

Zienswijze op *Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar*

Inleiding

De Fietsersbond is blij dat de langverwachte mobiliteitsaanpak (MAA) er is. Het is een goede basis voor discussie. De kernvraag “hoe keuzes te maken” komt duidelijk naar voren. We onderschrijven dat er vaker keuzes gemaakt moeten worden.

Maar de voorgestelde aanpak met een Plusnet Fiets zal in de praktijk de fietser niet verder helpen.

We doen suggesties hoe de ambitie voor de fiets wel praktische handvatten kan krijgen.

Deze komen neer op:

1. Stel het bestaande fijnmazige Hoofdnet Fiets centraal.
2. Realiseer de streefqualiteit.
3. Maak drukke trajecten breder, lange trajecten sneller, verminder vertragingfactoren.
4. Zorg voor doorzettingsmacht.

Waarom is het voorgestelde Plusnet geen goede oplossing voor de fiets?

Een fiets is geen auto of tram. De netwerken moeten passen bij de karakteristieken van de verschillende modaliteiten. Een fietsnetwerk moet fijnmazig zijn. Afwikkelen naar een grofmazig netwerk zal niet werken. Fietsbestemmingen zijn immers overall, de afstanden zijn vaak kort en de omfietsgeneigdheid is klein¹. Maar als bij duidelijk lange afstanden een aanzienlijk tijd-, comfort- of genotwinst is te behalen, moet daar natuurlijk naar gestreefd worden.

De MAA gaat uit van het handhaven van het Hoofdnet Fiets, maar wekt tegelijk de suggestie dat fietsers naar het Plusnet geleid zouden moeten worden². Maar dit is voor een fietsnetwerk niet gewenst of zelfs maar mogelijk. Met een Plusnet Fiets op een beperkt aantal routes is er het risico dat het Hoofdnet Fiets (onbedoeld) status verliest en men daar minder de noodzaak voelt de kwaliteitseisen te halen.

De MAA belooft extra kwaliteit voor het Plusnet Fiets. Maar wat dat inhoudt is weinig concreet en voegt in feite niets toe aan de bestaande streefqualiteit van het Hoofdnet Fiets.

Wat willen we wel?

Wij willen dat er ingespeeld wordt op bestaande en te verwachten ontwikkelingen:

1. De toename van het aantal fietsers in de spits. Dat knelt het meest op een aantal **zeer drukke trajecten**. Hier moeten we direct aan de slag, om te beginnen met een inhaaloperatie.
 - Meer veiligheid door een grotere capaciteit in de spits te realiseren, zodat langzame en snelle fietsers elkaar niet in de weg zitten.
 - Meer snelheid, gemeten over de hele rit. Neem barrières en vertragingen weg, waardoor ieders rit-tijd afneemt.
2. Ook op **alle andere trajecten** neemt het aantal fietsers toe. Fietspaden zijn vaak te smal, soms is er slechts een fietsstrook terwijl een fietspad vereist is. Ook daar moeten we stringenter vasthouden aan de eisen aan het Hoofdnet Fiets³.

¹ De hoofd-eis voor directheid voor het hoofdfietsnet is een omrijdfactor van maximaal 1,2.

² MAA blz 44: “De overige routes uit het hoofdnet fiets (...) dienen ook als toevoerroutes naar het plusnet” en MAA blz 47: “Het benoemen van plusnetten gebeurt om meer onderscheid te maken en daarmee het verkeer meer te sturen naar routes die daar het meest geschikt voor zijn”.

