



Gemeente
Amsterdam

Beleidskader Verkeersnetten

Gemeente Amsterdam, 24 januari 2018





Colofon

Amsterdam, januari 2018

Tekst en redactie

Gemeente Amsterdam, Verkeer en Openbare Ruimte

Vormgeving

DSGN.FRM

Fotografie

Edwin van Eis, Alphons Nieuwenhuis

Meer informatie:

Verkeer en Openbare Ruimte
Postbus 95089, 1090 HB, Amsterdam, T: 14 020

Twitter: @verkeer020

© V&OR. Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. V&OR aanvaardt geen aansprakelijkheid voor onjuistheden/onvolledigheden.

Inhoud

Voorwoord	4	5 Auto	30
Samenvatting	5	5.1 Inleiding	31
1 Inleiding	6	5.2 Definities autonetwerk	32
1.1 Waarom een Beleidskader Verkeersnetten?	7	5.3 Doelen, criteria en randvoorwaarden	33
1.2 Uitgangspunten hiërarchie in netwerken	8	5.4 Kaart Plusnet en Hoofdnet auto met toelichting	34
1.3 Relatie met andere beleidsdocumenten	10	5.5 Belangrijkste wijzigingen auto	35
2 Voetganger	12	6 Hoofdprincipes bij afwegingen	36
2.1 Inleiding	13	6.1 Inleiding	37
2.2 Definities voetgangersnetwerk	14	6.2 Hoofdprincipes	38
2.3 Doelen, criteria en randvoorwaarden	15	6.3 Tijdstipafhankelijke afwegingen en flexibel medegebruik	40
2.4 Kaart Plusnet en Hoofdnet voetganger met toelichting	16	6.4 Toetsing op het hanteren van hoofdprincipes	41
2.5 Belangrijkste wijzigingen voetganger	17	7 Procedure aanpassing Plus- en Hoofdnetten	42
3 Fiets	18	7.1 Inleiding	43
3.1 Inleiding	19	7.2 Procedure aanpassing Plus- en Hoofdnetten	44
3.2 Definities fietsnetwerk	20	7.3 Procedure in het kader van de wet lokaal spoor	45
3.3 Doelen, criteria en randvoorwaarden	21	8 Combinatiekaart en overzicht toetswaarden, wensen en eisen	46
3.4 Kaart Plusnet en Hoofdnet fiets met toelichting	22	9 Bijlagen	52
3.5 Belangrijkste wijzigingen fiets	23	9.1 Begrippenlijst en nuttige links	53
4 Openbaar Vervoer	24	9.2 Calamiteitenroutes nood- en hulpdiensten	56
4.1 Inleiding	25		
4.2 Definities netwerk openbaar vervoer	26		
4.3 Doelen, criteria en randvoorwaarden	27		
4.4 Kaart Plusnet en Hoofdnet openbaar vervoer met toelichting	28		
4.5 Belangrijkste wijzigingen openbaar vervoer	29		

Voorwoord

Beste Amsterdammer,

Voor u ligt het nieuwe Beleidskader Verkeersnetten. Hierin staat op welke plekken in de stad we prioriteit geven aan voetgangers, fietsers, openbaar vervoer of auto's en welke eisen we stellen aan de infrastructuur. We maken hierbij per vervoerwijze onderscheid in drie netwerken: Plusnet, Hoofdnet en Basisnet. Deze keuzes zijn nodig om de snel groeiende stad nu en in de toekomst bereikbaar en aantrekkelijk te houden.

Het Beleidskader Hoofdnetten uit 2005 volstaat niet meer. Dat komt omdat er sindsdien 80.000 inwoners zijn bijgekomen, het toerisme is verdubbeld en mede daardoor de aandelen van de verschillende vervoerwijzen zijn verschoven. Het aantal voetgangers (+19%) en fietsers (+11%) is de laatste 10 jaar gestegen. Het gebruik van het openbaar vervoer is gegroeid onder de bezoekers en gedaald onder de Amsterdammers. De stad blijft ook de komende jaren flink groeien.

Deze veranderingen vragen om scherpe keuzes zoals ook omschreven in de UitvoeringsAgenda Mobiliteit (2015): meer ruimte voor voetganger en fiets in centrumgebieden, betere doorstroming voor auto en openbaar vervoer in het gebied daaromheen. Straten waar verkeersstromen elkaar in de weg zitten verdienen een andere inrichting. Voorrangregelingen op kruisingen moeten worden aangepast om recht te

doen aan de veranderende verkeersstromen. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om een goede afweging te maken. Het Plusnet voetganger is toegevoegd aan het Beleidskader, zodat het belang van de voetganger meer wordt meegenomen in de afwegingen. Het netwerk voor de fiets is het grootste Plusnet, om zo het belang van een fijnmazig fietsnet te benadrukken. Met de komst van de Noord/Zuidlijn wordt het metronetwerk de ruggengraat van het openbaar vervoer. Het goed aantakken van tram- en buslijnen hierop is van groot belang. Daarom wordt de Binnenring belangrijker in het tramnetwerk en krijgen de bovengrondse noord-zuidroutes minder prioriteit. Een goede autobereikbaarheid, ook voor het goederenvervoer, blijft essentieel voor het functioneren van de stad. Door deze autostromen te concentreren op geschikte routes, zoals de Wibautstraat, wordt het ruimtegebruik van de auto

op andere routes, zoals op de Rode Loper, teruggebracht.

