



## ADRES AAN DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM

inzake verzoek een beleidskader 'Ruimte voor de fietser bij gemengd verkeer op te stellen'  
27 mei 2020

Geachte leden van de gemeenteraad,

De Fietsersbond Amsterdam heeft kennis genomen van het Beleidskader '*Ruimte voor de voetganger*'. Wij zijn het eens met de gemeente dat de voetganger meer ruimte verdient en dat voetgangers zich comfortabel en veilig door onze stad moeten kunnen verplaatsen. In het bijzonder spreekt de heldere en controleerbare benadering ons aan die hier gekozen is: uitgaan van de maatgevende voetganger, dat wil zeggen: lichaamsbreedte, afstand tot andere voetgangers bij zowel meelopen als tegenkomen, afstand tot gevel en trottoirband. Dit resulteert in een ondergrens voor vrije doorloopruimte van 1,80 meter en een minimale streefruimte van 2,00 meter. Afhankelijk van het aantal voetgangers worden de normgetallen hoger.

Een vergelijkbare benadering ontbreekt als het gaat om de ruimte voor de fietser bij gemengd verkeer. Voor de breedte van straten met gemengd verkeer zijn er namelijk geen duidelijke en heldere normen. Minimum-breedtenormen zijn er wel voor fietspaden en fietsstroken in de CVC-leidraad. Die normen voldoen in de meeste gevallen, dus daarvoor is geen nieuw beleid nodig.

Wat nergens in Amsterdamse richtlijnen of een afwegingskader is vastgelegd, is de minimumbreedte van rijbanen voor gemengd verkeer, waar auto en fiets van dezelfde rijbaan gebruik maken (voor fietsstraten zie hieronder). De landelijke normen in het ASVV voor 30 km-straten dateren van twintig jaar geleden en voldoen niet meer nu auto's en de steeds talrijker bestelbussen en vrachtauto's alsmar breder zijn geworden. Ze waren bedoeld voor woonstraten en niet voor de drukke straten die nu overal in Amsterdam tot 30 km-weg worden omgevormd. De Fietsersbond wordt bij dergelijke herinrichtingen steeds vaker geconfronteerd met een te smalle wegbreedte. Deze ontwikkeling is strijdig is met de Agenda Autoluw, die 'meer ruimte voor de fiets' als motto hanteert.

Een speciale vorm van gemengd verkeer is de fietsstraat. Over de breedte van fietsstraten is in de CVC-leidraad niets vastgelegd. Wel is er discussie hierover in het kader van het concept-'*Afwegingskader Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken*'. Daarin wordt voor fietsstraten een minimumnorm van 3,50 m voorgesteld. Die norm wordt niet onderbouwd.

Om een indruk te geven van waar onze zorg op gebaseerd is, volgen hierna twee foto's van de net aangelegde fietsstraat op de Weteringschans, die hier 4,00 meter breed is. De fietser komt hier in de knel. Dit is geen veilige situatie voor kwetsbare fietsers zoals ouderen en

kinderen<sup>1</sup>. De CROW-maatvoeringsnormen (zie bijlage) leiden tot een minimummaat van 4,50 meter. Dit is ook de breedte van de fietsstraat in de Sarphatistraat. De Fietzersbond vindt een norm van 3.50 m dus veel te krap.

Nog erger is een te smalle rijbaan op een rijweg voor gemengd verkeer die te druk is voor een fietsstraat. Dat dreigt zich voor te doen in het plan voor de Nieuwezijds Voorburgwal-Noord, waar een rijweg noord-zuid van slechts 3,85-4,00 m breed getekend staat.



*Fietser in de knel op de fietsstraat Weteringschans-oost.*



<sup>1</sup> Kwetsbare fietsers zijn bijvoorbeeld: ouderen, kinderen en gehandicapten (die vaak meer slingeren dan gewone fietsers) en doven en slechthorenden (die het verkeer niet horen aankomen).

Wij stellen voor om het *'Afwegingskader Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken'* te beperken tot de afweging waar welk type fietsvoorziening moet komen en daarnaast - als logische aanvulling - voor de benodigde rijbaanbreedte een separaat *'Beleidskader Ruimte voor de fietser bij gemengd verkeer'* op te stellen. 'Gemengd verkeer' is daarbij zowel van toepassing op fietsstraten als op overige wegen met gemengd auto- en fietsverkeer. Op dezelfde manier als in uw beleidskader *'Ruimte voor de voetganger'* kan daarbij gebruik gemaakt worden van maatgevende elementen. De CROW-Fietswijzer levert de maatvoeringsnormen die daarbij als uitgangspunt kunnen dienen. Zie de bijlage bij deze brief.

