

Fietsersbond Amsterdam
WG-plein 84
1054 RC Amsterdam
T: 0206128445
E: amsterdam@fietsersbond.nl



Aan de Gemeente Amsterdam
College van Burgemeester en Wethouders
t.a.v. RVE Verkeer & Openbare Ruimte, project SNOR
Postbus 95089
1090 HB Amsterdam

23 september 2018

ZIENSWIJZE Ontwerpverkeersbesluit Snorfiets naar de Rijbaan Amsterdam

De Fietsersbond is vanzelfsprekend blij met het ontwerpbesluit¹ om in vrijwel het hele gebied binnen de ring A10 de scooter naar de rijbaan te verplaatsen, met de juiste gronden van onderbouwing.

Helaas zijn een aantal keuzes gemaakt die wij onveilig achten.-Daarnaast zijn er veel niet onderbouwde uitzonderingen waardoor voor de weggebruiker onnodig onduidelijkheid gecreëerd wordt, terwijl de gemeente in de bekendmaking stelt *“De meest belangrijke overweging is dat hiermee naar alle weggebruikers binnen de ring in Amsterdam duidelijk kenbaar en consistent is waar de maatregel met betrekking tot de snorfiets geldt.”*

Daarom dienen wij deze zienswijze in.

Kanttekening

Wat lastig is bij het geven van onze zienswijze is dat de overzichtskaart zoals door de gemeente gepubliceerd² hier en daar niet overeenkomt met de officiële besluiten en daarbij behorende kaarten. Als voorbeeld de Kinkerstraat: volgens de overzichtskaart mogen snorfietsen in de richting stad uit op het fietspad, maar volgens de bijlage van het ontwerpbesluit niet³. Wij gaan in deze zienswijze uit van de kaart. Voor de duidelijkheid hebben wij deze kaart als bijlage achtergevoegd. Daarnaast bevat de onderliggende informatie fouten waardoor soms niet duidelijk is wat onze zienswijze moet zijn (als voorbeeld staat op de kaart van de drukte op de fietspaden⁴ een breed

¹ Ontwerpbesluit: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-45691.html>, correctie: <https://www.amsterdam.nl/scooter/ontwerpverkeersbesl/rectif-verkbesl/>

² Kaart Gemeente (achtergevoegd bij deze zienswijze): <https://maps.amsterdam.nl/snorfietsnaarrijbaan/?LANG=nl>

³ Kaart W3/3 (met de Kinkerstraat) <https://repository.officiele-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2018-49451/1/bijlage/exb-2018-49451.pdf>

⁴ Drukke en breedte fietspaden volgens bijlage bekendmaking <https://repository.officiele-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2018-49445/1/bijlage/exb-2018-49443.pdf>

genoeg fietspad op de Marnixstraat tussen Elandsgracht en Nieuwe Passeerdersstraat, terwijl hier in het geheel geen fietspad is). Ook ontbreken op deze kaart vele fietspaden die te smal zijn, zoals het fietspad langs de Marnixstraat van Leidseplein naar Nieuwe Passeerdersstraat.

Deel 1 geeft onze algemene punten.

Deel 2 bevat een lijst van additionele tekortkomingen per stadsdeel, met name fietspaden die niet zijn opgenomen in het Verkeersbesluit, maar er volgens ons wel in zouden moeten staan.

Mochten er punten zijn waar naderhand blijkt dat de overzichtskaart of overige informatie niet stroken met de officiële besluiten, dan houden wij ons het recht voor om hier ook na de sluitingsdatum onze zienswijze over kenbaar te maken.

DEEL 1 Algemene punten

1. Geen uitzondering voor doorstroomwegen

In het besluit worden uitzonderingen op het beleid benoemd en toegelicht.

Voor de belangrijkste doorstroomwegen⁵ wordt de maatregel voorlopig niet ingevoerd met als enige motivatie dat de doorstroming op de overige wegen na de maatregel maatgevend is.

