

Onderwerp: 30 en 50 en de toekomst van het fietspad in de stad

Er wordt de laatste tijd her en der gediscussieerd over de snelheid van autoverkeer in de stad, en over de fietspaden in de stad. En regelmatig worden die twee onderwerpen met elkaar in verband gebracht.

De bestuurscommissie van stadsdeel Centrum wil het hele stadsdeel 30km/h maken met uitzondering van de Prins Hendrikkade en de route Weesperstraat-Kattenburgerstraat. Het deelakkoord van D66 en GroenLinks bij de (misgelopen) collegeonderhandelingen zegt bijv: "Binnen de ring A10 en buiten het hoofdnet auto wordt de maximum snelheid waar mogelijk en wenselijk 30km/h."

Om de snorscooter zonder helm en zonder te groot snelheidsverschil naar de rijbaan te kunnen sturen wordt ook geopperd om van grote delen van de stad een 30km zone te maken.

Een bordje '30' volstaat niet. Er is ook een andere inrichting nodig om 30 af te dwingen met snelheidstremmers zoals drempels.

Drukke fietspaden

Los van plannen voor een lagere maximumsnelheid kan iedereen ervaren dat het op de fietspaden van de stad steeds drukker wordt. Snellere fietsers worden met name de spits opgehouden door langzame fietsers. Bij een verkeerslicht komen soms niet alle fietsers in één keer door groen. Het fiets- en verkeersbeleid is kennelijk uiterst succesvol geweest. Zozeer dat het nu voor nieuwe uitdagingen zorgt, waar de gemeente, de Fietsersbond en tal van anderen er meningen en ideeën over vormen.

In het (gestrande) deelakkoord van D66 en GroenLinks komt het ook aan de orde. In het hoofdstuk "Ruim baan voor de fiets in een groene stad" staat dat men wil inzetten op een stad met veilige, groene en schone straten waar fietsers en voetgangers de ruimte hebben. Het fietsnetwerk wordt verbeterd met o.a. fietsstraten. Plekken waar fietsers, auto's, trams en voetgangers elkaar in de weg zitten, zoals de Munt, worden heringericht. En ook voetgangers krijgen meer ruimte op bredere trottoirs en in meer voetgangers gebieden. Geweldig!

Maar waar die ruimte en veiligheid voor fietsers en voetgangers gevonden zal worden is de vraag. Dat is iets waar de 30km/h-discussie en die over de fietspaden elkaar raken. En daarbij komen verschillende argumenten en redeneringen naar voren.

Alle fietspaden weg bij 30?

Er worden voortdurend redenen aangegeven waarom in een 30km/h straat nooit een fietspad nodig of gewenst is. Zoals:

"Op 30km/h wegen kunnen fietsers en autoverkeer mengen en zijn vrijliggende fietspaden dus niet nodig."

Wegen in Nederland zijn ingedeeld volgens de principes van "Duurzaam Veilig" Dit gaat ervan uit dat op erftoegangswegen (in de volksmond 30km-wegen) fietsers en autoverkeer kunnen mengen omdat de snelheidsverschillen klein zijn. Maar ook dat er maar weinig auto's rijden: maximaal 6000 per etmaal. In de meeste buurtstraatjes is die intensiteit veel lager dan dat, maar op de grotere

straten meestal niet. Op de Bilderdijkstraat bijv. rijden ruim 12.000 mvt/etm, op de Rozengracht en de Ceintuurbaan gaat het om vergelijkbare aantallen. Daar kun je fietsers en auto's, ook bij 30, niet veilig en prettig mengen.

Een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/h blijft een gebiedsontsluitingsweg en verandert door de maximum snelheid niet ineens in een 'erftoegangsweg'.

Een bijkomend probleem is dat dit soort straten vaak ook tramroutes zijn, waardoor het onmogelijk is om met drempels daadwerkelijk een lage snelheid af te dwingen. Ook zijn er in deze straten vaak veel winkels met alle parkeerbewegingen en soms ook foutparkeren van dien. Zonder fietspad zitten fietsers niet lekker tussen het rijdende verkeer en de geparkeerde auto's in, ook al is de snelheid niet zo hoog. Bij foutparkeren moeten fietsers uitwijken over de tramrails.... Iets wat met 30km/h minder hachelijk is dan bij 50, maar nog steeds geen feest voor fietsende schoolkinderen en ouderen..

Naast de drukte zijn in- en uitparkeren, openslaande portieren en laden en lossen de grootste gevaren voor de fietser als er geen fietspad is. In een rustige 30 km/h woonstraat is het fietsen langs een parkeervak nog wel acceptabel, omdat auto's daar meestal lang geparkeerd staan en er dus vrij weinig wordt in- en uitgeparkeerd. In een winkelstraat ligt dat heel anders, en ook waar vrachtverkeer, taxi's en touringcars zijn. Daar is voor de veiligheid van fietsers een vrijliggend fietspad nodig.

