

De fietser in de Agenda Amsterdam Autoluw- mooie woorden zijn niet genoeg

Commentaar van de Fietzersbond afdeling Amsterdam

SAMENVATTING

Meer ruimte voor de fiets is een belangrijke doelstelling in de agenda Autoluw van de gemeente Amsterdam. Dat juicht de Fietzersbond toe. Echter, kijken we goed naar de maatregelen, dan lijkt die doelstelling niet te worden gehaald. De Agenda Autoluw pakt onvoldoende door.

Autoparkeren wordt beperkt, maar er wordt niets gedaan aan het doorgaand autoverkeer op de hoofdwegen die dwars door de stad lopen. Uitzondering is de pilot met een knip in de Weesperstraat na 2022. Afname op niet-hoofdwegen moet gecompenseerd worden op de hoofdwegen. Plus- en hoofdnet auto worden veelvuldig genoemd en de doorstroming wordt er verbeterd. Het concept van Fietsnetwerken (Plus, Hoofd) lijkt geheel verlaten, wat strijdig is met het Meerjarenplan Fiets (MJP) en dus met maatregel 10 uit de Agenda Autoluw: 'We voeren het MJP uit'. Deze netwerken zijn cruciaal voor de doorgaande fietser, ook in verblijfsgebieden.

Er is geen concrete ambitie om de modal split te veranderen ten gunste van de fiets. De Fietzersbond stelt streefcijfers voor het aandeel fiets: voor bewoners 45% (in 2025) en 50% (in 2040), voor bezoekers 10% (in 2025) en 15% (in 2040). De toename gaat ten koste van het auto-aandeel.

Over de voorstellen voor fietsroutes over de Haarlemmerhouttuinen, de Prins Hendrikkade en de Oostertoegang – Geldersekeade zijn we zeer positief. Maar voor de fiets in het algemeen kan de overgang van 50 km/u naar 30 km/u wegen tot verslechtingen leiden. Als bijlage bij de concept Agenda Amsterdam Autoluw^[1] is de nota 'Afwegings-kader Amsterdamse Fietsstraten, Fietspaden & Fietsstroken' verschenen. Op enkele hoofdautowegen na wil de gemeente alle wegen en straten veranderen in 30 km/uur-wegen. De nota werpt de vraag op of er dan nog fiets-paden en fietsstroken nodig zijn, wat voorwaarden zijn voor fietsstraten en hoe fietsstraten en 30 km-straten er uitzien. Die nota is cruciaal. Er worden zaken in vastgesteld, die bijzonder nadelig voor fietsers uit kunnen pakken.

Snelheidsverlaging is een goed streven. Motto van de Agenda Autoluw is 'meer ruimte voor fietsers en voetgangers', maar het afwegingskader leidt per saldo tot 'minder ruimte, veiligheid en comfort voor de fiets':

- De voorgestelde minimumbreedte van fietsstraten van 3,50 meter (bij eenrichtingverkeer) is te smal voor veilig en comfortabel fietsen; volgens officiële normen moet dat minsten 4,5 m zijn;
- Volgens de bijlage 'Inrichtingsprincipes voor een autoluwe stad' zijn fietsstraten mogelijk bij 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Dat is meer dan drie keer hoger dan de CVC-richtlijn van maximaal 2500 motorvoertuigen per etmaal. De fiets komt dus in de verdrinking;
- Fietspaden en fietsstroken zijn volgens het afwegingskader slechts bij uitzondering mogelijk op 30 km-wegen, zelfs als het Plusnet of Hoofdnet Fiets is. Er wordt ingezet op gemengd verkeer van auto en fiets op de rijbaan. Daarbij levert de fiets veel ruimte in en wordt fietsen minder veilig;
- Alle 30 km/wegen worden uitgevoerd in klinkers en niet in rood asfalt. Dat is in strijd met het Meerjarenplan Fiets (MJP) van de gemeente, waarin gepleit wordt voor doorfietsen op rood asfalt.

Het standpunt van de Fietzersbond sluit aan bij het MJP: mengen van fiets en auto op het Plusnet en Hoofdnet Fiets kan alleen bij weinig auto's en weinig parkeerbewegingen. Als dat niet het geval is, blijft uitgangspunt gescheiden fietspaden of tenminste fietsstroken van voldoende breedte, uitgevoerd in rood asfalt. Dat wil elke fietser, maar is extra van belang voor kwetsbare fietsers: kinderen, ouderen, mensen met beperkingen en veel toeristen.

