

Van: Fietsersbond
p/a N.J.M. Bot
Amsterdam



Aan: De Rechtbank Amsterdam
Sector Bestuursrecht
Postbus 75850
1070 AW Amsterdam

Betreft: beroep tegen beslissing (JB.18.012060.001).van het dagelijks bestuur Amsterdam Noord op bezwaar.

Amsterdam, 20 november 2019

De Fietsersbond gaat in beroep tegen de beslissing op het bezwaar van de Fietsersbond tegen "Amsterdam Noord, verkeersbesluit parken, weren van snorfietsen, Staatscourant van 5 oktober 2018, 56617, N08-00197-INT-00205".

Ons beroep baseert zich op het volgende:

- de beslissing op bezwaar reageert niet op ons verzoek om een andere manier te vinden om snorfietsen te weren uit de parken in Noord dan door het instellen van voetgangersgebieden.
- de beslissing op bezwaar reageert niet op ons bezwaar dat fietspaden worden veranderd in voetpaden.
- de beslissing op bezwaar weegt de belangen tussen fietsers en voetgangers niet af.
- de beslissing op bezwaar besteedt geen aandacht aan onze constatering dat sinds het besluit "Snorfietsen naar de rijbaan met helmplicht" bebording met het bord G11 met onderbord "Snorfietsen niet toegestaan" het geëigende middel is. Dat is opvallend omdat de Commissie bezwaarschriften in haar laatste overweging die kant op gaat.
- Paden die overduidelijk zijn ingericht als fietspad, zijn nu voetgangerszone geworden. Dat is niet in lijn met het principe van herkenbaarheid.

Toelichting

- Het Plusnet Fiets is een belangrijke ruggengraat in het gemeentelijk verkeersbeleid, ook als een plusnetroute door een park loopt. In het Beleidskader Verkeersnetten (24 januari 2018) is dat op bladzijde 19 als volgt verwoord: *"Het Plusnet fiets is het netwerk met de belangrijkste doorgaande fietsverbindingen die zeer intensief worden gebruikt. Het zijn de belangrijkste verbindingen tussen stadsdelen en met de regionale fietsroutes naar aangrenzende gemeenten en de groen- en recreatiegebieden rondom de stad. Fietsers moeten snel, veilig en comfortabel van A naar B kunnen fietsen. Voorwaarde daarbij is dat fietsers weinig hinder hebben van overige verkeersdeelnemers, snel kunnen doorstromen bij kruispunten en dat er voor fietsers voldoende ruimte is om elkaar te passeren. Denk aan vrijliggende fietspaden of fietsstraten waar de auto te gast is"*
- Het gemeentelijk initiatief om snorfietsen te weren uit parken is gestart na een motie in de gemeenteraad van 19 december 2012 bij het Meerjarenplan Fiets (de motie Molenaar e.a.). De motie had als onderwerp 'Snorfiets van het Plusnet fiets'. Daarin werd het stadsbestuur onder andere gevraagd om *"De mogelijkheid te onderzoeken om snorfietsen te weren van (delen) van het Plusnet Fiets, zodat Amsterdammers hier veilig en ongehinderd kunnen fietsen."* en om *"Samen met de stadsdelen een voorstel uit te werken van 30 km straten, en van overige plekken zoals parken en voetgangersgebieden, waar snorfietsen effectief kunnen worden geweerd."* Het ging de indieners van de motie om het weren van snorfietsen van fietspaden. Hun intentie was om te bewerkstelligen dat fietsers op het Plusnet Fiets veilig en ongehinderd kunnen fietsen. Door de manier waarop Amsterdam de motie heeft uit gevoerd, namelijk door het Plusnet Fiets onder een voetgangerszone te laten vallen, komen fietsers van de regen in de drup: de onveiligheid en hinder door snorfietsers wordt ingewisseld door onveiligheid en hinder door voetgangers,

terwijl die voetgangers zich onveilig voelen tussen de fietsers. Dit geeft irritaties en conflicten.

- De Commissie bezwaarschriften neemt de kwaliteitseisen aan het Plusnet Fiets niet serieus. Terwijl volgens het Beleidskader Verkeersnetten op een Plusnet Fietsroute de fietser centraal staat en weinig hinder van overige verkeersdeelnemers mag hebben, stelt de bezwaarcommissie op blz 5 van haar advies de voetganger centraal. *“De reden dat voor deze borden is gekozen is dat de fietsers zich (dan meer) te gast voelen in het gebied. Parken zijn voornamelijk bedoeld als verblijfsgebied of om te recreëren. Het primaat zou bij de voetganger moeten liggen.”* Deze stelling van de bezwaarcommissie is niet op gemeentelijk verkeersbeleid gebaseerd en zou dus niet als zodanig gehanteerd mogen worden.
- Als de Commissie bezwaarschriften het gemeentelijk verkeersbeleid als uitgangspunt had genomen, had zij niet in redelijkheid tot haar advies kunnen komen om het bezwaar van de Fietsersbond ongegrond te verklaren.
- Het verkeersbesluit van 11 december 2018, gepubliceerd op 17 december 2018 “Snorfietsen naar de rijbaan met helmplicht” is van toepassing op Amsterdam Noord binnen de Ring. Op basis van dit besluit worden snorfietsen van fietspaden geweerd. In het besluit wordt aangegeven dat de gemeente dit duidelijk maakt met het bord G11 met onderschrift “snorfietsen niet toegestaan”. Uitgaande van het belang van het Plusnet Fiets is dit het passende bord. Het weert snorfietsers en maakt tegelijk duidelijk dat de paden voor fietsers zijn bedoeld en niet voor voetgangers. Eén van de in het geding zijnde tracés (Buksloterweg langs het NH-kanaal) wordt expliciet benoemd in “Snorfiets naar de rijbaan”. Het stadsdeelbestuur bevestigt dit in zijn beslissing op bezwaar, maar laat onbeantwoord de vraag waarom het de door “Snorfiets naar de rijbaan” voorgeschreven bebording niet hanteert.
- De Fietsersbond concentreert zich in dit beroepschrift op het Plusnet en Hoofdnet Fiets. Ons pleidooi voor bebording met G11, onderbord “Snorfietsen niet toegestaan” richt zich echter op alle fietspaden in parken waarbij er sprake is van een duidelijk doorgaand fietspad.

