

## Beoordelingscriteria Amsterdamse verkeersontwerpen

Een van de belangrijkste activiteiten van de Fietsersbond is het beoordelen van verkeersplannen, d.w.z. plannen voor de (her)inrichting van verkeerssituaties in de stad. Dat doen we in verkeerscommissies<sup>1</sup> en via commentaar op plannen die voorgelegd worden aan bijvoorbeeld de CVC<sup>2</sup>, WVA<sup>3</sup>, en ad hoc overleggen. We kijken daarbij vanuit het standpunt van de fietser naar de situatie, gebruikmakend van onze kennis en ervaring.

De kijk op verkeer vanuit fietsperspectief is inmiddels voor een groot deel gestandaardiseerd in bijvoorbeeld de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW<sup>4</sup> publicatie 230), de ASVV<sup>5</sup> en de verschillende stedelijke beleidskaders, zoals de Leidraad<sup>6</sup> van de CVC (in 2011 voor het laatst herzien).

Een overzicht van de voor fietsers relevante zaken staat hieronder. We gebruiken het informeel tijdens de tweewekelijkse bijeenkomsten van onze Knelpuntengroep. Het spreekt vanzelf dat wat volgt een momentopname is, alweer van enige tijd geleden. Omdat we blijven nadenken op basis van ervaringen die met bepaalde ontwerpen opgedaan worden, is wat hieronder staat natuurlijk niet in beton gegoten.

We hopen dat het enig inzicht biedt in onze manier van denken over verkeersontwerp. Los hiervan proberen we ook keuzes te beïnvloeden over circulatie, parkeerbalans etc. Dit zijn echter meestal keuzes op basis van politieke in plaats van zuiver technisch verkeerskundige afwegingen. Die politieke vragen spelen wel altijd in het achterhoofd, vandaar dat het overzicht ermee start.

### Algemene politieke/strategische vragen

Bij de beoordeling van verkeersontwerpen spelen altijd strategische en politieke overwegingen een rol. De meest elementaire hebben we samengevat in 6 vragen t.a.v. denkbeeldig ontwerp A:

---

<sup>1</sup> De gemeente en elk stadsdeel heeft een ambtelijke verkeerscommissie die gevraagd en ongevraagd advies geeft over verkeersaangelegenheden. In die commissie zitten – behalve verkeersambtenaren – iemand van de verkeerspolitie, van de nood- en hulpdiensten, van het GVB, en ook van de Fietsersbond en Toegankelijk Amsterdam (belangenorganisatie van gehandicapten).

<sup>2</sup> CVC = Centrale Verkeers Commissie, de gemeentelijke verkeerscommissie die adviseert over met name de hoofdnetten (auto, OV, fiets). In de CVC zijn de burgerlijke belangenorganisaties, Fietsersbond en Toegankelijk Amsterdam, niet vertegenwoordigd.

<sup>3</sup> WVA = Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam. Ambtelijke werkgroep die adviseert over verkeerlichtenregelingen (VRIs).

<sup>4</sup> CROW = afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de (Grond-, Water- en) Wegenbouw (en de Verkeerstechiek). Huidige karakterisering: Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

<sup>5</sup> ASVV = afkorting van Aanbevelingen Stedelijke Verkeers Voorzieningen. Het ASVV is een door het CROW uitgebracht boek met aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

<sup>6</sup> Te vinden via: <http://bit.ly/JZeffR>

1. Wat wil de Fietsersbond in de verkeerssituatie waar ontwerp A betrekking op heeft faciliteren?
2. Is dat hetzelfde als er met ontwerp A gefaciliteerd wordt?
3. Zo nee, gaan we ondanks dat toch adviseren op ontwerp A?
4. Zijn alle gewenste fietsbewegingen legaal mogelijk zonder onlogische omwegen?
5. Zo nee, wat zien wij voor oplossingen? (Bijv. stukje tweerichtingsfietspad, extra oversteekje, bij elke zijstraat doorsteek en oversteek, ...)
6. Vinden wij ontwerp A een verbetering ten opzichte van de huidige situatie? We betrekken daarbij de voorgeschiedenis, eerdere ontwerpen, politieke ruimte, situatie op straat, etc. Bijvoorbeeld: een fietspad van 1,50 op de Amstelveenseweg tussen Vondelpark en Zeilstraat vonden we goed, een fietspad van 2,50 op de Wibautstraat vonden we te smal.<sup>7</sup>

## **Inhoudelijke beoordeling op basis van de leidraad van de CVC (alsmede de punten die wij daarin onder- of overbelicht vinden)**

