

Van: Fietsersbond afdeling Amsterdam (Frans van der Woerd, Ben Diepstraten, Johan Kerstens)

Aan: Stadsdeelbestuur Nieuw-West

Betreft: Commentaar op Mobiliteitsplan Nieuw-West

D.d. 15 mei 2021

Inleiding

Voorjaar 2021 is het Mobiliteitsplan Nieuw-West verschenen. Dit plan biedt de strategie voor het vervoerbeleid in dit stadsdeel tot 2040, aangevuld met een maatregelenpakket. De fiets heeft een duidelijke plaats in het plan. In deze reactie geeft de Fietsersbond, afdeling Amsterdam (verder: FB), commentaar op zowel hoofdlijnen als voorgestelde maatregelen. Wij eindigen met enkele opmerkingen over maatregelen die ontbreken of indirect negatieve invloed hebben op het fietsen.

Strategie en beleid

1. Het Mobiliteitsplan Nieuw-West heeft *teleurstellend weinig ambitie*. Alles overziende, zal de *modal split* tot 2040 niet veranderen (blz. 27). Het aandeel autoverplaatsingen (nu 40%) blijft hoger dan het aantal fietsverplaatsingen (nu 38%). Daarmee haalt het Mobiliteitsplan bij lange na niet de zelf gestelde kernopgave van 45% fietsgebruik (blz. 36). Zoals het plan ook zelf toegeeft.
Dit slechte resultaat is logisch, want de maatregelen blijven gericht op maximaal faciliteren van de rijdende en stilstaande auto. Welke bijsturing in vernieuwingsgebieden in de Ringzone en in het Schinkelkwartier kan die uitkomst blijkbaar niet veranderen. Dit teleurstellende resultaat past totaal niet bij de Agenda Amsterdam Autoluw. En het kan anders, want het Mobiliteitsplan Noord zet wel in op fundamentele verandering van de modal split, tot 50% fietsgebruik in 2040. Nieuw-West kan een voorbeeld nemen aan Noord. *De FB stelt een fietsaandeel voor van 42% in 2030, in 2040 oplopend tot 45%.*
2. Het Mobiliteitsplan stelt, dat alleen nieuwe metroverbindingen de modal split kunnen veranderen. Dit getuigt van een gebrek aan politieke moed. Met langdurig kleine maatregelen die het langzaam verkeer bevorderen en het autoverkeer ontmoedigen zijn wel degelijk resultaten te bereiken. De fietsbevorderende maatregelen komen in de volgende paragraaf aan bod. Om groei van het autoverkeer in te perken, zijn volgens de FB de volgende maatregelen denkbaar:
 - a) *Beperken van het aantal parkeerplaatsen in bestaande wijken* Dit kan door uitbreiding van betaald parkeren, gecombineerd met lage parkeernormen (bijvoorbeeld 0,5 parkeerplaats per huis). En het verkleinen van zones voor bewonersparkeren, waardoor korte autoritten naar winkels e.d. onaantrekkelijk worden. Verder moet bij nieuwbouw, zoals overal elders in Amsterdam, auto parkeren op eigen terrein plaatsvinden.
 - b) *Geen verbreding van ontsluitende wegen voor auto's* Dat is ook niet nodig als het aantal

parkeerplaatsen gelijk blijft of afneemt.