Bij het ontwikkelen van breedtenormen kan, net als bij het beleidskader voor de voetganger, een relatie gelegd worden met het aantal auto's en het aantal fietsers.

Wij zijn ervan doordrongen dat het in een stad als Amsterdam altijd moeilijk zal blijven om breedtenormen te halen. Maar om balans en transparantie te krijgen in de afwegingen die gemaakt moeten worden, is het van belang dat er naast een beleidskader *'Ruimte voor de voetganger'* ook een beleidskader *'Ruimte voor de fiets bij gemengd verkeer'* komt. Daarom verzoeken wij u om een dergelijk beleidskader te doen opstellen.

Graag worden wij als Fietsersbond betrokken bij het vooroverleg over zo'n beleidskader.

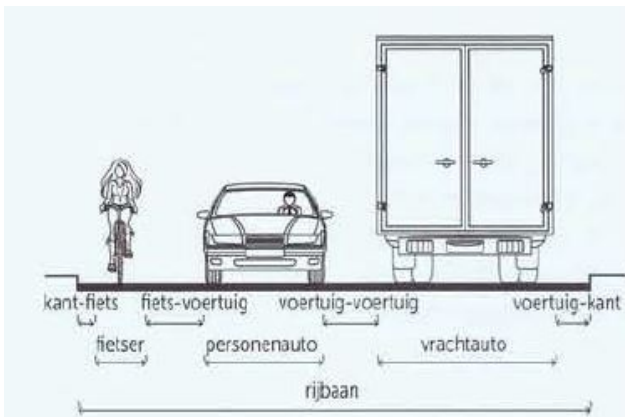
Met vriendelijke groet,

Namens de Fietsersbond Amsterdam,

Florrie de Pater  
Voorzitter

## Bijlage

Normen van het CROW in de Fietswijzer 2016, blz. 105:



Voorbeeld van een dwarsprofiel met maatsegmenten

Maatsegmenten en het bijbehorende breedteprofiel, voor erftoegangswegen (30 km/h)

Maatsegment	Benodigd breedteprofiel (m)
fietsers <sup>2)</sup>	0,75
bromfiets/snorfiets <sup>6)</sup>	1,00
personenauto <sup>2)</sup>	1,83
vrachtauto <sup>2+3)</sup>	2,60
fietsers – kant (trottoirband hoger dan 0,05 m) <sup>2+5)</sup>	0,125
fietsers – kant (trottoirband lager dan 0,05 m) <sup>2+5)</sup>	0,00
fietsers – geparkeerd voertuig <sup>1+4+5)</sup>	0,50
fietsers – fietsers (beide rijdend)	0,50
fietsers – rijdend voertuig <sup>1+4)</sup>	0,80
fietsers – rijdend voertuig bij 50 km/h <sup>1+4)</sup>	1,00
voertuig – voertuig (beide rijdend) <sup>2+4)</sup>	0,30
rijdend voertuig – trottoirband <sup>2+4)</sup>	0,25

1) waarde vastgesteld aan de hand van onderzoek

2) waarde conform ASVV

3) autobussen worden in dit verband tot de vrachtauto's gerekend

4) onder een voertuig wordt verstaan: alle gemotoriseerde voertuigen op minimaal drie wielen

5) gemeten van de buitenkant van de fietsers

6) inclusief spiegels

N.B.: De wegcategorysering volgens 'Duurzaam Veilig' met een onderscheid in Gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) en Erfdoegangswegen (30 km/u) is ongeveer twintig jaar oud. In die tijd is de wereld veranderd. Het klopte misschien in de jaren negentig, toen 30 km-wegen vooral te vinden waren in bloemkoolwijken, maar niet meer in de huidige Amsterdamse situatie waar bijna elke weg een 30 km-weg is of wordt.

Bovendien laat een aantal problemen zich niet oplossen vanuit het bestaande denken. De wegcategorysering anno nu moet aandacht geven aan de veiligheid van de fietser en de beleving van de fietser<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ontleend aan Greenpaper Wegcategorysering. Walraad Verkeersadvisering in opdracht van ROV Fryslan, 2020