



EEN UITGAVE
VAN DE DIENST
RUIMTELIJKE ORDENING
AMSTERDAM

Ing. J. Metz

Mei 1987

Veiliger fietsen in Amsterdam

Ontwikkelingen van de laatste vijftien jaar

Sinds het begin van de jaren zeventig heeft het fietsverkeer in Amsterdam steeds meer aandacht gekregen. De oorspronkelijke gedachte om slechts enkele volledig vrij liggende fietspaden aan te leggen werd na verloop van tijd verlaten: omstreeks 1979 koos het gemeentebestuur voor de ontwikkeling van een uitgebreid fietsnet bestaande uit diverse routes. Uitgangspunt daarvan was dat alleen de meest noodzakelijke voorzieningen zouden worden getroffen om redelijk comfortabel en veilig te kunnen fietsen.

Het illegale parkeren door automobilisten werd echter een steeds groter probleem. Er is nu in de Amsterdamse binnenstad een aantal maatregelen genomen waarbij fiets- en autoverkeer bewust gemengd zijn maar tegelijkertijd het hinderlijke parkeren op de rijweg tot het verleden behoort.

Veiliger fietsen op de Magere Brug dank zij nieuwe voorzieningen en een nieuwe indeling. De constructie van de brug laat geen verhoogd trottoir achter de holle band toe.



VOOR NADERE
INFORMATIE:
DRS. B.J. POLAK
BUREAU PUBLICITEIT DRO
WIBAUTSTRAAT 3
1091 GH AMSTERDAM
TEL. 020/596.4582

LOSSE NUMMERS
ZIJN VERKRIJGBAAR
IN HET INFORMATIE-
CENTRUM DRO
KEIZERSGRACHT 440
AMSTERDAM

PRIJS: fl. 2,-

De explosieve groei van het autobezit in Nederland sinds het begin van de jaren zestig heeft het grote aandeel van het fietsverkeer in het totale verkeer drastisch verminderd. Dat betekende echter niet dat de rol van de fiets volledig is verdwenen: in Amsterdam wordt bij voorbeeld nog altijd een kwart van alle verplaatsingen per fiets gemaakt. De sterke groei van het autopark heeft geleid tot een aanzienlijk toegenomen ruimtegebruik. Buiten de bebouwde kom is vooral het rijdende verkeer verantwoordelijk voor de consumptie van ruimte. De aanleg van snelwegen, viaducten en aansluitingen is vaak ten koste gegaan van grote delen van het open landschap.

In de stedelijke gebieden zijn het vooral geparkeerde auto's die beslag leggen op de openbare ruimte. In de oude binnensteden die zijn ontstaan in een periode waarin nog geen sprake was van snelverkeer, zorgen geparkeerde auto's voor overlast voor alle gebruikers van de openbare ruimte. Trottoirs, openbaar groen en voorzieningen voor het fietsverkeer worden steeds vaker als parkeerplaats misbruikt.

Fietsnet

Evenals in andere steden is in Amsterdam in het begin van de jaren zeventig de behoefte aan betere voorzieningen voor het fietsverkeer onderkend. De fietser was langzamerhand in alle opzichten de minst bedeelde verkeersdeelnemer geworden.

Belangengroeperingen verzetten zich tegen deze ontwikkeling en bepleitten betere voorzieningen voor de fietsers.

Door milieugroeperingen werd de positie van het fietsverkeer eveneens aan de orde gesteld: een fiets



Actie uit de jaren zeventig voor veiliger fietsverkeer.

neemt weinig ruimte in en is daarom zeker in de oude stadscentra een efficiënt vervoermiddel. De fiets is tevens een schoon vervoermiddel.

Mede onder druk van deze groeperingen ging de overheid steeds meer aandacht aan de problematiek van het fietsverkeer besteden.

In de stedenbouwkundige plannen van Amsterdam uit de jaren twintig en dertig was voor het eerst rekening gehouden met het autoverkeer. De naoorlogse uitbreidingen in West en Buitenveldert die waren gebaseerd op het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935 zijn daar voorbeelden van. Scheiding van verkeerssoorten leidde tot afzonderlijke wegen voor het snelverkeer en het fietsverkeer. In Amsterdam-Zuidoost werd deze opzet nog verder uitgewerkt: snelverkeer en langzaam verkeer kregen er routes op verschillende niveaus.

