

Begin december 2022

Advies aan de Commissie MOW

Op 8 december liggen bij de vergadering van de commissie Mobiliteit, Openbare ruimte en Water de stukken over het meerjarenplan Fiets en Verkeersveiligheid voor. Zowel de monitoringrapportages als de voortgang van deze plannen. Graag zouden wij als Fietsersbond een paar opmerkingen bij de stukken willen plaatsen.

Zoals u wellicht weet hebben wij de afgelopen maanden de snelheid van fietsen gemeten, en een Meldpunt Fietsongevallen ingesteld. De rapportages, die ik hierbij voeg, zijn o.i. bijzonder nuttig voor uw beraadslagingen over genoemde onderwerpen. Uit het rapport "Snelheidsmetingen 2022 met een speedgun" blijkt dat veel e-bikes een snelheid van 28 km of meer hebben. De Van Moofs en Fatbikes springen eruit met gemiddelde snelheden van 30 km per uur en soms ook veel meer. Deze rapportage is ook naar de tweede kamer gestuurd ter onderbouwing van de noodzaak maatregelen te nemen tegen opgevoerde e-bikes.

In de brief van de wethouder "Monitor Verkeersveiligheid 2021 en voortzetting aanpak 2023" staat de wens om beter zicht te krijgen op de ongevallen die gebeuren. Wij zijn daar blij mee, omdat uit ons meldpunt fietsongevallen blijkt dat er veel ongelukken gebeuren die niet worden geregistreerd, terwijl letsel wel leidt tot veel psychische, fysieke en materiele schade. Zonder goede registratie komen de risicovolle plekken niet in beeld. Wij pleiten voor snelle invoering van een registratiesysteem zoals Utrecht en Friesland al hebben geïmplementeerd samen met Veiligheid.nl. Als Amsterdam weer iets nieuws gaat bedenken, gaat dat veel langer duren en we hebben het nu nodig!

Overigens komt uit de meldingen naar voren dat veel ongelukken samenhangen met te snelle e-bikes. Uit uw rapportage blijkt dat 67% zorgen heeft over de verkeersveiligheid in onze stad. Wij horen dat mensen stoppen met fietsen vanuit die zorgen en angst. Dus hier moet snel iets aan gedaan worden: handhaaf op opgevoerde e-bikes, kom snel met een maximum snelheid op de fietspaden, stuur de snelle e-bikes naar de rijbaan, verminder op drukke fietsroutes het autoverkeer, maak voldoende brede fietsstraten en behoud waar nodig de fietspaden voor de kwetsbare fietser, etc.

Nog een laatste opmerking over Verkeersveiligheid. Wij pleiten al jaren voor aanpassing van een Puccinrichtlijn voor stoepranden. Die zijn niet vergevingsgezind en dus gevaarlijk waar te weinig ruimte is voor voetgangers en fietsers. Amsterdam liep ooit voorop met aanpassen, maar dat werd door Puccini gestopt. Er is vervolgens onderzoek gedaan, er is een besluit genomen – ook landelijk – en toch blijft Puccini vergevingszinde banden tegenwerken. Daardoor blijft de gemeente – in strijd met het eigen beleid – gevaarlijke stoepranden aanleggen, tegen beter weten in.

Nu even over de monitoring Fiets:

- We zijn blij met de grote hoeveelheid fietsparkeerplekken die erbij zijn gekomen. Helaas nog niet genoeg. En we zien wildparkeren toenemen ook waar er voldoende parkeerplekken aanwezig zijn. Er wordt dan ook weer te weinig gehandhaafd op wrakken;
- Een aantal kruisingen is heel goed aangepakt, complimenten daarvoor. Graag zouden we wel aandacht willen vragen voor de rare kruisingen, waar volgens de wet fietsen langs de hoofdweg

voorrang hebben, maar dan de kruisende fietser blokkeert, zodat de op de hoofdautoweg in de knel komt, zie kruising onderdoorgang Rijks met de Stadhouderskade.

- Waar we echt niet het enthousiasme in het rapport kunnen delen is over de missende schakels. Op de lijst gerealiseerd staan dingen op die niet zijn gebeurd of niet af zijn: Fietspad door de Rai (is er nog niet), Fietsroute Elzenhagensingel-rotonde (niet af, met betonplaten en onderbroken voor bouwwerkzaamheden), Verlagings kruising Buikslotermeerplein (autoweg weggehaald maar fietsroute eindigt in parkeergarage). Het aantal gerealiseerde missende schakels loopt ver achter bij de doelen in het MJP. We pleiten er voor dit extra gewicht te geven in het volgende plan en in 2023. Trots meldt de wethouder het piepkleine stukje 2R-fietspad in de Surinamestraat. Maar in de uitvoering zijn wel tegels toegepast (i.p.v. het door MJP Fiets en Leidraad CVC voorgeschreven asfalt op plus- en hoofdnet fiets). Dit zien we ook elders, met name in Stadsdeel Zuid.
- De stadsdelen hebben een groter mandaat gekregen en bepalen vormgeving en materiaalgebruik op plus- en hoofdnet fiets. Vaak kennen ze het beleid van de gemeente niet of negeren het. De Spuistraat is daar het beste voorbeeld van, maar ook de vele tegelpaden, die we nu zien ontstaan. Ons advies: pleit ervoor om het plus- en hoofdnet fiets ook in vormgeving onder te brengen bij het mandaat van de Centrale Stad.

Wat betreft de voortgang van het MJP en vooral het volgende Fietsplan pleiten wij ervoor om harde doelen te stellen. De doelen die er nu in staan zijn te zacht en moeten echt ambitieuzer willen we een nog betere fietsstad worden. Een beetje meer reflectie en scherpere analyse missen wij ook node in dit plan. Ik sluit dan ook af met een lollige en sprekende constatering in de monitoring MJP:

‘Fietstevredenheidscijfer is gedaald van 7,3 naar 7,1. Interpretatie van de gemeente (p.18): "Waar in 2020 de weersomstandigheden gemiddeld met een 7,0 werden beoordeeld was dit in 2021 een 6,4. Dit kan een verklaring zijn voor de lichte daling in het algemene oordeel over de fietsrit". Zouden zorgen van mensen over drukte op het fietspad en hoge snelheden dan geen rol spelen?