

Aanbevelingen bij het MJP-Fiets 2012-2016

De Fietsersbond ziet veel goeds in de Mobiliteitsaanpak Amsterdam¹ en de uitwerking daarvan in het MeerJarenPlan (MJP) Fiets.² We onderschrijven dat de belangrijkste opgaven zijn: investeren in fietsparkeren bij NS-stations en in drukke fietsroutes binnen A10/ beneden IJ.

Laten we vooral snel gaan uitvoeren wat erin staat.

Onze reactie gaat voor een belangrijk deel over wat er nog niet in het MJP staat. In vier punten:

- meer ambitie als wereld-fietsstad nr. 1, zowel in de “show-case Zuidas”, maar ook door het stimuleren van de nog-niet-fietsers.
- nog meer vooruitgang bij het fietsparkeren
- meer concrete eisen aan het plusnet-fiets
- versnellen van de aanpak van scooteroverlast

Ambitie ‘inlopen achterstand’....

Het MJP probeert vooral de achterstanden die de stad door de groei van het fietsgebruik zijn ‘overkomen’ in te lopen. Dat is op zich een forse opgave, die gedaan moet worden.

Gezien de besparingen die dat met zich meebrengt, ook op het gebied van de gezondheid (obesitas), luchtkwaliteit en leefbaarheid is een hogere ambitie mogelijk. En noodzakelijk om niet achter te blijven lopen bij de feiten. Het MJP moet uitstralen en waarmaken dat Amsterdam als fietsstad een toonbeeld voor de wereld is en een lichtend voorbeeld wil blijven voor al die andere wereldsteden die momenteel het fietsen omarmen.

... of beïnvloeden mobiliteitskeuze?

Door de nadruk van het MJP fiets op de grootste knelpunten raken de kansen van het fietsen buiten het centrum buiten beeld. Ook de ambitie om die groepen in de stad die nu nog weinig of niet fietsen over te halen om de fiets (meer) te gaan gebruiken, mag niet in het MJP ontbreken. De gemeente ziet mobiliteitskeuzes als een gegeven en niet als iets dat de gemeente zou kunnen en moeten beïnvloeden om de stad, haar bewoners en de gemeentebegroting gezonder te maken. Dat is een gemiste kans! De gemeente zou daarom streefcijfers moeten vaststellen voor de toename van het fietsgebruik.

Er is weinig aandacht voor de enorme verschillen in fietsgebruik tussen stadsdelen, tussen leeftijdsgroepen, culturele groepen, opleidingsgroepen en life style-groepen. Kennis van die verschillen en van de oorzaken en trends zijn onmisbaar voor een goed fietsbeleid.

Er is meer mogelijk dan fietslessen en verkeereducatie op school om fietsen te stimuleren. Met name in gebieden buiten de ring met de beste fietsvoorzieningen zijn er nog veel groepen die weinig of niet fietsen. Doelgroepgerichte projecten voor jongeren, allochtone gezinnen en forenzen kunnen hier hun vruchten afwerpen.

We pleiten ervoor dat er naast de voorgestelde programmamanager fietsparkeren (wij noemen ‘m de ‘Fietsparkeertsaar’) ook een ‘Fiets(cultuur)tsaar’ moet komen om fietsstimuleringsprojecten aan te jagen. Om kosten te besparen zou deze haar/zijn werk kunnen doen vanuit het kantoor van de Amsterdamse Fietsersbond.

¹ Zie: <http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/mobiliteitsaanpak/mobiliteitsaanpak/>

² Zie: <http://t.co/tGUEur5R>

Fietsparkeren

Fietsparkeren station CS

De ambitie voor het aantal fietsparkeerplaatsen rond CS moet fors omhoog. Uitgegaan wordt van een vraag van 10.800 plekken nu (en een huidig tekort van 1.700) en 13.700 plekken in 2020. In een aparte notitie onderbouwen we dat die schattingen zijn veel te laag zijn.³ Behalve een groot tekort aan plaatsen is er een grote latente vraag.

Naast de aan te leggen grote ondergrondse voorzieningen en extra pontons zullen alle nu bestaande plaatsen hard nodig blijven. We adviseren niet al te krampachtig vast te houden aan het doel van een zo fietsvrij mogelijk maaiveld. We ondersteunen lokale parkeerduurbeperingen, toepassing van het fietspunt-concept in de gebouwde parkeervoorzieningen en een consequente handhaving. Verder pleiten we ervoor de fietsparkeerdruk te verspreiden door andere stations belangrijker te maken en fietsparkeren bij metrostations aantrekkelijk te maken, ook door het afschaffen van een dubbel instaptarief bij de overstap van metro op trein.