3. De FB is blij met de aandacht voor *verkeersveiligheid*. De *Sloterweg (maatregel A1)* en *Osdorperweg (maatregel A3)* zijn al jaren zeer onveilig voor fietsers. Het stadsdeel is het nooit gelukt, ondanks 20 jaar praten, om op deze dijkwegen effectieve maatregelen te treffen. De FB vindt dat, in navolging van de ambtelijk opdrachtgever in het webinar over de Sloterweg van 22 april 2021, het maximaal aantal auto's op deze wegen maximaal 5.000 zou moeten zijn. Wij verwachten dat ook voor de Osdorperweg alleen een stedelijke projectgroep, vergelijkbaar met die voor de Sloterweg, de noodzakelijke doorbraak kan bereiken.
4. Over de ook opgenomen *Burgemeester Venig Meineszlaan (maatregel A2)* bereiken de FB regelmatig klachten. Over de *Hemsterhuisstraat (maatregel A11)* niet, waarschijnlijk omdat parallel een mooi fietspad door het Sloterpark loopt. Wij juichen maatregelen in de Venig Meineszlaan toe. Waarschijnlijk kan dat met vrij goedkope maatregelen, zoals altemnerend eenrichtingsverkeer.
5. De *Comeniusstraat ontbreekt* in de rij met onveilige wegen. Dit is een vervelende weg voor fietsers, waar ondanks het 30 km-regime te hard en gevaarlijk wordt gereden. Er is een verband met de Hemsterhuisstraat, omdat autoverkeer vanuit Slotervaart naar de Lelylaan-West via beide wegen moet rijden. De Comeniusstraat moet autoluw worden in het kader van het voorgestelde Groennet Fiets (blz. 31).
De voorgestelde directe aansluiting van de Johan Huizingalaan op de Cornelis Lelylaan juichen wij dan ook toe (maatregel A9).
Voor de Comeniusstraat-West, waar de bus rijdt, zijn aparte fietsvoorzieningen nodig. Er is daar genoeg ruimte voor fietspaden of fietsstroken. Voor de Comeniusstraat-Oost kan altemnerend eenrichtingsverkeer verbetering brengen.

De fiets- strategie en maatregelen

6. De Fietsersbond *onderschrijft de analyse* van de Mobiliteitsnota, dat er voldoende oost-west fietsroutes in Nieuw-West zijn, maar dat de kwaliteit en met name de breedte van fietspaden beter moet. De noord-zuid fietsroutes schieten tekort, met name rond de ringspoorzone. Dit is extra zorgelijk, omdat juist rond de ringspoorzone extra woningbouw en bedrijvigheid is gepland in Ringzone en Schinkelkwartier.
7. De Fietsersbond mist drie uitgangspunten voor het toekomstig fietsbeleid, die het fietsen in de toekomst prettiger en veiliger moeten maken:
 - a) *Aanleg van tweerichtings fietspaden aan beide zijden van drukke wegen*
Bij steeds meer wegen wordt het oversteken door fietser en voetganger steeds moeilijker door: a) hoogwaardig OV, afgeschermd met hekken; 2) druk autoverkeer; 3) auto parkeren. Gevolg is dat fietsers noodgedwongen stukken gaan 'spookrijden' tegen de rijrichting in, omdat de officiële route ver omrijden betekent. Voorbeelden zijn de Slotermeerlaan, Burgemeester de Vlugtlaan, Johan Huizingalaan, Meer en Vaart en Calandlaan. In die straten moeten daarom bestaande eenrichtingsfietspaden worden verbreed tot tweerichtings fietspaden.
 - b) *Uitbreiding van het aantal rotondes.*
De FB is groot voorstander van rotondes-met-fietsers-in-de-voorrang. In Osdorp en

Slotermeer functioneren die goed, zelfs in drukke wegen als de Roellstraat en de Ookmeerweg. Rotondes zijn ook effectief om de snelheid van auto's af te remmen. De FB ziet mogelijkheden voor meer rotondes, bijvoorbeeld in Geuzenveld (Colijnstraat - Ruys de Beerenbrouckstraat; Colijnstraat - De Savornin Lohmanlaan; De Savornig Lohmanlaan - Troelstralaan) en Slotervaart (Robert Fruinlaan - Johan Huizingalaan).

c) *Behoud van fietsvoorzieningen bij 30 km-gebiedsontsluitingswegen.*

In Amsterdam worden plannen ontwikkeld om een veel groter deel van het stedelijk wegennet tot 30 km-weg te maken. Op zich juicht de FB dit toe. Het gevaar bestaat echter, dat het stadsdeel er van uit gaat, dat bij 30 km auto- en fietsverkeer automatisch kunnen mengen. En dat dus bestaande fietsvoorzieningen (fietspaden en -stroken) kunnen verdwijnen. Dat is een misverstand. Veilig mengen van fiets en auto kan alleen bij lage auto-intensiteiten: maximaal 250 auto's per richting in het spitsuur of maximaal 5.000 auto's per dag op een tweerichtingsweg. Bij hogere aantallen auto's moeten, met het oog op verkeersveiligheid, bestaande fietsvoorzieningen behouden blijven.