³ Zoals geformuleerd in de richtlijnen van de CVC en de beleidsnota hoofdnetten

3. De toename van het fietsen over **langere afstanden** (mede door de e-bike). Elimineer zoveel mogelijk vertragingfactoren en barrières. Voorrang moeten verlenen, ongunstige verkeerslichten, obstakels zoals paaltjes, verspringingen en onlogische afslagen in de route vertragen de fietser. Doorgaande fietsroutes voor langere afstanden staan onder druk door stedelijke vernieuwingsprojecten, extra afslagen en zig-zag routes, langdurige tijdelijke omleidingen enzovoorts. Meer dan de kruissnelheid is de 'rit-tijd' belangrijk voor de concurrentiepositie van de fiets.
4. Er is niet één fietser, maar steeds **meer verschillende soorten fietsers** met verschillende eisen en wensen. Er zijn snelle en langzame fietsers, zekere en onzekere fietsers, jonge en oude fietsers. Er zijn ook steeds meer soorten fietsen: met aanhangers, e-bikes en bakfietsen etc. Een belangrijk deel van de fietsers fietst het liefst op veilige autoluwe routes⁴, maar sommigen voelen zich 's avonds niet op alle routes even (sociaal) veilig.⁵ Alleen een fijnmazig hoofdnet fiets kan aan al deze eisen en wensen voldoende tegemoet komen.

De Fietzersbond is van mening dat niet het voorgestelde Plusnet, maar een grotere 'doorzettingsmacht' om vast te houden aan de richtlijnen van het Hoofdnet Fiets, moet helpen om een 'schaalsprong' te maken voor die modaliteit die voor de stad en haar bewoners het schoonst, gezondst en goedkoopst is.

Wat stellen we voor?

1. Voldoe aan de kwaliteitseisen

De kwaliteitseisen voor het huidige Hoofdnet Fiets en de uitwerking daarvan in de Leidraad CVC vormen een goed uitgangspunt voor de inhaalslag die gemaakt moet worden. Beter moet de inzet en de doorzettingsmacht om aan die eisen te voldoen.

2. Stel hogere eisen aan drukke en doorlopende trajecten

De kwaliteitseisen voor het Hoofdnet Fiets (zoals minimaal 2,5 meter brede fietspaden, voorrang t.o.v. zijstraten, mogelijk een fietsstraat)⁶ hoeven maar in beperkte mate te worden aangevuld met eisen om een grotere capaciteit en een daadwerkelijk hogere ritsnelheid voor fietsers te realiseren:

1. Eis bij meer fietsers een grotere maat: meer breedte, opstel- en afslagvakken bij verkeerslichten en verbredingen aan het begin van fietspaden net voorbij kruisingen en in bochten.
2. Regel minder wachttijd en meer kans op niet wachten bij verkeerslichten door meer prioriteit voor fietsers, twee maal groen per cyclus, verlenggroen als nodig, direct groen, de autostroom afkappen als fietsers te lang moeten wachten en zo goed mogelijke vooraanmelding van fietsers.
3. Maak en houdt doorgaande routes gestrekt. Nu staan ze te vaak onder druk, zoals bij projecten stedelijke vernieuwing (Bijlmer), foute ontwerpen van nieuwe woonwijken (Bongerd, Noord), aanleg infra voor metro en auto (omgeving IJdoornlaan, Noord) en grootstedelijke plannen (de ZuidAs waar een kantoor gepland is op een fietspad met een onoplosbaar onveilig kruispunt als gevolg). Ga uit van 'omgekeerd ontwerpen': neem doorgaande (fiets)routes als randvoorwaarde van het plan.

⁴ 'Ontvlochten' fietsroutes vallen niet samen met belangrijke auto of OV-routes, zoals bijv. de Weesperzijde en de fietsroute door het Vondelpark.

⁵ Dit pleit voor een fijnmazig netwerk met alternatieve fietsroutes met verschillende kenmerken. Realiseer waar mogelijk veilige ontvlochten routes met waar nodig sociaal-veilige alternatieven ('nachtnet fiets').

⁶ Zie bijlage 1

3. Organiseer doorzettingsmacht

We missen de extra bestuurlijke macht om het Hoofdnet Fiets krachtadig uit te voeren. De oorzaak zit in het gebrek aan bestuurlijke kracht en wil om bijvoorbeeld auto's in te perken en de plek van bomen te veranderen.⁷

De extra bestuurlijke slagkracht kan gerealiseerd worden door een stedelijke aanjager voor fietsvoorzieningen aan te stellen. Deze zal moeten bewaken dat de eisen voor het Hoofdnet Fiets gehaald worden, ook als dat ten koste gaat van autoparkeren, verplaatsen van bomen, een andere circulatie van autoverkeer of het combineren van auto en tram. Ook zal deze in een vroeg stadium bij ruimtelijke plannen moeten toezien dat de kwaliteit van belangrijke fietsroutes gewaarborgd wordt.

