

Fietzersbond Amsterdam
WG-plein 84
1054 RC Amsterdam
T: 0206854794
E: amsterdam@fietzersbond.nl

Aan: Gemeente Amsterdam
fietshroutenieuwmarkt@amsterdam.nl

Datum: 24-06-2021

Betreft: Inspraak Fietsroute
Nieuwmarkt

Geachte heer, mevrouw,

Namens de Fietzersbond Amsterdam, wil ik reageren op het Voorlopig Ontwerp Fietsroute Nieuwmarkt.

Inleiding

Op 20 april jl. zijn een aantal vrijwilligers in de gelegenheid geweest om mondeling van gedachten te wisselen met mevr. Van Stijn en dhr. Ebbink. Ondanks dat dit gesprek later heeft plaatsgevonden dan wij hadden gewenst, willen wij hen daar hartelijk voor bedanken. In het gesprek hebben wij aangegeven dat er weliswaar een aantal knelpunten wordt opgelost, maar dat op een aantal belangrijke punten het comfort en veiligheid van fietsers in het voorliggende ontwerp in ernstige mate verslechtert. Daarnaast vinden wij de aannahme dat de voorgestelde verkeersbeperkende maatregelen het mengen van fietsers en auto's mogelijk maken erg voorbarig.

Het belang van de Nieuwmarktroute voor de bereikbaarheid en doorgang door het de binnenstad

De fietsroute via de Nieuwmarkt is één van de weinige routes is waarmee fietsers de nauwe en drukke straten in het oudste deel van de stad kunnen vermijden. Dit vermijden is nu nog vaak facultatief, maar door het afsluiten / ontmoedigen van fietsen in sommige straten steeds meer noodzakelijk.

Het belang van de Nieuwmarktroute in relatie tot de 'Sprong over het IJ'

De route via de Nieuwmarkt is een belangrijke schakel binnen de ingrepen van Maatregel 1 van 'Sprong over het IJ' welke via het IJ-pleinveer loopt. De aansluitingen in Amsterdam Noord worden ingrijpend verbeterd, inclusief een nieuwe brug over het Noordhollandsch Kanaal, de pontverbinding wordt geoptimaliseerd door een kortere oversteek waarbij de frequentie wordt geïntensiveerd, waardoor deze gelijkwaardig wordt aan het huidige Buiksloterwegveer.

Het belang van de Nieuwmarktroute in relatie tot Amsterdam Autoluw

Één van de programmapunten van de agenda Amsterdam Autoluw is maatregel 15, die tot doel heeft twee hoogwaardige fietsverbindingen aan te leggen waar de route via de Nieuwmarkt er één van is. Gemeente Amsterdam wil dat er een comfortabele fietsroute wordt gemaakt als andere mogelijkheid voor de auto.

Meerjarenplan Fiets

De route via Geldersekade, Nieuwmarkt, Sint Antoniesbreestraat en Jodenbreestraat maakt onderdeel uit van het Plusnet Fiets. De doelstelling van het Meerjarenplan Fiets (zeker voor het Plusnet) : *‘Fietzers in Amsterdam bereiken hun bestemming via royale, directe, snelle, egale en herkenbare routes. Dit betekent dat fietzers gebruik kunnen maken van een fijnmazig netwerk van autoluwe fietsstraten of vrijliggende fietspaden van ten minste 2,5 meter breed, voorzien van rood asfalt.’*

Afwegingskader: Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken

Volgens Fietzersbond Amsterdam voldoet deze route aan alle voorwaarden (met name na uitvoering van maatregel 1 van ‘Sprong over het IJ’) om in te worden gericht als straat waarbij de fiets dominant is. De concrete uitwerking van een dergelijke inrichting, zoals beschreven in het Afwegingskader (bijlage bij Agenda Amsterdam Autoluw), ondersteunen wij niet. Het is echter niet duidelijk of het Afwegingskader is toegepast in het Voorlopig Ontwerp. Wat wij wel zien is dat de voorgestelde inrichting zal niet leiden tot een royale, directe, snelle, egale en herkenbare fietsroute.

