

Fietsersbond Amsterdam
W.G.-plein 84
1054 RC Amsterdam
tel./fax: 020 6128445
e-mail: with@fietsersbond.nl



Aan Stadsdeel Centrum
Sector Openbare Ruimte

Datum: 15 oktober 2008

Betreft: Zienswijze Mr. Visserplein e.o.

Geachte heer, mevrouw,

Het Mr. Visserplein gaat op de schop. Draagvlak om het anders te maken is in elk geval geen probleem, lijkt ons. En wij vinden het ook leuk om te zien dat de gelegenheid te baat wordt genomen om de Muiderstraat mee te nemen en dat de enorme ruimte die nodig was om een paar auto's te faciliteren veel beter gebruikt zal gaan worden door ook die laatste auto's te weren.

Ondanks dit alles zijn wij niet erg gelukkig met het voorliggende plan. Belangrijkste reden daarvoor is het feit dat het plan is uitgegaan van de vraag van het autoverkeer. De groei daarvan wordt als vaststaand gegeven genomen, er komt een kruispunttoets, en dus bepaalt het autoverkeer hoe de stad eruit ziet: 2*2 rijbanen, met afslagvakken, op een plek die "belangrijk is voor de toeristische aantrekkelijkheid van Centrum Oost, de oostelijke binnenstad".

Wij zijn teleurgesteld door zo'n uitgangspunt. Ons inziens zou de gewenste inrichting van de stad moeten bepalen hoeveel verkeer je daar kan hebben. Waarom houden we een 4-baansweg in stand, terwijl we bezig zijn met luchtkwaliteit, duurzame mobiliteit en de gezondheid van alle Amsterdammers? Is dit werkelijk de keuze die het stadsbestuur maakt? De leuke dingen (afsluiting Muiderstraat, verbod linksaf uit Jodenbreestraat) zijn niet het gevolg van een positieve keuze, maar van een noodzaak omdat het (auto)verkeer anders vastloopt!

Als dit de keuze is, dan is het des te teleurstellender dat de fiets er nogal bekaaid vanaf komt. Op deze plek, waar de stromen fietsers die van de auto's in aantal overtreffen, worden zij bedeed met een tweerichtingen-fietspad van 3,60 meter. Dat is misschien acceptabel op lange stukken, waar fietsers zich in de lengte kunnen verspreiden, maar vlak tussen alle kruisingen in, is er meer ruimte nodig om opstoppingen en conflicten te voorkomen.

Op sommige plekken is er niet meer ruimte. Dan moet het maar. Maar dat mag geen reden zijn om o.a. voor de filmacademie niet een fietspad van 4,5 meter aan te leggen. Fietsers naar het oosten kunnen zich dan snel uit de kluwen werken, fietsers naar het westen hebben meer opstelruimte voor het verkeerslicht. Sowieso is het hele plein nu bij uitstek een plek om niet op de minimumnorm terug te vallen. Eénrichting-fietspaden kunnen naar 2,50 en tweerichting-fietspaden waar mogelijk naar 4,50. Als de autovraag enorme plakken asfalt rechtvaardigt, dan is dit toch niet te veel gevraagd voor deze hoeveelheid fietsers? In de technische opmerkingen in de bijlage aan het eind van deze reactie gaan we hier verder op in.

Als je het plein vriendelijker wil maken voor de fiets (wil het bestuur dat?), dan is dit natuurlijk bij uitstek de gelegenheid om het fietspad in de Jodenbreestraat voor de Albert Heijn in 2 richtingen berijdbaar te maken. Dat hoeft dan niet op een maximummaat, maar waarom niet 3 meter? De ruimte

is er, en het zal de veiligheid en het comfort zeker ten goede komen. Juist ook voor allen die zich nu wel aan de regels houden en een rare slinger moeten maken als ze vanuit de stad naar het oosten fietsen. Maar ook voor de fietsers naar het westen, die dan tenminste veilig de tegeliggers (nu nog spookrijders) kunnen passeren.

Ditzelfde geldt voor de fietspaden langs het J.D. Meijerplein. Op die plek komt er bovendien bij dat 2*2 rijbanen voor auto's, volgens o.a. de leidraad CVC in principe gepaard dient te gaan met 2*2-richting-fietspaden. Ook hier is de ruimte daarvoor beschikbaar. Zelfs de hele Weesper- en Wibautstraat lang! En nu het streven om de weg 2*1 te maken zo makkelijk opzij wordt gelegd, is dat niet meer dan een logische consequentie.