Dit gaat voorbij aan het feit dat vrijwel alle fietspaden langs deze wegen veel te smal⁶ zijn en een aantal - met name langs de IJ-boulevard - ook veel te druk. Juist op deze paden is de veiligheid van de fietser in het geding. Het meest prangende voorbeeld is het bochtige fietspaadje van oost naar west over het Westerkanaal, terwijl ter plekke drie rijbanen voor auto's beschikbaar zijn in dezelfde rijrichting.

Voor een stad die het doorgaand autoverkeer wil terugdringen is deze uitzondering voor de belangrijkste doorstroomwegen niet passend. Wij zijn van mening dat gezien het feit dat het snelheidsprofiel van de snorfietser niet of nauwelijks afwijkt van dat van bromfietsers deze uitzonderingen niet gerechtvaardigd zijn. Deze uitzonderingen komen de duidelijkheid voor snorfietser en automobilist ook niet ten goede.

Indien de maatregel voor deze wegen toch niet wordt ingevoerd, moeten er concrete en snel uit te voeren plannen zijn om de fietspaden nu eindelijk substantieel te verbreden

2. Laat de doorsteekjes bij de aanvoerwegen van doorstroomwegen achterwege

Bij alle oversteken van de belangrijkste doorstroomwegen wordt de snorfietser op de zijwegen tijdelijk naar het fietspad gestuurd.

Dit levert bij elke extra inrit naar het fietspad extra gevaar op voor fietser en snorfietser, met name omdat de meeste van deze fietspaden veel te smal zijn. Elke uitrit betekent gevaar voor de snorfietser die zich weer tussen het verkeer moet mengen.

⁵ Deze belangrijkste doorstroomwegen zijn:

- Prins Hendrikkade tussen Centraal Station en IJ-tunnel (voor het openbaar vervoer);
- noord-zuid-as door de stad: Nieuwe Leeuwarderweg – IJ-tunnel – Valkenburgerstraat – Weesperstraat – Wibautstraat – Gooiseweg;
- oost-west-as door de stad: Transformatorweg – Spaarndammerdijk - Tasmanstraat – Van Diemenstraat – Westerdoksdijk – De Ruijterkade – Piet Heinkade – Piet Heintunnel – IJburglaan;
- de S100: Houtmankade – Nassaukade – Stadhouderskade – Mauritskade – Zeeburgerdijk – Panamalaan;
- Kattenburgerstraat.

⁶ CROW aanbevelingen: <https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2018-49444/1/bijlage/exb-2018-49444.pdf>

De maatregel is daarnaast slecht voor de doorstroming omdat er langere fietsfiles ontstaan waardoor rechtsafslaand autoverkeer lang moeten wachten en het rechtdoorgaande verkeer blokkeert.

De onwenselijkheid van deze doorsteekjes versterkt onze bezwaren tegen het niet-toelaten van snorfietsen op de doorstroomwegen, zoals bijvoorbeeld de S 100. Als daaraan niet tegemoet gekomen kan worden, dan kan de in- en uitrit van/naar de fietspaden uitstekend op de S100 zelf gemaakt worden in plaats van op de aanvoerwegen. Dit is vergelijkbaar met de in- en uitritten voor bromfietsen op de Zuiderzeeweg.

3. De bromfietspaden zijn ten onrechte buiten het verkeersbesluit gehouden

De bromfietspaden zijn bij voorbaat buiten het besluit gehouden, terwijl daar de hinder voor fietsers nog groter is, omdat ze daar te maken hebben met zowel snorfietsen als bromfietsen. Veel van die bromfietspaden zijn veel te smal. De verkeersveiligheid is hier nadrukkelijk in het geding.

Bijvoorbeeld het drukke bromfietspad oost-west langs de Sarphatistraat tussen Hoogte Kadijk en Alexanderplein is nog geen 1.80 m breed. Er is daar voor brom- en snorfietsen een alternatief via de Mauritskade.