De eerste voorstellen van het gemeentebestuur aan het eind van de jaren zeventig ten behoeve van het fietsverkeer gingen, zoals elders in het land, uit van slechts enkele routes van hoogwaardige kwaliteit: ook op de trajecten in de oude stad werden vrijwel overal vrij liggende fietspaden of zelfs geheel van het autoverkeer vrije straten geprojecteerd.

Het eerste gerealiseerde, zeer ambitieuze project in Amsterdam was de zogeheten binnenring: van de Haarlemmerpoort in West tot aan de Muiderpoort in Oost werden de Marnixstraat, de Weteringschans en de Sarphatistraat heringericht tot een traject voor uitsluitend het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Fietzers kregen er een vrij liggend pad, auto's hadden slechts beperkte toegang op het traject.

De binnenring is een betrekkelijk succesvolle fietsroute geworden. De ring is echter in hoofdzaak een traject ten behoeve van de doorstroming van het open-

baar vervoer, waarbij het doorgaande autoverkeer wordt geweerd: de vrij liggende fietspaden zijn een toevoeging aan dit systeem. Het succes van de binnenring is in de loop van de jaren minder geworden doordat automobilisten - om te kunnen laden en lossen of om bepaalde buurten snel te kunnen bereiken - veelal het fietspad op de ring gingen misbruiken.

Het systeem van slechts enkele hoogwaardige routes werd in 1979 gewijzigd in het 'hoofdnet fiets' dat daarmee deel uitmaakte van het Verkeerscirculatieplan.

Dit fietsnet was fijnmaziger dan de oorspronkelijke opzet met slechts enkele routes. De maaswijdte werd ongeveer een kilometer.

Tegelijkertijd werd de gedachte van de zeer kostbare geheel vrij liggende routes grotendeels verlaten en werd besloten dat de routes voortaan door middel van een zogeheten knelpuntsgewijze aanpak zouden worden ontwikkeld.



Een van de gerealiseerde hoogwaardige fietsroutes is de binnenring.

Fietzers hebben er aan één zijde een geheel vrij liggend pad, gescheiden van het openbaar vervoer (en de taxi's). In de andere richting is beperkt autoverkeer toegestaan.

