



**Gemeente
Amsterdam**



Afwegingskader:

**Fietsstraten,
Fietspaden &
Fietsstroken**

Uitwerking van het Beleidskader Verkeersnetten (2018)
& het Beleidskader Puccinimethode, standaard voor het
Amsterdamse straatbeeld (2018)

Inhoud

Inleiding	1
1 Beleidsmatige context	2
2 De juiste inrichting op de juiste plek	5
2.1 Materiaal & profiel van Amsterdamse fietsstraten, op hoofdlijnen	9
2.2 Materiaal & profiel van erftoegangswegen (met uitzondering van fietsstraten), op hoofdlijnen	10
3 Keuzes in de praktijk: de beslisboom	18
Bijlage	20
Colofon	23



Inleiding

Amsterdam is een fietsstad. In onze compacte wereldstad is de fiets één van de belangrijkste vervoermiddelen en dat is maar goed ook. Maar, de Amsterdamse openbare ruimte is ook een 'huiskamer'. Een plek waar Amsterdammers, werkenden en bezoekers verblijven, ontspannen, samenkomen en elkaar ontmoeten. Vaak versterken beide aspecten elkaar; het is prettig fietsen door groene parken en langs mooie pleinen. En het is fijn om te verblijven in een omgeving waar niet de auto, maar de fiets het straatbeeld bepaalt.

Toch kan het ook voorkomen dat de fietsfunctie en de verblijfsfunctie moeilijk verenigbaar zijn, omdat de ruimte in de stad beperkt is. Bijvoorbeeld in drukke stadsstraten waar veel gewinkeld wordt. Of langs het water, waar gefietst én gerecreëerd wordt. Of in woonstraten, waar naast veel fietsers ook spelende kinderen om voldoende, veilige ruimte vragen. Deze notitie biedt een afwegingskader met een overzicht van de verschillende inrichtingsmogelijkheden, om op die plekken de juiste inrichting te kiezen.



Beleidsmatige context

Het Amsterdamse verkeersbeleid kent twee belangrijke uitgangspunten, die niet altijd verenigbaar zijn:

- I. Het hoofd- en plusnet fiets leggen we bij voorkeur aan in asfalt vanwege het comfort en de doorstroomsnelheid voor fietsers. Dit komt voort uit het Beleidskader Verkeersnetten en het Meerjarenplan Fiets.
- II. De 30 km/uur-straten (zogenaamde 'erftoegangswegen') kennen gemengd verkeer en zijn herkenbaar aan de klinkerverharding. Dit komt voort uit de landelijke richtlijnen voor 'duurzaam veilig' wegontwerp en is overgenomen in de 'Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld' (Puccinimethode).

Het fundamentele probleem dat daaruit voortkomt is: "wat te doen met het hoofd- en plusnet fiets in 30 km/uur-straten?". Op basis van motie 56.18¹⁾ heeft het college onderzocht op welke delen van het hoofd- en plusnet fiets een Fietsstraat een veilig, comfortabel en functioneel alternatief is voor een standaard gemengde 30 km/uur straat. Dit afwegingskader is daarvan de uitkomst.

In theorie mag elke straat een 'Fietsstraat' genoemd worden. Fietsstraten hebben geen juridische status. Er is landelijk wel een algemene consensus dat een Fietsstraat aan een aantal voorwaarden moet voldoen. Een Fietsstraat is volgens kennisplatform CROW "Een straat binnen een verblijfsgebied die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate autoverkeer voor komt. Een belangrijk kenmerk van de Fietsstraat is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets." (CROW 216)

In de praktijk blijkt dat bij discussies over Fietsstraten verschillende standpunten en belangen door elkaar lopen. Om de discussie zuiver te houden hanteert Amsterdam met dit afwegingskader een scherpere definitie. Daarmee is voor iedereen duidelijk wat bedoeld wordt als men een Fietsstraat voorstelt.

Een Amsterdamse Fietsstraat is:

"Een gemengde 30 km/uur straat op het plusnet fiets waar de doorstroming van het doorgaand fietsverkeer prioriteit krijgt. Auto's zijn er te gast. De Fietsstraat kent specifieke inrichtingskenmerken, waaronder voorrang op de zijwegen, uitvoering in rood asfalt en bijbehorende bebording."

De aanleg van een Fietsstraat is in Amsterdam niet altijd en overal een haalbare, veilige, passende en wenselijke optie. Kijkend naar de functie van een straat en de verschillende

¹ Zie motie 56.18. Met de motie verzoekt de raad het college van burgemeester en wethouders:
1. in 30 km-wegen waar klinkers worden toegepast en die deel uitmaken van hoofd- en plusnet fiets en waar fietsstroken nodig blijven, de mogelijkheid open te houden om voor die stroken gebruik te maken van asfalt;
2. in 30 km-wegen waar klinkers worden toegepast en die deel uitmaken van hoofd- en plusnet fiets zonder fietsstroken bij voorkeur te kiezen voor een Fietsstraat in asfalt, tenzij zwaarwegende overwegingen in het kader van beschermd stadsgezicht zwaarder wegen.

belangen die er samenkomen is een 'gewone' erftoegangsweg soms beter passend, óók op het plusnet fiets. Om de veiligheid en het comfort van de fietsers te borgen kunnen wel extra fietsvoorzieningen worden toegevoegd aan erftoegangswegen. In de volgende paragrafen worden de keuzemogelijkheden en de varianten die daaruit volgen, toegelicht.

