



**Vaststelling Beleidskader Verkeersnetten** (ag.pt. 10 cie. ID-Verkeer 10 januari) en  
**Vaststelling Beleidskader Puccinimethode**, (ag. pt. 30, Onderdeel Openbare Ruimte en Groen)  
7 januari 2017

Geachte leden van de raadscommissie Infrastructuur en Duurzaamheid,

Op 10 januari spreekt u onder meer over het Beleidskader Verkeersnetten (ag.pt. 10), een belangrijke nota voor het verkeersbeleid van de komende jaren, en over het Beleidskader Puccinimethode (agendapunt 30 Openbare Ruimte en Groen). Wat betreft de kwaliteit van de fietsstraten en fietsstroken is er een verband tussen die twee.

De Fietsersbond wil graag uw aandacht vragen voor de volgende punten in het Beleidskader Verkeersnetten:

#### **Minder oponthoud, vlotter doorfietsen voor fietsers**

In onze inspraak pleitten we voor meer ambitie voor snelheid op het Plusnet en het Hoofdnet Fiets.

Het concept beleidskader stelde namelijk geen enkele streefwaarde voor het Hoofdnet Fiets, en weinig ambitieuze waarden van 16 resp. 18km/uur op Plusnet Fiets binnen resp. buiten de ring A10.

Deze aanbeveling van ons is niet overgenomen. Sterker nog, de magere ambitie voor het Plusnet Fiets wordt zelfs naar beneden bijgesteld! Naar 15,1 resp 16km/uur, de snelheden die de fietstelweek gemeten hebben. Terwijl de streefsnelheden voor de plus- en hoofdnetten auto en OV veel hoger zijn.

Wil Amsterdam dat het op het Plusnet Fiets niet beter mag worden dan het nu is? En dat het, door het verdwijnen van een streefwaarde, op het Hoofdnet Fiets slechter wordt?

Voor fietsers is de **wachttijd bij verkeerslichten** de belangrijkste factor voor de trajectnelheid.

Met een groter Plusnet Auto en toenemende druk op de rijtijden van het OV dreigt de fiets qua wachttijd aan het kortste eind trekken. Lange wachttijden zorgen niet alleen voor veel verliesuren van fietsers, maar lokken ook gevaarlijk door rood rijden uit.

Wij vragen u als raad zich uit te spreken voor meer ambitie voor de fiets:

Maak streefwaarden voor Plusnet Fiets minimaal 18 km/uur binnen de bebouwde kom en 20 km/uur daarbuiten, en voor het Hoofdnet Fiets 16 km/uur resp. 18km/uur.

Aanvullend bevelen we aan om in het Beleidskader voor het Hoofdnet en Plusnet Fiets een maximale wachttijd bij verkeerslichten op te nemen. Wij stellen voor: maximaal 20 seconden op het Plusnet en maximaal 30 seconden op het Hoofdnet. In het Beleidskader Hoofdnetten 2005 stond als maximum wachttijd voor fietsvriendelijke afstelling 30 seconden.

### **Kwaliteitseisen Hoofdnet en Plusnet Fiets**

Onze suggesties voor omschrijving van kwaliteitseisen voor Hoofdnet en Plusnet Fiets zijn niet overgenomen. Ze zijn in het Beleidskader nu precies gelijk. Dit lijkt ons in strijd met de hiërarchie in routes die men heeft willen aanbrengen met het onderscheid in Plusnet en Hoofdnet.

Wat volgens de Nota van Beantwoording wel wordt overgenomen, is dat er duidelijker criteria en kwaliteitseisen moeten komen voor fietsstraten in het beleidskader. Maar ze staan niet in de meegezonden versie van het Beleidskader. De Fietzersbond heeft voorstellen voor criteria en inrichtingseisen van fietsstraten die we graag willen inbrengen.

Wat betreft de kwaliteit van het wegdek van Hoofdnet en Plusnet Fiets ontbreekt de eis dat fietsstroken en fietspaden van het Hoofdnet en Plusnet Fiets in rood asfalt uitgevoerd moeten worden. Zie onze opmerkingen bij de Puccinimethode hieronder.

### **De kaart van het netwerk fiets in het Beleidskader Verkeersnetten**

De kaart van Hoofdnet en Plusnet Fiets in het Beleidskader bevat nog steeds fouten. Ten behoeve van het MJP fiets hadden we een uitgebreide lijst van aanbevelingen en fouten in de kaart aangeleverd. Een grote klus.

In onze inspraak voor het beleidskader hebben we naar die lijst bij het MJP verwezen. Maar nu blijkt dat er nog steeds fouten in de kaart zitten. Een (noodzakelijkerwijs) heel korte check laat bijv. al zien dat de Plusnet Fietsverbinding tussen de Joh. Vermeerstraat en het Roelof Hartplein door de Ruysdaelstraat ontbreekt. Dit is onderdeel van de Plusnetroute tussen Centrum en station Zuid. In dezelfde buurt staat het Hoofdnet Fiets langs de Hobbemakade getekend.

Als Fietzersbond willen we bijdragen om de netwerk kaart goed te krijgen. Onze inbreng bij MJP Fiets is niet gebruikt of niet goed doorgevoerd.

