



Aan de stadsdeelcommissie en het dagelijks bestuur van Stadsdeel Oost

REACTIE FIETSERSBOND AMSTERDAM OP CONCEPT-NOTA VAN UITGANGSPUNTEN HERINRICHTING VAN SWINDENSTRAAT

30 augustus 2018

Geachte leden van de stadsdeelcommissie en van het dagelijks bestuur,

Graag willen wij reageren op de Nota van Uitgangspunten voor de herinrichting van de Van Swindenstraat.

Helaas is er geen enkel vooroverleg geweest met de Fietsersbond en zijn wij ook niet op de hoogte gesteld van het uitbrengen van de Nota van Uitgangspunten, de inspraakbijeenkomsten en de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. De periode voor indiening van zienswijzen (5 april – 16 mei) is nu verstreken. Op 17 juli heeft het Dagelijks Bestuur de Nota van Beantwoording behandeld.

Wij reageren nu middels deze brief aan u met het verzoek om onze reactie alsnog in de besluitvorming te betrekken. Daarvoor is nog gelegenheid, want de besluitvorming is nog niet afgerond; het Dagelijks Bestuur heeft immers besloten om een nieuw onderzoek te laten doen naar de mogelijkheid van eenrichtingverkeer.

Onze reactie bevat niet alleen een pleidooi voor het behoud van fietsvoorzieningen, maar biedt ook een alternatief waarbij zowel de fietspaden als de bomen behouden kunnen blijven.

Opheffen fietspaden als uitgangspunt?

De Fietsersbond is erg geschrokken van dit plan, omdat de fietspaden in alle varianten worden opgeheven, zonder dat daar andere fietsvoorzieningen voor terugkomen.

De mogelijkheid om de fietspaden te behouden is niet eens onderzocht, omdat als uitgangspunt is genomen dat de fietspaden worden opgeheven.

De Fietsersbond heeft begrip voor de wens van stadsdeel en ondernemers om de ruimte voor voetgangers te vergroten; die is inderdaad veel te krap, mede vanwege gebrek aan fietsparkeermogelijkheden. Maar meer ruimte voor de voetgangers mag niet ten koste van de veiligheid en het comfort van de fietsers gaan.

Waarom zijn alternatieven met fietspaden niet eens onderzocht? De reden die daarvoor gegeven wordt, is dat de Van Swindenstraat een 30 km-weg wordt, en dus een 'erftoegangsweg' en daarbij hoort 'een rijweg voor gemengd verkeer', zonder fietspaden of fietsstroken.

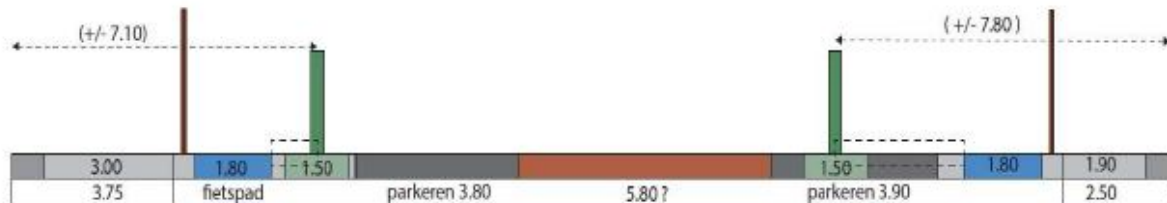
De Fietsersbond is van mening dat de term 'erftoegangsweg' hier niet op zijn plaats is. Ook met invoering van een 30 km-regime blijft dit een drukke stadsstraat met veel parkeerbewegingen en laden en lossen.

Dat dit nadelig is voor fietsers, is te zien in de Javastraat, in het verlengde van de Van Swindenstraat. Daar zijn geen fietspaden of fietsstroken. Auto's parkeren aan beide zijden. Niet alleen het in- en uitparkeren, maar ook dubbelparkeren en illegaal stoppen op de rijbaan betekenen oponthoud voor de fietsers. In veel gevallen ontstaat een file achter manoeuvrerende of illegaal stilstaande auto's waar fietsers niet of moeilijk langs kunnen. Dit is niet alleen de ervaring van de Fietsersbond, maar dit komt ook uit diverse ingediende zienswijzen van bewoners naar voren.

Met 3500 fietsers per etmaal is de Van Swindenstraat een drukke fietsroute. Het is de meest voor de hand liggende verbinding voor fietsers vanuit het Centrum, zowel vanaf de Plantage Middenlaan als vanaf de Binnenring, naar de Indische buurt. De Fietsersbond pleit daarom voor het behoud van fietspaden en/of fietsstroken.