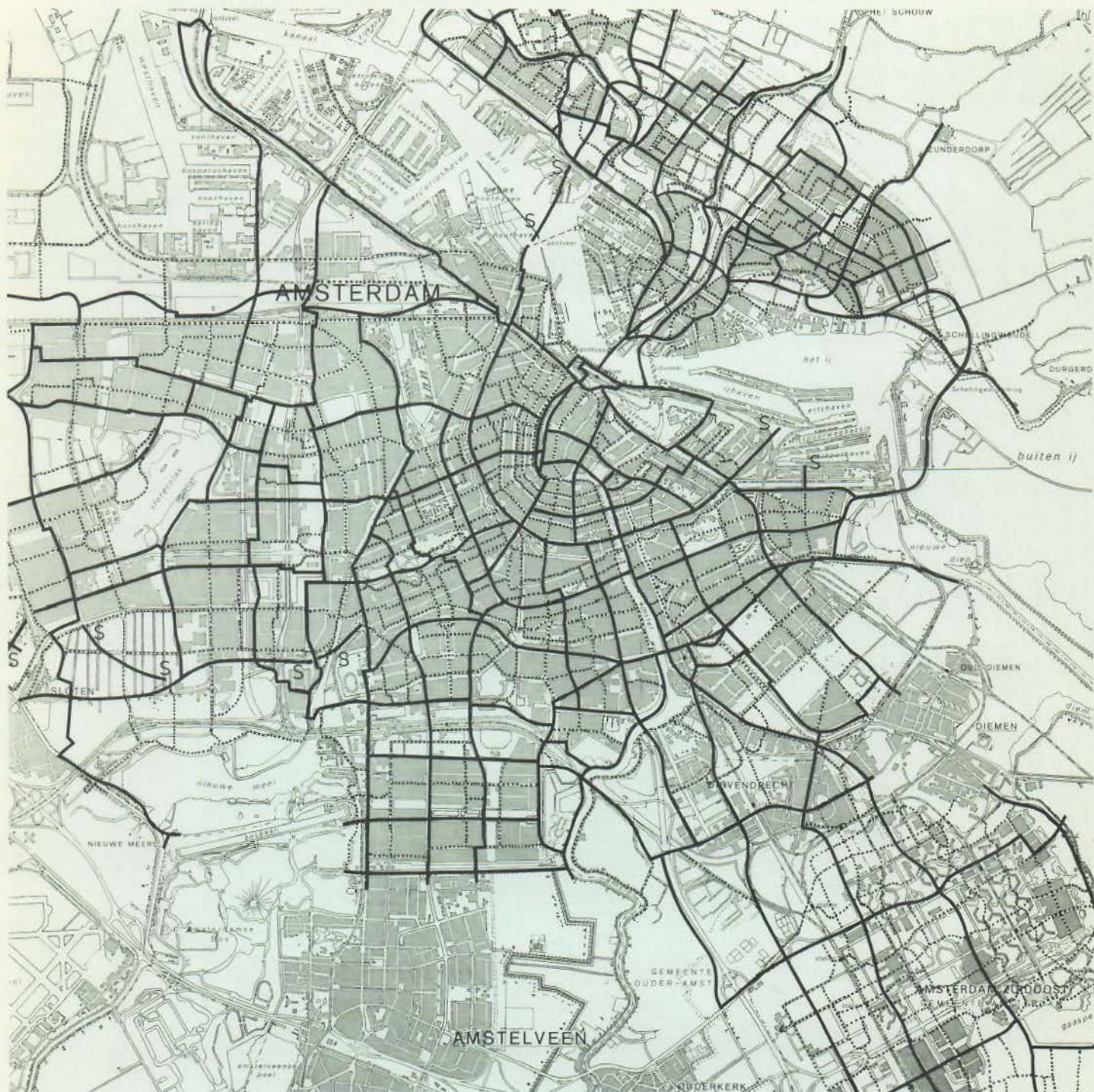


Omdat voor het gebruik van de fiets een maaswijde van een kilometer nog betrekkelijk groot is werd nadien een secundair fietsnet aan het hoofdnet toegevoegd. De maaswijdte van het gecombineerde net bedraagt nu omstreeks 500 meter.

Knelpunten

Doelstelling van het fietsnet is dat men er goed en veilig moet kunnen fietsen. Een aanpak die zich hoofdzakelijk richt op het oplossen van de knelpunten die op een route voorkomen betekent dat het treffen van hoogwaardige voorzieningen veelal kan worden vermeden. Ook andere, eenvoudiger maatregelen zijn denkbaar,

Het voorontwerp voor het Verkeers-circulatieplan voorzag in 1976 in een fietsnet dat uit slechts enkele hoogwaardige routes zou bestaan.



Het Verkeers-
circulatieplan in
1985: een uit-
gebreid hoofd- en
secundair fietsnet
met een maaswijdte
van ongeveer 500
meter.

zoals de aanleg van fiets-
stroken (dat wil zeggen
stroken op de rijweg ten
behoeve van het fietsverkeer
die met strepen zijn aan-
gegeven), verkeersheuvels,
doorsteken et cetera. Op
die manier worden kosten
bespaard en is het mogelijk
overal in het fietsnet
knelpunten op te lossen in
plaats van een aanpak per
route.

De ernstigste knelpunten
worden het eerst opgelost.
Door deze aanpak wordt een
fietsroute echter meestal
pas na verloop van jaren
als zodanig herkenbaar.

Ten behoeve van de ont-
wikkeling van het fietsnet
heeft de gemeente Amsterdam
in 1979 een speciale werk-
groep opgericht, gelieerd
aan de Verkeerscommissie.

