

Fietsersbond Amsterdam
WG-plein 84
1054 RC Amsterdam
T: 0206854794
E: amsterdam@fietsersbond.nl



Aan Project Oranje Loper in West

Datum: December 2020

Betreft: Reactie op de *Uitgangspuntennotitie* voor de herinrichting van de Oranje Loper in stadsdeel West: De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en het stukje Admiraal de Ruijterweg daartussen

Beste mensen van project Oranje Loper in West,

Met deze brief geeft Fietsersbond Amsterdam zijn reactie op de inhoud van de *Uitgangspuntennotitie*. Daarnaast hebben we ook enkele opmerkingen over het proces. De belangrijkste punten die wij in reactie op de *Uitgangspuntennotitie* hebben, zijn:

- *Met de proef is er nu veel minder autoverkeer op de Oranje Loper. Daar zijn we blij mee! Maar er is nog altijd behoorlijk veel verkeer, te veel om de fietspaden op te heffen. In en buiten de drukste uren telden wij geregeld meer dan 250 mvt/uur.*
- *Een breedte van 4 meter voor auto en fiets is onveilig voor fietsers op deze drukke Plusnet Fietsroute. In alle gevallen is minimaal 4,5 meter van stoep tot trambaan nodig. Dit kan in de 24 meter brede De Clercqstraat.*
- *Bij minder dan 250 mvt/uur over het hele traject is een fietsstraat van 4,5 meter breed een goede optie. Dit vraagt, behalve de knip bij de Da Costakade en de halve knip bij de Willem de Zwijgerlaan, hoogstwaarschijnlijk nog een knip. Wij missen zo'n extra autobeperkende maatregel in de huidige voorstellen.*
- *Bij meer dan 250 mvt/uur is een profiel met vrijliggende fietspaden verreweg het beste.*
- *Mocht de eis voor een vrije trambaan dit onmogelijk maken, dan is een profiel vergelijkbaar met de Rozengracht een acceptabele optie. Een fietsstrook van 2 m breed (rood asfalt) naast een rijbaan van 2,7 m. Ook dit profiel is net haalbaar, al dient het aantal auto's dan wel fors minder te zijn dan vóór de huidige proef.*

Over het proces

Werk met werk maken is nuttig maar zorgt ook voor tijdsdruk

Het is goed en nuttig als bij het noodzakelijke werk aan de bruggen ook verbeteringen in de inrichting van de straten gerealiseerd kunnen worden. Maar door deze koppeling lijkt er wel erg weinig tijd te zijn voor het besluitvormingsproces.

Zo wordt in het participatieproces nu al de keuze beperkt tot twee opties, beide met een vrije OV-baan en tweerichtingsverkeer voor auto's. Terwijl er over de vrije trambaan nog geen formeel besluit genomen is. En in de klankbordgroep wordt alleen de invulling van de servicestrook van één van die varianten besproken.

Uitgebreide eerdere onderzoeken, zoals de wensbeelden van de ondernemers en bewoners in de De Clercqstraat en de Jan Evertsenstraat waarin de auto's nadrukkelijk wél met de tram meerijden, worden wel genoemd maar niet geheel serieus genomen.

Ook is de status van de Uitgangspuntennotitie onduidelijk en lijkt de mogelijkheid van inspraak op het proces beperkt. De Fietsersbond wil graag weten wat de precieze status van de Uitgangspuntennotitie is en hoe de formele inspraak in het vervolg is.

Keuze voor vrije OV-baan heeft grote impact

Het ontwerpproces heeft zich getrechterd naar twee varianten waarbij een vrije trambaan het uitgangspunt is. Een vrije trambaan legt een grote claim op de beperkte ruimte in de straten. Er zijn goede argumenten vóór zo'n vrije baan, maar er zijn beslist ook argumenten tegen. Doordat deze keuze nu al gemaakt is, zijn niet alle opties evenredig onderzocht. Althans niet in de openbaarheid.

Het doel van de vrije OV-baan is verbeterde doorstroming van het OV, een rijtijdwinst van 20% op het hele traject. Wordt bij de praktijkproef ook de doorstroming van het OV onderzocht? Het zou zomaar kunnen dat die beoogde verbetering in OV-doorstroming al kan worden gerealiseerd door terugdringen van het autoverkeer, en dat daarmee ook de hulpdiensten voldoende mogelijkheid tot doorrijden krijgen.