Op korte termijn zou een extra ponton of fietsflat voor fietsparkeren op het Pontplein voor fietsers in Noord soelaas kunnen bieden.

Fietsparkeren overige stations

We ondersteunen het beleid voor meer plekken bij de overige stations (bij o.a. station Zuid zeer hard nodig) en de omvorming van de bewaakte stalling bij het Amstelstation tot een beter toegankelijke stalling met het fietspunt-concept. We maken ons zorgen over de noodzakelijke realisatie van genoeg fietsparkeerplekken bij de metrostations van de Noord-Zuidlijn, zoals bij de Ceintuurbaan.

Fietsparkeren overige gebieden

Buiten NS-stations en de Rode Loper zijn de fietsparkeerproblemen weliswaar minder groot, maar plaatselijk nog wel aanzienlijk. We zouden in ieder geval specifiek aandacht willen vragen voor fietsparkeren in de zuidelijke Pijp, rond de Cuijpmarkt en de Ferd. Bolstraat. Hier komen fietsen van bewoners, bezoekers van de markt, winkels en horeca en gebruikers van het OV samen.

Fietsparkeervakken zijn een uitstekende voorziening waar fietsers ultrakort willen parkeren, zoals bij supermarkten. Ze zijn ongeschikt voor fietsparkeren van bewoners. Fietsvakken zijn in uitgaansgebieden alleen een noodmaatregel om bij een tekort aan plaatsen het fietsparkeren in de openbare ruimte iets te reguleren. Het weghalen van fietsnietjes in uitgaansgebieden om weesfietsen te voorkomen, verschuift de problemen maar lost ze niet op.

We zien niets in fietsparkeerverboden in de openbare ruimte om alleen stedenbouwkundige redenen. De toegankelijkheid van de openbare ruimte voor voetgangers – en in het bijzonder die met een fysieke beperking – vinden wij wel belangrijk. Deze kan alleen gewaarborgd worden door voldoende fietsparkeerplekken op de juiste locaties.

We denken graag mee over fietsparkeernormen (begin bij de nieuwe C&A aan het Damrak). Voer deze zo snel mogelijk in. Pas ze daarna aan als dat nodig blijkt.

Bij meer verspreide bestemmingen (zoals bij winkelgebieden) en bij korte bezoeken liggen geconcentreerde ondergrondse fietsparkeervoorzieningen niet voor de hand. Toch kan er bij ruimtetekort soms gekozen worden voor een ondergrondse voorziening.

We zijn verbaasd dat er bestaande voorzieningen worden opgeheven. Het voelt als oude schoenen weggooien voor je nieuwe gekocht hebt.

³ Advies Fietsparkeren bij Centraal Station. Zie:

http://www.fietsersbondamsterdam.nl/media/2012/deltaplan_fietsparkerencs.pdf

In veel buurten hebben woningen onvoldoende stallingsruimte. Daarom zijn er meer buurtstallingen nodig, ook gezien de populariteit van de duurdere fiets met trapondersteuning.

Fietsdepot

Uitbreiding hiervan is nodig. Ook hebben we de indruk dat de efficiency vergroot kan worden. Bijvoorbeeld door de aanleg van stadsdeel-depots in combinatie met een goed digitaal vindstelsel.

OV en fiets

De fiets is voor het OV hét voor- en natransportmiddel geworden. Om dat te faciliteren zijn, behalve fietsparkeeren, de OV-fiets en het meenemen van de fiets in het OV van belang.

Er is nu weinig capaciteit om de fiets in het OV mee te nemen. Een fiets meenemen in de metro, snel- en IJtram moet wat ons betreft ook in de spits mogelijk blijven.

Door beprijzing, maar vooral door bij meer haltes de OV-fiets aan te bieden (IJburg, Amstelveen, Weesperplein, Rietlanden, Noord, Gaasperplas, Gein) vermindert de vraag naar fietsplekken in tram en metro én ook de vraag naar langparkeer-plekken bij stations. Bij alle stations (dus ook bij station-Zuid) moeten voldoende OV-fietsen beschikbaar zijn om aan de vraag te voldoen.

