

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



Aan de leden van de gemeenteraadscommissie MLD-Verkeer,

19 mei 2019,

VERZOEK AGENDEREN TKN 11 MONITOR EN AANSCHERPING MEERJARENPLAN FIETS

Op de agenda van uw vergadering van 23 mei staat als TKN 11 de monitor en aanscherping Meerjarenplan Fiets. Wij verzoeken u om dit te agenderen voor de eerstkomende MLD-vergadering.

Als Fietsersbond Amsterdam zijn wij zeer ongerust of de politieke ambities zoals uitgesproken in uw verkiezingsprogramma's voldoende worden waargemaakt. De monitor en het fietstevredenheidsonderzoek leveren daarvoor aanwijzingen:

- Het rapportcijfer voor de kwaliteit van het fietsnetwerk is tussen 2015 en 2017 gedaald van 6,9 naar 6,7, terwijl het doel 7,0 was;
- De parkeerdruk op hotspots is toegenomen van 140 naar 145 %, terwijl het doel een daling naar 125 % was. De grootste ontevredenheid betreft de omgeving van het Waterlooplein, het Gerard Douplein en het Rembrandtplein.
- Het aandeel van fietsverplaatsingen in de stadsdelen Nieuw West, Noord en Zuidoost is gedaald van 34 % naar 30 %, terwijl het doel een stijging naar 35 % was;
- Uit het fietstevredenheidsonderzoek komt toenemende ontevredenheid naar voren over de breedte van fietspaden, de wachttijd bij stoplichten en de relatie tussen drukte en te krappe fietspaden;
- De ambitie wat betreft ontbrekende schakels in het meerjarenplan was al laag, maar daarvan zijn er nog maar twee gerealiseerd;
- Bij de nulmeting voldeed slechts 34 % van de fietspaden aan de minimale breedte van 2,5 meter. De monitor stelt dat dat intussen is verbeterd naar 42%. Dat is echter zeer discutabel, want in het overzicht van 10 km verbeterde routes zijn ook veel fietsstraten en fietsstroken meegeteld.

Wat betreft de voorstellen voor aanscherping worden drie grote en meeslepende projecten genoemd, maar wij missen ambitie wat betreft de grote structurele tekortkomingen in het bestaande fietsnetwerk, de kwaliteit daarvan en de ontbrekende schakels. De ontwikkeling van de Javabrug en nieuwe of verbeterde fietsverbindingen naar Zeeburgereiland en IJburg verlopen uiterst traag. De ambities voor de fiets worden niet gekoppeld aan het programma Autoluw en de herinrichting van stadsstraten.

Tegelijkertijd signaleren wij een trend om bij herinrichtingen naar 30 km-straten bestaande fietspaden en fietsstroken te laten vervallen en te vervangen door te smalle straten voor gemengd verkeer. Het jongste voorbeeld daarvan zijn de plannen voor de Eerste van Swindenstraat. Ook wordt comfortabel asfalt vervangen door klinkers. Dat betekent achteruitgang voor fietsers.

Graag brengen wij ook de reactie van onze wijkcontactpersonen uit Amsterdam-Noord onder uw aandacht:

1. In de aanscherpingsbrief wordt gesteld *"Het zwaartepunt van de maatregelen uit het Programma Fiets ligt in het gebied binnen de ring, ten zuiden van het U. Hier wordt het meest gefietst, is de drukte het grootst, de ruimte het schaarsst en zijn de straten het smalst."*

Wij vinden deze focus en de gehanteerde argumenten echter discutabel. Je zou net zo goed kunnen

argumenteren dat er in de andere stadsdelen minder wordt gefietst en dat dat moet worden gestimuleerd, dat de kwaliteit van de fietspaden daar slechter is en dat in deze gebieden veel nieuwbouwprojecten plaatsvinden en dat het fietsnetwerk daarop moet worden aangepast. Oftewel: de focus van het fietsbeleid op Amsterdam Centrum vinden wij onterecht. Andere gebieden worden zo tweederangs gebieden. Op zijn minst dient het aandachtsgebied te worden verbreed naar Amsterdam Noord, ook binnen de Ring. In dit stadsdeel is immers ook sprake van toenemende drukte en smalle fietspaden. Daarom is dit stadsdeel ook onderdeel van het project Snorfiets naar de rijbaan. Maar beter zou zijn om in alle stadsdelen actief te werken aan verbeteringen van het fietsnetwerk.

2. Het is heel wrang om te lezen dat de gemeente werkt aan het opheffen van ontbrekende schakels, terwijl er ondertussen een nieuwe ontbrekende schakel wordt gecreëerd, namelijk op de Nieuwe Purmerweg/nieuwbouwplan Elzenhagen Zuid. Daar wordt een vrijliggend, geasfalteerd fietspad door de gemeente verwijderd. Het beleid uit het Programma Fiets dient de komende jaren actief te worden uitgedragen en verdedigd bij de ontwikkeling van nieuwbouwlocaties.
3. Het valt ons op dat het onderhoud van de fietspaden positief uit het onderzoek komt. Dit is in tegenspraak met het recente PING programma, waarin juist het meest gescoord werd op de categorie "slecht onderhoud". Slecht onderhoud is ook een grote frustratie van ons. Er zijn in de stad op allerlei plekken mooie vrijliggende geasfalteerde fietspaden gecreëerd. Maar vervolgens vinden er graafwerkzaamheden plaats of er komen boomwortels omhoog en de herstelwerkzaamheden van het fietspad zijn dan vaak belabberd: een stel klinkers (weg asfalt!) of een kwak slecht aangelegd reparatieasfalt, waarna er een kuil of een bobbel resteert. Dit zou echt beter moeten worden aangepakt en dit moet meer aandacht krijgen in het Programma Fiets.
4. Bij groot onderhoud en herprofileringen zouden de normen uit de CVC-leidraad moeten worden toegepast. Krijgt dit wel genoeg aandacht. Wij hebben een voorbeeld in Noord Oost waarbij een te smal fietspad opnieuw is geasfalteerd naar een te smal fietspad (Plusnet).

Met vriendelijke groet,
Namens de Fietsersbond Amsterdam,

Jeroen Verhulst