Tenslotte nog een vraag. Op diverse plekken, en nu ook in de plannen voor het Mr. Visserplein, lezen en horen wij dat het stadsdeel van plan is om de rijrichting van de St. Anthoniesbreestraat om te draaien. Wat is daarvoor de reden, en wat verwachten u daarvan voor positieve effecten? Wij zien dat het als vaststaand gegeven wordt gebruikt, zonder dat het idee onderbouwd wordt, zonder dat er een planning aan verbonden wordt, etc. Wij zijn bang voor de volgende negatieve effecten:

- Met die omdraaiing ontstaat een doorgaande autoroute van Amstelstation naar Centraal Station, een aantrekkelijke route waar plannen zijn voor een parkeergarage in de Geldersekaade. De kruising met de Prins Hendrikkade, de nieuwe ODE-brug, en de Geldersekaade wordt al vreselijk lastig. Waarom daar meer verkeer heenbrengen? Om over de buurt nog maar te zwijgen. En wat houdt de bussen van Gassan Diamonds tegen om hierlangs af te rijden? Dat zou echt dramatisch zijn.
- De Anthoniesbreestraat zal fors op de schop moeten voor dit plan, omdat het vrijliggende fietspad (dan des te meer noodzakelijk!) bij omdraaiing van de rijrichting aan de verkeerde kant ligt.
- Tenslotte vrezen wij voor ongewenste gevolgen voor de circulatie in het centrum: verkeer van de Nieuwmarkt af zal dan gedwongen worden naar de Kloveniersburgwal, Nieuwe Doelenstraat en Muntplein. Elke auto meer in de Nieuwe Doelenstraat rijdt in feite in de weg, en op het Muntplein kun je verkeersdrukke nog minder gebruiken dan op het Mr. Visserplein. Onlangs bleek in de WVA dat de Munt onregelbaar wordt door het verkeer uit de Nieuwe Doelenstraat. Dat verkeer komt hiervandaan!

Kunt u dus meer vertellen over status en achtergrond van het plan om de Anthoniesbreestraat te draaien? Wij maken ons daar ernstig zorgen over.

In het hierna volgende gaan we in op technische detaillering. Mocht u vragen hebben naar aanleiding van onze reactie, dan kunt u uiteraard altijd contact met ons opnemen. Wij hopen dat het plan voor het plein nog verder verbeterd kan worden!

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond, afdeling Amsterdam,

Govert de With

Bijlage: technische opmerkingen over de voorgelegde tekening

Technische opmerkingen

In dit document hebben we onze technische opmerkingen over de tekening proberen te verwoorden. In de af en toe moeizame formulering wreekt zich het ontbreken van een verkeerscommissie in stadsdeel Centrum. Daarover zullen wij binnenkort nog apart contact opnemen. De opmerkingen zijn verzameld per locatie.

Oversteek over de Valkenburgerstraat:

Deze kan voor fietsers verbreed worden door de loze ruimte tussen fiets en zebra op te heffen en/of de zebra iets in te korten/te verschuiven. De heuvels kunnen dan ook korter/naar het noorden verschoven; het biedt allemaal extra ruimte. Fietsers rijden aan alle kanten dicht op elkaar en op een plek als deze telt elke centimeter mee in het comfort. Tevens kan de heuvel op de hoek, die wachtende fietsers afschermt van de auto's de Jodenbreestraat in, kleiner en/of aan 1 zijde beter overrijdbaar gemaakt worden. Zeker zonder een tweerichting-fietspad op de Jodenbreestraat, moeten hier grote stromen fietsers de hoek om.

Als je uit de Jodenbreestraat als fietser linksaf wil, de Valkenburgerstraat in, is dat fysiek haast onmogelijk wegens de grote druk van fietsers achter je en voor je. Dit is op te lossen door een uitstulping aan de rechterkant te maken op de hoek, zodat je je daar kunt opstellen en dan 'haaks' oversteekt. Een ander idee is om het fietspad fors breder (> 5 meter) te maken op die plek en een heuveltje in het midden te maken, waar je steun aan hebt bij het opstellen. Wij denken graag mee.