Eerder vastgesteld beleid

Deze nota dient als nadere uitwerking en aanscherping van het Beleidskader Puccinimethode, standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (2018) en het Beleidskader Verkeersnetten (2018). In beide documenten zijn Fietsstraten benoemd, maar zijn nog (te) weinig beleidsmatig uitgewerkt om te bepalen waar/hoe fietsstraten gerealiseerd kunnen worden. Om deze notitie in de juiste context te plaatsen, zijn hieronder de passages over fietsinfrastructuur opgenomen uit de eerder vastgestelde beleidskaders.

Beleidskader Verkeersnetten (2018)

"Het wensbeeld voor het Plusnet Fiets is een vrijliggend fietspad of autoluwe Fietsstraat. (...) Het Plusnet Fiets is het netwerk met de belangrijkste doorgaande fietsverbindingen die zeer intensief worden gebruikt. Het zijn de belangrijkste verbindingen tussen stadsdelen en met de regionale fietsroutes naar aangrenzende gemeenten en de groen- en recreatiegebieden rondom de stad. Belangrijkste aspect is dat fietsers snel, veilig en comfortabel van A naar B kunnen fietsen. Voorwaarde daarbij is dat fietsers weinig hinder hebben van overige verkeersdeelnemers, snel kunnen doorstromen bij kruispunten en dat er voor fietsers voldoende ruimte is om elkaar te passeren. Denk aan vrijliggende fietspaden of Fietsstraten waar de auto te gast is."

"Het wensbeeld voor het Hoofdnet

Fiets is een vrijliggend fietspad, ruime fietsstrook of autoluwe 30 km/uur straat (..) Het Hoofdnet Fiets is een fijnmazig fietsnetwerk dat intensief wordt gebruikt. Het dient verkeersveilig en comfortabel te zijn. Het Hoofdnet Fiets ontsluit de woon- en werkgebieden en voorzieningen in Amsterdam. Het netwerk bestaat uit vrijliggende fietspaden en, als dat niet mogelijk is, uit fietsstroken van voldoende breedte gecombineerd met margestroken om aanrijdingen te voorkomen."

Beleidskader Puccinimethode, standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (2018)

"Voor 30 km/uur straten geldt dat er in principe sprake is van gemengd verkeer (dus geen vrijliggende fietspaden). De rijbaan bevat verkeersremmende maatregelen en is uitgevoerd in rode keiformaat bakstenen, keperverband."

"Voor 50 km/uur straten gebruiken we in principe vrijliggende fietspaden." (...) "Vrijliggende fietspaden en fietsstroken worden uitgevoerd in rood asfalt, uitgezonderd (delen van) routes op bijzondere plekken (Puccinimethode) en beeldbepalende plekken (bijvoorbeeld UNESCO gebied). (...) Op het Hoofd- en Plusnet Fiets worden fietsstraten uitgevoerd in rood asfalt, uitgezonderd (delen van) routes op 'bijzondere plekken' en beeldbepalende plekken (bijvoorbeeld UNESCO gebied)."



De juiste inrichting op de juiste plek

In Amsterdam richten we onze wegen in conform de principes van ‘Duurzaam veilig’, een landelijke standaard. Binnen de bebouwde kom wordt onderscheid gemaakt tussen **erftoegangswegen** en **gebiedsontsluitingswegen**. Dit onderscheid is vooral gebaseerd op de functie van een straat voor autoverkeer.

- **Erftoegangswegen (ETW)** bieden directe toegang tot verblijfsgebieden op de plaats van herkomst en bestemming. Verblijven staat hier centraal en het autoverkeer dient zich aan te passen -met name door lage rijsnelheden- aan de ‘verblijvers’ en het langzaam verkeer. Het gaat binnen de bebouwde kom om 30km/uur-wegen en erven (15 km/uur).
- **Gebiedsontsluitingswegen (GOW)** verbinden de stroomwegen met de erftoegangswegen. Op wegvakken stroomt het verkeer en op kruispunten vindt uitwisseling plaats. Dit zijn binnen de bebouwde kom de 50 of 70 km/uur-wegen.

In de Amsterdamse praktijk wordt de verblijfsfunctie van verschillende straten steeds belangrijker, ook in straten die nu nog als gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) zijn ingericht. Steeds vaker wordt de snelheid in stadsstraten waar veel functies samenkomen, verlaagd van 50 naar 30 km/uur. Tegelijkertijd behouden deze straten een belangrijke verkeersfunctie, vooral voor de fiets en/of het openbaar vervoer. Een klassieke ETW-inrichting (alles mengen, klinkers, geen voorrangregeling) volstaat dan niet altijd.

Binnen het scala aan 30 km/uur straten in Amsterdam is onderscheid te maken tussen straten waar de *verkeersfunctie* voor fietsverkeer en openbaar vervoer prevaleert en straten waar de *verblijfsfunctie* prevaleert. Dit onderscheid is essentieel om te komen tot een passende inrichting. Het is ook een keuze waarmee gestuurd kan worden: geven we hier prioriteit aan het verkeer (doorstroming) of aan de verblijfskwaliteit? Een combinatie is ook mogelijk, wanneer de verblijfsfunctie zich concentreert op een zeer brede stoep naast de doorgaande fietsverkeersfunctie. Een combinatie is niet mogelijk wanneer de stoepen smal zijn. In dat geval is de functie van de rijbaan onlosmakelijk verbonden met de functie van de stoepen.

Onderstaand schema biedt indicatoren om per straat een onderbouwde keuze te maken, waarin de verschillende belangen zorgvuldig gewogen worden. In projecten spelen uiteraard ook andere belangen zoals kosten, beheerbaarheid, rainproof, geluid, duurzaamheid, etc.

