



Gemeente
Amsterdam

Verkenning tweede fietsring



R&D, definitief 21-12-2018

Verkenning tweede fietsring





MJP Fiets 2017-2022

Op de route Bilderdijkstraat – Eerste Constantijn Huygensstraat – Museumplein – Ceintuurbaan onderzoeken we wat de beste maatregelen zijn om een nieuwe fietsring te realiseren met royale fietsroutes.

Doel verkenning

- In beeld brengen huidige situatie
- Verkennen welke maatregelen denkbaar zijn om tot een optimale fietsroute te komen
- Conclusies en aanbevelingen voor vervolg

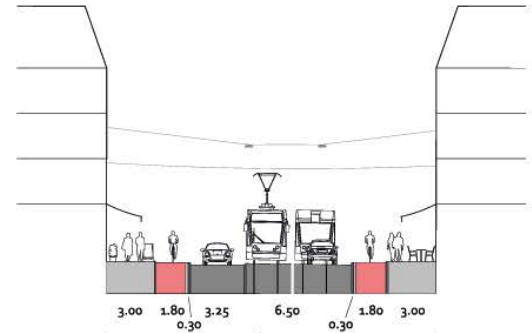


Gemeente
Amsterdam

1. Huidige situatie

20 meter

Het smalle profiel komt op twee plekken op de route voor. Auto rijdt hier deels mee op de trambaan. Er staan geen bomen.

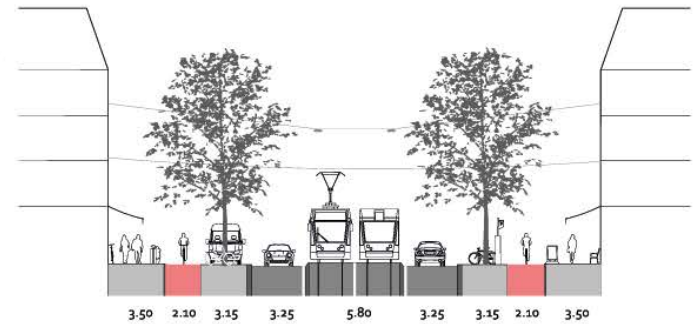


Dit deel staat op het punt om heringericht te worden. Volgens het DO komen de bomen op ca. 7 meter uit de gevel.

30 meter

met bomen op circa 7 meter uit de gevel.

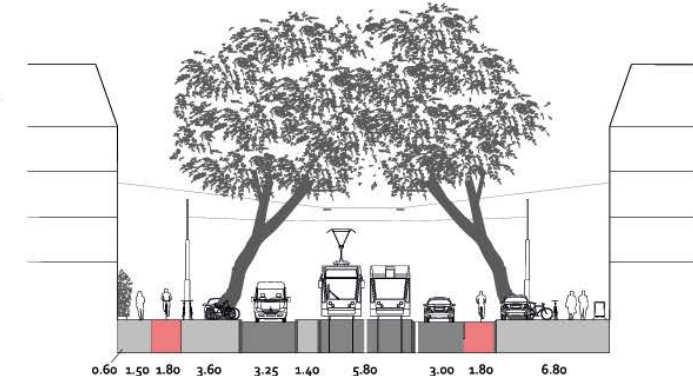
Te weinig ruimte voor een comfortabele fietsstraat of fietsstroken.



30 meter

met bomen op circa 6 meter uit de gevel.

Voldoende ruimte voor een fietsstraat of fietsstroken.





Fietspaden zijn krap (<2,5 m, plusnet fiets)





Ruimte om te verblijven en ondernemen gaat ten koste van fiets- en voetgangersruimte.





Weinig voetgangersruimte





Lange wachttijden en drukte bij kruispunten



XXX Openbare ruimte gefragmenteerd



✘ Oversteekbaarheid slecht

✘ Openbare ruimte 'stenig'



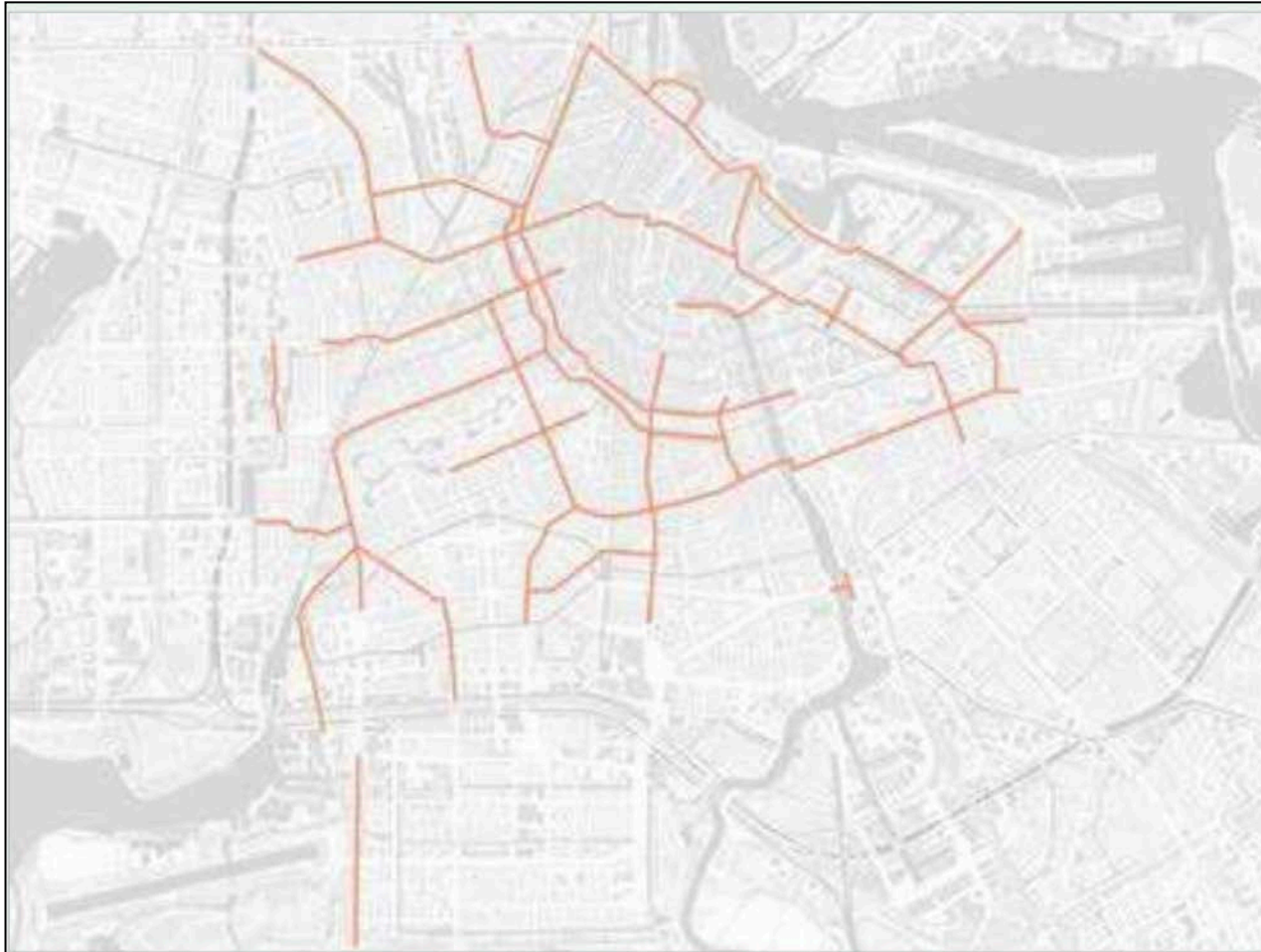
✘ Om voor alles en iedereen een eigen plekje te kunnen maken, is alles minimaal gedimensioneerd.
✘ Daardoor is het voor niemand echt goed geregeld.
✘



✘ Intensiteit fiets



- Geen precieze gegevens van hele route beschikbaar.
- Extrapolatie bikeprint en telsing gegevens fietsverkeer: ca. 15.000 fietsers/etm op route



Drukke fietspaden met beperkte ruimte (bron: MJP Fiets)

✘ Intensiteit auto



- Op meeste wegvakken in 2015 tussen 8.000 en 12.000 mvt/etm, Frederik Hendrikstraat iets lager
- Groeit volgens model naar 9.000 - 15.000 mvt/etm in 2030 als we verder niets doen
- Kentekenonderzoek: 6.000 – 11.000 mvt/etmaal



✘ Intensiteiten



Auto

- 6.000-15.000 mvt/etmaal, middendeel het drukst
- **Auto-intensiteiten (veel) te hoog voor mengen (ETW, 30 km/uur)**
- Referentie drukste stuk eerste fietsring Sarphatistraat heeft na herinrichting pilot fietsstraat in 2016 bijna 5.000 mvt/etmaal (wegvak Roetersstraat – Korte s'-Gravesandestraat).

