

Raadsadres:

*Bredere fietspaden en verouderde plannen
bij de De Ruijterkade en de Julianalaan*



23 februari 2015

Geachte raadsleden,

Binnenkort wordt aan de IJ-zijde van het Centraal Station, langs de De Ruijterkade, een veel te smal fietspad aangelegd. Hetzelfde dreigt op wat langere termijn te gebeuren aan de voorzijde van het Amstelstation langs de Julianalaan. Omdat de plannen in een ver verleden (rond 2008) al zijn uitgewerkt, bekeken door de CVC en bestuurlijk zijn goedgekeurd is dat niet meer te veranderen. Tenzij de gemeenteraad daarover een uitspraak doet...

We vragen van u om hier bredere fietspaden aan te leggen conform nieuwe inzichten over de toegenomen drukte op de fietspaden.

Daarom vragen we u deze twee verouderde plannen aan te passen.

Het probleem van verouderde plannen kan zich vaker voordoen. Daarom vragen we van u een uitspraak over een "uiterste houdbaarheidsdatum" van dergelijke uitwerkingsplannen.

De Ruijterkade

Rond 2008 zijn de plannen goedgekeurd voor het fietspad achter het Centraal Station. Deze voldeden weliswaar aan de toenmalige richtlijnen van de CVC, maar we konden toen nog niet vermoeden hoe druk het hier in 2015 zou zijn met fietsers, voetgangers, brom- en snorscooterrijders en berijders van Canta's, bakfietsen en fietstaxi's. Ook wisten we toen nog niet dat de noordoever van het IJ zoveel bezoekers zou trekken. Zolang brom- en snorfietsen met de pont naar Noord moeten, zijn ze van dit fietspad niet te weren.

De problemen op dit fietspad zijn nu iedereen bekend. Het huidige fietspad van ongeveer 3.30 meter breed kan het verkeer niet meer aan. Ongelukken tussen fietsers en scooters en fietsers onderling komen hier geregeld voor. Het nieuwe fietspad wordt 4,20 meter, en voldoet daarmee niet eens aan de huidige wensmaat uit de leidraad van CVC. De richtlijnen adviseren voor normale tweerichtingsbromfietspaden een breedte van 4.50 meter. Maar voor een fietspad met deze uitzonderlijke drukte is ook dat niet toereikend.

Voetgangers kunnen het fietspad maar moeilijk oversteken en worden regelmatig aangereiden. In de praktijk blijken zebrapaden of verkeerslichten alleen schijnveiligheid op te leveren. Ook voor voetgangers is het verbreden van het fietspad beter, omdat fietsers en voetgangers dan door elkaar heen kunnen weven. Daarnaast zullen voetgangers profijt hebben van steunpunten tussen de rijrichtingen in.

Daarom stellen we een fietspad voor van 6 meter breed, met bij voetgangersoversteekplaatsen steunpunten in het midden.

Het zou een gemiste kans zijn om dit niet meteen uit te voeren met het weghalen van de bovengrondse autorijbanen. Het zou geldverspilling zijn om nu met vol bewustzijn een te smal fietspad aan te leggen en over een jaar de gevaarlijke situatie alsnog aan te passen.

Maar om het profiel te wijzigen en de fietsers een meter extra te geven is een aanpassing van de destijds goedgekeurde plannen nodig. Dat kan alleen de raad. We vragen u dat mogelijk te maken.

Amstelstation

Na een proces van vele jaren, beginnen binnenkort de werkzaamheden voor het upgraden van het Julianaplein (toekomstige Julianalaan) en omgeving. Deze plannen zijn in 2010 formeel goedgekeurd.

Hierbij wordt uitgegaan van een eenrichtingsfietspad aan de oostzijde van de Julianalaan en een relatief smal tweerichtingsfietspad aan de westzijde ervan.

Nu al is te voorspellen dat – mede gezien de bouwplannen rondom de Julianalaan – het fietspad aan de **oostzijde** in twee richtingen befietst zal worden. De Julianalaan zal voor fietsers niet overal oversteekbaar zijn. Met de kennis van nu, weten we dat het verstandig is dit te faciliteren en de fietspadbreedte daarop aan te passen.

Momenteel wordt onderhandeld met NS en Prorail om de inpandige fietsenstalling fors uit te breiden. Dat betekent dat het tweerichtingsfietspad aan de **westzijde** van de Julianalaan, pal langs de voorzijde van het Amstelstation, ook te krap dreigt te worden. Daar waar de ingang van de stalling komt zal een groot deel van de fietsers afslaan of afstappen, terwijl andere fietsers rechtdoor willen rijden. We voorspellen dat deze plek chaotisch en zelfs gevaarlijk wordt als er niet ruimte komt in het ontwerp om elkaar veilig te kunnen passeren.

Maar hiervoor is ruimte nodig. Dit is mogelijk door de beoogde knip in de Julianalaan nu alvast aan te leggen of door het autoverkeer slechts in één richting toe te staan.

Maar voor een dergelijke profielwijziging moeten we bij de raad zijn, omdat daarvoor het oorspronkelijke plan uit 2008 moet worden herzien.

“Houdbaarheidsdatum”

Dit zijn twee voorbeelden van grote plannen, waar de planvorming bijzonder lang duurt. Tegen de tijd dat de uitvoering aanstaande is, is het duidelijk dat het plan niet meer voldoet aan wat dan nodig is. Dit zal zich naar alle waarschijnlijkheid bij grote plannen vaker voordoen.

We vragen u om een structurele oplossing. U zou bijvoorbeeld de wethouder kunnen vragen om aan nog onuitgevoerde plannen een uiterste houdbaarheidsdatum toe te kennen. Het is immers geldverspilling om plannen uit te voeren die op dat moment niet meer passen.

Met vriendelijke groet
Namens de Fietzersbond afdeling Amsterdam

Gerit Faber