

-1 november 2019

Reactie Fietsersbond Amsterdam op Concept beleidsnota 'Afwegingskader: Amsterdamse Fietsstraten, Fietspaden & Fietsstroken'

Ondertitel: 'Uitwerking van het Beleidskader Verkeersnetten (2018) en het beleidskader Puccinimethode, standaard voor het Amsterdamse straatbeeld' (september 2019)

Inleiding

Als bijlage bij de concept Agenda Amsterdam Autoluw¹ is de gemeentelijke nota 'Afwegingskader Amsterdamse Fietsstraten, Fietspaden & Fietsstroken' verschenen.² Met uitzondering van enkele hoofdautowegen wil de gemeente alle wegen en straten veranderen in 30 km/uur-wegen. De nota gaat erover in hoeverre dan nog fietspaden en fietsstroken nodig zijn, wat de voorwaarden zijn voor fietsstraten en hoe die fietsstraten en 30 km-straten er dan uit moeten zien.

De Fietsersbond Amsterdam vindt snelheidsverlaging een goed streven, maar heeft grote bezwaren tegen de uitwerking. De Agenda Autoluw heeft als motto 'meer ruimte voor fietsers en voetgangers', maar het afwegingskader leidt per saldo tot 'minder ruimte en minder comfort voor de fiets', want:

- De voorgestelde minimumbreedte van fietsstraten van 3,50 meter (bij eenrichtingverkeer) zijn te smal voor veilig en comfortabel fietsen;*
- Fietspaden en fietsstroken zijn slechts bij uitzondering mogelijk op 30 km-wegen, zelfs als het Plusnet of Hoofdnet Fiets is. Er wordt ingezet op gemengd verkeer van auto en fiets op de rijbaan. Daarbij levert de fiets veel ruimte in en wordt fietsen minder veilig;*
- Alle 30 km/wegen worden uitgevoerd in klinkers in plaats van rood asfalt, zoals bepleit in het Meerjarenplan Fiets van de gemeente.*

Het standpunt van de Fietsersbond is dat mengen van fiets en auto op het Plusnet en Hoofdnet Fiets alleen kan in uitzonderlijke gevallen; uitgangspunt blijft gescheiden fietspaden of tenminste fietsstroken van voldoende breedte, uitgevoerd in rood asfalt en niet in klinkers. Dat wil elke fietser, maar is extra van belang voor kwetsbare fietsers: kinderen, ouderen en mensen met beperkingen.

De Fietsersbond heeft deze punten in onderstaande reactie op de gemeentelijke nota onderbouwd.

Tegelijkertijd heeft de Fietsersbond de Notitie 'Voorwaarden en Inrichtingseisen voor Fietsstraten' uitgebracht om duidelijk te maken in welke situaties fietsstraten toegepast kunnen worden en met welke maatvoering. De voorstellen zijn beargumenteerd vanuit de landelijke CROW-richtlijnen.

¹ Zie: https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/921204/agenda_amsterdam_autoluw.pdf en <https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/921204/inrichtingprincipes.pdf>

² Zie: https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/921204/afwegingen_fietsstraten_fietspaden_en_fietsstroken.pdf

De nota komt op ons over als één grote worsteling met het voorschrift uit de Puccini-methode dat 30 km wegen in klinkers uitgevoerd moeten worden, zonder aparte fietspaden of fietsstroken, dus met gemengd verkeer. Dat botst met name daar waar het een Plusnet- of Hoofdnetfietsroute is. In deze paragraaf gaan we in op de afweging klinkers versus asfalt. In de hierna volgende paragrafen bespreken we de noodzaak van fietspaden en fietsstroken, ook bij 30 km-wegen.

1. Volg het Meerjarenplan Fiets 2017-2022: asfalt op Hoofd- en Plusnet Fiets voor comfortabel doorfietsen

In het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 is het uitgangspunt dat fietsers moeten kunnen profiteren van het rijcomfort van asfalt. Het gaat zowel om comfort als om doorfietsen. Enkele citaten uit het Meerjarenplan Fiets:

- De hoofddoelstelling voor Comfortabel doorfietsen (het infrastructuur-hoofdstuk) is als volgt verwoord: *Fietsers in Amsterdam bereiken hun bestemming via royale, directe, snelle, egale en herkenbare routes. Dit betekent dat fietsers gebruik kunnen maken van een fijnmazig netwerk van autoluwe fietsstraten of vrijliggende fietspaden van ten minste 2,5 meter breed, voorzien van rood asfalt* (p.13).
- In het hoofdstuk fietsinfra (Comfortabel doorfietsen): Onder Analyse bij het tussenkopje Hinder van trilling: *Fietsers hebben last van trillingen die ontstaan door oneffenheden in het wegdek. Een vlak wegdek (zoals asfalt) biedt hiervoor uitkomst. Veel fietsers profiteren al van de vele asfaltpaden. Toch zijn er in Amsterdam ook nog fietsroutes met hobbels en kuilen. VOOR FIETTERS WERKEN WE DAAROM AAN EGALE ROUTES* (p. 21).
- Onder maatregelen bij het tussenkopje Egale routes: *Fietsers verdienen comfortabele routes. Nog niet overal in de stad profiteren fietsers van het rijcomfort van asfalt. Daarom worden bij onderhoudswerkzaamheden bestaande routes met tegelverharding aangepast. Nieuwe routes worden in principe aangelegd met asfalt. Dit vergroot niet alleen het rijcomfort, maar ook de veiligheid* (p. 32).

De Fietsersbond blijft de gemeente aan dit uitgangspunt houden en gaat dus niet akkoord met het Puccini-voorschrift dat 30 km wegen in klinkers worden uitgevoerd. Als een 30 km weg samenvalt met een Plusnet- of Hoofdnetfietsroute, moet voor de fietsers asfalt het uitgangspunt zijn. Dat kan als fietsstraat, dat kan als fietsstrook, dat kan als vrijliggend fietspad. Maar ook als het een weg voor gemengd verkeer is waar geen ruimte is voor fietspaden of fietsstroken of waar niet voldaan kan worden aan de inrichtingseisen voor fietsstraten. De uitkomst mag nooit zijn: asfalt kan níét (behalve in heel bijzondere gevallen).

Er zijn meer argumenten die voor asfalt pleiten:

- **Verkeersveiligheid.** Asfalt zorgt ook voor meer veiligheid, want als fietser hoef je dan niet voortdurend op het wegdek te letten of er kuilen en gaten zijn en kan je de aandacht houden bij de verkeerssituatie.
- **Fysiek ongemak.** Om onnodige slijtage te voorkomen en de rolweerstand te verminderen moeten fietsbanden tot ca. 4,5 bar opgepompt worden. Racefietsbanden nog veel harder. Het verschil tussen klinkers en asfalt is dan heel goed te voelen. De fiets rammelt en trilt bij klinkers, wat voor normale fietsers extra energie vraagt en voor mensen met rugklachten of reuma een kwelling kan zijn.
- **Klinkers helpen niet om de snelheid van autoverkeer omlaag te brengen.** Dit komt naar voren uit een SWOV-onderzoek. Vooral automobilisten die deze straten als vaste routes gebruiken rijden niet langzamer. De Amsterdamse politie zegt dat zij niet in staat is 30 km/uur daadwerkelijk te handhaven. Er is wel onderzoek waaruit blijkt dat alleen effectieve verkeersdrempels op regelmatige afstand helpen om automobilisten langzamer te laten rijden.

In een Fietsberaadpublicatie over asfalt³ (uit 2006) staat ook al een overzicht van nut en noodzaak van asfalt voor fietsers en worden mythes onderuit gehaald.

Asfalt in de beslisboom versus de wens van de gemeenteraad

Deel 1 van de motie Ernsting vraagt om *bij 30 km-wegen waar klinkers worden toegepast en die deel uitmaken van Hoofd- en Plusnet Fiets en waar fietsstroken nodig blijven, de mogelijkheid open te houden om voor die stroken gebruik te maken van asfalt.*

Het antwoord daarop in de beslisboom op blz. 18 van de concept-beleidsnota is dat fietspaden en fietsstroken in 30 km-wegen **slechts bij (hoge) uitzondering** mogelijk zijn en uitsluitend als sprake is van Plusnet Fiets. Daarbij kan, waar sprake is van een uitgesproken verblijfskarakter, gekozen worden voor klinkers. Waar sprake is van een uitgesproken verkeerskarakter worden fietsstraten in asfalt toegepast of – waar niet aan de functionele en ruimtelijke voorwaarden kan worden voldaan, fietspaden en fietsstroken. Op blz. 16 staat dat de beslisboom voldoet aan de wens van de gemeenteraad om ook bij klinkerstraten fietsstroken in asfalt mogelijk te maken.