Overige opmerkingen over de MAA

Autoparkeren

Als er in een profiel te weinig ruimte is, zou autoparkeren (met z'n buitenproportionele ruimtebeslag) het eerste moeten wijken. Dat ontbreekt in de MAA.

Er verdwijnen op den duur weliswaar parkeerplaatsen op straat, maar die komen in garages dubbel terug. Door de toename van het aantal parkeerplekken in de stad neemt ook het verkeer toe. Dat willen we niet, want het legt een (nog) grotere druk op de straten. Maak van de stad geen spons die steeds meer auto's kan opnemen, ook al zijn ze mooi weggewerkt.

We stellen voor om de op te heffen parkeerplaatsen op straat (waaronder 1700 in het centrum) bij voorkeur op te heffen in straten waar het Hoofdnet Fiets loopt en meer ruimte voor de fiets nodig is.

Laden en lossen

Bevoorrading van winkels en pakketdiensten genereert een steeds belangrijker aandeel van het Amsterdamse gemotoriseerde verkeer. Voor fietsers levert dit extra gevaar en hinder op. Ze stoppen op fietsstroken, parkeren veelvuldig in en uit en komen veel voor in winkelstraten die ook voor fietsers van groot belang zijn.

We zouden in de MAA meer oplossingen willen zien voor dit probleem, zoals voldoende en goed bereikbare laad- en losplaatsen die niet op fietspad of fietsstrook liggen, venstertijden en de handhaving daarvan. Ook de toename van koeriersdiensten per fiets en per boot en de opkomst van de vrachtfiets zijn interessante ontwikkelingen.

Fietsstroomstraten

De MAA onderscheidt voor het verkeer vijf soorten straten (blz 42):

- Bewonersstraten: weinig publieke functies, geen doorgaand verkeer
- Bezoekersstraten: veel publieke functies, beperkt doorgaand verkeer
- Stadsstraten: veel publieke functies veel doorgaand verkeer
- Stroomstraten: weinig publieke functies veel doorgaand verkeer
- Verkeersaders zonder aanliggende functies met veel doorgaand verkeer

Met 'verkeer' wordt kennelijk autoverkeer bedoeld. Men vergeet in de beschrijving de drukke 'fietsstroomstraten' zoals Haarlemmerstraat en -dijk, Weesperzijde, Spiegelstraat en aansluitende routes, Oude en Nieuwe Hoogstraten met aansluitingen naar verder, Groene Zoom route, enz.

⁷ Voorbeelden:

- Marnixstraat: FB had liever knips voor autoverkeer gezien dan smalle stoepen en fietspaden maar....
- Bilderdijkstraat: FB had liever bredere stoepen gezien door nieuwe bomen op een betere plek maar.....
- De Clercqstraat, Linnaeusstraat: FB had liever breder fietspad en voetpad gezien door minder autoparkeerplekken maar....

Bijlage 1: Kwaliteitseisen voor fietsroutes

Voor het huidige **Hoofdnet Fiets** gelden nu de volgende kwaliteitseisen:

1. bestaat uit snelle routes;
2. bestaat uit directe, logische, samenhangende routes;
3. bevat routes met een hoge fietsintensiteit;
4. ontsluit alle woon/werkgebieden en voorzieningen;
5. sluit aan op regionale verbindingen;
6. bevat sociaal veilige routes;
7. kent een maaswijdte van 300 bij 300 meter;
8. kent zo min mogelijk overlap met andere hoofdnetten.

Deze zijn voor een belangrijk deel uitgewerkt in de Leidraad CVC.