Dit beleidskader biedt de basis voor het maken van verdere keuzes maar is geen blauwdruk voor de inrichting van de stad. Per geval is een zorgvuldige afweging en maatwerk nodig. De stad en haar omgeving ontwikkelen zich. Dit betekent dat in de loop van de tijd de netwerken uit het beleidskader mee zullen ontwikkelen. Bijvoorbeeld vanwege maatregelen die kunnen volgen uit de analyse van het Kentekenonderzoek s100. Het gaat om een goede bereikbaarheid van en in de stad voor de verschillende verkeersstromen, nu en in de toekomst. Dit kader is een handvat daarvoor.

Pieter Litjens

Wethouder Verkeer en Vervoer

Samenvatting

In het Beleidskader Verkeersnetten zijn de netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto in kaart gebracht. Het beleidskader geeft richting aan de wijze waarop Amsterdam de komende jaren werkt aan de verbetering van de bereikbaarheid en van de kwaliteit van de openbare ruimte van de stad.

In het beleidskader staan eisen en toetswaarden waaraan de verschillende onderdelen van de Amsterdamse verkeersinfrastructuur moeten voldoen. Het is de basis voor investeringen, herinrichtingsplannen en andere maatregelen om de doorstroming van verkeer te verbeteren, en het is een toetsingskader voor ruimtelijke plannen.

Het Beleidskader Verkeersnetten is gebaseerd op het Beleidskader Hoofdnetten uit 2005, de MobiliteitsAanpak Amsterdam (2013) en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015). De Plusnetwerkkarten uit de MobiliteitsAanpak Amsterdam zijn geactualiseerd. In de karten hebben we de ontwikkelingen van de afgelopen tien jaar en reeds gemaakte bestuurlijke keuzes meegenomen.

Voor de vier modaliteiten: voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto is een Plusnet en een Hoofdnet gedefinieerd. Alle overige straten behoren tot het Basisnet. In de Plusnetten krijgt de betreffende

modaliteit actief prioriteit. In de Hoofdnetten ligt het accent op het behouden van voldoende capaciteit en kwaliteit, gerelateerd aan de functie(s) die het heeft in het netwerk. Voor de voetganger zijn de Plus- en Hoofdnetten niet alleen gekoppeld aan doorstroming maar ook aan de gewenste verblijfskwaliteit (denk aan winkelen).

De toetswaarden en inrichtingseisen voor de Plus- en Hoofdnetten kunnen verschillen per gebiedstype (centrum, binnen en buiten de ring). We monitoren de toetswaarden zodat eventuele knelpunten tijdig aan het licht komen. Als structureel niet voldaan wordt aan de toetswaarden, kan dat een reden zijn om in te grijpen in de inrichting, het snelheidsregiem of de voorrangssituatie. Ook kunnen investeringen in nieuwe verbindingen of gebieden aanleiding zijn om het Plus- en Hoofdnet op onderdelen te wijzigen. Voor specifieke inrichtingseisen verwijzen we onder andere naar de Leidraad Centrale Verkeerscommissie, waarin regelmatig aanpassingen plaatsvinden op basis

van nieuwe inzichten of wettelijke eisen. Idealiter overlappen de plusroutes elkaar zo weinig mogelijk. Waar dit niet te voorkomen is, zoals in relatief smalle straten en waar de netwerken elkaar kruisen, gelden afwegingsprincipes. Uitgangspunt daarbij is dat plusroutes boven hoofd- en basisroutes gaan. Daarnaast spelen de omvang van verkeersstromen en de mate waarin voldaan wordt aan toetswaarden een rol bij het toedelen van schaarse ruimte in straten en van prioriteit op kruisingen.

Er zijn meerdere aanleidingen denkbaar voor aanpassing van het beleidskader, zoals onderdelen van het Plusnet of Hoofdnet. De aanpassingen van de netwerkkarten wordt gebaseerd op bestuurlijke besluitvorming over ruimtelijke of infrastructurele ontwikkelingen waarbij daadwerkelijk zicht is op concrete uitvoering. De gemeente, in de rol van functioneel, juridisch en technisch wegbeheerder, is verantwoordelijk voor de benodigde afwegingen.



