

De Fietser Koning – Fietsstraten en fietspaden voor Amsterdamse tweewielers

Fjodor Molenaar - Woordvoerder Verkeer GroenLinksfractie



De fiets is al jaren het belangrijkste vervoermiddel in Amsterdam. Voor ruim 40% van de verplaatsingen wordt in Amsterdam de fiets gebruikt en het gebruik neemt nog steeds toe. Natuurlijk, want fietsen is stil, schoon, snel en sportief. In een compacte stad als Amsterdam is de fiets dan ook het vervoermiddel bij uitstek. GroenLinks wil de fiets meer ruimte geven en het fietsgebruik verder stimuleren. Dat begint met de aanleg van veilige en ruime fietsroutes. Straten die niet maximaal veilig zijn ingericht, voldoen niet. De grootschalige invoering van *fietsstraten*, waarmee de openbare ruimte primair wordt afgestemd op gebruik door fietsers en voetgangers, zal een enorme verbeterslag voor de stad betekenen. Het geeft Amsterdam de benodigde infrastructuur als Fietstad van de Toekomst.

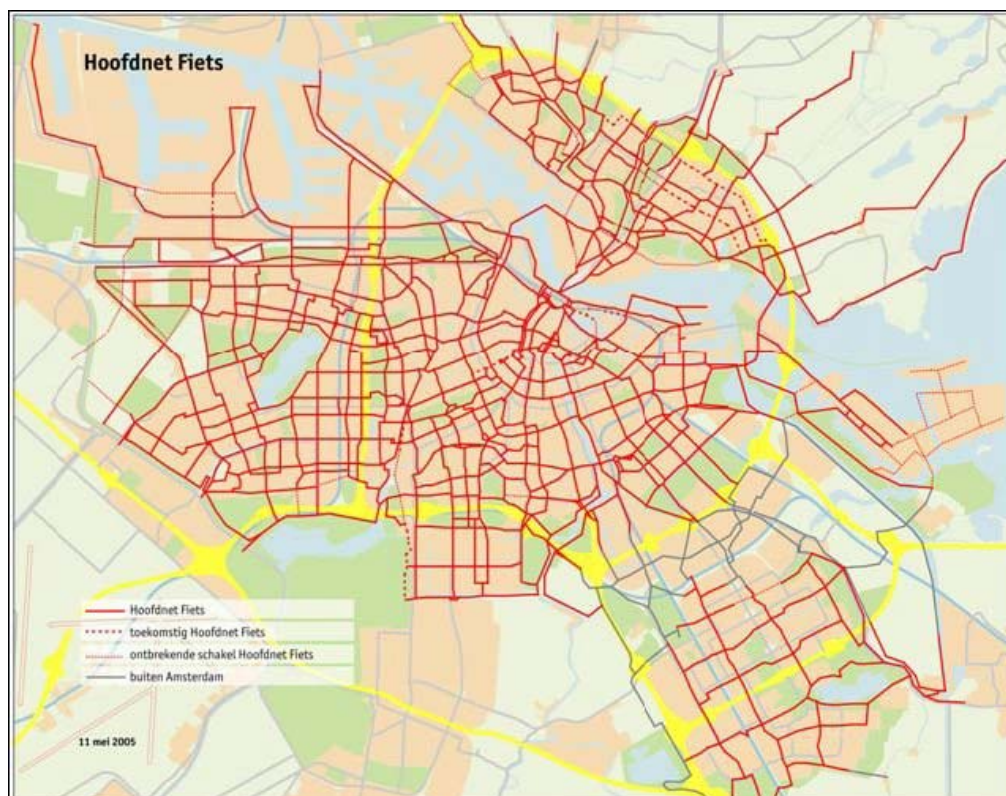
I Inleiding

Amsterdam fietst, en fietst steeds meer. Sinds 2008 is de fiets in Amsterdam het meest gebruikte vervoermiddel, aldus het Trendrapport Amsterdamse binnenstad 2008 – 2009.¹ De belangrijkste manier om het fietsgebruik verder te vergroten is door het aanleggen van hoogwaardige, fijnmazige fietsroutes. Hoofdnet Fiets is bedoeld als netwerk van snelle, herkenbare, comfortabele en veilige verbindingen tussen woongebieden en bestemmingen in de stad. De aanleg van ontbrekende en verbetering van zwakke schakels vormt één van de speerpunten van het

¹ In de binnenstad wordt 57% van alle vervoerskilometers afgelegd per fiets, 24% per auto en 19% met het OV. Sinds 2008 is de fiets in Amsterdam het meest gebruikte vervoermiddel, aldus het Trendrapport Amsterdamse binnenstad 2008 – 2009 (pag. 107)

Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007 – 2010. Helaas blijkt uit onderzoek dat jongeren steeds minder fietsen. Ouders laten hun kinderen minder vaak naar school fietsen, omdat ze dat te gevaarlijk vinden. En niet voor niets, want er zijn voor fietsers nog veel te veel onveilige, onaangename straten in Amsterdam. Neem de Van Woustraat, de Koninginneweg, de Raadhuisstraat, de Marnixstraat, de Kinkerstraat of de Heemstedestraat. Voorstellen om dit soort straten te verbeteren voor de fietsers stranden te vaak op de belangen van de auto, die in twee richtingen moet kunnen blijven rijden, of op het behoud van parkeerplaatsen.