Vooraf: gepast opportunisme is ons niet vreemd. Naarmate fietsers meer of minder last hebben van ontwerpfouten, zal onze reactie meer of minder uitgebreid zijn. Soms vinden we een fout – hoewel in strijd met de afspraken – feitelijk een verbetering.<sup>8</sup> Anderzijds hebben we meestal liever een uniforme, niet-optimale situatie overal in de stad, dan een discussie die we soms ‘per ongeluk’ winnen, maar die over het geheel onduidelijkheid veroorzaakt (waarom daar wel en hier niet?).<sup>9</sup>

### **A. Basis**

#### ***Punten die door de CVC leidraad worden behandeld, maar waarvoor wij altijd meekijken***

Min of meer algemene vragen:

1. Is/zijn de weg/wegen die we bespreken Hoofdnet fiets, auto en/of ov?
2. Is de plek eerder besproken (met ons)? (in stadsdeel, WVA, politiek, apart overleg, ...)
3. Wat is de plaats van het ontwerp in het netwerk? Is het een doorsteekje waar nu eenmaal weinig ruimte is, of is het dé plek waar de fietsstromen bundelen en fietsers goed door moeten kunnen rijden?
4. Hoe is de situatie ter plekke nu? Intensiteiten (vanaf 6000 mvt/etmaal is GOW<sup>10</sup>, daaronder ETW<sup>11</sup>), (on)veiligheid, (dis)comfort, soort bewegingen, piekbelasting of gelijkmatig, ...
5. Voldoet het ontwerp aan duurzaam veilig?<sup>12</sup>
6. ‘Past’ het profiel?
7. Is het terecht dat hier wel/geen VRI<sup>13</sup> is?

Vragen bij specifieke gevallen:

---

<sup>7</sup> Op dat stukje Amstelveenseweg is de beschikbare ruimte zo gering dat dat de enige optie was. (Alternatief: gemengd profiel op een 50 km-weg met winkels en autoparkeren, waar het opheffen van autoparkeren geen politiek draagvlak heeft.) In de Wibautstraat, daarentegen, is voldoende ruimte beschikbaar voor fietspaden van voldoende breedte.

<sup>8</sup> Voorbeeld: soms staan haaiantanden ‘verkeerd om’. De voorrang tussen fietsers wordt dan anders geregeld dan tussen de parallel rijdende auto’s. Dat kan gezien de andere functie van de fietsroute ook positief zijn; bijvoorbeeld waar fietsers van en naar het Vondelpark de Amstelveenseweg kruisen.

<sup>9</sup> Voorbeeld: wij zijn tegen de CROW-aanbeveling om haaiantanden voor auto’s vóór een zebepad te leggen. Maar als ze foutief tussen zebepad en fietsoversteek staan getekend, zullen we er toch wat van zeggen, omdat de uniformiteit (en onze deskundigheid) ons meer waard is.

<sup>10</sup> GOW = Gebied Ontsluitings Weg. Categorie weg uit Duurzaam Veilig (zie noot 12) waar (binnen de bebouwde kom) een 50 km/u regime geldt en fietspaden de default optie zijn.

<sup>11</sup> ETW = Erf Toegangs Weg. Categorie weg uit Duurzaam Veilig waar (binnen de bebouwde kom) een 30 km/u regime geldt en de default optie een gemengd profiel is.

<sup>12</sup> Zie: [http://nl.wikipedia.org/wiki/Duurzaam\\_Veilig](http://nl.wikipedia.org/wiki/Duurzaam_Veilig)

<sup>13</sup> VRI = VerkeersRegel Installatie (zeg maar: verkeerslicht)

