



AMSTERDAM 2025

stad van de fiets

Visie voor een leefbare en mobiele stad
Februari 2018

Amsterdam 2025, stad van de fiets

samenvatting

Amsterdam, een prachtige stad, waar je overal snel kunt komen. Op de fiets tenminste en dat moeten we zo houden. Dat kan zelfs nog veel beter. Als we dat willen, kunnen we Amsterdam weer dé fietsstad van de wereld maken. Want die positie is Amsterdam verloren. Auto's en het autoverkeer nemen 48% van de ruimte in beslag, terwijl het aantal fietsbewegingen jaarlijks toeneemt. De Amsterdammer heeft al voor de fiets gekozen.

We zien steeds meer vormen van verkeer op de fiets, op eigen kracht of motor aangedreven. Elektrische fietsen, transportfietsen van bezorgdiensten en kindervervoer. Op den duur kunnen al deze vormen van fietsen, samen met lopen en openbaar vervoer, de auto in de stad voor een groot deel vervangen. Dat leidt tot een leefbare en gezonde stad. Op dit moment is de fietser echter de klos, omdat al deze nieuwe vervoersmiddelen over het fietspad gaan en er weinig ruimte voor fietsen overblijft. Om de fiets het transportmiddel voor de stad van de toekomst te maken, moet er meer gebeuren.

De Fietsersbond wil een stad voor mensen, niet voor voertuigen. Een stad waar iedereen prettig en veilig kan verblijven en bewegen. Dat is een stad voor fietsers en voetgangers met beperkt gemotoriseerd verkeer, waar goed openbaar vervoer (OV) een voorwaarde is. Een stad waar ruimte wordt teruggegeven aan fietsers, voetgangers en aan wie er wil verblijven. Immers, in een compacte stad is vervoer per fiets en te voet, ondersteund door goed OV, de beste garantie voor een gezonde, veilige en bereikbare leefomgeving.

In de ideale stad kan iedereen snel en ontspannen fietsen. Dat betekent een afgerond plus- en hoofdnet fiets inclusief gerealiseerde ontbrekende schakels en overal brede vlakke fietspaden met voorrang bij kruisingen en stoplichten. Dat betekent ook overal je fiets veilig en dichtbij de bestemming kunnen parkeren, bv. in parkeergarages die nu alleen voor de auto bestemd zijn. En tenslotte betekent dat overal veilig en gezond kunnen fietsen. Dus gemotoriseerde voertuigen die harder kunnen dan 25 km/u van het fietspad af en alle wegen 30 km. De overgang naar elektrisch rijden en het verbannen van oude brommers en auto's uit de stad maakt Amsterdam op termijn tot een gezonde stad om te fietsen en wandelen.

Voor een stad voor fietser en voetganger is ruimte nodig, ruimte die nu vooral door de auto wordt bezet. Die ruimte kunnen we op meerdere manieren creëren. Dat vereist wel een omslag in denken.

Een belangrijk element is een samenhangend stedelijk knip-programma om de autocirculatie te regelen. Zo'n programma gaat meer ruimte bieden aan fietsers, voetgangers en OV. Doorgaand autoverkeer wordt geweerd. Dit zal leiden tot een afname van het autoverkeer, dus tot meer ruimte. Knips moeten er namelijk voor zorgen dat je veel sneller van A naar B kunt met de fiets of het openbaar vervoer.

Een tweede element om ruimte te winnen is autoparkeerplaatsen op straat opheffen. Dat kan door de deelauto sterker te stimuleren en de prijs van parkeervergunningen te verhogen. Autobezitters kunnen parkeren aan de randen van de stad of bij de A10. Ons streven is om daarmee de komende vijf jaar 10% van alle autoparkeerplekken bovengronds om te zetten in ruimte voor fietsers, voetgangers en groen.

Met een goed stedelijk knipprogramma kunnen veel meer straten tot eenrichtingsverkeer worden omgetoverd, waardoor er meer ruimte vrij komt voor brede trottoirs en fietspaden. Met het opheffen van parkeerplekken kunnen daar ook nog eens meer fietsenrekken en terrassen bij. Een winkelstraat als de Van Wou, een echte stadsstraat, kan daar enorm van opknappen. Ook kunnen autowegen omgezet worden in fietsstraten, omdat ze voor autoverkeer nog maar heel beperkte functie hebben.

