

Onderwerp: Concept Nota van Uitgangspunten Verbetering Westelijke tramlijn 2
Willemsparkweg/Koninginneweg

Gelegenheid: Besluitvorming gemeente Amsterdam

De Fietsersbond maakt graag gebruik van de mogelijkheid haar reactie te geven op de voorstellen die vervat zijn in de *Nota van Uitgangspunten Willemsparkweg/Koninginneweg*.

We kunnen kort zijn: we maken ons ernstige zorgen over een aantal van die voorstellen. Die zorgen richten zich met name op:

1. de onbeheersbaarheid van de snelheid van auto's en trams;
2. de effectief smallere fietsstroken;
3. de afname van de trottoirruimte waardoor het fietsparkeren van een probleem een groot knelpunt wordt;
4. de te verwachten toename van (dubbel)parkeerbewegingen.

We lichten dit toe.

Ad 1.

Voorgesteld wordt de auto's op de kruising met de Obrechtstraat, waar de halte wordt opgeheven, met de tram te laten meerijden. Voordeel: de kans op invoegconflicten tussen tram en auto wordt kleiner. Het nadeel, dat de snelheid er onbeheersbaar wordt, krijgt nauwelijks aandacht. Er worden geen concrete maatregelen voorgesteld die een gepaste snelheid ter plekke kunnen afdwingen. Maatregelen die dit kunnen bereiken, bestaan ook niet. Eerdere pogingen om het anders te doen, hebben fatale gevolgen gehad.

Wij vinden het dan ook zeer onverstandig auto's met de tram mee te laten rijden. Zowel de Willemsparkweg als de Jacob Obrechtstraat zijn belangrijke routes voor kwetsbaar langzaam verkeer. Beide straten zijn hoofdnet fiets en de Obrechtstraat is een belangrijke school-thuis route.¹

Ad 2.

De fietsstroken worden smaller (1,50 m) dan ze nu zijn (1,60 à 1,80m).² Men stelt dat er mede daardoor meer schampruimte tussen fietsers en geparkeerde auto's ontstaat, en dus meer veiligheid. De ervaring leert evenwel dat zulke schampruimte vaak door geparkeerde auto's zal worden bezet (zie ook Ad 4), zodat de fietsers er qua conflictvrije ruimte effectief op achteruit gaan.

Ad 3.

Het parkeren van fietsen langs deze route is nu al een probleem omdat er weinig stoepruimte is. Doordat de stoep 0,5m smaller wordt, wordt dit een nog ernstiger probleem. Iets dat haaks staat op gemeentelijk beleid dat beoogt het 'achterstallige' fietsparkeerprobleem op te lossen.

¹ Over de huidige inrichting van deze kruising heeft men 15 jaar geleden ruim 4 jaar gedaan. Sinds die tijd is het geen black spot meer. Deze inrichting ongedaan maken zonder effectieve snelheidsbeperking is volgens ons onverantwoord.

² We hebben de huidige breedte ter plekke vastgesteld.

Ad 4.

Door het autoparkeren meer naar de gevel te verleggen, wordt dubbel parkeren aantrekkelijker (de tram kan er – anders dan nu – ongehinderd langs). Goed voor de tram, maar de gevaarzetting voor fietsers die dit inhoudt, is volgens ons verre van duurzaam veilig en dus onacceptabel.

Nog enige algemene opmerkingen

De NvU zegt dat het doel is de bedrijfsvoering van het GVB te verbeteren, maar we zien met de voorgestelde maatregelen geen serieuze onderbouwing dat dat zal gebeuren.³

Wel stellen we vast dat er in de nota weinig serieuze aandacht is voor andere modaliteiten die van de Willemsparkweg en Koninginneweg gebruik moeten (kunnen) maken.

Met name fietsers en voetgangers komen er bekaaid vanaf: de stoep wordt smaller, de ruimte voor het fietsen wordt minder en de straat wordt onveiliger door de hogere snelheden van het autoverkeer.

De bewering dat de straat duurzaam veilig wordt ingericht is dan ook onterecht: een 50 km weg met langsparkeren waar men het winkelen wil bevorderen, kwalificeert evenmin als duurzaam veilig als bijv. de Zeilstraat of de Van Woustraat.

Conclusie

Onze conclusie is dat de Nota van Uitgangspunten in deze vorm niet zou moeten worden aangenomen. De uitgangspunten leiden volgens ons niet tot een beter OV in de stad, maar wel tot een grotere verkeersonveiligheid voor alle andere modaliteiten in het verkeer, met name de fietsers en de voetgangers.

³ Er wordt onderzoek in het vooruitzicht gesteld naar de mogelijkheid van een uitrijverbod voor auto's bij de Van Baerlestraat en de Amstelveenseweg, maar vroeger onderzoek daarnaar kwam tot de conclusie dat de buurt daardoor te zwaar belast zou worden en ook dat het daardoor ontstaan van een situatie met voornamelijk vrije rijders, die bovendien de buurt kennen, te snel rijden zal uitlokken (zie Ad 1). Er is geen enkele reden of aanleiding om te veronderstellen dat nieuw onderzoek tot andere conclusies zal leiden.