

## **Fietsbeleid in Amsterdam 2022-2026**

### ***Na de woorden, nu de daden***

#### **De woorden**

Voor de vorige gemeenteraadsverkiezingen, in 2018, heeft de Fietsersbond afdeling Amsterdam de [Fietsvisie Amsterdam 2025](#) geschreven. Daarin pleiten wij voor een stad, waar het overal – dankzij ruimte en schone lucht – prettig fietsen is. Dat kan door goede fietspaden, de mogelijkheid om overal de fiets veilig te kunnen parkeren, maar vooral door een fietsveilige omgeving voor jong en oud.

Tot onze vreugde heeft de gemeenteraad de afgelopen jaren plannen aangenomen die de verwezenlijking van onze visie dichterbij brengen. Het belangrijkste is natuurlijk de *Agenda Amsterdam Autoluw* uit 2020. Daarin wordt een samenhangend pakket gepresenteerd om het ruimtegebruik door de rijdende en stilstaande auto terug te dringen. De daardoor vrijkomende ruimte komt ten goede van fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. Ook de *Omgevingsvisie Amsterdam 2050* uit 2021 pleit voor verdergaande stappen in die richting. Zo worden suggesties gedaan voor strategische autoknips binnen de ring A-10, overigens zonder concreet te worden. En zeer hoopvol is het voorstel om vrijwel heel Amsterdam tot 30 km-gebied te maken. De Fietsersbond pleit al jaren voor “30 kilometer als het nieuwe 50”. Wij hopen van harte dat de huidige gemeenteraad voor eind 2021 instemt met vergaande maatregelen in die richting.

#### **De daden**

Intussen blijkt de dagelijkse praktijk weerbarstig. In 2020 heeft de gemeente de uitvoering van het *Meerjarenplan Fiets 2017-2022* tussentijds beoordeeld. Als Fietsersbond hebben wij daar dubbele gedachten over. Ja, bij een flink aantal kruispunten zijn de opstelvakken verbreed en zijn de wachttijden verkort door aanpassing van de verkeerslichten. En ja, er is veel geld gestoken in nieuwe fietsenstallingen rond stations en hotspots, zoals Beursplein en Leidseplein. Maar nee, er is nauwelijks voortgang als het erom gaat alle fietspaden op de veilige breedte van 2,5 meter te brengen. En er is helemaal niets gerealiseerd van de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Goede ontwerpen voor bijvoorbeeld de Weesperzijde, de Linnaeuskade en de Czaar Peterstraat wachten al jaren op uitvoering. Tenslotte valt op dat bij reconstructie van belangrijke wegen als de De Clercqstraat- Jan Evertsenstraat parkeerplaatsen behouden blijven vanwege de huidige parkeerdruk in de buurt. Zo wordt het natuurlijk nooit wat met de goede voornemens uit *Autoluw*.

## **Nu de daad bij het woord**

Alle wensen uit onze *Fietsvisie Amsterdam 2025* blijven van kracht. Met besluiten uit de afgelopen raadsperiode is realisatie dichterbij gekomen. Maar om echt resultaten te boeken, is politieke moed nodig, en focus. Daarom pleiten wij vanuit fietsbelang voor de volgende prioriteiten in het verkeersbeleid in de raadsperiode 2022-2026.

### **1. *Fiets en voetganger op één***

De voetganger en fietser hebben in een autoluwe stad het primaat, daarna komt het OV, zo heeft de gemeente bepaald. We zie nu nog te vaak dat het OV voorrang krijgt boven de fiets en de voetganger. Dan moeten fietsers en voetgangers het doen met te smalle en onveilige routes. Hoewel de Fietsersbond voorstander is van goed en betaalbaar OV, vinden we dat de gemeente veel meer haar motto ('voetganger en fietser op 1 en 2'), waar moet maken. Als voetgangers en fietsers te weinig ruimte hebben of – bij een herinrichting – dreigen te krijgen, zal er serieus gekeken moeten worden naar eenrichtingsverkeer voor de auto en/of knips om het autoverkeer te verminderen. Dan ontstaat ruimte voor andere verkeersdeelnemers.