Maar de beslisboom kiest niet alleen bij ‘bijzondere’ of beeldbepalende plekken voor klinkers in de fietsinfrastructuur, maar ook bij gewone woonstraten en stadsstraten waar het belang ‘verblijven’ groter wordt geacht dan het ‘belang fietser’. Alleen bij 30 km-straten met een uitgesproken verkeerskarakter worden fietspaden en fietsstroken in principe in asfalt uitgevoerd. Maar ook hierop wordt een uitzondering gemaakt: waar sprake is van een de gecombineerde trambaan/rijweg in asfalt, worden de fietsstroken in klinkers uitgevoerd.⁴

Al met al dreigen in de meeste situaties geen fietspaden of fietsstroken toegepast te worden en waar ze wel worden toegepast, worden in de meeste gevallen fietsstroken in klinkers toegepast. De toepassing van asfalt in fietsstroken is afhankelijk van de afweging of de verblijfsfunctie of de fietsfunctie dominant is. Een valse dichotomie, waar wij in het vervolg van deze notitie op terugkomen.

In de beslisboom missen wij overigens ook dat waar sprake is van fietsstroken en fietspaden van asfalt, dit asfalt rood moet zijn vanwege de herkenbaarheid als fietsdomein voor zowel de fietser als de voetganger en de automobilist. Conform het beleidskader Puccinimethode (2018) geldt immers: *“Vrijliggende fietspaden en fietsstroken worden uitgevoerd in rood asfalt, uitgezonderd (delen van) routes op bijzondere plekken en beeldbepalende plekken (bijvoorbeeld UNESCO gebied)”*.

Wat de Fietsersbond Amsterdam betreft moet het uitgangspunt zijn om op het Hoofdnet en Plusnet Fiets slechts **bij uitzondering af te wijken van rood asfalt**. Zelfs bij bijzondere plekken pakken afwijkende materialen ongelukkig uit. Bijvoorbeeld op het Leidseplein met een glad soort geel-oranje tegels op het fietspad, waardoor het fietspad zowel voor fietsers als toeristen slecht herkenbaar is. Of de Nieuwezijds Voorburgwal bij het Spui waar ongelooflijk hobbelige keien zijn toegepast. Ook slecht herkenbaar als fietspad.

2. Ook bij 30 km-wegen moeten fietspaden en/of fietsstroken mogelijk zijn

De dichotomie erftoegangsweg versus 50 km/u-weg voldoet niet meer. De veronderstelling is dat elke 30 km-weg een erftoegangsweg is. Dat klopte misschien in de jaren negentig, toen 30 km-wegen vooral te vinden waren in bloemkoolwijken, maar niet meer in de huidige Amsterdamse situatie als bijna elke weg 30 km-weg is of wordt.

De gemeente Amsterdam wil aan gebiedsontsluitingswegen die een zgn. stadsstraat zijn, een snelheidsregime van 30 km/u opleggen en op grond daarvan die weg als een erftoegangsweg beschouwen, waar snelverkeer en langzaam verkeer niet hoeven te worden gescheiden. Maar dat is

³ Zie <https://www.fietsberaad.nl/getmedia/a6ec196e-8753-4e7d-8496-5f637d3432d9/Fietsberaadpublicatie-10-Asfalt-als-fietspadverharding-gewenst-en-mogelijk.pdf.aspx?ext=.pdf>

⁴ Hier wordt aangenomen dat klinkerbestrating van de fietsstrook leidt tot een lagere snelheid van auto's. Een drogrekening, gegeven dat zelfs een volledige klinkerbestrating niet voldoende is om de gewenste lagere snelheid van auto's te veroorzaken.

strijdig met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig: een erftoegangsweg heeft per definitie geen ontsluitings- of stroomfunctie. Alleen bij het ontbreken van die functies is mengen van langzaam en snelverkeer veilig (genoeg), c.q. acceptabel. Indicatie voor de afwezigheid van die functies is niet alleen de lage intensiteit van het snelverkeer, maar ook het gedrag ervan (kort parkeren is bijv. een contra-indicatie).⁵ De meeste stadsstraten die de gemeente wil herinrichten als een erftoegangsweg, voldoen echter niet aan de noodzakelijke voorwaarden voor zo'n inrichting. In dat geval ontstaat er dus gevaarstelling voor de langzame verkeersdeelnemers, in plaats van dat het meer ruimte en daarmee meer veiligheid zou bieden voor voetgangers en fietsers.