“De fietspaden zijn te smal voor al die fietsers, en helemaal voor al die grote, zware en/of snelle voertuigen die er allemaal rijden.”

Klopt, overal zijn bredere fietspaden zeer gewenst, maar waar haal je de ruimte vandaan?

Snorfietsen van het fietspad:

De wens van Amsterdam om de snelste en zwaarste voertuigen op het fietspad, de snorfietsen, met een helm op naar de rijbaan te verwijzen kan wel verantwoord voor meer ruimte voor fietsers op de fietspaden zorgen.

De schampstrook:

Daarnaast zal het ook helpen om naar de ruimte naast de fietspaden. te kijken Er staan vaak fietsenrekken in deze “schampstrook”. Fietsen in deze meestal druk bezette rekken staan nogal eens dicht tegen en soms zelfs deels op het fietspad geparkeerd. Dat geeft een krap gevoel en is gevaarlijk. Een andere opstelling van de rekken, niet haaks maar schuin geplaatst of in de lengterichting, kan dit voorkomen.

Bij verkeerslichten:

De krapte van fietspaden valt verder vooral op bij de wachtruimtes bij verkeerslichten. Een plaatselijke verbreding van het fietspad kan zorgen dat meer fietsers sneller de kruising over kunnen. Dat komt ook de doorstroming van autoverkeer ten goede.

“Fietsers zitten opgesloten op de krappe fietspaden, op de rijbaan hebben ze de ruimte.”

Het klopt dat je vanaf een fietspad niet makkelijk op de rijbaan of aan de overkant komt. Maar dat heeft minder te maken met het fietspad zelf, als wel met de vele dingen die er tussen het fietspad en de rijbaan staan, zoals geparkeerde auto's en fietsen, bomen, vuilcontainers, reclameborden enz. Vanaf een vrijliggend fietspad kunnen fietsers echter wel eenvoudig winkels en andere bestemmingen bereiken. Vanaf de rijbaan is het, alweer door de volle strook, behoorlijk lastig om te

stoppen en bij de bestemming te komen waar je wilt zijn. Op de rijbaan kunnen fietsers ook min of meer opgesloten zitten dus.

“Vrijliggende fietspaden gaan vaak ten koste van de ruimte op de stoepen en geven een lelijk in allemaal verschillende stroken opgedeeld straatbeeld.”

Het klopt dat in de meeste straten waar fietspaden zijn aangelegd de stoepen smaller zijn dan voorheen. Het is wel vreemd dat dit alleen aan het fietspad wordt toegeschreven. Zonder autoparkeren of een vrije trambaan hadden de meeste stoepen makkelijk breed kunnen blijven. Dat het om veel ruimte gaat blijkt uit het feit dat in veel Amsterdamse winkelstraten geparkeerde auto's wel 25% van de profielbreedte inneemt.

Voor de politiek is het weghalen van parkeerplekken echter zo'n moeilijke keuze dat ze vaak smallere stoepen verkiezen. Vaak is het wel zo dat met de aanleg van fietspaden, de visuele ruimte langs de gevel groter wordt: de wand die de geparkeerde auto's vormt komt meestal verder van de gevel af te staan.

Conclusie

Dat er in een 30km/h straat geen fietsvoorzieningen mogen komen is een misverstand. Er zijn omstandigheden dat een fietspad nog hard nodig blijft.

In de bestaande stad zijn veel van de straten met een belangrijk verkeersfunctie die tegelijkertijd winkelstraat zijn met uitstallingen, bezoekersparkeren (fiets en auto), laden en lossen, terrassen en als het even kan ook groen. Heel gezellig maar hoe kun je dat soort straten veilig maken en meer ruimte bieden aan fietsers, voetgangers en groen?

De drukke multifunctionaliteit is nauwelijks te veranderen: het verkeer is vaak gebonden aan deze routes omdat ze aansluiten op de bruggen, de winkels zijn weer aan het verkeer gebonden. Het is een onderzoek waard om te kijken of er alternatieven mogelijk zijn, voor een deel van de functies.¹

Een maximum snelheid van 30km/h instellen kan helpen om de straat veiliger te maken, maar om fietsers hier veilig en prettig te laten rijden blijven ook (snorfietsvrije) fietspaden nodig.

Met zoveel functies is woekeren met de ruimte onvermijdelijk. Dan moeten er keuzes worden gemaakt. Om een fietspad mogelijk te maken zal een andere ruimtevreter moeten inleveren. Autoparkeren komt in drukke winkelstraten als eerste in aanmerking. De tijd dat deze voor het bestaan van winkels nodig waren ligt achter ons. Wel zal er ruimte nodig blijven voor een veilige bevoorrading (laden / lossen) voor de winkels. Met venstertijden kan de overlast iets worden beperkt.

