

Groene Lopers voor de fiets !

*Een regionaal netwerk van comfortabele fietsboulevards
in een aantrekkelijke en emissievrije omgeving*



De Weteringschans als Groene Loper / Fietsboulevard (© Maïke van Stiphout)

Fjodor Molenaar

Naar een idee van de GroenLinks Denktank Fiets. Met medewerking van Marie-Anne van Reijen, Kim Kool, Maïke van Stiphout en Rick Vermin

September 2013

Inleiding

Amsterdam en de fiets zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De fiets is het belangrijkste vervoermiddel in de stad en het aantal fietsers, fietsritten en fietsen groeit nog steeds. In de afgelopen twintig jaar is het aantal dagelijkse ritten toegenomen van 340.000 (in 1990) tot 490.000 (in 2008). Verwacht wordt dat dit aantal de komende jaren - afhankelijk van de betreffende routes - nog met 5 tot 25 procent zal toenemen.¹

Zowel inwoners als bezoekers van Amsterdam maken graag gebruik van de fiets omdat je hiermee snel en goedkoop op de plaats van bestemming komt. Helaas: erg aantrekkelijk, snel en comfortabel zijn de meeste fietsroutes niet. Ondanks de vele vrij liggende fietspaden zijn de meeste daarvan vol hindernissen en gevaar. Overvolle kruispunten, vieze scooters, drukke wegen, gevaarlijke (vracht)auto's, talloze fietspaaltjes en vieze lucht hebben onder meer tot gevolg dat maar liefst 56 procent van de ernstige verkeerslachtoffers een fietser is.²



Voorbeeld huidige situatie (bron: www.amsterdamize.com)

GroenLinks vindt het hoog tijd is dat de fiets – het mooiste, meest gebruikte en efficiëntste vervoermiddel van de stad - de ruimte, de schone lucht en de veiligheid krijgt die het verdient. Aangezien de diversiteit van fietsgebruik toeneemt en er door elektrische trapondersteuning hogere snelheden en langere afstanden voor steeds meer fietsers binnen handbereik liggen, wordt het de hoogste tijd om de regionale fietsverbindingen daarop aan te passen.

Wil Amsterdam voorop blijven lopen als internationaal voorbeeld van een fietsvriendelijke stad³ dan is nu het moment om hiervoor de randvoorwaarden te creëren. Zeker omdat steden als Singapore, Boston en Londen 'Going Dutch' inmiddels een nieuwe betekenis geven.⁴ Nu loopt Amsterdam nog voor op deze steden, maar met investeringen zoals in Londen - ruim 1 miljard Engelse pond – kan onze stad het komende decennium zo maar ingehaald worden.

¹ Bron: Factsheet Fietsen in Amsterdam – DIVV, Gemeente Amsterdam.

