

Beste leden van de bestuurscommissie Oost

De Eerste Oosterparkstraat verdient verbetering. Dat is goed voor de bewoners en ondernemers, die in de straat wonen en werken. En het moet ook goed zijn voor de grote aantallen fietsers en voetgangers die – vaak ook dagelijks- door de straat naar hun bestemming gaan: naar huis, school werk of wat dan ook. Zij werden niet geëquipteerd, maar wij komen graag op voor hun belangen.

Het laten vervallen van de fietspaden in de Eerste Oosterparkstraat vinden we geen goed idee. Ook in een 30-km straat, vooral als daar nog veel verkeer is, veel in-/uitparkeren en laden en lossen van auto's is een vrijliggend fietspad veiliger. Gelukkig is meer ruimte voor voetgangers goed te combineren met vrijliggende fietspaden.

## **Basisprofiel**

De NvU gaat uit van een zg. gemengd profiel. Fietsers van west naar oost fietsen dan met het autoverkeer mee. Maar voor een gemengd profiel is volgens CROW-richtlijnen<sup>1</sup> het oostelijk deel van de Eerste Oosterparkstraat te druk met autoverkeer. Daarbij houdt het CROW nog geen rekening met het karakter van een winkelstraat met laden-lossen en veel in-/uitparkeren. Daar ligt wat ons betreft de grens bij maximaal 1500 auto's per etmaal, dus de helft van het huidige aantal.

Een gemengd profiel is voor de Fietsersbond pas denkbaar na een ingreep, waarbij het aantal auto's onder de 1500 auto's per etmaal zakt. Idee is om het doorgaand autoverkeer te weren door aan het einde van de Eerste Oosterparkstraat (bij de Beukenweg) rechtdoor rijden fysiek onmogelijk te maken, zodat doorgaand autoverkeer eerder voor de route via de Mauritskade kiest. U kunt onderzoeken of dit het autoverkeer voldoende zal reduceren.

De oplossing voor de fietsers 'in tegenrichting'<sup>2</sup> vinden we acceptabel. Maar als het aantal auto's in de straat niet fors afneemt, blijft het fietspad 'in mee-richting' dus nodig. Maak dit fietspad minimaal 2 meter breed en 'onverplicht'<sup>3</sup> zodat snorscooters naar de rijbaan moeten. Dat kan in een 30 km-regime en geeft rust op het fietspad.

Behoud van het fietspad aan de zuidzijde kan door de rijbaan tot het minimum te versmallen (wat zonder fietsers op de rijbaan kan) en de voetgangersruimte aan de schaduwkant niet of minder te verbreden. De voetgangers aan de zonzijde kunnen in dit profiel fors ruimte winnen ten koste van de huidige parkeerstrook (net als in de NvU) en de schamp.

## **profiel bij OLVG**

Aan een brede voetgangerszone van 6 of zelfs 8 meter langs de gevel van het OLVG lijkt ons weinig behoefte. Meer ruimte voor fietsparkeren en voetgangers aan de zuidzijde lijkt ons meer zinvol.

## **profiel westelijk deel**

Tussen Wibautstraat en Weesperzijde heeft de fiets nu veel te weinig ruimte. Opheffen van parkeerplaatsen biedt ruimte voor verbetering. Omdat hier veel minder autoverkeer is, is in dit stuk een 'gemengd profiel' acceptabel, met een afgescheiden fietsstrook in 'tegenrichting'. Ook is een fietsstraat, mits voldoende breed, op dit stuk denkbaar. Wel moet een betere oplossing worden gevonden voor het laad- en losverkeer bij de Bo-Rent/ Bo-mij, dat nu regelmatig hinder veroorzaakt.

met vriendelijke groet,  
Gerrit Faber  
Fietsersbond Amsterdam

<sup>1</sup> Volgens CROW ontwerpwijzer fietsverkeer is een gemengd profiel bij >5000 fietsers per etmaal (er zijn er >9000!) pas raadzaam bij max. 2500 auto's (hier >3000).

<sup>2</sup> tegen de verplichte rijrichting van het autoverkeer in

<sup>3</sup> het bordje "fietspad" in letters betekent 'onverplicht fietspad' en verbiedt naast bromfietsen óók snorfietsen 'met ingeschakelde verbrandingsmotor'.