<b>Uitritconstructie</b>	Zijn er geen kenmerken die de voorrang onduidelijk maken? Is de helling minimaal 75 cm lang (bij 12 cm hoogte)?
<b>Zebrapad</b>	Loopt-ie over het fietspad? Dat hoort wel, maar kan voor ons een discussiepunt zijn (zichtlijnen, hoe reëel is het dat fietsers hier stoppen zonder zichzelf of anderen in gevaar te brengen, is er de mogelijkheid van mee-regelen in VRI? (meestal liever niet wat ons betreft)
<b>30km gebied</b>	Moet er iets gedaan worden t.b.v. de fiets? Fietsstrook? Fietspad? Voorrang?
<b>Drempels</b>	Zeker op hoofdnet fiets: sinus! Geen plateaus!
<b>Fietspad</b>	Breed genoeg? (2,50) Rood asfalt?
<b>2*2=2*2</b>	Nodig? Zo nee, waarom niet?
<b>Fietsstrook</b>	Breed genoeg? (1,80), rood asfalt? Duidelijk onderscheid hoofdrijbaan? Geen te smalle parkeervakken ernaast?
<b>Schampstrook</b>	A niveau? (moet altijd) Breed genoeg? (min. 0,90 naast parkeren, extra bij mogelijke windhinder, bv. op een brug) Vrij van obstakels? Fietsenrekken in schampstrook zodanig plaatsen dat de kans op hinder voor fietsers minimaal is.
<b>Boogstralen<sup>14</sup></b>	Minimaal 4 meter?
<b>Paaltjes</b>	Echt nodig? Zo ja: 1,50 uit elkaar? Goed ingeleid?
<b>Onderscheid stoep-fiets</b>	Minimaal 5 cm hoogteverschil? Niet te hoog? Goed bandje? (beetje schuin is vaak fijn, zie De Clercqstraat, Bilderdijkstraat e.a.) Kleurverschil?
<b>Kruisingen</b>	Voldoende opstellengte en -breedte? (Kan onderling een beetje uitgewisseld worden) Op- en afrijdbreedte minimaal 2,50?
<b>Markering</b>	Klopt die? Staan de haaiantanden op de goede plek? In goede richting? VOPs <sup>15</sup> goed? Blokmarkering/kanalisatie goed? Rijbaanpijlen? Rijrichting auto's duidelijk? (Waar moet je kijken) Is-ie netjes? Fietsstroken goed gericht? Haalbare hoeken? Blokmarkering alleen in voorrangrichting?
<b>Blokmarkering</b>	Ligt-ie zoveel mogelijk buiten de rijloper?
<b>Fietsoversteken</b>	Zijn die (ook in de niet-voorrangrichting) goed <i>zichtbaar</i> in het geheel van de markering? Let op deelconflict linksaf-auto die je tegemoet komt!
<b>Fiets linksaf</b>	Hoe is dat geregeld? OFOS <sup>16</sup> ? Ook voor fiets rechtdoor vs. auto rechtsaf? Goed ontworpen? Of linksaf in tweeën? Is er een opvanglicht en -plek?
<b>Fiets rechtsaf</b>	Kan dat buiten de lichten om?
<b>Wachtplek</b>	Kan die voor de VOP? (Eventueel zelfs OFOS voor de VOP, zie 1 <sup>e</sup> CH-Overtoom)
<b>Druppels<sup>17</sup> op hoeken</b>	Volgens de leidraad CVC 'niet altijd een must'. Is daar ruimte te winnen?

<sup>14</sup> Tegenwoordig ook wel 'bochtstralen' genoemd.

<sup>15</sup> VOP = Voetgangers Oversteek Plaats (bijv. zebra, maar ook met enkel kanalisatiestreek)

<sup>16</sup> OFOS = Opgeblazen Fiets Opstel Strook

<sup>17</sup> Hiermee worden steunpunten bedoeld gelegen ter hoogte van de schampstrook tussen fietspad en rijbaan ter bescherming van fietsers die dat fietspad en die rijbaan kruisen. Zie voorbeeld 1 op pag. 6.

<b>Hellingen</b>	Is die niet te steil? (max. 1:10*hoogteverschil)
<b>Brommer op rijbaan</b>	In principe horen brommers nergens op het fietspad. En scooters? Als het niet anders kan dan op het fietspad, dan zijn de breedte-eisen nóg belangrijker.
<b>Kruising tramrails</b>	Is die haaks genoeg? (minimaal 30 graden)
<b>Coulissenwerking/ Oversteekzicht</b>	Werkt een rij bomen, of een hek met spijlen, vanuit een schuine hoek gezien niet als ondoorzichtige muur? En ook: Kunnen zich opstellende (of geparkeerde) voertuigen niet het zicht wegnemen op conflicterende voertuigen?