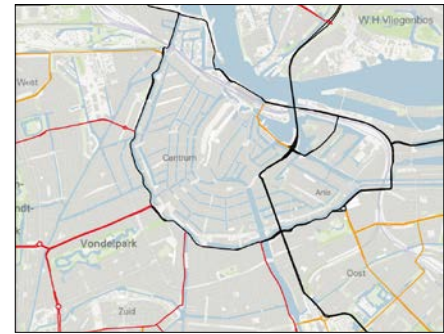
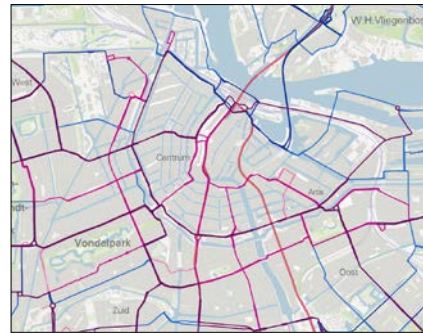
Fiets

- 15.000 fietsers/etm
- Referentie eerste fietsring: in eerste drie maanden bijna 25% gestegen van 17.000/etm naar 21.000/etm

Verhouding auto : fiets

- Varieert ruwweg tussen 1:1 tot 1:2

Nb. Tellingen auto en fiets op aantal doorsneden wenselijk

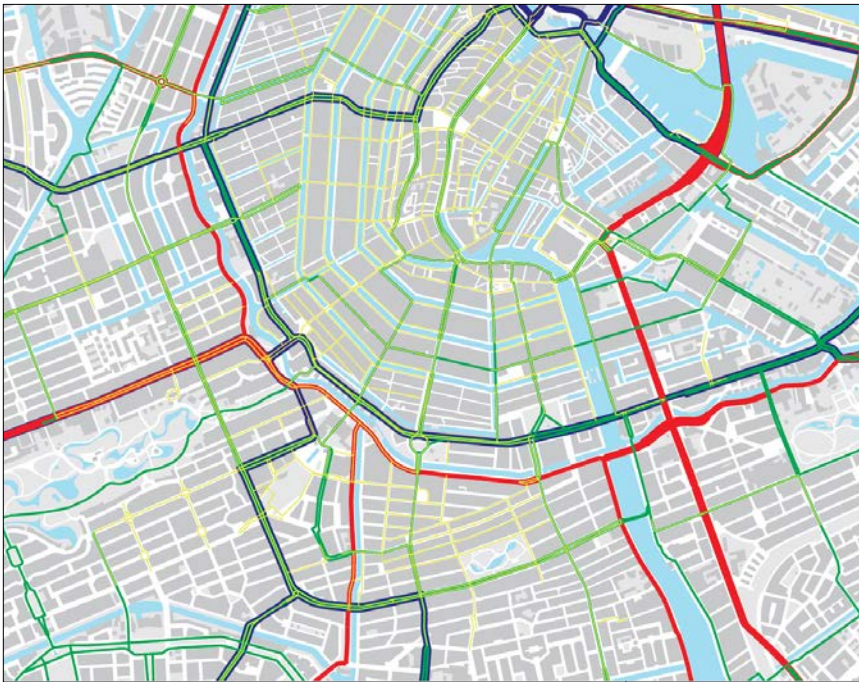


Functie

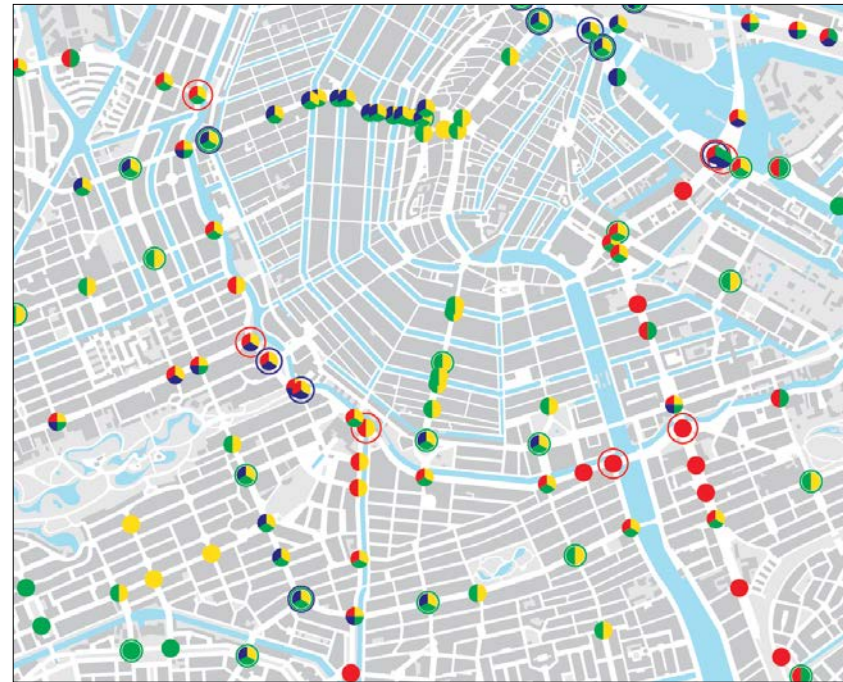
■ Plusnetten

- Voetganger: gehele tracé
- Fiets: gehele tracé
- Tram: alleen tussen Ferdinand Bolstraat en Paulus Potterstraat, rest Hoofdnet
- Bus: alleen Frederik Henrikplantsoen
- Auto: alleen op kruisingen (Amsteldijk, Hobbemakade, Overtoom, 2^e Hugo de Grootstraat)
- Calamiteiten: alleen gedeelte van Overtoom tot Amsteldijk medegebruik trambaan door nood- en hulpdiensten

*Definitie “Plusnet” betekent niet dat de kwaliteit nu al goed is; het geeft prioriteit bij een volgende herinrichting aan.



Plusnetten - wegvakken



Plusnetten - kruisingen

Beleid

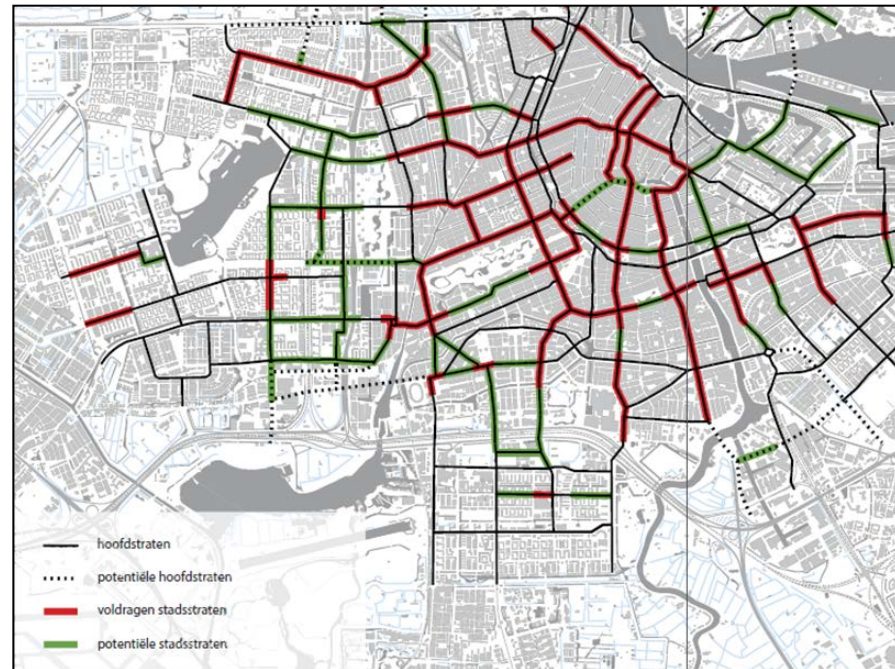
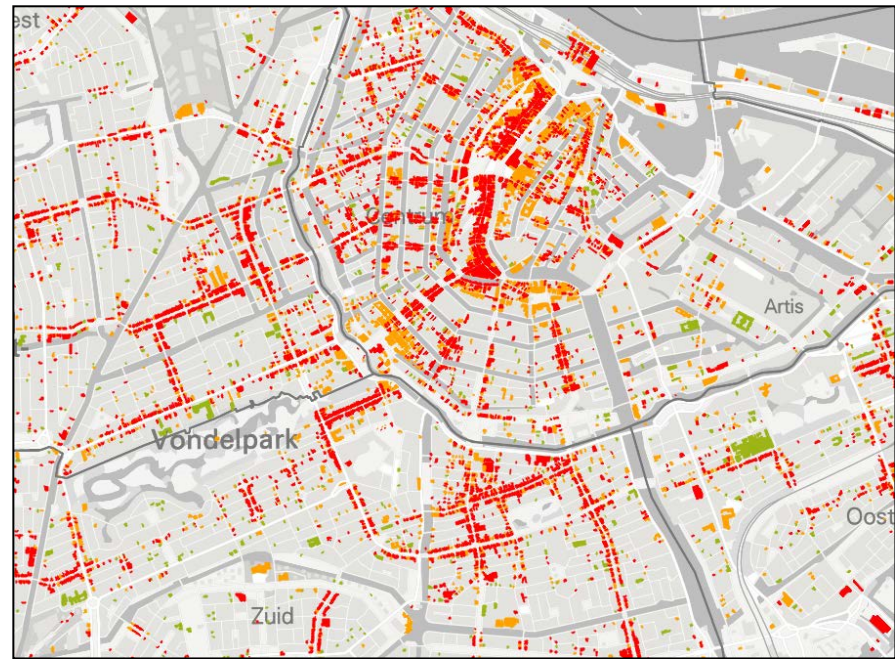
- Afweging, keuzes & prioriteren Plusnetten
 - 'discobollenkaart' brengt in beeld welke plusnetten prioriteit verdienen op kruispunten
 - Vergelijkt aandeel auto en fiets op (geregelde) kruisingen
 - Hoe meer taartpunten en cirkels om taart hoe meer belangen, hoe moeilijker te kiezen



Functie

- Langs gehele route veel functies
- Bijna gehele route is stadsstraat

“Straat met een belangrijke verblijfs- en economisch-maatschappelijke functie op verschillende schaalniveaus met daarnaast een belangrijke verkeersfunctie”.





