

SAMENVATTING

Stadsstraten in een autoluwe, leefbare stad

De gemeente Amsterdam werkt aan beleid voor Stadsstraten. Voor de Fietsersbond Amsterdam is dit aanleiding om wensen en mogelijkheden op een rij te zetten. Wij vinden dat herinrichting van stadsstraten een speerpunt moet worden in het programma Amsterdam Autoluw.

Stadsstraten zijn wegen met zowel een verblijfs- als een verkeersfunctie. Bij de verblijfsfunctie gaat om winkelen, horeca, en voetgangers. De functie voor verkeer omvat zowel fiets, openbaar vervoer als auto. Pas bij een straatbreedte van 36 meter is het mogelijk om al deze functies hun eigen, veilige ruimte te geven. Maar binnen de A10-ringweg zijn stadsstraten smaller, meestal 20 a 25 meter breed. Dan is het onvermijdelijk om keuzes te maken.

De Fietsersbond zet verblijfskwaliteit voorop. Dat vraagt brede trottoirs en goede oversteekbaarheid. Laad- en losplekken kan je combineren met fietsparkeren. Bij de verkeersfunctie kiezen we voor fiets en OV, die het meest efficiënt met de ruimte omgaan. Voor fietsers moet het fietspad per richting 3 meter breed zijn. Als sluitpost komen autoverkeer en autoparkeren. Wegens ruimtegebrek zal dit vaak resulteren in eenrichtingsverkeer, als onderdeel van een gewijzigde verkeerscirculatie.

Op basis van bovenstaande prioriteiten is het mogelijk om prettige stadsstraten te ontwerpen voor voertgangers, laden/lossen, fiets en OV, ook bij 20 meter breedte. Praktisch wordt dan doorgaand autoverkeer teruggedrongen of onmogelijk gemaakt. En wordt veel ruimte voor geparkeerde auto's teruggegeven aan voetgangers en fietsers.

Met een aantal Stadsstraten gaat het de goede kant op. Wij noemen Kinkerstraat-Oost (tussen Bilderdijkstraat en Nassaukade), Van der Pekstraat, en de geplande Van Woustraat-Noord, Ferdinand Bolstraat-Zuid (tussen Ceintuurbaan en Cornelis Troostplein) en Bos en Lommerweg (tussen A-10 en ringspoorbaan).

Met deze aanpak zal de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid binnen de A-10 fors toenemen. Waardoor de dichtbebouwde wijken van Amsterdam nog aantrekkelijker worden om te wonen. En Amsterdam binnen de ringweg A-10 echt Autoluw wordt.

Stadsstraten in een autoluwe, leefbare stad

1. Inleiding

Rond 2015 is in Amsterdam een discussie begonnen over de toekomst van de Stadsstraten. Deze discussie is onderdeel van vele discussies over toenemende drukte binnen de ringweg A-10, en daaruit voortvloeiende conflicten bij gebruik van de openbare ruimte.

De Fietsersbond verwelkomt een fundamentele discussie over de Amsterdamse stadsstraten. Immers, Stadsstraten zijn cruciaal voor zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid binnen de A-10 ringweg. Binnen de A-10, omdat de doorgaande straten in het centrum en de 19^e eeuwse wijken nu eenmaal niet zijn ontworpen op het autoverkeer. Binnen de A-10 vindt daarom bij uitstrek de ruimteconcurrentie plaats tussen verblijven en verkeer en tussen verkeersmiddelen onderling.

De politieke doelstelling van *Amsterdam Autoluw* maakt fundamentele keuzes onvermijdelijk. Die keuzes moeten dan wel vanaf nu gemaakt worden. En dan met name in stadsstraten, waar keuzes te lang uit de weg zijn gegaan. Onder verkeerskundigen staan de Amsterdamse stadsstraten bekend als *grijze straten*, dat wil zeggen als straten die niet zijn ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig. Door teveel functies op een klein straatoppervlak blijven onveilige situaties bestaan. En door teveel autoverkeer blijft de verblijfskwaliteit onvoldoende.