Deze nota gaat over fietsroutes, want goede, comfortabele fietsroutes zijn cruciaal voor verwerking van het snel groeiende aantal fietsers in de stad. Alleen door te blijven investeren kan Amsterdam haar naam en plek als Fietsstad nr. 1 behouden tegenover steden als Kopenhagen, dat de ambitie heeft om het fietsgebruik naar 50% en meer te krijgen. GroenLinks kiest voor de fietser, ook als dat ten koste gaat van de ruimte voor auto's, en vindt het tijd voor opwaardering van de veelgebruikte fietsroutes, zowel langs de hoofdnetten als in de wijken. Ontbrekende onderdelen van Hoofdnet Fiets moeten met prioriteit worden afgemaakt, onveilige straten en kruisingen (redroutes en blackspots) zo snel mogelijk weggewerkt. Met ruime vrijliggende fietspaden, tweerichtingsfietspaden op lastige verkeersaders, uitgevoerd in rood asfalt en met duidelijke wegmarkeringen. Want fietsroutes die maar voor 90% veilig zijn, voldoen niet. GroenLinks wil ook dat fietsroutes in 30 km gebieden herkenbaarder, veiliger en comfortabeler worden. Als het aan GroenLinks ligt worden deze ingericht als **fietsstraat**, afgestemd op langzaam verkeer.



Verderop staan wij stil bij het onderscheid in de landelijke richtlijnen 'Duurzaam Veilig' tussen enerzijds gebiedsontsluitingswegen - de verbindende schakels tussen buurten - en anderzijds verblijfsgebieden. Gebiedsontsluitingswegen zijn 50 km-straten: de doorstroming en verkeersveiligheid zijn er het belangrijkste. In verband met het fors toenemende fietsgebruik, waaronder ook bakfietsen, vind GroenLinks dat het Hoofdnet Fiets op zulke wegen moet bestaan uit vrijliggende fietspaden van tenminste 2,50 meter breed.² En om ervoor te zorgen dat er binnen de ring een gelijkwaardig Hoofdnet Fiets komt en geen lappendeken, moet de centrale stad het voortouw nemen om dit samen met de stadsdelen vast te leggen.



Bakfietsen vereisen ruimere fietspaden...

Op fietsroutes door woon-, winkel- en verblijfsgebieden kiest GroenLinks ervoor om het snelle verkeer niet langer te faciliteren. Soms zelfs te weren. Straten in deze gebieden hebben de functie om het verkeer af te wikkelen dat er zijn bestemming of herkomst heeft. Leefbaarheid is het uitgangspunt en er geldt een snelheid van maximaal 30 km per uur. Als de fietsdruk groot is, rechtvaardigt dit een verkeersluwe inrichting. Wat GroenLinks betreft worden veelgebruikte (hoofd)fietsroutes door wijken en buurten ingericht als **Fietsstraat**. Auto's mogen daar wel rijden, maar de inrichting is er afgestemd op het langzame verkeer. Daarbij steunt GroenLinks het pleidooi van Veilig Verkeer Nederland om, in elk geval bij scholen en andere kindfuncties, straten geheel of gedeeltelijk af te sluiten voor autoverkeer³.

Goede fietsroutes moeten ook snel zijn. Zowel op gebiedsontsluitingswegen als in woon- en verblijfsgebieden moeten voorrangregelingen bij kruisingen op het Hoofdnet Fiets worden herzien ten gunste van fietsers. Dit kan door fietsers bij stoplichten vóór de auto's te laten wachten en door fietsers eerder groen licht te geven, zodat zij veilig kunnen vertrekken. GroenLinks wil dat de mogelijkheden hiervoor systematisch worden nagelopen met de stadsdelen. Een terechte ergernis vormt de slechte staat van wegmarkeringen, die vaak versleten zijn waardoor gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan op kruisende wegen. Dit vereist een budget dat voldoende is om alle wegmarkeringen op en langs veelgebruikte fietsroutes en kruisingen elk jaar op te frissen en bij te werken.

² Zie ook de motie Geurts inzake Ruimte voor emissievrije verkeer, Gemeenteblad 2007.

³ VVN: "Stel autovrije zone in rond basisschool" In: Metronieuws, 15 september 2009.

In deze nota legt GroenLinks een visie neer op de vervolmaking van Amsterdam als Fietsstad. Dit met het oog op het Meerjaren Beleidsplan Fiets 2011 - 2015, dat het komende jaar zal worden geschreven. Wij gaan daarbij in op de inrichting van vrijliggende fietspaden langs hoofdroutes (Paragraaf II), het model Fietsstraat (Paragraaf III), de inrichting van fietsstraten in woon- winkel- en verblijfsgebieden (Paragraaf IV en V), en de specifieke situatie in de kleinschalige historische binnenstad (Paragraaf VI). De nota besluit (Paragraaf VII) met enkele conclusies en aanbevelingen.