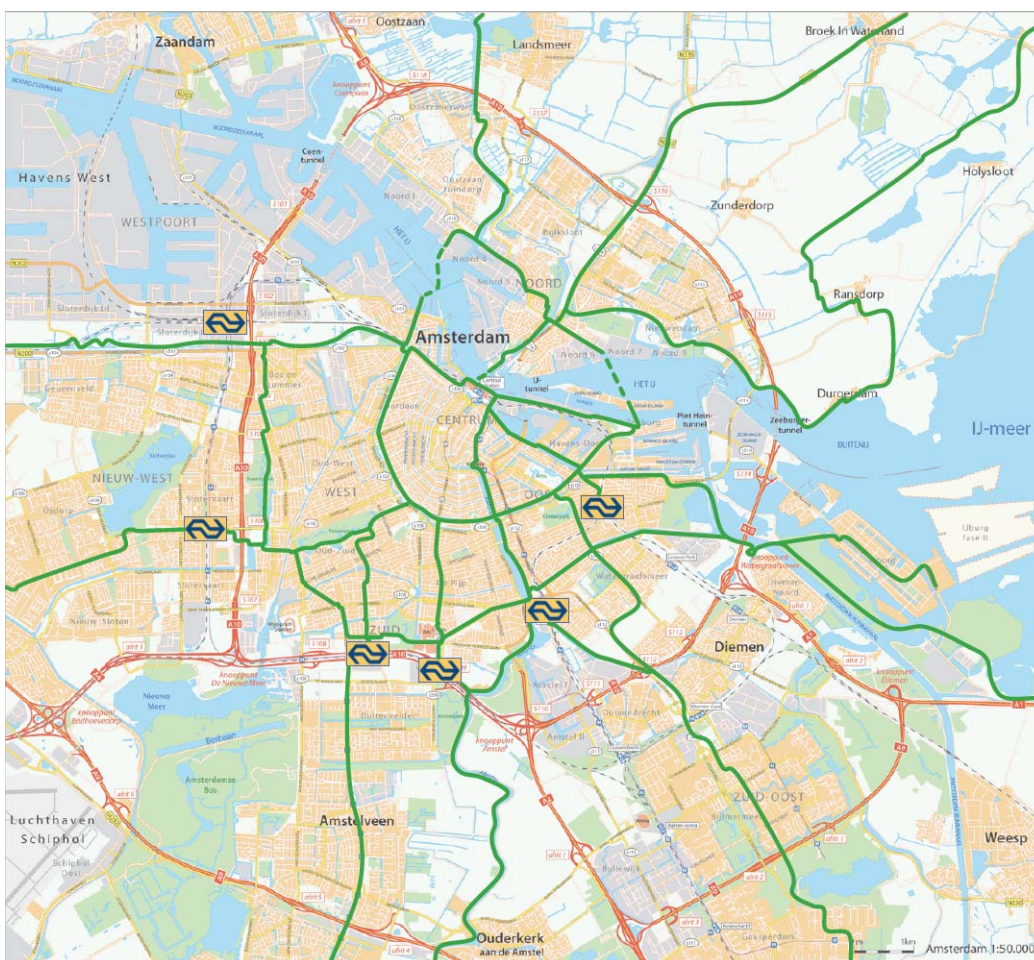
² Meerjarenplan Fiets 2012 – 2016 – DIVV, Gemeente Amsterdam

³ Bron: <http://copenhagenize.eu/index/>

⁴ Bron: <http://www.emeraldnecklace.org> en <http://abcnews.go.com/blogs/technology/2012/07/changing-cities-singapore-the-garden-city/> en <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/15459.aspx>

Van Fietspad naar Fietsboulevard

GroenLinks wil het bestaande fietsnetwerk⁵ opwaarderen met een serie 'Groene Lopers', een netwerk van comfortabele fietsboulevards in een zo aantrekkelijk mogelijke omgeving. Deze Groene Lopers moeten een hoogwaardig fietsnetwerk vormen door heel Amsterdam, dat als een spinnenweb alle stadsdelen met elkaar verbindt, dat aansluit op de groene longen van de stad en op het ommeland daarbuiten. Fietsers moeten, met minimale omwegen, gebruik kunnen maken van deze fietsroutes om zich comfortabel, veilig en in schone lucht te verplaatsen door de stad en naar de groene ruimte rondom de stad. Fietsen wordt daarmee nog aantrekkelijker voor zowel de forens, de recreatieve fietser als de toerist. Dit sluit aan bij het beleid om fietsen te promoten als gezond en milieuvriendelijk, om recreatieve routes te bieden als alternatief voor de dichtbebouwde stad en de wensen van bewoners.⁶ Tot slot sluit het idee voor Groene Lopers naadloos aan bij het Plusnet Fiets zoals vastgelegd in het MeerJarenPlan Fiets 2012-2016 en de Mobiliteitsaanpak 2012 – 2030.