De Fietsersbond vindt herinrichting van stadsstraten de komende jaren een speerpunt op de route naar een veilige en leefbare stad. Juist daar kan en moet het verschil gemaakt worden!

Het onderstaande stuk bouwt voort op eerdere documenten van de Fietsersbond Amsterdam (verder FB), te weten *Fietsvisie Amsterdam 2025* (uit 2017) en *Nota Fietsstraten* (uit 2018). De Fietsvisie zegt dat fietsers in 2025 overal in de stad kunnen “rijden als een vorst” en kunnen “parkeren dicht bij alle bestemmingen”. De Nota Fietsstraten beschrijft de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn, wil je prettig en veilig over een Fietsstraat kunnen fietsen.

Dit stuk begint met de vraag, wat een Stadsstraat is. We beschrijven ook het gemeentebestuur tussen 2015 en 2019. Vervolgens noemen we de uitgangspunten van de FB bij (her)inrichting van Stadsstraten. We laten zien hoe die uitgangspunten doorwerken in de praktijk. Daar zijn ook enkele recent goedgekeurde plannen bij. We eindigen met de vraag of Stadsstraten ook Fietsstraten kunnen zijn. En met voordelen, maar ook risico's wanneer Stadsstraten onderdeel worden van 30 kilometerzones.

2. Stadsstraten in het beleid van Amsterdam

“In Structuurvisie Amsterdam 2040 worden stadsstraten omschreven als ‘in het algemeen de ruimere, drukkere straten [...] in of tussen buurten. Het zijn de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes bij uitstrek. Het zijn visitekaartjes van de stad. Ze hebben nagenoeg altijd een belangrijke winkel- of horecafunctie. Tegelijkertijd hebben ze een belangrijke verkeersgeleidende functie. [...]’. Figuur 1 geeft een overzicht van de huidige Stadsstraten volgens de gemeente (maps.amsterdam/stadsstraten d.d. 30/1/2019).

Wij sluiten ons aan bij deze definitie. Bij Stadsstraten gaat het dus om wegen met zowel een verblijfs- als een verkeersfunctie. De verblijfsfunctie blijkt uit aanwezigheid van diverse publiek aantrekkende functies. Bij de verblijfsfunctie lag traditioneel sterk de nadruk op winkelen, de laatste tien jaar is in veel Stadsstraten de horeca belangrijker geworden, inclusief de wens voor meer terrassen. Kortom, Stadsstraten hebben een belangrijke functie voor de omliggende wijken.

De verkeersfunctie kan alle verkeersmiddelen omvatten (voetganger, fiets, OV, auto) en speelt mede een rol bij het doorgaand verkeer tussen wijken. Daarom zijn alle Stadsstraten onderdeel van een- of meerdere Hoofd- en Plusnetten.

Op 30 september 2015, bij de vaststelling van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit, heeft de gemeenteraad van Amsterdam gevraagd om *een Agenda Stadsstraten, waarbij de plusnettensystematiek richting geeft voor de ruimteverdeling.*

Het *Onderzoeksrapport Stadsstraten* van 4 juli 2017 beschrijft uitgebreid de problemen in Stadsstraten, zoals verblijven tegenover verkeer, drukte en verkeersveiligheid. Ook worden mogelijke oplossingen en keuzes gepresenteerd. Uiteindelijk geeft het rapport geen duidelijke regels voor prioriteiten, en bepleit een ad-hoc uitwerking straat-voor straat. Een gemiste kans, volgens de FB.

Op 27 januari 2017 presenteerde het Stadsdeel West de *Discussienotie Stadsstraten in West*. Na inventarisatie van de Stadsstraten in West (9 straten), gaat deze notitie in op de dilemma's in functies en benodigde ruimte. Op basis van een set criteria, inclusief prioriteiten, eindigt deze discussienotitie met concrete voorstellen voor de 9 stadsstraten. Een opzet die ons aanspreekt. Voor een samenvatting en ons commentaar: zie bijlagen 1 en 2.