In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021 staat op blz. 33: *“In 2014 zijn alle bromfietspaden in de gemeente in kaart gebracht. Waar mogelijk worden bromfietsers naar de rijbaan verplaatst, door van bromfietspaden fietspaden te maken.”* Als uitzondering worden alleen wegen genoemd waar 70 km/u gereden wordt.

De gemeente moet deze toezegging waar maken. Bromfietspaden moeten gewijzigd worden in fietspaden waar snorfietsen niet worden toegelaten, zodat zowel snorfietsen als bromfietsen naar de rijbaan gaan.

4. Alle fietspaden door parken moeten gevrijwaard blijven van snorfietsen

OP de overzichtskaart ontbreken alle fietspaden in de parken. Deze dienen alle rood gekleurd te zijn: verboden te zijn voor snorfietsen. Na de uitspraak van de rechter over het Westerpark kunnen borden ‘fietsers te gast’ niet meer toegepast worden en moeten blauwe borden ‘fietspad’ geplaatst worden met onderbord ‘Snorfietsen niet toegestaan’. Dit is geen zaak die aan de stadsdelen kan worden overgelaten, maar moet centraal worden aangepakt.

5. Doorgangen over/onder de A10 met een recreatieve functie moeten vrij van brom- en snorfietsen blijven

De doorgangen onder/over de A10 zijn bijna allemaal bromfietspaden. Bij de opritten naar de A10 is dit enigszins begrijpelijk. Maar bij recreatieve routes is dat onbevredigend. Daar zou een regime van recreatief fietspad ingesteld kunnen worden. Voorbeelden zijn de routes langs beide zijden van de Erasmusgracht in west en de Radioweg in Oost.

6. Het huidige maatregelenpakket moet gezien worden als een eerste fase.

De volgende fasen zijn de aanpak van de bromfietspaden binnen de ring en de aanpak van (brom)fietspaden buiten de ring, want ook daar is de overlast groot. Het SNOR-project kan dus niet op 31-12-2019 worden beëindigd.

7. Handhaving en monitoring zijn cruciaal, met name in de beginfase.

Pas na vier maandenboetes uitdelen is veel te laat en nodigt uit om het verbod te negeren. Er zal nagedacht moeten worden over invoering van video-controle, vergelijkbaar met de controle die plaatsvindt in de tunnel onder het Rijksmuseum en de Cuyperstunnel.

Deel 2 Lijst per stadsdeel van fietspaden waar snorfietsen ten onrechte op het fietspad blijven

Centrum:

1. Toevoegen fietspaden op doorstroomwegen waar snorfiets naar de rijbaan moet:

- Prins Hendrikkade. Hier is ruimte genoeg na de knip en het verdwijnen van de meeste buslijnen na opening van de Noord-Zuidlijn,
- Kattenburgerstraat. Deze weg is heel breed, zodat er ruimte genoeg is voor de snorfietsen.
- Valkenburgerstraat
- Weesperstraat
- Piet Heinkade
- Westerdoksdijk
- De Ruyterkade

2. Eerste Marnixplantsoen

Tweerichting fietspad te smal en bochtig voor snorfietsen. Moet verbreed worden of verboden voor snorfietsen.

3. Sarphatistraat tussen Hoogte Kadijk en Alexanderplein in oost-westrichting

Dit fietspad is slechts 1.70 m breed en is druk en wordt steeds drukker. Het maakt deel uit van de fietsbinnenring. De verkeersveiligheid is hier in het geding. Het is nu een bromfietspad. Dat moet gewijzigd worden in fietspad, niet toegestaan voor snorfietsen. Voor bromfietsen en snorfietsen is een alternatieve route beschikbaar via de Mauritskade.

Verderop, vanaf het Weesperplein westwaarts, is overigens in dezelfde richting wel een stuk fietspad verboden voor snorfietsen, zodat snorfietsen toch niet dit deel van de binnenring als doorgaande oost-west verbinding kunnen gebruiken.

