

Bron: Raad
Type document: Voordracht
Nummer Gemeentebblad: 99
Onderwerp: Notitie van het raadslid mevr. Princen (1), getiteld: "Fietzers afstappen" verbieden; een voorstel voor veilige fietsroutes bij wegopbrekingen.
Datum publicatie:31-01-1995
Datum Raad:08-02-1995
Besluit Raad: in handen van Burgemeester en Wethouders om preadvies
Datum B&W:31-01-1995
Afdeling: GroenLinks

Tekst:

Nr. 99. Notitie van het raadslid mevr. Princen1, getiteld: "Fietzers afstappen" verbieden; een voorstel voor veilige fietsroutes bij wegopbrekingen.

Amsterdam, 31 januari 1995.

Aan de Gemeenteraad

In de eerste helft van 1994 was het fietsen langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van de Kalkmarkt een onaangename en zo nu en dan zelfs gevaarlijke bezigheid. Dit had te maken met de gedeeltelijke wegopbrekingen aldaar.

Voor fietsers Å maar ook voor rolstoelgebruikers en voetgangers Å was het vaak volstrekt onduidelijk hoe zij hun weg moesten vervolgen. Het fietspad was opgebroken of versperd en zij werden geconfronteerd met het bordje "Fietzers afstappen". Menigmaal moesten zij zich op de autorijweg begeven, waarop geen enkele voorziening was aangebracht om auto's langzamer te laten rijden. Bij de wegwerkzaamheden aan de Prins Hendrikkade was het opvallend hoezeer het langzame verkeer in zijn doorgang werd belemmerd, terwijl het autoverkeer vrijwel ongestoord kon doorrijden.

Een situatie zoals hierboven beschreven, doet zich in Amsterdam regelmatig voor bij gedeeltelijke wegopbrekingen.

Het beleid van de gemeente in dezen berust op improvisatie en het verloop van de onderhandelingen met de uitvoerende aannemers.

In de praktijk blijkt dat bij wegopbrekingen weinig rekening wordt gehouden met de fietser en zijn belangen.

GroenLinks vindt dat dit anders moet: er moet meer rekening worden gehouden met de belangen van fietsers bij gedeeltelijke wegopbrekingen en wegblokkades vanwege bouwwerkzaamheden.

Het is van groot belang dat fietsers ongestoord en veilig kunnen doorfietsen. De optelsom van allerlei, op zichzelf misschien geringe, verstoringen op fietsroutes (afstappen, eindje lopen, omrijden) kan tot gevolg hebben dat fietsers (met name ouderen en kinderen) besluiten hun fiets te laten staan. Dat is in strijd met het gemeentelijk beleid om het fietsgebruik in de stad te stimuleren.

GroenLinks vindt dat er goede afspraken moeten worden gemaakt voor tijdelijke fietsvoorzieningen bij herstraten, herinrichten, herprofileringen e.d. In de besluitvorming moet worden opgenomen welke maatregelen worden genomen met betrekking tot alle verkeersdeelnemers. Tevens moeten de voorgestelde maatregelen duidelijk worden omschreven in het bestek, evenals de eventuele meerkosten voor de "extra" te nemen maatregelen. Dit alles is zowel een zaak van de centrale stad als van de stadsdelen.

Nieuwezijds Kolk: hoe het niet moet.

Het fietsverkeer is van groot belang voor een goed en milieuvriendelijk vervoerssysteem in Amsterdam, waarvan ook het gemeentelijk Meerjarenplan Amsterdam op de Fiets 2000 getuigt. De doorstroming en afwikkeling van het langzame verkeer (voetgangers, rolstoelgebruikers en fietsers) dienen daarom een hogere prioriteit te hebben op het snelverkeer.

Bij tijdelijke werkzaamheden aan de weg is de overgebleven ruimte soms

erg beperkt, terwijl deze toch door verschillende verkeerssoorten tegelijk moet worden gebruikt. Op zich is dat geen probleem; dat gebeurt in zoveel Amsterdamse straten. Het gaat erom dat het veilig gebeurt.

De huidige situatie bij de Nieuwezijds Kolk, waar een deel van de weg vanwege bouwwerkzaamheden onbegaanbaar is, is een duidelijk voorbeeld van hoe het niet moet.