## B. Extra

*Punten die door de CVC worden gecoverd, maar waar wij van inzicht verschillen*

<b>Wij zijn strenger dan de CVC-leidraad</b>	
<b>Schamp á niveau</b>	Niet alleen maar 'in principe'. Ook fietspad langs trambaan liefst zonder hoogteverschil.
<b>Bandje tussen fietspad en trottoir</b>	Zeker bij minimale maatvoering voor beide. Liever een schuin bandje
<b>Autoparkeren à niveau</b>	Autoparkeren liefst op niveau van rijbaan, niet van fietspad (in ieder geval met scheiding)
<b>Bochtverbreding</b>	Een must bij een slingerend fietspad <sup>18</sup>

<b>Wij zijn minder streng dan de CVC-leidraad</b>	
<b>Minimumbreedte</b>	vrijliggend fietspad, m.n. tweerichting. Officieel 4 meter.
<b>Minimumbreedte</b>	schampstrook aanliggend éénrichting-fietspad. Officieel 70 (50) cm.
Wat ons betreft pragmatisch mee omgaan, in de praktijk hebben we vaak liever het fietspad onder deze maat dan helemaal niks.	

<b>Wij zien het anders dan de CVC</b>	
<b>Haaientanden voor de VOP</b>	Wat ons betreft liever voor het kruisende fietspad (maar we leggen ons omwille v.d. uniformiteit neer bij de afspraak)
<b>Zebra over fietspad</b>	Die belemmert dat fietsers kunnen afrijden na een drukke kruising (we leggen ons erbij neer, maar is iets om langzaamaan ter discussie te gaan stellen. Bijv. op de Jodenbreestraat voor de deur bij DRO is de zebra contraproductief.)
<b>Rood asfalt</b>	Over een geregelde kruising mag wat ons betreft ook in <i>niet-voorrangsrichting</i> . Is per ongeluk gebeurd op het Mercatorplein, maar geen beleid.

<sup>18</sup>Zie voor hoe het niet hoort voorbeeld 2 op pag. 6.

Bij het beoordelen van verkeersontwerp komen we onvermijdelijk ook dingen tegen die (nog) niet in richtlijnen zijn vastgelegd. Ook niet door ons. Maar we hebben er wel een mening over, en proberen die te uniformeren. Ook daarvoor is de Knelpuntengroep een ideaal gremium. Een aantal thema's dat de laatste tijd vaak opduikt, staat hieronder opgesomd.

<b>CVC-leidraad overstijgende thema's</b>	
<b>Hoofdnet fiets en 30 km/u</b>	<p>Duurzaam Veilig maakt onderscheid tussen verblijfsstraat en verkeersstraat. Belangrijke fiets(verkeers)routes lopen echter vaak door <u>verblijfsstraten</u>. Hoe lossen we die tegenstelling op?</p> <p>Met name is dat voor ons een probleem op de nu 'grijze wegen' waar geen ruimte is voor een goede inrichting met 50km/uur, maar waar 30km/uur om andere reden niet haalbaar is. Ook in echte woonstraten zijn we er nog niet uit hoe een goede fietsroute eruit ziet, zonder de weg een racebaan voor auto's te maken. Fietsstraten?</p>
<b>Fietsparkeergelegenheid</b>	<p>In hoeverre hoort de politieke discussie over de hoeveelheid fietsparkeerplek thuis in de technische beoordeling van een verkeersontwerp? Waar anders?</p>
<b>Comfort vs. veiligheid</b>	<p>Vanuit verkeersveiligheid is er nog wel eens de wens om fietsbewegingen te verbieden of zelfs fysiek onmogelijk te maken. Wij leggen liever meer nadruk op praktische bruikbaarheid. Dat uit zich bijvoorbeeld in het handhaven van oversteken, de aanleg van tweerichtingsfietspaden, etc.</p> <p>Ratio: Dit houdt fietsen aantrekkelijker, waardoor in de modal split meer fietsers verschijnen. Daardoor wordt al het verkeer (ook het fietsverkeer) nóg veiliger.</p>
<b>Materiaalovergangen</b>	<p>Par. 5.5 uit de leidraad CVC zegt dat er zo min mogelijk materiaalovergangen moeten zijn. Aan de andere kant is er Puccini, dat de gemeente gebruikt om openbare ruimte uniform en 'mooi' in te richten waarin diverse overgangen gebruikt worden. Daarin staan ook gelijkvloerse doorsteken bij middenheuvels. Wij proberen 'munitie te verzamelen' tegen beleid waar we het niet mee eens zijn.</p>
<b>Kosten/baten</b>	<p>Moeten we af en toe ook zeggen dat we iets dat op zich goed is, toch niet hoeven omdat het te duur is voor wat het oplevert? Of laten we die (politieke) afweging aan anderen?</p>

## Twee voorbeelden



Voorbeeld 1: een **druppel** op de kruising Jan van Galenstraat - Hoofdweg



Voorbeeld 2: een slinger in het fietspad die gepaard gaat met een versmalling i.p.v. een verbreding