4. Fietspad tussen Tulpplein en Weesperzijde onder Torontobrug

Dit maakt deel uit van een van de belangrijkste doorgaande fietsroutes in Amsterdam. De doorgang is hier heel smal, zodat de verkeersveiligheid in het geding is. Het is nu een bromfietspad. Dat moet gewijzigd worden in fietspad, niet toegestaan voor snorfietsen. Verderop op de Weesperzijde, bij de Montessorischool, zijn snorfietsen ook niet toegestaan. Voor brom- en snorfietsen is de route Wibautstraat-Weesperstraat beschikbaar.

5. Rotterdammerbrug, verbinding Eerste Marnixplantsoen naar Centrum

Dit moet een fietspad worden waar snorfietsen niet zijn toegestaan. De snorfietser moet omrijden.

6. Fietspad Binnengasthuisterrein

Dit tweerichtingfietspad is ongeschikt voor brom- en snorfietsen.

7. Fietspad Thorbeckeplein-Rembrandtplein- Halvemaansteeg

Dit tweerichtingfietspad is te smal voor toelating van brom- en snorfietsen. Snorfietsen kunnen rijden via Utrechtsestraat en Muntplein.

8. Herengracht Spiegelgracht richting Koningsplein

Dit fietspad is extreem smal. Hoort dus verboden te zijn voor snorfietsen (die dan een kleine omweg moeten maken langs de overkant van de Herengracht).

Fouten in de kaart met breedte en drukte van fietspaden:

- 1) Marnixstraat tussen Elandsgracht en Nieuwe Passeerdersstraat. Hier is helemaal geen fietspad.
- 2) Fietspad Marnixstraat van Leidseplein naar Nieuwe Passeerdersstraat

West

1. De fietspaden in West binnen de ring tussen Haarlemmerweg en Nieuw Hemweg ontbreken in het verkeersbesluit

Sommige van deze fietspaden zijn veel te smal terwijl de bijbehorende weg geen doorgaande autoweg is. Als voorbeeld: Molenwerf/Velserweg/Sloterdijkerweg/Contactweg. Door station Sloterdijk is het fietsverkeer hier aanzienlijk toegenomen. Er is geen reden om hier op deze wegen het standaardbeleid niet door te trekken.

De S102 hoort bij de belangrijkste doorstroomwegen. Voor deze weg geldt dat er meer dan genoeg ruimte is om de fietspaden met spoed op veilige breedte te brengen.

2. Toevoegen van fietspaden op doorstroomwegen

- Nassaukade
- Houtmankade (het tweerichtingfietspad aan de huizenkant is extra risicovol voor snelrijdende voertuigen op het fietspad)
- Westerdoksdijk
- Van Diemenstraat

Op de meeste van deze wegen zijn de fietspaden zeer smal, rijden de auto's niet met hoge snelheid en kunnen snorfietsen hier veilig op de rijbaan.

3. Kinkerstraat

Volgens de overzichtskaart mogen snorfietsen in de richting stad uit op het fietspad, maar volgens de bijlage van het ontwerpbesluit niet ⁷. Wij zijn het eens met de situatie zoals weergegeven in het ontwerpbesluit: het fietspad stad uit (langs de trambaan) moet verboden worden voor snorfietsen, net als bij de binnenring. Dat is ook voor bromfietsers besloten een paar jaar terug, maar nog niet op straat uitgevoerd. Omrijdfactor voor snor en brom is hier acceptabel.

4. Langs Erasmusgracht naar onderdoorgang A10

De routes langs beide zijden van de Erasmusgracht naar de onderdoorgang onder de A10 dienen verboden te zijn voor snorfietsen. Deze routes lopen aan de westzijde in een park en zijn recreatief van karakter. Voor snorfietsen zijn omrijdroutes beschikbaar.