Alternatief Fietsersbond: profiel met fietspaden en behoud bomen

Het bestaande dwarsprofiel ziet er zo uit:



Betaande situatie

Noordgevel

Zuidgevel

In volgorde van noordgevel naar zuidgevel:

Voetpad –fietspad -boomkrans–dwarsparkeren–rijbaan–dwarsparkeren –boomkrans -fietspad-voetpad

Ons alternatief met behoud bomen en fietspad/fietsstrook:

In volgorde van noordgevel naar zuidgevel:

- Verbreed voetpad 8.45 m met daarin de bestaande boomkransen
- Langsparkeren
- Fietsstrook richting Oosterpark 2.00 m breed
- Rijweg eenrichtingverkeer auto richting Oosterpark
- Langsparkeren tussen de bestaande boomkransen
- Vrij liggend fietspad 2.50 m breed richting Javastraat tegen de boomkransen aan
- Verbreed voetpad 4.90 m breed.

De voetpaden worden hiermee aan beide zijden aanzienlijk verbreed. Ter vergelijking: het voetpad aan de zuidzijde van de Eerste Oosterparkstraat wordt na herprofilering heel wat minder breed: 3.35 m. De noordzijde is de zonnige kant; daar is in principe een bredere stoep voor terrassen e.d. meer gewenst dan aan de zuidzijde. Aan de zuidzijde liggen ook minder winkels.

De afstand van de bomen tot de zuidgevel is groter dan tot de noordgevel. Daarom kiezen wij ervoor om het vrij liggende fietspad tussen bomen en voetpad aan de zuidzijde te leggen. Het nieuwe fietspad wordt breder dan het bestaande fietspad, conform de gemeentelijke richtlijn. De ruimte daarvoor wordt gevonden door het vervangen van dwarsparkeren door langsparkeren. Deze vervanging van dwarsparkeren door langsparkeren zit ook in alle varianten van het stadsdeel. Het fietspad schuift op naar de boomkransen, waardoor de ruimte van het bestaande fietspad geheel aan het voetpad kan worden toegevoegd. Het langsparkeren hoeft nauwelijks ten koste van de rijbaanbreedte te gaan door de langsparkerplaatsen tussen de boomkransen te leggen. Op de zuidoosthoek van het kruispunt met de Dapperstraat ligt nu al een op die manier aangelegde langsparkerplaats. Aan de noordzijde wordt zowel het bestaande fietspad als de ruimte tussen de boomkransen aan het voetpad toegevoegd. Daar is dan geen ruimte meer voor een vrij liggend fietspad. Maar dat betekent niet dat er geen andere fietsvoorziening mogelijk is. Daar stellen wij een fietsstrook van 2 m breed voor. Deze breedte is conform de gemeentelijke richtlijn. Het ligt voor de hand dat het eenrichtingverkeer voor de auto dezelfde richting krijgt als van de fietsstrook, nl. richting Oosterpark.

Eenrichtingverkeer voor auto's is als voorkeur uit de inspraak gekomen en zat al in een aantal varianten van het stadsdeel. Met eenrichtingverkeer wordt de straat mooier en beter

oversteekbaar. Er zijn in de Dapperbuurt zoveel parallelstraten dat wij ons niet kunnen voorstellen dat dat niet zou kunnen. Wij verwachten ook dat het per saldo zal leiden tot vermindering van autoverkeer. In elk geval is het beleid van de huidige coalitie om het autoverkeer terug te dringen ten gunste van fietsers en voetgangers.

Een fietsstraat zou hier qua aantallen fietsers en auto's ook een optie kunnen zijn, maar fietsstraten zijn niet geschikt voor situaties met veel parkeerbewegingen en laad- en losbewegingen zoals in winkelstraten. Het zijn in wezen straten met gemengd verkeer en dan kan dezelfde situatie ontstaan als nu in de Javastraat. Wij geven in dit type stadsstraten de voorkeur aan aparte fietsvoorzieningen.

Over het behoud van de bomen in de Van Swindenstraat is op dit moment veel discussie. Het Parool heeft daar in een groot artikel verslag van gedaan. In het alternatief van de Fietsersbond blijven de bomen gewoon staan. Dat is niet alleen goed voor het milieu en het groene aanzien, maar ook voor de portemonnee. Het bespaart heel veel kosten om geen bomen te hoeven terugplanten.

Met vriendelijke groet,
Namens de Fietsersbond Amsterdam,

Jeroen Verhulst

Fietsersbond Afdeling Amsterdam
W.G. Plein 84, 1054 RC
e: amsterdam@fietsersbond.nl
en c.c: jeroen.verhulst@hccnet.nl
i: fietsersbond.amsterdam
T: @adamfietst
F: amsterdamfietsersbond.com