

# BEZWAREN PILOT FIETSSTRAAT SARPATISTRAAT

In verband met behandeling raadscommissie Verkeer 8 juni 2016

Op 24 mei hebben Fietsersbond en bewoners van de Sarphatistraat met elkaar overlegd over de pilot Fietsstraat Sarphatistraat. Daarbij kwamen de onderstaande bezwaren naar voren:

Dit stuk is op enkele onderdelen aangepast na de informatie-avond van 30 mei 2016 en toezending van de opgevraagde kostengegevens.

## 1) Verkeersveiligheid en fietscomfort

- a. De rijweg tussen de lijnen voor fietsers en auto's samen is te smal: 3.50 m (3.75 m nabij Alexanderplein). De breedte was tot 30 mei 3:00 m. Op het laatste moment is nu een gemarkeerde strook van 60 cm langs de trambaan weggelaten. De fietsstraat is echter nog steeds 80 cm smaller dan de huidige rijbaan + fietsstrook samen.  
Zelfs als auto's zich houden aan de maximumsnelheid van 30 km/u is dat nog altijd een stuk sneller dan de fietsers. Ze zullen dus willen inhalen. Dan rijden ze dicht langs de fietsers. Als ze achter de fietsers blijven rijden, zullen de fietsers dat niet prettig vinden; ze voelen zich dan opgejaagd. Het ontbreken van een 'eigen' strook voor de fietsers is geen vooruitgang.
- b. De politie heeft in de Centrale Verkeerscommissie aangegeven geen capaciteit te hebben voor handhaving van de 30 km/u. De kans is dus groot dat er harder gereden wordt.
- c. Op de trambaan mag 50 km/u gereden worden. Dat geldt niet alleen voor de tram, maar ook voor de taxi's. Het gemengde 30/50 regime vergroot de onveiligheid voor kruisende fietsers en voetgangers (bijv. bij de AH).
- d. De autoverkeersintensiteit is te hoog volgens de CVC-normen voor een fietsstraat (minder dan 2500 mvt/tetmaal), met name in het deel Sarphatistraat van Roetersstraat naar Weesperplein: circa 5000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een sluipverkeerroute. Er ontstaat al snel filevorming bij het Weesperplein omdat daar maar ca. 3 auto's per groenfase worden doorgelaten. Als de file tot voorbij het korte stukje vrijliggend fietspad staat, worden de fietsers geblokkeerd door stilstaande auto's. Zelfs op het wegvak Valckeniersstraat – Alexanderplein ligt het aantal motorvoertuigen poer etmaal boven de CVC-norm voor een fietsstraat: 2600 mvt/etmaal.

## 2) Nut en noodzaak t.o.v. € 633.000 kosten

Op dit moment is dit deel van de Sarphatistraat geen knelpunt voor fietsers. Amper twee jaar geleden is in een deel van de Sarphatistraat nieuw rood asfalt aangebracht op de fietsstroken. Uit de daarbij gehouden enquête is gebleken blijkt dat fietsers dat een verbetering vonden. Waarom dan nu al weer nieuw asfalt? De herinrichting kost veel geld vanwege de keuze voor nieuw rood asfalt. De totale kosten bedragen € 633.000. Dat geld kan in de buurt nuttiger besteed worden, bijvoorbeeld door verbeteringen voor voetgangers/verblijfsklimaat in de Roetersstraat en Plantage Kerklaan.

## 3) Luchtkwaliteit en vergroening

We verwachten niet dat herprofilering als fietsstraat tot minder autoverkeer leidt.

Daarvoor zijn maatregelen in de verkeerscirculatie nodig.

Het idee voor een pilot voor een fietsstraat in de Sarphatistraat komt voort uit het gemeenteraadsinitiatief 'Groene Lopers voor de Fiets'. Deze herinrichting levert geen enkele bijdrage aan vergroening. Vergroening is wel mogelijk door de tram in een grasbaan te leggen. Door de trambaan tegelijkertijd te versmallen van 8.00 m naar 5.85 m ontstaat meer ruimte voor bredere fietsstroken. Een dergelijke ingreep is duurder, maar biedt veel meer kwaliteit. Dan is pas echt sprake van een verbetering.

## 4) Geen pilot, want niet omkeerbaar

In de communicatie naar bewoners en gemeenteraad wordt de pilot als omkeerbaar gepresenteerd, wat tevens de reden is waarom geen inspraak wordt gehouden. Dat klopt

niet met wat in het verslag van de Centrale Verkeerscommissie staat: *“De wegenverf die in eerste instantie was voorgesteld om het asfalt rood te maken bleek duur in aanleg en zeer duur in onderhoud. Daarom is besloten de fietsstraat in rood asfalt aan te leggen. Door de kosten die hiermee gemoeid zijn wordt het niet meer ingericht als pilot, maar als eerste fase van de transformatie van de Binnenring. Het wordt dus een definitieve inrichting.”*

**5) De timing is verkeerd**

Op dit moment vinden grote bouwwerkzaamheden plaats in de Sarphatistraat vanwege het nieuwe hotel. Ook wordt binnenkort een herstart gemaakt met bouwprojecten van de UvA, wat tot de zomer van 2017 extra vrachtverkeer met zich mee brengt.

**6) Geen overleg met de buurt en geen advisering door Bestuurscommissie Centrum**

Er wordt wel een informatie-avond gehouden, maar geen inspraak. In juni start volgens planning de uitvoering. De Bestuurscommissie Centrum kan haar rol van ‘ogen en oren van de buurt’ hier niet vervullen.

**7) Afweging vindt niet plaats in breder kader van (mogelijke) toekomstige ontwikkelingen wat betreft verkeerscirculatie en OV.**

- a. Stadsdeel Centrum studeert op mogelijkheden om de verkeerssituatie voor voetgangers en fietsers te verbeteren in Roetersstraat en Plantage Kerklaan, o.a. vanwege de verkeerssituatie bij de Boekmanschool. In dat verband kunnen ook maatregelen in de verkeerscirculatie aan de orde komen, want er is nu sluipverkeer via de route Roetersstraat-Sarphatistraat-Weesperplein.
- b. Het verdient aanbeveling om te onderzoeken of de Korte 's Gravesandestraat voor tweerichtingautoverkeer gebruikt kan worden, want dan is het mogelijk om de autoverbinding van Sarphatistraat naar Weesperplein af te sluiten.
- c. Na de opening van NZ-lijn wil het GVB veel meer trams over de binnenring laten rijden. Dat betekent meer geluidshinder voor de buurt. Een grasbaan kan dan bijdragen aan vermindering van het lawaai.