Overigens ontbreken in de Uitgangspuntennotitie adequate cijfers waarop de beoogde rijtijdwinst van 20% behaald moet worden.

Blij met de proef, maar is dit genoeg?

We ondersteunen de inzet om het autoverkeer terug te dringen van harte. Mooi dat dit goed onderzocht wordt, met onder meer de praktijkproef!

Wel betwijfelen we of het autoverkeer zo ver teruggedrongen zal worden dat het voor fietsers veiliger en comfortabel is zonder vrijliggende fietspaden. Om de beoogde terugdringing van het autoverkeer te bereiken, zou een extra knip nodig kunnen zijn. Is het mogelijk om deze te testen tijdens de tweede helft van de proef?

Over de inhoud van de Uitgangspuntennota

Knelpunten

We delen de zorg over de blackspot Jan Evertsenstraat-Admiraal de Ruijterweg.

Daarnaast zien we knelpunten bij:

- a. het zeer smalle deel tussen de knik in de Admiraal de Ruyterweg en de Admiralengracht;
- b. diverse kruisingen en oversteken. Met name die bij de Krommertstraat, Witte de Withstraat, Admiraal de Ruijterweg, Chasséstraat, Willem de Zwijgerlaan, Bilderdijkkade oostzijde en Bilderdijkstraat.

Ook delen we de constatering dat de huidige fietspaden krap zijn voor het aantal fietsers. Dit knelt vooral in de spits en doordat er meer brede en snelle fietsen en fiets-achtige voertuigen van het fietspad gebruik maken.

Daarnaast is het tekort aan (beschikbare) fietsparkeerplekken een punt voor aandacht. Voor een deel wordt dit veroorzaakt doordat fietsparkeerplekken langdurig bezet zijn door niet gebruikte en soms kapotte fietsen.

Gedeelde doelen, maar worden die bereikt met deze uitwerking?

We delen de volgende ambities en doelen van het project:

- *vergroten verkeersveiligheid door meer ruimte voor fietsers en voetgangers*
- *een lagere snelheid van autoverkeer*
- *aanpak van de blackspot en betere oversteekbaarheid*

Maar of die doelen met de gekozen opties behaald zullen worden betwijfelen we.

Zoals gezegd ondersteunen we de inzet om het autoverkeer terug te dringen van harte, maar betwijfelen we of het autoverkeer zo ver teruggedrongen zal worden dat de Oranje Loper voor fietsers veiliger en comfortabel is zonder vrijliggende fietspaden.

In de twee opties waar de Uitgangspuntennotitie van uitgaat, verdwijnen deze vrijliggende fietspaden. Fietspaden die nog niet zo lang geleden zijn aangelegd om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren. Voordien waren de straten van de Oranje Loper een 'red route' met diverse blackspots.

In de Uitgangspuntennotitie ontbreekt een (gekwantificeerde) onderbouwing waarom de huidige inrichting met fietspaden onveilig zou zijn voor fietsers, en hoe met de beoogde inrichting de verkeersveiligheid verbeterd wordt.

De Uitgangspuntennotitie spreekt over 'meer ruimte voor fietsers'. Maar als de fietspaden verdwijnen, moeten fietsers de ruimte delen met autoverkeer – rijdend, parkerend en foutparkerend. Hoe veilig, ruim en comfortabel dat wordt hangt o.a. af van de beschikbare ruimte, de snelheid van het autoverkeer, de intensiteit van het autoverkeer en het gedrag bij (fout)parkeren.

Een breedte van 4 m voor auto/fiets is onveilig voor fietsers op een drukke Plusnet Fiets-route zoals de Oranje Loper. (Bredere) auto's kunnen fietsers niet veilig inhalen, wat met name voor kwetsbare fietsers zoals kinderen en ouderen eng en gevaarlijk is. Ouders kunnen niet naast hun kind blijven fietsen als er een auto langskomt. Kwetsbare fietsers zullen zich opgejaagd en/of opzij gedrongen voelen.

