

Fietsersbond Amsterdam  
WG-plein 84  
1054 RC Amsterdam  
T: 0206128445  
E: amsterdam@fietsersbond.nl



Aan Gemeente Amsterdam,  
Ingenieursbureau Anouk Busger en/of  
Martine Mooij  
westtangent@amsterdam.nl

*Datum:* 17-01-2016

*Betreft:* Inspraak reactie Westtangent  
traject Amsterdam Nieuw West

Geachte mevrouw Busger, mevrouw Mooij,

De Fietsersbond heeft kennis genomen van de Inspraaknota Westtangent en heeft hierbij de volgende vragen en opmerkingen:

#### **Algemene opmerkingen vooraf**

De Fietsersbond constateert dat over het gehele traject van de Westtangent de fietsinfrastructuur achteruit gaat. Voorbeelden hiervan:

- a. Barrière werking van de busbaan. (Voetgangers) oversteken verdwijnen.
- b. Op kruisingsvlakken verdwijnen geleidende markeringen, zoals blokmarkeringen
- c. Op kruisingsvlakken wordt het asfalt i.p.v. heide paars zwart.
- d. Er komen meer verkeerslichten. De fietsersbond vrijwilligers die in de WVA (Werkgroep verkeerslichten Amsterdam) zitting hebben kunnen zich niet herinneren/voorstellen dat ál deze verkeerslichten zijn goedgekeurd door de WVA.
- e. Op ander plaatsen neemt de wachttijd bij verkeerslichten voor fietsers toe omdat de Westtangent voorrang krijgt op het andere verkeer.

Per trajectdeel:

#### **Sloterdijk tot Burgemeester de Vlugtlaan.**

De fietsersbond is blij dat het voorstel om de Westtangent door de smalle Burgemeester Fockstraat te laten rijden is komen te vervallen maar verbaast zich zeer over het gekozen alternatief.

Om onduidelijke redenen is het tracé gekozen via Arlandaweg, Barajasweg, Naritaweg en Seineweg. Dat is het huidige tracé van buslijn 69. In het MIRT Sloterdijk wordt een afwaardering van de Haarlemmerweg voorzien vanaf de Seineweg. Wat ligt er meer voor de hand dan om dit te combineren met het aanleggen van een vrije busbaan op de afgewaardeerde Haarlemmerweg, die dan ter plekke van 2x2 rijstroken over zou gaan naar 2x1 rijstrook en in beide richtingen een vrije busbaan? Bij een route via de Kimpoweg zijn bovendien de maatregelen op de kruising Radarweg/Arlandaweg (vrije busbaan) overbodig, maar de route via Radarweg, Haarlemmerweg is nog altijd een betere keuze dan het voorgestelde tracé.

## Kruising Brettenfietspad met inrit busstation verslechterd

Los van de gekozen route ontstaat een zeer ernstig knelpunt bij het busstation Sloterdijk. Ter plaatse kruist de uitrit van het busstation het Brettenpad. Het Brettenpad wordt door veel fietsers gebruikt als woon-werkroute, maar ook als veilige fietsroute vanuit Amsterdam Centrum naar sportpark Spieringhorn. Het gaat hier dan om basisschoolleerlingen uit de hoogste groepen en brugklassers die aldaar voetballen en hockeyen.

In de voorstellen worden de boogstralen vanaf de Arlandaweg verruimd, zodat de bussen met hoge snelheid het busstation kunnen inrijden en verlaten. Op de kruising met de Brettenroute zouden dan snelheid verlagende maatregelen genomen moeten worden, voor fietsers wel te verstaan. Deze maatregelen worden weliswaar genomen voor de Westtangent, maar betekenen dat alle lijnbussen met hoge snelheden het Brettenpad gaan kruisen. Het is de tweede keer dat fietsers op dit punt moeten inleveren. Er zijn op dit punt al diverse ongevallen met letsel geweest en door deze aanpassing wordt de kruising gevaarlijker en moeilijker voor fietsers. Ze moeten voorrang verlenen aan afslaande bussen, die vaak van schuin achter komen en waar de zware kolommen van het spoorviaduct ook nog het zicht beperken.

Als het tracé ongewijzigd wordt uitgevoerd heeft de Westtangent bij de Barajasweg een tweede kruising met het Brettenpad. Hier fietst dezelfde groep kwetsbare verkeersdeelnemers naar o.a. het sportpark. De kruising is ruim vormgegeven, maar verder niet beveiligd. Met de voorgestelde frequentie zal je bij het passeren van dit punt altijd bussen tegenkomen, danwel Westtangent of regulier.

In de bocht van de Barajasweg met de Naritaweg hebben fietsers op zich al een onmogelijke oversteek naar en van het twee richtingen fietspad. Met de Westtangent erbij wordt dit er alleen maar moeilijker op voor het groeiend aantal fietsers dat van deze route gebruik maakt.

