

Pilot 30.20

Inleiding

Met de opkomst van diverse soorten en snelle elektrische vervoersmiddelen is de beleving van het fietspad veranderd. Er is meer variatie gekomen in snelheden op het fietspad en in de massa en breedte van de type voertuigen op het fietspad. Vanwege een groeiend gevoel van onveiligheid en irritatie is er aandacht voor in de (lokale) media en roept de Fietsersbond al een tijdje op tot het invoeren van een maximumsnelheid op het fietspad. Met name op de routes met relatief smalle vrij liggende fietspaden knelt het door een toenemend aantal snellere fietsers en meer inhaalbewegingen. De ontwikkelingen gaan snel en de urgentie neemt toe om hier een passend antwoord op te vinden. Het aantal ongevallen met fiets en e-bikes stijgt.

Context

In het nieuwe coalitieakkoord is het voornemen opgenomen om een maximumsnelheid op het fietspad te gaan onderzoeken. Inmiddels heeft V&OR de opdracht gekregen om dit onderzoek uit te voeren. Op dit moment is het wettelijk niet mogelijk om een maximale snelheid voor het fietspad in te voeren. Om meer te weten over hoe dit in de praktijk zou kunnen werken, is het experiment met het winnende idee van 30-20-10 een mooie eerste stap. Het kan nuttige bewijslast/resultaten opleveren die onze lobby naar het Rijk kan versterken. In deze lobby zetten we in samen met G4 en Fietsersbond op de mogelijkheid om op bepaalde plekken een maximumsnelheid op het fietspad in te voeren en maatwerk voor plek op de weg (rijbaan/fietspad).

Op landelijk niveau wordt het toelatingskader Licht Elektrische Voertuigen (LEV) opgesteld voor diverse vormen van elektrisch vervoer. Het huidige (ambtelijk) voorstel is dat alle LEVs die reeds zijn toegelaten, gebruik mogen blijven maken van het (on)verplichte fietspad. Dit betreffen (zware) e-(bak)fietsen en bijzondere bromfietsen. Nieuwe voertuigen die in de toekomst op basis van het LEV-kader worden toegelaten op de openbare weg, mogen dat straks ook.

In dit nieuwe LEV kader wordt een maximumsnelheid gekoppeld aan het type voertuig en dit geeft weinig handvaten om deze type elektrische voertuigen op het fietspad te weren. Als alles op het fietspad blijft rijden, is het de vraag hoe lang en of dit goed blijft gaan. Het LEV kader wordt naar verwachting in 2024 naar de Kamer gestuurd ter vaststelling.

Met de uitvoering “30 km/u in de stad”, eind 2023, zal de snelheid op veel GOW50 wegen naar 30 km per uur zal gaan. Deze ontwikkeling biedt kansen om meer gebruikers te gaan faciliteren op de rijbaan. Is het deels gemotoriseerd, sneller dan een fietser op eigen kracht? Dan hoort het op die rijbaan thuis.

Aanleiding

Het Amsterdam Bike City (ABC) Innovatielab van Vervoerregio Amsterdam en Gemeente Amsterdam organiseerde een prijsvraag voor een slimme oplossing voor de verschillende snelheden op het fietspad. Van de 37 inzendingen werd 5.1, 2, e met zijn idee 'Terug naar de basis: 30/20/10' uitgeroepen tot winnaar van deze fietsinnovatieprijs.

Het winnende idee 30-20-10 deelt de verkeersdeelnemers in op basis van snelheden in plaats van voertuigtype. Op het (voormalige) fietspad geldt een maximale adviessnelheid van 20 km per uur en snellere fietsers die harder willen gaan dan 20km/uur worden verwezen naar de rijbaan, waar een maximale snelheid geldt van 30km/uur. Het type fiets, grootte of massa speelt hierbij geen rol.

De aannahme van de bedenker 5.1, 2, e is dat dit zorgt voor minder ongelukken en meer rust op het fietspad

Pilot opzet

Gemeente Amsterdam en de Vervoersregio gaan het winnende idee op een nader te bepalen locatie testen, gedurende een bepaalde periode.

Het originele idee van 30-20-10 stuit echter in de vertaling daarvan naar een pilot op straat op één belangrijk bezwaar: in de 10km zone bevinden zich de meest kwetsbare verkeersdeelnemers en bovendien zijn voetpaden op veel plekken in de stad aan de smalle kant. Om hier dan de langzame fietser (<10km) naar te laten uitwijken, is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid onwenselijk. De kans op ongevallen is aanzienlijk. In overleg met de initiatiefnemer is daarom besloten om de pilot te beperken tot 30-20.