2015



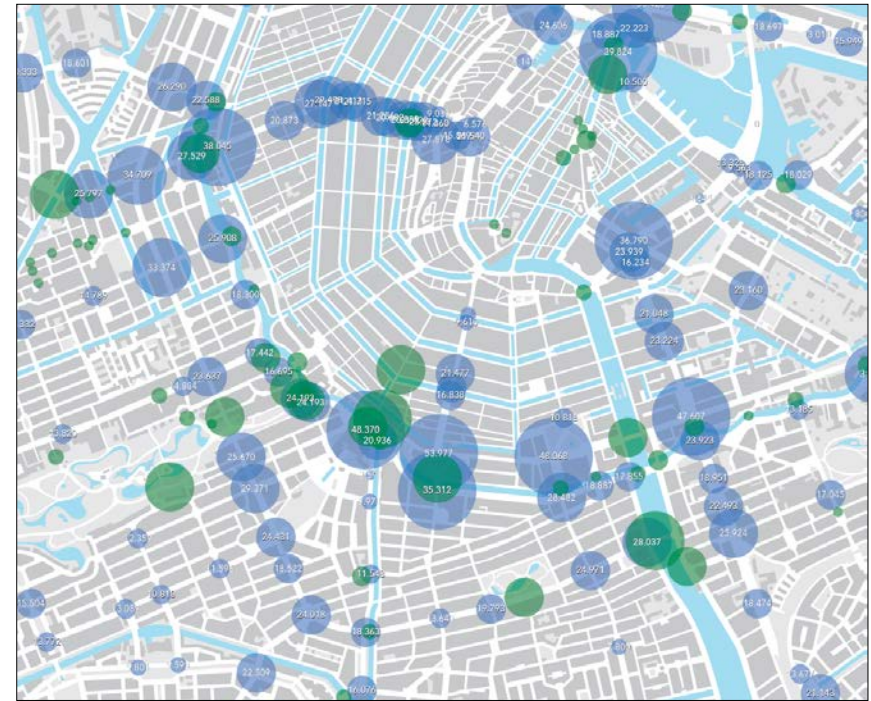
2030

VMA

- 2015, 2020, 2025, 2030
- Autoverkeer blijft ondanks knippen centrum groeien op 2^e fietsring
- Op meeste wegvakken in 2015 tussen 8.000 en 12.000 mvt/etm, Frederik Hendrikstraat iets lager
- Groeit volgens model naar 9.000 - 15.000 mvt/etm in 2030 als we verder niets doen
- Maatregelen noodzakelijk om autoverkeer te beteugelen
- Kentekenonderzoek: 6.000 – 11.000 mvt/etmaal



Verdeling auto (rood) en fiets (groen) op kruispunt



Kalibratie & extrapolatie fietsgebruik/etm

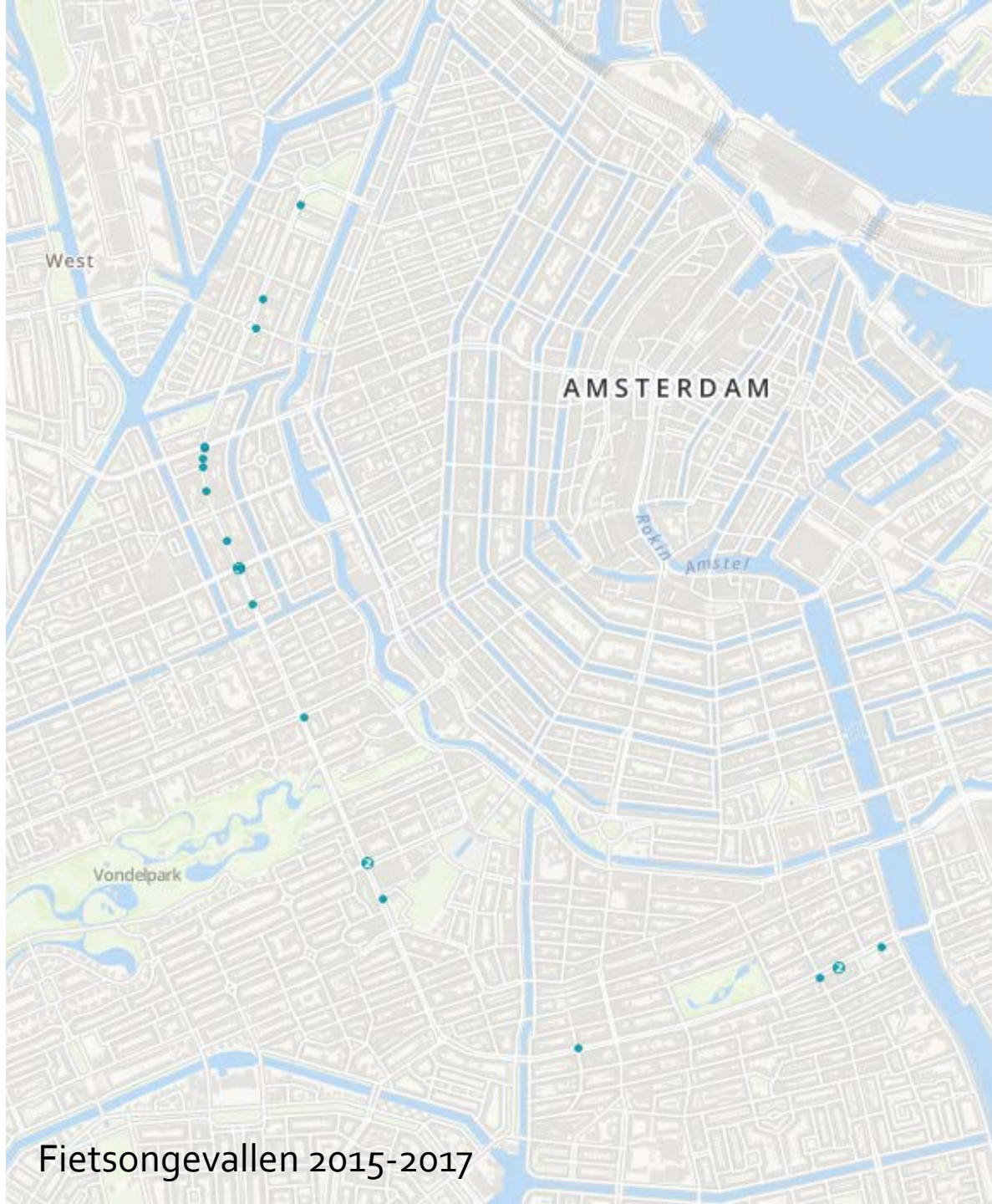
Praktijk

- Afweging, keuzes & prioriteren Plusnetten
 - Verhouding auto en fiets op kruispunten
 - Extrapolatie bikeprint en telsing gegevens fietsverkeer



Gebruik

- Verkeersveiligheid:
 - 2015-2017
 - 137 ongevallen,
 - 41 gewonden
 - geen doden
 - 2015-2017
 - 22 fietsongevallen
 - 13 gewonden





	Betaald parkeren	(473)
	Autodate	(2)
	Belanghebbenden	(3)
	Laden & Lossen	(2)
	Opladen elektrische voertuigen	(12)
	Taxistandplaats	(9)
	Venstertijden	(4)

Parkeervakken

- 505 vakken in totaal, waarvan vele te kort en/of te ondiep
- Bestand nog niet up-to-date
- Bij herinrichting naar fietsring sowieso maten vakken aanpassen
- *Parkeerdruk (auto en fiets)*
 - *Via Bart (laatste kaarten van Bart niet gekregen, maar jij wel DI?)*



Vorm

- Recent uitgevoerde herinrichtingen/groot onderhoud
 - Ceintuurbaan tussen Ferdinand Bolstraat en Hobbemakade (2016)
 - Van Baerlestraat (2016)
 - 1^e C. Huygensstraat & Bilderdijkstraat (2012)
- Stukken met redelijk concrete plannen
 - Frederik Hendrikstraat (start aug 2019)
 - 1^e C. Huygensstraat – aanpassingen (uitgesteld, nu april 2019?)
 - Ceintuurbaan tussen Sarphatipark en Ferdinand Bolstraat (start jan 2020)

✘ Welke rol kan de 2^e fietsring vervullen in het fietsnetwerk?