Hoe weeg je een straat?

Het ‘wegen’ van de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie is geen exacte wetenschap. Om tot een juiste weging te komen zetten we bijvoorbeeld de volgende middelen in:

- Metingen van de verkeersintensiteiten (aantallen voetgangers, fietsers, autobewegingen, OV-bewegingen).
- Analyse van de verhouding doorgaand- vs. bestemmingsverkeer.
- Gesprekken met bewoners, ondernemers en andere gebruikers van de straat.
- Analyse van het netwerk en de toekomstige ontwikkelingen op het netwerk.

Belang verblijven	Belang fietser
Stadsleven staat centraal (terrassen, toerisme, etc.)	Doorgaande functie, belangrijke schakel in netwerk.
Oversteekbaarheid belangrijk, veel voetgangers	Belangrijke regionale fietsroute
Veel winkels en voorzieningen	Veel fietsverkeer > ca. 10.000/etmaal
Woonklimaat (groen, spelen, ontmoeten, etc.)	Huidige situatie goed voor fietsers, huidige situatie asfalt

Fietsstraten worden in Amsterdam alléén toegepast op delen van het Plusnet Fiets waar de verkeersfunctie (belang fietser) prevaleert. Om als Fietsstraat te kunnen worden ingericht, moet een straat aan een aantal functionele voorwaarden voldoen (zie kader); het aanleggen van Fietsstraten is geen doel op zich.

Als een 30 km/uur straat niet aan elk van deze voorwaarden kan voldoen, wordt geen Fietsstraat aangelegd. Het uitgangspunt is dan ‘gewoon’ een 30 km/uur erftoegangsweg, met als hoofdmateriaal de gebakken klinker. Als de auto slechts zeer incidenteel gebruik maakt van een fietsroute, bijvoorbeeld als er alléén sprake is van bevoorradingsverkeer, volstaat een solitair fietspad (in asfalt) waarbij de bebording aangeeft dat bestemmingsverkeer per auto is toegestaan.

Een Amsterdamse **Fietsstraat** komt voor in drie soorten: smal met eenrichting auto, breed met tweerichting auto, of naast een OV-baan.

Indien niet aan de functionele voorwaarden voor fietsstraten wordt voldaan, maken we een ‘gewone’ erftoegangsweg. Een **erftoegangsweg** kan bij uitzondering voorzien worden van één of meerdere ‘extra’ fietsvoorzieningen om de veiligheid en het comfort voor het fietsverkeer te borgen.

Functionele voorwaarden voor Amsterdamse fietsstraten

- Het betreft een 30 km/uur straat.
- De straat maakt onderdeel uit van het plusnet fiets én is een belangrijke doorgaande route voor (regionaal) fietsverkeer.
- De fiets is de dominante modaliteit. Indicatie: > 250 fietsen / drukste uur én per auto minstens 2 fietsen. Óf de onderbouwde verwachting is dat na herinrichting het gebruik richting deze norm zal gaan.
- Fietsverkeer en (lijn)busverkeer zijn bij voorkeur niet gemengd.



2.1 Materiaal & profiel van Amsterdamse fietsstraten, op hoofdlijnen

De definitie van een Amsterdamse Fietsstraat luidt:

“Een gemengde 30 km/uur straat op het plusnet fiets waar de doorstroming van het doorgaand fietsverkeer prioriteit krijgt. Auto’s zijn er te gast. De Fietsstraat kent specifieke inrichtingskenmerken, waaronder voorrang op de zijwegen, uitvoering in rood asfalt en bijbehorende bebording.”

In Amsterdam kennen we 3 soorten fietsstraten:

- 1-richting auto, 2-richting fiets
- 2-richting auto, 2-richting fiets
- Fietsstraat naast OV-baan

Indien aan alle functionele voorwaarden voldaan kan worden (zie kader p.8), is een Fietsstraat één van de mogelijkheden. Daarbij geldt, conform het Beleidskader Puccinimethode (2018), nog steeds:

“Op het Hoofd- en Plusnet Fiets worden fietsstraten uitgevoerd in rood asfalt, uitgezonderd (delen van) routes op ‘bijzondere plekken’ en beeldbepalende plekken (bijvoorbeeld UNESCO gebied).”

Een bijzondere of beeldbepalende plek, zoals het UNESCO werelderfgoed, kan dus een reden zijn om niet voor een Fietsstraat te kiezen. Kiezen voor een Fietsstraat betekent namelijk kiezen voor alle onderstaande inrichtingsprincipes:

- Uitgevoerd in rood asfalt.
- Voorzien van de ‘Fietsstraat, auto te gast’ bebording.
- Rijloper breedte:
 - 1 richting auto, 1-richting fiets, 3,50m-4,00m rijloper, exclusief rabatstrook.
 - 1-richting auto, 2-richting fiets: 3,50m-4,50m rijloper, exclusief rabatstrook.
 - 2-richting auto, 2-richting fiets: 2 x 2,25m – 2 x 2,75m rijloper, exclusief rabatstrook, exclusief eventuele middenstrook.
- Voorrang voor het fietsverkeer ten opzichte van de zijwegen.
- Langsparkeren liefst alleen aan de rechterzijde in rijrichting auto’s (bij eenrichtingverkeer auto’s). Bij langsparkeren altijd voorzien van een rabatstrook of schampstrook tussen het parkeervak en de rijbaan.
- Geen schuin/haaks parkeren.

Als bijlage zijn bij deze nota profieltekeningen gevoegd van de drie soorten fietsstraten die we in Amsterdam kennen. Deze worden technisch nader uitgewerkt en opgenomen in het Handboek Rood (standaard voor het Amsterdamse straatbeeld).

