

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



Aan Stadsdeel Centrum
Dagelijks Bestuur
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Datum: 13 juli 2012

Betreft: Inspraak NBB

Geacht bestuur,

De Fietsersbond is enthousiast over de Nota Bereikbare Binnenstad. Wij hebben dat bij verschillende gelegenheden al laten weten, maar het leek ons goed om onze formele reactie ook nog op papier te zetten. We gebruiken die gelegenheid meteen voor een aantal suggesties en aanscherpingen die wat ons betreft de nota nóg beter zouden maken.

De fiets is perfect voor de Amsterdamse binnenstad, de binnenstad is bijna perfect voor de fiets. Eenieder die zich ergert aan de vele fietsen, zou zich moeten realiseren dat elke fiets een ruimtevreterende auto of een subsidie vretende OV-reiziger bespaart. De fiets is een essentiële aanvulling op de benenwagen. De afstanden zijn net te groot om (utilitair) te lopen. Wij zijn het dan ook niet eens met de suggestie dat 'alles te voet bereikbaar is'.

Algemeen

Toch beginnen we met de voetganger. Ook wij zijn blij met de aandacht daarvoor, ook in deze nota. Op een bijeenkomst afgelopen juni (de CVC-special 'de voetganger ontgoocheld') bleek duidelijk dat er een gebrek is aan gegevens over de aantallen en de ruimte die daarvoor nodig is. Wat ons die middag verder opviel, was dat er vaak twee zaken door elkaar lopen: ten eerste de **verblijvende voetganger** (terrassen, winkelen, bankjes, ruimte op pleinen, straatartiesten) en ten tweede de **'verkerende' voetganger** die daadwerkelijk van A naar B stroomt.

We pleiten ervoor om deze twee groepen nadrukkelijk te onderscheiden. Ze vereisen een ander soort ruimte, op andere plekken. Voor de verkerende voetganger zal vrijwel altijd een trottoirbreedte van 1,50m strikt genomen genoeg zijn. Extra breedte is gewenst en nodig omdat er ook comfort gevraagd wordt. En ruimte voor andere dan verkeersfuncties. Maar die wensen lopen nu vaak door elkaar waardoor er te weinig van terecht komt.

Zo'n zelfde onderscheid lijkt steeds meer te ontstaan tussen **'verkeersfietsers'** en **'verblijfsfietsers'**. De Fietsersbond ziet hier nog niet zo veel problemen, maar hoort wel anderen die dat zien. Hét voorbeeld daarvan is de Haarlemmerstraat en -dijk. Daar fietsen mensen die de straat als bestemming hebben en daar shoppen, gevels kijken, mensen kijken, etc. Tegelijk fietsen er mensen die van huis naar station willen. De Fietsersbond denkt graag mee over snelle(re) routes, maar de snelheidsbeperking van een fiets zit meer in gelijkvloerse kruisingen en de lengte en gestrektheid van de route, dan in het overige verkeer. Een snelle 'verkeersroute' zal dus wel héél aantrekkelijk moeten zijn, wil deze de 'verblijfsroute' ontlasten.

Het onderscheid tussen 'verkeer' en 'verblijf' zou je zelfs kunnen doortrekken naar **auto's**. Juist de 'verblijvende' auto's (inparkeren, keren, stilstaan, ...) nemen veel ruimte in en maken het voor de fietser en voetganger minder comfortabel. De 'verkeer' auto's worden met deze nota terecht uit de binnenstad geweerd. Het plan om het centrum **30km** te maken, steunen wij uiteraard van harte, maar het verlagen van de maximumsnelheid biedt op zich geen oplossing. De sfeer van een straat verandert pas als ook de wegingdeling verandert en de auto een minder prominente rol krijgt door bijvoorbeeld het parkeren van de auto van het maaiveld te halen of de circulatie aan te passen en daarmee ook de hoeveelheid 'verblijvende' auto's te verminderen.

Om de fiets goed te faciliteren, blijft een **scheiding** van de verkeerssoorten ons inziens op veel plekken noodzakelijk. Die scheiding is natuurlijk ook nodig tussen fietser en voetganger. Is het niet voor de fietser, dan wel voor de voetganger.

Over het **OV** zijn wij kritischer dan de nota. Natuurlijk is het nodig, maar het zit op dit moment in de binnenstad de fiets en voetganger af en toe lelijk in de weg. Qua fysieke ruimte, qua tijd bij VRI's, en qua geld. Deze drie middelen zijn in het algemeen efficiënter besteed aan de fiets, dus wij zijn terughoudend in steun voor de plannen om het OV méér te faciliteren.

Van verbeteringen in het fietsnetwerk profiteert helaas in de huidige wetgeving ook de **snorfiets**. Dat vereist een aanpassing van de landelijke wetgeving. Tot die tijd vinden wij dat de snorfiets ontmoedigd moet worden door de indirecte kosten (uitstoot, ruimte, verkeersgevaar) door te berekenen aan de gebruiker. Bijvoorbeeld door betaald parkeren voor snorfietsen, strenger toezicht op uitstoot-, snelheid- en geluidsnormen en het vinden van een manier om in de weg staande snorfietsen, net als fietsen, te kunnen verwijderen en de kosten te verhalen op de eigenaar.

