

Beste raadsleden,

Uw wethouder ambieert geen nieuwe visie. Logisch, want een visie is er al. In de MAA is ‘**Kiezen**’ het sleutelwoord en dan vooral ‘voor voetganger, fiets en OV’ (in deze volgorde). Het is goed dat de uitvoeringsagenda de verkeerssoorten niet afzonderlijk, maar in samenhang bekijkt. Maar daarmee wordt ook zichtbaar dat de breed gedeelde visie om ‘keuzes te maken’ en ‘primair meer ruimte te geven aan voetganger, fiets en openbaar vervoer’ in de praktijk nog niet goed uit de verf komt.

Voorbeeld: een betere doorstroming van auto’s op Stadhouderskade, Amstelveenseweg en Overtoom is mooi, maar gaat ten koste van fietser, voetganger en OV. En staat op gespannen voet met het streven de stad autoluwer te maken, wat nodig is om de stad aantrekkelijker te maken voor fietsers en voetgangers. Niemand is tegen ‘betere afstelling van verkeerslichten’ en ‘groene golven’, maar dit krijgt pas inhoud als wordt aangegeven voor wie het beter wordt.

Met de keuze voor voetgangers en fietsers en voor een leefbaarder en veiliger stad, kunnen we in de schaarse ruimte niet meer de kool én de geit sparen. Daarom doen we verdergaande voorstellen voor een prettiger, leefbaarder en bruikbaar **openbare ruimte**. Eerst vragen we u om een hogere **fietsambitie** door het versneld realiseren van een ‘schaalsprong’ in de fietsvoorzieningen. Het huidige tempo houdt de ontwikkelingen niet meer bij.

1. Fietsambitie

In Amsterdam wordt veel (en steeds meer) gefietst en wordt er voortdurend gewerkt aan fietsvoorzieningen. Toch is de stad nog geen fietswalhalla. De drukte in de stad neemt sneller toe dan de verbeteringen van de fietsvoorzieningen. Veel ouderen durven het fietsen in de stad niet meer aan. Dat geldt ook voor veel schoolkinderen. Zij mijden stadsstraten als de Van Wou en de Raadhuisstraat omdat er nog steeds veel autoverkeer is, dat bovendien in- en uitparkeert of op de fietsstrook stopt. Langere fietsroutes worden veelvuldig onderbroken door vertragende oversteken, waarbij je soms onverklaarbaar lang moet wachten op trams die niet komen. Voorbeelden van mooie fietsroutes zijn veel meer buiten Amsterdam te vinden, zoals in Zwolle, Houten, Groningen, Den Bosch of Arnhem.

Een fiets parkeren bij station, winkel of zelfs thuis blijft, ondanks alle grote plannen op papier, vooralsnog lastig. Onder de tienduizenden fietsen die jaarlijks worden weggeknipt zijn er zeer veel van fietsers die wanhopig en tevergeefs een legaal fietsparkeerplekje zochten. Rotterdam, Utrecht en Delft lopen met nieuwe stallingen voor op Amsterdam.

Kortom: de huidige inspanningen voor de fiets houden amper de toename van het aantal fietsers bij. Om een ‘schaalsprong’ voor de fiets te realiseren en het fietsen in Amsterdam weer voor iedereen aantrekkelijk te krijgen is een hoger tempo nodig, en een hogere ambitie.

We zijn blij met de projecten in de uitvoeringsagenda, die verbeteringen voor de fiets betreffen (zoals m6, en m8). We zijn ook blij met de onverminderde lobby om in Amsterdam de scooteroverlast tegen te kunnen gaan. Uw hulp door druk uit te oefenen op de Kamerleden van uw partij zal nog hard nodig zijn. We hopen ook op uw steun om in meer stadsstraten de snelheid van 50 terug te brengen naar 30, en met behoud van fietspaden waar die nodig zijn.

Een aantal concrete routes (zoals Weesperzijde, Binnenring en Nieuwezijds) worden genoemd, maar andere niet. Wat niet genoemd wordt, zal allemaal nog worden opgenomen in het MJP fiets¹.

¹ Volgens “terugkoppeling consultatie uitvoeringsagenda”, onder diverse antwoorden.

Hiervan hebben we hoge verwachtingen. Onderzoek of het idee van 'groene boulevards/ lopers' kan worden aangevuld tot 'emissievrije zones'.

Kunt u de wethouder vragen om de benodigde schaa sprong met bijbehorende investeringen in dit MJP terug te laten komen? De ontwikkelingen vragen om een kwaliteitssprong van het hoofd- en plusnet fiets. Ze vragen om een versnelde uitvoering van betere doorgaande routes, snelfietsroutes en fietsparkeervoorzieningen met een heldere tijdsplanning en voldoende budget.

Alleen met een 'schaalsprong' voor de fiets kan Amsterdam een "8-80 city" worden, waar ook kinderen, ouderen en toeristen zich op de fiets thuis voelen, haar voorbeeldrol als fietsstad in de wereld terugveroveren en misschien zelfs winnaar worden van de tweejaarlijkse Nederlandse 'Fietsstad'-verkiezing.

2. Openbare ruimte

De drukte in de stad noopt tot keuzes in de openbare ruimte. We juichen toe dat meer openbare ruimte verlost wordt van geparkeerd blik. Om dit mogelijk te maken wil de wethouder autoparkeergarages bouwen. Dat schept ruimte voor fietsers en voetgangers. En ook voor voldoende (goed beheerde) fietsparkeerplekken, zodat het maaiveld niet meer dichtslibt met fout geparkeerde fietsen.

We begrijpen niet waarom er geld gaat naar extra gebouwde autoparkeerplekken, die niet leiden tot zeer gewenste extra ruimte en kwaliteit op straat. Meer auto's belasten ook nog eens de toeleidende wegen en straten,² terwijl die juist begaanbaar moeten blijven voor wie er noodzakelijk moet zijn. Investeer daarom alleen in gebouwde parkeerplaatsen die winst opleveren 'op straat'.

Wild geparkeerde scooters zijn een groeiend probleem. Onderzoek daarom voor deze categorie de mogelijkheid van betaald kentekenparkeren om dit te kunnen reguleren.

Wij pleiten ervoor de openbare ruimte niet alleen aantrekkelijk, maar vooral ook bruikbaar, helder leesbaar en daarmee veiliger te maken. Fietspaden moeten in rood asfalt, afwijkend van andere bestrating. Fietspaden in prachtig grijs hardsteen schieten hun doel voorbij. Waar dan ook in de stad, dus ook op het Leidseplein en achter het centraal station moeten voetgangers (ook toeristen) snel kunnen bezien en begrijpen wat de bedoeling is. Bij onduidelijkheid zijn vooral de voetgangers de klos.

Beperken van autoverkeer in o.a. de negen straatjes is een klein begin. We hopen dat u de wethouder houdt aan de beloofde aanvullende maatregelen³ om autoverkeer in het centrum verder te beperken. Het centrum zien wij dan als het hele gebied binnen de A10.

Het soms afsluiten van een hoofdfietsroute, zoals voorgesteld op het Rembrandtplein is onduidelijk en onlogisch en daarom geen oplossing. Fietsparkeerproblemen los je op door passende voorzieningen, niet door verboden.

met vriendelijke groet

Fietsersbond afdeling Amsterdam

² De berekening van de gemeente dat dit 0,05% extra verkeer zou opleveren is zeer discutabel. De toename wordt bijv. als gemiddelde berekend over alle wegen in Amsterdam...

³ Volgens "terugkoppeling consultatie uitvoeringsagenda" nummer 46.