Wij zouden de kwaliteitseisen voor het Hoofdnet Fiets willen uitwerken:

Snel	<p>Betekent: ritsnelheid 12-15km/uur binnen ring, 18km/uur buiten ring; max. gem. wachttijd 30 seconden, inhaal mogelijkheden op fietspaden.</p> <p>Door: ontwerp snelheid 30 km/h, weinig kruisingen, voorrang voor fietsers, fietsvriendelijke verkeerslichten, weinig autoverkeer op ETW (<3000), fietspadbreedte van 2,5m</p>
Samenhang netwerk	<p>Betekent: afstemming op de verplaatsingsbehoefte en herkenbaarheid</p>
Directheid	<p>Betekent: directheid in afstand, maximale omrijfactor 1,2.</p>
Comfortabel	<p>Betekent: vlak en schoon wegdek, geen scherpe bochten, herkenbaar,</p> <p>Door: goed onderhoud en beheer, sinusvormige drempels, bochten met boogstraat minimaal r=4m en helling niet te steil, voldoende opstelcapaciteit.</p>
Verkeersveilig	<p>Betekent: geen blackspots en red routes, geen brom- en snorfietsers op het fietspad, autoluwe routes</p> <p>Door: Duurzaam veilig toepassen, fietspaden langs GOW, stroken onder voorwaarden, fietspaden in winkelstraten ook al is het ETW, schampstroken, vermijden combinatie fietsstrook + parkeren (staat in leidraad CVC), Ontvlechten als dat nodig is, bijvoorbeeld fietsstraten door verblijfsgebieden</p>
Sociaal veilig	<p>Betekent: zichtbaarheid, NPR 13201 norm en politiekeurmerk veilig wonen, alternatief aanbieden</p> <p>Door: zie boven</p>

De streefkwaliteiten voor het voorgestelde Plusnet Fiets in de MAA zijn daarbij vergeleken mager en vaag (uit de tabel van p47: **streefkwaliteit van plusnetten**):

Gebied	Plusnet Fiets:	Fietsersbond daarover:
Algemeen	Comfort en veiligheid	- Snelheid, directheid en samenhang ontbreken als streefkwaliteit
Centrumgebied	Veilige en aantrekkelijke routes	- Wat betekent dat concreet??
Binnen de Ring (excl. Noord)	Vrijliggend, breed fietspad; beperkte wachttijd bij kruispunten	<ul style="list-style-type: none"> - Meer breedte kan alleen door: minder auto-parkeren, of vrije trambaan of auto- of OV richting eruit. Er is bestuurlijke slagkracht ('doorzettingsmacht') nodig dit te realiseren - Een vrijliggend fietspad is niet overal nodig. In 30km zones is een fietsstraat een optie op voorwaarde van echt weinig verkeer en parkeerbewegingen en echt lage snelheid. - Beperkte wachttijd bij kruispunten wordt niet gekwantificeerd
Buiten de Ring (incl. Noord)	Vrijliggend, breed fietspad; beperkte wachttijd bij kruispunten	<ul style="list-style-type: none"> - Breedte meestal geen probleem - Een vrijliggend fietspad is niet overal nodig. In 30km zones is een fietsstraat een optie op voorwaarde van echt weinig verkeer en parkeerbewegingen en echt lage snelheid. - Beperkte wachttijd bij kruispunten wordt niet gekwantificeerd

Bijlage 2: gekozen routes

We kiezen een andere oplossing voor de fiets dan het Plusnet Fiets. Toch willen we een aantal opmerkingen maken over de kaart van het Plusnet.

Ontbrekende doorgaande routes op de kaart

1. Zuid- ZuidOost
 - a. station Zuid – RAI
 - b. RAI -- Rozenoordbrug - Arena- Strandvlietpad
 - c. op termijn: Strandvlietpad- Oostelijke ontsluiting IJburg
2. Noord-Zuidroute vanuit het centrum via station Zuid naar Buitenveldert/Amstelveen.
De route door de Beethovenstraat voldoet niet.
3. Dwarsverbinding door Nieuw-West (Sloterdijk – Osdorp)
4. Weesperzijde i.p.v. Rozenburglaan
5. snelfietsroutes naar Zaanstad,
6. (snel)fietsroute naar Haarlem
7. (snel)fietsroute naar Schiphol
8. (snel)fietsroute naar Purmerend

Wordt er in het Plusnet Fiets wel echt gekozen?