De Fietsersbond ziet steeds meer plannen verschijnen waarin een voormalige 50 km-weg met fietspaden of fietsstroken wordt heringericht tot een 30-km klinkerweg zonder fietspaden of fietsstroken. De fietser gaat er dan qua veiligheid, ruimte op de weg en fietscomfort alleen maar op achteruit. De gemeente heeft ook de plicht om het fietsen veiliger te maken voor de kwetsbare fietsers. Niet alleen ouderen, doven, slechtienden, maar ook ouders met kinderen. Het kan niet zo zijn dat Hoofd- en Plusnet niet overal toegankelijk zijn voor alle fietsers.

Niet alleen fietsvoorzieningen op het Plusnet Fiets, maar ook op het Hoofdnet Fiets

Het is positief dat de concept-beleidsnota het mogelijk maakt om bij 30-km wegen op het Plusnet Fiets toch fietspaden of fietsstroken mogelijk te maken. Minder positief is dat in de beslisboom op blz, 18 aangegeven wordt dat dit BIJ UITZONDERING mogelijk is en dat het uitgangspunt gemengd verkeer is. Wij stellen voor om dat om te keren: bij Plusnet en Hoofdnet Fiets zijn fietspaden of fietsstroken van voldoende breedte de norm en is gemengd verkeer de uitzondering. Zonder enige argumentatie wordt er in de nota aan voorbijgegaan dat de motie Ernsting niet alleen gericht is op fietsstroken op het Plusnet Fiets, maar ook op het Hoofdnet Fiets. In de beslisboom leidt het Hoofdnet Fiets altijd tot een gemengde rijweg in klinkers. En dat terwijl in het Beleidskader Verkeersnetten het enige verschil tussen Plusnet en Hoofdnet Fiets is dat het Plusnet bij kruisingen voorrang heeft op het Hoofdnet.

Geen heldere criteria voor toepassing van fietsvoorzieningen

In de beslisboom worden geen criteria genoemd voor situaties waarin extra fietsvoorzieningen nodig zijn. Dat zou in elk geval moeten gelden voor de volgende situaties:

- Teveel auto's voor mengen (bijvoorbeeld meer dan 2500 motorvoertuigen per richting)
- Fietsers naast tramspoor
- Eenrichting auto's en tweerichting fiets
- Veel parkeerwisselingen en/of laad- en losbewegingen (dan fietspaden)

Helder is in elk geval dat fietsstroken nodig zijn voor fietsers in de tegenrichting bij eenrichtingverkeer voor auto's. Dat zou een fietspad moeten zijn in plaats van een fietsstrook als er voldoende ruimte is. Dat geldt met name als aan weerskanten van de rijweg geparkeerd wordt.

Ons voorstel is om het om te keren: bij Hoofdnet en Plusnet Fiets zijn fietspaden, fietsstroken of fietsstraten uitgangspunt en gemengd verkeer de uitzondering, toepasbaar bij een geringe auto-intensiteit. Anders kan je het idee van Hoofd- en Plusnetten Fiets net zo goed opheffen, want het maakt toch geen verschil voor de inrichting.

Ook maken wij bezwaar tegen het principe dat fietspaden en fietsstroken uitsluitend mogelijk zijn op het **bestaande** Plusnet Fiets.

Voorbeelden van (toekomstige) 30 km-wegen die niet tot Hoofdnet- en Plusnet Fiets behoren, maar waar wel fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn: Roetersstraat, Ruyschstraat en Van Swindenstraat.

⁵ Kentekenonderzoek kan ook duidelijk maken of er sprake is van een ontsluitende dan wel stroomfunctie. Zulk onderzoek is een conditio sine qua non voor het afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg tot een erftoegangsweg.

Wij tekenen hierbij ook aan dat het Hoofdnet- en Plusnet Fiets zoals dat in het Beleidskader Verkeersnetten is vastgesteld veel tekortkomingen vertoont. De uitgebreide reactie van de Fietzersbond op dit fietsnet bij de inspraak op het meerjarenplan Fiets is door de gemeente niet verwerkt. Het Hoofdnet en Plusnet is bovendien niet toekomstgericht, want er wordt geen rekening gehouden met toekomstige stadsuitbreidingen.

De beslisboom spoort niet met het keuzeschema voor fietsvoorzieningen bij wegvakken binnen de bebouwde kom volgens hoofdstuk 5.4.1 'Uitgangspunten' in de CROW-Kennisbank.

