

Fietsersbond Amsterdam
WG-plein 84
1054 RC Amsterdam
T: 0206128445
E: amsterdam@fietsersbond.nl



Aan Mevrouw A. van Baar
Marnixnoord@Amsterdam.nl

Datum: 26 juli 2020

Betreft: Inspraakreactie Fietsersbond Concept
NvU Marnixstraat Noord

Bijlagen: 1

Fietsersbond Amsterdam
WG-plein 84
1054 RC Amsterdam
T: 0206128445
E: amsterdam@fietsersbond.nl

Inspraak reactie Fietsersbond Concept Nota van Uitgangspunten Marnixstraat Noord.

1. Vanaf 1 juni tot 1 augustus 2020 ligt de concept Nota van Uitgangspunten voor de Marnixstraat Noord ter inspraak (verder NvU). De gemeente wil de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Brouwersgracht opnieuw inrichten. Het moet beter worden qua verkeersveiligheid, voor fietsers, voor het openbaar vervoer en qua leefklimaat. De Fietsersbond afdeling Amsterdam onderschrijft die doelstellingen.
2. Voor de inrichting worden twee varianten voorgesteld: een fietsstraat-variant en een fietspad-variant. De gemeente spreekt een voorkeur uit voor de fietsstraat-variant, overigens op basis van een verre van complete afweging (NvU, blz. 36). In deze discussie **kiest de Fietsersbond uit volle overtuiging voor de fietspad-variant**. Hoofddargument is dat fietspaden veiliger zijn voor fietsers dan te smalle fietsstraten. Bovendien zijn wij van mening dat comfortabel doorfietsen beter gediend is met 2,5 meter brede fietspaden dan met te smalle fietsstraten.
3. Betere voorzieningen voor fietsparkeren zijn noodzakelijk. Tenminste de helft van de servicestrook is nodig voor fietsnietjes of fietsenrekken. Pas dan is het mogelijk om rondslingerende fietsen op stoepen tegen te gaan.
4. Alternatieven: In alle voorstellen is de beschikbare ruimte eigenlijk ontoereikend voor alle functies. De Fietsersbond geeft u twee overwegingen mee:
 - a. Onderzoek de mogelijkheid van eenrichtingverkeer van Marnixplein naar Brouwersgracht. Randvoorwaarde is dat de hoeveelheid verkeer van zuid naar noord beheerst kan worden.
 - b. Hef tussen Bloemgracht en Marnixplein beide servicestroken op ten gunste van bredere stoepen en fietspaden.
5. Procedureel maakt de Fietsersbond bezwaar tegen de wijze waarop de enquête uitgezet is. Zie onze website <https://fietsersbond.amsterdam/marnixstraat-n>.

Hieronder vindt u een toelichting op de punten 2, 3 en 4. Als bijlage is ons raadsadres dd 27/5/2020 toegevoegd voor een uitvoerige toelichting op de maatvoering van de fietsstraten.

Toelichting

ad 2. Fietsstraat of fietspad?

De Fietsersbond Amsterdam kiest uit volle overtuiging voor de variant met fietspaden. Die biedt fietsers, maar ook voetgangers, meer ruimte. De fietspaden worden breder dan ze nu zijn, en de stoepen ook. In de variant met fietsstraten krijgt het OV een autovrije baan, maar fietsers en voetgangers moeten het met minder ruimte doen. Ook wordt de fietsstraat extreem smal (slechts 3,70 meter ¹).

In de bijlage (een raadsadres van de Fietsersbond dd 27 mei 2020 over de breedte van straten met gemengd verkeer) wordt een uitvoerige onderbouwing gegeven waarom 3,70 meter veel te smal is voor een veilige fietsstraat.

Bij deze breedte kan een vrachtauto of bestelbus een fietser niet inhalen, maar zal deze wel opjagen. Ook zullen stoppende bestelbusjes achteropkomende fietsers tegenhouden en daarmee de doorstroming van fietsers moeilijk maken. Tot slot is een smalle fietsstraat gevaarlijk voor kwetsbare fietsers, zoals ouderen en kinderen en mensen die het verkeer niet horen aankomen. De fietsstraat in noordelijke richting is extra gevaarlijk omdat die volgens de NvU tevens zou moeten dienen als uitrukroute voor de brandweer.