In het begin van 2019 heeft Amsterdam nog geen duidelijk beleid voor de inrichting van Stadsstraten. In de volgende paragraaf presenteren wij de uitgangspunten van de FB.

3. Uitgangspunten voor de inrichting van Stadsstraten

De Fietsersbond Amsterdam gebruikt vanuit de belangen van leefbaarheid, voetgangers en fietsers de volgende uitgangspunten:

Uitgangspunten bij herinrichting:

Bij herinrichting van Stadsstraten gaat de gemeente uit van verblijfskwaliteit. De publieke functies, winkels, horeca en andere, nodigen uit om er langer te verblijven. Ontspannen verblijven en elkaar ontmoeten eist *brede trottoirs*, goed toegankelijk voor alle voetgangers. Dus met duidelijke regels voor terrassen en uitstallingen van winkels. Verblijfskwaliteit eist ook *goede oversteekbaarheid* van de straat. Zeker geen hekken of andere fysieke barrières. Met overzichtelijke oversteekplaatsen op regelmatige afstand van elkaar.

- Publieksfuncties zoals winkels en horeca vragen duidelijke laad- en losplekken met bijbehorende regulering. Door slimme afspraken over venstertijden voor het bevoorraden van winkels is *dubbelgebruik van ruimte* mogelijk: 's ochtends laden en lossen, s' middags parkeren van fietsen. Een zogenaamde *servicestreek* tussen trottoir en rijweg kan deze dubbelfunctie vervullen.
- Het belang van verblijven en voetgangers is voor de FB evident. Van de overige verkeerssoorten hebben *fietsen (rijden en parkeren) en OV prioriteit*. Fiets en OV gaan in de

stad immers het meest efficiënt om met de ruimte en veroorzaken de minste hinder in hun omgeving.

- Rijdende en parkerende personenauto's zijn mogelijk voor zover, na inpassen van bovenstaande functies, nog ruimte beschikbaar is. Dat zal meestal betekenen dat in Stadsstraten binnen de A-10 autoverkeer en autoparkeren worden teruggedrongen. Daardoor wordt huidige ruimte voor auto's teruggegeven aan voetgangers, fietsers, OV en aan wie er wil verblijven.
- Als dat mogelijk is zonder de doorstroming van het OV te belemmeren, is *auto's op de trambaan* een mogelijkheid om ruimte te winnen ten voordele van voetgangers en fietsers. Dit is een kwestie van maatwerk, en zal vaak kunnen na ingrepen in de verkeerscirculatie voor auto's.
- Maatregelen rond *verkeerscirculatie worden een essentieel onderdeel* van alle plannen rond Stadsstraten. Bij het rijdend autoverkeer is er voorrang voor bestemmingsverkeer, en moet doorgaand verkeer in principe via parallelwegen (doorstroomwegen) of via de ringweg A-10 plaatsvinden. Indien parallelle doorstroomwegen ontbreken, wordt het opzetten van een samenhangend systeem van eenrichtingsverkeer in een stadsdeel onvermijdelijk. Als dat onvoldoende oplevert, volgt het invoeren van een *knip voor doorgaand autoverkeer*, waardoor de Stadsstraat nog alleen de ontsluiting van de omliggende wijk verzorgt. Een autoknip kan in de vorm van een "harde knip" (=fysieke barriere) of van een "zachte knip" (=afwisselend eenrichtingsverkeer).

Positie van de fiets in Stadsstraten:

Stadsstraten zijn in vrijwel alle gevallen onderdeel van het Plusnet Fiets. Dit betekent dat voor fietsers in beide richtingen een fietspad, in rood asfalt, van 3 meter breedte wordt gerealiseerd, conform het MeerjarenPlan Fiets 2017- 2022 van de gemeente Amsterdam. En dat fietsverkeer op de Stadsstraat voorrang heeft op alle zijstraten.