Binnen de huidige RVV zou een pilot waarbij er bij een vrij liggend fietspad een maximale snelheid wordt ingevoerd niet mogelijk zijn. Wat wel kan is de combinatie van het bord "onverplicht fietspad" in combinatie met een bord waarop een adviessnelheid wordt aangegeven.

Het doel van de pilot 30-20 is om te toetsen of dit zal leiden tot minder conflicten en meer rust op het fietspad. Daarnaast kan door de pilot worden getoetst of fietsers zich houden aan de nieuwe indeling; kortom, of de opzet in de praktijk werkt.

Om te beoordelen of de pilot het gewenste effect heeft, zijn een aantal succesfactoren bepaald:

- Hoge mate van opvolgedrag
- Minder conflictsituaties

- Minder inhaalbewegingen
- Tevredenheid bij alle weggebruikers

Dit kan worden gemeten aan de hand van kwalitatieve en kwantitatieve data als tellingen en interviews en observaties op straat.

Locatie keuze

De meeste voor de hand liggende keuze voor het uitvoeren van een pilot is een profiel met vrij liggende fietspaden, op een route waar er sprake is van veel fietsverkeer en smalle fietspaden. Het knelt hier het meest vanwege de beperkte uitwijkmogelijkheden bij verschillende snelheden. In de stad hebben we veel van deze routes waar de fietspaden smal zijn en waar er de komende jaren geen herinrichtingen op de planning staan.

Om geschiktheid van de locaties voor de pilot 30.20 af te wegen, zijn de volgende factoren van belang:

- Breedte van fietspad en rijbaan
- Verkeersintensiteiten
- Indeling wegprofiel (veel/ weinig obstakels tussen fietspad en rijbaan)
- Laden en lossen en logistiek verkeer
- Geen busverkeer of calamiteiten route nood- en hulpdiensten

Het Expertiseteam adviseerde op 21 februari 2023 om het stuk Ceintuurbaan tussen Ferdinand Bolstraat en Hobbemakade mee te nemen in de keuze voor een route.

Daarnaast stellen we de route Constantijn Huyjenstraat (van Overtoom tot Kinkerstraat) voor als mogelijke pilotlocatie.

Optie 1: Ceintuurbaan (tussen Ferdinand Bolstraat en Hobbemakade)

	Ceintuurbaan (tussen Ferdinand Bolstraat en Hobbemakade)
Intensiteit fietsers/etmaal	16000/etmaal
Intensiteit auto/etmaal	11000/etmaal
Huidige Snelheidslimiet	50km/uur

V85	43 km/uur
Lengte traject	Circa 600 m
Breedte fietspad Breedte rijbaan	2,1 m 3,3 m
Doorsteekjes (mogelijkheden om uit te wijken naar de rijbaan)	Ja, met mooie aanrijroute.

	1° Constantijn Huygenstraat (tussen Overtoom en Kinkerstraat)
Intensiteit fietsers/etmaal	15.000/etmaal
Intensiteit auto/etmaal	9200/ etmaal
Huidige Snelheidslimiet	50km/uur
V85	52,9km/ uur
Lengte traject	Circa 900m
Breedte fietspad Breedte rijbaan	1,80 m 3,25 m
Doorsteekjes (mogelijkheden om uit te wijken naar de rijbaan)	Ja, mogelijk (eventueel tijdelijk weghalen fietsparkeren)




Ontwerp

Een eerste voorstel voor de opzet op straat is gemaakt voor het stuk Ceintuurbaan (in één richting). Zie bijgeleverde ontwerptekeningen

Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij wat er al bekend is in het straatbeeld aan bebording en markering en wordt het onderscheid tussen de 20km en 30km baan duidelijk aangegeven door een strook (zoals bij snorfiets naar de rijbaan).

Bebording

Binnen de huidige RVV zou een pilot waarbij er bij een vrij liggend fietspad een maximale adviessnelheid wordt ingevoerd en de snellere fietsers naar de rijbaan worden verwezen, mogelijk zijn door het bord “onverplicht fietspad” (G13) en een onderbord met een maximale adviessnelheid.

	huidige situatie	voorstel
beoordeling		
vooraankondiging i.c.m. markering		

In het kader van de pilot is het mogelijk om voor de duur van 4 maanden een proefopstelling te maken waarin op een onverplicht fietspad een verkeersbord wordt geplaatst met daarop aangegeven een adviessnelheid (bord A4 bijlage 1 RVV). Omdat de plaatsing in het kader van de pilot niet langer duurt dan 4 maanden hoeft hiervoor geen gemotiveerd verkeersbesluit te worden genomen, maar kan worden volstaan met een TVM.