Amsterdam weer maken tot dé fietsstad van de wereld. Dat is onze ambitie. Het kan en hoeft niet zoveel extra te kosten. Het vereist wel lef en een omslag in denken. We hopen in u een medestander te vinden.

Amsterdam 2025: stad van de fiets

Uitwerking van de visie

Bewoners van Amsterdam hebben al gekozen: fietsen is het dominante vervoermiddel in Amsterdam geworden. Van alle verplaatsingen gaat nu 36% per fiets. Maar toenemende drukte leidt tot nieuwe knelpunten op drukke fietspaden, tot overvolle fietsenrekken en overbelaste IJ-veren. En tot meer onveilige situaties. Het gemeentebestuur loopt nog op deze ontwikkelingen achter. Want rijdende en geparkeerde auto's eisen nog steeds 48% van de openbare ruimte op. Ook blijven er structurele problemen met de luchtkwaliteit door het gemotoriseerde verkeer. Nuttige verbeteringen uit de Meerjarenplannen Fiets lossen deze problemen niet op.



De Fietsersbond vindt het daarom hoog tijd voor een fundamenteel andere kijk op de plek van het verkeer in Amsterdam. Onze inzet is daarbij een schielsprong in fietsvoorzieningen: meer en beter. Waarbij de auto gast wordt en er meer ruimte komt voor fietsers en voetgangers. In deze Fietsvisie doen we concrete voorstellen voor een nieuwe strategie.

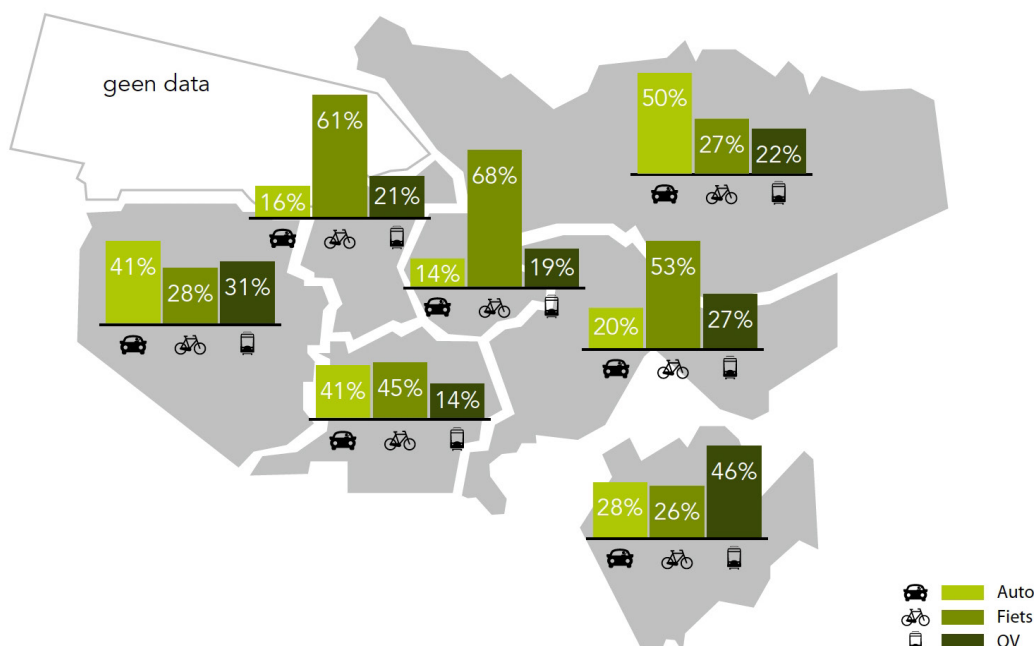
Onze Visie: Prettig fietsen en wandelen door ruimte en schone lucht

De Fietsersbond wil een stad voor mensen, niet voor voertuigen. Een stad waar iedereen (jong en oud) prettig en veilig kan verblijven en bewegen. Dat is een stad voor fietsers en voetgangers met beperkt gemotoriseerd verkeer, waar goed openbaar vervoer (OV) een voorwaarde is. Een stad waar ruimte en prioriteiten voor auto's wordt teruggegeven aan fietsers, voetgangers en aan wie er wil verblijven. Immers, in een compacte stad is vervoer per fiets en te voet, ondersteund door goed OV, de beste garantie voor een gezonde, veilige en bereikbare leefomgeving.