- ✘ - 2^e fietsring is een rondweg die de 19^e eeuwse wijken met elkaar verbindt, maar verbindt ook nieuwe wijken met de stad (FoodCenter, Haven-Stad, Zuidas)
- ✘ - Tweede ring buigt af richting S100 en komt uiteindelijk uit op eerste ring (Binnenring) - willen we niet).
- Beter is ring af te buigen van het centrum af richting Havenstad. Opheffen missing link in Plusnet over het FoodCenter verbindt Havenstad beter met de bestaande stad in zuidelijke richting (19^e-eeuwse wijken, Zuidas)
- Samen met eindelijk realiseren volwaardige fietsroute langs Kostverlorenvaart kunnen hier twee nieuwe routes ontstaan die bestaande drukke fietsroutes kunnen gaan ontlasten en bijdragen aan het opvangen van de groei van het fietsverkeer, vooral richting de grote NS stations verwerken (20%)



Gemeente
Amsterdam

2. Verkenning mogelijkheden

✘ ✘ ✘ Uitgangspunten voor verkenning

- MJP 'Fietsring realiseren met royale fietsroutes'

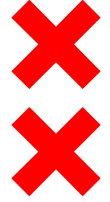
Coalitieakkoord: "Het is tijd voor echte keuzes, waarin we voorrang geven aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer en waarin Amsterdam autoluw wordt."

Agenda Autoluw: Meer ruimte voor fietsers en voetgangers en minder voor de auto om de stad leefbaar en toegankelijk te houden, dat is de ambitie van het Amsterdamse college van B&W.

Maar dus ook:

- Ruimte voor voetgangers
- Doorstroming OV
- Kwaliteit Openbare Ruimte
- Toegankelijkheid
- Groen/ bomen

✘ 4 opties ruimtelijk verkend



1. Optimalisatie bestaande situatie
2. Mengen auto+fiets (30 km/uur)
3. Mengen auto+tram
4. Alternatieve/extra route

✘ 1. Optimalisatie bestaande situatie

✘ Uitgangspunt: (trambaan en rijbaan auto blijven liggen)

✘ Mogelijkheden:

- Opheffen (deel) parkeren
- Objecten opruimen/verplaatsen (vooral voor voetganger, maar voetganger hoeft minder uit te wijken)
- Verbreden fietspad, maar eigenlijk altijd ten koste van voetganger of bomen(strook)
- Opheffen opstelvakken voor autoverkeer (gevolgen afwikkeling en veiligheid)
- KIM maatregelen: bredere oversteken, markering, meer groentijd. Ruimte is echter (zeer) beperkt.
- Verbeteren koppeling fietsring aan route Vondelpark en meenemen kansenkaart (oa. Zuid, Museumplein, Vondelpark)

Conclusie: mogelijk, maar ambitie tweede fietsring (royale fietsroute) wordt niet gehaald.

✘ 2. Mengen auto & fiets

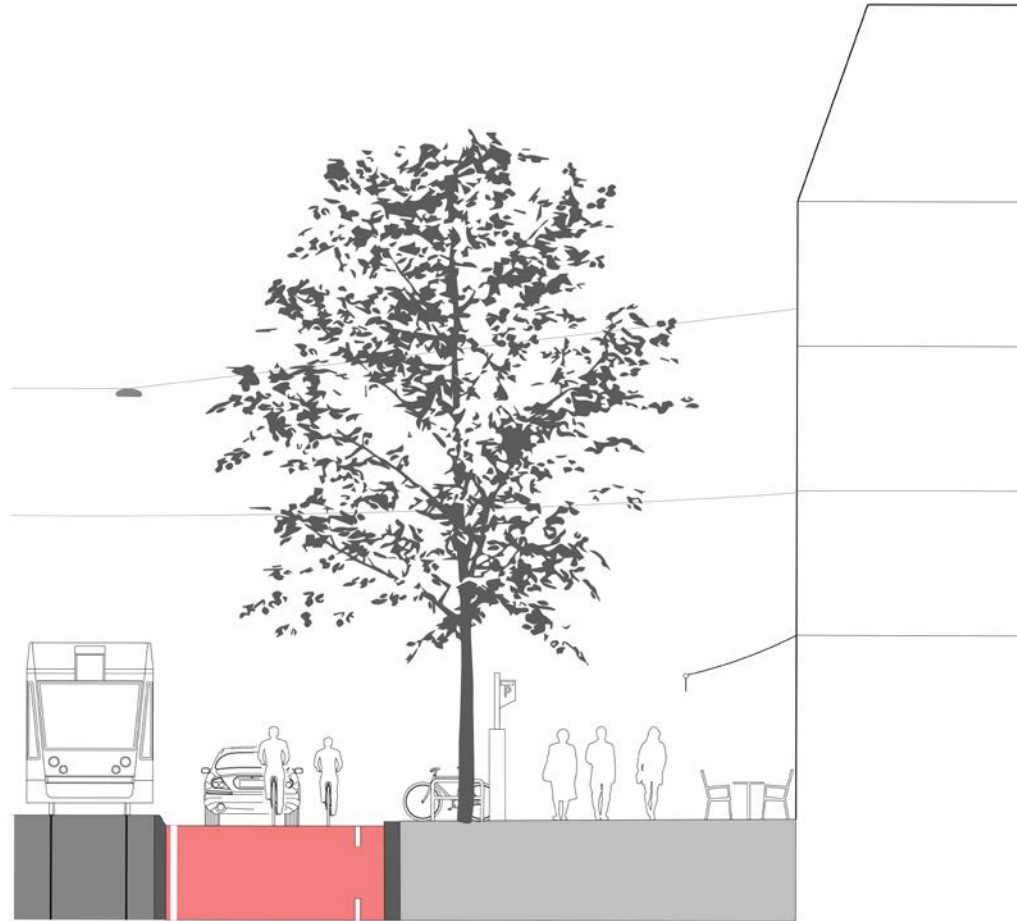
✘ Conclusie: goed inpasbaar,
✘ kan goed aansluiten bij
✘ ambitie tweede fietsring
(royale fietsroute).

Echter:




- **Reductie autoverkeer noodzakelijk (-25 tot 50%)**
- Maximum snelheid naar 30 km/uur
- Aanpassen plannen Frederik Hendrikstraat

Optie:

Fasering, eerst fietsstrook (voorwaarde geen/beperkt parkeren), later mengen/fietsstraat. Maar is dit voor fiets verbetering t.o.v. huidig?






Rijbaan met fietsstroken: 4,5m

-  Fysiek inpasbaar
-  Met maatwerkoplossing mogelijk
-  Bomen kappen noodzakelijk (circa 50 bomen)

Deze analyse is op basis van huidige bomen. Indien bomen volgens het DO worden geplaatst zullen ze bij het aanleggen van een fietsstraat allemaal weer gekapt moeten worden.

Inpassing fietsstraat: 4,0m

-  Fysiek inpasbaar
-  Met maatwerkoplossing mogelijk
-  Bomen kappen noodzakelijk (circa 5 bomen)

Deze analyse is op basis van huidige bomen. Indien bomen volgens het DO worden geplaatst zullen ze bij het aanleggen van een fietsstraat allemaal weer gekapt moeten worden.

Auto zit hier op de trambaan. Daarom op dit punt geen fietsstraat maar een fietspad of -strook.

XXX Gevolgen optimaliseren parkeervakken

Aantal vakken in huidige in servicestrook (bestand is niet up-to-date)		Toekomstig (zonder compensatie of schuiven met vakken)	
Betaald parkeren (veel vakken te klein)	473		
Autodate	2		
Belanghebbenden	3		
Laden & lossen	2		
Opladen elektrische voertuigen	12		
Taxistandplaats	9		
Venstertijden	4		
Totaal	505		457
Parkeerbalans	-48	Plekken minder (ongeveer; afhankelijk van herverdeling vakken)	

- Door herverdelen en optimalisatie van de parkeervakken (voldoen aan huidige richtlijnen maatvoering) daalt het totaal aantal plekken van 505 naar 457 (minus 48)



Gevolgen bomen profiel rijbaan 4,5 m

Aantal huidige bomen fietsring (incl. Frederik Hendrikstraat)		Waarvan nu aanwezig in Frederik Hendrikstraat	
Bomen welke passen in nieuw profiel	349		71
Maatwerk/verplaatsen/herplanten vanwege nieuw profiel 4,50 m	50		4
Totaal	399		75
Aantal bomen fietsring excl. herinrichting Frederik Hendrikstraat			
Bomen welke passen in nieuw profiel	278		
Maatwerk/verplaatsen/herplanten vanwege nieuw profiel 4,50 m	46		
Totaal	324		
Bomen bestek Frederik Hendrikstraat	56		
Bomen uit bestek te verschuiven	56		
Aantal bomen fietsring incl. herinrichting Frederik Hendrikstraat			
Maximaal te compenseren	65		
Kansen om extra bij te planten in straatprofiel			
Door opheffen parkeervakken			
Door opheffen afslagvakken			