Maatregelen beperking verkeer

Het overgrote deel van het verkeer in de Nieuwmarktbuurt bestaat uit bedrijfsmatig verkeer, het verminderen van parkeerplaatsen en het harder afdwingen van de rechtsaf beweging bij de Geldersekade zal volgens de Fietzersbond Amsterdam slechts een beperkt effect hebben op de hoeveelheid autoverkeer.

01 Herinrichting Gelderse Kade – Meer ruimte voor fietser en voetganger

In de bestaande situatie hebben de fietsers beschikking over een vrijliggend geasfalteerd tweerichting fietspad. Met een breedte van 4,0 m is dit hier geen overmaat, maar het voldoet wel aan de richtlijnen die Gemeente Amsterdam aan fietspaden stelt. Wel is de kruising met de Bantammerbrug kritisch en worden de voetgangers die over het fietspad lopen aan de kadezijde als hinderlijk ervaren. Dit laatste zou mogelijk verholpen kunnen worden door ter plaatse van de Prins Hendrikkade geen aanzet te maken voor een trottoir dat enkele meters verder stopt. Een aantal vrijwilligers van Fietzersbond heeft waarnemingen gedaan en één van de bevindingen was dat het aandeel commercieel verkeer zeer groot was en dat daarvan ca. 20% bestond uit vrachtwagens.

In de nieuwe situatie ziet de FB enkel verslechtering en geen verbetering:

01. Fietzers moeten een smalle rijbaan (3,5m breed) delen met auto- en vrachtverkeer. Hierdoor ontstaan opstoppen en/of gevaarlijke inhaalmanoeuvres.
02. De ruimte voor fietsers neemt af. In zuidelijke richting blijft de fietsstrook 2 meter breed (conform bestaand), maar wijzigt het tegemoetkomende verkeer van fietsers naar auto- en vrachtverkeer. In noordelijke richting neemt de breedte 1,5m toe, maar moet worden gedeeld met auto- en vrachtverkeer dat deze breedte volledig nodig heeft. In de bestaande situatie kunnen fietsers elkaar inhalen, in de nieuwe situatie wordt het inhalen veel riskanter.
03. Er wordt een aantal laad- en losvoorzieningen gerealiseerd, maar wie zich regelmatig in het verkeer begeeft zal opmerken dat veel bezorgers halteren, waar zij moeten bezorgen. Het huidige profiel dwingt om gebruik te maken van de laad- en losvoorzieningen, bij het ontworpen profiel zal in de beleving van bezorgers voldoende ruimte zijn om op straat te halteren omdat via de tegengestelde fietsstrook voorbij kan worden gereden, ook al is dat verboden en gevaarlijk voor tegemoetkomende fietsers.

04. De meeste automobilisten gedragen zich over het algemeen op een wenselijke wijze bij een dergelijke inrichting, maar deze inrichting biedt geen enkele bescherming tegen bestuurders die gevaarlijk rijgedrag vertonen. Het zijn deze bestuurders die een gevoel van onveiligheid teweegbrengen en meer ongevallen veroorzaken.
05. Er zijn aanwijzingen dat o.a. door concurrentie, werkdruk als ook de jonge leeftijd van chauffeurs bij zowel bezorgdiensten als taxi's er een stijging is van het aantal ongevallen te verwachten is. Het aandeel van bezorg- en taxiverkeer is in de Nieuwmarktbuurt zeer groot. Volgens de FB zou met dit gegeven nog kritischer moeten worden gekeken naar het aantal voertuigbewegingen en de hoeveelheid vrachtauto's in relatie tot het opheffen van een vrijliggend fietspad.
06. De drempels bij de kruising met de Bantammerbrug maken het op- en afrijden complexer, niet perse veiliger.
07. De voor fietsers onveilige betonnen rand wordt ingewisseld door hoge rechte stoepranden die evenmin voldoen aan 'Duurzaam veilig'.
08. Het wegdek voor fietsers verslechtert aanmerkelijk. Klinkerbestrating is voor fietsers bijzonder oncomfortabel. Daarnaast is een klinkerbestrating ook aanwijsbaar minder veilig voor fietsers, keramische klinkers zijn bij nat en koud weer aanmerkelijk gladder dan asfalt en kuilen die na verloop van tijd ontstaan leiden tot uitwijkgedrag.
09. Het bestaande conflictpunt waarbij fietsers in noordelijke richting naar de linkerzijde van de rijbaan moeten om op het fietspad te geraken wordt slechts verplaatst naar de kruising bij Prins Hendrikkade; dit wordt niet opgelost.
10. Op de Geldersekade rijden naar verhouding erg veel vrachtwagens voor een straat die zou moeten worden ingericht als erftoegangsweg.