Voor wat betreft **fietsparkeren** pleiten wij voor meer ruimte. Ten koste van autoparkeren, ten koste van (ongebruikt) wateroppervlak, etc. Wat ons betreft overigens liever 'op veel plekken weinig fietsen' dan 'op weinig plekken veel fietsen'. We vragen ons, mede gezien de moeizame voortgang in de afgelopen jaren, dan ook af of de inzet op ondergrondse stallingen de juiste weg is. De fiets kan in het algemeen goed, en veel goedkoper, op het maaiveld gefaciliteerd worden.

Bij het maken van meer plek hoort wat ons betreft ook een beheerssysteem dat beter functioneert en minder rompslomp (en dus tijd, en dus kosten) met zich meebrengt. Daarover denken we graag mee.

Specifieke aanbevelingen voor uitwerking van de nota in de komende jaren

Het **stappenplan** en het eindplaatje van de Munt spreken ons zeer aan. Maar de maatregel waar we al heel lang op wachten, is het instellen van **eenrichtingverkeer** op het stuk langs de **Amstel** tussen Munt en Blauwbrug. Volgens ons is niemand daartegen en is het iedereen duidelijk welke problemen daar opgelost moeten worden. Waarom niet daarmee begonnen als eerste stap?

In het circulatieplan wordt er weinig over gezegd, maar **rond de Hoge Sluis** is de afgelopen tijd de circulatie anders geweest dan normaal. 1) Autoverkeer mocht de brug maar in 1 richting over, en 2) er stond een hek dat voorkwam dat autoverkeer de Amstel-westzijde in en uitreed. Deze beide maatregelen lijken ons ook als de Hoge Sluis weer open gaat een goed idee. Ze creëren veel extra ruimte en maken de kruisingen aan beide zijden van de brug een stuk eenvoudiger, ten gunste van de grote hoeveelheid fietsverkeer.

In het fietsnetwerk is de **Dam** door de centrale ligging een belangrijke schakel. Toch wordt deze door fietsers eerder ervaren als hindernis dan als knooppunt. Een fietsroute die over de Dam loopt, is

geen goede fietsroute. Twee verbeteringsuggesties: 1) de bestrating 2) de aansluiting voor de doorgaande fietser van Damstraat naar Molsteeg en verder over de Leliegrachtroute.

De **Leliegrachtroute** kan sowieso veel beter en verdient een plek in het plaatje van het fietsnetwerk. Van belang als 'ontstapeld' alternatief voor de Rozengracht (die iets drukker wordt met ander verkeer als alle circulatieplannen uitgevoerd worden), en als ontbrekende schakel waar de dichtheid van fietsroutes sowieso niet hoog is. Wanneer het Foodcenter in West ontsloten wordt door twee bruggen, is dit een invalsweg voor fietsers uit West.

Ook mist in het fietsnetwerk in de nota de **Spiegelgracht**. Zeker zolang er geen oplossing is gerealiseerd voor de Leidsegracht/Leidsestraat, is de Spiegelgracht de enige fatsoenlijke fietsradiaal tussen Elandsgracht en Vijzelgracht. Daarbij zal het verkeer uit Zuid vanaf april volgend jaar weer op een prettige wijze vanaf het Museumplein naar de Spiegelgracht kunnen komen en zullen daar ook de loopstromen toenemen.

De **binnenring** is misschien wel dé ruggengraat van het Amsterdamse fietsnetwerk. Dat zie je nergens aan, en er liggen zelfs voor vele doorgaande fietsers twee dagelijkse ergernissen. Dat zijn de ongelukkige VRI's op de kruisingen **Frederiksplein** en **Weteringcircuit**. Die binnenring én die knooppunten verdienen veel beter en verdienen het om in de nota opgenomen te worden.

De **NEMO-route** (Van het Oosterdokseiland naar Arcam en verder vv.) is momenteel echt een ontbrekende schakel. De Prins Hendrikkade is een onaangenaam alternatief, voor velen ook een omweg. De ontwikkeling van het Oosterdokseiland en het stagneren van de **Dijksgrachtroute** zorgen er voor dat deze route(s) van groot belang worden.

Leuk dat de **Leidsegrachtroute** in de nota terugkomt. Die is omstreden vanuit historisch stedenbouwkundig oogpunt, maar er zit daar echt wel een gat in het fietsnetwerk. Dat wordt natuurlijk mede veroorzaakt doordat de originele uitvalsweg richting Leiden (de Leidsestraat dus) wordt 'opgeslokt' door de tram. De Fietsersbond maakt het eigenlijk niet zo veel uit waar en hoe, maar er moet daar een radiale fietsroute komen. Het eenvoudigst lijkt het om de Leidsegracht te verbeteren. We constateren nu, behalve de ontbrekende bruggen, dat het begin van de Leidsegracht route vanaf de kant van het Koningsplein onnodig lastig bereikbaar is. Maar misschien bieden de OV-plannen ook aanknopingspunten om de Leidsestraat op termijn een andere functie te geven.

Afsluiting

Tot slot willen wij graag herhalen dat we erg blij zijn met de voorliggende nota. We denken dat het daarin voorgestelde beleid een goede basis is om het Centrum van Amsterdam bereikbaar te houden en nóg aantrekkelijker te maken.

Met vriendelijke groet,
De Fietsersbond

Govert de With,
Afdeling Amsterdam