II Vrijliggende fietspaden op hoofdroutes

Amsterdam legt prioriteit bij voetganger, fietser en openbaar vervoer en daarna pas bij de auto. Investerings in Hoofdnet Fiets moeten gericht zijn op samenhang, snelheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. Toepassing hiervan vraagt om maatwerk bij de vormgeving en inrichting. Op de hoofdfietsroutes, centrumgerichte fietsverkeersassen met grote aantallen fietsers, verdienen fietsers voldoende ruimte. De drukste centrumgerichte hoofdfietsroutes zijn:

- a. Oostelijke Handelskade - Piet Heinkade – de Ruyterkade,
- b. Zeeburgerdijk / Cruquiuskade - Nieuwe Vaart – Prins Hendrikkade,
- c. Linnaeusstraat - Plantage Middenlaan – Jodenbreestraat – Damstraat,
- d. Weesperzijde – Amstel,
- e. Rijnstraat - Van Woustraat – Utrechtsestraat - Geldersekeade,
- f. Scheldestraat - Ferdinand Bolstraat – Vijzelstraat – Rokin - Damrak,
- g. Willemsparkweg - Museumplein – Spiegelgracht – Nieuwezijds Voorburgwal,
- h. Overtoom - Leidsegracht,
- i. Postjesweg – Kinkerstraat – Elandsgracht,
- j. Jan Evertsenstraat - Clercqstraat - Rozengracht – Raadhuisstraat,
- k. Jan van Galenstraat – Nieuwe Leliestraat – Leliegracht,
- l. Haarlemmerweg – Haarlemmerstraat – Spuistraat,
- m. Spaarndammerdijk – Van Diemenstraat – Westerdoksdijk,
- n. Kamperfoelieweg / Klaprozenweg – Van der Pekstraat – Ranonkelkade,
- o. Nieuwendammerdijk – Meeuwenlaan.



Hoofdnet Fiets over het Hoofdnet Auto en OV:
vrijliggende fietspaden noodzaak!

Waar het hoofdnet Fiets samenvalt met hoofdnet Auto wil GroenLinks dat de aanleg van ruime, minimaal 2,50 meter brede, vrijliggende fietspaden in beide richtingen uitgangspunt wordt. Waar een vrijliggend fietspad door gebrek aan ruimte geen optie is, kan gekozen worden voor het opheffen van de parkeerstrook of invoering van éénrichtingsverkeer voor de auto. Indien straten zo smal zijn dat vrijliggende fietspaden in beide richtingen of een tweerichtingsfietspad beslist niet inpasbaar zijn, moet een 30 km-regime worden ingevoerd. Circulatiemaatregelen zorgen er dan voor dat de verkeersintensiteit laag genoeg wordt om dat in te voeren. Het alternatief is de verplaatsing van één van beide hoofdroutes (fiets of auto) naar een parallelroute.

Voor de hoofdfietsroutes over deze gebiedsontsluitingswegen wil GroenLinks de volgende uitgangspunten hanteren:

1. Vrijliggende fietspaden van minimaal 2,50 meter of tweerichtingsfietspaden van minimaal 4,00 meter breed. Als dit niet mogelijk is: fietsstroken van minimaal 2,25 meter voorzien van fietssymbolen.
2. Fietspaden en fietsstroken worden uitgevoerd in rood asfalt, ook over kruisingen, tenzij het inrichtingshandboek klinkers voorschrijft. In dat geval wordt een afweging gemaakt tussen het belang als verblijfsgebied of als doorgaande route.
3. Brom- en snorfietsen rijden op de rijweg. Waar brommers gebruik moeten maken van fietspad of fietsstrook dient dit minimaal 2,50 meter breed te zijn.
4. Parkeerplaatsen en laad- en losvoorzieningen worden links van het fietspad aangelegd. Naast fietsstroken worden geen parkeerplaatsen en laad- en losvoorzieningen aangelegd. Bij aanliggende fietspaden (naast de rijbaan) ligt een schampstrook van minimaal 0,70 meter breed. Vrijliggende fietspaden (naast een parkeerstrook) hebben een schampstrook van minimaal 0,90 meter.
5. Op kruisingen hebben fietsers een eigen opstelruimte, hetzij middels vrijliggende fietspaden, hetzij middels een opgeblazen fiets opstelstrook (OFOS). In de nabijheid van een OFOS worden geen parkeer-, laad- en losplaatsen aangelegd.
6. Verkeerslichten hebben een fietsvriendelijke regeling. Op Hoofdnet Fiets worden wachttijdmelders aangelegd. Waar mogelijk krijgt het fietsverkeer op Hoofdnet Fiets prioriteit ten opzichte van de voetganger en de auto, onder andere door fietsers eerder groen te geven.
7. Op hoofdfietsroutes worden duidelijke wegmarkeringen aangebracht en deze worden jaarlijks gecontroleerd en zo nodig opgefrist.

