). Integrative framework for long term reinvestment planning for the replacement of hydraulic structures. PIANC World Congress. San Francisco, USA.
- Bowen, G.A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative research journal*, 2009, 9(2), pp. 27-40.
- Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (2010). Key Methods in Geography. (Second edition). London: SAGE.
- Faludi, A., Mastop, H. (1997). Evaluation of strategic plans: the performance principle. Environment and Planning B: Planning and Design. Vol. 24, pp. 815-832.
- Fietsersbond (2017). 'Investeer meer in de fiets'. Geraadpleegd op 24-05-2018 via <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/investeer-meer-de-fiets/>
- Gemeente Amsterdam (2011). Structuurvisie Amsterdam 2040. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (2013). MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (2015). Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (2016). Koers 2025 – Ruimte voor de stad. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (2016a). Eerste Oosterparkstraat: opknapbeurt. Geraadpleegd op 02-03-2018 via <https://www.amsterdam.nl/projecten/1e-oosterparkstraat/>.
- Gemeente Amsterdam (2017). Meerjarenplan Fiets 2017-2022. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (2017a). Uitvoeringsprogramma Stad in Balans 2017-2018. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (2018). Beleidskader Verkeersnetten. Amsterdam: gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (z.j.). *Volg het beleid: Verkeer en vervoer*. Geraadpleegd op 24-05-2018 via <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/>
- Harms, L., Bertolini, L., Te Brömmelstroet, M. (2016). Performance of Municipal Cycling Policies in Medium-Sized Cities in the Netherlands since 2000. *Transport Reviews*, 36:1, pp. 134-162.
- Hesse-Biber, S.N., Leavy, P. (2010). Handbook of Emergent Methods. Paperback edition 2010. New York: The Guilford Press.
- KIM (2018). Fietsfeiten. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Mulder, K. (2018). Nederland, Amsterdam. Geraadpleegd op 24-05-2018 via

<https://www.photoskatrienmulder.com/keyword/verkeer/>

Nevens, F., Frantzeskaki, N., Gorissen, L., Loorback, D. (2013). Urban Transition Labs: co-creating transformative action for sustainable cities. *Journal of Cleaner Production*, Vol. 50 (2013), pp. 111-122.

Sibinga, C. Th. S. (2018). *Ensuring Research Integrity and the Ethical Management of Data*. In *Advances in Information Quality and Management (AIQM) Book Series*. United States of America: IGI Global.

Tour de Force (2016). *Agenda Fiets 2017-2020*. plaats van publicatie onbekend: Tour de Force.

Willems, J., Busscher, T., Hijdra, A. & Arts, J. (2016). Renewing Infrastructure Networks: New Challenge, New Approach?, *Transportation Research Procedia*, Vol. 14 (2016), pp. 2497-2506.

Bijlagen

Bijlage 1 – Opzet interview omgevingsmanagers

Introductie

- Voorstellen en uitleggen wat het onderzoek inhoudt, wat de rol van de respondent is in het onderzoek en hoe bij de respondent is gekomen. Daarnaast of de informatie gegeven door de respondent gebruikt mag worden voor het onderzoek.

- Vraag of respondent anoniem wil blijven, of er audio-opnames gemaakt mogen worden en wanneer iets onduidelijk is mag er altijd onderbroken worden.

1. Kunt u zich voorstellen en uitleggen wat uw taak is bij de opgave van de Eerste Oosterparkstraat?

2. Wie is uw werkgever bij dit project en hoe bent u terecht gekomen bij het project de Eerste Oosterparkstraat?

- Vragen ter verduidelijking, afhankelijk van de gegeven antwoorden op vraag 1 en 2:

Wat houdt een omgevingsmanager zijn in?

Hoe bent u terecht gekomen bij deze baan?

Met welke sectoren werkt u samen aan de opgave? (beleid)

Hoe verloopt de samenwerking met de verschillende sectoren? (beleid)

Opgave

3. Waarom moet het anders in de Eerste Oosterparkstraat? (vervangingsopgave, veranderende maatschappelijke eisen, functionele levensduur)

- Vragen ter verduidelijking, afhankelijk van het gegeven antwoord:

Wat zijn de specifieke problemen waaruit de opgave ontstaat? (vervangingsopgave, veranderende maatschappelijke eisen, functionele levensduur)

In hoeverre vormt de fietsinfrastructuur in combinatie met het aantal fietsers een probleem? (functionele levensduur)

Wat is de opgave voor de Eerste Oosterparkstraat? (vervangingsopgave, functionele levensduur, veranderende maatschappelijke eisen)

4. Hoe wordt er tot een oplossing gekomen? (participatie)

- Vragen ter verduidelijking, afhankelijk van het gegeven antwoord:

Welke stappen worden genomen om tot een oplossing te komen?

Hebben zich problemen voorgedaan in de samenwerking met de verschillende actoren?