[1] is de nota ^[1] Zie: https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/921204/agenda_amsterdam_autoluw.pdf en <https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/921204/inrichtingprincipes.pdf>

De fietser in de Agenda Amsterdam Autoluw- Mooie woorden zijn niet genoeg

Commentaar van de Fietsersbond afdeling Amsterdam (definitief 4 december 2019)

Op 1 oktober 2019 heeft de gemeente de Agenda Amsterdam Autoluw gepresenteerd. Meer ruimte voor de fiets is daarin een belangrijke doelstelling. Dat juicht de Fietsersbond vanzelfsprekend toe. Maar bij verdere lezing van de voorgestelde maatregelen en inrichtingsprincipes blijkt dat de praktische uitwerking minder florissant zal zijn dan de mooie principes suggereren. Hieronder bespreken we eerst onze visie op de Agenda in het algemeen, vervolgens de specifieke fietsmaatregelen en tenslotte de overige maatregelen van belang voor de fiets.

Agenda Amsterdam Autoluw algemeen

De doelen (blz. 19 en 29) spreken aan: meer ruimte voor verblijfsfuncties, voor voorzieningen, voor auto-alternatieven; schonere lucht en inclusieve stad. Het hoofdthema “ruimte maken om ruimte te geven” (blz. 14) spoort goed met onze Fietsvisie Amsterdam 2025. Goed is dat eerst verbeteringen voor OV, fiets en voetganger aan bod komen (hoofdstuk 3), en daarna minder rijdende en parkerende auto's (hoofdstukken 4 en 5). Dit geeft de gewenste positieve discussie, met nadruk op nieuwe kansen.

De Agenda is breed, o.a. door aandacht voor de logistiek, mede in relatie tot de oplossingen voor de verzakte kademuren (blz. 50-55). Hoofdstuk 6 ‘openbare ruimte’, de samenvatting van het aanvullende stuk ‘Inrichtingsprincipes voor een autoluwe stad’, biedt kort en krachtig een behoorlijk integrale visie op de toekomstige inrichting van stadshart, woonbuurten, stadsstraten e.d.

Maar een opvallende tekortkoming is dat de gemeente nergens kwantificeert welke verandering in de modal split zij nastreeft in 2025 en 2040. Hoe ambitieus is de gemeente nu echt? Nu gaat 35% van de bewonersritten per fiets, voor bezoekers is dat 5% (blz. 6). De Fietsersbond stelt voor als streefcijfers voor bewoners 45% (in 2025) en 50% (in 2040), voor bezoekers 10% (in 2025) en 15% (in 2040). De toename gaat ten koste van het auto-aandeel.

Verder valt op dat het voor twee beeldbepalende ringwegen, de Stadhouderskade en de Ceintuurbaanring, blijft bij vage woorden als “we maken de omgeving aantrekkelijker” en “voor een Fietsstraat moet het autoverkeer eerst flink minder worden”. Durft de gemeente wel door te pakken op deze kritische plekken?

De gemeente neemt geen maatregelen om het autoverkeer op de doorgaande hoofdwegen dwars door de stad te verminderen. Integendeel: de S(troom)-wegen en Plusnet Auto-wegen krijgen meer autoverkeer te verwerken. Geen knip in de S100 bij het Rijksmuseum, geen beperking van verkeer door de IJtunnel, geen knip in de Ceintuurbaanring bij het Concertgebouw. En geen beperking van autoverkeer op de Rozengracht. Op dit punt is meer ambitie nodig om doorgaand verkeer daadwerkelijk terug te dringen. Wij pleiten voor een samenhangend stelsel van auto-beperkende maatregelen (knips e.d.), en niet hier en daar een maatregel.

En fundamentele tekortkoming van de Agenda Autoluw is dat het concept van Fietsnetwerken (Plus, Hoofd) geheel verlaten lijkt. Deze netwerken zijn cruciaal voor de doorgaande fietser. Ook in verblijfsgebieden is herkenbaarheid van deze fietsroutes van groot belang. Zie verder de bijlage voor voorbeelden van de bedreiging van de Fietsnetwerken.