Achtergrondinformatie:

- Het begrip “park” is geen helder begrip. Parkcontouren wisselen ook. Zo bestaat het Noorderpark nog maar sinds 2014 en is een samenvoeging van het Florapark en het Volewijkspark. Vóór 2014 vielen de Nieuwe Leeuwarderweg (autoweg) en het Plusnet Fietspad Buksloterweg buiten deze parken. Door de samenvoeging gaan ze er nu middendoor, terwijl hun functie behouden is. Of gelden ook de Nieuwe Leeuwarderweg en de metrolijn voortaan als voetgangersgebied? Parken zijn nooit puur en alleen het domein van voetgangers geweest. Van oudsher gaan er fietspaden door parken. Amsterdam heeft er bewust voor gekozen om parken en Plusnet Fietsroutes te combineren. Voor fietsers zijn groene routes aangenaam en verkeersveilig. Elk park moet op zijn eigen waarde worden bekeken: door het ene park loopt een fietsroute, soms zelfs een autoroute, zoals door het Baanackerspark (Werengouw) en door het Noorderpark (Nw. Leeuwarderweg) en door het andere park niet. Soms loopt er bewust een Plusnet Fietsroute doorheen en soms is de fietser te gast.
- Overheden, waaronder de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, hebben in 1997 het convenant *Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer* ondertekend. Hier gelden vijf principes:
 - * functionaliteit (iedere weg wordt ontworpen voor een specifieke functie)
 - * homogeniteit (de verschillen in massa, richting en snelheid moeten worden beperkt)
 - * herkenbaarheid (het wegontwerp moet geen verrassingen bevatten, het gewenste gedrag van de weggebruikers moet worden ondersteund door het wegontwerp)
 - * vergevingsgezindheid (voorkomen of beperken van de ernst van het ongeval)
 - * statusonderkenning (herkennen van een verminderde bekwaamheid tot deelname aan het verkeer)

Op de Plusnet Fietspaden betekent dit volgens gemeentelijk beleid dat deze bij voorkeur vrij liggend zijn en uitgevoerd in rood asfalt. Vrij liggend betekent: vrij van andere verkeersstromen. In de vier parken in Noord is dit op diverse plekken ook zo vorm gegeven:

er loopt een vrijliggend, geasfalteerd fietspad met daarnaast een voetpad (grijs asfalt of grijze tegels). Het beborden van deze Plusnet Fiets paden met een bord "voetgangerszone, fietsers toegestaan" is dan heel verwarrend en botst met meerdere principes van Duurzaam Veilig. Het fietspad heeft zo geen specifieke functie meer (functionaliteit), er ontstaan verschillen in massa (homogeniteit) en de verkeersdeelnemers raken in verwarring (herkenbaarheid).

De Fietsersbond verzoekt u om ons beroep gegrond te verklaren, het bestreden besluit te vernietigen en de gemeente op te dragen een nieuw besluit op bezwaar te nemen met inachtneming van dit beroep.

Hoogachtend, namens de Fietsersbond,
N.J.M. Bot
C. Beerhorst
(gemachtigden)

Bijlagen

Bijlagen:



Toegang naar Baanackerspark vanaf het Buikslotermeerplein. Dit is een Hoofdnet Fiets route, bij de bocht waar de fietser rijdt wordt het naar links en rechts een Plusnet Fietsroute. Hier is heel duidelijk onderscheid tussen het voetpad links (met voetgangersbord) en het fietspad rechts. Dat daar nu een bord Voetgangerszone staat is verwarrend, onduidelijk en daarmee gevaarlijk voor fietser en voetganger en het doet geen recht aan het Hoofdnet/Plusnet-karakter.



Dwars door het Baanackerspark loopt de Werengouw (autoweg + fietspad). Dat is blijkbaar geen belemmering. De autoweg is niet tot voetgangerszone bestempeld. Het Plusnet Fietspad (op de foto rechts) heeft echter de titel voetgangerszone gekregen, terwijl er een breed voetpad naast ligt. Voor het fietspad naar links geldt hetzelfde.



Het Plusnet Fietspad over de Buiksloterweg langs het Noord-Hollandskanaal en door het Noorderpark is heel duidelijk een rood geasfalteerd fietspad. Vanwege de route van/naar de ponten is het één van de drukste fietspaden van Noord. Dit fietspad is in het snorfietsverkeersbesluit van 11 december 2018 “Snorfiets naar de rijbaan” meegenomen. Het stadsdeelbestuur geeft in zijn Beslissing op bezwaar geen antwoord op de vraag waarom het de door “Snorfiets naar de rijbaan” voorgeschreven bebording niet hanteert, maar een G07-verkeersbord met fietsen toegestaan.



Hetzelfde Plusnet Fietspad aan de Buiksloterweg als hierboven, maar iets meer naar het zuiden. Hier staat wél een G11 bord met onderschrift "fietsen niet toegestaan". Conform het verkeersbesluit "Snorfietsen naar de rijbaan met helmplicht" is dit het juiste bord.