Routes

Plusnet fiets

We hebben hoge verwachtingen van de uitwerking van het Plusnet fiets in het MAA. Dat Plusnet moet niet alleen de voldoende breedte van de fietsroute garanderen, maar zeker ook de te behalen gemiddelde fietssnelheid: door minder obstakels, meer voorrang en meer groen bij verkeerslichten. Ook routes voor langere afstanden, waar de gemiddelde snelheid van extra belang is, zouden onderdeel moeten zijn van het Plusnet.

De kwaliteitseisen voor het Plusnet moeten beter omschreven worden. Het maken van een Plusnet Fiets betekent vergaande keuzes: daartoe behoren het weghalen van parkeervakken, het instellen van eenrichtingverkeer voor auto's of het toelaten van auto's op de trambaan.

Het bijgeleverde kaartje van het Plusnet roept nog veel vragen op, die we bij de bespreking van de MobiliteitsAanpak Amsterdam zullen inbrengen. We willen graag een uitleg waarom belangrijke fietsroutes in de Zuidas ophouden.

Kanttekening: het Plusnet kan niet bedoeld zijn om het fietsverkeer te bundelen en te concentreren. Een fietsnetwerk moet altijd fijnmazig zijn. Het is niet bedoeld om routes die al druk zijn te verbeteren en een aantal doorgaande routes te versnellen. De aan het 'hoofdnet fiets' gestelde eisen blijven onverkort van kracht.

Zuidas

De Fietsersbond ervaart de Zuidas als een eiland in de stad, waar het fietsverkeer wordt gezien als sluitpost in de planning. De infrastructurele fietscultuur in Amsterdam is juist voor dit internationale zakengebied een 'unique selling point', in het bijzonder zeer gewaardeerd door expats. We verwachten daarom juist in de Zuidas een enorme ambitie voor de fietser. De praktijk is omgekeerd. Het valt op dat in het kaartje van het Plusnet fiets in de Zuidas grote gaten zitten. Bovenop de belangrijkste oost-west-fietsroute wordt een kantoorgebouw neergezet. Verderop, in de Roeskestraat – belangrijk voor duizenden scholieren – wordt een als Plusnet aangemerkte route ingericht als parkeerterrein en wordt het fietspad opgeheven.

Wij begrijpen niet waarom in de Zuidas-plannen de fiets niet leading is, maar een sluitpost, en vragen de wethouder verkeer dit bij zijn Zuidas-collega aan te kaarten.

Korte termijnmaatregelen

Op zich is het een goede maatregel om fietspaden en -stroken consequent in rood (asfalt!) uit te voeren. Maar er is op korte termijn meer te bereiken, bijvoorbeeld op belangrijke routes, zoals de binnenring. Wij denken aan het weghalen van obstakels, gunstiger verkeerslichten voor fietsers, de hele route voorrang geven (bijv. bij het Frederiksplein) en gedeeltelijk vormgeven als een fietsstraat. Dat kan zonder al te grote investeringen tot een verbetering leiden van deze belangrijke route en meer fietsers weglukken van de relatief gevaarlijke Stadhouderskade.

We denken ook dat markeringen (pijlen) op fietspaden die de rijrichting aangeven het spookfietsen kunnen verminderen (in elk geval bij onwetende toeristen) en dat kruismarkeringen op kruisingsvlakken van fietspaden kunnen helpen voorkomen dat fietsers bij kruispunten elkaar de weg versperren.

We stellen voor om geld te besteden aan meer soorten verbeteringen en het budget op te hogen. Verder willen we aandacht voor het onderhoudsbudget. Juist voor fietsers maakt het veel verschil of de weg er netjes bijligt, zonder kuilen, met goede belijning, etc.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid wordt zeer vergroot door 50km wegen te downgraden naar goed vormgegeven 30km zones. Dat dit soms ten koste gaat van het OV, moet dan maar geaccepteerd worden.

Doorgaande fietsverbindingen door 30 km zones kunnen – afhankelijk van het overige verkeer – als vrijliggend fietspad of als fietsstraat worden vormgegeven.

Ontbrekende schakels

Naast het afmaken van nu lopende projecten is in het MJP maar weinig geld gereserveerd voor nieuwe plannen. Uitvoering daarvan wordt pas voorzien na 2016. Zonde, want de maatschappelijke baten van dit soort projecten zijn stukken groter dan de kosten, zeker in vergelijking met OV-projecten.

