

**Onderwerp:** MobiliteitsAanpak Amsterdam

**Gelegenheid:** Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur - 6 juni

Geachte leden van de raadscommissie, voorzitter, wethouder,

We danken u voor de beantwoording op onze zienswijze en zijn blij dat onze inbreng geleid heeft tot belangrijke verbeteringen in de MAA. Dat betreft met name de forse uitbreiding van het plusnet fiets en de aandacht voor kwaliteitseisen.

Desondanks hebben we nog opmerkingen (zie ook appendix 4).

## Het fietsnetwerk

De forse uitbreiding van het plusnet fiets erkent dat een fietsnetwerk een heel andere karakter heeft dan de netwerken voor auto en OV. Toch willen we nogmaals benadrukken dat het hoofdnet fiets in de praktijk noch in kwaliteit noch in prioriteit mag degraderen. In appendix 1 noemen we nog enkele ontbrekende schakels

## Kwaliteitsnormen concreet en expliciet

De toevoeging van prestatienormen in de vorm van ritsnelheid voor het plusnet (tabel blz 49) is een winstpunt. Dit moet nog wel verder concreet en expliciet uitgewerkt worden, zodat voorkomen wordt dat met de toepassing van losjes gehanteerde labels als 'duurzaam veilig' of 'fietsstraat' verdoezeld wordt dat niet aan de eisen voldaan wordt. Maar met bv een systematische routegewijze aanpak van verkeerslichten kan flink winst behaald worden in de ritsnelheid.

Kortom: concretiseren, expliciteren en operationaliseren. (Zie appendices 2 en 4.)

## Samenvallende plusnetten

"Samenvallen van plusnetten wordt (op smalle straten) zoveel mogelijk vermeden" staat op blz. 35. Toch zien we vaak een combinatie van plusnetten OV en fiets (Binnenring, Linnaeusstraat/ Middenweg, Van Baerlestraat, Hoofdweg, Beethovenstraat, Rozengracht). Daarbij hebben we vooral moeite met de apart geformuleerde voorrang van het plusnet OV op andere plusnetten met een beroep op de reizigersaantallen (blz 51). (Zie appendix 3.)

## Doorzettingsmacht

Voor de doorzettingsmacht voor de fiets is een programmteam gevormd. We vragen ons af of dat straks, als dat bij een herprofilering aan de orde is – bijvoorbeeld de implementatie van een plusnet-fiets op de Ceintuurbaan – voldoende is om het bedoelde resultaat te bereiken. Zal deze doorzettingsmacht opgewassen zijn tegen de lokale belangen voor het behoud van parkeerplaatsen en de hogere belangen (want veel geld) van het openbaar vervoer?

## Samenvattend

- alsnog ontbrekende schakels in het plusnet fiets aanvullen
- onverkort handhaven van de bestaande eisen aan hoofdnet fiets
- eisen aan plusnet fiets concretiseren, expliciteren en operationaliseren
- de plusnet-tramlijnen binnen het ringspoor omzetten in comfortnet
- de doorzettingsmacht voor een kwalitatief plusnet fiets beter borgen.

### **APPENDIX 1: het fietsnetwerk**

Ondanks de uitbreiding van het plusnet missen we nog enkele cruciale verbindingen:

- de Ruysdaelstraat (tussen Van Baerlestraat en Joh. Vermeerstraat)
- de route van Nieuw-West van het Nieuwe Meer naar station Sloterdijk
- stukje onder de A10 door langs station RAI
- in Zuidoost en Noord is nogal veel van het regionaal netwerk niet in het plusnet opgenomen. O.a. de route Strandvlietpad (van IJburg-oost/ Diemen Noord naar Arena en Zuidas) en de routes vanaf de NDSM-pont en nieuwe Hamerstraatpont verder Noord in.
- de Leidsegracht.

Overigens is de gestippelde route langs de Museumtram achter het Olympisch stadion al klaar.

