

30 km in Amsterdam: *Veilig blijven fietsen*

Commentaar van de Fietsersbond op het beleidsvoorstel ‘30 km in de stad’

De Fietsersbond, afdeling Amsterdam (verder: FB), is zeer positief over het voorstel om vrijwel heel Amsterdam tot 30 km-gebied te maken. De Fietsersbond pleit immers 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.

1. Algemene opmerkingen

In onze adviezen voor de raadsperiode 2022-2026 noemen wij het invoeren van 30 km/u met nadruk. Ons algemene advies aan de gemeente luidt daarbij:

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

Hoe lager de verschillen in snelheid, hoe 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 A-10, zoals Nieuw-West en Zuidoost. Mogelijke uitzonderingen met 50 km/u zijn het OV (mits de veiligheid dat toelaat) en enkele auto-ontsluitingswegen rond de A-10 (Lelylaan tot Surinameplein; Leeuwarderweg).

2. *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 kunnen vervallen. Een ernstige 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. 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 – al langer 30 km/u – bleek gemengd verkeer onveilig, ondanks de autodrempels.

Bij gebiedsontsluitingswegen (GOW) blijven aparte fietsvoorzieningen in principe nodig. Tenzij de keuze wordt gemaakt om de GOW af te waarderen tot erftoegangsweg met enkel bestemmingsverkeer (bijvoorbeeld de Hagedoornweg in Noord).

De FB is tevreden dat invoering van 30 km op korte termijn geen gevolgen zal hebben voor de bestaande fietsvoorzieningen. Vanwege verkeersveiligheid blijven fietsvoorzieningen – in de vorm van fietspaden of fietsstroken in rood asfalt – ook op de lange duur nodig. Dat is altijd het geval als het aantal auto's meer bedraagt dan 250 per richting in de spits, of totaal meer dan 5.000 auto's per etmaal in twee richtingen. Alleen wegen met uitsluitend bestemmingsverkeer kunnen volgens de FB zonder aparte fietsvoorzieningen, tenzij het plus- of hoofdnet fiets betreft. Dan kunnen fietsvoorzieningen nodig blijven. Concreet betekent dat:

- 1) In stadsstraten, straten met veel winkels en voorzieningen, blijven fietspaden of -stroken liggen of worden soms zelfs toegevoegd. Door veel in- en uitparkeren en dubbelparkeren ontstaan veel gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers. Ook na het verdwijnen van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld in het kader van Amsterdam Autoluw, zal het aantal auto's boven de 5.000 blijven, of 2.500 bij eenrichtings-autoverkeer.
- 2) Gebieds Ontsluitings Wegen met 30 km (GOW 30) zullen naar verwachting te druk blijven. Daar blijven aparte fietsvoorzieningen nodig.
- 3) Bij Erf Toegangs Wegen (ETW 30) zal het aantal auto's naar verwachting onder de 5.000 per etmaal blijven. In de meeste gevallen zijn daarom aparte fietsvoorzieningen niet nodig. Bij druk fietsverkeer is een Fietsstraat in rood asfalt te overwegen of behoud van het fietspad of de fietsstrook. Dat is als regel het geval op Plus- of Hoofdnet Fietsroutes.

Daarnaast zijn er twee argumenten om vanuit fietsveiligheid fietspaden of -stroken te behouden:

- 4) Straten met busverkeer op de rijbaan, die door hun grootte en massa extra gevaar veroorzaken, kunnen beslist niet zonder fietsvoorzieningen.
- 5) Ook verbindingen in het Hoofd- en Plusnet Fiets, die niet onder de vorige categorieën vallen, behoeven fietsvoorzieningen. Deze onderdelen van "lange lijnen van het fietsnetwerk" zijn immers bedoeld voor snel, comfortabel en veilig doorfietsen. Doorgaande, eenduidige fietsvoorzieningen zijn nodig om deze functie effectief te kunnen vervullen. Voorkomen moet worden dat er onherkenbare 'lappendekens' ontstaan van fietspaden, woonstraten, afwisselend asfalt en klinkers, zoals de afgelopen jaren in Zuidoost.