- Bij afwezigheid van auto parkeren, is een fietsstrook van 2 meter breed acceptabel i.p.v. een vrij liggend fietspad. Uitgevoerd in rood asfalt.
- In de Stadsstraat gaan zowel brommers als snorfietsen naar de rijbaan. Dit is gelukkig realiteit vanaf 8 april 2019 voor het gebied binnen de A-10.
- Opstelruimte voor fietsers bij kruispunten vraagt bijzondere aandacht. Te krappe opstelruimte is, naast te drukke fietspaden, de grootste ergernis voor fietsers. Een OFOS (Opgeblazen Fiets Opstel Strook) is een mogelijkheid, waardoor fietsers zich voor het autoverkeer kunnen opstellen. Beperking van doorgaand autoverkeer, waardoor een opstelstrook voor auto's volstaat, is een andere mogelijkheid. Dit zal weer aanpassing van de verkeerscirculatie vragen.
- Voorzieningen voor laden en lossen worden, buiten de venstertijden, gebruikt voor fietsparkeren.

4. Uitwerking in concrete gevallen: Goede voorbeelden

De uitgangspunten van paragraaf 3 zijn te vertalen in een volgorde van prioriteiten bij

herinrichting. Om de verblijfskwaliteit te verbeteren, vindt herinrichting plaats via het *consequent "afpellen" op basis van de volgende prioriteit in functies*: voorop staan verblijven, voetgangers, laden/lossen en fietsparkeren, vervolgens fietsen (rijden) en OV, als laatste rijdende en geparkeerde personenauto's.

Om alle functies een aparte ruimte naast elkaar te geven (volgens de principes van Duurzaam Veilig), is uitgerekend dat een totale wegbreedte van 36 meter nodig is. Zo'n breedte is bij de Stadsstraten binnen de A-10 nergens aanwezig. Dus moet er gekozen worden. Volgens de FB is het in alle gevallen, ook bij een veel voorkomende *breedte van 20 meter met tram/bus*, mogelijk om een prettige verblijfstraat voor voetgangers en fietsers te ontwerpen. Dus een Stadsstraat met voldoende ruimte voor voetgangers en voor rijdende en parkerende fietsers.

Bij onvoldoende ruimte voor personenauto's zijn er meerdere keuzes mogelijk:

- 1) Of parkeren aan een zijde van de weg laten vervallen;
- 2) Of autoverkeer op de trambaan, in een of beide richtingen, indien de doorstroming van het OV niet wordt belemmerd;
- 3) Of autoverkeer in een richting laten vervallen, zodat de Stadsstraat eenrichtingsverkeer krijgt;
- 4) Of parkeren aan beide zijden van de weg laten vervallen.

De Fietsersbond beschouwt deze mogelijkheden als alternatieven, waaruit afhankelijk van de situatie en de voorkeuren van belanghebbenden een keuze gemaakt kan worden.

Bij punt 2) is nog te overwegen om autoverkeer in een of twee richtingen mee te laten gaan met de tram/busbaan. Het mengen van auto en tram zal alleen acceptabel zijn, indien het aantal auto's zodanig beperkt is dat het OV niet in een autofile komt te staan. En dat kan in vrijwel alle gevallen alleen door vooraf maatregelen in de verkeerscirculatie te nemen.

Hoe werkt dit in de praktijk uit? In de eerste plaats geven wij een aantal voorbeelden waar herinrichting van Stadsstraten naar onze mening goed is gelukt. In de tweede plaats recente voorstellen tot herinrichting, die naar onze mening het goede voorbeeld geven. Tenslotte een eigen voorstel voor de Kinkerstraat en de De Clerckstraat uit onze Fietsvisie 2025.