Conclusie: De Fietsersbond ondersteunt de hoofddoelstellingen van de Agenda Amsterdam Autoluw van harte. De gemeente heeft terecht een brede insteek gekozen. Maar de echte ambities blijven nog verborgen. En rond kritische punten bekruipt ons de angst dat de gemeente niet echt wil doorpakken.

Maatregelen gericht op fietsen

Paragraaf 3.2.3 Maatregelen fietsers

Zoals de Agenda zelf zegt: we gaan het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 uitvoeren (verder: MJP). Niets nieuws dus. De Fietsersbond was in 2017 blij met de concrete doelen van het MJP, maar constateerde dat voor realisatie een veelvoud van de 11 miljoen euro per jaar nodig was. Door de Fietsersbond ondersteunde doelen zijn: alle fietspaden op het Hoofdnet Fiets minimaal 2,5 meter breed en vóór 2025 de 18 ontbrekende schakels in het Hoofdnet realiseren. Ook zonder de Agenda Autoluw, met de huidige drukte op de fietspaden, vergt dat minimaal 30 miljoen euro per jaar. Met de Agenda Autoluw neemt het gebruik van de fietsroutes verder toe. Maar voor de Agenda is nauwelijks extra geld: 40 miljoen in 2020-2023 (blz. 80).

Conclusie: Een tweede fundamentele tekortkoming in de Agenda Autoluw is de grote kloof tussen gewenste fietsvoorzieningen en het beschikbare geld. Daarmee maakt de gemeente zich ongelooftwaardig.

Maatregel 11. Notitie afweging fietsstraten, fietspaden & fietsstroken

Op deze notitie, een bijlage bij de Agenda Autoluwe, hebben wij fundamentele kritiek. De inhoud sluit namelijk niet aan bij de doelstelling 'meer ruimte voor de fiets', want betekent per saldo 'minder ruimte voor de fiets'. In de bijlage is deze kritiek uitgewerkt. De Fietsersbond heeft daarnaast een Nota Voorwaarden en inrichtingseisen voor Fietsstraten opgesteld. De gemeente moet eerst een goede discussie over het Afwegingskader voeren, voordat deze richtlijnen worden vastgesteld.

1. De Fietsersbond vindt met name de volgende afwegingen onaanvaardbaar, omdat die de veiligheid van fietsers en het Plus- en Hoofdnet Fiets bedreigen. Het gaat om: *Menging van auto/fiets op 30 km straten*. Tot 2500 auto's per etmaal is menging van auto en fiets acceptabel, met name als er geen ruimte is voor fietspaden of fietsstroken. Maar volgens de bijlage 'Inrichtingsprincipes voor de Autoluwe Stad' (blz. 66) maakt de gemeente menging ook mogelijk in straten met 8.000 auto's/etmaal/2 richtingen. Dus in hoofdstraten met druk autoverkeer. Dit is onveilig voor fietsers. In drukke straten van het Plus- en Hoofdnet Fiets blijven fietspaden of fietsstroken van voldoende breedte noodzakelijk. Met deze maatregel wil de gemeente ruimte winnen in stadsstraten ten koste van de veiligheid en het comfort van fietsers. En daarmee feitelijk het Hoofdnet en Plusnet Fiets in deze straten opheffen.

Na het opheffen van alle parkeerplaatsen in drukke stadsstraten (meer dan 2500 auto's per etmaal) zijn eventueel fietsstroken van 2 meter breed acceptabel. Die fietsstrook kan, bij latere invoering van 30 km/u, gewoon blijven liggen. Voor verdere argumentatie zie bijlage.

2. *Breedte van fietsstraten*: De notitie noemt een minimale breedte van 3,50 meter, exclusief rabatstroken. Terwijl op basis van maatvoeringsrichtlijnen van CROW, het technisch expertisecentrum voor verkeerswegen, 4,5 meter (exclusief rabatstroken) nodig is.

De gemeente moet die minimumbreedte van 4,5 meter overnemen. Voor verdere informatie zie bijlage.

Conclusie: De voorstellen voor mengen auto/fiets bij 6 à 8000 auto's per etmaal en Fietsstraten van slechts 3,5 meter breed leiden tot zoveel minder veiligheid en fietscomfort, dat ze andere fietsverbeteringen in de Agenda teniet zullen doen.

