

zienswijze uitvoeringsagenda mobiliteit

27 mei 2015



Aan de gemeente Amsterdam
t.a.v. dhr. I. Frantzen

Geachte meneer Frantzen,

Graag geven we onze zienswijze op de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (consultatieversie 14-4-2015).

We vinden het uitstekend dat de nieuwe wethouder aangeeft vooral maatregelen te willen uitvoeren en niet 'bij nul' te willen beginnen met een nieuwe visie. Een visie is er immers al lang.

In de inleiding en persberichten wordt deze nogmaals gepresenteerd: **'we moeten keuzes durven maken'** en we gaan **'primair meer ruimte geven aan voetganger, fiets en openbaar vervoer'**.

Wij delen deze uitgangspunten.

In de agenda en de opgesomde maatregelen zien we dat nog onvoldoende terug. Meer dan voorheen wordt ook weer de auto gefaciliteerd. Soms om openbare ruimte te winnen, maar soms ook ten koste van de kwaliteit van de ruimte en de doorstroming en veiligheid van langzaam verkeer.

De agenda kiest voor 'alles': de kool én de geit worden gespaard. Illustratief is de zin "Elk vervoermiddel krijgt de ruimte...". In de visie op de stad horen de voetganger, fiets en openbaar vervoer voorop te staan. En dat kan gezien de beperkte ruimte en het beperkte budget alleen maar als de auto inlevert.

We hadden meer maatregelen verwacht die het minder noodzakelijke autoverkeer verantwoord een stap terug laat doen, uiteraard zonder de stedelijke economie te schaden of te vervallen in 'auto pesten'. Alleen dan lukt het om ruimte en budget voor met name het langzaam verkeer vrij te maken.

We zijn niet als belanghebbende betrokken geweest bij het opstellen van **de maatregelenlijst** in bijlage 1 of 2. Dat is jammer, want we vinden de lijst nogal willekeurig. Niet alleen staan groot en klein, rijp en groen door elkaar. Er staan maatregelen bij die al vele jaren worden uitgevoerd (m2). Van andere voorstellen is helder dat ze de eerstkomende tien jaar niet zullen worden uitgevoerd (m16).

Maar ook zijn veel dringend gewenste maatregelen niet opgenomen. Ons is niet duidelijk waarom sommige maatregelen wel, en andere niet in de lijst terecht zijn gekomen.

Hieronder gaan we in op:

1. Veilige fietsroutes en stadsstraten
2. Andere maatregelen voor fietsers
3. Effecten voor de fiets van het parkeerbeleid en autoverkeer

1. Veilige fietsroutes en stadsstraten

Ons wereldbepaalde Hoofdnet Fiets bevat nog tal van knelpunten, zwakke en ontbrekende schakels. Sommige daarvan bestaan al lang, andere zijn door de toe te juichen toename van het fietsverkeer recent opgekomen. We zien in de agenda maar een klein deel van deze knelpunten terug.

Behalve de 'drukke en smalle' fietsroutes op het kaartje bij de paragraaf 'meer ruimte voor de fiets' (p.23) zijn er meer routes die veiliger, comfortabeler of sneller kunnen.

Een hogere ambitie, versnelling van de uitvoering en ophoging van de budgetten (de stadsregio betaalt mee!) is niet meer dan redelijk als je de kosten en opbrengsten van fietsers voor de stad bekijkt.

We zijn blij dat 'Verbeteren van het fietsnetwerk' (m6) en 'Toolbox fietsvriendelijke kruispunten' (m8) in de lijst zijn opgenomen. Maar de toename van de drukte op het fietspad vraagt (meer nog dan het OV, m10) om versnelling en uitwerking. Oplossingen zijn niet alleen mogelijk door kleine fysieke maatregelen, maar ook grote ingrepen met bijbehorende harde keuzes zijn nodig.

Met de opening van de langzaam verkeerspassage onder het Centraal Station wordt de fietsroute vanaf de pontaanlanding, via NZ Voorburgwal (of Spuistraat) – Singel- Amstel nog belangrijker dan die al is. Deze verbeteren (m23) is een goed idee.

De belangrijke '**ring oudzuid – oudwest**' (Ceintuurbaan, Van Baerlestraat, 1e Const. Huygensstraat, Bilderdijkstraat) staat op het kaartje, maar komt in de agenda niet aan de orde. Hier zou het opheffen van parkeerplaatsen op straat een haalbare stap vooruit zijn, net als het handhaven van de huidige 'knip' voor auto's bij de brug over de Boerenwetering.

