

Reactie op Ruimtelijke verdieping 2^e fietsring

8 januari 2024



WG-plein 84, 1054RC Amsterdam | 020-6854794 | amsterdam@fietzersbond.nl

Samenvatting

- Gebruik de breedte van 4,5 meter voor de fietsstraten als minimum, niet als maximum.
- Herinrichten van wegvakken tot fietsstraat of 'fietsstraat in wording' mag pas plaatsvinden **na** het politieke besluit om d.m.v. autoknips het aantal auto's tot onder de 2.500 per dag per richting te laten dalen. Autoknips bij de Vondelparkbrug en rond het Roelof Hartplein hebben prioriteit.
- Voeg aan de uitgangspunten toe, dat in principe alleen parkeerruimte wordt gemaakt voor laden en lossen. De Kinkerstraat laat zien hoe het moet.
- Onderzoek voor de 2^e fietsring oostelijk van de Ferdinand Bolstraat en noordelijk van de Paulus Potterstraat wegingdelingen met selectief eenrichtingsverkeer en/of auto's op de trambaan, om daar tot autoluwe en fietsveilige straten te komen.

Inleiding

De Fietzersbond, afdeling Amsterdam, is verheugd dat de Gemeente Amsterdam werk wil maken van een volwaardige fietsvoorziening op de tweede fietsring Ceintuurbaan – Roelof Hartstraat – Van Baerlestraat – Eerste Constantijn Huygensstraat – Bilderdijkstraat – Frederik Hendrikstraat. De 2e fietsring vervult een belangrijke rol in het fietsverkeer tussen de stadsdelen binnen de ringweg A-10, wat blijkt uit het intensieve gebruik van 15 a 20.000 fietsers per dag.

Zoals uit de titel 'ruimtelijke verdieping' blijkt, gaat het niet om een concreet plan voor integrale verbetering van de fietsinfrastructuur. Het zou duidelijker zijn om te spreken van 'uitgangspunten voor herinrichting'. Omdat er geen budget wordt gereserveerd, zal de uitvoering stap-voor-stap gaan. Dat brengt gevaren met zich mee: De 2e fietsring zal nog meer dan 10 jaar een lappendeken van goede en slechte wegvakken blijven. Maar belangrijker, per wegvak kunnen nieuwe discussies ontstaan over de wegingdeling ter plekke. Twintig jaar Binnenring laat zien wat daarvan het gevolg kan zijn: van een ruime fietsstraat in de Sarphatistraat is het profiel gaandeweg versmald tot plaatselijk 3,5 meter (Weteringschans, Marnixstraat). Het totale wegprofiel van de 2e fietsring is vrijwel overal breder dan de Binnenring. Daarom zien wij geen reden om van de uitgangspunten af te wijken.

Advies 1: Gebruik de 4,5 meter breedte voor de fietsstraat als minimum, niet als maximum.

Minder auto's

De gemeente constateert terecht dat het aantal auto's 2 à 3 maal te hoog is voor een veilige fietsstraat (blz. 15). Het traject Van Baerlestraat – 1e Constantijn Huygensstraat heeft de meeste auto's (blz. 16). Het verbaast ons dan ook dat er in de verkenning maar beperkt aandacht is voor het terugbrengen van het autoverkeer d.m.v. autoknips. Gelukkig heeft onderzoek uitgewezen dat autoknips bij de Vondelparkbrug, rond het Roelof Hartplein en het Sarphatipark mogelijk zijn zonder onoverkomelijke filevorming elders (blz. 37).

Naar een autoknip op de Vondelparkbrug is al eerder onderzoek gedaan. De Fietsersbond ondersteunt die van harte, want op deze plek is het wegprofiel het smalst en de auto-intensiteit het hoogst. Wij willen vooral een lans breken voor een autoknip bij het Roelof Hartplein. Dit kan relatief eenvoudig door auto's alleen rechtsaf te laten slaan, bijvoorbeeld vanaf de J.M. Coenenstraat alleen rechtsaf richting Roelof Hartstraat. Het aantal conflictpunten tussen auto en fiets neemt zo fors af, mede door minder auto's. Misschien kunnen daardoor de verkeerslichten op die kruising verdwijnen, maar dat zal afhangen van het blijvende tramverkeer en de beste fietsroutes over het plein. Wij kijken daarom uit naar een uitwerking van fietsvriendelijke autoknips aldaar. Nut en noodzaak van een autoknip bij het Sarphatipark worden duidelijker zodra de gevolgen van de recente autoknip in de Van Woustraat-Noord blijken. Misschien kan hier selectief eenrichting autoverkeer een alternatief bieden.

Zonder autoknips zijn volgens de Fietsersbond veilige fietsstraten onmogelijk. Daarom moet eerst duidelijkheid bestaan over vermindering van het autoverkeer voordat aanliggende wegvakken worden aangepakt. Dit geldt ook voor een halfslachtige aanpak met 'fietsstraten in wording'.

Advies 2: Besluitvorming over herinrichting van wegvakken tot fietsstraat of 'fietsstraat in wording' is pas mogelijk na politieke besluiten om d.m.v. autoknips het aantal auto's tot onder de 2.500 per dag per richting te laten dalen.

Autoparkeerplekken moeten vervallen

Het bevreemdt de Fietsersbond hoe weinig aandacht de *Ruimtelijke verdieping* geeft aan het autoparkeren. Impliciet wordt er blijkbaar van uitgegaan dat de meeste parkeerplekken terugkomen, voortaan aan de rand van de fietsstraat. Wij vinden dit kortzichtig en onverstandig. De gemeente constateert terecht dat de betreffende straten overwegend 'stadsstraten' zijn, met veel horeca en winkels (blz. 11). Kortom, met een belangrijke verblijfsfunctie. Langsparkeren betekent veel in- en uitparkerende personenauto's met risico's voor de fietsveiligheid. In het kader van het streven naar goede verblijfskwaliteit en autoluw is het onzinnig om ook in de toekomst veel straatruimte te laten opslokken door parkerende auto's. Dit moet anders. Dat het anders kan bewijst de geslaagde herinrichting van de Kinkerstraat: alleen parkeerruimte voor laden/lossen, naast veel ruimte voor lopen en fietsparkeren.

Advies 3: Voeg aan de uitgangspunten toe, dat in principe alleen parkeerruimte wordt gemaakt voor laden en lossen.

Wegindeling

Wij zijn akkoord met de standaard van een 4,5 meter brede fietsstraat. Die komt overeen met eerder afgesproken principes. Zoals in de inleiding al gezegd, zien wij – gezien het zeer drukke fietsverkeer – 4,5 meter als ondergrens, niet als maximum.

De Fietsersbond vindt het voorbarig om per definitie uit te gaan van overal fietsstraten in beide richtingen. Op het centrale deel met meerdere tramlijnen (Plusnet OV tussen Ferdinand Bolstraat en Paulus Potterstraat) ligt dat voor de hand. Maar op de meer perifere delen met een enkele tramlijn kunnen alternatieven tot prettiger en autoluwere straten leiden. Bijvoorbeeld met alternerend eenrichtingsverkeer voor auto's. Of met auto's op de trambaan.

Advies 4: Onderzoek voor de 2^e fietsring oostelijk van de Ferdinand Bolstraat en noordelijk van de Paulus Potterstraat wegindelingen met selectief eenrichtingsverkeer en/of auto's op de trambaan, om daar tot een autoluwe en fietsveilige straat te komen.

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond Amsterdam