Voetgangers, rolstoelgebruikers, fietsers en auto's in de rijrichting naar het Centraal Station moesten hier aanvankelijk gezamenlijk gebruik maken van de vrije trambaan. Maatregelen om auto's te dwingen hun snelheid aan te passen aan de andere tijdelijke gebruikers van dit wegdeel waren niet genomen, met als gevolg een voor het langzame verkeer onveilige situatie door de te grote snelheid van inhalende auto's. Bovendien was er voor fietsers geen geleidelijke overgang van de rijweg naar de verhoogde trambaan gemaakt. In de andere rijrichting liep een speciaal aangegeven fietspad dood op een daar door de aannemer geplaatst hek.

Inmiddels is de situatie iets verbeterd. In de richting van het Centraal Station is er nu een aparte strook voor langzaam verkeer gemaakt. Deze strook is echter hobbelig, ligt vol met opwippende ijzeren platen, ligt bij regen vol met plassen waarvan het water niet weg kan, en is 's avonds slecht verlicht. Fietsers en voetgangers moeten maar zien hoe zij deze verkeersstrook samen delen.

Bord "Fietsers afstappen" afschaffen.

Om gevallen als hiervoren beschreven, op de Prins Hendrikkade/Kalkmarkt en Nieuwezijds Kolk te voorkomen, moet de gemeente concrete richtlijnen opstellen voor het creëren van tijdelijke voorzieningen voor fietsers bij wegopbrekingen. "Het geven van richtlijnen voor tijdelijke voorzieningen is overigens niet eenvoudig", constateert de CROW (Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) in haar rapport, getiteld: Tekenen voor de fiets, terecht. "Geen enkele tijdelijke situatie is immers hetzelfde. Toch wordt te gemakkelijk verondersteld dat fietsers wel kunnen afstappen en gaan lopen, hun fiets kunnen optillen of een stuk omrijden. (...) Omdat fietsers relatief weinig ruimte verlangen, zal het vrijwel altijd mogelijk zijn de verbinding voor het fietsverkeer in stand te houden, desnoods via een bescheiden fietsstrook. Afstappen is voor fietsers bijzonder hinderlijk. Tijdelijke maatregelen moeten dan ook zo worden vormgegeven dat dit niet nodig is", schrijft de CROW.

Voor GroenLinks moeten de tijdelijke verkeersmaatregelen voor fietsers in ieder geval voldoen aan de volgende uitgangspunten.

Wijzigingen in de fietsroute moeten goed zichtbaar en van goede kwaliteit zijn (en blijven!). Tijdelijke verkeersmaatregelen om de goede doorstroming en de veiligheid te garanderen moeten ook goed worden gehandhaafd. Zo snel als mogelijk moet de oude situatie worden hersteld. Het gebruik van het bord "Fietsers afstappen" bij wegopbrekingen zou in Amsterdam moeten worden afgeschaft.

Het te pas en te onpas gebruiken en vaak veel te lang laten staan van dit bord leidt ertoe dat fietsers de boodschap erop niet meer serieus nemen. Door plaatsing van dat bord ontslaat het de gemeente de verantwoordelijkheid te nemen om een oplossing te zoeken voor fietsers.

Voorts vindt de fractie van GroenLinks het ongewenst als fietsers bij gedeeltelijke wegopbrekingen worden gedwongen de (auto)rijweg over steken om het fietspad aan de andere wegkant te gebruiken. De voorkeur van de fractie van GroenLinks gaat ernaar uit een deel van de autorijweg voor fietsers af te schermen. Als dit niet mogelijk is, moeten snelheidsbeperkende maatregelen voor de auto's worden genomen, zodat gemeenschappelijk gebruik van een zelfde wegdeel geen gevaar voor fietsers oplevert.

Vijf hoofdeisen aan wegomleidingen.

Een systematische benadering van tijdelijke verkeerssituaties is noodzakelijk om de kwaliteit van doorstroming en veiligheid voor met name fietsers en voetgangers zo veel mogelijk te handhaven.

Om te komen tot deze systematische benadering kunnen we uitgaan van de

volgende vijf hoofdeisen (die zijn ontleend aan het eerder aangehaalde rapport van de CROW).

1. Samenhang.

Vindbaarheid.

Het is voor fietsers duidelijk hoe zij hun route kunnen vervolgen.

Consistentie in kwaliteit.