CIRIO
1939

Wok Huis

WOK HUIS

Knippen
€ 13,=
SELECTIVE

U bent welkom
zonder afspraak

Knippen
€ 13,=
SELECTIVE

BZ-TL-26

GPU 37UA

Inleiding

1.1 Waarom een Beleidskader Verkeersnetten?

Mobiliteit is belangrijk voor de Amsterdamse economie en voor de ontplooiing van mensen in de stad. Infrastructuur verbindt verschillende gebieden binnen en buiten de stad en heeft een belangrijke ruimtelijk structurerende invloed. Maar verkeer neemt relatief veel ruimte in, kan voor overlast en onveiligheid zorgen en vormt soms ook een barrière tussen gebieden.

Dit alles is een goede reden om een beleidskader voor de verschillende verkeersnetten in Amsterdam te formuleren. Dat geeft richting aan het beleid om een goede bereikbaarheid van en in de stad te garanderen en overlast en nadelen van grote verkeersstromen te beperken

In 2005 is er voor het eerst een Beleidskader Hoofdnetten vastgesteld. Dit vloeide voort uit een Bestuursakkoord Stad en Stadsdelen. Daarin was afgesproken dat de centrale stad concrete voorstellen zou doen voor de stedelijke regie op de hoofdnetten voor de auto, de fiets en het openbaar vervoer. Vóór 2005 werden de hoofdnetten vastgesteld in Structuurplannen.

Scherpere keuzes

Amsterdam is sinds het vaststellen van het Beleidskader Hoofdnetten in 2005 flink gegroeid en ook het bezoek aan de stad is sterk toegenomen. Daarom is in 2013 de MobiliteitsAanpak Amsterdam

vastgesteld als beleidskader voor het mobiliteitsbeleid tot 2025. Naast bereikbaarheid en veiligheid is aantrekkelijkheid toegevoegd aan de hoofdoelen van het verkeers- en vervoerbeleid. In deze lijn past ook de keuze om, naast netwerken voor auto, openbaar vervoer en fiets, een voetgangersnetwerk te benoemen. Hiermee geven we invulling aan de ambitie om voldoende en aantrekkelijke loop- en verblijfsruimte te creëren in de drukste delen van de stad. Omdat we scherpere keuzes moeten maken in de toewijzing van ruimte, is een deel van de infrastructuur aangewezen als Plusnet. Een Plusnet heeft de hoogste prioriteit bij de verdeling van de (schaarse) ruimte in (smalle) straten en bij de toekenning van voorrang op kruisingen waar de verschillende netwerken van de auto, het openbaar vervoer, de fiets of de voetganger elkaar tegenkomen. Zo is de Stadhouderskade bedoeld om het autoverkeer om het centrum te leiden, is de Weesperzijde een belangrijke noord-zuidfietsverbinding, is de Rozengracht een belangrijke oost-westtramverbinding en zijn de Negen Straatjes bedoeld voor voetgangers.

In 2015 is de UitvoeringsAgenda Mobiliteit vastgesteld waarin we voortbouwen op de principes van de MobiliteitsAanpak en keuzes maken voor ruimte en kwaliteit voor alle vervoersvormen in de stad. In de Uitvoeringsagenda gaat het onder meer om veranderingen door de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn (minder streekbussen in de binnenstad), om vervanging van parkeerplaatsen op straat door parkeergarages, minder auto's in het Centrum en om andere prioriteiten op kruisingen.

Verder zijn in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam ambities geformuleerd in de Lijnennetvisie Openbaar Vervoer en de Investeringsagenda's Fiets, Openbaar Vervoer en Weg. In het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam staan de regionale beleidsdoelen voor de fiets, het openbaar vervoer en autoverkeer. Deze zijn de basis voor medefinanciering vanuit de Vervoerregio Amsterdam.

Alle bovengenoemde documenten vormen de basis voor dit Beleidskader Verkeersnetten. Het beleidskader wordt zo nodig herzien op basis van bestuurlijke besluiten (zie hoofdstuk 7). Het Beleidskader Verkeersnetten vervangt het Beleidskader Hoofdnetten uit 2005 en de netwerkkaarten vervangen de Plusnetkaarten uit de MobiliteitsAanpak Amsterdam die is vastgesteld op 13 juni 2013.

Beleidskader

In het beleidskader is de indeling van straten en pleinen naar Plusnetten, Hoofdnetten en Basisnetten voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto vastgelegd. Ook is het doel van de verkeersnetten opgenomen en aan welke eisen en toetskwaliteiten ze ten minste moeten voldoen. Het beleidskader is geen investeringsprogramma maar dient vanuit de regierol van de gemeente als basis voor investeringen, herinrichtingsplannen en andere maatregelen om de doorstroming van verkeer te verbeteren. Verbetering in de doorstroming leidt over het algemeen ook tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Het Beleidskader Verkeersnetten zelf is geen 'plan' waar direct effecten op luchtkwaliteit, congestie, veiligheid of geluidscontouren aan te verbinden zijn.