Taak van de werkgroep, waaraan behalve vertegenwoordigers van de betrokken gemeentelijke diensten en bedrijven de ENFB (Echte Nederlandse Fietzersbond) deelneemt, is het opsporen van knelpunten in het fietsverkeer, het ontwikkelen van voorstellen om deze knelpunten op te heffen en het bewaken van de voortgang van de uitvoering. Jaarlijks is een krediet van enige miljoenen guldens beschikbaar voor ontwikkeling en uitvoering van het fietsnet. Voorzieningen ten behoeve van het fietsverkeer die worden aangelegd in het kader van andere werken aan de openbare weg, veelal onderhoud, worden uit de bij die werken behorende kredieten gefinancierd.

Eerste resultaten

Het heeft bijna tien jaar geduurd voordat de fietsroutes in de stad duidelijk als zodanig herkenbaar zijn geworden. Steeds meer fietsers maken er gebruik van. Enkele voorbeelden van fietsroutes zijn:

- de route vanaf het voormalige Binnengasthuis-terrein via de Staalstraat, de oostelijke oever van de Amstel en de Weespertrekvaart tot bij Betondorp; om verder in zuidoostelijke richting naar de Bijlmermeer te fietsen is in verband met de aanleg van de oosttak van de ringweg nu nog een omweg nodig;
- de route vanaf het Centraal Station via Spuistraat, Koningsplein, Herengracht, Nieuwe Spiegelstraat onder het Rijksmuseum door naar Amsterdam-Zuid; op deze route wordt nog een aantal voorzieningen getroffen;
- en de route via het Vondelpark naar Osdorp, de meest westelijke tuinstad; deze route functioneert al jaren goed sinds de belangrijke brugverbinding over de Kostverlorenvaart werd gebouwd. De aansluiting van deze fietsroute op de binnenring zal tegelijk met de bebouwing van het voormalige terrein van het



De oostelijke oever van de Amstel maakt deel uit van de fietsroute van de Amsterdamse binnenstad tot in Amsterdam-Zuidoost.

Foutparkeerders op fietsstroken blokkeren samen met het rijdend autoverkeer het fietsverkeer. Bovendien lopen de fietsers zo gevaar: zij moeten uitwijken en kunnen door achterop komend autoverkeer worden geschept.



Na de bouw van een speciale fietsbrug over de Kost-verlorenvaart in 1975 hebben fietsers een veiliger aansluiting vanuit het Vondelpark naar de westelijke tuinsteden.

Huis van Bewaring aan het Kleine-Gartmanplantsoen tot stand komen. Dan zal deze route pas echt betekenis krijgen.

Een aantal fietsroutes en -voorzieningen blijkt echter nog aanzienlijke problemen te geven.

In de binnenstad richten deze problemen zich onder andere op het foutparkeren op de officiële fietsvoorzieningen door automobilisten. De kwaliteit van de betreffende routes of van delen daarvan wordt daardoor - ondanks het feit dat de gemaakte oplossing verkeers-technisch goed is - soms ernstig aangetast.

Parkeerproblemen

De binnenstad van Amsterdam is niet gebouwd voor het autoverkeer: de bebouwingsdichtheden zijn er hoog en de vele, soms nog uit de middeleeuwen daterende straten en stegen zijn er smal.



Gemeten naar de huidige maatstaven is de congestie voor het rijdende auto-verkeer in de Amsterdamse binnenstad niettemin over het algemeen niet bovenmatig. Dat geldt echter wel voor de parkeerproblemen. Een automobilist die in de binnenstad geen legale parkeerplaats vindt, zoekt vaak noodgedwongen naar een binnen de regels minder aanvaardbare plek: voetpaden, pleinen, inritten, hoeken van straten, zelfs plantsoenen en ander openbaar groen. Om de stad ook voor niet-automobilisten leefbaar te houden zijn anti-parkeermaatregelen getroffen, zoals (sinds 1972) het Amsterdammertje en (sinds 1986) de holle band en anti-parkeerband.

Inmiddels zijn zoveel Amsterdammertjes geplaatst dat voor een aantal automobilisten een nieuwe gedragsregel is ontstaan: 'daar waar geen paaltjes staan mag kennelijk worden geparkeerd'.