De Fietsersbond is het oneens met de afwegingsmatrix in tabel 4.5 (NvU, blz. 36). Het klopt dat fietspaden conflicten tussen auto's en fietsers verminderen. Maar comfortabel doorfietsen is naar onze mening meer gediend met 2,5 meter brede fietspaden dan met een fietsstraat van slechts 3,70 meter breed. Op dat aspect scoren goede fietspaden minimaal gelijk aan te smalle fietsstraten. In de NvU staat verder nog: "auto's worden door meerijden op de fietsstraat gedwongen maximaal 30 km/uur te rijden" (NvU, blz. 45). Dat getuigt van een cynische kijk op de rol van fietsers als 'auto-opvanger'.

De fietspad-variant heeft bijkomende voordelen boven de fietsstraat variant die ten onrechte niet meegewogen zijn. In de fietspad-variant is, in tegenstelling tot de fietsstraat-variant, nog ruimte door twee marge-stroken van 70 en 90 centimeter breed. Dus het hele wegprofiel is niet bij voorbaat volgepland. Die marges zijn nuttig en noodzakelijk voor het veilig oversteken van voetgangers en fietsers, die hun fiets aan de andere kant van de rijbaan in de flexstrook moeten zetten.

Ook op het gevaarlijke kruispunt in de Marnixstraat bij de oversteek Marnixplantsoen/ Nieuwe Willemstraat (Hoofdnet Fiets) geven de marges ruimte voor een veiliger ontwerp. Oversteken is in de fietsstraat variant aanzienlijk lastiger omdat de oversteeklengte zonder rustpunten bijna 2x zo groot is, terwijl marges ontbreken.

Samengevat wordt de veiligheid van fietsers en voetgangers beter gediend met de fietspad-variant.

ad 3. Fietsparkeren

Betere voorzieningen voor fietsparkeren in de Marnixstraat Noord zijn noodzakelijk. De NvU is daarover weinig concreet. In deze dichtbevolkte straat is ongeveer de helft van de flexstrook nodig voor fietsnietjes of fietsenrekken. Pas dan is het mogelijk om rondslingerende fietsen op de -in beide varianten smalle- stoepen te voorkomen. Zo'n inrichting van de flexstrook is mogelijk. Het aantal absoluut noodzakelijke parkeerplekken, voor laden/lossen en gehandicapten, is immers beperkt: 19 van de 108 plaatsen (NvU, blz. 21). Naast deze parkeerplekken en eventuele vuilcontainers is er daarom genoeg ruimte voor extra fietsparkeervoorzieningen.

Tevens raden wij aan om buurtstallingen te realiseren, bijvoorbeeld onder het Eerste Marnixplantsoen.

¹ Niet alleen is de fietsstraat smaller dan de CVC-richtlijnen, maar bovendien is bij parkeerplaatsen langs fietsstraten en fietsstroken een schampstrook van 0,50 meter nodig om fietsers te beschermen tegen openslaande autoportieren. Die ontbreekt hier volledig, terwijl de parkeerplaatsen met 2,00 meter breedte bovendien aan de krappe kant zijn (smaller dan de huidige parkeerplaatsen!), zodat brede auto's uit zullen steken over de fietsstraat (of op de toch al smalle stoep zouden moeten parkeren). Dit maakt de fietsstraat van slechts 3,70 meter nog smaller en gevaarlijker.