Het derde punt waar de Westtangent en de Brettenroute elkaar tegenkomen is de Seineweg. Deze weg is nu al een barrière in de oost-west fietsverbinding en door de plannen van de Westtangent zal deze barrièrewerking verder toenemen. De middenberm verdwijnt namelijk, er komt een hek en aan de westelijke kant wordt een 5e rijstrook als vrije busbaan toegevoegd. Officieel moeten fietsers hier omrijden om de Seineweg te kruisen bij ofwel de verkeerslichten bij de Haarlemmerweg, ofwel ter hoogte van de ingang van de volkstuinten. Omdat beide lang wachten en omrijden kosten kiezen veel fietsers ervoor recht over te steken via de middenberm.

Met het toevoegen van de Westtangent moeten fietsers bij de verkeerslichten nog langer wachten om de Seineweg te kunnen kruisen, en wordt de oversteek bij de volkstuinten moeilijker. Een grote achteruitgang voor de Brettenroute.

Alle voorgenoemde knelpunten zijn er niet als de Westtangent over de Haarlemmerweg zou gaan rijden. Om het omrijden dragelijk te maken moet de wachttijd voor fietsers verkleind worden.

## **Slotermeerlaan**

Het verdwijnen van (voetgangers) oversteek plaatsen levert gevaarlijke situaties op.

## **Meer en Vaart**

Wij vragen ons af of de kruising Osdorperban/Meer en vaart in deze vorm wel in de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam is geweest.

Het zebrapad vanaf het Osdorpplein naar de Sloterplas ligt aan de Sloterplaskant over twee rijbanen-opstelvakken. Dat is risicovol. We pleiten ervoor pas na het zebrapad de twee opstelvakken te laten beginnen. Bovendien willen wij op deze plaats naast het zebrapad een fietsersoversteekplaats want door de barrière werking van de tram én straks de busbaan kan je als fietser vanaf de Sloterplas niet op een andere manier bij de ingang (en fietsenstalling! ) van het winkelcentrum komen.

Graag zouden wij de situatie voor fietsers bij het Osdorpplein zuidzijde beter uitgewerkt zien voor fietsers. De huidige tekening is té onduidelijk om te kunnen beoordelen vanuit fiets standpunt.

De oversteken over Meer en Vaart ter hoogte van de Lelylaan worden rechtgetrokken maar sluiten daardoor niet meer direct aan op het Hoekenespad (hoofdnet fiets!) en het Uitwegpad. Hier moet een goed ontwerp en voldoende ruimte komen voor een goede vloeiende aansluiting. Vooral de oversteek van de Lelylaan naar het Hoekenespad is altijd erg druk.

### **Kruising Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen oostzijde.**

Het steunpunt voor fietsers die vanuit het centrum komen en over moeten steken naar de Laan van Vlaanderen is wel héél erg klein geworden. Voldoet dit steunpunt nog wel aan de 2 meter eis?

Er komen verkeerslichten bij de oosttak van de Laan van Vlaanderen. Jammer, want het geeft extra oponthoud voor fietsers bovendien heeft de WVA negatief heeft geadviseerd over het plaatsen van verkeerslichten op deze plaats! Daar zal dus zeker opnieuw overleg mee plaats moeten vinden.

Momenteel is de voorrang van fietsers op het fietspad ten opzichte van afslaand verkeer en verkeer dat uit de Laan van Vlaanderen komt duidelijk te zien aan de weginrichting. Door de plaatsing van verkeerslichten verandert de weginrichting en wordt de voorrang van het fietspad minder duidelijk. En dat is een risico op het moment dat de verkeerslichten uit staan. Onze ervaring is dat de verkeerslichten bij de westtak van de Laan van Vlaanderen zeer vaak uit staan. Vooral 's avonds, als het donker is!

### **Anderlechtlaan**

De Fietzersbond is geschokt door de plannen om de middenberm van de Anderlechtlaan in te richten als busbaan. Dagelijks steken honderden fietsende schoolkinderen via het Tervurenpad ( een belangrijke fietsverbinding door de wijk) deze laan over. Er ontstaat een levensgevaarlijke situatie als deze kinderen naast twee autowegen en twee fietspaden ook nog eens twee busbanen moeten oversteken. Bovendien zijn de steunpunten voor al deze fietsers (waaronder veel bakfietsen) veel te krap. Wij raden aan om geen aparte busbaan over de Anderlechtlaan aan te leggen maar de bus gewoon over de weg te laten rijden.

Wij zijn tegen het verdwijnen van de voetgangersoversteek plaatsen bij de rotonde Anderlechtlaan/Sloterweg. Veel kinderen die naar het sportpark Nieuw Sloten fietsen, steken de Sloterweg lopend, met de fiets aan de hand via dit zebrapad, over omdat de Sloterweg erg gevaarlijk is.

Uiteraard is de Fietsersbond erg verontwaardigd over het plan om de fietsers uit de voorrang te halen bij deze rotonde. Dit is gevaarlijk en hinderlijk voor fietsers omdat het heel ongebruikelijk is en leidt tot verwarring. Autoverkeer moet wel wachten voor auto's maar niet voor fietsers.

Bovendien levert het weinig voordeel op voor de bus, die hoe dan ook voorrang moet verlenen aan autoverkeer. Bovendien zal met de uitgebogen fietspaden de bus regelmatig het fietspad blokkeren als hij moet wachten op het autoverkeer.

Met veel interesse zien wij uw reactie op deze inspraak brief tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Henny Ridderikhoff  
Fietsersbond Amsterdam