2.2 Materiaal & profiel van erftoegangswegen (geen fietsstraten), op hoofdlijnen

Standaard erftoegangswegen worden ingericht met een rijbaan waar gemotoriseerd verkeer en fietsers de ruimte delen, uitgevoerd in klinkers. Om meer ruimte, veiligheid of comfort te bieden aan fietsers kunnen erftoegangswegen voorzien worden van extra fietsvoorzieningen. Dat doen we alleen als het nodig is vanuit verkeerskundig oogpunt: er moet voldoende en veilige ruimte voor de fietsers op de weg geborgd worden, óók bij 30 km/uur wegen. Het toevoegen van extra fietsvoorzieningen ligt vooral voor de hand bij 30 km/uur straten waar voorheen een maximumsnelheid van 50 km/uur gold en die onderdeel zijn van Hoofd- of Plusnet Fiets. Naast fietsvoorzieningen zijn ook vaak voetgangersvoorzieningen, zoals een zebrapad, gewenst om een succesvolle herinrichting van 50 km/uur naar 30 km/uur mogelijk te maken.



De volgende 'extra' fietsvoorzieningen of -maatregelen zijn mogelijk op erftoegangswegen (30 km/uur):

- voorrang op de zijwegen voor het doorgaand (fiets)verkeer.
- minder/geen parkeervakken.
- een schampstrook tussen de parkeervakken en de rijloper.
- een extra sterke fundering om verzakkingen door zwaar verkeer te voorkomen.
- ander formaat (zonder vellingkanten) of ander verband in de klinkerverharding.
- symmetrisch profiel met fietsstroken; fietsstroken uitgevoerd in asfalt of klinkers.
- asymmetrisch profiel met fietsstrook in tegenrichting; fietsstrook uitgevoerd in asfalt of klinkers (1 richting auto, 2 richting fiets).
- vrijliggende fietspaden, uitgevoerd in asfalt of klinkers.

Conform het Beleidskader Puccinimethode (2018) geldt qua materialisering:

"Vrijliggende fietspaden en fietsstroken worden uitgevoerd in rood asfalt, uitgezonderd (delen van) routes op bijzondere plekken en beeldbepalende plekken (bijvoorbeeld UNESCO gebied)".

Die redenering gaat er echter vanuit dat fietsstroken of fietspaden hoofdzakelijk voorkomen bij gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregime van 50 km/uur, conform de landelijke standaarden.

In Amsterdam introduceren we nu vaker fietspaden en fietsstroken bij wegen waar 30 km/uur gereden wordt, om veilige ruimte voor de fietser te waarborgen. Dat vraagt om een andere afweging betreffende de materialisering. Daarom stellen we hier vast dat het in 30 km/uur straten met een uitgesproken verblijfskarakter óók mogelijk is de fietsstroken of -paden in gebakken klinkers uit te voeren. Zie als voorbeeld de Maasstraat. Met fietsvoorzieningen in klinkers wordt het verblijfskarakter van de straat benadrukt, maar bieden we toch voldoende veilige ruimte voor de fietser binnen het 30 km/uur profiel. Met fietsstroken- of paden in asfalt wordt juist het belang van de comfortabele doorstroming van het fietsverkeer benadrukt.



Voorbeeld: fietsstrook in asfalt bij 30 km/uur

Wanneer de rijbaan (en eventueel de trambaan) uitgevoerd worden in gebakken klinkers, krijgt de straat de uitstraling van een erftoegangsweg. Het verkeer is geneigd de snelheid aan te passen (naar 30 km/uur) en houdt meer rekening met andere weggebruikers. Indien nodig kunnen aan zo'n profiel fietsstroken in asfalt worden toegevoegd, om voldoende veilige én extra comfortabele ruimte voor de fietser te creëren. Zie hiernaast een voorbeeld uit Haarlem.

De materialisering van fietsstroken en fietspaden (asfalt dan wel klinkers) hangt daarnaast ook samen met de materialisering van de trambaan. In lijn met het 'Beleidskader Puccinimethode, standaard voor het Amsterdamse straatbeeld' voeren we trambanen uit in het optisch meest passend materiaal¹⁾. In 30 km/uur profielen zijn dat vaak klinkers. Wanneer de trambaan in een 30 km/uur straat niet vrijliggend is, maar gedeeld wordt met autoverkeer, benadrukt klinkerverharding het karakter van een erftoegangsweg (30 km/uur). De fietsinfrastructuur kan dan zowel in asfalt als in klinkers worden uitgevoerd, afhankelijk van het karakter van de straat. Toch kan het voorkomen dat trambanen in 30 km/uur straten in asfalt worden uitgevoerd. Bijvoorbeeld omdat bij herinrichting de tramrails en de originele asfaltverharding blijven liggen. Een aanpassing naar klinkers is dan technisch niet mogelijk of kent zeer hoge kosten. Er wordt momenteel gewerkt aan een technische oplossing voor dit probleem.

Indien er in een 30 km/uur straat sprake is van een (niet-vrijliggende) trambaan die in asfalt wordt uitgevoerd, is het niet verstandig om de fietsstroken of -paden óók in asfalt uit te voeren. Er kan dan gekozen worden voor een profiel zoals de huidige Vijzelgracht. Daar ligt de gemengde trambaan/rijbaan in asfalt en zijn de fietsstroken in klinkers aangelegd. Deze materialisering is gekozen met het oog op de verkeersveiligheid; een volledig profiel in asfalt mist de uitstraling van een erftoegangsweg (30 km/uur) en oogt als een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). Daardoor is gemotoriseerd verkeer geneigd harder te rijden dan toegestaan, wat de verkeersveiligheid én de verblijfskwaliteit in gevaar brengt. De klinkers in de fietsstroken zorgen hier voor de uitstraling van een 30 km/uur gebied. De combinatie van een gedeelde tram/autobaan in asfalt én fietspaden of -stroken in asfalt is in 30 km/uur straten dus niet wenselijk.