Voor fietsers betekent dit:

- Optimale voorzieningen om snel en ontspannen te kunnen fietsen;
- De mogelijkheid om overal de fiets veilig te kunnen parkeren, dicht bij alle bestemmingen;
- Een fietsveilige omgeving voor alle groepen in de samenleving, jong en oud.

Het fietsgebruik wordt hiermee gestimuleerd, ook waar nu nog weinig wordt gefietst. De fiets vervangt de auto op de korte afstand. Daarnaast en voor langere afstanden is hoogwaardig OV beschikbaar met de fiets en voet als voor- en natransport. Wat dat betekent voor het ruimtelijk en verkeersbeleid leest u hierna.



1. Fietsen wordt rijden als een vorst

Bij de verdeling van verkeersruimte maakt Amsterdam nog geen duidelijke keuze voor fietser en voetganger, maar probeert de kool en de geit te sparen (auto én fiets). Introductie van de Hoofdnetten Fiets en Voetganger verlegden de aandacht meer naar fietser en voetganger, maar was nog geen echte doorbraak. Het is nu tijd voor een schaalprong. De Fietsersbond vindt de volgende acties noodzakelijk om fietsen veilig en tot een genoegen te maken:

1.1 Hoge kwaliteitseisen voor het Hoofdnet en Plusnet Fiets

Alle routes in het Hoofdnet en Plusnet Fiets worden op hoog niveau gebracht. Dat betekent fietspaden van voldoende breedte (liefst 3 meter, minimaal 2,50 meter) of fietsstraten, in rood asfalt, zonder hinderlijke bochten of gevaarlijke paaltjes, en goed onderhouden en beheerd. Liefst altijd op straatniveau. Dit is essentieel voor een levendige en sociaal veilige stad. Verder verdwijnen in de hele stad gemotoriseerde voertuigen die harder kunnen dan 25 km/u van de fietspaden.



Bij 30 km/u: snelle e-fietsen e.d. op rijbaan, ruimte voor echte fietsers, jong en oud, op fietspad

1.2 Overall in de stad snelle en ontspannen fietsroutes.

De Fietsersbond wil voor 2025 het fietsroutenetwerk compleet maken door reeds lang geplande kortsluitroutes eindelijk te realiseren. Amsterdam heeft al jaren een lijst met 18 'ontbrekende schakels', ontbrekende bruggen en andere voorzieningen op drukke fietsroutes tussen stadsdelen. De Fietsersbond geeft prioriteit aan de routes Helmerstraat/ Leidsegracht, Schinkel/Kostverlorenvaart, Erasmusgracht/Foodcenter/Jordaan en Dijksgracht-Oost/IJburg.

Daarnaast is voor 2025 een aantal nieuwe en veilige fietsroutes nodig. In de eerste plaats over grote vaarwegen, zoals over het IJ en Amsterdam-Rijnkanaal. Ten tweede aan de randen van de Ring A10, waar veel autoverkeer en meer ruimte is. Bijvoorbeeld fietsbruggen over drukke autowegen in de Zuidas (Amstelveenseweg) en over de Zuiderzeelaan/IJburglaan. Ten derde in nieuwe woongebieden die ontwikkeld worden, Daar moeten goede fietsroutes een prominente plek krijgen. Tenslotte juichen wij ontvlochten 'groene fietsroutes' toe.



Groene ontvlochten route Minervalaan, fietsvriendelijk alternatief voor Beethovenstraat en Parnassusweg



Verkeerslichten opheffen, of korter wachten

1.3 Kruispunten en verkeerslichten worden fietsvriendelijk ingericht.

De grootste knelpunten voor fietsers liggen bij kruispunten. Daar komen verkeersstromen elkaar tegen en moet men op elkaar wachten. Bij verkeerslichten trekken fietsers vaak aan het kortste eind vergeleken met auto en OV.

De meeste winst voor fietsers valt te behalen door verkeerslichten op te heffen. Dat is lang niet altijd mogelijk, maar met minder autoverkeer kunnen meer kruispunten zonder verkeerslichten.

