

Onderwerp: Mobiliteitsaanpak Nieuw-West “Kansen voor bereikbaarheid”

1. Algemeen

We zijn blij met “*de inzet op mobiliteit die bijdraagt aan een gezond, leefbaar en duurzaam Nieuw-West*”. Daaruit komt de prioriteit voor langzaam verkeer voor de korte afstanden voort. Het is goed om de fiets dan ook in de hele nota op een positieve manier terug te zien komen.

Door de opkomst van betere fietsen en met name e-bikes zou de fiets ook voor iets minder korte afstanden tot plusminus 15 kilometer meer prioriteit moeten krijgen.

2. Context

In de context worden de gevolgen voor mobiliteit van beleidsontwikkelingen op andere terreinen beschreven. We missen de invloed andersom: bijvoorbeeld de betekenis van de inzet op mobiliteit op ruimtelijke ordening. Prioriteit voor langzaam verkeer betekent sportvoorzieningen op fietsafstand en winkels in elke buurt, maar geen slaapstad en geen shopping malls aan de snelweg. Mobiliteit is geen sluitstuk van andere beleidsvelden. We pleiten juist voor het zogenaamd ‘omgekeerd ontwerpen’: bij ruimtelijke plannen moeten de belangrijkste LV-routes tussen ‘thuis’ en bestemmingen uitgangspunt zijn voor het ontwerp.

Duurzaam Veilig (voetnoot p.7) is een goed concept, maar wat al te kort omschreven. Van belang is dat ook in 30km zones fietspaden wel degelijk nodig kunnen zijn en dat belangrijke fietsroutes ook binnen 30km gebieden wel degelijk ‘in de voorrang’ kunnen.

We halen dit aan, omdat hier geregeld misverstand over is.

3. Analyse

ad 3.2. Uit onze voor het stadsdeel gehouden enquête¹ trokken we nog een paar conclusies die we deze Mobiliteitsaanpak niet terugvonden. Maar liefst 195 klachten van fietsers kregen we binnen. Aan het lijstje onder ‘fietsen’ (p. 12) zouden we de door veel fietsers genoemde verkeersonveiligheid van de zg ‘grijze wegen’ toevoegen. Dat zijn wegen die niet ‘duurzaam veilig’ (kunnen) worden ingericht omdat ze zowel een verkeersfunctie (50 km en fietspaden vereist) als een verblijfsfunctie (30 km vereist) hebben.

Daarnaast is de ervaren sociale (on)veiligheid in Nieuw-West een serieus punt van zorg.

Er valt nog veel te verbeteren, maar ook vinden we de infrastructuur voor fietsers in NieuwWest zo goed dat we iedereen aanraden om vaker de fiets te gebruiken.

ad 3.3.3. De verbetering van de ‘grijze straten’ is een gewenste infrastructurele ingreep (p. 14). Voor de verdere inventarisatie van ‘ontbrekende schakels’ (p.14) hebben we een lijst gemaakt in onze reactie op het MJP-fiets van het stadsdeel (bijlage 2). We vragen het stadsdeel deze hierbij te betrekken.

Fietsparkeren op iets grotere afstand (p.16) werkt lang niet altijd, bijvoorbeeld niet bij kortparkeren bij een supermarkt. Niet faciliteren van zo’n wens kan leiden tot hinder voor voetgangers.

¹ Wijken voor de Fiets, conclusies en aanbevelingen; 15 september 2012; zie bijlage 1

ad 3.3.4. De mogelijke (maar nog onzekere) aanleg van de Westtangent heeft ook risico's voor de fiets. De buslijn zal een barrière vormen voor overstekende fietsers en voetgangers. Eenzelfde bedrag investeren in de fiets zou vele malen effectiever zijn.

De bereikbaarheid van gebieden als de Riekerpolder kan ook vergroot worden door het aanbieden van OV-fietsen op de metrostations of leasefietsen via de bedrijven. We merken dat gewenste verkeersremmende maatregelen op busroutes vaak niet worden toegepast omdat er grote druk is om buslijnen te versnellen. We vinden het bezwaarlijk dat verkeersveiligheid voor langzaam verkeer het dan aflegt tegen snellere buslijnen.

ad 3.3.5. Een niet genoemd probleem is dat veel auto's te hard rijden op een aantal wegen die daartoe ook uitnodigen, zoals de Ookmeerweg. Om dit tegen te gaan zijn op meer plaatsen verdergaande aanpassingen nodig dan nu gerealiseerd worden.