III Fietsstraten

Wat GroenLinks betreft worden hoofdfietsroutes door wijken en buurten ingericht als **Fietsstraat**. Een fietsstraat valt te omschrijven als: *'Een straat binnen een verblijfsgebied die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, en waarop in beperkte mate autoverkeer voorkomt. Een belangrijk kenmerk van de fietsstraat is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets'* (Onderzoek naar fietsstraten door Andriessse, Rinkel e.a., Goudappel Coffeng 2001).

Het model Fietsstraat

Een fietsstraat is een erftoegangsweg die functioneert als een belangrijke doorgaande fietsverbinding en door de inrichting en vormgeving als zodanig herkenbaar is. De fietser is de primaire gebruiker van de straat. Autoverkeer is te gast en dient zijn snelheid aan te passen aan de snelheid van het fietsverkeer. De fietsstraat is verkeersluw: het aantal auto's op de fietsstraat blijft beperkt tot verkeer dat noodzakelijkerwijs van de fietsstraat gebruik dient te maken om zijn bestemming te bereiken. Voordelen van de fietsstraat in vergelijking met de aanleg van fietspaden is dat fietsstraten doorgaans minder ruimte vragen en bovendien meer recht doen aan het verblijfskarakter van erftoegangswegen.

Een fietsstraat is dus onderdeel van een hoofdfietsroute door een wijk of buurt, waarop naast veelvuldig fietsverkeer ook beperkt autoverkeer voorkomt. De auto is op fietsstraten ondergeschikt aan het fietsverkeer. Waar de prioriteit in het verkeer volgens het beleid in Amsterdam ligt bij voetganger, fietser en OV en daarna pas de auto, is het eigenlijk vreemd dat het model fietsstraat hier nog niet voorkomt. In het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007 – 2010 komt het woord Fietsstraat niet eens voor! Zeer veel straten in de stad zijn door het massale fietsgebruik eigenlijk al 'natuurlijke' fietsstraten, maar zij missen wel een inrichting waaruit de prioriteit van de fietser boven de auto blijkt. GroenLinks wil de prioriteit voor de fietser veel sterker benadrukken en het model van de fietsstraat op grote schaal invoeren.

Andere gemeenten hebben inmiddels wel fietsstraten aangelegd. Vaak zijn het de belangrijkste fietsverbindingen die functioneren als goede en veilige doorstroming van grote aantallen fietsers, zowel in en tussen wijken (verbindende functie) als in verblijfsgebieden en woonstraten (ontsluitende functie). Bij aanleg wordt de route meteen autoluw gemaakt. Zo legt Haarlem momenteel een "Rode Loper" aan dwars door de binnenstad. Dit is een hoogwaardige route voor het langzame verkeer, waar auto's worden geweerd en die de Haarlemse binnenstad meer allure geeft. Een laad- en losregime garandeert de bereikbaarheid voor ondernemers, en doet recht aan de gewenste kwaliteit van een autoluwe openbare ruimte.



De Rode Loper in Haarlem, autoluwe hoofdfietsroute door de binnenstad

De keuze voor een fietsstraat, of beter, voor een autoluwe comfortabele fietsroute, blijkt een positieve keuze. In 2003 onderzocht Goudappel Coffeng grootstedelijke fietsroutes in Groningen, Hengelo, Utrecht en Zwolle. De onderzoekers schrijven: "Fietsstraten zijn van waarde en niet alleen voor de fietsers. Van de achttien routes functioneren er veertien als hoofdfietsroute. Van deze routes hadden elf wegvakken een fietsstraat-achtige functie en vormgeving. Op nog eens elf wegvakken zou het concept 'fietsstraat' met meerwaarde toegepast kunnen worden." Het onderzoek maakt duidelijk dat veel straten waar veelvuldig gefietst wordt niet of onvoldoende zijn ingericht voor massaal fietsgebruik. Dit valt helaas ook te constateren in Amsterdam.



Verkeersbord
Fietsstraat

IV Fietsstraten in verblijfsgebieden

In woon-, winkel- en verblijfsgebieden functioneren fietsstraten als belangrijke fietsverbindingen die door vormgeving als zodanig herkenbaar zijn, en waarop autoverkeer beperkt voorkomt. Belangrijkste kenmerk is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets. Als het aantal voetgangers en fietsers het aantal auto's ruim overstijgt, is het vanzelfsprekend om de straat zo in te richten dat langzaam verkeer voorrang krijgt en de automobilist zich 'als gast' gedraagt.

