

Aan Gemeente Amsterdam  
Bestuurscommissie Oost  
[j.vols@amsterdam.nl](mailto:j.vols@amsterdam.nl)

*Datum:* 19 december 2017

*Betref:* Reactie op Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte Eerste Oosterparkstraat d.d. 14-11-2017

Geacht bestuur,

Over het project Eerste Oosterparkstraat heeft de Fietsersbond in de afgelopen twee jaar herhaaldelijk zijn standpunt kenbaar gemaakt dat het voorgestelde ontwerp voor fietsers een verslechtering betekent ten opzichte van de huidige situatie met vrijliggende fietspaden.. Naar aanleiding van het Voorlopig Ontwerp d.d. 14-11-2017 wil de Fietsersbond dat nadrukkelijk weer doen.

**1) Circulatiemaatregelen zijn nodig om de hoeveelheid rijdend autoverkeer terug te dringen**

Het toepassen van een gecombineerde rijbaan is alleen acceptabel als de hoeveelheid autoverkeer drastisch vermindert. Anders blijven vrijliggende fietspaden noodzakelijk. Bij de behandeling in het AB is aangedrongen op circulatiemaatregelen, maar die zien wij in dit plan niet terug. Er is niet eens een onderzoek naar gedaan.

Wij zien twee mogelijkheden voor dergelijke circulatie-oplossingen:

- a) eenrichtingverkeer oost west invoeren op het Oosterpark tussen Eikenweg en Beukenweg, zodat rechtdoorgaand verkeer vanuit de Eerste Oosterparkstraat niet meer mogelijk is;
- b) Omkering van de rijrichting in de Eerste Oosterparkstraat tussen Beukenweg en Camperstraat.

**2) De gecombineerde rijbaan is te smal**

De Fietsersbond constateert dat in vergelijking met de Nota van Uitgangspunten de gecombineerde rijbaan voor auto en fiets slechts 10 cm breder is geworden en daarmee nog steeds veel te smal voor veilig en comfortabel fietsen op deze belangrijke Plusnet Fietsroute (9000 fietsers/etmaal), gelet op:

- a) De hoge auto-intensiteit van 3000 mvt/etmaal. Circulatiemaatregelen worden niet genomen, dus dan is er weinig reden om afname van het aantal auto's te verwachten;
- b) De gecombineerde rijbaan ligt zonder schampstrook langs parkeer- en laad- en losvakken waar vanwege het karakter van een drukke winkelstraat veel hinderlijke autobewegingen te verwachten zijn. Met het gevaar van openslaande autoportieren. De breedte van de parkeervakken is 2.10 m en voldoet daarmee niet aan de CVC-richtlijn van 2.50 m, zodat de auto's dicht op of over de rijbaan kunnen staan.
- c) De fietsstrook in de tegenrichting grenst direct aan de rijbaan, zonder schampstrook. Zie de bijlage met de onderbouwing van de benodigde wegbreedte. Op deze argumenten hebben wij nooit een inhoudelijke reactie ontvangen.

**3) Geen materialisering in klinkers maar in (rood) asfalt**

Het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 is zojuist door de gemeenteraad vastgesteld. De ratio achter de invoering van een Plusnet Fiets is 'comfortabel doorfietsen'. Dat wordt in het meerjarenplan gekoppeld aan een vlak, egaal wegdek zoals asfalt. Maatregel 17 uit het MJP is 'Fietspaden asfalteren'. In 2025 moeten alle fietspaden egaal zijn en voorzien van rood asfalt.

De toepassing van klinkerverharding is daarmee in strijd. Als argument wordt genoemd dat klinkerverharding de snelheid van het autoverkeer zal verminderen. Dat moet bereikt worden via fietsvriendelijke, sinusvormige drempels. Voor de fietsstrook in de tegenrichting geldt dat argument al helemaal niet. Rood asfalt is daar vanwege de herkenbaarheid als fietspad juist nog meer gewenst.