Op het kaartje met ontbrekende schakels missen we de NEMO-route. Verbeteren van een kort stukje route vermindert voor veel fietsers een lastige en gevaarlijke oversteek over de IJtunneltoegang of de Valkenburgerstraat. Het scheelt de fietsers ook veel vieze lucht.

Wel op het kaartje, maar verdonkeremaand in de tekst en de figuur op blz. 36, is de ontbrekende schakel tussen Minervalaan en Buitenveldert (Zuidas).

Verder missen we in het MJP deze verbindingen in de lijst ontbrekende schakels:

- Verlengde Kruislaan (met brug over de Duivendrechstevaart tussen Watergraafsmeer en de nieuwe wijk Overamstel)
- Bijlmer – IJburg-Oost (brug bij Sniep en viaduct over A1)
- Gaasbrug bij Driemond (verbinding Gaasperdam richting Muiden)

Scooteroverlast

De Fietsersbond wordt voortdurend bestookt met klachten over scooters. Uit onze recente metingen blijkt dat de inspanningen van de gemeente (nog) niet hebben geleid tot duidelijk lagere snelheden van snorfietsen op de fietspaden.⁴

We zien met grote belangstelling uit naar de aangekondigde experimenten met snorfietsen op de rijbaan, met name in 30km gebieden. We vinden het jammer dat de door snorfietsen geplaagde Amsterdammers daar zo lang op moeten wachten. Ook het weren van snorfietsers uit parken (incl. routes als het Christoffel Plantijnpad) zou met macht doorgezet moeten worden.

⁴ Zie daarvoor de update van onze nota 'blauwe brommers op fietspaden':

http://www.fietsersbondamsterdam.nl/media/nieuws/snelheid_blauwe_brommers_in_2012.pdf

Investeren in fiets bespaart gemeente geld

Het MJP fiets voorziet in € 56 miljoen investeringen in vijf jaar. Dat is ongeveer € 11 miljoen per jaar. Het MJP fiets 2006-2010 bedroeg €69 miljoen, ofwel ongeveer €14 miljoen/jaar.

In de nota wordt becijferd dat fietsers de gemeente en anderen veel geld besparen: tijdens de looptijd van het MJP bespaart Amsterdam op luchtkwaliteit, op minder investeren in auto-infra en op minder investeren in OV totaal € 250 miljoen. Bekend is dat het algemene gezondheidsvoordeel van fietsen (minder obesitas, meer beweging) een veelvoud is van de kosten die het letsel van fietsers met zich meebrengt.

Nog een relativerend cijfer: de investering van vijf jaar MJP komt overeen met de investering van ruim 1km in de A4 of de A5 (kosten 43 mln/km) .

Extra investeringen in fietsinfra en het stimuleren van fietsen verdient de gemeente makkelijk terug. Geld mag dus geen reden zijn om een investering in het fietsen niet te doen. We vragen de gemeente om het bedrag voor de MJP fiets ten opzichte van de vorige versie niet te verlagen.

19 november 2012

namens de Fietsersbond Amsterdam,

Gerrit Faber

g.faber@fietsersbond.nl

020-6128445

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

Bijlagen:

- 10 concrete voorstellen
- column 'Fiettsaar' van Felix Rottenberg

10 concrete voorstellen (voor moties en amendementen)

1. Ambitie: formuleer streefcijfers voor de groei van het fietsgebruik in Amsterdam, zo mogelijk opgesplitst naar gebieden en doelgroepen.
2. Laat ook de ontwerpen van de Zuidas de ambitie uitstralen van wereld-fietsstad nummer 1. Speciaal de Oost-Westroute voor forensen en scholieren moet in het ontwerp geen sluitpost zijn maar richtinggevend. Vraag de wethouder verkeer hierover met de wethouder Zuidas te overleggen.
3. Stel een “fietsbaar” aan om projecten af te stemmen en aan te jagen die fietsen stimuleren en de Amsterdamse fietscultuur verbeteren en promoten.
4. Geld: Laat het budget voor het MJP fiets – vergeleken met de vorige editie – niet afnemen, maar minimaal gelijk op €14 miljoen per jaar (totaal dus €70 miljoen i.p.v. €56 miljoen.). Te financieren uit vervoersmodaliteiten die in een MKBA⁵ minder scoren en uit de toekomstige besparingen die een hoger fietsgebruik in de stad met zich meebrengt.
5. Fietsparkeren: maak voor de korte termijn een plan voor extra fietsparkeerplaatsen (bijvoorbeeld een ponton) aan de noordzijde bij de pontverbindingen vanaf CS. Houdt in de planvorming bij CS rekening met aanzienlijk meer fietsparkeerplekken dan nu voorzien en blijf de behoefte continue monitoren.
Pak het fietsparkeerprobleem van de Rode Loper aan, met name bij de Ferdinand Bolstraat.
6. OV-fiets: onderhandel om op meer locaties, zoals bij metrostations, OV-fietsen te verhuren.
7. Routes: Neem de NEMO-route als ontbrekende schakel op in het fietsnet en werk aan realisatie daarvan.
8. Vergroot het budget ‘aanleggen rood asfalt’ en zet dit breder in voor verbeteringen ‘op straat’ voor het huidige fietsnetwerk.
9. Vraag de wethouder verkeer de routing van het plusnet-fiets in de definitieve versie aan te passen en daar in elk geval ook het versnellen van langere doorgaande fietsroutes voor forensenverkeer in op te nemen.
10. Pas versneld het scooterbeleid toe, zoals het verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan in 30 km gebieden.