Vraag is hoeveel auto's op fietsstraten nog acceptabel zijn. Het onderzoek van Goudappel Coffeng zet dit aantal op maximaal 2.500 auto's per etmaal. De inrichting hangt dan samen met de verkeersintensiteit: hoe minder auto's, hoe minder maatregelen nodig zijn. De fietsprioriteit kan tot 500 auto's en 10.000 fietsers geregeld worden zonder uitgebreide profielaanpassing. Straten die alleen door bestemmingsverkeer worden gebruikt, bieden vaak al voorrang voor langzaam verkeer. Bij meer dan 500 auto's per etmaal moet de prioriteit voor fietsers worden geregeld door een aangepaste inrichting en een maximumsnelheid van 30 km per uur. Verkeersborden alleen zijn dan niet toereikend; de snelheid moet er worden afgedwongen door het wegprofiel, wegmarkeringen en snelheidsremmende maatregelen, aldus Goudappel Coffeng. Bovendien ligt een inhaalverbod waarbij auto's geen fietsers mogen inhalen, volgens GroenLinks voor de hand.

Veel fietsstraten kennen een (buurt)verkeerscirculatieplan. Afhankelijk van de situatie is dat een laad- en losregime of altemnerend eenrichtingsverkeer voor de auto, waarbij de rijrichting voor auto's op het eerste deel van de straat de andere kant op gaat als op het volgende deel. Beiden bevorderen de verkeerveiligheid, maar anders dan bij afsluiting blijven winkels en woningen in het laatste geval wel 24 uur per dag bereikbaar met de auto.



Haarlemmerstraat: hoofd fietsroute, maar wel voorrang voor auto's.

In verblijfsgebieden zijn fietsstraten logischer dan fietspaden. Fietsstraten nemen minder ruimte in en maken fietsroutes beter inpasbaar, terwijl de openbare ruimte minder versnipperd is. Door de fiets prominent in beeld te brengen en met fysieke maatregelen worden lagere snelheden afgedwongen, wat leidt tot een hoogwaardige openbare ruimte die bovendien herkenbaar is als verblijfsgebied. Kortom, de fietsstraat biedt een maatwerkoplossing voor fietsroutes door 30 km straten. Het is aan de stadsdelen als wegbeheerder om hieraan - met gevoel voor zulk maatwerk - concrete invulling te geven.

Fietsroutes die met enkele ingrepen hoogwaardige **fietsstraten** kunnen worden:

- a. Van Bossestraat – Visseringstraat – Buyskade
- b. Van Reigersbergerstraat - 2^e Constantijn Huyjensstraat
- c. Nieuwe Passeerdersstraat – Bosboom Toussaintstraat - WG Terrein
- d. Eerste Helmersstraat
- e. Emmastraat
- f. Slatuinenweg – Baarsjesweg
- g. Schimmelstraat / Hanzenstraat – Bellamydwarsstraat
- h. Sloterkade – Rijnsburgstraat
- i. Weesperzijde tussen Prof Tulpplein en Mr Treublaan
- j. Kostverlorenvaart
- k. Noorder- en Zuider Amstelkanaal
- l. Erasmusgracht – Rijngracht
- m. Dijkgrachtroute
- n. Radioweg – Arntzeniusweg
- o. Eerste Jacob van Campenstraat
- p. Van der Helststraat – Maasstraat – Veluwelaan
- q. Amsteldijk (langs het Amstelpark)

Hiervoor is wel een aanvulling op het stedelijke beleidkader nodig. Het nieuwe Meerjarenbeleidsplan Fiets 2011 – 2015 is hét moment om zo'n aanvulling op te nemen. GroenLinks wil in het komende MJP graag de volgende uitgangspunten vastleggen voor fietsstraten in woon- en winkelstraten en in verblijfsgebieden:

1. Fietsstraten zijn autoluw. Verkeerscirculatie door alternerend eenrichtingsverkeer of een laad- en losregime beperken de auto-intensiteit.
2. Fietsstraten worden uitgevoerd in rood asfalt, tenzij het inrichtingshandboek klinkers voorschrijft.
3. Fietsstraten hebben voorrang op kruisingen. Het fietsstraatprofiel wordt dan doorgezet; waar mogelijk wordt een verhoogd kruisvlak aangelegd. Kruisingen met gebiedsontsluitingswegen krijgen verkeerslichten of fietssteunpunten.
4. De rijbaanbreedte van fietsstraten is minimaal 3,50 meter. Indien auto's de tegemoetkomende fietsers moeten passeren, is minimaal 4 meter nodig. Indien hiervoor geen ruimte is, wordt (aan een straatzijde) de parkeerstrook opgeheven.
5. Parkeer-, laad- en losplaatsen worden ruim gedimensioneerd. Bij onvoldoende ruimte wordt langsparkeren toegepast, of de parkeerstrook opgeheven.
6. Op kruisingen met verkeerslichten krijgen fietsers een Opgeblazen Fiets Opstelstrook (OFOS) met een opstelruimte vóór het overige verkeer. In de nabijheid van een OFOS worden geen parkeer-, laad- en losplaatsen aangelegd.
7. Verkeerslichten hebben een fietsvriendelijke regeling. Op Hoofdnet Fiets worden wachttijdvoorspellers toegepast en krijgt de fiets eerder groen dan de auto.
8. Bij kindvoorzieningen zoals scholen worden maatregelen ten gunste van fietsers en voetgangers genomen. Schoolstraten worden (in elk geval op specifieke dagdelen) autovrij of krijgen (op doorgaande routes) eenrichtingsverkeer aan de tegenoverliggende straatzijde.

