

**Reactie Fietsersbond op evaluatie Fietsstraat Sarphatistraat**

December 2016

Uit de evaluatie komt een positieve waardering naar voren door de fietsers zelf (88%), een toename van het fietsverkeer (+23%) en een afname van het autoverkeer (-2%). Het autoverkeer is langzamer gaan rijden (-4 km/u langzamer gemiddeld).

Conclusie is dat men de inrichting van de pilot wil behouden en aanvullende maatregelen wil treffen (in overleg met stakeholders zoals de Fietsersbond). Als mogelijke aanvullende maatregelen worden genoemd:

* Duidelijker bebording en aanduidingen op wegdek
* Onderzoek verbeteren voetgangersoversteek
* Vervolgonderzoek naar ‘beleving’ rijsnelheid taxi’s

De Fietsersbond adviseert om dit aan te vullen met

* Beperking autoverkeer door circulatiemaatregelen (zie toelichting)
* 30 km/u regime uitbreiden naar tram en taxi (zie toelichting)
* Linksafslaande fietsbewegingen van/naar de Roetersstraat veiliger maken

De Fietsstraat Sarphatistraat is opgezet als pilot met het idee om dit bij succes op de rest van de Binnenring uit te voeren. De Fietsersbond kan zich vinden in de conclusie dat eerst de randvoorwaarden helder gemaakt moeten worden, de aanvullende maatregelen uitgevoerd moeten worden en vooral dat dit niet zomaar doorgetrokken kan worden naar andere tracédelen. De verbetering van de Binnenring zal per tracédeel bekeken moeten worden.

Dit deel van de Sarphatistraat is niet vergelijkbaar met de rest van de binnenring. Van belang daarbij is dat hier eigenlijk geen sprake was van een knelpunt.

Om randvoorwaarden en aanvullende maatregelen vast te stellen is inzicht nodig in de volledige resultaten van de metingen, die zijn te vinden in de rapportages van de uitgebreide verkeersonderzoeken die gebruikt zijn voor de evaluatie. Bestudering daarvan levert de volgende nuanceringen op:

* Wat zowel in de samenvattende als in de deelrapportages ontbreekt zijn etmaalcijfers en snelheidsgegevens voor het autoverkeer op de Sarphatistraat tussen Roetersstraat en Weesperplein. Uit de kruispunttellingen blijkt dat tussen Roetersstraat en Weesperplein in de ochtendspits 41% meer motorvoertuigen rijdt dan op het voorafgaande stuk Sarphatistraat. Hier is sprake van sluipverkeer vanaf de Anne Frankstraat (IJtunnel) via de Roetersstraat (om files bij het Mr. Visserplein te omzeilen);
* Noemen van de gemiddelde snelheid is niet voldoende; het gaat ook om de spreiding naar snelheidsklassen. Tussen 12:00 en 15:00 uur rijdt 15-17 % op de rijbaan harder dan 35 km/u en is de maximum gemeten snelheid 55 km/u ;
* De vermindering van het autoverkeer met 2 % is marginaal;
* De toename van het aantal fietsers heeft ook te maken met toename aantal studenten op Roeterseiland en HvA. Opvallend is dat het aantal fietsers op de Mauritskade ook licht is toegenomen;

Toelichting noodzaak circulatiemaatregelen auto:
Het aantal motorvoertuigen is niet voor alle wegvakken gegeven, maar het aantal motorvoertuigen tussen Roetersstraat en Spinozastraat is 4.868 per etmaal. Het autoverkeer oost-west is hier 2 à 3 keer meer dan west-oost, zo blijkt uit de kruispunttellingen. Daarmee komt de fietsstraat oost-west ver boven de maximumnorm van 2.500 mvt/etmaal die in de CVC-leidraad wordt genoemd voor fietsstraten. De Fietsersbond adviseert in zijn inspraakreactie op het Beleidskader Verkeersnetten overigens dat 2.000 mvt/etmaal de maximumnorm zou moeten zijn voor fietsstraten.

Zeven procent van de fietsers voelt zich onveilig, 11% ziet geen verschil in veiligheid en er wordt geklaagd over het gedrag van automobilisten. Ook dit is voor de Fietsersbond reden om beperking van het autoverkeer door circulatiemaatregelen te bepleiten.

Onveiligheid is er vooral bij passerende vrachtauto’s en linksafslaande fietsbewegingen, waarbij de fietsers te maken hebben met achteroprijdend fietsverkeer en snel rijdend taxiverkeer op de trambaan. Verbeteringen zijn met name nodig bij fietsverkeer komend van het Weesperplein dat linksafslaat de Roetersstraat in. Mogelijke verbeteringen zijn een linksafvak voor fietsers en noppen op de trambaan om de snelheid van taxi’s af te remmen.

Verder adviseert de Fietsersbond om het 30 km-regime uit te breiden naar tram en taxi. Uit de metingen blijkt dat de tram nauwelijks harder gaat dan 30 km/u, maar ook dat de taxi’s veel harder gaan.

Op termijn is de beste oplossing om de trambaan te versmallen van 8 m naar 5.90 m en de vrijkomende ruimte toe te voegen aan de fietsstraat. Taxi’s gaan dan naar de (bredere) rijbaan en moeten zich houden aan het 30 km/u regime. Als blijkt dat ze zich daar niet aan houden kan cameratoezicht worden toegepast.

De Fietsersbond ondersteunt de suggestie om de 30 km aanduiding op het wegdek een paar keer te herhalen. De borden ‘Fietsstraat’ zijn zo klein en hangen zo hoog, dat ze door de automobilisten niet waargenomen worden.