Waar toch verkeerslichten nodig zijn, moet als eerste de wachttijd voor fietsers zo kort mogelijk worden. Dat beperkt opstapeling voor fietsers en voorkomt opstropen tot grote groepen wachtende fietsers. Daarnaast is er voldoende opstelruimte nodig voor de groeiende aantallen fietsers.



Opstelruimte vergroten



Waar belangrijke fietsroutes hoofdwegen voor autoverkeer kruisen, moet de hoofdstroom van fietsers bij groen licht nu formeel voorrang geven aan fietsers langs de voorrangsweg. Op dit soort kruispunten zou de voorrang tussen fietsers onderling omgedraaid moeten worden (voorbeelden zijn Museumpassage bij de Stadhouderskade en Sarphatistraat bij het Weesperplein.)

Kruispunten van zeer drukke fietsroutes onderling, zoals de kruisingen van radiale fietsroutes met de Binnenring, zijn een uitdaging in Amsterdam. Met creativiteit en geld kunnen hier innovatieve oplossingen gevonden worden. Ruimte is daarvoor van belang en vermindering van het aantal auto's.



Stadhouderskade-Museumpassage: lastige fiets-fiets kruising, onderlingen voorrang omdraaien



Amstelveenseweg bij uitgang Vondelpark: onderlinge fiets-fietsvoorrang is omgedraaid

1.4 Overall binnen de Ring A-10 30 km/u voor alle voertuigen

Hoe lager de snelheid, hoe geringer de gevolgen bij botsingen. In woonwijken is 30 km/u al de norm. In drukke straten met veel winkels en horeca is het in de praktijk een kleine stap om 30 km/u tot maximum te maken. Kinkerstraat, Van Woustraat en Plantage Middenlaan zijn logische kandidaten. Fietspaden blijven ook bij 30 km/u nodig om botsingen met rijdend en laad/losverkeer te voorkomen.

In uitzonderlijke situaties kan, als de veiligheid dat toelaat, het OV 50 km/u blijven. En misschien op belangrijke auto-ontsluitingswegen rond de A-10 (Lelylaan tot Surinameplein, Leeuwarderweg) het autoverkeer ook.



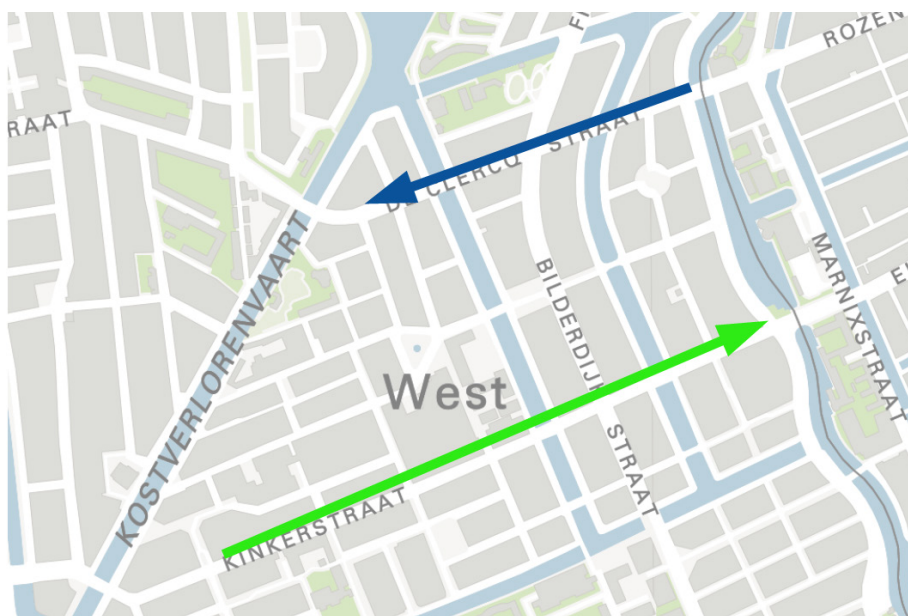
1.5 In Stadsstraten voorrang voor er verblijven, lopen en fietsen.