Verdergaande normvervaging blijkt uit het eigenhandig uit de grond rukken van anti-parkeerpaaltjes. In onaanvaardbaar veel gevallen komt het dubbelparkeren voor; veelal wordt daarvoor een fietsstrook gebruikt. Ook de vrij liggende fietspaden in de Amsterdamse binnenstad (en daarbuiten) zijn een geliefde parkeerplaats. Het zijn niet in de laatste plaats juist de fietsers die in tal van opzichten het slachtoffer van de parkeeroverlast worden: de sinds de jaren zeventig zorgvuldig ontworpen en uitgevoerde voorzieningen voor het fietsverkeer missen steeds vaker hun doel.

Soms leidt de aanleg van een dergelijke voorziening zelfs, onbedoeld, tot de oplossing van een parkeerprobleem en ontstaat er een nieuw, ernstiger knelpunt voor fietsers.

Ongevallen

In 1983 en 1984 hebben in Amsterdam ongeveer 3.250 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden waarbij fietsers waren betrokken. In 86 gevallen, dat wil zeggen ruim 2,5 procent, was daarbij tevens sprake van directe betrokkenheid van geparkeerde auto's. Ongevallen waarbij geparkeerde auto's indirect waren betrokken (zoals ongevallen waarbij fietsers hadden moeten uitwijken voor fout geparkeerde auto's en vervolgens door achterop komend verkeer werden getroffen) zijn als gevolg van het systeem van registreren niet te analyseren. Het percentage van ruim 2,5 procent zou dan ongetwijfeld aanzienlijk hoger zijn geweest. Fout geparkeerde auto's zijn voor fietsers daarom niet alleen zeer hinderlijk, maar ook gevaarlijk.

Oplossingen

In de Amsterdamse binnenstad wordt het parkeerprobleem in veel gevallen niet veroorzaakt door de bewoners, maar door automobilisten die in het centrum werken of die er op bezoek komen. Juist in de binnenstad, waar door de structuur snel rijden met auto's vrijwel uitgesloten is - gemeten snelheden op de grachten komen zelden boven de veertig kilometer per uur uit -, is het mogelijk om op officiële fietsroutes minder ruimte over te laten om auto's te parkeren. Soms kunnen auto's zelfs geheel uit het straatbeeld verdwijnen.

Uit het parkeergedrag blijkt dat automobilisten nauwelijks rekening houden met andere weggebruikers: voetgangers, invaliden, scholieren, spelende kinderen en fietsers moeten veelal maar zien hoe zij hun weg vinden. Ten behoeve van de doorstroming van 'de eigen soort', de auto, bestaat in

het algemeen meer begrip. Dit is het uitgangspunt geweest voor een andere aanpak van het parkeerprobleem in de binnenstad dan tot dusverre was gekozen. Uit ervaringen blijkt dat een breedte van de rijweg van 3,50 meter afdoende is om daar het (fout) parkeren tegen te gaan: iedere op de rijweg geparkeerde auto blokkeert de doorstroming van het overige autoverkeer. Op de wat drukkere autoroutes is de maat van 3,50 meter voor fietsers in twee richtingen te beperkt gebleken. Daar voldoet een 3,80 meter brede rijbaan beter. Routes met een 4 meter brede rijweg blijken niet vrij te blijven van geparkeerde auto's. Op een aantal routes in de binnenstad is nu de rijwegbreedte van 3,50 en in een enkel geval van 3,80 meter aangehouden. Auto's worden op deze routes, behalve op bruggen, in alle gevallen slechts in één richting toegelaten, fietsverkeer is er, behalve op grachten, in alle gevallen in twee richtingen toegestaan.

Het standaard grachtenprofiel: standaard maten voor het voetpad en de rijweg. Auto's die op de rijweg parkeren blokkeren alleen de 'eigen soort', fietsers kunnen wel passeren

Dank zij deze aanpak behoort het hinderlijk parkeren op deze fietsroutes vrijwel tot het verleden. De genoemde rijwegbreedte is aangehouden in:

- het standaard grachtenprofiel;
- de parkeervrije straat;
- de straat met beperkte parkeermogelijkheden;
- voorzieningen op bruggen;
- en de zogeheten Amstelroute.

