

Fietsersbond Amsterdam
WG-plein 84
1054 RC Amsterdam
T: 0206128445
E: amsterdam@fietsersbond.nl



Aan Project Herinrichting Nieuwezijds Voorburgwal Noord
T.a.v. mevrouw D. Meiboom
d.meiboom@amsterdam.nl
Postbus 12693 1100 AR Amsterdam

Datum: 2 juli 2018

Betreft Inspraakreactie Fietsersbond op Concept Nota van Uitgangspunten Nieuwezijds Voorburgwal Noord

Geachte mevrouw Meiboom,

De Fietsersbond stemt van harte in met de ambitie om op de Nieuwezijds Voorburgwal Noord (NwzVbw Noord) meer ruimte voor voetgangers en fietsers te creëren en zo onder meer de veiligheid, het comfort en de doorstroming op dit Plusnet Fiets te verbeteren.¹

In de uitwerking van de uitgangspunten kan dat beoogde resultaat wat ons betreft (nog) beter gerealiseerd worden door de volgende aanvullingen en suggesties.

Meer ruimte voor fietsers én voetgangers, of voor fietsers óf voetgangers?

Op p.30 van de concept NvU is sprake van een "hoofdkeuze":

...een rijbaan met fietsstrook (huidige profiel maar met een bredere fietsstrook) of een gemengde rijbaan zonder aparte fietsstrook. Uitgaande van een gewenste minimale vrije doorloopruimte op het trottoir van 3,6 meter, een fietsstrook van 2 meter, een rijbaan van 3 meter of een gemengde rijbaan van 4 meter, betekent het aanleggen van een fietsstrook een verlies van 1 meter trottoirruimte. Vooral op de locaties naast de tramhaltes en naast de in- en uitgangen van de parkeergarage betekent het aanleggen van de fietsstrook een smaller trottoir. De gewenste vrije doorloopruimte wordt niet gehaald..."

Hier lijkt het antwoord op bovenstaande vraag dat, als het om meer ruimte gaat, fietsers en voetgangers tegen elkaar worden uitgespeeld.

De Fietsersbond pleit voor voldoende ruimte voor fietsers. Een rijbaan met gemengd verkeer van 4 meter is onvoldoende. Daarop kunnen fietsers niet naast elkaar rijden als een auto hen wil inhalen. En dat zal gezien het verwachte aantal auto's van 3240/etm vaak gebeuren.

Zelfs op fietsstraten met fors minder auto's doet een beperkte breedte ernstig af aan het comfort en de veiligheid van fietsers, blijkt uit onderzoek van CROW Fietsberaad.²

De Fietsersbond pleit bij gemengd verkeer daarom voor een rijbaan van minimaal 4,5 meter breed, bij een fietsstrook voor minimaal 2,5 meter.³

¹ In de inleiding staat in sectie *Aanleiding*: "De algemene verkeersaanpak van de gemeente Amsterdam is gericht op het bevorderen van de doorstroming en de veiligheid door scherpere keuzes te maken voor bepaalde verkeersstromen. In de binnenstad geldt de prioritering voetganger, fietser, tram en als laatst het autoverkeer." (p.4) En even verder: "De ambitie is om door middel van gerichte investeringen te komen tot het verkorten van de reistijd van passagiers en het verhogen van de doorstroming en betrouwbaarheid van het OV-netwerk, en het verbeteren van de veiligheid, comfort en doorstroming op het fietsnetwerk." (p.4)

² Zie Otto van Boggelen, *Hinderlijke ontmoetingen allesbepalend voor succes fietsstraten*. In: Fietsverkeer nr. 42 (2018) en Fietsberaadpublicatie 31: *Evaluatie discussienotitie Fietsstraten* (<http://bit.ly/FvFietsstraten>).

³ Zie Discussienotitie fiets- en kantstroken. Ligtermoet en Partners, CROW-Fietsberaad (2014) (<http://bit.ly/2KtTC4p>)

Snelheid

We ondersteunen van harte het uitgangspunt van (de mogelijkheid) van een 30km zone op de NwzVbw, en ook op een deel van de Raadhuisstraat. Ook daar moet 30 k/uur uitgangspunt zijn in de verdere uitwerking.

De combinatie 30/50 – 30 op de rijbaan en 50 op de trambaan – raden we af. Het zal leiden tot onwenselijk hoge snelheden van trams en met name ook taxi's. Dat zal voor onveiligheid en slechte oversteekbaarheid zorgen. Rijtijdwinst van het OV kan beter gerealiseerd worden door verbeteringen van de kruisingen, zoals bijvoorbeeld blijkt bij de Munt.⁴

Overigens zijn ook op de NwzVbw Noord drempels nodig om de voorgenomen snelheidsverlaging te effectueren. (In de concept NvU is nu wel sprake van drempels in de Spuistraat, maar niet op de NwzVbw.)

Doorstroming en veiligheid

De eis van doorstroming op de plusnetten valt ons inziens niet te rijmen met het idee om van het gebied achter het paleis een plein te maken, d.w.z. een gebied dat gelezen wordt als een verblijfsgebied. Daardoor zullen verblijvers (in meerderheid toeristen voor wie het gebied nieuw is) niet bedacht zijn op doorgaande fietsers en trams, wat hun veiligheid op het spel zet. Boven alles moet duidelijk zijn dat er sprake is van een belangrijke doorgaande route voor fietsers (en OV). Het ontwerp van de openbare ruimte moet als vanzelfsprekend duidelijk maken wat verkeers- en wat verblijfsgebied is. Dus een duidelijk onderscheid tussen de fietsroute en het verblijfsgebied, en geen keitjes, maar (rood) asfalt.