Oversteek over de Jodenbreestraat:

Deze kan voor fietsers verbreed worden, door de oostelijke markering iets naar de kruising te verschuiven. Dit verkleint bovendien de kans op frontale botsingen tussen fietsers van het Waterlooplein naar DRO en fietsers uit de Jodenbreestraat. Die eersten kunnen dan meer rechtdoor rijden.

Is de linksaffer voor auto's van het Mr. Visserplein de Jodenbreestraat in wel nodig? Deze verwijderen, scheelt veel ruimte en cyclustijd (doorstroming). De auto's moeten toch ook de wijk uit naar de andere kant, waarom niet ook alleen van die kant erin?

Ventweg Muiderstraat:

Deze ventweg is nu zo slecht voor fietsers dat velen (legaal!) op de geasfalteerde autorijbaan blijven. Met het wegvallen van die rijbaan komt er dus een fietsknelpunt middenin deze route: De ventweg is niet geasfalteerd, maar bovendien zal daar vaak een opstopping zijn van laad- en losverkeer. Het profiel is vergelijkbaar met een gracht, maar zonder mogelijkheid tot uitwijken. Wij pleiten ervoor om de weg iets op te schuiven naar de gevel (de stoep is 7,30, dus dat past makkelijk) en een fietspad tussen tram en ventweg te leggen voor de doorgaande fietser.

Kruising Plantage Parklaan:

De oversteek voor fietsers uit de Pl.Parklaan heeft geen enkele reden om zo haaks te zijn. Alle fietsers die hem gebruiken, gaan linksaf de Middenlaan op. Net als de oversteek de andere kant op, kan deze dus schuin gelegd worden. Misschien kunnen ze zelfs van hetzelfde gat gebruikmaken. Het is er rustig genoeg voor. Overigens zijn wij blij dat de rechtdoorgaande fietser uit de Middenlaan duidelijk voorrang heeft boven de afslaande auto.

Bij hoek Waterlooplein:

Onze complimenten voor wat er gelukt is op de kleine ruimte. Is het nog mogelijk om de bocht voor fietsers vanaf de Baluwbrug richting DRO/Albert Heijn iets haalbaarder te maken? Je moet nu bijna 150 graden draaien. Als de heuvel iets korter wordt, is dat probleem minder groot. Desnoods alleen aan de fietskant iets mooier afronden, dat biedt al extra manoeuvreerruimte. Wat de stroom verder

enorm zou verminderen, is het fietspad voor de Stopera langs in 2 richtingen berijdbaar maken. Ook hier: waarom niet?

Fietspaden algemeen:

Brommers rijden op de rijbaan, wat ons betreft betekent dat dat ze ook de Muiderstraat niet in mogen. Klopt dat? Anders is de breedte absoluut onvoldoende.

Wij nemen aan/zijn bang dat de fietspaden worden 'ingesloten' door 2 relatief hoge banden. Wij pleiten voor lage, zelfs schuine, banden. Het verschil tussen voet- en fietspad is daarmee duidelijk, en het fietspad verliest niets van zijn effectieve breedte. Met hogere banden is er snel sprake van schuwafstand, waardoor het fietspad effectief veel te smal wordt, of zelfs tot valpartijen leidt. Vanwege bovenstaande, maar sowieso vanwege de populariteit van deze route, pleiten wij met klem voor bredere fietspaden waar mogelijk. Voor de 2-richtingpaden tussen het voetgangersgebied een breedte van 4,50, en 2,50 voor de 1-richtingpaden. We zijn het haast vergeten, maar dat is de normmaat. Hier kan het vrijwel overal! In een eerder stadium is ons gezegd dat er dan versmallingen zullen zijn op plekken waar je die norm niet haalt, maar dat is voor fietsers helemaal niet zo erg als je het maar vloeiend doet. Fietsers rijden niet in rijbanen naast elkaar, maar halen elkaar voortdurend in. Elke centimeter in de breedte verhoogt het comfort en verlaagt de kans op ongelukken.

Extra mogelijkheid

Wij zouden graag een doorsteek zien voor fietsers van de Weesperstraat naar de Muiderstraat langs de westzijde van de Nieuwe Herengracht. Dit is een ontbrekend linkje in het fijnmazige netwerk van de stad.

Hopelijk kan de verbetering van het Mr. Visserplein nog groter worden naar aanleiding van onze opmerkingen. We lichten ze desgewenst graag nog toe. Succes met de uitwerking!