De Groene Loper : een regionaal netwerk van comfortabele fietsboulevards in een aantrekkelijke en emissievrije omgeving

⁵ Hoofdnet en Plusnet Fiets, zie het MeerJarenPlan Fiets 2012 – 2016 en de Mobiliteitsaanpak 2012 - 2030

⁶ Structuurvisie 2040, Gemeente Amsterdam.

Met de Groene Lopers krijgt Amsterdam de beschikking over een fietsnetwerk van hoge kwaliteit dat veilig, comfortabel en aantrekkelijk is. Een netwerk dat gebruikt kan worden om snel en veilig op de plaats van bestemming te komen, of ook om langs prettige, recreatieve routes het groene buitengebied te bereiken. De routing langs alle belangrijke OV-knooppunten van de stad maakt het mogelijk zowel groepen forensen als recreatieve dagjesmensen aan te trekken. De routes dienen veilig en comfortabel te zijn, schoon en groen, en moeten door goede bewegwijzering makkelijk herkenbaar en bruikbaar zijn. Door de Groene Lopers waar mogelijk aan te laten sluiten bij het bestaande Hoofdnet en het uit te rollen Plusnet, kunnen de benodigde investeringen dubbel effectief worden ingezet.



De Marnixstraat als Groene Loper / Fietsboulevard (© Kim Kool)

Randvoorwaarden

Het fietsnetwerk van Groene Lopers dient wat GroenLinks betreft bij te dragen aan de doelstellingen, die ook nu al onderdeel vormen van het Amsterdamse fietsbeleid maar nog onvoldoende tot wasdom komen:

1. Snel, veilig en comfortabel

Het aantal fietsers neemt toe en hiermee samenhangend het gebruik van de te smalle fietspaden. Dit leidt meer en meer tot opstoppingen en ongevallen.⁷ Een nauwsluitend fietsnetwerk dat ruim baan geeft aan fietsers door vrij liggende of brede geasfalteerde fietspaden met minimaal gemotoriseerd vervoer kan hier voor de noodzakelijke verbetering zorgen. Het netwerk van Groene Lopers moet ervoor zorgen dat fietsers gebruik gaan maken van snelle en veilige routes met optimale doorstroming. Op bepaalde plekken fietsers de ruimte geven brengt verlichting op andere plekken. Een betere afstemming van verkeerslichten, met groene golf voor fietsen, kan voor een betere doorstroming zorgen. Dit kan door de routes van verkeerssoorten (fiets, OV, auto) meer van elkaar te scheiden.

2. Emissievrij

Een van de maatschappelijk voordelen van fietsen is dat het geen enkele uitstoot met zich meebrengt. Fietsers stuiten evenwel op de paradox dat zij, hoewel de lucht met hun fietsgedrag steeds schoner wordt, door hun inspanning veel meer vieze lucht inademen dan de automobilisten in de auto's om hen heen. Door op de Groene fietsboulevards het gemotoriseerde deelgebruik te beperken tot elektrisch vervoer of bestemmingsverkeer, zullen fietsers minder uitstoot, roet en fijn stof inademen. Met extra groen langs de routes wordt dit nog verder teruggebracht en worden fietsers daadwerkelijk beloond voor hun goede gedrag. Met de aangenomen motie Geurts⁸ heeft GroenLinks eerder gepleit voor de realisatie van emissievrije routes. Hoewel de urgentie sindsdien alleen maar is toegenomen, bleef de uitvoering ervan helaas steken in goede bedoelingen.

3. Herkenbaar en aantrekkelijk

De fiets scheelt de stad vele miljoenen euro's aan maatregelen voor verbetering luchtkwaliteit en voorzieningen voor auto's. De fiets is ook gezond, het gebruik van de fiets in plaats van auto of openbaar vervoer zorgt ervoor dat de inwoners van Amsterdam dagelijks beweging krijgen. Ook daarom is het verstandig om de Amsterdammer te verleiden tot het gebruik van de fiets. Dit kan uitstekend door middel van de Groene Lopers. Een netwerk dat snel en veilig is en aantrekkelijk is vormgegeven spreekt meer mensen aan dan een fietstocht door de gevaarlijke stadsjungle. Herkenbaarheid en aantrekkelijkheid gaan hierbij hand in hand.