### **2. *Overal 30 km/u, ook buiten de ring***

Hoe lager de verschillen in snelheid, des te geringer de ernst van de gevolgen bij botsingen. 30 km/u binnen de bebouwde kom van Amsterdam moet overal standaard worden, dus ook in gebieden buiten de ring A-10, zoals Nieuw-West en Zuidoost. Uitzonderingen met 50 km/u kunnen eventueel zijn: het OV (mits de veiligheid dat toelaat) en enkele auto-ontsluitingswegen rond de A-10 (Lelylaan tot Surinameplein; Leeuwarderweg).

### **3. *Behoud bij 30 km/u fietsvoorzieningen in alle drukke straten***

De *Agenda Autoluw* gaat uit van de veronderstelling, dat bij 30 km/u auto en fiets vanzelf kunnen mengen. Dat dus bestaande fietspaden en fietsstroken uiteindelijk kunnen vervallen. Een grote misvatting! Veilig mengen van auto en fiets kan alleen bij weinig auto's met een lokale bestemming: maximaal 250 auto's per richting in het spitsuur of maximaal 5.000 auto's per dag op een tweerichting-weg. Bij meer (doorgaand) autoverkeer moeten bestaande fietsvoorzieningen behouden blijven. En op die voorzieningen mogen vanwege de fietsveiligheid geen gemotoriseerde voertuigen worden toegelaten die harder dan 25 km/u kunnen. Ervaringen tijdens de Corona-pandemie in 2020 hebben de noodzaak hiervan bevestigd: mengen van fiets en auto bleek al meteen gevaarlijk op de Rijnstraat, en ook in de rustiger J.P. Heijestraat bleek gemengd verkeer onveilig. In de Spuistraat komen daardoor dagelijks fietsers in de knel.

Bij gebiedsontsluitingswegen (GOW) blijven aparte fietsvoorzieningen beslist nodig. Tenzij de keuze wordt gemaakt om zo'n GOW af te waarden tot erftoegangsweg met enkel bestemmingsverkeer (bijvoorbeeld de Hagedoornweg in Noord). Als zo'n ETW tot het plus-

en hoofdnet fiets hoort, kunnen fietsvoorzieningen nodig en mogelijk blijven.

#### **4. Aanpakken ontbrekende schakels heeft grote meerwaarde voor de stad**

Verbetering van het fietsnetwerk stagneert al jaren: de afgelopen vier jaar is geen enkele kortsluitroute gerealiseerd, nodig voor een compleet en veilig fietsnetwerk. Ga aan de slag en durf daarbij groot te denken, want ze zijn essentieel voor de Duurzame en Autoluwe stad. Bovendien, investeringen in de fiets hebben een zeer positieve kosten-baten verhouding. Daarom ook moet de gemeente in de periode 2022-2026 definitieve stappen zetten richting “Sprong over het IJ”, met de aanleg van de Oostbrug over het IJ en de fiets/voetbrug richting Zeeburgereiland en IJburg.

Van de eerdere plannen zijn onze prioriteiten tot 2026 de routes Schinkel/Kost-verlorenvaart, Dijkgracht-Oost/IJburg, Erasmusgracht/Foodcenter en routes naar het Distelwegveer. Voor Haven-Stad moeten plannen komen voor het comfortabel en veilig maken van de Plusnet Fietsroutes langs de Basisweg en de Radarweg, en naar het Centraal Station (route Haarlemmerhouttuinen).

#### **5. Centrale Stad bewaakt het Hoofd- en Plusnet Fiets**

Het fietsnetwerk is zo sterk als de zwakste schakel. Vanuit de Fietsersbond merken wij regelmatig dat stadsdelen routes en bestrating voorstaan, waarbij de ‘lange lijnen’ van het netwerk uit beeld verdwijnen. Daarom is het belangrijk dat de verantwoordelijkheid voor Hoofd- en Plusnet Fiets bij de centrale stad blijft. Net zoals dat het geval is voor OV en auto. Daarbij wordt vanwege de vele nieuwbouwgebieden in de stad een jaarlijkse herijking van dit Hoofd- en Plusnet noodzakelijk.

#### **6. In woonstraten één kant parkeervrij**

In de meeste straten neemt autoparkeren nog steeds 20-60% van de openbare ruimte in. De *Agenda Autoluw* pleit terecht voor het omvormen van parkeerplaatsen naar fiets/voet/speelplaatsen in clusters. Dus geconcentreerd. Wij pleiten ervoor om bij reconstructie van woonstraten één kant van de straat helemaal zonder autoparkeerplekken te maken. Dat geeft leefruimte en lucht, en het zet zoden aan de dijk. De ambitie zou moeten zijn dat in de periode 2022-2025 in de stad 20.000 autoparkeerplekken op straat verdwijnen, het dubbele van de afgelopen periode. Dat vraagt andere systemen van parkeervergunningen, bijvoorbeeld maximaal één vergunning per huishouden of een strippenkaart voor een aantal dagen.