¹⁾ In navolging van amendement 59.18



Keuzes in de praktijk: de beslisboom

Bovenstaande uitgangspunten zijn uitgewerkt in een beslisboom (zie bijlage). Deze helpt om op projectniveau een passende en onderbouwde keuze te maken. De beslisboom redeneert ten eerste vanuit het snelheidsregime (30 of 50 km/uur) en vervolgens vanuit het belang van de fietsroute (wel of geen Hoofd- of Plusnet) en de dominante functie in de straat: doorstroming van fietsverkeer of de verblijfsfunctie. Daaruit volgen de verschillende inrichtingsmogelijkheden die in hoofdstuk 2 beschreven zijn.

Het is niet zo dat 'meer fietsvoorzieningen' altijd beter is; dat hangt van de omgeving af. Ook een Fietsstraat is - zelfs als deze wel mogelijk is - niet overal de meest fietsvriendelijke optie. Soms zijn vrijliggende fietspaden mogelijk en gewenst. Soms volstaat tóch een 'gewone' erftoegangsweg. In alle gevallen moeten de verschillende belangen integraal gewogen worden om tot de beste oplossing te komen. Ook op een 'bijzondere plek' zoals het Leidseplein moet voldoende comfortabel gefietst kunnen worden. En óók in een Fietsstraat kan een voetgangersoversteek gemaakt worden waar fietsers moeten wachten, om de veiligheid en oversteekbaarheid te borgen.



Voorbeeld: Leidseplein

Het Leidseplein is een 'bijzondere plek' conform het Beleidskader Puccinimethode, de standaard voor het Amsterdamse straatbeeld. Dat betekent dat hier kan worden afgeweken van het uitgangspunt dat vrijliggende fietspaden uitgevoerd worden in rood asfalt. In dit geval is dat gebeurd door te kiezen voor een vlakke, rode natuursteen. Hiermee is een voldoende mate van comfort voor de fietser gewaarborgd en het fietspad is als zodanig herkenbaar, terwijl er tegelijkertijd ook wordt aangesloten op het bijzondere karakter van deze plek.

Bij het maken van de juiste keuze moet tot slot ook gelet worden op de continuïteit binnen één straat. Straten lopen veelal als lange, logische lijnen door de stad. Om de samenhang daarvan te bewaken is het van belang dat niet ieder wegvak elk een andere inrichting krijgt. Wanneer er op projectniveau afwegingen gemaakt worden over het profiel houden we dus altijd rekening met de consequenties daarvan over de gehele lengte van de straat.



Voorbeeld: Sarphatistraat

De Sarphatistraat is een Fietsstraat met meer auto's dan volgens de norm toegestaan zijn en is toch succesvol. Het alternatief (met behoud van de verkeersfunctie van de straat) was een 50km-straat behouden die niet aan de normen (vrijliggend fietspad) voldeed, of een 'gewone' 30km-straat naast de trambaan, eventueel met te smalle fietsstroken. Beide alternatieven waren minder aantrekkelijk dan de nu gekozen Fietsstraat. Hoewel de straat vóór herprofilering niet volledig voldeed aan de gewenste intensiteitsnorm -er reden relatief veel auto's t.o.v. fietsen- was de verwachting dat een aangepaste inrichting zou leiden tot aangepaste verhoudingen fiets/ auto. De straat voldoet ook aan alle andere voorwaarden. De beslissing om de Sarphatistraat als Fietsstraat in te richten past daarmee binnen de lijn van deze notitie.

De beslisboom voldoet aan de wens van de gemeenteraad om ook bij klinkerstraten fietsstroken in asfalt mogelijk te maken. Toch leidt de boom ook in diverse gevallen tot fietsinfrastructuur in klinkers, niet alleen op 'bijzondere' of beeldbepalende plekken. Dit komt doordat klinkers vanuit de landelijke standaard de meest herkenbare inrichting zijn voor 30km-straten en daarmee leiden tot aangepast en veilig gedrag van weggebruikers. In gebieden met een belangrijke verblijfsfunctie is dit van grote meerwaarde. Daarom kiezen we soms voor klinkers op het Plusnet fiets in 'gewone woonstraten', of voor fietsstroken in klinkers bij stadsstraten.



Voorbeeld: Willemsparkweg

De Willemsparkweg is -op het moment van schrijven- een 50 km/uur straat waarbij trambaan, rijbaan en fietsstrook in asfalt zijn uitgevoerd. Vrijliggende fietspaden zijn in zo'n profiel wenselijk, maar hier is daar geen ruimte voor. Dit type profiel is daarmee kenmerkend voor krappe 50 km/uur straten. Wanneer we een 30 km/uur straat op deze manier zouden inrichten, blijkt nergens uit dat men snelheid moet minderen. Gemotoriseerd verkeer zal dan eerder geneigd zijn 50 km/uur te rijden. Toepassing van klinkers – in trambaan en rijbaan en/of in de fietsstroken- heeft een remmende werking op het verkeer en verhoogt daarmee de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit.