Tijdelijke maatregelen zullen altijd een kwaliteitsvermindering veroorzaken. Door deze zo klein mogelijk te maken, sluit de kwaliteit van de tijdelijke maatregel zo veel mogelijk aan op de kwaliteit van de fietsvoorziening voor en na het werk in uitvoering.

Routekeuzevrijheid.

Ook wanneer er een gelijkwaardige alternatieve route beschikbaar is, betekent dit niet vanzelfsprekend dat het fietsverkeer over deze route moet worden omgeleid. Een onderbreking in met name een doorgaande fietsverbinding kan een "gat" in de samenhang van het fietsnetwerk tot gevolg hebben.

Compleetheid.

Fietsaantrekkelijke gebouwen en verblijfsgebieden blijven ook bij werk in uitvoering goed bereikbaar.

2. Directheid.

Afwikkelingssnelheid.

De ontwerpsnelheid (ontwerp van een tijdelijke wegprofilering) van tijdelijke maatregelen dwingt fietsers niet tot afstappen.

Oponthoud.

Oponthoud als gevolg van werk in uitvoering wordt zoveel mogelijk beperkt. (Tijdelijke verkeersregelingsinstallaties zijn vaak minder fietsvriendelijk dan tijdelijk buiten gebruik gestelde installaties).

Omrijafstand.

Alleen wanneer het onmogelijk of onverantwoord is bij werk in uitvoering de fietsverbinding in stand te houden, worden wegvakken of kruispunten voor fietsers afgesloten. De omrijafstand voor fietsers bedraagt maximaal 600 meter, ofte wel maximaal twee minuten omrijden.

3. Aantrekkelijkheid.

Zichtbaarheid.

Tijdelijke maatregelen zijn steeds goed zichtbaar en worden 's avonds goed verlicht.

Overzicht.

Op kruispunten en bij het mengen van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer op wegvakken kunnen beide categorieën elkaar goed waarnemen. Het overzicht wordt niet belemmerd door geparkeerde voertuigen, materialen, hekken of anderszins.

Sociale veiligheid.

Tijdelijke afsluitingen van wegvakken of kruispunten dwingen fietsers

niet tot het gebruik van minder sociaal veilige fietsverbindingen.

4. Veiligheid.

Verkeersslachtoffers.

De keuze, de vormgeving en de detaillering van tijdelijke maatregelen garanderen een optimale verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.

Kans op ontmoeting met het autoverkeer.

Er wordt bij voorkeur voorkomen dat fietsers moeten uitwijken naar de verkeersruimte voor auto's. Bij menging van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer zullen in veel gevallen snelheidsverlagende maatregelen (tot 30 km/h) nodig zijn.

Complexiteit van het rijden op de fiets.

Voorkomen moet worden dat tijdelijke maatregelen het fietsen door de stad onaanvaardbaar ingewikkeld maken.

5. Comfort.

Vlakheid.

De kwaliteit van de tijdelijke verharding sluit zoveel mogelijk aan bij de kwaliteit van de oorspronkelijke verharding. Ongemakkelijke en gevaarlijke overgangen worden voorkomen.

Stopkans.

Afstappen wordt voorkomen. Gedwongen wachten op vrije doorgang wordt tot een minimum beperkt.

Bij tijdelijke maatregelen gaat het om de afweging van belangen van verschillende groepen verkeersdeelnemers; meestal enerzijds die van het gemotoriseerde verkeer en anderzijds die van het fietsverkeer. Voor fietsers en het overige langzame verkeer moet er een zo kort mogelijke en andere veilige doorgang zijn.

Ondergetekende stelt u voor, dat de gemeente op korte termijn een beleid ontwikkelt hoe te handelen bij gedeeltelijke wegopbrekingen en dat beleid inbrengt in het overleg met de stadsdelen.

Voorts is goed toezicht nodig op het plaatsen van keten, containers en opslagmaterialen door de wegbeheerders. Door slechte plaatsing van deze materialen worden fietsers vaak gedwongen uit te wijken naar de rijbaan van de auto of de trambaan. Fietsers moeten met behoud van veiligheid zo goed mogelijk kunnen doorfietsen en ook het openbaar vervoer, voetgangers en mensen in een rolstoel moeten zo min mogelijk hinder ondervinden van deze wegopbrekingen.

Het lid van de Gemeenteraad,

G.A. Princen