In de MAA betekent het Plusnet Fiets prioriteit voor de fiets op die route. Dat kan alleen worden waargemaakt door niet tegelijk te kiezen voor de auto, autoparkeren en OV. Toch zien we een aantal

routes waar het Plusnet Fiets samenvalt met het Plusnet Auto of het Plusnet OV. Dat lukt alleen als daar in het profiel voldoende ruimte voor is en daar het autoparkeren uit wordt gehaald.

Voorbeelden waar het **Plusnet Fiets samenvalt met Plusnet Auto** en dus geen werkelijke keuze is gemaakt.

- Jan van Galenstraat,
- de Boelelaan en van Nijenrodeweg

Voorbeelden waar het **Plusnet Fiets samenvalt met Plusnet OV** en dus geen werkelijke keuze is gemaakt.

- Raadhuisstraat-Rozengracht;
- Beethovenstraat- Van Baerlestraat
- Linnaeusstraat-Middenweg;
- Hele binnering: (Tsaar Peterstraat- Sarphatistraat- Weteringschans- Marnixstraat)

Ook hier zal de auto en autoparkeren een zeer forse stap terug moeten.

We zien ook het Plusnet Fiets in **grijze straten**. Dat is wel een werkelijke keuze en deze vereist maatregelen, die veel verder gaan dan de her en der recent uitgevoerde herprofileringen. Deze routes zijn immers alleen echt veilig en aangenaam als met name de auto fors wordt teruggedrongen door het opheffen van autoparkeerplaatsen, het verplaatsen van bomen en waar mogelijk door circulatiemaatregelen (zoals een knip, alternerend eenrichtingsverkeer en downgraden naar 30 km-gebied). Alleen te realiseren met voldoende doorzettingsmacht.

- Ring Oud-West- Oud-Zuid (Ceintuurbaan- Const. Huijgenstraat, Bilderdijkstraat- F. Hendrikstraat)
- Ferdinand Boll, Van Woustraat en Rijnstraat.
- Pieter Calandlaan.

Zuidas en OV knooppunt Zuid:

De Zuidas verdient aparte aandacht. Onze fietscultuur is een 'unique selling point' voor bedrijven in de Zuidas en wordt door expats gewaardeerd.

Het ontbreken van de route op de Plusnet Fiets-kaart tussen de stations RAI en Zuid door de Zuidas (o.a door het Beatrixpark) is daarom verbazingwekkend. Ambitie moet zijn dat fietsen in de Zuidas "leading" is, geen sluitpost. Station Zuid moet één van de belangrijkste stations van Amsterdam worden. Ook een noord-zuidroute langs het station mag daarom niet ontbreken.

Samenvatting

Concreet stellen wij voor:

- de fijnmazigheid van het fietsnetwerk als belangrijk uitgangspunt te nemen;
- daarom het Hoofdnet Fiets te versterken;
- minder compromissen met de uitgangspunten van het Hoofdnet Fiets te sluiten vanwege toenemend fietsgebruik;
- een 'schaalsprong' te realiseren op zeer drukke trajecten door meer breedte, meer ruimte bij verkeerslichten en minder oponthoud. Daarbij niet alleen de huidige fietsers faciliteren maar ook anticiperen op groei;
- op doorlopende routes de te halen ritsnelheid te verhogen door het wegnemen van vertragende factoren (directheid route, voorrang, afstellen verkeerslichten);
- Hoofdnet Fiets bezien op ontvlochten routes en waar nodig op sociaal-veilige alternatieven ('nachtnet fiets');
- de 'doorzettingsmacht' om te voldoen aan de kwaliteitseisen van het Hoofdnet Fiets te vergroten;
- het autoparkeren in de stad niet toe te laten nemen en de op te heffen autoparkeerplaatsen met name weg te halen waar er op het Hoofdnet Fiets meer ruimte voor fietsers nodig is;
- aandacht voor fietsvriendelijke oplossingen voor bezorgdiensten en laad- en losverkeer voor bedrijven.