4. Vooroplopen in internationale trends

Onder druk van luchtkwaliteitseisen en zorgen om de volksgezondheid kennen steeds meer Europese steden in navolging van Amsterdam naast een zogeheten hoofdnet voor de auto en een hoofdnet voor het openbaar vervoer, inmiddels ook meer en meer gezonde, veilige fietsroutes. Met zo'n 'main network for emission free traffic'⁹ of 'main network for bicycles' volgen deze steden het

⁷ Meerjarenplan Fiets 2012-2016 – DIVV, Gemeente Amsterdam.

⁸ Motie Geurts 728, gemeenteraad 20 december 2007

⁹ Zie <http://velomondial.blogspot.nl/2007/10/main-network-emission-free-traffic.html>

voorbeeld van ons Hoofdnet Fiets. Met de realisatie van een aanvullend netwerk van Groene Lopers kan Amsterdam een nieuwe trend zetten voor aantrekkelijke en recreatieve fietsroutes die bijdragen aan lichamelijk welzijn en gezondheid, aan schone lucht en aan sportieve recreatie in en om de stad.

Voorstel routes

GroenLinks zet met dit plan in op een regionaal netwerk van Groene Lopers, die langs een binnenring en een buitenring de belangrijke OV-knooppunten Amstel, Muiderpoort, RAI, Zuid, Lelylaan en Sloterdijk ontsluiten. De Groene Lopers worden vervolgens doorgetrokken naar de buitengebieden van onder andere Landsmeer, Spaarnwoude, Monnikendam, Diemer Vijfhoek en Amsterdamse Bos.

GroenLinks stelt het college voor om een haalbaarheidsonderzoek te doen naar deze routes en om vervolgens één of twee van deze Groene Lopers in 2014 uit te werken, waarbij de voorkeur uitgaat naar de binnenring en één concrete route tussen binnenring en het buitengebied.



Huidige situatie Weteringschans



De Weteringschans als Groene Loper / Fietsboulevard (© Maike van Stiphout)

Initiatiefvoorstel

Voor een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk voor Amsterdam is de verdere verbetering van het bestaande Hoofd- en Plusnet voor de fiets noodzakelijk.

Fietsende Amsterdammers moeten daarbij kunnen kiezen voor snelle, veilige en uitstootvrije routes. De verwachte verdere toename van het aantal fietsers in en om de stad vraagt om extra investeringen in een aantrekkelijker, sneller, veiliger, comfortabeler, herkenbaarder en emissievrij fietsnetwerk.

Aanleg van de Groene Lopers / Fietsboulevards uit dit voorstel zijn van belang om als Amsterdam ook het komende decennium Fietsstad #1 te laten blijven.

De GroenLinksfractie verzoekt de gemeenteraad om het College op te dragen:

1. Op korte termijn een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden voor een netwerk van Groene Lopers die de binnenstad over comfortabele, veilige en groene fietsboulevards verbind met alle Amsterdamse NS-stations en met de groene buitengebieden van de stad;
2. Een aantal van deze Groene Lopers in 2014 nader uit te werken en in de jaren daarna tot uitvoering te brengen, waarbij de voorkeur uitgaat naar de Fietsboulevard over de binnenring en ten minste één Groene Loper / Fietsboulevard tussen de binnenring en het buitengebied;
3. Hiervoor in de begroting van 2014 een bedrag van € 100.000 op te nemen, en daarnaast de mogelijkheden voor subsidiëring en cofinanciering in kaart te brengen en daar actief op in te zetten.



De Ferdinand Bolstraat als Groene Loper / Fietsboulevard (© Kim Kool)