Ander voorbeeld is de **Prins Hendrikkade**, waar fietsers nog steeds over een akelige ventweg moeten.

Het kaartje bevat ook een flink aantal voor fietsers 'drukke kruispunten'. De criteria voor 'druk kruispunt' worden niet benoemd, maar de aangegeven kruisingen herkennen we.

Toch missen we er ook een aantal, waar maatregelen nodig zijn die verder gaan dan de 'toolbox'.

Voorbeelden: Willemsbrug/ Nassauplein, Oosterdokskade/ Odebrug, Pr. Hendrikkade/ Gelderse kade, Europaplein/ Rooseveltlaan, de uiteinden van de Eilandenboulevard.

Ook komt het voor dat maatregelen voor snellere doorstroming van auto en OV ten koste dreigen te gaan van de veiligheid en doorstroming van fietsverkeer (voorbeeld: Haarlemmermeercircuit).

Een snelle doorstroming van fietsers wordt vooral beperkt door belemmeringen op kruisingen. Bij de afstelling van **verkeerslichten** krijgt OV prioriteit, amper rekening houdend met ander verkeer. Dit leidt tot ongeloofwaardig wachten en dus roodlichtnegatie door fietsers. Voorbeelden hiervan zijn het Frederiksplein en de oversteek over de Stadhouderskade tussen Max Euweplein en Vondelpark. Een betere instelling voor fietsers verbetert zowel de veiligheid als de doorstroming van de enorme aantallen fietsers. (m1, m4)

Drukke routes, waar een fietspad ontbreekt staan niet op het kaartje. De gevaarlijke route **Raadhuisstraat- Rozengracht** wordt genoemd als OV-knelpunt (m11), maar is voor fietsers een hel. Vrijliggende fietspaden zijn hier een must.

De Ruijterkade-west (bij de KvK) is een ander fietsknelpunt, dat om aanpak vraagt.

De **Leidsegrachtroute** (beginnend in de 1^{ste} Helmersstraat) heeft de potentie een veilige comfortabele route tussen West en Centrum te worden. Er ontbreken nog schakels (zoals een brug

over Singelgracht), maar het verbeteren van het wegdek, de straat autoluw maken en parkeerplekken weghalen zou een deel van de route al een stuk fietsvriendelijker maken.

De Groene Zoom-route heeft ook diverse knelpunten. Iedereen kent de fietsroute over het RAI-terrein, die zowel voor de doorstroom van fietsers als voor de veiligheid van RAI-bezoekers om een betere inrichting vraagt.

De fietsroutes door '**stadsstraten**' staan merkwaardigerwijs niet onder 'doorstroming', maar in de paragraaf 'ruimte'. De mooie intenties voor de fiets zien we in projecten nog niet bewaarheid worden, omdat de doorstroming van het OV of zelfs het autoparkeren belangrijker wordt gevonden. Dat de noodzakelijke verbeteringen voor fietsers in straten als de **Kinkerstraat** (plusnet fiets), **Van Woustraat** (plusnet fiets) **De Clerqstraat** en **Jan Evertsenstraat** (moet plusnet fiets zijn) ten koste gaan van andere verkeersdeelnemers is onvermijdelijk.

Ons verontrust het gemak waarmee in veel **stadsstraten** fietspaden overbodig worden geacht (m41). Wij vinden het instellen van een 30km zone geen reden om bij een herprofilering geen fietspad aan te leggen of om het zelfs weg te halen. Teveel autoverkeer, veel in- en uitparkerende auto's, laden/lossen en dubbel parkeren dragen bij aan een chaotisch verkeersbeeld en ontmoedigen ouderen en schoolkinderen te fietsen. Fietsers komen in de verdrinking of zelfs in gevaar. Het angstbeeld van winkelstraten uit de jaren 70 doemt op. Een gemengd profiel is alleen mogelijk bij een sterke afname van het aantal auto's, parkeerbewegingen en andere 'onrust'.¹

De **Weesperzijde** (m7) en de **binnenring** (m33) behoren tot de belangrijkste fietsroutes van de stad, vooral omdat de fietser daar al flink de ruimte heeft. Behoud van deze breedte is essentieel voor de aantrekkelijkheid. Niet zozeer een grote herprofilering, maar diverse kleine maatregelen kunnen zorgen voor betere doorstroming en groter fietscomfort op deze routes.

