

Beste raadsleden,

Allereerst wil ik de wethouder van harte complimenteren met het goede interactieve proces en het resultaat van het project Van 50 naar 30. De Fietsersbond Amsterdam is hier heel blij mee. We zien het als een geweldige stap vooruit voor de veiligheid van de kwetsbare deelnemers aan het Amsterdamse verkeer.

Dan de Oranje Loper. Het plan betekent een ingrijpende verandering voor de fietsroute over de De Clerq- en de Jan Evertsenstraat.

In plaats van de huidige fietspaden komt er stad-in een fietsstraat en stad-uit een 'stadsstraat', ofwel een fietsstrook naast de rijbaan. Met de harde randvoorwaarde van een vrije trambaan is dat de enige manier om te zorgen voor 'meer ruimte voor fietsers en voetgangers'. En meer ruimte is hard nodig. De fietspaden zijn inderdaad (te) smal voor de huidige hoeveelheid fietsers.

De plannen voor de Oranje Loper zijn een spannende verandering voor een straat met nog altijd behoorlijk veel autoverkeer (zie Ad 1). De aanleg van een fietsstraat/stadsstraat op deze route is veel ingrijpender dan bijv. de aanleg van een fietsstraat op de Binnenring. Die was al autoluw. Zal het op de nieuwe Oranje Loper nog veilig en prettig fietsen zijn voor kwetsbare fietsers als kinderen en ouderen?

Om ervoor te zorgen dat de Oranje Loper goed (zo goed mogelijk) wordt, vragen we uw aandacht voor de volgende punten:

- Voor de fietsstraat wordt een breedte van 4 meter voorgesteld. Met die breedte kunnen fietsers in de knel komen als bredere voertuigen hen inhalen. Dat zullen voornamelijk kwetsbare fietsers zijn die minder snel rijden. Eerder hebben we u hier ook al op gewezen. Niet voor niets gaat het CROW en het afwegingskader Fietsstraten, -stroken en -paden uit van 4,5m breedte. Voor de De Clercqstraat is het niet makkelijk meer breedte te realiseren. Dat beseffen wij. Maar in de Jan Evertsenstraat achten wij 4,5m beslist haalbaar. (zie ad 2). Wij vragen u met klem het project dit te laten aanpassen.
- Het aantal auto's op deze route is echt nog te hoog voor een fietsstraat. We zouden graag een extra knip voor autoverkeer toegevoegd zien. Het smalle deel tussen Admiralengracht en Admiraal de Ruijterweg zou ons inziens een goede locatie zijn die ook nog voordelen biedt voor een betere verkeersveiligheid. We verzoeken u (een optie hiervoor) toe te voegen aan het ontwerp.
- De herinrichting van de Oranje Loper kan een voorbeeld zijn voor andere straten. Door de effecten van de maatregelen te onderzoeken kan Amsterdam leren van de ervaringen en deze kennis gebruiken bij volgende projecten. We pleiten voor degelijk onderzoek over de effecten van deze maatregelen.

Vriendelijke groet

Fietsersbond Amsterdam

Ad 1:

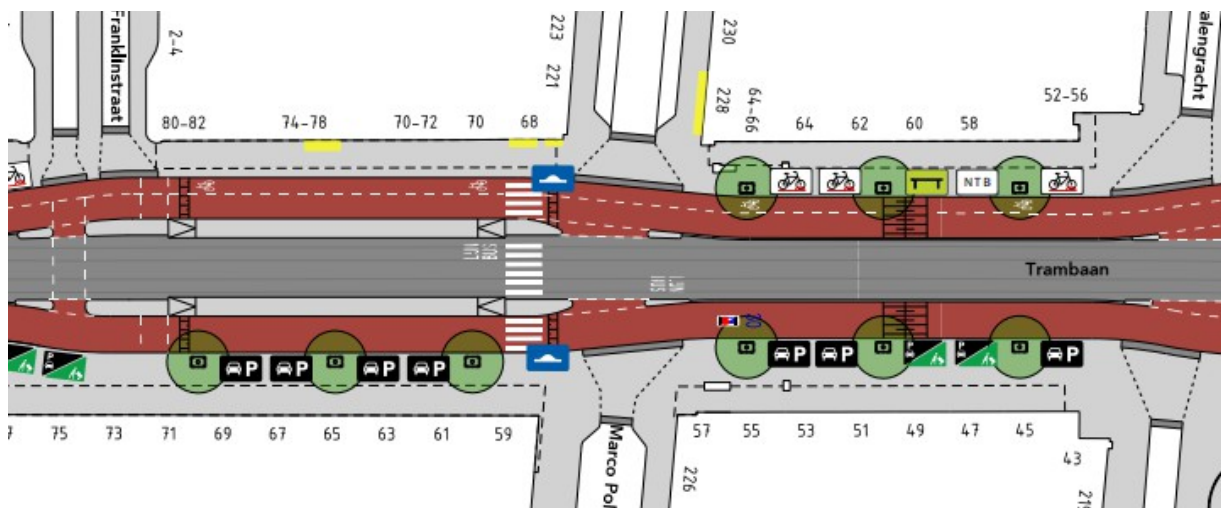
Onze tellingen tijdens de proef met de knips in 2020 laten zien dat er geregeld flink meer auto's rijden dan 200 (250) per uur, het maximaantal voor een fietsstraat. (200 vinden wij max, stad gaat uit van max 250)

locatie	tijd	aantal auto's (in 6 min)		omgerekend per uur	
		stad-in	stad-uit	stad-in	stad-uit
knik Adm de Ruijterweg	wo 25/11 8.32	16	29	160	290
AH Jan Evertsen	wo 25/11 8.45	13	23	130	230
Wiegbrug	wo 25/11 16.44	27	20	270	200
Mercatorplein	wo 25/11 16.57	33	28	330	280
AH Jan Evertsen	vr 26-11 12:20	29	18	290	180
AH Jan Evertsen	di 30-11 9:07	31	20	310	200
Bilderdijkkade	vr 15-1 17:20	12	20	120	200
AH Jan Evertsen	vr 15-1 17:35	37	9	370	90

Ad 2:

Het Projectteam zei in CVC dat meer breedte niet kan vanwege de overkappingen aan de gevel waar vrachtauto's bij inparkeren niet tegenaan mogen komen. Maar dit is alleen bij de tramhalte een echt knelpunt. Elders is er ruimte voor 4,5m fietsstraat, waarbij voor voetgangers meer dan 5 meter trottoir overhouden.

Onderstaande uitsnede laat zien dat ter hoogte van de OV-halte er geen ruimte is om de servicestrook meer naar de gevel te schuiven vanwege de overkapping die is aangegeven met de stippellijn. Bij het wegvak ernaast is die ruimte er wel.



Onderstaande uitsnede (westelijk van bovenstaande) laat zien dat ook hier wel degelijk ruimte is de servicestrook naar de gevel te verplaatsen.