5. Snorfietsen toestaan op de rijbaan bij eenrichtingverkeer auto en fietspad in de tegenrichting

Op een aantal wegen waar een fietspad in de tegenrichting verboden wordt voor snorfietsen kan het aantal overtreders verminderd worden door op de rijbaan de snorfiets in de tegenrichting toe te laten. Deze fietspaden zouden dan blauw worden. Het gaat bijvoorbeeld om de volgende wegen: 2e

⁷ Kaart W3/3 (met de Kinkerstraat) <https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2018-49451/1/bijlage/exb-2018-49451.pdf>

van der Helststraat , Guldenwinckelstraat, Krelis Louwesstraat noord en Erasmusgracht zuid tussen Hoofdweg en A10

6. Fietspad Zaanstraat bij Spaarndammerstraat

Dit fietspad is niet breed genoeg voor snorfietsen en het pad loopt langs een parkje. De omrijroute is nauwelijks langer. Dient verboden te zijn voor snorfietsen.

7. Overgang bij de ringweg A10

7a) Het Jaagpad bij de Nieuwe Meer

Dit fietspad dient verboden te zijn voor snorfietsen. De snorfiets kan ter plekke probleemloos naar de rijbaan. De fietspad gaat ten zuiden van de A10 over in een fietspad in een park.

7b) Haarlemmerweg:

In westelijke richting kijkend is de meest voor de hand liggende overgang van BOR en SNOR naar BOF en SNOF de kruising met de A10, of evt. de laatste kruising daarvoor; die met de Admiraal de Ruyterweg. Overgang naar westen verplaatsen dus

7c) Jan Evertsenstraat

Net zoals bij de Postjesweg bij de eerste rotonde westelijk van de A10 SNOR. Dat is ook veiliger dan op de complexe kruising bij de adm. Helfrichstraat waar tram naar zijligging gaat.

7d) Wiltzanghlaan

ook hier de overgang naar SNOF net buiten de A10 leggen ipv ruim erbinnen

6. Molenwerf, Sloterdijkweg en Contacweg

Dit is geen doorstroom weg, dus de snorfiets kan hier op de rijbaan.

Nieuw West

Ook in Nieuw West wordt grote overlast ervaren van snorfietsen en bromfietsen op de fietspaden. Daarom pleiten wij voor een vervolgaanpak buiten de ring.

Westelijk Havengebied

Ook in het Westelijk Havengebied wordt, met name binnen de ring, grote overlast ervaren van snorfietsen (en vaak ook bromfietsen) op de fietspaden. Daarom pleiten wij voor een snelle vervolgaanpak met name van het gebied binnen de ring.

Zuid

1. Toevoegen van fietspaden op doorstroomwegen:

- Stadhouderskade

2. Prinses Irenestraat ten oosten van de Beethovenstraat

Dit fietspad leidt naar een park: snorfietsen niet toestaan.

Oost

1. Schellingwouderbrug en Amsterdamsebrug

In het voortraject van dit besluit heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden tussen Fietsersbond en Projectbureau SNOR over de Zuiderzeeweg, waar de gemeente aanvankelijk de bromfietsen die nu op de rijbaan rijden naar de fietspaden wilde sturen. Het overleg en het daaruit voortgekomen onderzoek van Arcadis heeft ertoe geleid dat de bromfietsen nu toch op de bruggen blijven, terwijl een jaar de tijd wordt genomen om door snelheidsremmende maatregelen de rijbaan ook geschikt te maken voor snorfietsen.

Het stemt ons als Fietsersbond tevreden dat een onderzoeksbureau als Arcadis uiteindelijk tot dezelfde conclusie komt als die wij als ervaringsdeskundigen al hadden getrokken.

Wij denken dat het wel nodig is om behalve de formele bebording bij de invoering van de verkeersbesluiten ook tekstborden bij de opritten van de bruggen te plaatsen met pijlen en 'Snorfiets op het fietspad. Bromfiets op de rijbaan'. Anders kunnen er ongelukken gebeuren.