Daarna kan gekeken worden naar de verkeerscirculatie van autoverkeer. Wellicht is eenrichtingsverkeer of een knip een optie die ruimte oplevert voor fietser en voetganger en een prettiger verblijfsklimaat.

Wanneer het gaat om een plusnet fiets, zal vervolgens een vrije trambaan ter discussie moeten komen. De afweging kan zijn dat behalve taxi's ook het overige autoverkeer over de trambaan kan rijden.

¹ Alternatieven bijv: als alternatief voor de smalle fietspaden van de De Clerqstraat en het ontbreken van fietspaden op de Rozengracht ook een doorgaande fietsverbinding realiseren door Kwakersplein, Potgietersstraat, nieuwe fietsbruggen over Singelgracht en Lijnbaansgracht naar de Jordaan en 9 Straatjes.

beslisboom voor fietspaden in 30 km gebieden:

30 km straat? → woonstraat zonder doorgaande fietsroute? → 30 km inrichting zonder FP

30 km straat? → woonstraat met zeer weinig auto's (<2500 mvt/dag) en doorgaande fietsroute? → afsluiten voor auto's of fietsstraat

30 km straat? → veel auto's (>2500 mvt/dag) en/of veel stop-, keer – of parkeerbewegingen (bv winkelstraat) en/of OV en/of touringcars en/of laden/lossen → FP noodzakelijk

Bij onvoldoende ruimte (in deze volgorde):

1. autoparkeren eruit
2. verkeerscirculatie voor auto's aanpassen (bv eenrichtingsverkeer)
3. autoverkeer op trambaan
4. fietsstrook ipv fietspad

fietsstraat is alleen optie als het voldoet aan de vastgestelde richtlijnen van de CVC

bijlage: voor- en nadelen van een 30km regime

30km/h heeft voordelen:

- Het is veiliger want bij een lagere snelheid hebben botsingen minder ernstig letsel tot gevolg.

Botssnelheid (km/h)	:15	:30	:50
Kans (%)	:1-2	:5-10	:50

— Relatie tussen de botssnelheid en de kans dat een voetganger bij de botsing overlijdt (bron: CROW)

- Misschien zijn er bij 30km/h ook minder botsingen, bij een lagere snelheid is er immers vaak meer tijd beschikbaar om te reageren. Het aantal ongevallen dat gebeurt is ook zeer afhankelijk van het aantal voertuigen, en de inrichting van de weg
- Ook is het (iets) milieuvriendelijker. Bij een lagere snelheid geven auto's minder geluidsoverlast, rijden ze zuiniger en stoten ze minder fijnstof uit. Maar deze factoren worden in de stad ook bepaald worden door hoe vaak auto's stoppen en optrekken. En natuurlijk door het totaal aantal auto's.
- Dat aantal auto's kan met een lagere snelheid mogelijk ook (iets) lager worden omdat het over het algemeen leidt tot een langere reistijd en dan wordt bijv. fietsen aantrekkelijker.
- Tot slot wordt de belevingswaarde (kwaliteit) van de omgeving beter als het autoverkeer langzamer rijdt, en als er weinig autoverkeer is.
- Misschien kun je bij een lagere snelheid toe met minder verkeerslichten, waardoor je minder filevorming hebt
- Een langzame stroom auto's kun je als voetganger of fietser makkelijker doorsteken, automobilisten zijn eerder geneigd een voetganger tussendoor te laten gaan.

30km/h heeft ook nadelen

- Voor automobilisten, OV, hulpdiensten en bevoorrading etc.: mindere bereikbaarheid en vertraging door lagere snelheid en snelheidsremmers.
- Discomfort door drempels voor m.n. OV en nood- en hulpdiensten
- Bij een groot aaneengesloten 30km gebied kan autoverkeer juist weer uitwaaiëren door woonstraatjes, terwijl het juist ook goed is om het te concentreren op de hoofdroutes.
- Ook trams moeten 30, maar daar zijn snelheidsremmers moeilijk. In een 30kmstraat 50 op de trambaan is juridisch omstreden en verwarrend bij oversteken, vooral als taxi's meerijden.
- In straten met een 30km/uur regime stelt de wetgeving over geluidhinder geen eisen aan de geluidsisolatie van woningen. Dubbele beglazing die in 50km straten wel via deze wijze kan worden geëist, en gesubsidieerd, zal dan minder snel worden toegepast.

Voor ons is het grootste nadeel indirect:

Wanneer 'geen fietspad bij 30' als wetmatigheid gehanteerd wordt, haakt de Fietsersbond af bij het promoten van een 30km regime.