

Breedtes van (fiets)straten met gemengd verkeer op belangrijke fietsroutes in Amsterdam

Definitief 16 september 2022

Gemeente Amsterdam i.s.m. DTV Consultants en Fietzersbond Amsterdam

Inleiding

Naar aanleiding van recente discussies bij projecten en de daarin gebruikte argumenten, was er behoefte om de normen die we gebruiken voor de breedte van gemengde straten die onderdeel zijn van een belangrijke fietsroute op een rij te zetten. Dat doen we in dit document. Dit document is tot stand gekomen in samenspraak tussen de gemeente en de Fietzersbond. DTV Consultants onderschrijft de conclusies van dit document.

We beperken ons tot straten waardoorheen een *belangrijke fietsroute* loopt en waar desondanks geen vrijliggende fietspaden zijn.

Profielen

1. ETW, 1-richting auto, 1-richting fiets (bv. fietsstraat naast vrije trambaan)
2. ETW, 1-richting auto, 2-richting fiets (bv. met fietsstrook in tegenrichting)

Straten met auto's in 2 richtingen (en dus *zonder* fietspaden *én* die wel een belangrijke fietsroute zijn) laten we in dit document buiten beschouwing. Als hier discussie over ontstaat, zal dit in de praktijk namelijk altijd om maatwerk vragen.

Uitgangspunten

- Voor de Amsterdamse situatie gaan we uit van bestelbusjes als maatgevend voertuig. *In landelijke normen¹ kiest men personenauto's (183 breed) óf vrachtauto's (maximaal 260 breed). In beide gevallen is dat exclusief spiegels (waarmee een vrachtwagen dus meer dan 3 meter kan zijn). Wij gaan uit van 230 (mede omdat bestelbusjes hun spiegels vaak op een ongunstige hoogte t.o.v. fietsers hebben).*
- In landelijke normen zit enige marge, maar desondanks is het belangrijk om niet 'op de ondergrens' te gaan zitten, aangezien daarmee juist kwetsbare fietsers worden benadeeld.
Denk aan ouderen of kinderen, of aan slechthorende fietsers die een inhalend voertuig niet horen en daar dus i.t.t. anderen niet op anticiperen door naar rechts te sturen.
- Op belangrijke fietsroutes vinden we dat auto's (bestelbusjes) fietsers veilig moeten kunnen inhalen. Voor vrachtauto's geldt dat we het acceptabel vinden dat zij niet altijd overal kunnen inhalen. Relatief lange wegvakken en/of naar verwachting veel vrachtverkeer kunnen reden te zijn om inhalen door vrachtwagens ook te faciliteren. *Uitzonderingen voor korte stukken zoals bij een tramhalte of een klein stuk tussen zijstraten zijn mogelijk, maar een lang wegvak met een krappe/kritische maat zorgt dat bestuurders – ook van brede voertuigen – risico's gaan nemen. Een profiel dat zo smal is dat inhalen niet mogelijk is, is in principe ongewenst omdat er dan file ontstaat achter de traagste fietser en omdat dat erg onveilig/onprettig voelt, omdat de fietser opgejaagd wordt of zich opgejaagd voelt.*

¹ Gebruikte achtergrondgegevens bij het maken van dit document:

- CROW, ASVV 2021, tabel 11.2 e.a.
- Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW publicatie 351)
- Fietsberaad publicatie 32

- Voor de definitie van woorden als 'veilig', 'noodzakelijk' etc. houden we ons aan de landelijke normen.
Veel zaken, zoals wat een 'veilige passeerafstand' is, zijn niet 100% wetenschappelijk onderzocht, maar als de landelijke norm zegt dat passeren kan bij een bepaalde breedte, wijken we daar in dit document niet van af.
- We leggen in dit document alleen richtlijnen vast.
De uitzonderingen en overwegingen kunnen we nu eenmaal niet in lijstjes vangen. Er blijft hoe dan ook per project en per locatie een gesprek nodig, afhankelijk van drukte van de fietsroute, beschikbare ruimte, functie van de weg en overige ruimteclaims.
- Het willen remmen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer is nooit op zichzelf reden om van deze richtlijnen af te wijken.
Versmalling leidt tot meer hinderlijke/gevaarlijke ontmoetingen waar fietsers meer last van hebben dan automobilisten. Er zijn betere maatregelen om de snelheid te remmen, zoals sinusvormige drempels.

Amsterdamse richtlijnen: optelling normen i.c.m. bovenstaande uitgangspunten:

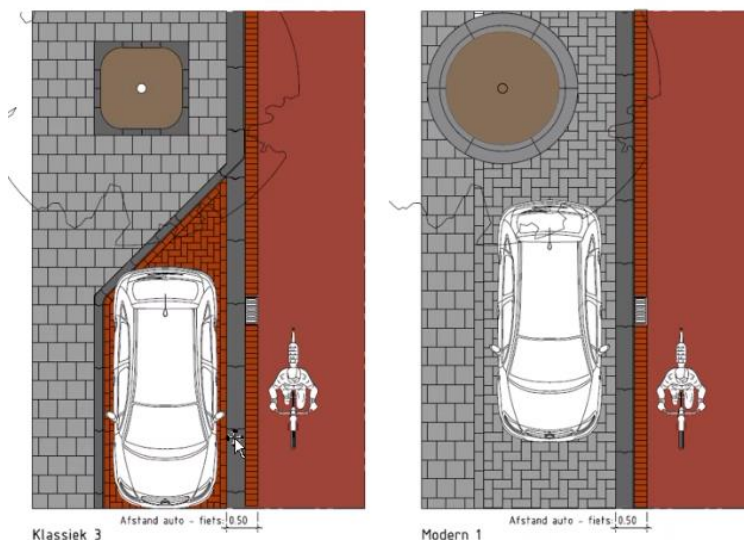
Als Bestelbus-Fiets maatgevend is (profiel 1) is 4,50 meter verkeersruimte nodig om zgn. 'kritische ontmoetingen' te voorkomen.

Uitgaande van één molgoot voor afwatering betekent dit **4,70 meter** van band tot band.

Als Fiets-Bestelbus-Fiets maatgevend is (profiel 2), is 5,80 meter verkeersruimte nodig om zgn. 'kritische ontmoetingen' te voorkomen.

Uitgaande van één molgoot voor afwatering betekent dit **6,00 meter** van band tot band.

Achtergrondinformatie: In het Handboek Rood van de Puccinimethode is opgenomen dat voor parkeren het model "Klassiek 3" uitgangspunt is langs fietsstraten. Hiermee is (net als wanneer gekozen wordt voor "Modern 1") automatisch voorzien in voldoende marge tussen een geparkeerde auto en een langsrijdende fiets, mits het parkeervak voldoende breed is. Laad- en loshavens die gebruikt worden door vrachtwagens en bestelbussen dienen uiteraard breder te zijn.



AFSTAND GEPARKEERDE AUTO - FIETS