Verder maken wij bezwaar dat de bromfietsen bij de kruising van de Zuiderzeeweg met de IJburglaan weer naar het fietspad geleid worden. Dit isodeloos complicerend en gevaarlijk voor de fietsers. Het vergroot de opstoppingen die er nu al zijn op de fietspaden door het gebrek aan opstelruimte bij de verkeerslichten. Bovendien leert de praktijk dat bromfietsen dan vaak hun weg vervolgen over de fietspaden. Laat de bromfietsen dus ook bij de kruising met de IJburglaan op de rijbaan blijven. Wij pleiten er ook voor om snor- en bromfietsen richting IJburg over de IJburglaan te leiden.

2. Toevoegen van fietspaden op de overige doorstroomwegen

- Wibautstraat
- Gooiseweg
- Piet Heinkade
- Panamalaan
- IJburglaan
- Zeeburgerdijk tussen Panamalaan en Zeeburgerstraat
- Mauritskade

3. Radioweg tussen Jaap Edenbaan en A10

Dit is een belangrijk doorgaand tweerichtingsfietspad voor kinderen op weg naar school en sportvelden. De verkeersveiligheid is hier in het geding. Het heeft ook een recreatief karakter. Het is nu een bromfietspad, maar dat past hier helemaal niet en moet dus een veranderd worden in een fietspad waar snorfietsen niet zijn toegestaan. Voor brom- en snorfietsen zijn voldoende alternatieve routes beschikbaar.

4. Jan Schaeferbrug

De fietspaden zijn hier in beide richtingen bromfietspaden. Maar er is ruimte genoeg op de rijbaan en we hebben hier niet te maken met een doorstroomweg. Snorfietsen en bromfietsen moeten dus naar de rijbaan.

5. Nesciobrug en Oosterringdijk

De Nesciobrug is op dit moment de drukste fietsroute tussen IJburg en Oost en Zuid en de capaciteit is nu al te klein omdat de brug erg smal is. In de nabije toekomst zal dit capaciteitsprobleem nog groter worden door het volbouwen van de Sluisbuurt en Centrumeiland. Het zou veel verlichting brengen als snorfietsen hier geweerd zouden kunnen worden. Dit zou een grote verbetering van de verkeersveiligheid betekenen.

6. De fietspaden in Oost binnen de ring tussen Amstel, Gooiseweg en A10 ontbreken in het verkeersbesluit

Sommige van deze fietspaden zijn veel te smal terwijl de bijbehorende weg geen doorgaande autoweg is. Door de nieuwbouw in het Weespertrekvaartgebied en in Amstel III is het fietsverkeer hier aanzienlijk toegenomen. Er is geen reden om hier op deze wegen het standaardbeleid niet door te trekken. Er zijn voldoende alternatieve routes voor snor- en bromfietsen, bijvoorbeeld langs de Gooiseweg. De volgende fietspaden moeten verboden worden voor snorfietsen:

- a) Korte Ouderkerkerdijk
- b) Weesperzijde langs de Weespertrekvaart
- c) Lindenhoeveweg
- d) De Slinger
- e) Van Marwijk Kooystraat
- f) Drieburgpad