Stadsstraten zijn drukke straten met veel winkels en horeca, en veel bezoekers. Stadsstraten binnen de A-10 lijden aan te veel verkeer op te weinig ruimte. Kijk maar naar de Jan Evertsenstraat, de Kinkerstraat, de Beethovenstraat en de 1e Oosterparkstraat.

Leefbare Stadsstraten binnen leefbare wijken vereisen nieuwe keuzes. Hoofdgebruikers worden voetgangers en fietsers, ondersteund door OV. Daarom start de inrichting met brede trottoirs, goed terrasbeheer en brede fietspaden. De auto wordt gast op de resterende ruimte met meestal eenrichtingsverkeer. Dat betekent in die stadsstraten binnen de A-10 geen ruimte meer voor parkeren. Voor laden en lossen komen er speciale plekken met venstertijden, buiten die tijden te gebruiken voor fietsparkeren.



Met éénrichtingsverkeer voor auto's krijgt de De Clerqstraat ruimte voor fietsers, voetgangers en OV



Voorbeeld autocirculatie Kinkerstraat voor auto's éénrichting stad-in, De Clerqstraat éénrichting stad-uit

1.6 Speciale aandachtspunten binnen het centrum en buiten de Ring A-10.

Bovenstaande principes zijn volgens de Fietsersbond goed toepasbaar in de hele stad. Maar in extreme situaties blijft maatwerk nodig. Zo trekken in het Centrum twee straten onevenredig de aandacht: De Haarlemmerdijk en de Damstraat- Hoogstraten, smalle straten met zowel veel doorgaand fietsverkeer als druk voetgangersverkeer. Hier is de Fietsersbond voorstander van aantrekkelijke aanvullende routes, waarbij de huidige fietsroute blijft bestaan. Voor de Haarlemmerdijk is een aanvullende route via de Haarlemmer Houttuinen in voorbereiding. Voor de Damstraat-Hoogstraten is verbetering op meerdere aanvullende routes nodig.

Buiten de Ring A-10- De Ruyterkade is meestal voldoende ruimte beschikbaar en zijn de fietsnetwerken over het algemeen van voldoende kwaliteit. Soms moeten tegels nog vervangen worden door asfalt. Knelpunten zijn hier vooral de lange wachttijden voor verkeerslichten. Ook buiten de Ring moeten die veel korter worden.

2. Fietsparkeren: dicht bij alle bestemmingen

Fietsparkeren blijft mogelijk dicht bij alle bestemmingen. Dit geldt zowel binnen woonbuurten, in Stadsstraten als bij hotspots (populaire bestemmingen, zoals Damrak/Rokin, Rembrandtplein, Leidseplein). Tenslotte, in relatie met het OV, dicht bij stations. Wat moet er gebeuren op de overige plekken?

2.1 Woonstraten: autoparkeren omvormen tot fietsparkeren.

In de meeste woonstraten nemen autoparkeerplekken nu maar liefst 50% van de openbare ruimte in. Eén autoplek is voldoende voor tien fietsen. De Fietsersbond wil minimaal 10% van die ruimte vrij maken en onder meer gebruiken voor fietsparkeren. Hoe dat kan, leest u in paragraaf 3.2.