In dit schema wordt bij erftoegangswegen met meer dan 2000 auto's per etmaal en meer dan 2000 fietsbewegingen per etmaal een fietspad of fietsstrook met voorrang geadviseerd. Bij erftoegangswegen met meer dan 4000 auto's per etmaal wordt altijd een fietspad of fietsstrook geadviseerd en bij 500-2.500 fietsers per etmaal is een fietsstrook een optie. De CROW stelt dat de gehele verkeerssituatie in ogeschouw genomen moet worden:

"Het is te eenvoudig om te stellen dat bij een lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer altijd menging van fietsers en motorvoertuigen kan plaatsvinden. Wellicht wel met het oog op veiligheid, maar met het oog op fietscomfort kan er meer nodig zijn. Daarom worden in het keuzeschema de algemene uitgangspunten van scheiden en mengen op onderdelen genuanceerd."

Conclusie: op 30 km-wegen met meer dan 2000 auto's per etmaal en meer dan 2000 fietsers per etmaal altijd een fietspad of fietsstrook toepassen. Bij meer dan 2000 auto's en 500-2000 fietsers per etmaal een fietsstraat of fietsstrook overwegen.

3. Het onderscheid in de beslisboom bij Hoofdnet en Plusnet Fiets, 'verblijfsfunctie is dominant' versus 'doorgaand fietsverkeer is dominant', is een valse tegenstelling

Als er sprake is van Hoofdnet of Plusnet Fiets is er per definitie sprake van doorgaand fietsverkeer. Het kan dus nooit òf verblijfsfunctie òf doorgaand fietsverkeer zijn, hooguit beide. In plaats van over 'verblijfsfunctie' kan beter gesproken worden over 'voetgangersfunctie'. De voetgangersfunctie speelt zich af op de voetpaden en eventueel het groen. Het belang van de voetgangersfunctie kan gewaarborgd worden door voldoende voetgangersruimte en voldoende oversteekplaatsen te maken. Het is ook voor de veiligheid van de voetganger – in het bijzonder de buitenlands toerist – van belang dat fietspaden als zodanig herkenbaar zijn. Rood asfalt dat overal in de stad eenduidig wordt toegepast, is daarvoor de beste oplossing.

Het doel om meer duidelijkheid te krijgen wat in welke situatie wordt toegepast, wordt met de dichotomie tussen verblijfsfunctie of fietsfunctie niet gediend, want wie maakt uit wat dominant is? Dit biedt teveel mogelijkheden voor willekeur. De motie Ernsting is er juist op gericht om duidelijkheid te scheppen.

De dichotomie suggereert dat fietsers en voetgangers elkaar in de weg zitten. Maar het is de auto die beiden dwars zit.

4. Het uitzonderen van 'bijzondere plekken' en "historische plekken" waar fietspaden en fietsstroken niet in asfalt uitgevoerd hoeven te worden, biedt teveel ruimte voor willekeur

Er staat wel een lijst van bijzondere situaties in het beleidskader Puccini, maar die is te breed en wordt in de praktijk niet als limitatief gehanteerd. Die lijst is volgens ons nog te uitgebreid en zou daarom nog eens goed bekeken moeten worden, waarna geen uitzonderingen meer nodig zouden moeten zijn.

5. Tram+auto op asfalt en fiets op klinkers is de omgekeerde wereld

Trambanen worden om technische redenen bij voorkeur in asfalt uitgevoerd. De autorijbaan is dan ook in asfalt. Volgens de beleidsnota moeten in dat geval de fietsstroken in klinkers worden uitgevoerd om de uitstraling van 30 km-weg te bereiken.

De Fietsersbond begrijpt dit niet: een fietsstrook in klinkers en de rijbaan in asfalt suggereert juist dat dat voor de rijbaan geen 30 km/u geldt en lokt dus eerder een hogere dan een lagere snelheid uit. Het zou zeer ironisch zijn als fietsers worden gestraft voor het vermoeden dat auto's wel langzamer zullen gaan rijden door de aanblik van een naastliggend wegdek. Daarvoor zijn andere maatregelen mogelijk.

Met nieuwe technieken zijn klinkers in de trambaan wel mogelijk. Ook vinden wij streetprint zoals toegepast op het Rembrandtplein een zeer aanvaardbare oplossing voor de rijloper van tram+auto. Dan kan het fietspad in rood asfalt.

6. Beperk deze nota tot het keuzeprocess welk type fietsvoorziening in welke situatie het beste is, maar ga hier niet de maten van fietsstraten vastleggen.