1.2 Uitgangspunten hiërarchie in netwerken

Amsterdam heeft enkele duizenden kilometers wegen, straten en pleinen waar verschillende vormen van verkeer plaatsvinden. Lopen en fietsen gebeurt vrijwel overal. Autogebruik is, met uitzondering van autovrije zones, in een groot deel van de stad mogelijk, maar concentreert zich op doorgaande wegen. En openbaar vervoer blijft beperkt tot een aantal daarvoor aangewezen en geschikte routes.

Op het basisniveau van straten en pleinen in de woonwijken is er meestal sprake van gemengd gebruik, zijn de snelheden laag en is – afgezien van een voor de gebruikers duidelijke inrichting – weinig regulering nodig om de verschillende soorten verkeer in goede banen te leiden. Het zijn de 'haarvaten' van het stedelijke verkeerssysteem die de basis vormen voor de 'hoofd- en slagaders', de meer doorgaande wegen. Op die doorgaande wegen is vanwege de grotere stromen en de hogere snelheden wel regulering nodig. Dit om te voorkomen dat verkeerssoorten elkaar teveel hinderen, wat leidt tot onveiligheid en een slechte en/of onbetrouwbare doorstroming van verkeer.

Volledige scheiding van verkeersstromen kan op de wat langere termijn een optie zijn en is op sommige plekken in de stad zelfs de enige toekomstvaste oplossing voor doorstroomproblemen. Echter, in een oude stad als Amsterdam, waarvan een groot deel nooit ontworpen is voor gemotoriseerd verkeer, is volledige scheiding van verkeerssoorten alleen op enkele plaatsen een optie.

Dit vraagt vaak dure infrastructurele ingrepen zoals bruggen en tunnels. Bovendien is de scheiding van verkeersstromen niet overal bevorderlijk voor de sociale veiligheid. Immers, wie 's avonds laat alleen naar huis fietst, komt graag andere weggebruikers tegen.

Als we verkeersstromen niet van elkaar scheiden, moeten we hiërarchie in de netwerken aanbrengen om het aantal situaties waarin verkeersdeelnemers elkaar in de weg zit te beperken. De Plus- en Hoofdnetten, zijn bedoeld om die hiërarchie en structuur aan te brengen in het complexe netwerk van wegen en straten in de stad. De Plus- en Hoofdnetten vergemakkelijken de grote verkeersstromen en zijn bedoeld om de stad bereikbaar te houden en om de bereikbaarheid tussen de verschillende gebieden te garanderen. Omdat Plus- en Hoofdnetten ruimte kosten, kunnen ze in smalle straten slechts beperkt worden gecombineerd.

Onderscheid Plus- en Hoofdnetten

We maken een onderscheid tussen Plus- en Hoofdnetten. In de Plusnetten krijgt de betreffende modaliteit; de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer of de auto, actief prioriteit. Dit gebeurt met toetswaarden voor de doorstroming (snelheden op trajectniveau) waaraan minimaal voldaan moet worden. Ook waar we al voldoen aan de toetswaarde kan verbetering van de huidige kwaliteit gewenst zijn, bijvoorbeeld omdat het onderdeel uitmaakt van een investeringsagenda. Randvoorwaarde daarbij is dat andere plusnetten daardoor niet onder hun toetswaarden uitkomen of onevenredig verslechteren.

In de Hoofdnetten leggen we het accent meer op het behouden van voldoende capaciteit en kwaliteit, gerelateerd aan de functie(s) die het heeft in het netwerk. Als we voor beter functionerende Plusnetten maatregelen moeten nemen, ontzien we de Hoofdnetten zoveel mogelijk. Als dat niet kan, zoeken we naar compensatie voor de verslechtering elders op de hoofdnetroute. Voor de voetganger is de onderverdeling in Plus- en Hoofdnet gekoppeld aan doorstroming en aan type gebruik zoals winkelen.

Het stelsel van Plus- en Hoofdnetten biedt de weggebruiker doorlopende routes over de stadsdeelgrenzen heen. En het verdeelt verschillende verkeerssoorten zodanig dat de doorstroming van het verkeer versterkt wordt, zonder dat verkeersdeelnemers elkaar in de weg zitten. Een goed voorbeeld daarvan is de concentratie van het autoverkeer op de Wibautstraat en de concentratie

van het fietsverkeer op de parallel lopende Weesperzijde. Door wegen en straten optimaal in te richten voor de belangrijkste gebruiker, vergroten we de leefbaarheid in gebieden waar verblijf belangrijker is dan verplaatsing, en wordt de verkeersveiligheid voor de verkeersdeelnemer versterkt. De andere gebruikers van de straat zijn dan meer te zien als 'gast'. Een geschikte inrichting is nodig, maar voor hen geldt minder prioriteit. Bijvoorbeeld de Damstraat is Plusnet voor de voetganger en Hoofdnet voor de fiets. In de ochtendspits is de fiets daar dominant, 's middags en in de weekenden moeten fietsers rekening houden met toeristen die wegens de drukte ook wel op de weg lopen.