2.2. Hotspots: omvormen van auto-aantrekkelijke garages voor bezoekers tot overdekte fietsplekken.

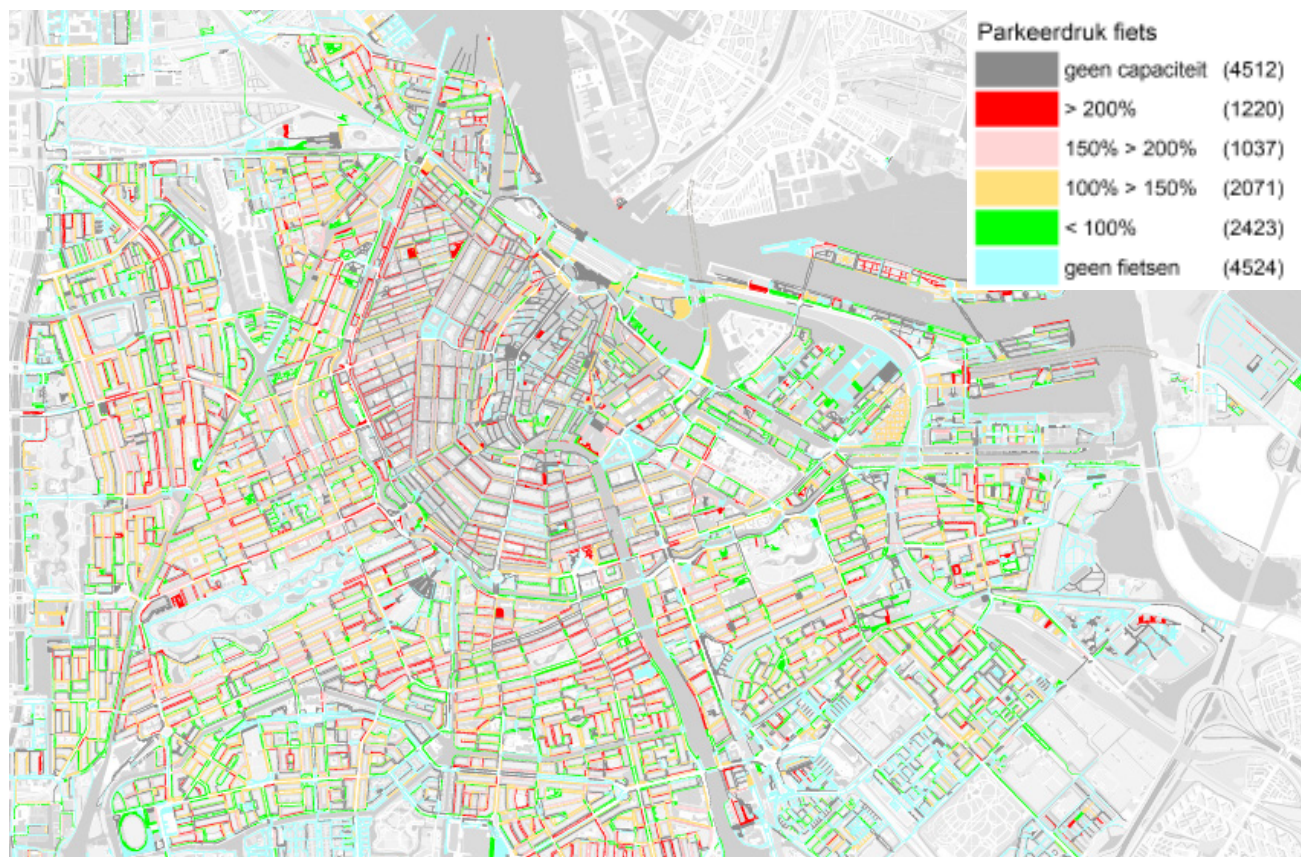
In parkeergarages rond stedelijke hotspots komt ruimte voor fietsparkeren. In de garages Bijenkorf, Kalvertoren, Stopera, en de nieuwe garages van Rokin en Weteringcircuit worden enkele tientallen procenten van de autoplekken omgezet in fietsparkeerplekken. De Hallen zijn een goed voorbeeld. Dit is een noodzakelijke aanvulling op het fietsparkeren in de openbare ruimte, dat ook rond hotspots mogelijk moet blijven. De recente herinrichting van het Rokin plus de opening van de Rokingarage is bij uitstek geschikt om met een combinatie van fietsparkeerplekken boven en onder de grond te experimenteren.

2.3 De aansluiting van fiets en openbaar vervoer verder verbeteren.

De afgelopen tien jaar is het aantal fietsparkeerplaatsen rond NS-station fors uitgebreid. Gezien de vaak overvolle fietsenrekken is voortzetting van dit programma nodig. Het fietsparkeren rond NS- en metro-stations moet een combinatie blijven van gratis en betaald parkeren. Kort parkeren (1 dag) blijft gratis.

2.4 Parkeren voor scooters, bakfietsen, Canta's e.d.

Parkeren van Canta's en vergelijkbare voertuigen, motoren, bromfietsen en scooters en bakfietsen wordt op dezelfde manier geregeld als auto's. Dus in ruimte beperkt tot bepaalde plekken. En betaald parkeren voor alle voertuigen met kenteken, met uitzondering van invalidenkentekens.