Voorbeeld: Vijzelgracht

De Vijzelgracht is een 30 km/uur straat en kent een profiel met een trambaan waarop het autoverkeer meerijdt, met daarnaast fietsstroken. De trambaan is uitgevoerd in asfalt, omdat klinkers technisch niet mogelijk waren. Dat leidt tot de fietsstroken in klinkers. Hoewel het uitvoeren van fietsstroken in klinkers leidt tot comfortverlies voor de fietser, weegt in dit geval het belang van de verkeersveiligheid zwaarder. De klinkers in de fietsstroken zorgen dat de straat de uitstraling heeft van een 30 km/uur straat, wat de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit verhoogt. We zoeken momenteel naar een technische oplossing om meer trambanen in klinkers uit te voeren, waarmee dit dilemma wordt opgelost.

De beslisboom

Materialisering fietsstroken en fietspaden.

Conform het Beleidskader Puccinimethode (2018) geldt: "Vrijliggende fietspaden en fietsstroken worden uitgevoerd in rood asfalt, uitgezonderd (delen van) routes op bijzondere plekken (Puccinimethode) en beeldbepalende plekken (bijvoorbeeld UNESCO gebied)."

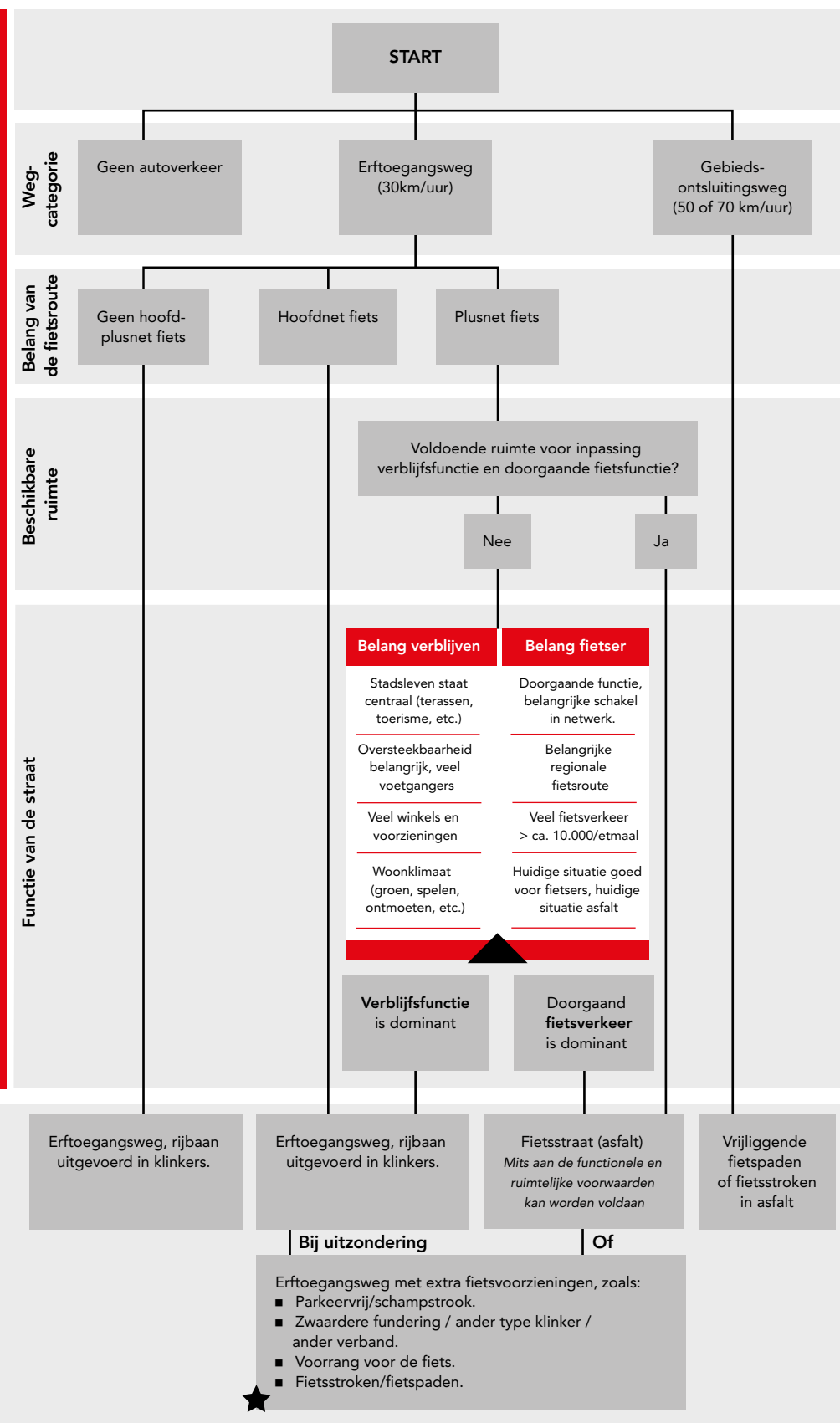
Deze beleidslijn redeneert echter vanuit de landelijke standaard, waarbij fietsstroken en fietspaden in principe alleen langs gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) worden toegepast.

In Amsterdam geldt echter dat ook bij erftoegangswegen (30 km/uur) bij hoge uitzondering aparte fietsinfrastructuur kan worden toegepast, als dat noodzakelijk is om voldoende veilige, comfortabele ruimte voor de fiets te borden in het profiel.

Bij 30 km/uur straten met een uitgesproken verblijfskarakter worden deze fietsstroken of fietspaden dan uitgevoerd in klinkers. Hiermee benadrukken we het verblijfskarakter van de straat, waaraan de stroomfunctie ondergeschikt is.