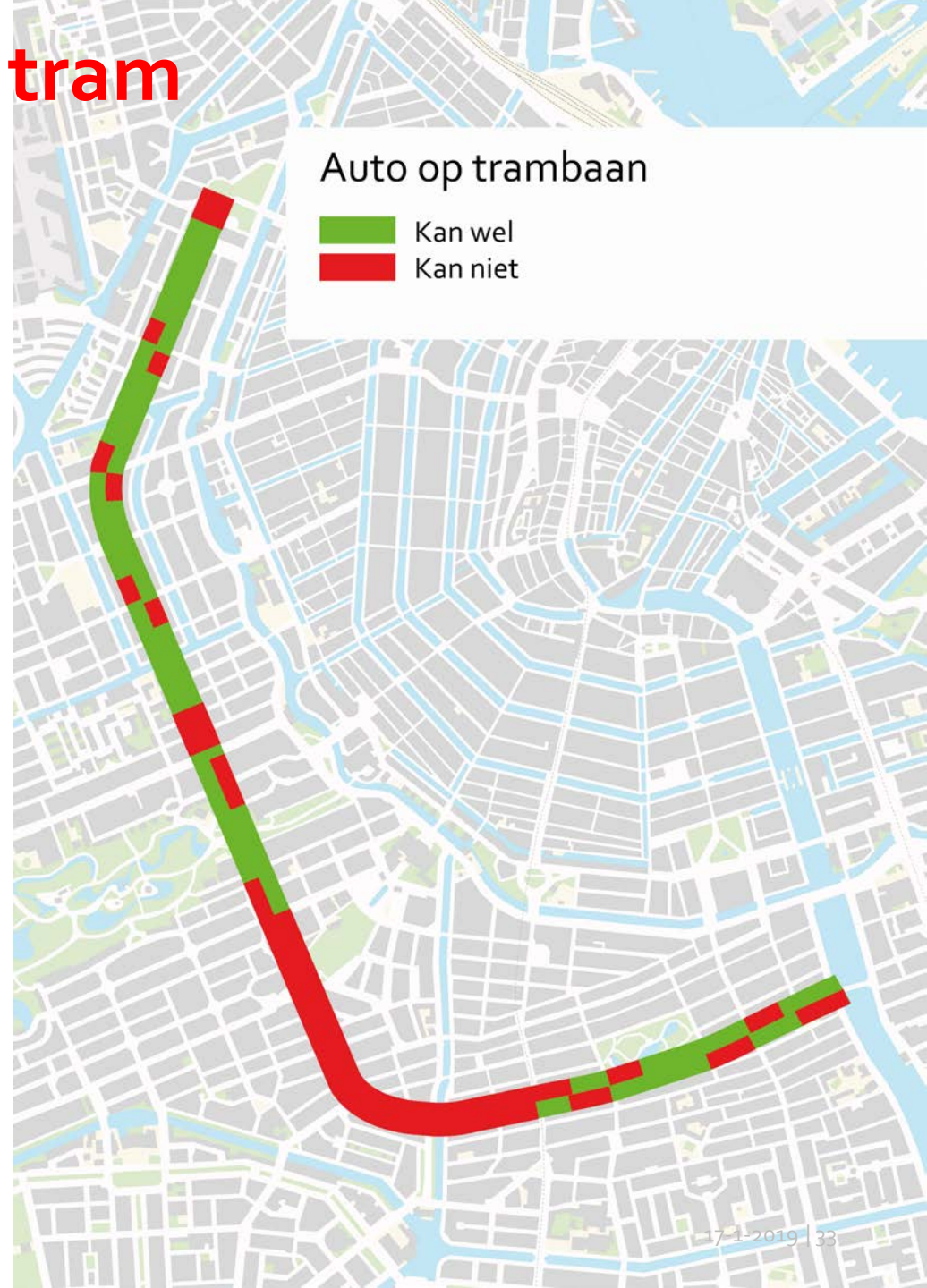
✘ 3. Mengen auto & tram



Uitgangspunt: bij plusnet ov, & haltes kan niet worden gemengd.

Conclusie: kan slechts op stukjes van de route, ambitie tweede fietsring (royale fietsroute) wordt niet gehaald.

Verder nadelig voor betrouwbaarheid/doorstroming tram en ruimtelijke kwaliteit.

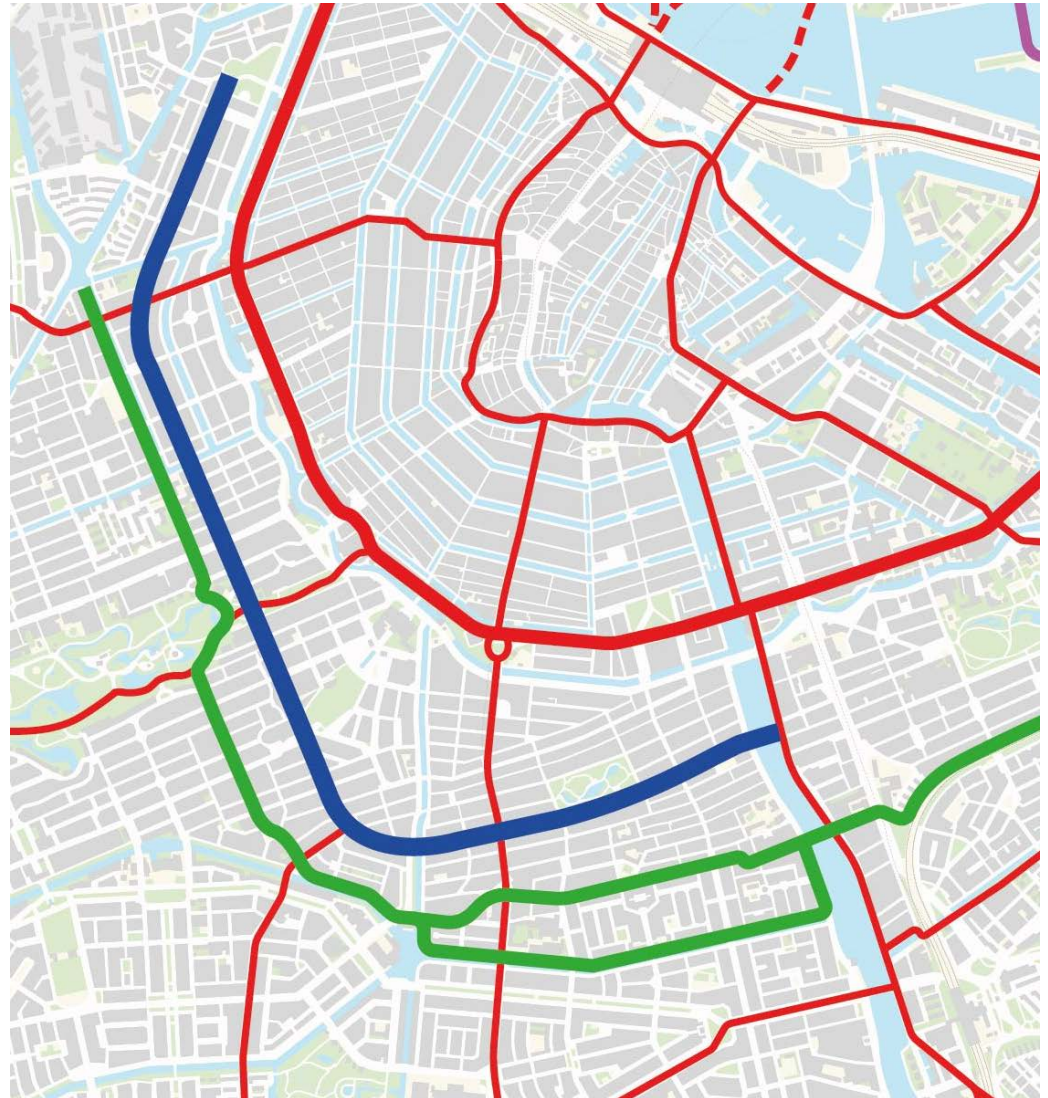


✘ 4. Alternatieve/extra route



Parallele routes mogelijk?