5. Met welke actoren wordt er rekening gehouden en hoe wordt dit gedaan? (participatie: veranderende en meer actoren)

6. In hoeverre biedt het beleid ruimte om met de verschillende actoren te samenwerken? (beleid, beleidsimplementatie, participatie)

7. In hoeverre spelen duurzaamheid en klimaatverandering een rol bij de opgave? (veranderende maatschappelijke eisen)

Beleid (beleidsimplementatie)

8. Hoe wordt er bepaald welke zaken moeten worden meegenomen in de oplossing? (beleid, participatie)

9. Welke beleidsstukken bepalen hoe er bij de opgave van de Eerste Oosterparkstraat wordt gehandeld? (beleid)

10. Waar gaat het om in het huidige beleid? Wat zijn de speerpunten of wat is de focus van het beleid? (beleid)

11. Hoe wordt het beleid concreet gemaakt, toegepast bij de opgave van de Eerste Oosterparkstraat? (beleidsimplementatie bij vervangingsopgave)

- Vragen ter verduidelijking, afhankelijk van het gegeven antwoord:

Wat voor problemen doen zich voor bij vertalen van beleid naar de opgave van de Eerste Oosterparkstraat? En hoe kunnen deze problemen opgelost worden?

12. Hoe beoordeelt u het huidige beleid als raamwerk om bij de opgave Eerste Oosterparkstraat tot de juiste oplossingen te komen? (beleid, beleidsimplementatie)

13. Is er een verandering te zien in hoe er met beleid wordt omgegaan? Wordt het beleid bij deze opgave anders geïmplementeerd in vergelijking met eerdere opgaven? (beleid, beleidsimplementatie)

14. Als we denken aan de toekomst, wat wordt de rol van de omgevingsmanager? En wordt de rol van omgevingsmanager belangrijker of niet? (beleid, veranderende maatschappelijke eisen)

Afronden

- Controleren of er goed begrepen is wat er door de respondent is gezegd door een korte samenvatting te geven van de antwoorden met betrekking tot de beleidsimplementatie bij de opgave van de Eerste Oosterparkstraat.

- Vragen of de respondent nog iets heeft toe te voegen.

- Bedanken voor het interview en wanneer geïnteresseerd op de hoogte houden van het onderzoek en de uiteindelijke resultaten toe sturen.

Bijlage 2 - Opzet interview Vera van den Bos

1. Kunt u zich voorstellen en aangeven waar u zich qua werk op dit moment mee bezig houdt?
2. Wat is het huidige Amsterdamse beleid met betrekking tot fietsinfrastructuur? (beleid)
 - Vragen ter verduidelijking (naar aanleiding van fase 1 beleidsanalyse in het onderzoek), afhankelijk van het gegeven antwoord:
Wat is de hoofdlijn in het beleid met betrekking tot fietsinfrastructuur? (beleid)
3. Wat is de functie van het fietsbeleid? (beleid, doorwerking)
4. Als we het fietsbeleid van de Gemeente Amsterdam analyseren over tijd, is er een verandering in de focus van het beleid, als we kijken naar beleid gericht op fietsinfrastructuur, te onderscheiden? (beleid, beleidsimplementatie)
5. Welke actoren hebben invloed op het fietsbeleid? En wat zijn de rollen van de verschillende actoren? (beleid, participatie)
6. Hoe zijn de rollen van actoren verandert over tijd? (participatie) Bij het maken van beleid en bij het uitvoeren van het beleid?
7. Waar zou het beleid zich volgens u op moeten richten? (beleid)
8. Hoe worden speerpunten van het beleid vertaald naar werkelijke ingrijpen? (beleid, beleidsimplementatie bij vervangingsopgave, doorwerking)
 - Vragen ter verduidelijking, afhankelijk van het gegeven antwoord:
Wat zijn oorzaken waardoor het fietsbeleid niet bereikt wat het voor ogen heeft? (doorwerking, beleidsimplementatie)
Wat zijn de obstakels bij het vertalen van het beleid naar daadwerkelijke ingrijpen?
Hoe verloopt het proces van vertaling van beleid naar werkelijke ingrijpen optimaal gezien?
9. Als we kijken naar fietsinfrastructuur, vindt er dan een verschuiving plaats van merendeels aanleg-opgaven naar opgaven die meer te maken hebben met de vervanging van fietsinfrastructuur? (vervanging en renovatie, beleid)
 - Vragen ter verduidelijking, afhankelijk van het gegeven antwoord:
Hoe zien we deze verschuiving terug in het beleid?
10. Hoe zien we de invloed van klimaatverandering en het toenemende belang van duurzaamheid terug in het fietsbeleid? (veranderende maatschappelijke eisen)
11. Als we naar de toekomst kijken, wat zijn op het gebied van fietsinfrastructuur de uitdagingen? (beleid, veranderende maatschappelijke eisen)