4) **Gevaar voor fietsers vanwege parkeerplaatsen naast de fietsstrook in de servicestrook en naast de gecombineerde rijbaan**

Nieuw ten opzichte van de Nota van Uitgangspunten is de opname van parkeerplaatsen aan de noordzijde van de fietsstrook. Hier moeten auto's in- en uitparkeren tegen de rijrichting van de fietsers in. Dat geeft onveilige situaties. Laat deze parkeerplaatsen achterwege.

Om het aantal parkeerbewegingen te beperken is het nodig om alle parkeerplaatsen uitsluitend te bestemmen voor bewonersparkeren. Laden en lossen zou zich moeten beperken tot venstertijden.

Op onze argumentatie in de bijlage hebben wij nooit een inhoudelijk antwoord gekregen. Er werd geantwoord dat daar meer ontspannen mee omgegaan moet worden.

.De Fietsersbond hoopt dat bovenstaande punten aanleiding zijn voor onderzoek naar circulatiemaatregelen, aanpassing van het ontwerp en de keuze voor asfalt in plaats van klinkerverharding.

Met vriendelijke groet,  
Namens de Fietsersbond Amsterdam,

Mw. C.G.M. Hulsebosch,  
Hr. J.F. Verhulst

## BIJLAGE

From: Jeroen Verhulst  
Sent: Thursday, July 07, 2016 1:59 PM  
To: 'Meinster, Marina'; 'Hoek, Paul van'; 'Klein, Stephanie'; 'Breider, Arjan';  
[hulsebosch24@zonnet.nl](mailto:hulsebosch24@zonnet.nl); [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)  
Subject: Reactie Fietsersbond 1e Oosterparkstr n.a.v. gesprek 29 juni

Beste Paul, Stefanie en anderen,

Naar aanleiding van jullie vraag naar de gewenste breedte bij gemengd verkeer heb ik de nieuwste versie van de CROW-Fietswijzer geraadpleegd. Het CROW is een onafhankelijk kenniscentrum voor overheden en bedrijfsleven.

Tabel 5.2 bevat een keuzeschema waaruit bij een snelle fietsroute (meer dan 2000 fietsers per etmaal) en een 30 km-weg van 2000-5000 mvt/etmaal een fietspad of fietsstrook met voorrang als keuze tevoorschijn komt.

In de eerste Oosterparkstraat is volgens de concept-NvU van april 2016 sprake van 10.000 fietsers per etmaal (5000 per richting) en 3.100-3.400 motorvoertuigen per etmaal in één richting op het deel tussen Wibautstraat en Beukenweg. Dat is veel meer dan de ondergrenzen in de CROW-aanbeveling.

Wat betreft de breedte bij gemengd verkeer - wat het CROW dus niet aanbeveelt in deze situatie! - biedt 4.5.2. van de Fietswijzer een handvat:

- Afstand fietser - geparkeerd voertuig 0,5 m
- Breedte scooter (incl. spiegels) 1,00 m (fiets 0,75 m, maar we moeten hier ook met scooters rekening houden)
- Afstand fietser/scooter tot rijdend voertuig 0,80 m
- Breedte vrachtauto 2,60 m (geldt ook voor bus)
- Afstand rijdend voertuig trottoirband 0,25 m

Als we dit optellen komen we op **5,15 m**.

De minimaal benodigde ruimte is dus veel meer dan de 3,85 m uit jullie voorkeursvariant.

Wat ons betreft is dit plan dus via twee redeneringen, ontleend aan de CROW, niet duurzaam veilig.

Zoals we al zeiden tijdens het gesprek is veiligheid niet het enige beoordelingscriterium. Het gaat ook om snel en comfortabel. De Voorkeursvariant is niet comfortabel. Fietsers kunnen hier niet naast elkaar rijden en kunnen elkaar alleen passeren als er geen autoverkeer is. Ze worden gehinderd door veelvuldig in- en uitparkeren van personenauto's en van vrachtauto's die komen en laden en lossen.

Wij blijven daarom voorstander van variant 2 met aparte fietspaden.

Met vriendelijke groet,  
Namens de Fietsersbond,

Jeroen Verhulst