Meest kansrijke/ interessante
parallele route opties:
Groennet route met extra
brug over Amstel ontlast
tweede fietsring en Nieuwe
Amstelbrug en Berlagebrug



✘ 4 opties ruimtelijk verkend



✘ Samengevat

1. Optimalisatie bestaande situatie
 - kan, maar beperkte winst
2. Mengen auto & fiets
 - kan, maar forse reductie autoverkeer is voorwaarde
 - maximum snelheid moet naar 30 km/uur (op gemengde rijbaan)
 - fasering is mogelijk (eerst fietsstrook, later mengen)
3. Mengen auto & tram
 - kan niet/ niet wenselijk
4. Alternatieve/extra route
 - interessant als eerste stap en als aanvulling



Gemeente
Amsterdam

3. Discussiepunten

Besproken in overleg 6 december 2018 met accounthouders
Zuid en West en VRA

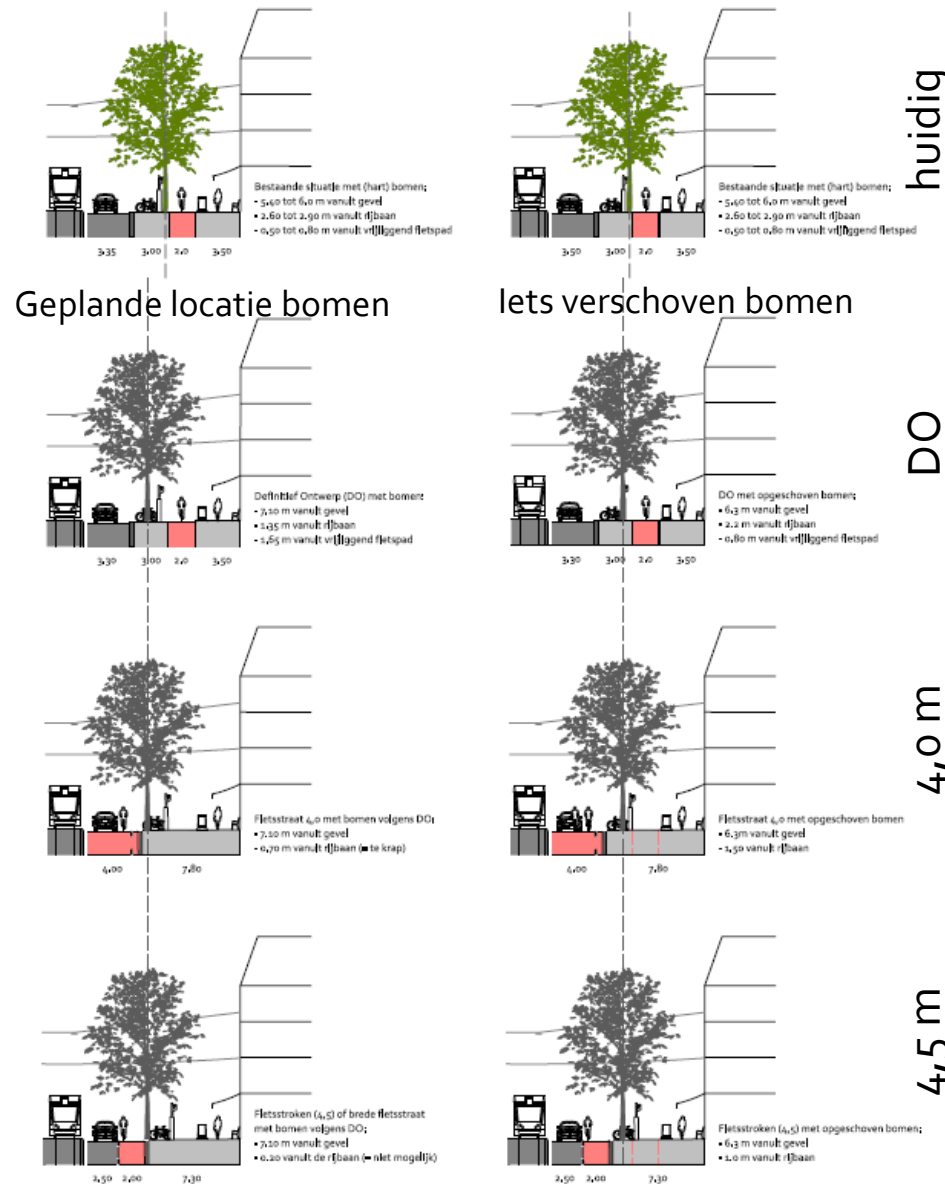
Rik Hansen, Rick Kooper, René Riemersma, Martijn Sargentini



1. Geplande herinrichting F. Hendrikstraat

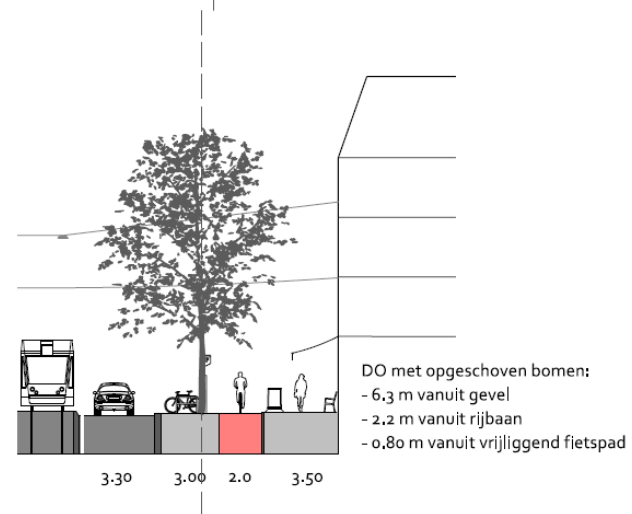
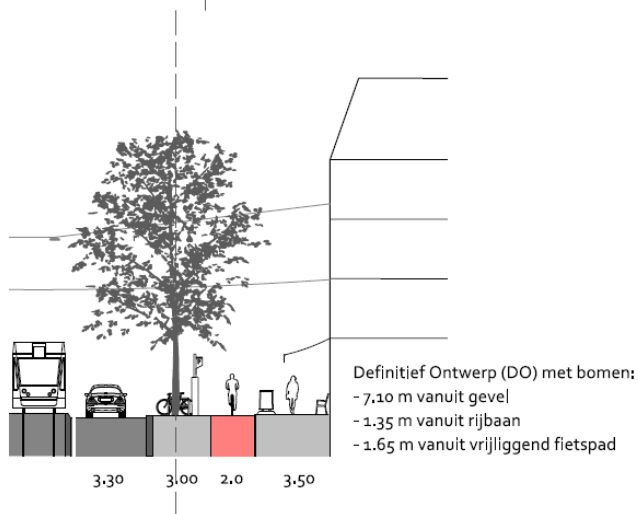
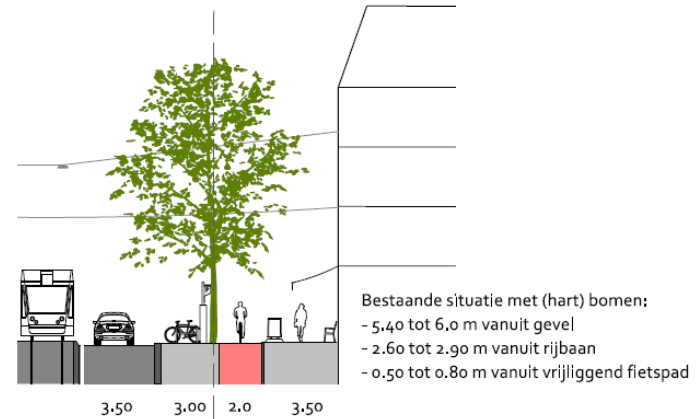
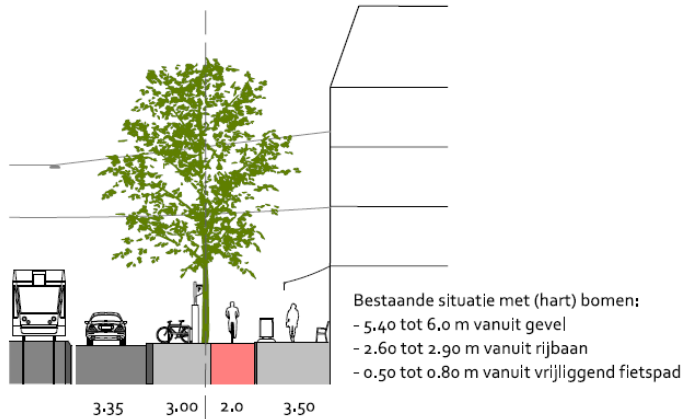
- Herontwerpen met fietspaden achter bomen en nieuwe bomen gaan uit van bomen op 7m van gevel om ruimte te maken voor fiets en voetpad.
- Oude plek bomen op 6 meter past beter bij een profiel waarbij al het rijdende verkeer tussen de bomen zit.
- Nieuwe bomen conform oude/huidige beleid passen dus niet bij (toekomstige) ideeën voor een royale gemengd auto en fietsverkeer (maken goede fietsstraat word onmogelijk gemaakt).
- Locatie bomen aanpassen?