### **APPENDIX 2: concretisering en explicitering van kwaliteitsnormen**

Uitgangspunt moet zijn dat de huidige eisen aan het hoofdnet fiets (die uiteraard ook gelden voor het plusnet fiets) niet worden losgelaten. De tabel op p. 49 geeft daar geen uitsluitel over. Niet duidelijk is wat er bedoeld wordt met een 'betrouwbare' route in het hoofdnet fiets (fietsers hebben geen dienstregeling).

De tabel suggereert dat in het centrum het gehele plusnet fiets als fietsstraat wordt aangelegd. Een fietsstraat kan een goede optie zijn, maar alleen als de intensiteiten van het auto- en fietsverkeer dit toelaten. Kortom, dit moet nog worden uitgewerkt.

We begrijpen dat veelal sprake is van 'maatwerk'. Maar de praktijk is wat dat betreft tot nu toe weinig bemoedigend. Het ontwerp voor het oostelijk deel van de Kinkerstraat (plusnet fiets) pakt voor de fietser slecht uit doordat een vrije trambaan een verzwegen (volgens ons aanvechtbare) randvoorwaarde blijkt. In het ontwerp voor de Willemsparkweg (plusnet OV) is door het overgewicht van het belang van het OV het resultaat voor de fiets (hoofdnet) niet duurzaam veilig. Zie ook appendix 3.

### **APPENDIX 3: samenvallende plusnetten**

Voorop staat dat we instemmen met het uitgangspunt dat trams en bussen minder moeten focussen op CS en meer op andere NS-stations. Ook lijkt ons het onderscheid tussen snelle lijnen van buiten de ring (naar verschillende NS- en metrostations) en ritten in het centrum met veel haltingen een goed idee. Wij zien hierbij het gebied binnen het ringspoor als centrum. De metro en de NS voorzien hier immers al in de snelle lijnen.

De tram krijgt als aanvulling hierop een meer ontsluitende rol toebedeeld, maar moet wel betrouwbaar zijn. We begrijpen daarom niet waarom er toch voor gekozen is een flink aantal tramlijnen binnen dit centrumgebied te versnellen. Wij zouden er voor kiezen de plusnet-tramlijnen binnen het ringspoor om te zetten in comfortnet.

Voor fietsers is dit belangrijk, omdat in veel projecten seconden winst voor de tram argument zijn om te kiezen voor oplossingen die voor de fiets minder goed uitpakken (zie appendix B).

We hebben moeite met de apart geformuleerde voorrang van het plusnet OV op andere plusnetten, op basis van reizigersaantallen (blz 51). We vinden dat geen goed uitgangspunt, zeker waar het aantal fietsers enorm is (bijvoorbeeld de Binnenring). We zien nu al ergernis wanneer meerdere trams achterelkaar prioriteit krijgen. Met de lange wachttijden voor anderen tot gevolg zie je ook veel fietsers die het geduld en begrip verliezen en tussendoor door rood gaan rijden. Daarbij willen de aandacht vestigen op de wenselijkheid om het gebruik van het stedelijk OV door studenten en scholieren te ontmoedigen tgv het gebruik van de fiets (de prognoses zijn dat dat gebruik sowieso zal afnemen door de voornemens m.b.t. de studiefinanciering).

#### APPENDIX 4: Operationaliseren van eisen

- We zouden naast het kaartje op blz 21 een tabelletje willen zien met de investeringen (bedragen) per modaliteit. Liefst in combinatie met de modal split. Dit zal ongetwijfeld aantonen hoe 'goedkoop' fietsinvesteringen uitpakken.
- In de 'werkwijze herinrichting straten' expliciet toetsen op oponthoud (ritsnelheid) van de fietser.
- "Bij een plusnet ligt eenrichtingsverkeer niet voor de hand" staat op blz 50. Ons lijkt dat eenrichtingsverkeer voor auto en/of OV vaak een kans biedt om straten beter in te richten.