Noord

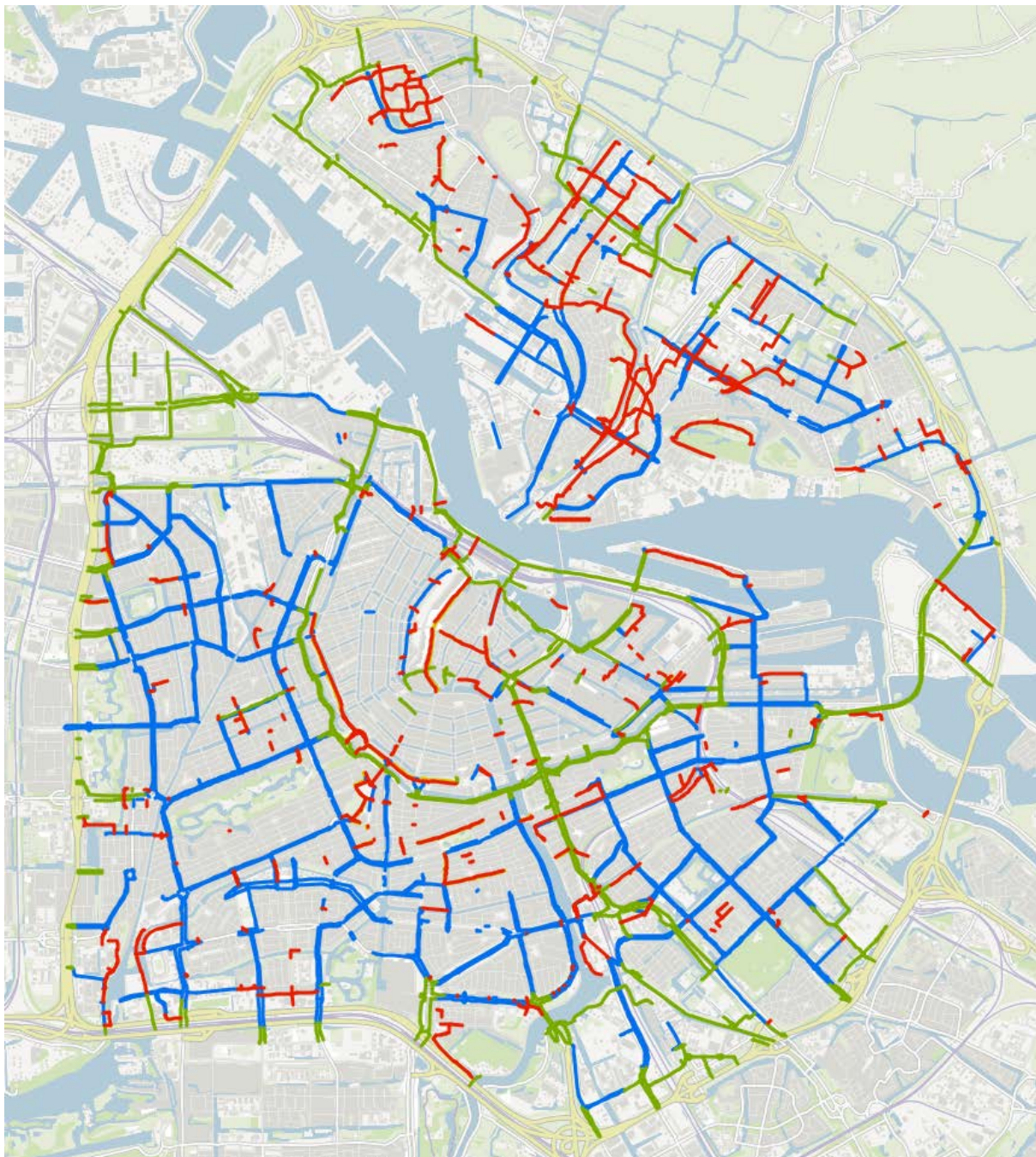
1. Fietspad tussen Elzenhagensingel en A10

Er is straks een heel stuk tussen Elzenhagensingel en A10 (bij Kadoelen) waar de snorfiets op het fietspad langs de IJdoornlaan moet rijden. Dat zou wat ons betreft prima op de rijbaan van de IJdoornlaan kunnen. Waarschijnlijk wel goed dat als de snorfiets op de IJdoornlaan uit het westen komt, dat hij er dan bij de Elzenhagensingel af moet i.v.m. kruising met de Nieuwe Leeuwarderweg..

Met vriendelijke groet,
Namens de Fietsersbond, afdeling Amsterdam

Saar Muller,
Bestuurslid.






Bijlage: kopie van <https://maps.amsterdam.nl/snorfietsnaarrijbaan/?LANG=nl> dd 22/9/2018



Legenda



Snorfietsers rijden op de rijbaan

-  Je rijdt hier op de rijbaan, mét een helm op
-  Je rijdt hier op het (brom)fietspad
-  Je kan hier niet meer rijden. Je moet omrijden
-  (naast rood) In deze richting hoef je niet om te rijden
-  Op- en afritjes en richtingen (zoom in)