Volgens de FB wordt met deze inrichting wellicht meer ruimte gemaakt voor voetgangers, maar niet voor fietsers en doet deze inrichting geen recht aan het belang van deze route voor fietsers.

02. Herinrichting Geldersekade- Minder ruimte voor de auto

De FB is van mening dat de zeer beperkte maatregelen niet leiden tot een aanzienlijk lager aantal voertuigbewegingen. Ook leidt het schrappen van parkeerplaatsen niet tot meer ruimte in het profiel voor fietsers.

03. Nieuwmarkt- het verminderen van het aantal conflictpunten

In de bestaande situatie levert de rijbaan aan de noordzijde van de Nieuwmarkt en de kruising met de Bantammerbrug een complexe situatie op met het kruisende fietsverkeer. Dat de rijbaan aan de noordzijde wordt opgeheven ondersteunen wij van harte, maar ten aanzien van de Bantammerbrug zouden wij graag zien dat deze in het geheel niet toegankelijk is voor autoverkeer, ook niet voor bestemmingsverkeer.

04. Nieuwmarkt- Veiligheid voor overstekende voetgangers

Fietzersbond Amsterdam staat positief ten opzichte van het aanbrengen van een steunpunt bij de voetgangersoversteekplaats, maar deze moet wel zo worden vormgegeven dat er geen vernauwing ontstaat waardoor fietsers in noordelijke richting in de verdrukking komen met het autoverkeer.

De inrichting van de fietsroute dwars over de Nieuwmarkt is niet geheel duidelijk, aandachtspunten zijn in ieder geval de vormgeving van de drempel en het wegdek op de fietsroute, het is begrijpelijk dat deze niet in asfalt wordt uitgevoerd, maar dient wel voldoende comfortabel voor fietsers te zijn.

05. Nieuwmarkt- Ruimte voor de fiets

Hoewel extra ruimte in het profiel een verbetering zou zijn, vragen wij ons af of dit voldoende is. Een vrijliggend tweerichtingenfietspad zou de conflicten met het bestemmingsverkeer en laden- en lossen sterk verminderen.

06. Brederoplein - Ruimte voor fietsparkeren, vervoer over water en groen op Brederoplein (aparte besluitvorming en uitvoering)

Fietzersbond Amsterdam staat positief ten opzichte van vervoer over water. Wel hebben wij vragen ten aanzien van het natransport, vindt dit nog steeds plaats met auto's of alleen met LEV's?

07. Sint Antoniesbreestraat- Ruimte voor de voetganger en fiets

De ruimte in de Sint Antoniesbreestraat is zeer beperkt, volgens de FB zou de enige juiste oplossing zijn om deze straat in het geheel af te sluiten voor autoverkeer en hier een breed geasfalteerd tweerichtingenfietspad aan te leggen.

08. Sint Antoniesbreestraat- verbeteren veiligheid afslaand fietsverkeer en overstekende voetgangers bij de kruising Nieuwe Hoogstraat

Het steunpunt is een goede toevoeging om de kruising overzichtelijker te maken. Wel is de huidige aansluiting door middel van een uitritconstructie bij de Nieuwe Hoogstraat slecht leesbaar voor met name toeristen. Het heeft onze voorkeur om deze kruising als normale kruising (met haaiantanden) in te richten zodat deze kruising vlot en veilig kan worden gebruikt door fietsers. In ieder geval dienen de huidige te steile en te hoekige drempels vloeiender aangelegd te worden.

09. Jodenbreestraat- kleine aanpassingen fietspaden en fietsparkeren

Fietzersbond Amsterdam zou hier graag meer ambitie zien. Het zou volgens ons wenselijk zijn dat de bestaande fietspaden niet alleen visueel, maar vooral ook fysiek worden verbreed. Ook vinden wij de huidige oversteek in oostelijke richting naar het Meester Visserplein ongelukkig. Andere aandachtspunten zijn het zebrapad ter hoogte van het kantoor van de Dienst Wonen, Zorg en Samenleven, deze is kort geplaatst op een voor fietsers drukke kruising.