Volgens de voorstellen van de gemeente worden vrijwel alle wegen binnen de ring A-10, ten zuiden van het IJ, 30 km. Daar gelden bovenstaande criteria, waarmee in de meeste gevallen bestaande fietsvoorzieningen nodig blijven.

Buiten de ring A-10 en in Noord blijven volgens de voorstellen veel GOWs 50 km/u. De meeste van die wegen behoren tot het huidige Hoofdnet Auto. Hoewel wij deze keuze betreuren, begrijpen wij dat de aard van het naoorlogse wegennet daar anders is dan binnen de ring. Voor die stadsdelen stelt de FB aanvullende criteria voor 50 of 30 km voor:

A) *Op vrijliggende autowegen is 50 km te overwegen.*

De FB snapt de door de gemeente voorgestelde criteria. Belangrijk is dat er over de hele lengte vrijliggende fietspaden zijn. Dat is in bijvoorbeeld Nieuw-West en Buitenveldert inderdaad het geval. Ook waar het fietspadennetwerk onafhankelijk loopt van het hoofdwegennet, met ongelijkvloerse kruisingen, is 50 km in principe acceptabel. Dat is het geval in grote delen van Zuid Oost en Noord. Uitzondering zijn stadsstraten, zie B.

B) *Ook buiten de ring A-10 en in Noord moeten alle stadsstraten, straten met direct aanliggende winkels en voorzieningen, 30 km/u worden. Met veel in- en uitparkeren en regelmatig dubbel parkeren en overstekende voetgangers en fietsers zijn dit extra gevaarlijke straten. Hierin is de gemeente niet consequent.*

C) *De voorgestelde 50 km voor openbaar vervoer in een aantal 30 km stadsstraten is onverstandig. Verschillen in snelheden zijn gevaarlijk voor overstekende voetgangers en fietsers. Hekken langs de tram/busbanen doen afbreuk aan de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van deze belangrijke straten. De FB pleit er dan ook voor om ook het OV in stadsstraten 30 km te maken.*

Voordat wij nagaan wat bovenstaande criteria volgens de FB in de praktijk betekenen, spreken wij nog een aantal zorgen uit.

- Kwetsbare fietsers komen op het fietspad steeds meer in het gedrang door grotere drukte, maar ook door de grotere verscheidenheid in grootte, gewicht maar bovenal ook snelheid. Het verlagen van de maximum snelheid tot 30 km/h op de rijbaan biedt volgens de FB de mogelijkheid om alles wat groter, zwaarder en sneller is dan een normale fietser gebruik te laten maken van de rijbaan ten gunste van de kwetsbare fietsers (10- en 70+) op het fietspad.
- Geloofwaardige invoering van 30 km impliceert het uitbreiden van snelheidsremmende maatregelen. De FB wil dat bij het ontwerp verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers voorop staat, met name voor fietsers en voetgangers.
- Verder vraagt invoering van het 30 km-plan een geloofwaardig budget. Met name buiten de vooroorlogse stad zullen extra drempels e.d. nodig zijn om de 30 km daadwerkelijk af te dwingen. Tenslotte maken wij ons zorgen over de handhaving. Juist op niet extreem drukke wegen zal de neiging blijven om te hard te rijden. Camera's kunnen helpen.

Wij gaan nu in op het grote gebied binnen de ring A-10, ten zuiden van het IJ. Vervolgens op het gebied buiten de ring A-10 en Noord, opgesplitst naar stadsdelen. De genoemde straten zijn niet bedoeld als uitputtende opsomming, maar geven voorbeelden van wat de uitgangspunten van de FB in de praktijk betekenen.