*Conclusie overleg 6-12-2018:
In gesprek met ambtelijk
opdrachtgever en project over
mogelijkheden tot wijzigen.*

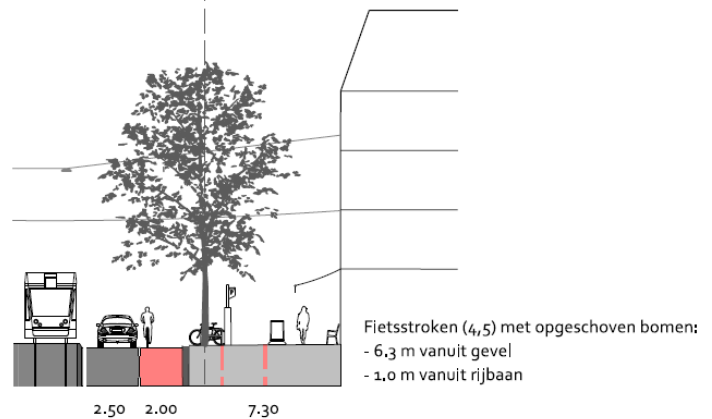
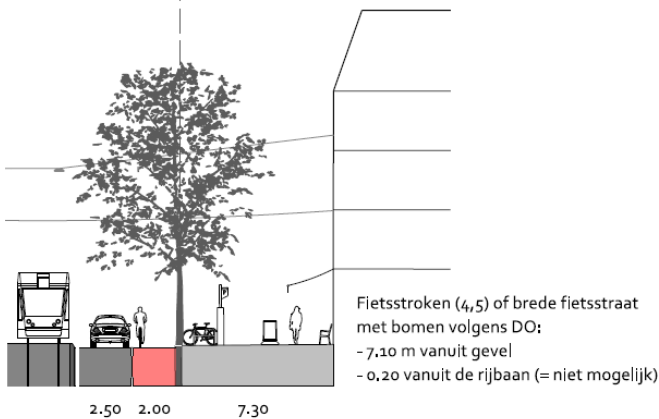
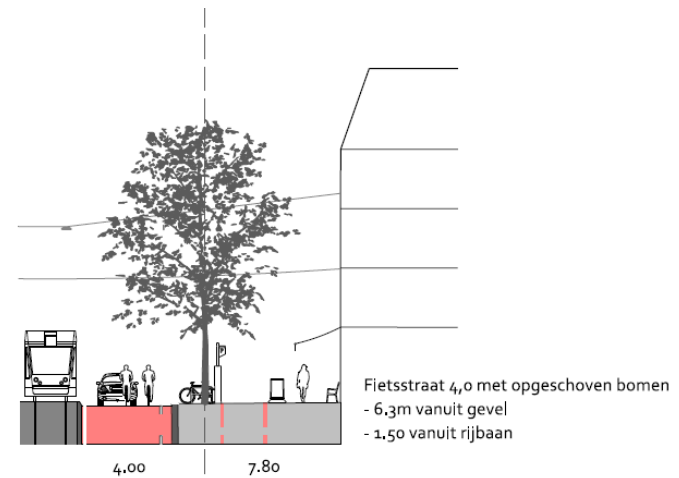
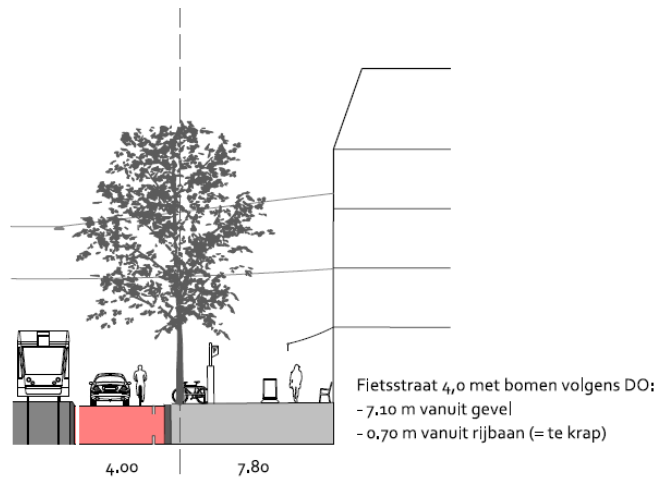


✘ Opschuiven bomen DO Fred.

✘ Hendrikstraat



❌ Vanwege eventueel doortrekken profiel ❌ fietsstraat 4,0 / 4,5 m in de toekomst ❌





Gevolgen bomen DO Fred. Hendrikstraat

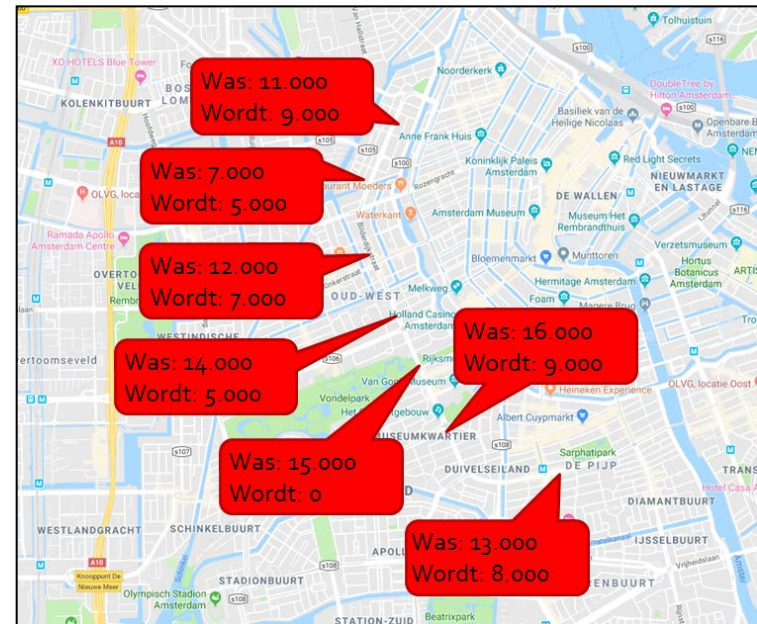
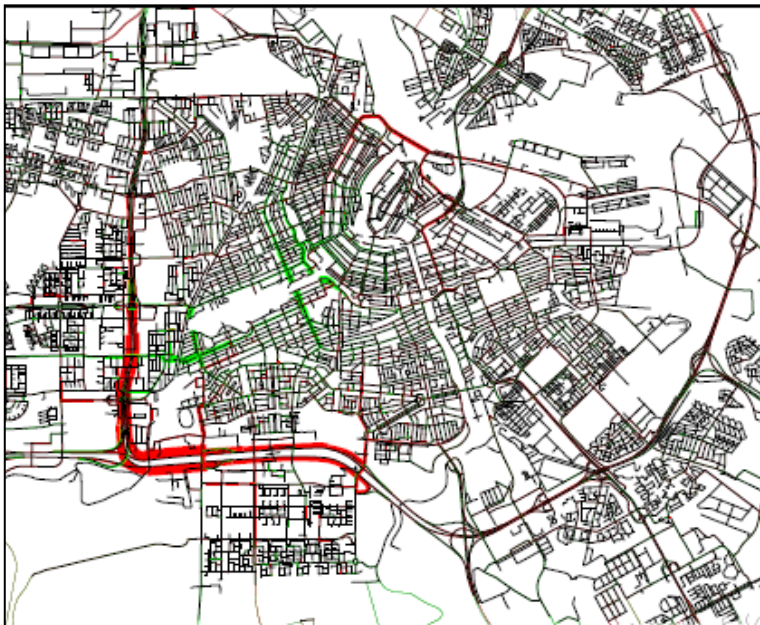


- De maten in platte vlak zijn vaak iets gunstiger dan in het principeprofiel
- Met afstanden van 6.5 meter tot gevel i.p.v. 6.3 m en 1 meter van het fietspad i.p.v. 0.80 m.
- *Nog onbeantwoord:*
 - *Kan dit qua K&L en ondergrondse ruimte voor de bomen?*
 - *Is het dan niet beter de bestaande bomen te handhaven?*
 - *Of zijn nog andere redenen de bestaande bomen te kappen?*

✘✘✘ 2. Noodzakelijke reductie autoverkeer

- Reductie autoverkeer noodzakelijk (-25 tot 50%)
- Kleine, lokale maatregelen zijn onvoldoende (waterbed)
- Vraag is of grote circulatie maatregelen voldoende zijn. Voorbeeld effect op basis eerste doorrekening 'sectorenmodel' met knip op lijn Vondelpark en op lijn Amstel levert op delen een forse reductie van autoverkeer op maar niet overal voldoende voor mengen auto en fiets. Maatregelen hebben (forse) effecten buiten studiegebied tweede fietsring.

Conclusie overleg 6-12-2018: Niet in project, maar in agenda Autoluw



✘✘✘ 3. Afweging/samenhang projecten

Voorbeeld Van Woustraat - noord

- Kansrijke variant: knip voor autoverkeer in Van Woustraat – noord
- Effect:
 - Minder auto's in de Van Woustraat
 - Maar meer auto's op de Ceintuurbaan
- Risico dat het ene project het andere lastiger/onmogelijk maakt... Welke afweging en waar/door wie?

