

## Inspraakreactie ter voorbereiding van nieuw beleid voor Verkeersveiligheid

Van: Fietsersbond Amsterdam

Dd: 6 november 2021

### Introductie

Verkeersveiligheid heeft veel te maken met de inrichting van de weg. Als die inrichting te wensen overlaat voor de kwetsbare verkeersdeelnemer, kan dat gevaar opleveren. Daarom hebben veel van de aanbevelingen hieronder voor het verkeersveiligheidsplan betrekking op de inrichting van de openbare weg en een enkele op het materiaalgebruik.

### Fietspaden

De fietspaden in Amsterdam en vooral binnen de ring zijn te smal en te druk. Een toenemend gevaar vormen de grote, zware en snelle elektrische voertuigen. Dit is met name een probleem binnen de ring. Vooral voor kwetsbare fietsers als kinderen en ouderen maakt dit het fietsen eng en gevaarlijk. We willen dat ook die kwetsbare fietser zich veilig en comfortabel door Amsterdam kan bewegen.

De Fietsersbond pleit voor:

- Fietspaden krijgen een maximumsnelheid van 20 km, zodra Amsterdam 30 km invoert;
- Ook fietspaden in parken krijgen een snelheid van maximaal 20 km. Dit is belangrijk voor de rust en veiligheid op fiets/voetpaden;
- Het fietspad wordt onverplicht. De invoering van 30 km/uur als standaardsnelheid voor auto's, waarschijnlijk *in 2023*, is een uitstekend moment om alle snellere en zwaardere twee- en driewielers naar de rijweg te sturen. Zij kunnen immers goed mee met de 30 km;
- Dit kan direct voor brommers, snorfietsen en speed-pedelecs. Daarnaast dringen we er bij de gemeente op aan om de 'fiets/brommer-nieuwe-stijl' met kenteken en helm naar de rijbaan te sturen. Dat zijn e-bikes, die opgevoerd zijn of makkelijk op te voeren zijn, die illegaal zijn of e-bikes die zonder te trappen kunnen voortbewegen, zoals de zogenaamde fatbikes;
- Meer, betere en slimmere handhaving op snelheid van e-bikes en snellere verbalisering en ontneming van vervoersmiddel;
- Ter bescherming van kwetsbare groepen blijven fietspaden nodig op de nieuwe categorie GOW30 (Gebieds Ontsluiting Wegen met 30 km/uur).

### Gemengd verkeer

Ook fietsen op gemengde rijbanen levert risico's op voor fietsers. Brede auto's op soms te smalle rijbanen en foutgeparkeerde auto's leveren een gevaar voor fietsers op en indirect voor voetgangers als de fietser uitwijkt naar het trottoir.

De Fietsersbond pleit voor:

- Maak rijbanen waar nodig en mogelijk breder, bv door het weghalen aan 1 kant van parkeerplekken, zodat de fietser niet in de knel komt;
- Maak duidelijke fietsstroken, vooral op GOW30 wegen.

### Kruisingen

Kruisingen worden al goed aangepakt door de gemeente, dat valt zeer te prijzen. We vragen de gemeente om deze ingeslagen weg voortvarend voort te zetten.

De Fietsersbond pleit voor:

- De opstelruimte op smalle fietspaden is vaak nog te smal en op veel wegen met gemengd verkeer is nog geen opstelplaats voor fietsers; dus leg meer OFOS-en aan. Gebruik het KIM investeringsgeld goed hiervoor;
- Pas verkeerslichten aan, dus vaker groen voor fietsers;
- Maak meer ruimte op fietspaden bij de kruisingen, zodat fietsers ook makkelijk rechtsaf kunnen zonder gehinderd te worden door andere fietsers.

### Weginrichting

De weginrichting kan voor fietsers gevaren opleveren door bijvoorbeeld slecht wegdek, harde vierkante trottoirbanden of diepliggende putdeksels die fietsers proberen te ontwijken, waardoor ze op straat gaan slingeren. Dit levert gevaarlijke situaties op. Daarnaast gebeurt laden en lossen op het fietspad of fietsstrook zeer regelmatig. Vrijwel alle transport busjes en vrachtwagens hebben een ontheffing, waardoor ze op de rijweg/fietspad kunnen laden en lossen. Dit levert veel gevaar op voor fietsers, vooral als ze uit moeten wijken en met hun wielen in de tramrails komen.

De Fietsersbond pleit voor:

- Geef geen ontheffingen meer uit en trek ontheffingen in;
- Maak meer laad- en losplekken waar dat veilig kan;
- Organiseer meer hubs of afhaalplekken, zodat busjes niet elke particulier langs hoeven te gaan om goederen af te leveren. Dat stimuleer je ook door ontheffingen in te trekken;
- Zorg voor een vergevingsgezinde weginrichting en materiaalgebruik.