Ad 4. Alternatieven

4.1 *Marnixstraat tussen Marnixplein en Brouwersgracht*

Het bevreemdt ons, dat de gemeente in alle varianten uitgaat van blijvend tweerichting verkeer voor auto's. Zonder verdere onderbouwing "wordt eenrichtingverkeer tussen Marnixplein en Brouwersgracht afgeraden" (NvU, blz. 8 en 27). Dit dogma legt een onnodige last op dit project, want:

1. Ervaringen elders in de stad laten duidelijk zien dat tweerichting fiets, tweerichting OV en tweerichting auto niet verantwoord in te passen zijn in een smal straatprofiel van 18-20 meter. Terecht is bij andere delen van de Binnenring, zoals de Weteringschans en de Marnixstraat Zuid, dan ook gekozen voor eenrichting autoverkeer. Met bovendien minder autoverkeer door een 'zachte' knip, dat wil zeggen alternerend eenrichtingsverkeer.
2. In de NvU staat dat veel van het noord-zuid verkeer op dit deeltraject sluipverkeer is via de Brouwersgracht (NvU, blz. 20). Dit sluipverkeer hoort via de Nassaukade te gaan. Sluipverkeer is ongewenst uit oogpunt van verkeerscirculatie en verkeersveiligheid. Het ligt daarom voor de hand om sluipverkeer noord-zuid na herinrichting uit de Marnixstraat Noord te weren.
3. De NvU rept echter niet over het sluipverkeer van zuid naar noord dat tussen Bloemgracht en Haarlemmerplein rijdt om de files op de Nassaukade te ontlopen, terwijl dit er volgens onze waarnemingen wel is.
4. De stadsdeelcommissie Centrum heeft op 23 juni 2020 gevraagd om voor dit deeltraject eenrichtingverkeer voor auto's in de zuid-noord richting te onderzoeken. De Fietsersbond vraagt om dit te combineren met maatregelen of een knip die toename van het verkeer in noordelijke richting voorkomt².

4.2 *Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein*

In de fietspad-variant zijn de fietspaden hier 2,00 meter breed. Dat is breder dan de huidige fietspaden, maar ze voldoen niet aan de breedtenorm van 2,50 meter. Het voetpad is aan de oneven zijde zelfs in de fietspadvariant smaller dan nu. Wij doen een voorstel om voor fietspaden en voetpad extra ruimte te vinden. In het verleden is aan de Fietsersbond toegezegd dat met de komst van de Singelgrachtgarage de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein fietspaden zou kunnen krijgen door het opheffen van alle parkeerplaatsen in de Marnixstraat en de zijstraatjes, omdat zoveel parkeerruimte beschikbaar komt in de directe omgeving. In dit deel van de straat zijn aan beide zijden kades waar geparkeerd kan worden. Bovendien zijn er 4 brede zijstraatjes waar het fietsparkeren en de vuilcontainers en enkele invalidenparkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. De maximale loopafstand tot deze voorzieningen is dan minder dan 75 meter dus lager dan alle normen. Wij vragen u om voor dit deel van de straat een variant uit te werken zonder flexibele stroken (maar met marges).

Rob Versfeld (06-83771975)

Jeroen Verhulst

Frans van der Woerd

² Invoering van eenrichtingverkeer in de Marnixstraat zal leiden tot toename van het autoverkeer in de overblijvende richting doordat de buurtontsluiting van de Jordaan (gedeeltelijk) via de Marnixstraat moet plaatsvinden. Verkeer van en naar de Willemsstraat en Westerstraat kan deze straten niet rechtstreeks bereiken vanaf de Nassaukade maar moet een stukje door de Marnixstraat rijden. Tevens zal maatregel 17 van het programma Autoluw tot gevolg hebben dat een groter deel van de ontsluiting van de Noord-Jordaan via de westkant gaat plaatsvinden.



ADRES AAN DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM

inzake verzoek een beleidskader 'Ruimte voor de fietser bij gemengd verkeer op te stellen'
27 mei 2020

Geachte leden van de gemeenteraad,

De Fietsersbond Amsterdam heeft kennis genomen van het Beleidskader '*Ruimte voor de voetganger*'. Wij zijn het eens met de gemeente dat de voetganger meer ruimte verdient en dat voetgangers zich comfortabel en veilig door onze stad moeten kunnen verplaatsen. In het bijzonder spreekt de heldere en controleerbare benadering ons aan die hier gekozen is: uitgaan van de maatgevende voetganger, dat wil zeggen: lichaamsbreedte, afstand tot andere voetgangers bij zowel meelopen als tegenkomen, afstand tot gevel en trottoirband. Dit resulteert in een ondergrens voor vrije doorloopruimte van 1,80 meter en een minimale streef ruimte van 2,00 meter. Afhankelijk van het aantal voetgangers worden de normgetallen hoger.