*Conclusie overleg 6-12-2018:
Niet in project, maar in agenda
Autoluw*



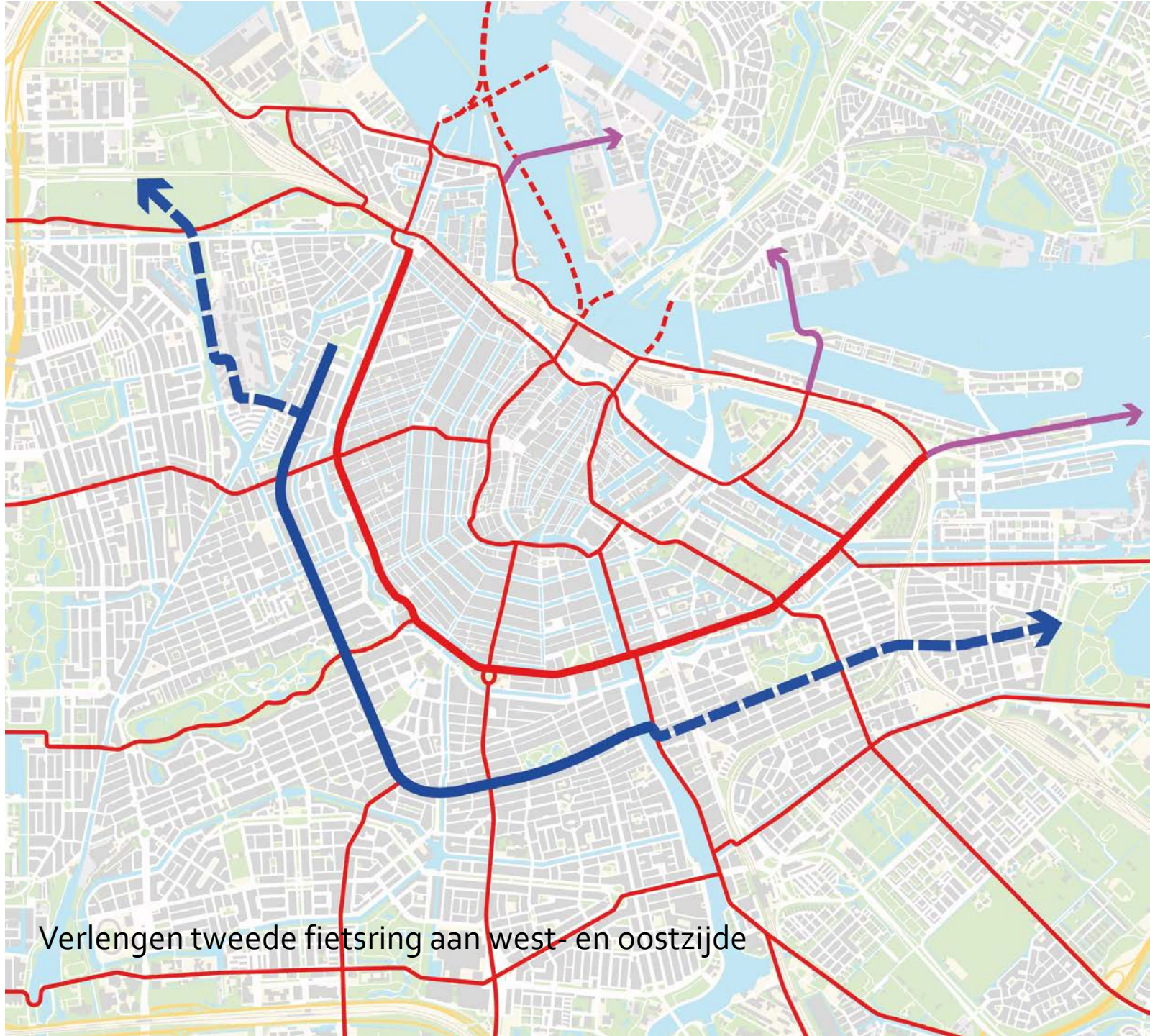
✘ ✘ ✘ 4. Begin en eind?

Begin en eind

- Route oprekken naar “van Flevopark naar Westerpark”
 - Westzijde naar Havenstad – ‘kop van Jut’?
 - Oostzijde doortrekken via Muiderpoort station - Pontanusstraat en Flevopark via Eerste Oosterparkstraat
- Is tweede ring zoals nu benoemd wel logisch?

Conclusie overleg 6-12-2018:

Eens met pleidooi om project te verlengen. Nadere studie naar netwerk en drukte. Mogelijk verbinding positioneren als route “van Flevopark naar Westerpark”.



Verlengen tweede fietsring aan west- en oostzijde

✘✘✘ 5. Concentreren of spreiden?

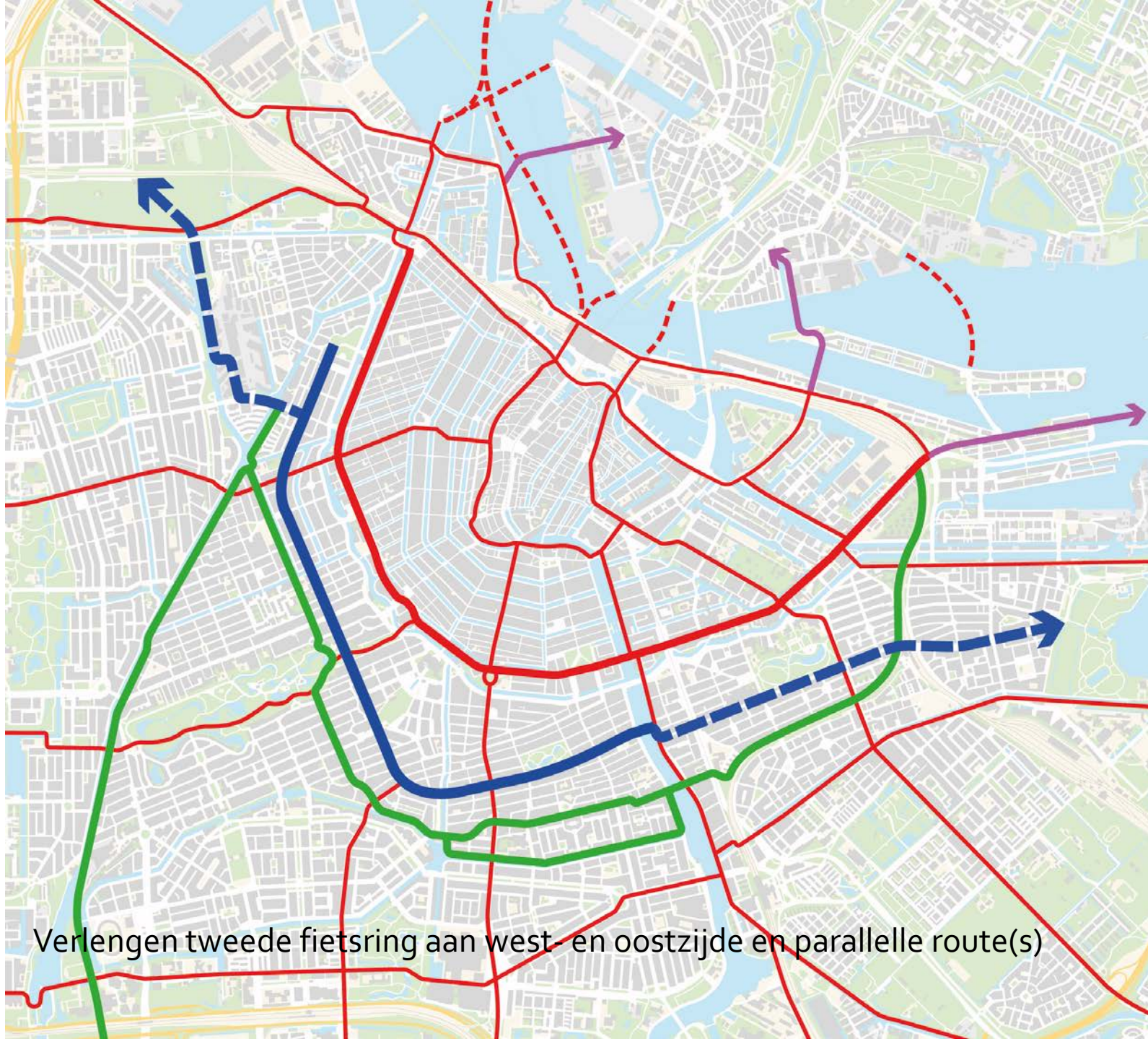
Parallele route(s)

- Parallele route optie: groennet route met extra brug over Amstel ontlast Nieuwe Amstelbrug en Berlagebrug
- Samen met realiseren fietsroute langs Kostverlorenvaart. Nieuwe route(s) die bestaande drukke fietsroutes kunnen gaan ontlasten en bijdragen aan het opvangen van de groei van het fietsverkeer.
- Routes koppelen. Bijvoorbeeld verbeteren koppeling fietsring en route Vondelpark.

- Inzetten op parallelle route(s)?
- Extra of in plaats van?

Conclusie overleg 6-12-2018:

Zeker interessant om ook de parallelle route(s) te bekijken. Niet als alternatief of vervanging maar wel als eerste stap en onderdeel optimalisatie huidige route (ontlasten tweede ring). Onderzoeken wat er op deze route nodig is en kan.



Verlengen tweede fietsring aan west- en oostzijde en parallelle route(s)



Gemeente
Amsterdam

4. Conclusies en aanbevelingen

✘ ✘ ✘ Conclusies en aanbevelingen

■ Werken aan 'wenkend perspectief'

- Doel is realiseren echte kwalitatief hoogwaardige fietsroute. Mengen auto en fiets (optie 2) is hiervoor de meest aantrekkelijke optie, passend bij ambitie tweede fietsring.
- (Fors) minder autoverkeer is voorwaarde – rigoureuze stedelijke maatregelen (netwerk en/of generiek) noodzakelijk!

■ Korte termijn maatregelen

- Route aan west en oostzijde verlengen.
- Mogelijkheden parallelle route als onderdeel van optimaliseren huidige situatie (ontlasten tweede fietsring) onderzoeken. Brug over de Amstel lijkt voorwaarde.
- Maatregelen om huidige situatie op tweede fietsring en parallelle route te optimaliseren verder uitwerken en uitvoeren.