V Vormgeving van fietsstraten

Uit het aanzien van een fietsstraat moet blijken dat de fietser de primaire gebruiker is en de positie van de auto ondergeschikt. De auto is te gast en dient de snelheid aan te passen aan die van het fietsverkeer. Een maximumsnelheid van 30 km per uur is uitgangspunt. Fietsstraten zijn verkeersluw: autoverkeer blijft beperkt tot dat wat noodzakelijkerwijs van de straat gebruik maakt om de bestemming te bereiken. Het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek Wegenbouw en Verkeertechniek (CROW) stelt dat de fietsintensiteit 2.000 per etmaal moet bedragen en minstens een factor twee hoger moet zijn dan de auto-intensiteit. De fietsstraat wordt veelal in combinatie met verkeerscirculatiemaatregelen uitgevoerd. Het principe van de fietsstraat is afkomstig uit Duitsland en wordt steeds vaker toegepast in Nederland.

Op erftoegangswegen met weinig auto's blijken fietsstraten goed te voldoen. Een fietsstraat vraagt minder ruimte dan een vrijliggend fietspad naast de rijbaan. Dit maakt een fietsroute beter inpasbaar en kosteneffectief. Er blijft genoeg ruimte over voor andere functies zoals parkeerplaatsen, winkelen, spelen of groen. Door het autoluwe karakter is de fietsstraat veilig en aantrekkelijk. Een verharding in rood asfalt maakt de straat herkenbaar als fietsroute en biedt de mogelijkheid op

kruisingen met andere wegen een voorrangregeling in te stellen. Voor straten waar asfalt te veel ten koste zou gaan van bijvoorbeeld het beschermde stadsgezicht, vormen rode klinkers een beproefd alternatief.

Een fietsstraat kan vele vormen hebben. In de praktijk zijn er qua vormgeving vier hoofdtypen zichtbaar, die elk in specifieke situaties passend kunnen zijn.

1. Woonstraat

In een straat met zeer weinig auto's (minder dan 500 per dag) en veel fietsers hoeven er nauwelijks aanvullende maatregelen te worden genomen om de straat als fietsstraat te beschouwen. Voor een comfortabele en veilige afwikkeling van het fietsverkeer is het wel wenselijk dat de straat beschikt over een asfaltverharding en een smalle rijloper (circa 4,50 m). Door het ontbreken van aanvullende maatregelen is dit type echter niet zonder meer herkenbaar als fietsroute. Hierdoor kan er in principe geen voorrangregeling worden toegepast op kruisingen met andere erftoegangswegen. In combinatie met een rode asfaltloper zou dit wel kunnen.



Voorbeeld van type Woonstraat

2. Fietsers ruim aan de zijkant

Hier worden fiets(suggestie)stroken aan de zijkant van de rijbaan aangelegd. Deze fiets(suggestie)stroken hebben in verhouding tot de rijloper een behoorlijke breedte waardoor de fietsvoorzieningen het wegbeeld overheersen. Bij tweerichtingsverkeer voor auto's is in dit profiel een flinke breedte voor elkaar passerende auto's nodig, tenzij het autoverkeer over de fietsstroken rijdt. Dit laatste is alleen acceptabel bij minder dan 500 auto's per etmaal. Bij eenrichtingsverkeer kan, met een fietsintensiteit die minstens twee tot vier maal zo groot is, nog relatief veel autoverkeer worden afgewikkeld (tot 2.500 auto's per etmaal).



Voorbeeld van Fietsers ruim aan de zijkant

3. Fietzers midden op de rijbaan

Bij deze vorm rijden de fietsers midden op de weg. Doel is de positie van de fietser te versterken. Uitgangspunt is een rode (asfalt)loper midden op de rijbaan, die ook door het autoverkeer kan worden gebruikt. Aanvullende maatregelen om de positie van de fietser te versterken kunnen zijn:

- Versmalling van de rijloper. Met een versmalde rijloper wordt de verkeersruimte beperkt, waardoor fietsers prominent in beeld komen en automobilisten achter de fietsers blijven rijden. Dit type is toepasbaar bij eenrichtingsverkeer met maximaal 2.500 auto's per etmaal. De rijbaanbreedte is 3,50 a 4,00 meter.



Spiegelstraat met een Versmalde rijloper

- Rabatstroken vormen een alternatief. Door rabatstroken oogt de straat smaller dan een straat geheel van asfalt. Tegelijkertijd blijft er voldoende passeerruimte voor auto's. Rabatstroken zijn goed toepasbaar bij maximaal 2.500 auto's per etmaal als de fietsintensiteit minstens twee keer zo groot is. De maatvoering luistert wel vrij nauw: een automobilist moet een fietser kunnen passeren (bij tegemoetkomen en bij inhalen) terwijl de fietser op de rijloper blijft rijden. De maatvoering van één rabatstrook plus rijloper bedraagt 3,50 a 4,00 meter. Ook bij eenrichtingsverkeer zijn twee rabatstroken nodig.