Reeds uitgevoerde herinrichting met goed resultaat:

- Kinkerstraat-Oost in West (tussen Bilderdijkstraat en Nassaukade);
- Van der Pekstraat in Noord;
- Spaarndammerstraat in West (hoewel onvoldoende verkeersremmende maatregelen).

Bij recente voorstellen tot herinrichting blijkt het vaak mogelijk om auto en tram te mengen:

- Van Woustraat-Noord (figuur 2): vrijliggende fietspaden, auto's rijden mee met de tram;
- Ferdinand Bolstraat- Zuid (figuur 3): geen autoparkeren meer, fietsstroken, auto's rijden mee met de tram;
- Bos en Lommerweg tussen A-10 en ringspoorbaan (figuur 4): buiten de ring A-10, door verdwijnen van ventweg, naast meer stoepruimte voldoende ruimte voor alle vervoersoorten, oversteekplaatsen om de 200 meter;
- Ook bij herinrichting in het centrum zijn de uitgangspunten uit Hoofdstuk 3 toe te passen. Zo komen er bij herinrichting van de Nieuwezijds Voorburgwal-Zuid vrijliggende fietspaden en rijden auto's in een richting met de tram mee. Bij de Nieuwezijds

Voorburgwal-Noord komen ruimere trottoirs en fietspaden, eenrichtingsverkeer voor auto's en eenzijdig autoparkeren.

Zowel de Kinkerstraat als de De Clerckstraat zijn druk, te smal en onaantrekkelijk voor fietsers. Herinrichting van beide straten is gepland. Volgens de Fietsersbond is een aantrekkelijk verblijfsklimaat voor voetgangers, fietsers en OV niet mogelijk zonder aanpassing van de verkeerscirculatie. De FB stelt voor auto's in West een eenrichtinglus te laten rijden (Kinkerstraat > Bilderdijkstraat > De Clercqstraat/Jan Evertsenstraat). Gecombineerd met het veervallen van autoparkeren, waarvoor in de Kinkerstraat recent een aanzet is gegeven, biedt dit goede mogelijkheden voor aantrekkelijke, toekomstbestendige Stadsstraten (figuren 5 en 6, uit Fietsvisie Amsterdam 2025).

Uit bovenstaande voorbeelden blijkt, dat Amsterdam binnenkort een aantal heringerichte stadsstraten heeft die goed voldoen aan de uitgangspunten van de FB. En perfect passen in *Amsterdam Autoluw*. Laten deze voorbeelden de norm worden bij alle toekomstige plannen voor stadsstraten! Zodat leefbaarheid en verblijfskwaliteit overal voorop komt te staan.

5. Fietsstraten en 30 km-zones?

Af en toe worden er voorstellen gedaan om Stadsstraten om te zetten naar Fietsstraten. Stadsdeel West noemde bijvoorbeeld de Jan Pieter Heijestraat en de Van Limburg Stirumstraat (zie bijlage 2). Ruimtebesparing lijkt een belangrijke reden te zijn: In een Fietsstraat delen immers fietsen en auto's dezelfde rijbaan.

Is dat een wenkend perspectief? De FB denkt van niet. Wij verwachten dat een Stadsstraat als Fietsstraat alleen in uitzonderlijke gevallen mogelijk is. Vanwege prettig en veilig fietsen moet een Fietsstraat namelijk aan een aantal voorwaarden voldoen (uit *Nota Fietsstraten, 2018*):

- Aantal fietsers duidelijk groter dan het aantal auto's;
- Aantal auto's maximaal 2500 per etmaal per richting;
- Geen sprake van doorgaand autoverkeer of sluiproute voor autoverkeer;
- Uitsluitend langsparkeren van auto's; weinig laden en lossen;
- Breedte per rijrichting liefst 4,5 meter, minimaal 4 meter.