2. Binnen de ring A-10, ten zuiden van het IJ

Tot ons genoegen zien wij dat de gemeente 30 km/u vrijwel uniform wil invoeren binnen de ring A10, ten zuiden van het IJ. Logisch, want in dat vooroorlogse deel van de stad is het druk en zijn vrijwel alle wegen ongeschikt voor harder rijdend autoverkeer.

Wij zijn tegen de uitzondering voor de as Weesperstraat- Wibautstraat. Het is een verkeerd signaal om daar 50 km/u te houden, terwijl er vergevorderde plannen zijn voor een autoknip. Ook de **Piet Heinkade- Panamalaan** moet logischerwijs 30 km worden. Na de uitrit van de Piet Heintunnel komt het autoverkeer immers in het stadsgewoel, met zijstraten en verkeerslichten. Verder wil de FB dat enkele toegangswegen stad-in vanaf de A10 wegens drukte en smalle rijbanen 30 km worden. Het gaat om:

- Haarlemmerweg tussen de A10 en Foodcenter
- Stukje Bos en Lommerweg ter hoogte van de A10
- Amstelveenseweg ten noorden van het IJsbaanpad

Vanwege de op pagina 2 genoemde criteria 1 t/m 5 blijven vrijwel alle fietspaden en -stroken in dit gebied nodig voor de fietsveiligheid.

3. Buiten de ring A-10 en Noord per stadsdeel

In de volgende paragrafen werken wij de toepassing van de criteria van pagina 2 uit voor de verschillende stadsdelen.

➤ **Nieuw-West**

A) *Vrijliggende autowegen met eventueel 50 km/u*

Vrijwel alle wegen die door de gemeente als 50 km zijn aangegeven, met uitzondering van de stadsstraten onder B hieronder. Eventueel nog De Alpen, op dit moment geen Hoofdnet Auto.

Het is ons onduidelijk waarom Oostoever en Louwesweg 50 km moeten blijven.

B) *Stadsstraten met in ieder geval 30 km/u voor auto en OV*

De Burgemeester de Vlugtlaan, de Slotermeerlaan en Tussen Meer worden in de plannen gelukkig 30 km. Maar ook de volgende wegen zouden 30 km moeten worden: Meer en Vaart rond het Osdorpplein, Calandlaan tussen Hoekenesgracht en Baden Powellweg, de Johan Huizingalaan ten noorden van de Plesmanlaan

C) 30 km-staten waar fietsvoorzieningen nodig blijven

- Stadsstraten: hieronder vallen de reeds genoemde stadsstraten Burgemeester de Vlughtlaan, Slotermeerlaan, Tussen Meer, Meer en Vaart, Calandlaan en Johan Huizingalaan. Maar ook de als 30 km aangegeven Osdorper Ban, Laan van Vlaanderen rond Belgiëplein, Koningin Wilhelminaplein.
- Busstraten: de busroutes Antony Moddermanstraat- Ruys de Berenbrouckstraat- Aalbersestraat- De Savornin Lohmanlaan, de Troelstralaan, de Osdorper Ban (zie boven), Louis Davidsstraat- Laan van Vlaanderen- Anderlechtlaan, Calandlaan, Louwesweg, Vlaardingenvlaan, Postjesweg- Robert Fruinlaan.
- Hoofd- en Plusnet Fiets: in ieder geval de route Burgemeester Focklaan- Burgemeester Van der Pollstraat- Oostoever (fietsroute richting Station Sloterdijk) en de Jan Tooropstraat (fietsroute richting Station Lelylaan).

➤ **Noord**

A) Vrijliggende autowegen met eventueel 50 km/u

Op hoofdlijnen akkoord met door de gemeente voorgestelde wegen.

B) Stadsstraten met in ieder geval 30 km/u

Geen

C) 30 km-staten waar fietsvoorzieningen nodig blijven

Hoofd- en Plusnet Fiets: in ieder geval langs de Purmerweg, de Meeuwenlaan, de Weren-gouw (hele straat) en de Buikslotermeerlaan (zuid- en noordzijde).