Voorbeeld van Fietsstraat met rabatstroken

4. Rijbaanscheiding

De plek van de fietser kan ook worden versterkt door aanleg van twee rijlopers. De rijbaanscheiding kan met een markering, een overrijdbare of een niet overrijdbare middenberm. Een fietsstraat met overrijdbare middenberm bestaat uit twee smalle rijlopers van circa 2,00 meter breed met rabatstroken van circa 0,60 meter breed. De breedte van de middenberm is variabel. Automobilisten kunnen de fietsers wel inhalen, maar moeten daarbij de middenberm oversteken, wat attentieverhogend en snelheidsremmend werkt. Het model is toepasbaar bij maximaal 2.500 auto's per

etmaal, wanneer de fietsintensiteit minstens twee keer zo groot is. Een fietsstraat met een harde middenberm heeft dezelfde vormgeving. Doordat de middenberm niet overrijdbaar is, moeten de automobilisten achter het fietsverkeer blijven. Er wordt geadviseerd dat deze inrichting een beperkte lengte heeft, tot maximaal 300 meter.



Voorbeeld van Fysieke rijbaanscheiding

Zaanstraat 1^e Amsterdamse 'fietsstraat'

17 september 2009

De Zaanstraat in stadsdeel Westerpark wordt ingericht als 'fietsstraat'. Dat is het resultaat van actie van bewoners van de straat, in samenwerking met de Fietsersbond.

De oorspronkelijke plannen van het stadsdeel voor herinrichting konden niet op waardering rekenen. De straat kreeg een aantal extra parkeerplaatsen als vervanging voor elders opgeheven plaatsen. Voor de bewoners en fietsers, de belangrijkste gebruikers van de straat, bleef een smalle stoep en een onaangename straat over. De Zaanstraat wordt daarmee de Eerste Amsterdamse Fietsstraat. Fietsersbond, bewoners en stadsdeelraad zijn blij met de verbeteringen die aangebracht konden worden in het plan. Een voorbeeld dat je wel degelijk iets kunt bereiken bij een klein en toegankelijk stadsdeel.

Bron: Fietsersbond, 2009

VI Fietsstraten in de Amsterdamse binnenstad

In de drukke binnenstad betekenen fietsstraten een duidelijke versterking van de positie van fietsers. Met uitzondering van de hoofdnetten voor openbaar vervoer en auto zijn alle straten in stadsdeel Centrum in 2006 aangewezen als 30 km-gebied. Toch neemt de auto in de binnenstad nog te vaak een dominante positie in. Zo wordt er bijvoorbeeld veelvuldig ingehaald op te smalle straten en op grachten, ook als daar meerdere fietsers naast elkaar rijden. Ook in andere straten met veel fietsers, ook op het Hoofdnet Fiets, hebben en nemen auto's nog te vaak voorrang.

Dat moet veranderen. In 2003 heeft GroenLinks in Centrum voorstellen ingediend voor aanwijzing van 11 nieuwe hoofdfietsroutes in de binnenstad. Negen van deze routes zijn in het Stedelijke Structuurplan 2005 vastgelegd als Hoofdnet Fiets. De volgende stap moet het herinrichten van deze routes zijn, zodat ze als echt veilige hoofdfietsroutes gaan functioneren. Het model fietsstraat leent zich bij uitstek voor het te bereiken doel: meer ruimte voor langzaam verkeer, een rustiger verkeersbeeld, meer verkeersveiligheid en minder automobiliteit.

Veelgebruikte fietsroutes die als fietsstraat moeten worden ingericht, zijn:

- a. Kerkstraat
- b. Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk
- c. Spiegelstraat en Spiegelgracht oostzijde
- d. Damstraat
- e. Nieuwe Doelenstraat – Kloveniersburgwal
- f. Leliegracht noordzijde
- g. Leidsegracht noordzijde
- h. Singel tussen Munt en Koningsplein (nu nog onderdeel Stadshartlus)
- i. De Amstel tussen Blauwbrug en Hoogesluis
- j. Prinsengracht even zijde
- k. Rusland – Raamgracht
- l. De Nes

Dit betekent niet alleen dat de fiets hier in twee richtingen rijdt, wat nu vaak ook al mag, maar ook dat deze voorrang heeft, waarbij de auto (in één richting) te gast is. Aanwijzing als Fietsstraat kan door het verkeersbord 'Fietsstraat'.⁴ Die functie moet vervolgens ook blijken uit de inrichting van de straat, het eenrichtingsverkeer voor auto's, het parkeerverbod op de rijbaan, de voorrang voor fietsers op kruisingen en door aanvullende verkeersborden en duidelijke wegmarkeringen.



De Leliegracht moet een autoluwe fietsstraat worden...

In aanvulling wil GroenLinks dat de fiets op alle grachten voorrang krijgt boven het gemotoriseerde verkeer. Dit betekent dus dat auto's de fietsers op de rijweg niet mogen inhalen. De wegbeheerder dient hieraan door inrichting, met verkeersborden en wegmarkeringen invulling te geven.