Het is niet reëel om te denken dat auto's het geduld opbrengen om achter langzame fietsers te blijven. Dat is zelfs ongewenst. Auto's die achter een langzame fietser blijven rijden, vormen een blokkade voor snellere fietsers en frustreren zo de gewenste doorstroming.

De huidige pilot zorgt voor aanmerkelijk minder autoverkeer op de Oranje Loper. Maar in tellingen op verschillende plekken zien we op verschillende momenten, in en buiten de spits, meer dan 250 mvt/uur (omgerekend) per rijrichting, ofwel zo'n 4 tot 6 auto's per minuut.¹ Vier tot zes keer per minuut geconfronteerd worden met auto's die mogelijk krap voorbijrijden is niet veilig en comfortabel voor fietsers.

Met de opties uit de Uitgangspuntennotitie voorzien wij geen verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers op de Oranje Loper. Wat ons betreft blijven de fietspaden behouden en worden ze overal waar dat mogelijk is verbreed en geoptimaliseerd.

MAAR... we zijn realistisch genoeg om de grote druk voor een vrije trambaan te onderkennen. En omdat de Uitgangspuntennotitie daarnaast ook opties als eenrichting-autoverkeer en het grootschalig inperken van parkeerplekken afwijst (een afwijzing die ons als voorbarig voorkomt), zien we dat er nauwelijks een andere keuze overblijft dan dat fietsers en auto's de rijbaan gaan delen, op een fietsstraat óf op een fietsstrook met aanliggende rijbaan.

Fietsstraat van minstens 4,5 m breed

Als we móéten kiezen tussen de twee opties uit de Uitgangspuntennotitie, dan kiezen wij voor de fietsstraat.² Reden is dat fietsers op een fietsstrook gedwongen zijn dicht langs geparkeerde auto's te rijden, en dat auto's op de rijbaan sneller zullen rijden dan op een fietsstraat, wat leidt tot verminderde veiligheid. Ook nodigt een fietsstrook iets meer uit tot dubbel- en foutparkeren. In feite ontstaat zo – op de toegestane snelheid na – een situatie die 10 jaar geleden aanleiding was om fietspaden aan te leggen.

Maar wij kiezen dan wel voor **een fietsstraat van minstens 4,5 m breed en met maximaal 250 mvt/uur per richting op de drukste uren**, zodat auto's fietsers op voldoende afstand voorbij kunnen rijden.³

Om het aantal auto's voldoende te beperken bepleiten wij **een extra knip voor auto's**. Het zeer smalle deel bij de Witte de Withstraat lijkt een geschikte locatie daarvoor.

¹ De resultaten van de tellingen zijn opgenomen in bijlage 1.

² Conform de Leidraad CVC in rood asfalt.

³ Ook het gemeentelijk *Afwegingskader Fietsstraten, fietspaden & fietsstroken* (vastgesteld zomer 2020) schrijft voor fietsstraten waar op het drukste uur meer dan 250 mvt/uur (per richting) rijden, een breedte voor van 4,5 m (4 m plus een rabatstrook).

De breedte van 4,5 m is mogelijk over vrijwel de hele lengte van de Oranje Loper. In de 24 meter brede De Clercqstraat zou dat inhouden: per richting 2,5 m breed voetpad + 4,5 m fietsstraat + 3 m trambaan. Er blijft dan 4 m over voor een servicestrook aan één zijde of voor plaatselijke knelpunten. In vrijwel de gehele Jan Evertsenstraat is meer breedte beschikbaar.

Het onderstaande beeld laat zien dat de fietsstraat van 4 m breed op de Weteringschans krap is voor veilig en comfortabel fietsen. Als het drukker is met autoverkeer zullen met name kwetsbare fietsers in de knel raken en wordt de doorstroming gefrustreerd.



Geen fietsstraat bij meer dan 250 auto's per uur

Zoals gezegd, zijn tijdens de huidige proef meermalen meer dan 250 mvt/uur geteld (zie bijlage). Bij deze aantallen is het profiel van een fietsstraat niet geloofwaardig. Een profiel met vrijliggende fietspaden is dan verreweg het beste.