De toetswaarden en inrichtingseisen voor de Plus- en Hoofdnetten kunnen verschillen per gebiedstype. Immers, in de (oude) binnenstad zijn de mogelijkheden anders dan in (naoorlogse) gebieden buiten de ring. We monitoren de toetswaarden eens per twee jaar op basis van verschillende metingen zodat eventuele knelpunten tijdig aan het licht komen. Als structureel niet voldaan wordt aan de toetswaarden, kan dat een reden zijn om in te grijpen in de inrichting, het snelheidsregiem of de voorrangssituatie. Investerings in nieuwe verbindingen of gebieden kunnen de aanleiding zijn om het Plus- en/of Hoofdnet op onderdelen te wijzigen.

Uiteraard kunnen we de netwerken van Plus- en Hoofdnetten niet los van elkaar zien. Het voetgangersnetwerk is in belangrijke mate de basis voor alle andere netwerken, omdat bij vrijwel elke

verplaatsing een deel te voet wordt afgelegd. Ook de combinatie fiets en openbaar vervoer komt vaak voor en maakt het nodig om netwerken op elkaar af te stemmen.

Idealiter overlappen de Plus- en Hoofdroutes elkaar zo min mogelijk in te smalle straten. Toch gebeurt dit af en toe, vooral in drukke winkelstraten binnen de ring, zoals de Overtoom en de Linnaeusstraat. Dit zijn voorbeelden van stadsstraten die tot bloei zijn gekomen omdat het drukke invalswegen voor auto en openbaar vervoer zijn, historisch zo gegroeid dus. Voor fietsers en voetgangers is de aanwezigheid van veel winkels, voorzieningen enzovoorts juist de reden van voorkeur voor deze routes. Vooral in dit type straten is een zorgvuldige afweging van de verschillende belangen nodig (zie hoofdstuk 6).

Voor Plus- en Hoofdnetten gelden hele specifieke eisen vooral van belang voor de stad als geheel en soms van lokaal belang. Op het Basisnet gelden minimeisen voor de ontsluiting van adressen, inrichting en veiligheid, maar stedelijke kaders in de vorm van toetskwaliteiten op het gebied van doorstroming en betrouwbaarheid zijn hier niet van toepassing. Het gaat in het Basisnet vooral om woonstraten en ontsluitingswegen in kleinere werkgebieden. In dit type straten staan de leefkwaliteit en veiligheid centraal.

1.3 Relatie met andere beleidsdocumenten

Het Beleidskader Verkeersnetten bouwt voort op het Beleidskader Hoofdnetten en vervangt dit beleidskader uit 2005. Het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam komt voort uit eerder door de gemeente vastgestelde beleidsdocumenten en heeft invloed op andere documenten. Het schema op de volgende pagina laat deze relatie tussen de documenten zien, maar is niet limitatief.

Structuurvisie Amsterdam Economisch sterk en Duurzaam

Het ruimtelijk beleid van Amsterdam voor de langere termijn is vastgelegd in de Structuurvisie Amsterdam Economisch sterk en Duurzaam uit 2011. Deze visie kijkt vooruit naar 2040.

De MobiliteitsAanpak Amsterdam

De MobiliteitsAanpak Amsterdam is in 2013 vastgesteld en de hoofdlijnen hiervan passen binnen de uitgangspunten van de Structuurvisie. Samen met het Regionale Verkeer en VervoerPlan en de Investeringsagenda's Openbaar Vervoer, Weg en Fiets van de Vervoerregio Amsterdam, vormt de MobiliteitsAanpak Amsterdam het beleidskader voor mobiliteitsbeleid tot 2025.

Agenda Mobiliteit, Duurzaamheid en Balans in de stad

Het huidig college heeft in 2015 drie agenda's vastgesteld: Mobiliteit, Duurzaamheid en Balans in de stad. Deze agenda's bevatten programma's en maatregelen waarmee aan urgente opgaven op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en openbare ruimte gewerkt gaat worden. Ook deze agenda's liggen direct of indirect aan de basis voor het Beleidskader Verkeersnetten.

Afwegingsleidraad en Monitorrapportage

Naast het Beleidskader Verkeersnetten wordt een Afwegingsleidraad ontwikkeld. Deze leidraad biedt praktische ondersteuning aan projectleiders bij het maken van keuzes ten aanzien van verkeersnetten. In een Monitorrapportage wordt beschreven hoe de netwerken functioneren. De Afwegingsleidraad wordt regelmatig aangepast als daar aanleiding toe is. De Monitorrapportage wordt elke twee jaar aan de gemeenteraad gestuurd om in beeld te brengen hoe de verschillende netwerken functioneren.