Bijlage 3 - Opzet interview David Gelauff

1. Binnen welke beleidskaders valt het Meerjarenplan Fiets? Met welk beleid moest rekening gehouden worden bij het opstellen? Met welk fietsbeleid moet bij huidige projecten rekening gehouden worden?
2. Wat is de hoofdlijn of de focus van het fietsbeleid op het gebied van fietsinfrastructuur en is deze verandert ten opzichte van voorgaande jaren? Wat is de functie van het fietsbeleid en specifiek het Meerjarenplan?
3. Welke partijen hebben invloed op hoe het fietsbeleid wordt uitgevoerd? Hoe zijn de rollen van actoren verandert over tijd? (participatie) Bij het maken van beleid en bij het uitvoeren van het beleid?
4. Waar zou in de uitvoering van het beleid de aandacht hoofdzakelijk naar uit moeten gaan?
5. Wat kunnen moeilijkheden of juist kansen zijn in het proces van het uitvoeren en coördineren van het fietsbeleid/te nemen maatregelen?
6. Als we kijken naar de type projecten en maatregelen in fietsinfrastructuur, vindt er dan een verschuiving plaats van merendeels aanleg-opgaven naar opgaven die meer te maken hebben met de vervanging van fietsinfrastructuur? (vervanging en renovatie, beleid) Zo ja, hoe zien we deze verschuiving terug in het beleid?
7. Vormen projecten waar met name sprake is van vervanging een kans voor implementatie van het beleid?
8. Hoe zien we de invloed van klimaatverandering en het toenemende belang van duurzaamheid terug in het fietsbeleid?
9. Als we naar de toekomst kijken, wat zijn op het gebied van fietsinfrastructuur de uitdagingen? Ook als we kijken naar het uitvoeren van beleid en infrastructurele maatregelen?

Bijlage 4 - Opzet interview Jeroen Verhulst

1. Kunt u zich voorstellen en uitleggen wat u bij de Fietsersbond doet en hoe u bij de Fietsersbond betrokken bent geraakt? Wat is de focus van het fietsbeleid en is deze verandert in de afgelopen jaren?
3. Wat vindt u van de hoeveelheid en duidelijkheid van het fietsbeleid? Als het gaat om wat er daadwerkelijk moet gebeuren, wat de concrete maatregelen zijn en hoe en door wie deze uitgevoerd moeten worden.
4. Welke partijen hebben invloed op hoe het fietsbeleid wordt uitgevoerd bij herinrichting van straten? Zijn de rollen van de partijen verandert over tijd, ook als we kijken naar wie verantwoordelijk is voor de uitvoering?
5. Wordt er op een goede manier samengewerkt bij het tot stand komen van beleidstukken, zoals het MJP Fiets of het Beleidskader Verkeersnetten? Bijvoorbeeld als we kijken naar de samenwerking van de Fietsersbond met de Centrale Verkeerscommissie, ik las dat u veel adviezen heeft gegeven wanneer de CVC u stukken aanleverde. Hoe verliep deze samenwerking?
6. Waar zou in de uitvoering van het beleid bij vervanging en renovatie projecten, zoals de Linnaeuskade, de aandacht naar uit moeten gaan? Wat kunnen moeilijkheden of juist kansen zijn in het proces van het uitvoeren en coördineren van het fietsbeleid bij vervanging en renovatieprojecten, zoals herinrichting?
7. Als we kijken naar de type projecten en maatregelen in fietsinfrastructuur, vindt er dan een verschuiving plaats van merendeels aanleg-opgaven naar opgaven die meer te maken hebben met de vervanging van fietsinfrastructuur? (vervanging en renovatie, beleid) Zo ja, hoe zien we deze verschuiving terug in het beleid?
8. Wat vindt u van de verhouding tussen het budget gereserveerd voor aan het aanleggen van nieuwe fietsverbindingen, zoals één van de grote projecten de Sprong over het IJ, en het budget gereserveerd voor vervangen en aanpassen van het huidige infrastructuur? En ook de verdeling van de aandacht en prioriteiten tussen beiden.
9. De gemeente geeft stadsdelen een bijdrage zodat het mogelijk is bij onderhoudswerkzaamheden ruimte te creëren voor de fietsers. Er wordt veelal pas ruimte gecreëerd wanneer er onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden, zijn ingrepen eerder nodig dan worden slimme maatregelen ingezet (MJP Fiets). Wat vindt u van deze werkwijze, valt dit onder actieve sturing op meer ruimte voor de fiets wanneer straten onder het Plusnet vallen?
10. Wat vindt u van de aandacht die in het beleid geschonken wordt aan het herinrichtingsprojecten? En dan met name aan hoe de uitvoering plaats dient te vinden?
11. Vormen projecten waar met name sprake is van vervanging een kans voor implementatie van het beleid? En om hier het beleid op te richten en op toe te spitsen?
12. Hoe staat u tegenover het MJP Fiets? Met name als we het hebben over de functie en het functioneren van het Programmteam Fiets?
13. In een stuk uit het blad van de Fietsersbond stelt u de vraag: 'Wie pakt de handschoen op als het in de politiek gaat om het prioriteren van de fiets boven auto en metro. In hoeverre is de politiek een barrière in het echt fietsvriendelijk inrichten van Amsterdam, bij het schrijven en uitvoeren van beleid? (Wat zijn eventuele barrières bij het schrijven en uitvoeren van fietsbeleid?)
14. Als we naar de toekomst kijken, wat zijn op het gebied van fietsinfrastructuur de uitdagingen? Met name voor de uitvoering van het beleid bij herinrichtingsprojecten?