Jammer is dat er geen aandacht is voor het toenemende probleem van laden en lossen. Niet alleen om winkels van goederen te voorzien, maar ook steeds meer om bestellingen van echte en webwinkels thuis te krijgen. Het is goed dat je geen eigen auto nodig hebt om een groot gekocht artikel uit de winkel thuis te krijgen. Maar bezorgservices en pakketdiensten zijn een toenemend veiligheidsprobleem voor voetgangers en fietsers omdat zij dat vaak op of over het fietspad, fietsstrook of trottoir doen. Graag zouden we ideeën willen zien om dit efficiënt en veilig te doen.

4. Mobiliteitsopgaven en acties

Hoewel de snor- en bromfietsoverlast bij de vorige hoofdstukken verschillende malen genoemd is, ontbreekt ze bij de 'acties'. Het stadsdeel zou samen met de centrale stad ervoor moeten zorgen dat brom- en snorfietsen geweerd worden van de fietspaden in de parken en groenstroken en naast 30 km zones en in de 'driehoek' op stadsdeelniveau kunnen pleiten voor meer en effectieve handhaving.

De maatregelen voor de fiets zijn uiteraard positief, maar werken nog beter als er durf is om ook maatregelen te nemen die ongewenst autogebruik afremmen, bv door parkeer- en circulatiemaatregelen voor auto's.

ad 4.2. Het is een risico om imagoverbetering van de fiets te eenzijdig te verbinden met 'sport'. Veel jongeren zien de fiets te veel als een soort speelgoed en te weinig als een serieus én cool vervoermiddel.

ad. 4.4. De lijst met acties voor fiets en voetgangers is uitgebreid, maar niet compleet.

We kijken vooruit naar het uitwerkingsplan van het MJP Fiets op het gebied van fietsstimulering en leveren er ook ideeën voor: zoals het met andere bewoners samen organiseren van fietstochtjes voor vrouwen die fietsles hebben gehad (ook met hun hele gezin), het opzetten van laagdrempelige fietswerkplaatsen naar internationaal voorbeeld, activiteiten op scholen, voorzieningen die bevorderen dat alle scholen gaan meedoen met het praktisch fietsexamen, het betrekken van ouders daarbij en andere promotieactiviteiten. Meer fietsers betekent minder uitgaven voor gezondheidszorg, CO2-compensatie, OV-infra enzovoorts. Een beetje geld vanuit het stadsdeel verdient ze dus weer terug. Maar we gaan ook op zoek naar andere meebetalers.

We zouden het realiseren van fietsparkeervoorzieningen bij scholen apart genoemd willen hebben. Het stadsdeel kan scholen die dat willen daarbij helpen. Het stadsdeel moet scholen die wegens plaatsgebrek kinderen vragen niet op de fiets te komen onder druk zetten.

Opnemen van fietsparkeernormen in bestemmingsplannen (sinds kort mogelijk) kan daarbij helpen.

Bij het verbeteren van fietsinfra geldt het adagium ‘werk met werk maken’. Bij schakels die letterlijk ontbreken lukt dat meestal niet, en moet gezocht worden naar (co)financiering.

In de actielijst hoort ook het onderhoud aan fietspaden en het groen ernaast, het verwijderen van overbodige paaltjes en andere hindernissen en een verbeteringslag in de gladheidsbestrijding van het stadsdeel.

Toe te voegen in de actielijst is ook het overleggen met bijvoorbeeld OV-fiets (of een andere aanbieder) om op meerdere metro-, tram- of zelfs snelbushaltes deelfietsvoorzieningen te exploiteren.

slot

Deze lange lijst gewenste aanvullingen doet niets af aan onze waardering voor deze nota. We hopen dat u de meeste overneemt en toevoegt aan uw mobiliteitsaanpak.

bijlagen

- 1. samenvatting reactie ‘wijken voor de fiets’ (15 sept 2012)**
- 2. zienswijze beleidskader “Nieuw-West Fietst”(8 jan. 2013)**