Maatregel 10. Deelfietsen op metrostation

Een goed voorstel. Overigens zijn en blijven de NS-stations de belangrijkste OV-knooppunten, en daar staan al OV-fietsen. Dus wij verwachten maar een beperkte meerwaarde voor het totale fietsgebruik. Verder is het belangrijk overal hetzelfde verhuursysteem te gebruiken, bijvoorbeeld OV-fiets.

Maatregel 15. Hoogwaardige fietsverbinding IJveer- Mr Visserplein

Veelbelovend voorstel, met name door verbreding van het fietspad in de Oostertoegang.

Een ander knelpunt op deze route is nog het tweerichting autoverkeer op de Nieuwmarkt. Dat moet omgezet worden in eenrichtingverkeer rond het plein.

Maatregel 16. Autoknip Van Woustraat Noord

Perfect, nu geen halfslachtige oplossing meer!

Maatregel 17. Fietsroute Haarlemmer Houttuinen autoluwer

Veelbelovend voorstel, door eenrichtingverkeer voor auto west-oost. Dit vermindert de complexiteit van het kruispunt met de Westerdokskade /Korte Prinsengracht, zodat fietsers vaker groen licht kunnen krijgen. De Fietsersbond blijft graag betrokken bij de verdere uitwerking. Verder blijft de veilige oversteek aan weerszijden van de nieuw te bouwen fietsbrug over het Westerkanaal een zorgpunt.

Maatregelen met belangrijke effecten voor de fiets

Aanpassingen verkeerscirculatie (blz. 45)

Een aantal interessante voorstellen, zoals de cluster Kinkerstraat- De Clercqstraat. Maar nog geen concrete maatregelen.

De Fietsersbond vindt dit een goede start. Wij stellen voor dit uit te breiden tot alle radialen in de 19^e eeuwse gordel, zodat voor West, Zuid en Oost de optimale oplossing op stadsdeelniveau wordt bereikt. En natuurlijk ook de Ceintuurbaanring (toekomstige Fietsstraat volgens de gemeente), waarvan nu alleen partjes worden bekeken.

Stadsstraten (blz. 71-72)

In woorden en in voorgestelde inrichting zit de gemeente op dezelfde lijn als de Nota Stadsstraten van de Fietsersbond uit begin 2019. Daar zijn wij blij om. Maar het mengen fiets/auto blijft een forse adder onder het gras (zie commentaar bij maatregel 11). Het is positief dat in de Jan Pieter Heijestraat en in de Tweede Nassaustraat eenrichtingverkeer komt (blz. 36).

Het standpunt van de Fietsersbond is dat mengen van auto en fiets in stadsstraten alleen in uitzonderlijke gevallen kan, namelijk als het autoverkeer is teruggedrongen tot minder dan 2500 voertuigen/dag (zie commentaar op maatregel 11).

Maatregel 13. Pilot knip Weesperstraat

Pilot van enkele weken leidt tot onduidelijkheid en politiek gedoe. Gewoon doen! Volgens een rapport uit 2018 is de knip verkeerstechnisch mogelijk, met aanvullende maatregelen in de Plantage en Weesperbuurt.

Maatregelen 18+ 23

Alle woonstraten worden verblijfsgebied: Van harte ondersteunen we dit, met de kanttekening uit de inleiding: incidenteel lopen belangrijke fietsverbindingen door woonstraten. Die moeten herkenbaar blijven en waar nodig uit veiligheidsoverwegingen of overwegingen van snelheid en comfort voorzien blijven van fietspaden of fietsstroken. Dit geldt bijvoorbeeld in de Binnenstad en in De Pijp. Ook de huizen en winkels in de woonstraten zelf moeten op de fiets bereikbaar blijven.

Maatregel 25

Visie op LEV's opstellen in 2020. Door een gerechtelijke uitspraak gaan Biro's binnenkort gelukkig met kenteken naar de rijbaan. De Fietsersbond wil dat de gemeente zich sterk maakt dat hetzelfde gaat gelden voor alle gemotoriseerde twee-, drie-, en vierwielers die sneller dan 25 km/uur kunnen rijden. Dus: kentekenplicht, rijden op de autorijbaan, helmplicht.