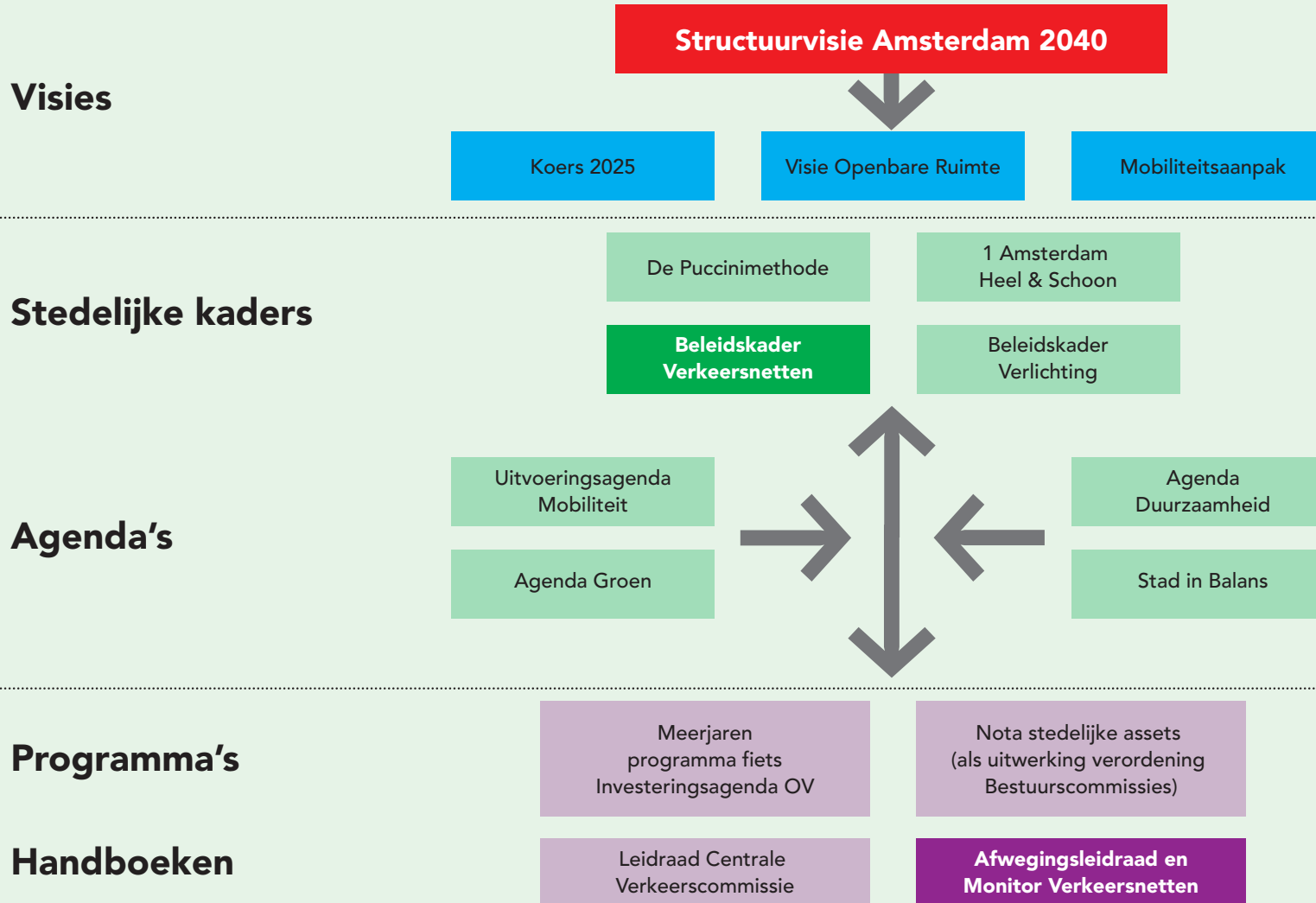
Centrale Verkeerscommissie

Voor de actuele technische inrichtingseisen verwijst het Beleidskader Verkeersnetten naar de Leidraad Centrale Verkeerscommissie (CVC). Ook hierin worden steeds nieuwe inzichten en wettelijke voorschriften verwerkt.

Verordening op de bestuurscommissies 2013

In de Verordening op de bestuurscommissies 2013 is de bevoegdheden- en taakverdeling tussen de centrale stad en de stadsdelen ten aanzien van de verschillende netwerken vastgelegd.

De positionering van het Beleidskader Verkeersnetten (niet limitatief)





?

Voetganger

2.1 Inleiding

Vrijwel elke (stedelijke) verplaatsing begint en eindigt met een stukje lopen. Of het nu naar de openbaar vervoerhalte is of naar de geparkeerde auto of fiets: de eerste en laatste meters worden meestal te voet afgelegd.