Ook buiten de A10 zijn nog veel maatregelen te treffen. De kwaliteit en herkenbaarheid van de routes tussen Amsterdam en Zuidoost laten nog te wensen over.

De fiets is steeds meer een vervoermiddel voor de middellange afstand van 7-15 km. De e-bike (tot 25 km/h) kan autoforensen tot fietsen verleiden. Dat helpt tevens de doorstroming van het overbelaste autowegennet. We suggereren daarom om meer **snelfietsroutes** te onderzoeken. De route naar Zaanstad is in ontwikkeling. Genoemd worden (m49) Centrum-Zuidoost en Zuidas-Amstelveen. Ook denkbaar zijn:

- **Schiphol - Zuidoost via de Zuidas**. We verwijzen hiervoor naar onze notitie 'Fietsvisie Zuidas'. We maken ons zorgen over de versnippering van de belangrijke fietsroute door **de Groene Zoom**, een snelfietsroute "avant la lettre".
- **Zaanstad - Zuidas** via Nieuw West
- **Amsterdam- Almere en/of Zuidoost- Almere**

¹ We zijn van mening (net als de CROW in de ontwerpwijzer Fietsverkeer) dat er bij een auto-intensiteit van 2500 mvt of meer, vrijliggende fietspaden nodig zijn, ook al is er een 30km regime. In 'stadstraten' zijn ze nodig tot 1500 mvt per etmaal, tenzij autoparkeren, laden en lossen, busverkeer, kort stoppen e.d. kan worden teruggedrongen tot het niveau van een woonstraat.

2. Andere maatregelen voor fietsers

We onderschrijven de stelling dat **openbare ruimte aantrekkelijk** moet zijn. Daarbij zijn duidelijkheid en veiligheid een absolute randvoorwaarde. Dat betekent dat fietspaden en stroken zowel voor fietsers als voetgangers duidelijk en eenduidig herkenbaar moeten zijn door het consequent gebruik van rood asfalt. Onduidelijkheid waar voetgangers en fietsers te verwachten zijn, leidt tot frustraties en ongevallen. De huidige plannen voor het Leidseplein (m25) zijn wat dit betreft een voorbeeld hoe het niet zou moeten.

Meer **voetgangerszones**, zoals in de Negen straatjes, Warmoesstraat en Zeedijk (m20), kan ons inziens prima samen met fietsverkeer: fietsers en voetgangers kunnen er daar samen best uitkomen. Het weren van fietsers is hier dus niet nodig. Voor bewoners en bezoekers is dat zelfs ongewenst.

We waren verrast '**fietsparkeren**' terug te vinden in de paragraaf 'ruimte' (m34, m35). Doel van fietsparkeren is in eerste instantie de bereikbaarheid van woning, werk en voorzieningen. En hier ligt nog een grote uitdaging.

Dat een mooiere openbare ruimte een effect kan zijn, als de fietsparkeervoorzieningen op een goede manier worden aangelegd is een prettig neveneffect. Een goedkope oplossing is ook het omzetten van autoparkeerplaatsen op straat naar fietsparkeerplaatsen en dubbelgebruik van laad/losverkeer en fietsvakken.

Graag zouden we een uitwerking zien van hoe **fiets en OV elkaar kunnen versterken**. Het door Wiebes ingezette beleid voor minder, maar snellere, OV-lijnen gaat samen met meer voor- en natransport met de fiets. Toch zien we nog steeds veel OV-investeringen in de oude tramlijnen van en naar het centrum die de veiligheid en doorstroming van het overige verkeer onder druk zet. Als voorbeeld noemen we de plannen voor het versnellen van de tram in de Raadhuisstraat. Ons eerdere voorstel van een 'fiets effect rapportage' bij OV-investeringen hadden we graag hier teruggezien. We zien weinig in het versnellen van de OV-agenda (m10), omdat daarmee een goede afweging ten opzichte van de andere vervoersmiddelen en het beslag op de ruimte nog meer onder druk komt.

In het 'natransport' (van station naar bestemming) kan de fiets nog veel meer gebruikt worden. We realiseren ons dat de exploitatie van de **OV-fiets** op zich geen taak van de gemeente is, maar ze kan wel partijen motiveren om bij meer metrostations en bij een aantal belangrijke tramhaltes fietsen voor natransport beschikbaar te hebben (van OV-fiets of andere partij).