8. De lijst met 18 voorgestelde fietsmaatregelen ziet er imposant uit. Maar slechts negen hebben betrekking op infrastructuur. Bij de andere maatregelen gaat het om *softe initiatieven*, zoals gedragsverandering. Zeker nuttig, maar volgens de FB onvoldoende om echte veranderingen in de modal split te krijgen.
9. Met vrijwel alle fietsmaatregelen zijn wij het eens. Hieronder een aantal opmerkingen en kanttekeningen bij de voorgestelde maatregelen.
 - F1: Overtoomseveld/Slotermeer: Voor de FB is vooral van belang het *ongedaan maken van verslechtingen in de noord-zuid routes* de afgelopen jaren, zoals het verdwijnen van fietspaden op de Jan Tooropstraat-Zuid en op de Derkinderenstraat-Noord. Ook zijn verbeteringen nodig in de Burgemeester Fockstraat-Noord met aansluiting richting Sloterpark en in de noord-zuidroutes door de Kolenkitbuurt (zie verder bij maatregel F16).-
 - F2+F13: De Sloterweg - Nieuwe Sloterweg - Schinkelbrug zien wij als een project. *Een heel mooi project*. Het is belangrijk dat Nieuwe Sloterweg en Schinkelbrug gebouwd worden voordat de woningbouw in het Schinkelkwartier start (rond 2025). Anders raken ook in die wijk de vervoergewoontes al verkeerd ingeslepen.
 - F3: Verbreden oost-west-fietsroutes: *Heel goed!* Maak er een meerjarenplan van, waarbij ieder jaar een weg integraal wordt aangepakt. Voor de FB hebben de Plesmanlaan (doorgaande route Hoofddorpplein - Sloterbrug) en de Calandlaan (route naar Vondelpark; toegang tot Station Lelylaan) prioriteit.
 - F4: Fietsparkeerplekken bij metrostations en Westtangent: *Heel goed!* Uit een inventarisatie van FB met Groen Links uit 2019 bleek dat bijvoorbeeld meer fietsplekken nodig zijn bij de metrostations Postjesweg en De Vlugtlaan. Vaak gaat het om het herinrichten van verwaarloosde openluchtstallingen, dus vrij eenvoudig.
 - F6: Fietsroutes markeren: Enkele jaren geleden heeft de FB een voorstel gemaakt voor duidelijke bewegwijzering in Nieuw-West naar belangrijke fietsbestemmingen. Blijkbaar is daar nooit wat mee gedaan. Wij kunnen dat voorstel opnieuw opsturen.
 - F7-F9: Maatregelen voor gedragsverandering. Nuttig, maar vrijblijvend. Wij zien meer in een focus op *veelbelovende doelgroepen, gecombineerd met fysieke maatregelen*. Bijvoorbeeld: Fietsles op basisscholen, gecombineerd met een schoolstraat (voor en na schooltijd kunnen auto's niet parkeren binnen 100 meter van de school, waardoor a) ouders met de auto verder moeten lopen; b) lopende en fietsende kinderen minder gevaar lopen). Of beperking van werkparkeren, gecombineerd met een mobiliteitspakket zoals al gebruikt wordt op de Zuidas (Ringzone, Schinkelkwartier). In 2012 heeft de FB concrete voorstellen

gedaan voor meer fietsen in Nieuw-West in het rapport *Wijken voor de Fiets - Nieuw West*. Daarin vindt het stadsdeel een schatkamer aan werkzame voorstellen. Gebruik die!