Materiaal, veiligheid en comfort

Besteed meer aandacht aan een veilige vergevingsgezinde inrichting. Dat betekent onder meer: vlakke en stroeve materialen, geen paaltjes op fietsroutes en zo weinig mogelijk hoogteverschillen langs de randen van de fietsroute.

De fietsroute dus á niveau met de trambaan. Dit is des te meer nodig omdat – zoals te voorzien – laad- en losverkeer nogal eens op de fietsloper zal staan en fietsers dan zonder gevaar moeten kunnen uitwijken.

Tussen fietsroute en stoep geeft een schuine rand de beste combinatie van veiligheid en onderscheid.

Vermijd ook de toepassing van verschillende aansluitende materialen die in het gebruik vaak tot obstakels uitgroeien.

Het wegdek van de fietsroute dient plusnetkwaliteit te hebben: asfalt. Ongeacht of de route is uitgevoerd als fietspad, fietsstraat, gemengd verkeer of fietsstrook.

Kruising met Raadhuisstraat

Een lagere snelheid voor alle verkeer maakt “*Het streven [...] geen verkeerslichten te plaatsen*” beter uitvoerbaar. De Fietzersbond ondersteunt dat van harte. Verder hebben wij de volgende suggesties voor de kruising(en):

- Maak de prioriteit van de fiets op de auto bij de kruisingsinrichting herkenbaar. Geef rechtdoor gaande, naar de trambaan afbuigende fietsers op de NwzVbw voorrang op rechtsaf naar de Raadhuisstraat afslaan auto's, zodat fietsers vloeiend rechtdoor kunnen fietsen.
- De (fiets)oversteek van de Raadhuisstraat bij de Spuistraat wordt aantrekkelijker en veiliger als auto's vanuit de NwzVbw Zuid niet meer (met twee keer) linksaf de Spuistraat in mogen en auto's vanuit de Spuistraat niet meer rechtdoor mogen richting Spui. Dus alleen afrijden via Raadhuisstraat en Rozengracht. Hiermee vervalt een auto-opstelvak in de Spuistraat. Dat geeft meer opstelruimte voor fietsers richting Spui. Neem dit als voorkeur op bij de

⁴ Rijtijdwinst voor OV door hogere snelheid op baanvakken is nooit aangetoond.

uitgangspunten en schrap de autobeweging linksaf vanuit de Raadhuisstraat naar de Spuistraat.

- Beëindig het fietspad in de Spuistraat ruim vóór de kruising en laat zo rechtdoor gaande fietsers gemakkelijk en veilig naar hun rechtdoor opstelstrook aan de linkerkant fietsen. Rechtsaf slaande auto's geven deze fietsers voorrang. Zo'n inrichting voorkomt dode hoek ongevallen.

Voorstellen voor aanpassingen in uitgangspunten

Concreet stellen we voor in sectie 7 de centrale uitgangspunten 1, 3, 5, 14 en 21 zoals hieronder met rood en onderstreping is aangegeven, te amenderen.

1. De Nieuwezijds Voorburgwal Noord wordt heringericht als aantrekkelijke verblijfsruimte met meer ruimte voor fietser en voetganger, een verbetering van de rijtijden en betrouwbaarheid van het OV en de fiets en met eenrichtingsverkeer van noord naar zuid voor de auto.

3. Richt de openbare ruimte hoogwaardig en met eenheid in uitstraling in tot een aantrekkelijke verblijfsruimte volgens Puccini.

- a. Trottoir beide zijden in rode klinkers met vergevingsgezinde trottoirband.
- b. Westelijke rijbaan gemengd (auto en fiets), fietsstraat of rijbaan met fietsstrook.
- c. Oostelijke fietsinfrastructuur is een vrijliggend fietspad met enkel vergevingsgezind niveauverschil t.a.v. het trottoir.
- d. Trambaan niet verhoogd of met enkel veilig en makkelijk overrijdbare rand.
- e. <niet gewijzigd>
- f. Maak het ruimtelijk beeld duidelijk leesbaar zodat voor iedereen, met name ook voor nieuwe bezoekers van de stad vanzelfsprekend is wat verblijfsgebied is en wat verkeersgebied.

5. <schrappen of toevoegen zoals in 3f is verwoord>

14. Realiseer een comfortabele, snelle voorangfietsroute in twee richtingen over de Nieuwezijds Voorburgwal Noord als onderdeel van een aaneengesloten fietsroute tussen Centraal Station en Spui/Munt/Spiegelstraat v.v. (Plusnet fiets).

a. Van noord naar zuid kan dat door de rijbaan in te richten als fietsstraat van voldoende breedte (4,5 meter) of rijbaan met fietsstrook (2 meter) of gemengd verkeer van voldoende breedte (4,5 meter). (...)

d. Van oost naar west op de Raadhuisstraat: idem als in a.

e. Optimaliseer de mogelijkheden voor het fietsverkeer via de Molsteeg van en naar het Singel.

21. Faciliteer het laad en losverkeer zowel aan de west- als oostzijde van de straat.

a. Voer voor de oostkant venstertijden in voor het laad en los verkeer buiten de spijtijden van het fietsverkeer (9.00 - 11.00 uur).⁵

Met vriendelijke groet,

Fietzersbond Amsterdam
Florrie de Pater, voorzitter

⁵ De ochtendspits van het fietsverkeer duurt zeker tot 9 uur.