De maatregelen rondom Arena/ Zuidoost (m43) benoemen alleen auto en OV. Het stimuleren en faciliteren van het fietsen mag hier niet ontbreken.

De snorfiets moet naar de rijbaan, vinden ook wij (m9). We moedigen de gemeente aan flink te trekken aan de lobby bij het rijk. Halve oplossingen, bijvoorbeeld een fietspadverbod voor snorfietsen in enkele straten, zullen niet werken.

3. Effecten van het parkeerbeleid en autoverkeer

De bouw van 12 nieuwe garages met ruim 4000 autoparkeerplekken staat centraal in de uitvoeringagenda. Daarbij verdwijnen 2000 plekken van straat, ruim 2000 plekken zijn extra.

Het weghalen van parkeerplaatsen op straat is grote winst voor voetgangers en fietsers. Voor het verbeteren van belangrijke fietsroutes als de **Van Woustraat, Van Baerlestraat, Jan Evertsenstraat, Adm de Ruijterweg, Leidsegracht** en veel meer is dat een eerste randvoorwaarde. Het hiervoor bouwen van vervangende parkeerruimte in garages is een dure grap, maar begrijpelijk.

Bouw van 2000 *extra* plekken staat op gespannen voet met de uitgangspunten van de mobiliteitsagenda. *Extra* parkeerplekken trekken meer autoverkeer via de toegangswegen naar het centrum: op zondag nog meer files á la Bijenkorfgaragefile. Dat geldt met name voor extra parkeerplekken voor bezoekers. Meer verkeer op Overtoom en Stadhouderskade verslechtert de doorstroming van het noodzakelijk autoverkeer, terwijl het college dat wil verbeteren. Ook trekt het meer autoverkeer in de stadsstraten aan die men juist wilt ontlasten ten behoeve van het langzaam verkeer en de leefbaarheid. Wij kunnen ons niet voorstellen dat deze uitbreiding slechts 0,03% extra verkeer zal aantrekken.

Extra parkeerplekken (deze kosten al gauw €50.000 per plek) om de wachtlijst voor bewonersvergunningen af te laten nemen, lijken ons geen goede maatschappelijke investering. Wie wil gaan wonen in de binnenstad, weegt de onmogelijkheid om te parkeren mee in de keuze van de woonplaats. Om zoekverkeer tegen te gaan zijn andere maatregelen goedkoper en effectiever: minder vergunningen uitgeven, bewoners stimuleren hun auto bij de ring te parkeren en het ontmoedigen van niet noodzakelijk bezoekersverkeer.

Terugdringen van het autoverkeer in de stad is onontkoombaar om meer veiligheid en ruimte te maken voor langzaam verkeer en om de bereikbaarheid van echt noodzakelijk autoverkeer te kunnen waarborgen. Daarom bepleiten we om een functioneel onderscheid in het autoverkeer te maken.

Niet noodzakelijk autoverkeer, zoals van toeristen en bezoekers kan nog meer worden tegengegaan. Enerzijds door P&R (en Park&Bike) meer te promoten, maar ook door parkeren en rijden in de stad door campagnes en prijsbeleid te ontmoedigen. Bewoners die niet vaak een auto nodig hebben, kunnen beloond worden als ze in de buurt van de ring parkeren of een deelauto gebruiken, een optie die interessanter is naarmate een vergunning duurder is.

Verkeer voor **laden en lossen** (m18, m38) is onvermijdelijk. Maar stoppende busjes, geblokkeerde fietsstroken, achteruit over het fietspad rijdende grote vrachtwagens zijn niet alleen hinderlijk voor de doorstroom van fietsers, maar vooral een veiligheidsrisico voor alle langzaam verkeer. Fietsstad Amsterdam zou vooruit moeten lopen in de zoektocht naar innovatieve oplossingen. Voor pakketjes en kleine ladingen kan een fietskoerier of cargo-bike een optie zijn. Ook vervoer over water biedt kansen. Voor het grotere werk zouden een efficiëntere logistiek met kleinere wagens, betere laad/losplaatsen en strengere venstertijden aan veiligheid voor langzaam verkeer kunnen bijdragen.

Namens de Fietsersbond,

Gerrit Faber
(beleidsmedewerker Amsterdam)