Oorspronkelijk zouden de inrichtingseisen van fietsstraten buiten deze nota blijven, maar in de laatste versie verschijnen nu opeens toch maatvoeringsnormen. De minimumnormen voor de breedte van fietsstraten zijn ronduit onveilig: 3,50 meter. Deze maatvoeringsnormen missen onderbouwing en staan haaks op de wel onderbouwde normen die wij in de Fietsersbondnotitie "Voorwaarden en inrichtingseisen voor fietsstraten" hebben opgenomen. (De laatste versie is van oktober 2019. Daarin zijn de resultaten van het evaluatie-onderzoek van de CROW-aanbevelingen voor fietsstraten meegenomen)

Daarbij zijn wij uitgegaan van CROW-normen voor breedte van voertuigen en onderlinge afstanden:

Benodigde rijbaanbreedte bij 1 richting Auto en 1 richting Fiets (in meters)				
Afstanden bij gemengd verkeer 30 km/u volgens de CROW-Fietswijzer				
	Zonder parkeren		Met langsparkeren	
	1 fietser	fietsduo	1 fietser	fietsduo
Fietser – geparkeerd voertuig (schamp)			0,50	0,50
Fiets-trottoirband (schrikstrook)	0,12	0,12		
Fietser	0,75		0,75	
Fietsduo $2 \times 0,75 + 0,5 = 1,80$		1,80		1,80
(Personen)auto		1,83		1,83
Fiets – auto	0,80	0,80	0,80	0,80
Vrachtauto	2,60		2,60	
Auto – kant	0,25	0,25	0,25	0,25
TOTAAL	4,52	4,80	4,90	5,18
Voor kwetsbare fietser 30 cm extra	5,32	5,10	5,20	5,48

Vanwege het gebrek aan onderbouwing pleiten wij ervoor om de inrichtingseisen niet met deze nota vast te stellen en ook de bijlage met profieltekeningen en detailuitwerkingen van drie soorten fietsstraten achterwege te laten en niet op te nemen in het Handboek Rood.

De discussie over inrichtingseisen moet wel gevoerd worden, maar die dient logischerwijs na de vaststelling van deze beleidsnota plaats te vinden. De Fietsersbond zal daaraan graag deelnemen.

7. Neem een maximum aantal motorvoertuigen als voorwaarde voor toepassing van fietsstraten. Pas geen fietsstraat toe bij veel laad- en losbewegingen

Wat wel in deze nota thuishoort, is een toetsingskader wanneer fietsstraten al dan niet toegepast kunnen worden. Die staan op blz. 8 van de nota als 'Functionele voorwaarden voor Amsterdamse fietsstraten'. Een heel belangrijke voorwaarde die wel in de huidige CVC-richtlijnen staat ontbreekt daarin: maximaal 2500 motorvoertuigen per etmaal. Dat is gelijkwaardig aan 250 motorvoertuigen in het drukste uur. Ook de CROW noemt deze norm In de Fietsersbondnota over fietsstraten gaan wij

uit van maximaal 2500 (liefst maximaal 2000) bij eenrichtingverkeer auto. Het is evident dat bij tweerichtingverkeer auto van veel lagere intensiteiten moet worden uitgegaan.

Er mag niet automatisch vanuit gegaan worden dat de herinrichting als fietsstraat automatisch tot minder autoverkeer leidt. Daarvoor zijn verkeerscirculatiemaatregelen noodzakelijk.

Pas geen fietsstraat toe bij veel laad- en losbewegingen en/of veel parkeerbewegingen. Het in- en uitvoegen en de aanwezigheid van veel vracht- en bestelauto's maakt zo'n fietsstraat onveilig. In dat geval kunnen beter vrij liggende fietspaden worden toegepast.

8. Bij 50 of 70-km-weg (gebiedsontsluitingsweg) altijd vrijliggende fietspaden toepassen

In de beslisboom staat nu dat vrij liggende fietspaden *of fietsstroken* toegepast moeten worden. Dit is veel te vrijblijvend gesteld. Als uitgangspunt moet gelden dat vrijliggende fietspaden worden toegepast bij 50 of 70 km-wegen. Fietsstroken kunnen op die wegen alleen toegepast worden als er zeer dwingende redenen zijn van ruimtelijke aard. In ieder geval zouden fietsstroken op het Plusnet of Hoofdnet Auto vervangen moeten worden door fietspaden.