Conclusie

In het voorlopig ontwerp zitten een aantal positieve aspecten zoals het aanbrengen van steunpunten, het opheffen van de rijbaan ten noorden van de Nieuwmarkt en het wijzigen van de aansluiting op de Prins Hendrikkade. Dit laat echter onverlet dat meerdere kansen om dit deel van Amsterdam echt autoluw te maken niet worden aangegrepen. Ook wordt de kans om hier een snelle en veilige fietsroute aansluitend op de veren naar Noord te verwezenlijken niet benut. Ten aanzien van de Geldersekade voorziet Fietzersbond Amsterdam een transitie van een wellicht niet optimaal vrijliggend fietspad naar een oncomfortabele straat waar fietsers gehinderd of erger nog in gevaar worden gebracht door zowel rijdend als halterend auto- en vrachtverkeer met een in het beste geval een middelmatig wegdek wat binnen enkele jaren zal degraderen naar een onveilig en zeer oncomfortabel wegdek.

Volgens de Fietzersbond voldoet dit ontwerp op veel onderdelen niet aan de doelstellingen zoals genoemd in het Meerjarenplan Fiets, Duurzaam veilig en evenmin aan de doelstellingen van Maatregel 15 van Agenda Amsterdam Autoluw zelf, terwijl dit de aanleiding is voor het project zelf. Zelfs de door de Fietzersbond zwaar bekritiseerde bijlage 'Afwegingskader: Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken' geeft aan dat op deze route andere afwegingen meer opportuun zijn dan het huidige ontwerp.

Dat Gemeente Amsterdam een plan heeft kunnen ontwikkelen waarbij een vrijliggend fietspad op een voor fietsers belangrijke route wordt opgeheven ten gunste van een beduidend slechter alternatief is voor Fietzersbond Amsterdam onbegrijpelijk. Andere (wereld)steden zijn naar Nederlands voorbeeld een inhaalslag aan het maken ten aanzien van fietsvoorzieningen en veiligheid voor fietsers. Amsterdam heeft niet alleen last van remmende voorsprong maar lijkt vooral ook een verkeerde weg in te zijn geslagen en daarmee internationaal het lachertje van de klas te worden. Dit plan neemt een voorschot op de agenda Amsterdam Autoluw, dat nog niet is gerealiseerd en waarbij Gemeente Amsterdam weinig progressie lijkt te maken.

Fietzersbond Amsterdam vraagt om een ontwerp dat een fietsstad als Amsterdam waardig is of anderzijds enkel de zogenaamde 'no regret' maatregelen door te voeren. Deze 'no regret' maatregelen zijn volgens de Fietzersbond Amsterdam het verbeteren van voetgangersoversteekplaatsen, het wegnemen van de rijbaan aan de noordzijde van de Nieuwmarkt en de hoeveelheid parkeerplaatsen te verminderen zodat er, zonder afbreuk te doen aan de fietsvoorzieningen, meer ruimte voor voetgangers ontstaat.

Namens Fietzersbond Amsterdam met vriendelijke groet,

Bernard Blokzijl

Bijlage: Voorbeelden slecht wegdek door klinkerbestrating

Voorbeelden klinkerbestrating.



Oneven zijde Spiegelgracht. Deze bestrating is ca. 10 jaar oud. Door verzakking begint het voegwerk te wijken en stenen los te liggen. Rondom het putdeksel ligt het straatwerk niet vlak met het putdeksel.



Kruispunt even zijde Spiegelgracht, oneven zijde Prinsengracht. De kwaliteit van de bestrating rondom het putdeksel is slecht. Deze bestrating is niet alleen oncomfortabel en gevaarlijk, maar heeft ook een armoedige uitstraling.



Oneven zijde Vijzelstraat tussen Reguliersdwarsstraat en Muntplein. Deze bestrating ligt hier slechts enkel maanden en in deze korte tijd is er al een kuil ontstaan, ligt de tegel met het fietssymbool scheef in de bestrating en zijn meerdere klinkers gebroken. De geasfalteerde rijbaan is wel vlak.