Bij 30 km/uur straten met een uitgesproken verkeerskarakter worden fietspaden en fietsstroken in principe in asfalt uitgevoerd. Uitgezonderd (delen van) routes op bijzondere plekken (Puccinimethode) en beeldbepalende plekken (bijvoorbeeld UNESCO gebied).

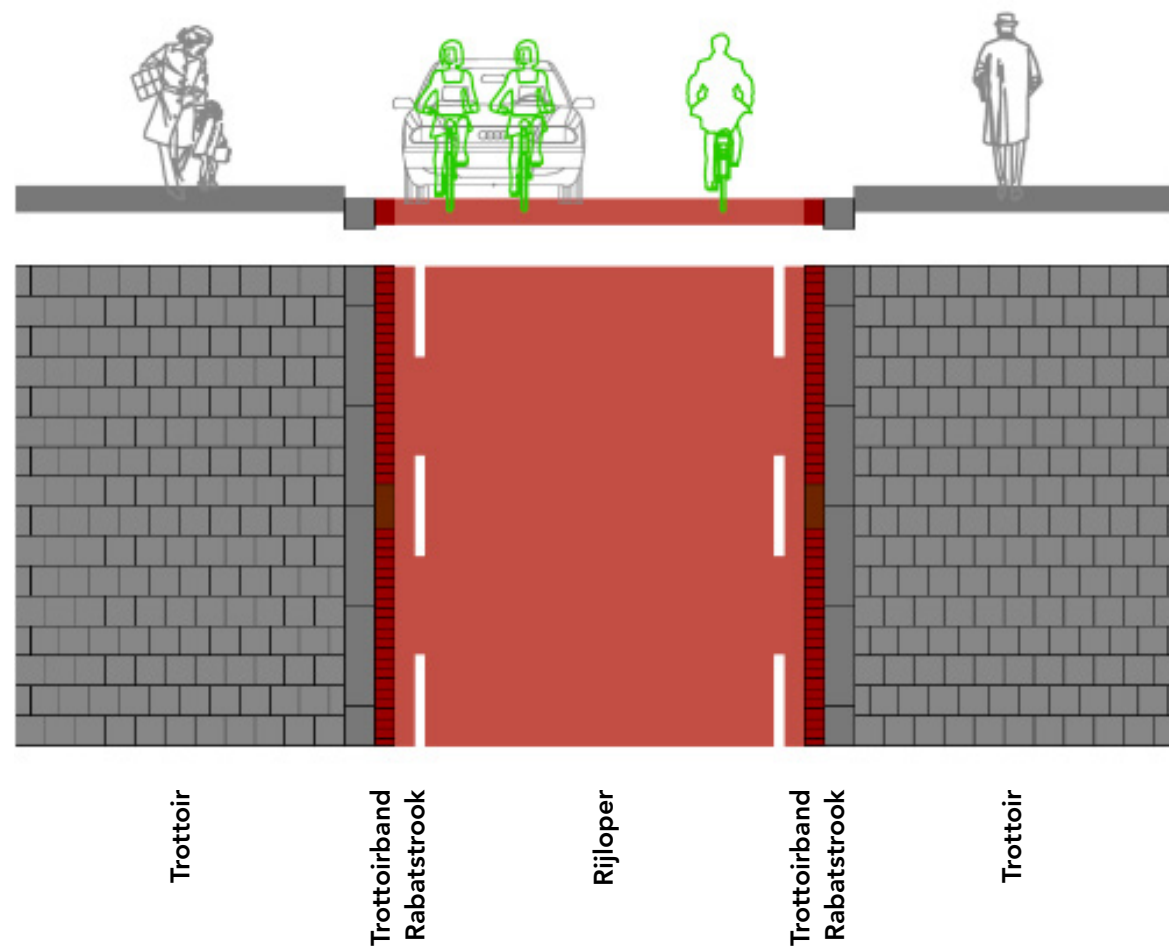
Indien er sprake is van een (niet vrijliggende) trambaan, dient bij de materialisering van fietsvoorzieningen ook rekening gehouden te worden met het materiaal in de trambaan.