⁴ Dit bord heeft (nog) geen officiële status in het RVV, dus het moet ondersteund worden met aanvullende maatregelen.

VII Conclusies en aanbevelingen

Amsterdam Fietst en Amsterdam zal blijven Fietsen. GroenLinks acht het mogelijk en hoogst noodzakelijk om het steeds drukker fietsverkeer in de stad meer rust en ruimte te bieden, veel verkeersveiliger te maken en te blijven stimuleren als het beste, schoonste en snelste vervoer, zonder dat dit ten koste gaat van ruimte voor de voetganger. Invoering van een netwerk van hoogwaardig ingerichte fietsstraten in combinatie met ruime, vrijliggende fietspaden biedt een zeer aanbevelenswaardig model, met name binnen de ring. Om de komende vijf jaar een grote slag te kunnen slaan, is een stevige aanvulling op het staande fietsbeleid nodig.

GroenLinks wil een opwaardering van de veelgebruikte stedelijke hoofdfietsroutes, zowel langs het Hoofdnet Openbaar Vervoer en Auto, als in de wijken. Ontbrekende onderdelen van het Fietsnet moeten met grote prioriteit worden afgemaakt, onveilige straten en kruisingen (redroutes en blackspots) zo snel mogelijk worden weggewerkt. Met aanleg van ruime, vrijliggende fietspaden, tweerichtingsfietspaden op lastige verkeersaders, uitgevoerd in rood asfalt en met voorrangregelingen voor fietsers. GroenLinks wil dat hoofdfietsroutes in 30 km gebieden herkenbaar, veilig en comfortabel worden, en wil deze inrichten naar het model Fietsstraat, afgestemd op het langzame verkeer en gericht op een hoogwaardige verblijfskwaliteit.



Verkeersbord "Fietsstraat"

In 2010 verschijnt een nieuwe stedelijke beleidsnota voor de fiets. Voor GroenLinks is dat hét moment om radicaal te kiezen voor de fiets. Uitvoering van onze voorstellen verschaft Amsterdam de benodigde infrastructuur als Fietsstad van de Toekomst. Samen met de stadsdelen moeten alle beschikbare middelen worden aangewend om dat te realiseren.

De **aanbevelingen** op een rij:

1. De Centrale Stad loopt met de stadsdelen het Hoofdnet Fiets na, en inventariseert op korte termijn:
 - Hoe de opwaardering van vrijliggende fietspaden zoals voorgesteld in paragraaf II kan worden gerealiseerd;
 - Hoe de inrichting van Fietsstraten zoals voorgesteld in paragraaf IV kan worden gerealiseerd;
 - Hoe een toereikend budget voor de jaarlijkse opwaardering van de wegmarkeringen op het Hoofdnet Fiets gereserveerd kan worden;
 - Welke maatregelen en middelen verder mogelijk en nodig zijn die Amsterdam de benodigde infrastructuur geven als *Fietsstad van de Toekomst*.
2. De Centrale Stad neemt de voorstellen uit deze nota over in het Meerjaren Beleidsplan Fiets 2011 – 2015, en legt deze binnen een jaar voor aan de raad.

Amsterdam, 8 oktober 2009

Fjodor Molenaar, Woordvoerder Verkeer GroenLinks fractie

VIII Bronnen:

- *Terugblikken en vooruitfietsen. Meerjarenprogramma Fiets 2000 – 2005*, dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (IVV), 2000
- *Onderzoek naar fietsstraten*, Andriessse, Rinkel e.a., Goudappel Coffeng, 2001
- *Nieuwe fietsroutes in de binnenstad van Amsterdam*, werkgroep Verkeer en Stedenbouw van GroenLinks Amsterdam binnenstad, 2001
- *Eenheid in verscheidenheid, naar veilige gebiedsontsluitingswegen in Amsterdam*, dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (IVV), 2003
- *Fietsstraten in hoofdfietsroutes – toepassingen in de praktijk*. FietsBeraad en CROW. Fietsberaad Publicatie nr. 6, CROW publicatie nr. 216, 2005.
- *Meerjarenbeleidsplan Fiets 2006 - 2010 Kiezen voor de fietser*. Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (IVV) Amsterdam, 2005.
- *Vlot op de fiets - Richtlijnen voor de inrichting van fietsroutes in Oud-Zuid*, Stadsdeel Oud Zuid, april 2007
- *Notitie aanpak noordelijke Marnixstraat*, Fracties GroenLinks en PvdA Amsterdam Centrum, 2007
- *Amsterdam Cycling Capital, Amsterdam als stad van duurzame mobiliteit*, dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (IVV), februari 2008
- *Veilige routes van en naar school in Amsterdam Centrum*, GroenLinksfractie Centrum, februari 2009
- *De voetganger Keizer, meer ruimte voor de Amsterdamse tweevoeter*, GroenLinksfractie Amsterdam, september 2009