

Geachte bestuurscommissie West,

A.s. dinsdag spreekt u over [twee onderwerpen](#) die voor fietsers belangrijk zijn.

De Fietsersbond vraagt graag uw aandacht daarvoor.

Hieronder onze visie.

We hopen op uw aandacht en zijn benieuwd naar uw visie over deze punten.

Gaarne lichten we onze visie toe.

Bij deze het verzoek aan de ondersteuning van de bestuurscommissie een vertegenwoordiger van de Fietsersbond te noteren als inpreker a.s. dinsdag.

Met vriendelijke groet,

Marjolein de Lange

Fietsersbond Amsterdam

Voortgang actieplan Fietsparkeren in West,

Mooi dat in de Bellamybuurt en in de Borgerbuurt fietsparkeerplekken komen op de ruimte die is vrijgekomen doordat autoparkeerplekken naar garages verplaatst zijn, !

En mooi dat er meer dubbel gebruikte plekken komen waar fietsers kunnen parkeren op momenten dat er geen laden en lossen is. Om hoeveel plekken gaat dat overigens?

Mooi ook dat een aantal autoparkeerplekken op straat als proef wordt omgezet in fietsparkeerplekken. Maar kan dat niet wat ambitieuzer? Er is nu spraken van 18 autoplekken.

Die bieden plaats aan niet meer dan ong. een duizendste (!) van het aantal fietsen in West. (1)

Op de de 31 duizend autoparkeerplekken op straat in West kunnen er toch makkelijk meer dan 18 (krap een half promille) worden omgevormd naar fietsenplek? (2)

De overgrote meerderheid (3) van de Westenaren heeft geen auto en kan met zijn of haar fiets vaak geen kant op. Zij verdienen beter dan dat.

Autoparkeerplaatsen veranderen in fietsparkeerruimte komt niet alleen ten goede aan de fietsers, maar geeft ook meer ruimte op de stoepen.

Tot slot nog enkele aanvullingen bij een punt dat we van harte ondersteunen: Het plan om 30 van de autoparkeerplekken in de garage van de Hallen om te vormen naar fietsplekken.

Wat ons betreft mogen dat er best meer zijn en denken we dat voor die fietsplekken handhaving op langparkeren nodig is. Ze zijn niet bedoeld als vaste plek voor 2^e fietsen van buurtbewoners.

En het belangrijkste: zorg ervoor dat fietsers vanaf het Bellamyplein naar binnen kunnen en mogen.

Via de inrit voor auto's is er een prima toegang die de stalling voor fietsers uit noordelijke en westelijke richting een echt goede optie maakt. Stadsdeel West zou daar een prachtig voorbeeld mee stellen.

(1) 18 autoplekken bieden plaats aan zo'n 150 fietsplekken. Van de 144 duizend inwoners van west heeft naar schatting 80% een fiets, zo'n 115 duizend fietsen.

(2) daarnaast zijn er nog 11 duizend autoparkeerplekken in garages

(3) Ong. 80% van de Westenaren heeft geen auto. Er zijn ong. 30 duizend auto's in West op een bevolking van 144 duizend.

(4) Op de 165 autoplekken staan gemiddeld 47 auto's geparkeerd. Slechts 88 drukste uren van het jaar staan er meer dan 100 auto's.

Notitie Stadsstraten West

De Fietsersbond onderschrijft het belang van de zogenoemde stadsstraten, al vinden we de naam "stadsstraat" onduidelijk en dubbelzinnig.

Door de vele functies zijn stadsstraten belangrijk voor de stad, en tegelijkertijd leiden de vele functies tot knelpunten met de ruimte.

Goed dus dat West een notitie heeft in voorbereiding op de stedelijke agenda stadsstraten. Deze biedt een mooi overzicht van de straten, de knelpunten en de mogelijke keuzes. Maar echte keuzes worden niet gemaakt.

Vanuit de fiets gezien een aantal punten:

- Fietsen op strook of rijbaan, links langs geparkeerde auto's geeft risico. Vooral als er, zoals in winkelstraten, veel in- en uitgeparkeerd wordt.
- Over de trambaan moeten uitwijken is voor fietsers ellendig. Fietsers worden daartoe gedwongen als er auto's fout parkeren langs trambanen.
- In beide gevallen zijn de risico's nog groter als er veel auto's rijden en/of als de snelheid hoog is.
- Op wegen met tramrails zijn snelheidsremmers niet mogelijk.
- De grootste knelpunten op smalle fietspaden zijn er in de spits, en door hard rijdende scooters.

Bij gebrek aan ruimte valt wat ons betreft als eerste de functie autoparkeren af. Autoparkeren neemt veel ruimte in (wel 25%) die in volle stadsstraten veel beter, en mooier!, benut kan worden.

Daarna kan gedacht worden aan het combineren van auto en OV of het instellen van één richting verkeer voor auto's.

Het combineren van auto en fiets, of fietsstroken in plaats van een fietspad, vinden wij alleen verantwoord als fietsers dan geen gevaar lopen van in- en uitparkerende auto's, van moeten uitwijken over tramrails en van snel autoverkeer. En van foutparkeren/stilstaan op fietsstroken

Het valt op dat de notitie begint met de keuze voor gecombineerde fiets/autostroken, en het opheffen van parkeerplekken pas als laatste noemt. Wij vinden dat het andersom zou moeten.

We begrijpen dat de notitie aangeeft dat onderzoek nodig is voor het opheffen van autoparkeerplaatsen. We willen daaraan toevoegen dat ook het evt. combineren van fiets en auto goed onderzoek verdient.

Nog enkele concrete punten:

- De notitie kondigt verbetering van de openbare ruimte in de Bos en Lommerweg aan. Daarbij moet dan ook het slechte wegdek van de fietspaden verbeteren. Asfalt op hoofdnet fiets.

- Als onderdeel van investeringsagenda OV moet het OV moet in de De Clerqstraat en Jan Eversenstraat verbeteren. . Hoe kan dat gebeuren zonder dat het in het nadeel van voetgangers en fietsers uit pakt?
- Op verschillende plekken in West staan (door overvolle rekken) geparkeerde fietsen op of heel dicht op het fietspad. Wij bepleiten beter ontwerp om dat beter en veiliger te maken.

Overigens ontbreekt bij de genoemde stadsstraten de Spaarndammerstraat en zijn niet alle delen van de wel genoemde straten even stads (zoals de Jan van Galenstraat westelijk van de Admiralengracht).

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond Afdeling Amsterdam
W.G. Plein 84, 1054 RC
T: [020-6854 794](tel:020-6854794)
e: amsterdam@fietsersbond.nl
i: fietsersbond.amsterdam
T: @adamfietst
F: amsterdamfietsersbond.com