Mocht de eis voor een vrije trambaan dit onmogelijk maken, dan is een profiel vergelijkbaar met dat voor de Rozengracht een acceptabel alternatief: een fietsstrook van 2 m breed (rood asfalt) naast een rijbaan van 2,7 m (zwart asfalt), dus 4,7 meter breed in totaal. Ook dit profiel is net haalbaar. Het aantal auto's dient dan nog altijd fors minder te zijn dan vóór de huidige proef.

De Oranje Loper oversteken

Fietsers en voetgangers moeten de Oranje Loper veilig en met vertrouwen kunnen oversteken. Daarvoor zijn goede steunpunten en een beperkte snelheid van autoverkeer nodig. In de ontwerpschetsen in de Uitgangspuntennotitie missen we goede steunpunten bij de Elisabeth Wolfstraat en bij de Krommertstraat. Bij de Krommertstraat is bovendien de overgang van auto's van en naar de trambaan gepland. Voor een veilige en doelmotige (fiets)oversteek moet die overgang wat naar het westen verplaatst worden.

Parkeren en laden en lossen

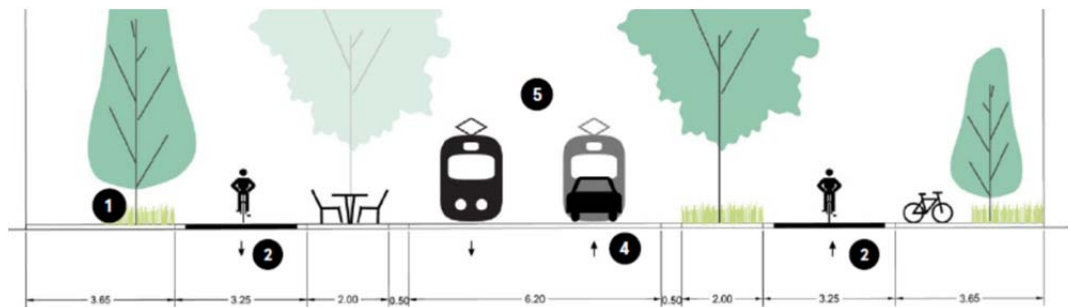
Foutparkeren en (fout) laden en lossen op de rijbaan zijn een punt van zorg, nu al en met name als fietsers op die rijbaan zijn aangewezen. Hoe gaat dit voorkomen worden?

Toen de fietspaden in de Jan Pieter Heijestraat waren afgesloten als corona-maatregel, bleek het laden en lossen op de rijbaan een groot knelpunt te zijn waar niet tegenop te handhaven viel. Een reden daarvoor was de beperkte ruimte tussen de bomen waardoor inparkeren voor vrachtauto's lastig is, zo melden winkeliers. In de J.P. Heijestraat staan de bomen zo'n 15 meter uit elkaar. Om laden en lossen op de Oranje Loper goed toegankelijk te maken, achten wij een grotere afstand dan 15 m tussen de bomen nodig.

Andere opties verdienen een kans

Uit het voorgaande mag duidelijk zijn dat de Fietzersbond geen voorstander is van het opheffen van de fietspaden op de Oranje Loper. Andere opties en aanvullingen die wij ondersteunen zijn:

- Het wensbeeld dat ondernemers en bewoners van de De Clercqstraat in 2018 met financiële bijdrage van het stadsdeel uitwerkten. Daarin zijn er brede stoepen, brede paden voor fietsers en fiets-achtigen en éénrichtingverkeer voor auto's die meerijden op de trambaan.



Afbeelding uit *Wensbeeld De Clercq: Voorloper op de Oranje Loper*, 2018 in opdracht van de BIZ door ondernemers en bewoners. Auto's rijden alleen stad uit mee met de tram.

- Een fietsstraat van 4,5 m breed waarbij groot vrachtverkeer een ontheffing krijgt voor de trambaan vinden wij ook het onderzoeken waard.