➤ **Zuid Oost**

A) Vrijliggende autowegen met eventueel 50 km/u

Op hoofdlijnen akkoord met de door de gemeente voorgestelde wegen.

Een uitzondering is de Bijlmerdreef, zie hieronder (B).

B) Stadsstraten met in ieder geval 30 km/u

- De Bijlmerdreef ter hoogte van de winkels van de E-buurt moet 30 km worden.
- Alle GOW 50 wegen die afgewaardeerd worden tot GOW 30, zouden ruim voor het eerste kruising met langzaam verkeer GOW 30 moeten worden en ook zodanig moeten worden ingericht dat het oversteken van deze wegen veiliger wordt, voorbeelden zijn de Dolingadreef, Dubbelinkdreef en Paasheuvelweg.
- Plekken waar hoofdnet - en plusnet fiets, en belangrijke voetgangers routes, een GOW gelijkvloers kruisen, zou deze GOW30 moeten worden.

B) 30 km-staten waar fietsvoorzieningen nodig blijven

Vrijwel alle erftoegangswegen die onderdeel zijn van het hoofd- en plusnet fiets zouden wij graag willen opwaarderen naar GOW 30 of omzetten naar een fietsstraat. Gezien de grote maaswijdte van het hoofd- en plusnet fiets in Amsterdam Zuidoost zou deze opgave beperkt zijn. Ten aanzien van planning en kosten zouden wij willen voorstellen om dit allereerst als basis te nemen voor toekomstige reconstructies en stadsvernieuwingsgebieden om dit vervolgens gefaseerd uit te rollen over de rest van het stadsdeel.

➤ **Buitenveldert**

A) Vrijliggende autowegen met eventueel 50 km/u

Vrijwel alle wegen die door de gemeente als 50 km zijn aangegeven. Een uitzondering is de De Boelelaan-West, zie B hieronder.

B) Stadsstraten met in ieder geval 30 km/u

De De Boelelaan-West, tussen Amstelveenseweg en Buitenveldertselaan, heeft aan beide kanten veel activiteiten van zowel VUmc als de VU. Dat betekent veel overstekende patiënten, studenten en personeel. Tot nu toe wordt geprobeerd om met steeds meer hekken alle oversteken op enkele punten te concentreren. Een heilloze benadering, vooral omdat er aan de noordkant van dit stuk De Boelelaan nog een universiteitsgebouw en kantoren bijkomen.

De overige winkelgebieden zijn al 30 km: het Gelderlandplein ligt in een 30 km-gebied; winkels langs de Buitenveldertselaan liggen aan ventwegen.

C) 30 km-staten waar fietsvoorzieningen nodig blijven

- Stadsstraten: De De Boelelaan West (zie onder B)
- Busstraten: Amstelveenseweg, Van Boshuizenstraat
- Hoofd- en Plusnet Fiets: De Boelelaan, Mahlerlaan, Van Leijenberghlaan

➤ **Haven-Stad**

A) Vrijliggende autowegen met eventueel 50 km/u

De Nieuwe Hemweg is nu nog deels 70km/u. Dat moet omlaag naar 50 of 30. Dit geldt met name bij de oversteek naar het Zonnehoeckpad, waar veel scholieren oversteken.

De Kabelweg, de Contactweg en de Coenhavenweg- Fosfaatweg moeten GOW30 worden, zodra de woningbouw daar start.

B) Stadsstraten met in ieder geval 30 km/u

De Radarweg tussen Haarlemmerweg en Basisweg en de Transformatorweg worden steeds meer stedelijk met functies aan weerszijden. Zodra de woon- en verblijfsfunctie belangrijker wordt moeten deze en andere wegen 30 km worden. Met name de Transformatorweg.

C) 30 km-staten waar fietsvoorzieningen nodig blijven

- Langs alle onder A) en B) genoemde wegen
- Afhankelijk van toekomstige beslissingen over busroutes en over het Hoofd- en Plusnet Fiets in Haven-Stad, kunnen daar andere wegen bij komen.