#### **7. Fietspaden en fietsstroken in rood asfalt**

Dit is al tientallen jaren beleid in Amsterdam, maar staat steeds meer onder druk. Beginnend met de Vijzelgracht, komen er steeds meer verkeersplannen waar tram en auto asfalt krijgen, maar de fiets genoeg moet nemen met klinkers. Zogenaamd om auto's te

temmen, maar in werkelijkheid pakt dat averechts uit met meer onveiligheid voor fietsers en bovendien faliekant in strijd met het beleidskader *Duurzaam Veilig*. Daarom: voor het Plus- en Hoofdnet Fiets blijven fietspaden en fietsstroken van rood asfalt met voldoende breedte de norm (minimaal 2 meter voor stroken en 2,50 meter voor fietspaden). Om dit beleid goed te verankeren is het noodzakelijk de Puccini-methode voor de inrichting van de openbare ruimte op dit vlak te herijken, zodat niet langer een fraai straatbeeld ten koste gaat van de fietsveiligheid.

#### **8. Naast kortere wachttijden ook minder verkeerslichten en meer rotondes**

Wij zijn blij met het beleid om bij kruispunten de opstelruimte voor fietsers te vergroten en de wachttijden voor verkeerslichten te bekorten. Met het langzaam vorderen van de *Agenda Autoluw* kunnen daarnaast voor fietsers nadelige verkeerslichten op Plusnet fietsroutes verdwijnen (Binnenring op Frederiksplein en Weteringcircuit; Oranje Loper). Streef naar 20 minder VRI's in de komende 4 jaar.

Buiten de ring kunnen kruispunten worden vervangen door rotondes met-fietsers-in-de-voorrang, zoals bijvoorbeeld Meeuwenlaan/Havikslaan (Noord) en Oostoever/Robert Fruinlaan (Nieuw-West).

#### **9. Overal voldoende kortparkeer-voorzieningen voor fietsers**

Fietsparkeergarages rond drukke bestemmingen zijn geschikt voor winkelen, dat wil zeggen een langduriger verblijf op één plek. Maar er blijft behoefte aan ultra-kortparkeren, voor de vlugge boodschap of de vlugge afspraak. Daarom moeten er rond alle bestemmingen (winkels, gezondheidszorg, cultuur) voldoende fietsvakken blijven, eventueel met fietsnietjes. Dit geldt niet alleen binnen de ring A-10, maar zeker ook daar buiten.

En als ondersteunende punten, om Autovrij te laten slagen:

#### **10. Verplichte buurthubs voor pakketdiensten**

De *Agenda Autoluw* stelt voor om per wijk centrale afhaalpunten voor pakketjes te maken. Door de Corona-pandemie is het aantal bestelbusjes fors gestegen, met de daarbij behorende verkeersonveiligheid en irritaties. Voor de komende jaren staan reconstructies gepland van belangrijke stadsstraten als de Kinkerstraat, De Clercqstraat- Jan Evertsenstraat en de Van Woustraat. Gebruik die kans om een aantal laad- en losplekken daar om te vormen tot verplichte buurthubs. Pakketten worden dan gebracht naar één afhaalpunt per wijk. Zonder foutparkeren op fietsstrook, fietspad of rijbaan. Daarom moet er ook een eind komen aan de parkeeronthefing voor bestelbusjes, zodat parkeren buiten de laad- en losplekken strafbaar wordt.

### ***11. Bouw 2 à 3 transferia langs de A-10***

Een noodzakelijke bouwsteen voor succesvol Autoluw is de bouw van autotransferia langs de A-10. Bezoekers moeten hun auto daar parkeren. En bewoners kunnen kiezen uit een duurdere parkeervergunning in hun wijk of een goedkopere plaats aan de ringweg. Tot nu toe is het oorverdovend stil rond deze plannen. In de periode 2022-2026 moeten echt de eerste stappen gezet worden met 2 à 3 transferia. Om bij te dragen aan minder parkeerplaatsen en minder parkeervergunningen in woonwijken (zie punt 6).