Een vergelijkbare benadering ontbreekt als het gaat om de ruimte voor de fietser bij gemengd verkeer. Voor de breedte van straten met gemengd verkeer zijn er namelijk geen duidelijke en heldere normen. Minimum-breedtenormen zijn er wel voor fietspaden en fietsstroken in de CVC-leidraad. Die normen voldoen in de meeste gevallen, dus daarvoor is geen nieuw beleid nodig.

Wat nergens in Amsterdamse richtlijnen of een afwegingskader is vastgelegd, is de minimumbreedte van rijbanen voor gemengd verkeer, waar auto en fiets van dezelfde rijbaan gebruik maken (voor fietsstraten zie hieronder). De landelijke normen in het ASVV voor 30 km-straten dateren van twintig jaar geleden en voldoen niet meer nu auto's en de steeds talrijker bestelbussen en vrachtauto's alsmar breder zijn geworden. Ze waren bedoeld voor woonstraten en niet voor de drukke straten die nu overal in Amsterdam tot 30 km-weg worden omgevormd. De Fietsersbond wordt bij dergelijke herinrichtingen steeds vaker geconfronteerd met een te smalle wegbreedte. Deze ontwikkeling is strijdig is met de Agenda Autoluw, die 'meer ruimte voor de fiets' als motto hanteert.

Een speciale vorm van gemengd verkeer is de fietsstraat. Over de breedte van fietsstraten is in de CVC-leidraad niets vastgelegd. Wel is er discussie hierover in het kader van het concept-'*Afwegingskader Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken*'. Daarin wordt voor fietsstraten een minimumnorm van 3,50 m voorgesteld. Die norm wordt niet onderbouwd.

Om een indruk te geven van waar onze zorg op gebaseerd is, volgen hierna twee foto's van de net aangelegde fietsstraat op de Weteringschans, die hier 4,00 meter breed is. De fietser komt hier in de knel. Dit is geen veilige situatie voor kwetsbare fietsers zoals ouderen en

kinderen¹. De CROW-maatvoeringsnormen (zie bijlage) leiden tot een minimummaat van 4,50 meter. Dit is ook de breedte van de fietsstraat in de Sarphatistraat. De Fietsersbond vindt een norm van 3.50 m dus veel te krap.

Nog erger is een te smalle rijbaan op een rijweg voor gemengd verkeer die te druk is voor een fietsstraat. Dat dreigt zich voor te doen in het plan voor de Nieuwezijds Voorburgwal-Noord, waar een rijweg noord-zuid van slechts 3,85-4,00 m breed getekend staat.



Fietser in de knel op de fietsstraat Weteringschans-oost.



¹ Kwetsbare fietsers zijn bijvoorbeeld: ouderen, kinderen en gehandicapten (die vaak meer slingeren dan gewone fietsers) en doven en slechthorenden (die het verkeer niet horen aankomen).

Wij stellen voor om het *'Afwegingskader Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken'* te beperken tot de afweging waar welk type fietsvoorziening moet komen en daarnaast - als logische aanvulling - voor de benodigde rijbaanbreedte een separaat *'Beleidskader Ruimte voor de fietser bij gemengd verkeer'* op te stellen. 'Gemengd verkeer' is daarbij zowel van toepassing op fietsstraten als op overige wegen met gemengd auto- en fietsverkeer.

Op dezelfde manier als in uw beleidskader *'Ruimte voor de voetganger'* kan daarbij gebruik gemaakt worden van maatgevende elementen. De CROW-Fietswijzer levert de maatvoeringsnormen die daarbij als uitgangspunt kunnen dienen. Zie de bijlage bij deze brief.