Standaard grachtenprofiel

Een groot deel van de Amsterdamse grachten is uitgevoerd in het standaard grachtenprofiel. Het profiel bestaat in principe uit:

- een voetpad van ten minste 1,50 meter breed tussen de huizen (inclusief de zogeheten pothuizen) en de rijweg;
- een rijweg van 3,50 breed;
- een parkeerstrook van wisselende breedte afhankelijk van de resterende ruimte langs de walkant.

Het voetpad is à niveau uitgevoerd, dat wil zeggen op hetzelfde niveau als de



rijweg, en wordt daarvan afgescheiden door een rij Amsterdammertjes. Op alle grachten wordt dit profiel aangelegd. Anders dan het oude profiel, met meestal een vier meter brede rijweg en een smal trottoir met trottoirband, blijven de grachten nu met het standaard profiel overwegend vrij van op de rijweg geparkeerde auto's. Fietzers ondervinden er alleen hinder van het laden en lossen van vrachtauto's. In die gevallen maken fietsers nogal eens gebruik van de mogelijkheid om deels over het voetpad hun tocht te vervolgen. De opzet van een smalle rijweg aangevuld met anti-parkeermaatregelen zoals die in eerste instantie in dit standaard grachtenprofiel werd ontwikkeld is voor het fietsverkeer gunstig gebleken.

Parkeervrije straat

In straten met een breedte van gevel tot gevel van minder dan 7,50 meter is een profiel ontwikkeld dat in de wijze van uitvoering overeenkomsten vertoont met het standaard grachtenprofiel. In deze smalle straten is het gehele profiel eveneens à niveau uitgevoerd met een afscheiding tussen voetpad en rijweg door middel van Amsterdammertjes. Parkeren is hier niet mogelijk. Voor auto's geldt eenrichtingsverkeer of zelfs een geheel inrijverbod in beide richtingen met uitzondering van auto's die moeten laden en lossen. Fietzers mogen er in beide richtingen rijden. Bij de keuze van de straatjes die aldus werden ingericht is rekening gehouden met de functies: in aanmerking kwamen alleen straatjes waar weinig bedrijven of kantoren zijn zodat de behoefte om er te laden en te lossen gering is.



Over het algemeen voldoet het profiel goed. Onder meer in de Oude Leliestraat, de Oude Spiegelstraat en de Torensteeg is het nieuwe profiel al aangelegd. Het zijn rustige fiets- en voetgangersstraatjes geworden zonder dat rijden met een auto er onmogelijk is.

Straat met beperkte parkeermogelijkheden

Vergelijkbaar met het bovenomschreven profiel is de inrichting van een straat met een breedte van omstreeks tien meter. Dank zij deze grotere maat kunnen hier wel parkeervakken worden gemaakt. Deze vakken komen dan naast een rijweg met de standaard breedte van 3,50 meter. Het voetpad is ook hier à niveau.

Dubbelparkeren belemmert er vanzelfsprekend de doorstroming van het verkeer. In de Kerkstraat die vanaf de Leidse buurt tot de Amstel diverse delen van de grachtengordel doorsnijdt, is een dergelijk profiel aangelegd. Het karakter van deze straat verschilt per gedeelte van een tamelijk rustige woonbuurt in de omgeving van de Amstel tot een zeer drukke uitgaansbuurt en typische winkelbuurt in de omgeving van het Leidseplein.

Daar waar veelvuldig geladen en gelost wordt ondervindt de fietser veel hinder, met name als het om grote vrachtwagens gaat. De auto's op de parkeerplaatsen belemmeren dan het uitwijken van de fietser.

De rustige delen van de Kerkstraat voldoen wel als fietsroute.

Voorzieningen op bruggen

De meeste bruggen in de Amsterdamse binnenstad zijn in twee richtingen voor alle verkeer te berijden. Ondanks verboden wordt op deze bruggen toch geparkeerd, al of

niet deels op het trottoir. Voor een aantal bruggen is de rijwegbreedte versmald tot 3,50 meter en zijn verhoogde trottoirs aangelegd, 22 centimeter boven de rijweg.