Wij verzoeken u de wethouder op te dragen om tot een overlegvorm te komen om dit soort kennelijke fouten uit de netwerkkaarten te halen.

### **Vaststelling Beleidskader Puccinimethode (ag.pt. 30 Openbare Ruimte en Groen)**

In het algemeen maken wij bezwaar tegen het ontbreken van het perspectief van de fietser in deze nota. Dit zou alsnog toegevoegd moeten worden, bijvoorbeeld in hoofdstuk 4 'Belangrijke thema's':

*De belangrijkste eisen die voortkomen uit het perspectief van de fietsers zijn:*

- *Het wegoppervlak moet zo egaal mogelijk gehouden worden,*
- *Geen opstaande randen of verdiept liggende stroken uit esthetische overwegingen,*
- *Rekening houden met de draaicirkel van een rijdende fietser bij bochten.*

Toelichting: Op IJburg bijvoorbeeld liggen bij kruispunten verdiept liggende randen langs de weg en zijn de vluchtheuvels verhoogd aangelegd. Gevolg is dat de fietser bij elk kruispunt tot stapvoets moet afremmen, ook al is het stoplicht groen.

Een urgent probleem wat betreft de gewenste kwaliteit van fietsroutes is de materialisering. Wij worden steeds vaker geconfronteerd met plannen voor hoofd- en plusnetfietsroutes in klinkerverharding in plaats van in rood asfalt. Dat komt doordat de Puccinirichtlijnen in strijd zijn met de CVC-Leidraad en het Meerjarenplan Fiets.

Het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 is zojuist door de gemeenteraad vastgesteld. De ratio achter de invoering van een Plusnet Fiets is 'comfortabel doorfietsen'. Dat wordt in het meerjarenplan gekoppeld aan een vlak, egaal wegdek zoals asfalt. Maatregel 17 uit het MJP

is 'Fietspaden asfalteren'. Volgens het MJP moeten in 2025 alle fietspaden egaal zijn en voorzien van rood asfalt.

Voor vrij liggende fietspaden schrijft Puccini in alle gevallen rood asfalt voor. Dat is goed. Maar voor fietsstroken zijn de voorschriften voor 50 km-wegen niet duidelijk genoeg. Dergelijke wegen worden volgens Puccini in zwart asfalt uitgevoerd, maar er staat in de Puccinimethode niet voorgescreven dat de fietsstroken bij 50 km-wegen in rood asfalt uitgevoerd moeten worden.

Voor 30 km-wegen – en dat zijn buiten het Hoofdnet Auto bijna alle wegen – wordt in de Puccinimethode klinkerverharding voorgescreven. Dat betekent dat fietsstroken in 30 km-wegen ook in klinkerverharding worden uitgevoerd. Met Plusnet en Hoofdnet Fiets wordt in de Puccinimethode geen rekening gehouden. Wel wordt op blz. 30 en 48 van de Nota van Beantwoording bevestigd dat sommigen 30 km-wegen erg druk zijn en dat daar uit oogpunt van veiligheid fietspaden of fietsstroken gewenst zijn. Dit is echter in tegenspraak met de algemene beleidslijn op blz. 52 om geen vrij liggende fietspaden op te nemen bij 30 km-wegen. Wij dringen erop aan om dit als algemene beleidslijn los te laten en per situatie te oordelen wat nodig is. .

De Fietsersbond dringt erop aan om in de Puccinimethode en het Beleidskader Verkeersnetten op te nemen dat fietsstroken die horen bij het Plusnet en Hoofdnet Fiets in alle gevallen (dus ook in 30 km-wegen) in rood asfalt uitgevoerd worden. Asfalt is veel comfortabeler. Vooral voor ouderen en mensen met reumatische klachten is het miniem gehobbel dat bakstenen veroorzaken al problematisch.

Fietsstraten zijn per definitie 30 km-wegen. Diverse keren heeft de Fietsersbond – daarbij gesteund door de CVC - strijd moeten leveren om fietsstraten in rood asfalt uitgevoerd te krijgen in plaats van in rode klinkerverharding. Het gaat ons in de eerste plaats om het fietscomfort, maar ook om de herkenbaarheid van fietsstraten.

Op blz. 52 van het 'Beleidskader Puccinimethode' staat dat fietsstraten zowel in asfalt als in gebakken klinkers uitgevoerd kunnen worden. Op blz. 4 van de Nota van Beantwoording wordt nog eens bevestigd dat fietsstraten in klinkers kunnen worden uitgevoerd. Wij dringen met klem aan om dit te wijzigen: fietsstraten moeten uit een oogpunt van fietscomfort en herkenbaarheid altijd in rood asfalt worden uitgevoerd.

Wij dringen erop aan om deze kwaliteitskenmerken van fietsstroken en fietsstraten zowel in het Beleidskader Puccinimethode als in het Beleidskader Verkeersnetten op te nemen.

Wij komen ook inspreken in de commissie om onze punten nader toe te lichten.

We hopen op uw inzet.

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond Amsterdam

N.B. Als agendapunt 20 staat op uw agenda het **ontwerp van de Sloterwegrotonde**. Dit is voor fietsers een verslechtering. Zij raken uit de voorrang.

Hierover zal de Fietsersbond u met een aparte notitie benaderen en er zal ook over ingesproken worden.