⁵ Maatschappelijke Kosten Baten Analyse: techniek die vergelijking van de effectiviteit van investeringen mogelijk maakt.

Teix Rottenberg



Fiettsaar

De Amerikaanse schrijver Gay Talese beschrijft in zijn boek *A writer's life* uit 2006 op een intrigerende manier, bladzijden lang, zijn leven op basis van aantekeningen over zijn restaurant-bezoek in New York.

Toen één dezer dagen een interessant boek verscheen van de fietsfanaat Steven Fleming, waarin hij de fiets als de redder van de stad presenteert, kreeg ik via een associatie met Gay Talese een idee: met potlood en gum maakte ik een tussentijdse balans op van mijn leven aan de hand van de fietsen die ik had bereden.

Mijn eerste fiets kreeg ik van Tante To uit de Graafschapstraat. Toen Tante To 75 jaar was geworden, vond ze het niet langer verantwoord op een fiets te rijden. Zij gaf me haar junior oudedamesfiets met terugtraprem cadeau. In 1965 was het niet nodig om een fiets op slot te zetten als je in de Maasstraat in de Amsterdamse Rivierenbuurt boodschappen deed.

Twee jaar later kreeg ik van mijn ouders op mijn verjaardag een blauwe jongensfiets met handremmen van Burco. Die werd een halfjaar later gestolen

in de Achillesstraat in de Stadionbuurt, waar mijn Weense grootvader woonde.

Die blauwe Burco was de eerste in een lange rij van 57 fietsen die tussen 1968 en 2011 gestolen werden: 1,3 fiets per jaar.

Het absolute dieptepunt was het onder mijn ogen weggjatten van een Bromptonvouwfiets op de Weteringschans, die met drie sloten vastzat aan de fiets van mijn zoon. Een junk was met een betonschaar aan het werk, hij leek gewelddadig – ik was te laf om hem aan te pakken.

Vijftientig jaar eerder, op de Leidsebrug, durfde ik het nog aan om een jongen aan te roepen die de fiets van mijn zuster uit de stalling van het Vossius Gymnasium had ingepikt.

Amsterdam is nog steeds de ideale stad voor fietsers. In zijn boek *Cycle space* legt Steven Fleming uit dat in Amsterdam de fietser in stedelijke visies een factor van belang is. Steden verstikken, de stad is te klein voor auto's en te groot voor wandelaars: de fiets is ideaal.

Ik zou Fleming willen toeschreeuwen waar het hier in Amsterdam momenteel aan mankeert: het is hier lang niet veilig voor fietsers. Analyseer de

ernstige verkeersongelukken waarbij fietsers het onderspit delven en beseft dat Amsterdam als fietsstad veel te weinig ambities heeft.

Het legioen van niet-autorijders, dat steeds groter wordt, voelt zich weinig gesteund. Scooters misdragen zich op de fietspaden en ponten over IJ, in de metrolijnen is er geen plaats, tijdens de spits mogen er zelfs geen fietsen worden meegenomen.

Van tante To kreeg ik mijn eerste fiets cadeau

men. Het is de hoogste tijd dat de wethouders Maarten van Poelgeest en Eric Wiebes een 'Fiettsaar' benoemen, die namens hen een slim en breed fietsplan ten uitvoer gaat brengen.

f.rottenberg@parool.nl