De trottoirband is op de bruggen uitgevoerd als een zogeheten holle band. Dank zij het holle profiel houdt de fietser voldoende afstand om niet met de trapper tegen de trottoirband te schampen. Ondanks de smalle rijweg blijven de bruggen in beide richtingen voor auto's berijdbaar. Een voorrangsregeling wordt voorlopig niet noodzakelijk geacht. Doordat geparkeerde auto's ontbreken - de verhoogde trottoirs achter de holle band blijken een onneembaar obstakel voor auto's -, hebben fietsers meer ruimte en overzicht dan vroeger. Het prototype van dit profiel is te vinden op brug 175 over de Leidsegracht langs de Lijnbaansgracht in de Jordaan.

Soms laat de constructie van een brug het extra gewicht van een verhoogd trottoir niet toe. In dat geval is gekozen voor het aanbrengen van een holle band zónder verhoogd trottoir. De holle band vormt dan een hoge richel tussen het voetpad en de rijweg.

Het meest in het oog springende voorbeeld van deze opzet is de Magere Brug, die overigens in verband met zijn lengte, slechts in één richting voor auto's berijdbaar is.

Amstelroute

De route langs de oostzijde van de Amstel is, als vermeld, een van de fietsroutes die al grotendeels zijn gerealiseerd. Het gedeelte van de route tussen het Waterlooplein en de Sarphatistraat is uitgevoerd in een profiel dat breder is dan de standaardbreedte van 3,50, namelijk 3,80 meter. Hoewel

de route dank zij circulatie-maatregelen betrekkelijk verkeers-luw is geworden heeft de Amsteloever nog steeds een functie voor het autoverkeer. Daarom was hier een grotere breedte van de rijweg gewenst.

Dat betekende een aanzienlijke verbetering van het comfort voor fietsers: het parkeren op de rijweg komt vrijwel niet meer voor, bij laden en lossen en vooral bij tegemoetkomende vrachtwagens kunnen fietsers dank zij de ruimere maat van de rijweg toch passeren.

Het trottoir wordt zoals gebruikelijk afgescheiden met een trottoirband, langs de huizenkant zijn langspaarkeplaatsen en langs de waterkant schuinparkeplaatsen. In de route komen twee vaste bruggen voor, over de Nieuwe Keizersgracht en de Nieuwe Prinsengracht. Hier is de holle band aangebracht bij een rijwegbreedte van 3,80 meter.

Conclusie

De afgelopen vijftien jaar heeft de Amsterdamse overheid steeds meer aandacht besteed aan het fietsverkeer. Nadat aanvankelijk was gekozen voor de aanleg van slechts enkele hoogwaardige fietsroutes en later voor een uitgebreid net met meer eenvoudige voorzieningen werd duidelijk dat verdere aanpassingen noodzakelijk waren. Met name in de binnenstad bleken de voorzieningen niet te voldoen. Door de enorm gestegen behoefte aan parkeerruimte maakten automobilisten steeds vaker misbruik van de voorzieningen voor het fietsverkeer.

Omstreeks 1985 is daarom in de binnenstad van Amsterdam begonnen met het treffen van een reeks andere maatregelen. Centraal daarbij staat dat het fietsverkeer bewust gemengd wordt met het autoverkeer, maar het hinderlijk



parkeren op de rijweg tegelijkertijd tot het verleden behoort.

De eerste resultaten zijn positief: fietsverkeer in de binnenstad blijkt veel meer gebaat bij het afdoende oplossen van het parkeerprobleem dan bij het maken van afzonderlijke voorzieningen voor het fietsverkeer.

Ten behoeve van het uitgaanspubliek zijn op de Amstelroute nabij Carré geen langspaarkeplaatsen aan de huizenkant aangelegd. Op de hele route is er voldoende ruimte voor de fietsers.

(De tekst van deze brochure kan vrijelijk worden overgenomen, mits voorzien van bronvermelding).