3. Meer ruimte door minder auto's.

Om een leefbare stad, plezierig fietsen en wandelen, mogelijk te maken, moet de auto openbare ruimte teruggeven aan fietsers en voetgangers. Door verkeerscirculatie aan te passen en de ruimte anders te verdelen ontmoedigen we het autoverkeer binnen de Ring. De Fietsersbond wil veel minder autoverkeer en -parkeren. Hoe bereiken we dat?

3.1 Autoverkeer binnen de stad terugdringen

Door op strategische plekken knips te maken of andere circulatiemaatregelen voor autoverkeer te nemen kan er ruimte gemaakt worden voor fietsen, lopen en OV. Vergelijkbaar met de maatregelen op de Munt en Nieuwezijds Voorburgwal in het Centrum kunnen zo ook de krappe en drukke straten buiten het Centrum verbeterd worden voor fietsen, lopen en verblijven. De De Clerqstraat kan bijvoorbeeld éénrichtingsverkeer worden voor autoverkeer stad-uit. Samen met de Kinkerstraat biedt deze straat dan een beperkte heen en weer richting voor autoverkeer.

Ook een knip in de Van Woustraat hoort in een knipprogramma, net als het versmallen van de Weesperstraat naar 2x1 rijbanen. Doelgericht onderzoek moet uitwijzen waar effectieve circulatiemaatregelen gerealiseerd kunnen worden in een samenhangend stedelijk knipprogramma. Bij elke herprofilering moet standaard onderzocht worden in hoeverre autoverkeer kan worden teruggedrongen.

3.2 Tien procent minder autoparkeerplekken

Het parkeren van auto's neemt veel ruimte in Amsterdam. Maar liefst 15% van alle openbare ruimte in de centrale stadsdelen is autoparkeerplek. Voor de groeiende aantallen fietsers en voetgangers moet er parkeerruimte worden ingeleverd.

Parkeerplekken worden nu voor een belangrijk deel gebruikt door vergunninghouders, 74% van de totale parkeertijd in Centrum en 91% van de parkeertijd daarbuiten. Veel auto's worden weinig gebruikt.

Door de prijs van vergunningen (nu gemiddeld 90 cent per dag) te verhogen met 100 a 200% worden autobezitters die hun auto weinig gebruiken, overgehaald hem op te geven. En door hogere tarieven op een intelligente manier te combineren met aanbod voor parkeerplekken rond de A-10 kunnen bewoners verleid worden hun auto daar te parkeren.

3.3 Parkeren in garages alleen voor bewoners.

Bestaande autogarages worden bestemd voor bewoners, bij gelijktijdige opheffing van evenveel parkeerplaatsen boven de grond. Bezoekers moeten voortaan hun auto aan de A-10 parkeren. Dit geeft ruimte, en voorkomt onnodig rondrijverkeer.

3.4 Vrachtverkeer: Bevoorrading en bezorging kleinschalig en elektrisch.

Ook het vrachtvervoer binnen de stad moet anders worden georganiseerd. Vanuit hubs, overslagcentra buiten de Ring A-10, bezorgen kleine, elektrische voertuigen noodzakelijke goederen in de hele stad. Pakketten worden gebracht naar afhaalpunten per wijk. Thuisbezorging kost extra en wordt de uitzondering.

4. Een fundamentele herverdeling binnen het gemeentelijke verkeersbudget

Tot nu toe moeten de Hoofdnetten Fiets en Voetganger het doen met bescheiden budgetten. Verreweg het meeste geld gaat nog steeds naar autowegen, parkeergarages, OV-routes en OV-exploitatie. Zo reserveert het MeerJarenPlan Fiets 2017- 2022 (MJP) 55 miljoen euro voor vijf jaar. Die 11 miljoen euro per jaar wordt vervolgens uitgesmeerd over een brede waaier aan maatregelen.

Een buurtgarage voor 250 auto's (de Willibrordusgarage) kost evenveel als 2,5 jaar fietsbeleid! Zo gaat de schaa sprong in fietsvoorzieningen nooit lukken. Het is tijd voor nieuwe keuzes. Realisatie van deze Visie van de Fietsersbond Amsterdam vraagt een veelvoud van de bedragen uit het MeerjarenPlan Fiets. En dat structureel, voor de komende 10 jaar.