### Oversteekbaarheid

Oversteekbaarheid voor fietsers over wegen, die halverwege zijn geblokkeerd met hekken (bv voor vrije trambaan) vormen een probleem: fietsers proberen toch over te steken omdat ze anders te ver om moeten rijden (Nieuw West, Buitenveldert). Ook de oversteekbaarheid voor voetgangers van drukke fietspaden is in Amsterdam vaak problematisch. Onduidelijk is bijvoorbeeld voor fietsers of ze na een groen licht moeten stoppen voor de zebra.

De Fietsersbond pleit voor:

- Maak voldoende oversteekplekken, zodat fietsers niet te ver om hoeven te rijden;
- Maak aan beide kanten tweerichtingsfietspaden;
- Voor overstekende voetgangers op drukke fietspaden: maak een tussenvluchtheuveltje;
- Plaats in hoognodige gevallen verkeerslichten voor fietsers bij zebrapaden op drukke fietspaden.

### Ongevallenregistratie

De politie komt in geval van een ongeluk alleen bij heel ernstig letsel en juist niet bij de meeste fietsongevallen. Uit een telmethode van Veiligheid NL – dat de cijfers van alle afdelingen Spoed Eisende Hulp optelt – blijkt dit vele malen hoger te liggen. Per jaar in totaal 80.000 fietsslachtoffers, van wie 50.000 ernstig. Er is dus onvoldoende informatie beschikbaar over ongelukken, het wordt gewoon niet verzameld. Gebleken is dat er driemaal zoveel ernstige ongelukken gebeuren als geregistreerd worden en nog veel meer iets minder ernstige ongelukken.

De Fietsersbond pleit voor:

- Werk, in samenwerking met de Amsterdamse ziekenhuizen, conform wat nu gebeurt in Friesland en Utrecht, aan een complete inventarisatie van fietsongevallen zodat gevaarlijke locaties aangepakt kunnen worden. Wij bepleiten dat deze inventarisatie transparant gekoppeld wordt aan *blackspots*, en aan maatregelen om gevaarlijke situaties te verbeteren. Ook is het belangrijk het soort voertuig te registreren, waarmee de aanrijding plaatsvond.

### Wat speelt er per stadsdeel

Naast de algemene thema's die in de hele stad of soms in het bijzonder binnen de ring A10 spelen, zijn er enkele thema's speciaal van belang voor de stadsdelen.

#### Zuidoost:

- Vindbaarheid fietsroutes
- Sociale veiligheid
- Oversteekbaarheid fietsers over de dreven
- Laat fietsnet zoals het nu is, breek het niet af

#### Nieuw West:

- Bij hekken langs de trambaan betere oversteekbaarheid en tweerichtingsfietspaden: Meer en Vaart, Pieter Calandlaan, Burgemeester De Vlugtlaan, Slotermeerlaan, Johan Huizingalaan
- Snorfietsen moeten ook hier ook op de rijbaan
- Gevaarlijke dijkwegen: Osdorperweg autoluw, voer geplande knip in de Tom Schreursweg uit
- Pak onveilige wegen aan: Vening Meineszlaan, Comeniusstraat, Jan Tooropstraat

#### Noord:

- Bij vele stadsontwikkelingen verdwijnen er soms stukken uit fietsroutes en omleidingen zijn vaak slecht
- Fietspaden worden nog in tegels aangelegd, gevaarlijk bij verzakking
- Enkele dijkwegen nog gevaarlijk
- Er komt een nieuw groep mensen die meer de fiets zal pakken. Nu nog te veel onveilige locaties. Maak het fietsnetwerk extra veilig
- Auto's rijden te hard, ook doordat de rijbanen zo breed zijn

#### **Centrum:**

- Marnixplein
- Spuistraat: fietspaden gaan weg
- Grachten: profiel moet goed zijn
- Shared space niet altijd veilig, vooral bij veel fietsers of hoofdroutes
- Er verdwijnen veel fietsroutes waardoor andere routes drukker en gevaarlijker worden
- Te veel toeristen, waardoor fietsen soms gevaarlijk is
- Drempels soms gevaarlijk

#### **West:**

- Krappe stadsstraten
- Scooters en snelle ebikes op smalle fietspaden en straten
- Fietsers moeten bij de houthavens drukke wegen kruisen
- Zuid:
- Krappe straten met veel functies
- Zeer smalle buurtstraten die wel functie voor fietsverkeer hebben
- Oversteken over de Stadhouderskade bij bv Vondelpark, Ferdinand Bol, e.a.
- Haarlemmermeercircuit
- Vondelpark: snelheid fietsers
- Drukke schoolroutes op niet echt veilige wegen

#### **Oost:**

- Veel fietspaden en routes afgesloten door bouwwerkzaamheden en zeer slechte omleidingsroutes
- De bereikbaarheid per fiets van IJburg: niet toereikend en leidt tot gevaarlijke situaties. De Nesciobrug heeft een capaciteitsprobleem in de spits en is gevaarlijk in het donker. Als het aantal inwoners verder toeneemt, zal ook de Amsterdamse brug door drukte gevaarlijk worden
- Op sommige fietspaden wegdek slecht door losliggende tegels en provisorisch gedichte gaten
- Een aantal fietspaden erg smal (Molukkenstraat, Wijttenbachstraat, Oosterpark, Linneausstraat)