Alleen al wegens de laad- en loshavens is een Fietsstraat problematisch. Het maximaal aantal auto's is bijna altijd onhaalbaar zonder vergaande ingrepen in de verkeerscirculatie.

De twee tot nu toe beste voorbeelden van Fietsstraten, de Binnenring en de Weesperzijde, zijn niet toevallig juist *geen Stadsstraten*, althans voor het overgrote deel daarvan (zie Figuur 1)!

Recent komen er voorstellen op om Stadsstraten onderdeel te maken van 30 kilometer-zones. Op zich verwelkomt de FB 30 km-zones ("30 binnen de bebouwde kom is het nieuwe 50"). Maar wij zien ook risico's voor de veiligheid van fietsers. Volgens de ontwerpcriteria van de Centrale Verkeers Commissie van Amsterdam (CVC) zijn bij 30 km in principe geen aparte rijstroken voor fietsers meer nodig. Begin 2019 speelt dit bij de herinrichting van de 1^e Van Swindenstraat in Oost.

Ruimtebesparing lijkt wederom het dominante motief.

De FB vindt dit een gevaarlijker ontwikkeling. Een Stadsstraat is geen Erftoegangsweg, waar de 30-km-regels oorspronkelijk voor bedacht zijn, maar heeft meer functies. Zolang zowel autoverkeer als

fietsverkeer in bepaalde Stadsstraten druk blijven, zijn *aparte fietsstroken vanwege verkeersveiligheid* onontbeerlijk. Dit is overigens geen nieuw beleid: In de CVC-richtlijnen staat ook dat in 30 km-straten fietspaden en -stroken mogelijk zijn *als de verkeersveiligheid daarom vraagt (cursief FB)*. De FB wil daarom dat er aparte fietspaden mogelijk blijven bij druk fietsverkeer, druk autoverkeer, maar zeker bij veel in- en uitparkeren.

Bijlage 2: Uitwerking van Stadsdeel West.

Tabel 2: Stadsstraten en mogelijke maatregelen

Stadsstraat	Plusnet	Te onderzoeken / mogelijke maatregelen
1 Bos en Lommerweg	† ☺ 🚲	Aanpassen haltes, VOP's, verbreden fietspaden
2 V. Limburg Stirumstr-2 ^e Nassaustr	†	Eenrichtingsverkeer, fietsstraat
3 Jan van Galenstraat-2 ^e H.deGroot	† ☺ 🚲	Geen aanpassingen indien scooter naar rijbaan
4 Jan Evertsenstraat	† ☺ 🚲	Eenrichtingsverkeer, minder parkeren
5 De Clercqstraat	† ☺ 🚲	Eenrichtingsverkeer, minder parkeren
6 Kinkerstraat	† ☺	Auto-OV gemengd, minder parkeren
7 Bilderdijkstraat-1 ^e C.Huygensstr	† ☺	Auto-OV gemengd, minder parkeren
8 J.P. Heijestraat	† ☺	Eenrichtingsverkeer, fietsstraat
9 Overtoom	† 🚲 🚲	Kruispunten verbeteren ten koste van parkeren

Interessant is dat West in de *Discussienota Stadsstraten in West* bij uitwerking voor zijn 9 Stadsstraten redelijk uitkomt bij doelen en prioriteiten van de Fietzersbond. Zo gaat bij alle wegen van 20 m breedte de voorkeur uit naar *eenrichtingsverkeer auto met minder parkeren*. Een goede start voor nadere uitwerking! Bijvoorbeeld in de De Clercqstraat.

Verder zijn wij terughoudender dan West met fietsstraten. Gezien de bovengrens aan het aantal auto's (2.000 voertuigen per etmaal) zullen fietsstraten een uitzondering blijven. Misschien in de J.P. Heijestraat, maar dan in samenhang met autobeperkende maatregelen. Maar niet in de Van Limburg Stirumstraat, omdat auto, tram, laden/lossen en fiets elkaar daar te veel in de weg zitten.