Over de daadwerkelijke uitgangspunten⁴

- In de lijst met uitgangspunten zijn vijf uitgangspunten op het gebied van betere doorstroming van het OV dubbel opgenomen: bij het onderdeel Algemeen en bij het onderdeel Openbaar vervoer.
 - >> *Verwijder deze bij het onderdeel Algemeen.*
- Bij het tweede punt in de rechter kolom op p. 32: Geef de volgende onderdelen een plaats in het profiel: een gemengde rijbaan voor auto/fiets.
 - >> *Voeg hier een minimum breedte toe voor die rijbaan, te weten 4,5 m voor een fietsstraat.*

⁴ Hoofdstuk 5 van de Uitgangspuntennotitie

- Bij het eerste punt in het onderdeel Auto op p. 33: Behoud de functie van stadsstraten door tweerichtingsverkeer te blijven faciliteren.
Reactie: Tweerichtingsverkeer voor auto's is geen noodzakelijk element voor een stadsstraat. Zie bijv. de Kinkerstraat.
>> Laat dit uitgangspunt achterwege.
- Bij het tweede punt in het onderdeel Fiets op p. 33:
>> Operationaliseer het uitgangspunt 'voldoende breedte' als volgt: fietspad of fietsstrook van minstens 2 m breed, fietsstraat van minstens 4,5 m breed.
- Bij het een na laatste punt van het onderdeel Fiets op p. 33 over locaties waar veel fietsen geparkeerd worden zoals horeca.
>> Voeg toe dat hier ook actieve handhaving nodig is, te verzorgen door de fietsaantrekkende voorziening.
- *>> Aanvullend punt over fietsparkeren:
Zorg voor een beperkte maximale parkeerduur voor fietsen van 2 weken, en extra intensieve handhaving op wrakken en weesfietsen. In drukke en volle straten zoals die van de Oranje Loper zijn fietsparkeerplekken bedoeld voor fietsen die gebruikt worden.*
- Aanvullend punt algemeen:
>> Voeg aan de Uitgangspuntennotitie cijfers toe over de verkeerssituatie van de Oranje Loper: aantallen voetgangers, fietsers en auto's die van de route gebruikmaken, aantallen parkeerplekken voor auto en fiets, cijfers over de verkeersveiligheid in de straat.

Met vriendelijke groet,

Johan Kerstens
namens
Fietzersbond Amsterdam

Bijlage: Aantal auto's tijdens proef

Het aantal auto's op verschillende delen van de Oranje Loper in West na invoering van de proefknips, gemeten door Fietsersbond Amsterdam.⁵

Steeds werd gedurende 6 minuten gemeten. De uur-intensiteit is naar schatting tienmaal zo groot.

locatie	tijd	aantal auto's (in 6 min)		omgerekend per uur	
		stad-in	stad-uit	stad-in	stad-uit
knik Adm de Ruijterweg	wo 25/11 8.32	16	29	160	290
AH Jan Evertsen	wo 25/11 8.45	13	23	130	230
Wiegbrug	wo 25/11 16.44	27	20	270	200
Mercatorplein	wo 25/11 16.57	33	28	330	280
AH Jan Evertsen	do 26/11 12:20	29	18	290	180
AH Jan Evertsen	ma 30/11 9:07	31	20	310	200

Ter vergelijking:

In de Sarphatistraat werden na aanleg van de fietsstraat in 2016 de volgende aantallen auto's (mvt) gemeten: 4868 mvt/etm op het meetpunt net oost van de Roetersstraat en 2382 mvt/etm op het meetpunt iets ten westen van het Alexanderplein. Het gaat hier om het aantal mvt in beide richtingen samen.⁶

De Sarphatistraat is hier te beschouwen als twee fietsstraten, aan weerskanten van de trambaan. De indeling is vergelijkbaar met wat voor de Oranje Loper wordt voorgesteld.

Een vuistregel is dat de intensiteit van het spitsuur één tiende is van de etmaal-intensiteit. De gemeten aantallen bij het Mercatorplein wijzen omgerekend op een etmaal-intensiteit in beide richtingen samen van zo'n 6100 mvt, wat dus flink hoger is dan in de Sarphatistraat.

⁵ De tellingen vonden plaats in een periode met vermoedelijk sowieso verminderd autoverkeer, vanwege de maatregelen i.v.m. het coronavirus (o.a. meer thuiswerken).

⁶ Bron:

https://static1.squarespace.com/static/5427ba88e4b06b86fdab08dc/t/589b90921b10e3fca2b0d0f7/1486590101168/03_Rapport+Evaluatie+pilot+Sarphatistraat+OV-fietsstraat+v1+0+dec16.pdf