Bij het ontwikkelen van breedtenormen kan, net als bij het beleidskader voor de voetganger, een relatie gelegd worden met het aantal auto's en het aantal fietsers.

Wij zijn ervan doordrongen dat het in een stad als Amsterdam altijd moeilijk zal blijven om breedtenormen te halen. Maar om balans en transparantie te krijgen in de afwegingen die gemaakt moeten worden, is het van belang dat er naast een beleidskader *'Ruimte voor de voetganger'* ook een beleidskader *'Ruimte voor de fiets bij gemengd verkeer'* komt.

Daarom verzoeken wij u om een dergelijk beleidskader te doen opstellen.

Graag worden wij als Fietsersbond betrokken bij het vooroverleg over zo'n beleidskader.

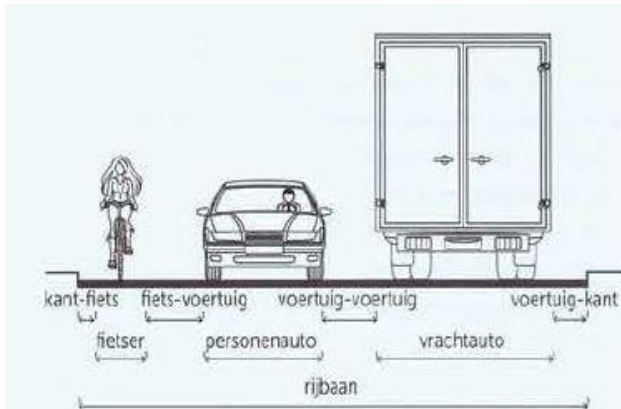
Met vriendelijke groet,

Namens de Fietsersbond Amsterdam,

Florrie de Pater
Voorzitter

Bijlage

Normen van het CROW in de Fietswijzer 2016, blz. 105:



Voorbeeld van een dwarsprofiel met maatsegmenten

Maatsegmenten en het bijbehorende breedteprofiel, voor erftoegangswegen (30 km/h)

Maatsegment	Benodigd breedteprofiel (m)
fiets ²⁾	0,75
bromfiets/snorfiets ⁶⁾	1,00
personenauto ²⁾	1,83
vrachtauto ²⁺³⁾	2,60
fiets – kant (trottoirband hoger dan 0,05 m) ²⁺⁵⁾	0,125
fiets – kant (trottoirband lager dan 0,05 m) ²⁺⁵⁾	0,00
fiets – geparkeerd voertuig ¹⁺⁴⁺⁵⁾	0,50
fiets – fiets (beide rijdend)	0,50
fiets – rijdend voertuig ¹⁺⁴⁾	0,80
fiets – rijdend voertuig bij 50 km/h ¹⁺⁴⁾	1,00
voertuig – voertuig (beide rijdend) ²⁺⁴⁾	0,30
rijdend voertuig – trottoirband ²⁺⁴⁾	0,25

1) waarde vastgesteld aan de hand van onderzoek

2) waarde conform ASVV

3) autobussen worden in dit verband tot de vrachtauto's gerekend

4) onder een voertuig wordt verstaan: alle gemotoriseerde voertuigen op minimaal drie wielen

5) gemeten van de buitenkant van de fiets

6) inclusief spiegels

N.B.: De wegcategorysering volgens 'Duurzaam Veilig' met een onderscheid in Gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) en Erftoegangswegen (30 km/u) is ongeveer twintig jaar oud. In die tijd is de wereld veranderd. Het klopte misschien in de jaren negentig, toen 30 km-wegen vooral te vinden waren in bloemkoolwijken, maar niet meer in de huidige Amsterdamse situatie waar bijna elke weg een 30 km-weg is of wordt.

Bovendien laat een aantal problemen zich niet oplossen vanuit het bestaande denken. De wegcategorysering anno nu moet aandacht geven aan de veiligheid van de fietser en de beleving van de fietser¹

¹ Ontleend aan Greenpaper

Wegcategorysering. Walraad

Verkeersadvisering in opdracht van ROV

Fryslan, 2020