

reactie

investeringsagenda OV

12 september 2013



Beste lezer,

In deze investeringsnota vult de Stadsregio haar speerpunt – het openbaar vervoer stimuleren – voortvarend in. De aanval op het autoaandeel in de modal split in Amsterdam en omgeving is met deze agenda in de komende jaren verzekerd.

Echter, het zal niet alleen van beter openbaar vervoer moeten komen. Ook het speerpunt fiets zal door de sterke autonome toename van het fietsverkeer meehelpen bij het terugdringen van het autogebruik en een belangrijke bijdrage leveren aan een schoner stadsmilieu. In Plan22 geeft u daarbij terecht aan dat de fiets het meest kosten-efficiënt is voor de korte afstand.

Wij vragen dan ook blijvende aandacht voor het speerpunt van het faciliteren van de fiets. Investerings in de fiets zijn – in onze ogen onterecht – heel veel kleiner dan die in het OV. Zorg er dan in ieder geval voor dat de fikse autonome groei van het fietsgebruik (zowel lokaal als interlokaal) door de voorgenomen investeringen in het openbaar vervoer niet in de verdrukking komt.

“Het Amsterdamse openbaar vervoer is historisch gericht op korte, lokale verplaatsingen, waardoor het onbedoeld concurreert met de fiets.” stelt de Stadsregio.

Dat kan ook anders: een grofmazig en snel OV-plusnet (naast het gewone net) met goede fietsenrekken bij de haltes kan positief zijn voor fiets én OV. Op de fiets naar de metro, sneltram of snelbus, dan een snelle verbinding naar de stad van bestemming en het laatste stuk op de OV-fiets: een gouden combinatie.

Maar hoe valt dat uit in de praktijk en in de concrete plannen?

De stadsregio is optimistisch en schrijft dat het “met de geplande maatregelen van het OV-Plusnet het voor de fietsers veiliger wordt”. De Fietsersbond komt echter steeds vaker projecten tegen waar de investeringen in het OV ten koste gaan van de fietser: soms van de veiligheid, vaak van de snelheid.

Zo belemmeren langere trams en haltes de oversteekbaarheid voor fietsers. De tramhalte in de Constantijn Huyjgenstraat bijvoorbeeld, blokkeert de potentiële veilige fietsroute door de Eerste Helmersstraat. Het versnellen van tram 2 dreigt ertoe te leiden dat de positie van de fietser op de Willemspark- en Koninginneweg niet verbetert, maar zelfs verslechtert. De wens om geen auto's over de trambaan te laten rijden gaat vaak ten koste van de veiligheid van fietsers, omdat er dan minder ruimte is voor een veilig fietspad. In woonstraten worden voor de veiligheid noodzakelijke snelheidsremmende maatregelen weg-gevetood als er ook een buslijn is. De prioriteit bij verkeerslichten voor OV leidt soms tot lange wachttijden voor vele fietsers. Meer trams leidt tot meer slijtage van aansluitend wegdek dan nu al het geval is. Dat is met name op kruisingen en bij aanliggende fietsstroken gevaarlijk voor fietsers. Railinfra voor afslaannde trams maakt een veilige en comfortabele inrichting van de kruising voor fietsers moeilijk.

In de bijlagen staan veel voorstellen om tramlijnen binnen de A10 en zelfs in het centrum te versnellen en via andere routes te laten rijden. We houden ons hart vast hoe die maatregelen uitpakken. Met het gereedkomen van de noord-zuidlijn, komt er een nieuwe snelle OV-lijn. We vinden het geen goed plan ook nog andere tramlijnen te versnellen met maatregelen die fietsers mogelijk vertragen of anderszins dwarszitten.

Op de kortere afstand en binnen de A10 is de fiets (naast veel goedkoper voor de stad én de reiziger zelf) nu sneller dan het OV. Sneller OV mag niet ten koste gaan van de veiligheid of de ritsnelheid van de fiets. Wij vinden daarom dat bij elk uitgewerkt project een check komt dat ook de veiligheid én doorstroming (ritsnelheid) van fietsers evenredig toeneemt. Subsidie voor OV-infra mag toch niet de steun van de stadsregio voor de fiets tenietdoen.

Het OV heeft de fietser hard nodig. Het faciliteren van de fiets als voor- en natransport is goed voor het OV. Daarom wijzen wij u nog op enkele zaken die aandacht verdienen bij deze agenda:

- zorg – bij gebleken behoefte – voor voldoende stallingen bij ov-haltes
- zorg voor ov-fietsen bij de grotere haltes van het openbaar vervoer
- zorg voor een klantvriendelijke eenduidige exploitatie bij bewaakte stallingen (zoals bij station Zuid)
- bied de mogelijkheid de fiets mee te nemen in metro en sneltram

namens de Fietsersbond afdeling Amsterdam

Gerrit Faber
beleidsmedewerker