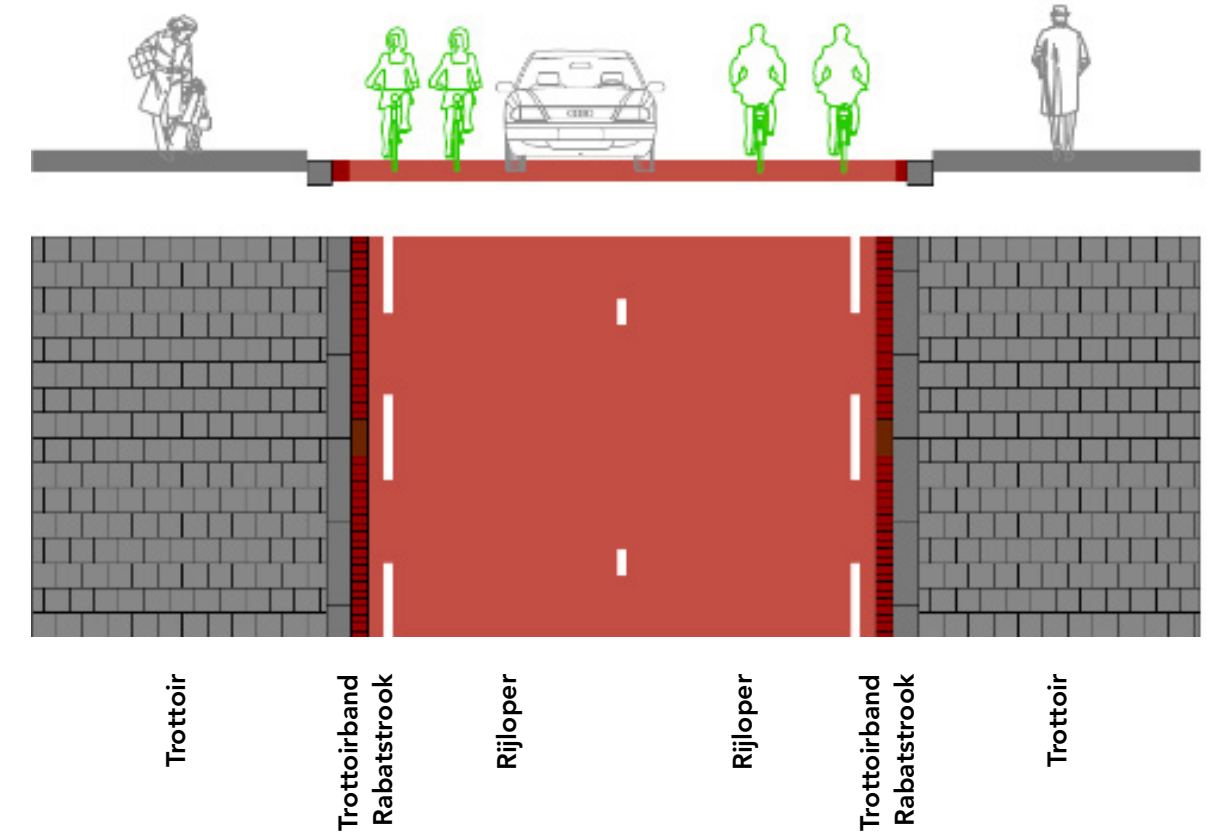
Bijlage

De profielen worden technisch uitgewerkt en opgenomen in de Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (Puccinimethode).

1. **Fietsstraat met één richting auto, twee richtingen fiets, op wegvak zonder parkeren.**

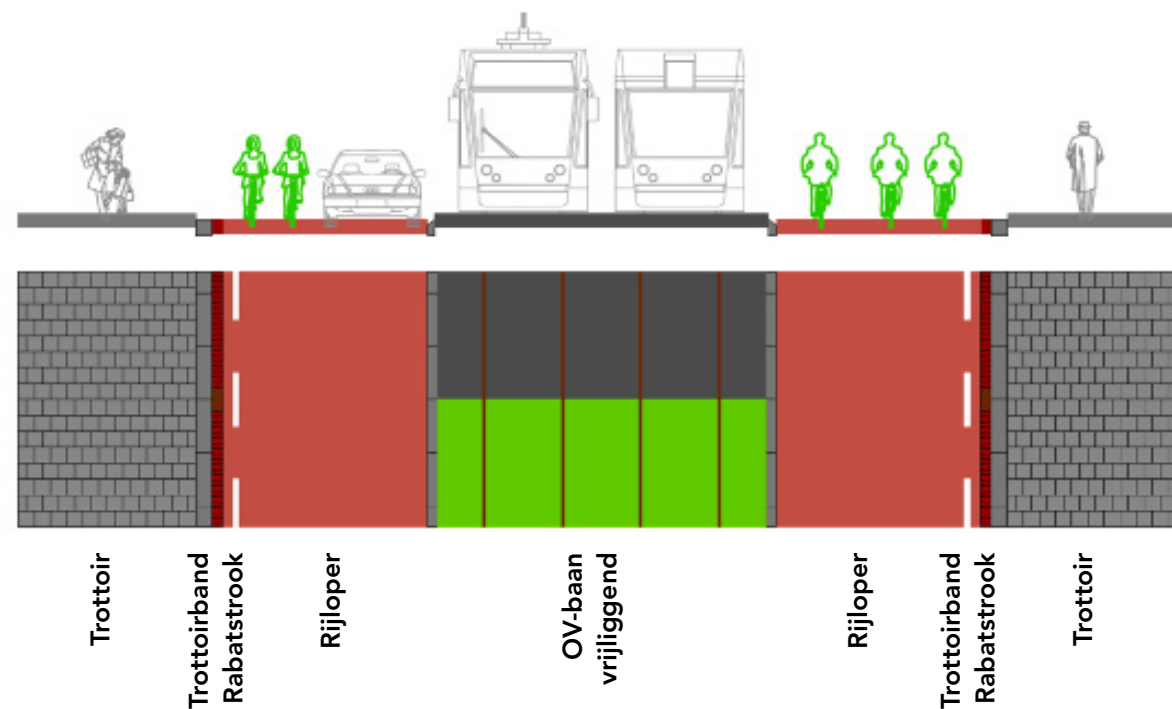


2. **Fietsstraat met twee richtingen auto, twee richtingen fiets, op wegvak zonder parkeren.**



Bijlage

3. Fietsstraat met tweerichtingen fiets en auto naast een vrijliggende OV-baan, op wegvak zonder parkeren.



Colofon

Uitgave:	Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte, september 2019. Het Afwegingskader Fietsstraten, Fietspaden, Fietsstroken is een bijlage bij de Agenda Amsterdam Autoluw
Tekst en redactie:	Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte
Vormgeving:	DSGN.FRM
Fotografie:	Fotobank Amsterdam
Meer informatie:	Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte, Postbus 95089 1090 HB Amsterdam telefoon 14020 www.amsterdam.nl/autoluw

Copyright Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR)
Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. V&OR aanvaardt geen aansprakelijkheid voor onjuistheden/onvolledigheden.

