

Van: Fietsersbond afdeling Amsterdam
Gerrit Faber
W.G.-plein 84
1054 RC Amsterdam



Datum: 30 augustus 2014

Aan: Stadsdeel West
T.a.v. bezwaarschriftencommissie
Postbus 57239
1040 BC Amsterdam

Betreft: Bezwaarschrift m.b.t. besluit Verwijderen fietssymbolen en instellen parkeerverbod Kwakersplein (Staatscourant nr. 23551 dd. 15 augustus 2014).

Geachte commissie,

Hierbij maakt de Fietsersbond (afdeling Amsterdam) bezwaar tegen het besluit op het Kwakersplein de fietsstroken te verwijderen om laden en lossen toe te staan op de rijbaan. Reden: met dit besluit wordt een situatie gelegitimeerd die de verkeersveiligheid van fietsers nog langer op het spel zet. Dit is des te erger omdat het Kwakersplein drukker wordt (en eigenlijk te druk voor de bestaande weginrichting) en de behoefte aan laden en lossen aldaar groter (er komt een supermarkt bij). Beide ontwikkelingen (drukker en meer vraag naar laden en lossen) maken het volgens de Fietsersbond noodzakelijk dat het laden en lossen op een reguliere wijze, d.w.z. buiten de rijbaan geaccommodeerd wordt.

De besluitnemer voert als overwegingen voor het voorgenoemd besluit aan dat:

- 1) laden en lossen op het voetpad verboden en ongewenst is vanwege verkeersonveiligheid;
- 2) het aanbrengen van een reguliere laad- en losgelegenheid buiten de rijbaan ongewenst is "uit oogpunt van openbare ruimte en kosten"; en
- 3) "laden en lossen op de rijbaan gelet op de relatief lage intensiteiten en beperkte verkeersfunctie geen belemmering voor de verkeersveiligheid of doorstroming veroorzaakt".

De Fietsersbond acht de argumentatie op geen van de punten steekhoudend.

Wat betreft punt 1:

Het ontbreken van een reguliere laad- en losplek op het Kwakersplein leidt er niet alleen toe dat vrachtauto's op de stoep staan, maar het gebeurt ook geregeld dat vrachtauto's op de fietsstrook parkeren. Dit zorgt voor uitwijkbewegingen en opstoppingen. Fietsers lopen daardoor extra kans op conflicten met tegemoet- en achteropkomend verkeer. Kortom verkeersonveilige situaties. De besluitnemer wil met het besluit de verkeersveiligheid op het voetpad verbeteren maar veronachtzaamt de verkeersveiligheid van fietsers, als laden en lossen op de rijbaan wordt toegestaan. Het besluit van het stadsdeel is extra bezwaarlijk doordat wegens de komst van een supermarkt de behoefte aan laden en lossen groter wordt, en dus de gevaarlijke situaties zich vaker zullen voordoen.

Wat betreft punt 2:

Een verkeersveiliger weginrichting is goed mogelijk en tegen weinig kosten te realiseren. Met reguliere laad- en losplekken aan de rand van het huidige (zeer ruime) voetgangers gebied, op straatniveau of op de hoogte van de stoep met een gedeeltelijke schuine stoeptrand en een paar markeringslijnen.

Het stadsdeel wijst die oplossing daarnaast enkel af vanwege het ondoorgrondelijke “oogpunt van openbare ruimte”. Een argument dat in zichzelf geen steek houdt.

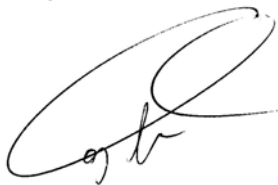
Wat ons brengt op punt 3:

De besluitnemer wijst op de “relatief lage intensiteiten en beperkte verkeersfunctie” maar een cijfermatige onderbouwing voor deze bewering ontbreekt. Bovendien zullen de verkeersintensiteiten op het Kwakersplein toenemen en zal de verkeersfunctie veranderen. Ten eerste genereren de bouwactiviteiten op het gebied rond de Hallen de komende jaren druk bouwverkeer dat onoverzichtelijke en verkeersonveilige situaties met zich meebrengt. Daarnaast worden er naast de bestaande bestemmingen autoparkeergarages gebouwd en publiek trekkende bestemmingen ontwikkeld die structureel extra autoverkeer genereren dat voornamelijk via het Kwakersplein zal worden afgewikkeld. De verkeersintensiteit zal daarmee dusdanig toenemen dat op het Kwakersplein niet langer van lage intensiteiten en een beperkte verkeersfunctie sprake is. De weginrichting die daar bij hoort verdraagt zich niet met laden en lossen op de rijbaan (in strijd met Duurzaam Veilig).

Een bijkomende factor die de besluitnemer over het hoofd ziet is de autonome groei van het fietsverkeer. Die groei veroorzaakt nu al toenemende grote drukte op de smalle fietspaden in de onmiddellijke omgeving van het Kwakersplein (De Clercq-, Bilderdijk- en Kinkerstraat). Daardoor zoeken steeds meer fietsers alternatieve routes via de omringende verblijfsgebieden. De route via het Bellamyplein en het Kwakersplein is zo’n alternatieve route, die vooral voor de meer kwetsbare fietsers (ouderen, (ouders met) kinderen etc.) een uitweg biedt uit de chaos die zij op de fietspaden ervaren.

Naar ons oordeel moet de besluitnemer rekening houden met deze ontwikkeling en daarom alles op alles zetten om het verkeersveilige karakter van verblijfsgebieden te bewaken. Het besluit vergroot daarentegen de verkeersonveiligheid van dit stukje verblijfsgebied.

Hoogachtend,



Gerrit Faber
beleidsmedewerker afdeling Amsterdam

namens de Fietsersbond