- F10: Fietsparkeren bij woningen. Daar heeft Nieuw-west inderdaad een behoorlijke achterstand weg te werken. Bij nieuwbouw vindt bewoners parkeren in principe inpandig plaats, maar fietsnietjes buiten blijven nodig voor bezoekers en kort parkeren van bewoners. Bij bestaande bouw moeten goede kortparkeervoorzieningen worden toegevoegd dicht bij de hoofdingangen, eventueel ten koste van autoparkeerplaatsen (10 fietsen op de plaats van 1 auto).

- F11+F12: Snelfietsroute Zuidas – Riekerweg – Oeverlanden – (Schiphol). De FB ziet dit als een project, dat al jarenlang door verwickelingen rond het Zuidasdok niet van de grond komt. Zorg in ieder geval dat het deel Oude Haagseweg - Riekerweg op korte termijn op orde komt. Helaas blijft voorlopig omrijden over de Schinkelsluizen nodig.

- F15+F18: Fietsbruggen Nieuwe Meer en Bretten. Beide 'nice to have' in het kader van het Groennet (blz. 31). Dit zijn dure maatregelen, die voor de FB pas prioriteit krijgen als het fietsnet en het fietsparkeren op orde zijn. En als achterstallig onderhoud van tegelfietspaden is weggewerkt.

- F 16: Noord-zuid (snel)fietsroute in ringsspoorzone. "Het beste is soms de vijand van het goede". Een mooi maar duur initiatief, met pas over 10 jaar kans op succes. Daarop kan Nieuw-West niet wachten. Herstel eerst recente fouten in Slotervaart (zie bij F1). En zet vervolgens in op het maximaal verbeteren van de volgende noord-zuid route: (Sloterdijk) - Kimpoweg - Maj. Fransweg (toekomstig fietspad langs metrobaan) – Berceusestraat – Leeuwendalersweg - Wim Van Estlaan - Jan Tooropstraat - (nieuwe oversteek Lelylaan bij Willem Frogerstraat) – Wittgensteinlaan – Maasluisstraat – Heenwegpad - Handbalpad (Schinkelkwartier, Nieuwe Sloterweg). Op termijn is verlenging naar de Riekerweg wenselijk, maar dat is een dure maatregel onder de A-4 door.

Prioriteiten 2020-2024

10. De *Fietsersbond* is blij dat verbetering van fietsvoorzieningen en verkeersveiligheid tot 2024 prioriteit hebben. Wij stellen twee wijzigingen voor:

1) Toevoegen F11 Riekerweg - Oeverlanden. Dit kan echt niet wachten op het Zuidasdok, temeer omdat dit ook een interessante route wordt voor het Schinkelkwartier richting Schiphol.

2) Vervallen van F7 of F8. Focus op succesvolle mogelijkheden voor gedragsverandering, en verdeel je geld niet over teveel sympathieke maar beperkt affectieve plannen.

Overige opmerkingen

Ten slotte nog enkele opmerkingen die voor veilig en comfortabel fietsen in Nieuw-West belangrijk zijn.

11. *Maatregel A8 Meer en Vaart* Deze weg wordt steeds meer een hoofdpijndossier voor alle vervoersmodaliteiten: kruispunten worden onregelbaar voor auto's (blz. 28); door de hekken van de Westtangent wordt oversteken voor fietsers en voetgangers steeds moeilijker. Kortom, een aantrekkelijke 'stadslaan', zoals voorgespiegeld in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, is verder weg dan ooit. De FB betwijfelt of eenrichtingsverkeer voor auto's dit beeld voldoende zal veranderen. In ieder geval is op korte termijn een *tweerichtingsfietspad aan de westzijde* nodig. Spookrijden door fietsers is, na het plaatsen

van de hekken rond de OV-baan, op dit moment onvermijdelijk.

12. *Snorfietsen op de rijbaan* ontbreekt ten onrechte in het Mobiliteitsplan. Na het gebied binnen de A-10, moeten snorfietsen zo snel mogelijk overal in Amsterdam naar de rijbaan. Vooral in Nieuw-West maken jonge snorfietzers met hun levensgevaarlijke capriolen het leven van fietsers op te smalle fietspaden onveilig. De FB gaat ervan uit dat het stadsdeelbestuur dit doel, van groot belang voor veilig en comfortabel fietsen, ondersteunt.