Daarnaast zijn er ook nogal wat verplaatsingen die geheel te voet worden afgelegd, door bewoners, maar ook door toeristen en andere bezoekers van de stad. De laatste jaren neemt het aantal voetgangers in de stad toe. Naast een reis van A naar B zijn veel voetgangersverplaatsingen ook een vorm van

(recreatief) verblijf, bijvoorbeeld winkelen. Lang niet elke verplaatsing heeft tot doel om zo snel mogelijk van A naar B te gaan en voor een aantrekkelijke route is een deel van de voetgangers bereid een stukje om te lopen. Daarmee wijkt de voetganger enigszins af van de auto, het openbaar vervoer en de fiets.



2.2 Definitie voetgangersnetwerk

Het voetgangersnetwerk binnen Amsterdam bestaat uit een samenhangend en fijnmazig netwerk van voetgangersroutes te onderscheiden op twee niveaus:

1 Het **Plusnet voetganger** zijn straten en pleinen die zowel een doorgaande functie (een route) als een verblijfsfunctie hebben. Op dit Plusnet met veel publieksfuncties op de begane grond is het de hele dag druk, of zijn er op bepaalde momenten van de dag duidelijk pieken in het aantal voetgangers. Door het wisselende gedrag van de voetganger vraagt het Plusnet om relatief meer ruimte, comfort en kwaliteit. Omdat de verschillen in aantallen voetgangers nogal groot kunnen zijn, is er een grote diversiteit aan eisen waaraan het Plusnet moet voldoen. Deze worden de komende tijd uitgewerkt en daarna in de Leidraad CVC opgenomen.

2 Het **Hoofdnet voetganger** is het netwerk van vooral doorgaande routes van en naar drukke knooppunten. Het gaat bijvoorbeeld om looproutes tussen grote onderwijsinstellingen en trein- en metrostations.

Basisnet

Het **Basisnet voetganger** bestaat uit alle overige straten met woon- en werkadressen en zorgt voor de bereikbaarheid van alle adressen in Amsterdam.

Omdat er over loopstromen in de stad aanzienlijk minder informatie is dan over OV-, auto- en fietsverkeer heeft de selectie van plus- en hoofdnetroutes anders plaatsgevonden dan bij de andere netwerken. Voor het Plusnet is per straat bekeken waar, over een lengte van tenminste 50 meter, relatief veel publiektrekkende voorzieningen (detailhandel, horeca, vrijetijd en maatschappelijk) aanwezig zijn. De hoofdnetroutes bestaan in aanvulling daarop uit de logische verbindingen tussen, van en naar grote publiekstrekkers zoals musea, parken, ziekenhuizen, OV-knooppunten, schoolcomplexen, universiteitscampussen, winkelconcentraties en evenemententerreinen.

2.3 Doelen, criteria en randvoorwaarden

Doelen van het Plusnet en Hoofdnet voetganger zijn:

- het garanderen van voldoende en aantrekkelijke loop- en verblijfsruimte in de drukste delen van de stad;
- aanbod van een betere bereikbaarheid in de omgeving van:
 - permanente grote publiekstrekkingen, zoals musea, parken, ziekenhuizen, kernwinkelgebieden en ov-knooppunten;
 - evenemententerreinen;

door het bieden van:

- effectieve voetgangersruimte;
- voetgangerszones, waarin de voetganger de hoogste prioriteit heeft;
- een logisch opgebouwd voetgangersnetwerk;

dat voldoet aan de volgende randvoorwaarden:

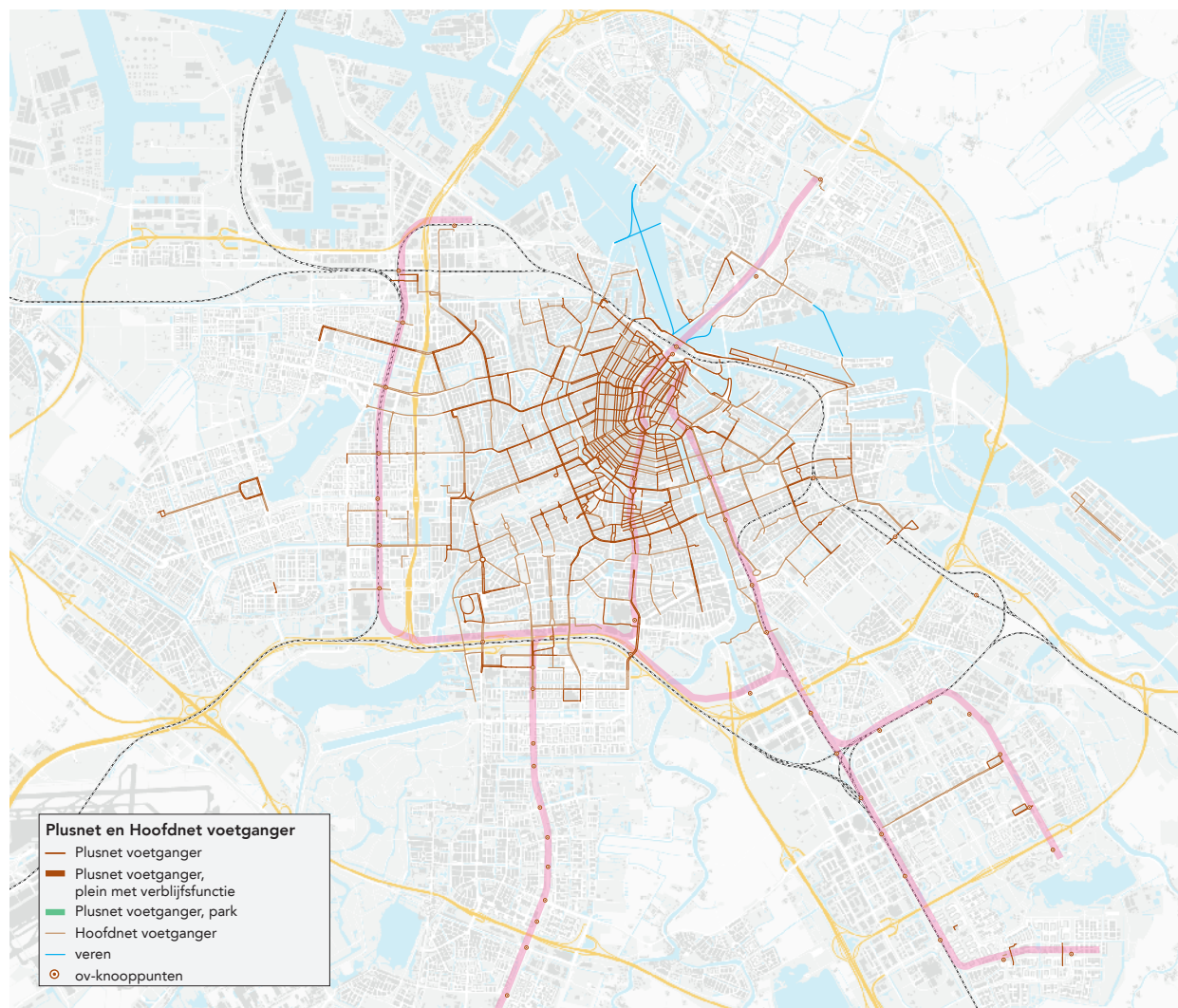
- toegankelijk, zonder hinder van obstakels en moeilijk te overbruggen hoogteverschillen;
- oversteekbaar, zonder verkeersveiligheidsrisico door verschil in snelheid met ander verkeer;
- logisch verbonden, met aansluitende looproutes;
- sociaal veilig, zowel subjectief als objectief;
- mooi, schoon en heel;
- met goede zichtlijnen, waardoor de oriëntatie gemakkelijk gaat.

	Plusnet voetganger	Hoofdnet voetganger
Karakteristiek	Verbinden en verblijven	Verbinden en toegang geven tot OV
Ambitie	Aantrekkelijke en comfortabele looproutes en verblijfsruimtes	Rechtstreekse en comfortabele looproutes
Toetswaarde snelheid	Voorkomen knellende voetgangersstromen	
Wensbeeld Inrichting	Obstakelvrij en zie Leidraad Centrale Verkeerscommissie	
Gewenste Breedte	Maten vrije breedte naar druktegraad, zie: Leidraad CVC	
Comfortabel	Vlak	
Eisen Toegankelijk	Zie: Leidraad Centrale Verkeerscommissie* (maten vrije breedte naar druktegraad nog vast te leggen)	
Eisen sociaal veilig	Zie: Richtlijn Openbare verlichting NSW en leidraad CVC	
Herkenbaar	Zie: Inrichtingseisen Leidraad CVC	
Verkeersveilig	Zie: Inrichtingseisen Leidraad CVC	
Goed onderhouden	Zie: Beleidskader Beheer; Richtlijn Openbare verlichting NSW	

2.4 Kaart Plusnet en Hoofdnet voetganger met toelichting

Het Plus- en Hoofdnet voetganger is gebaseerd op het percentage aanwezigheid van bezoekersfuncties (Plusnet) en aanvullende logische routes tussen belangrijke attracties en OV-knooppunten. Over het actuele gebruik van voetgangersroutes in de stad is, in vergelijking tot de andere netwerken in dit beleidskader, weinig bekend.

Met gegevens uit het monitorprogramma zal dit netwerk verder aangescherpt worden. Dat kan leiden tot een update van bijgaande kaart. Daarnaast zullen de consequenties van (grootschalige) ruimtelijke ontwikkelingen op de kaart worden gezet als daar concrete bestuurlijke keuzes over zijn gemaakt en besloten is tot realisatie.

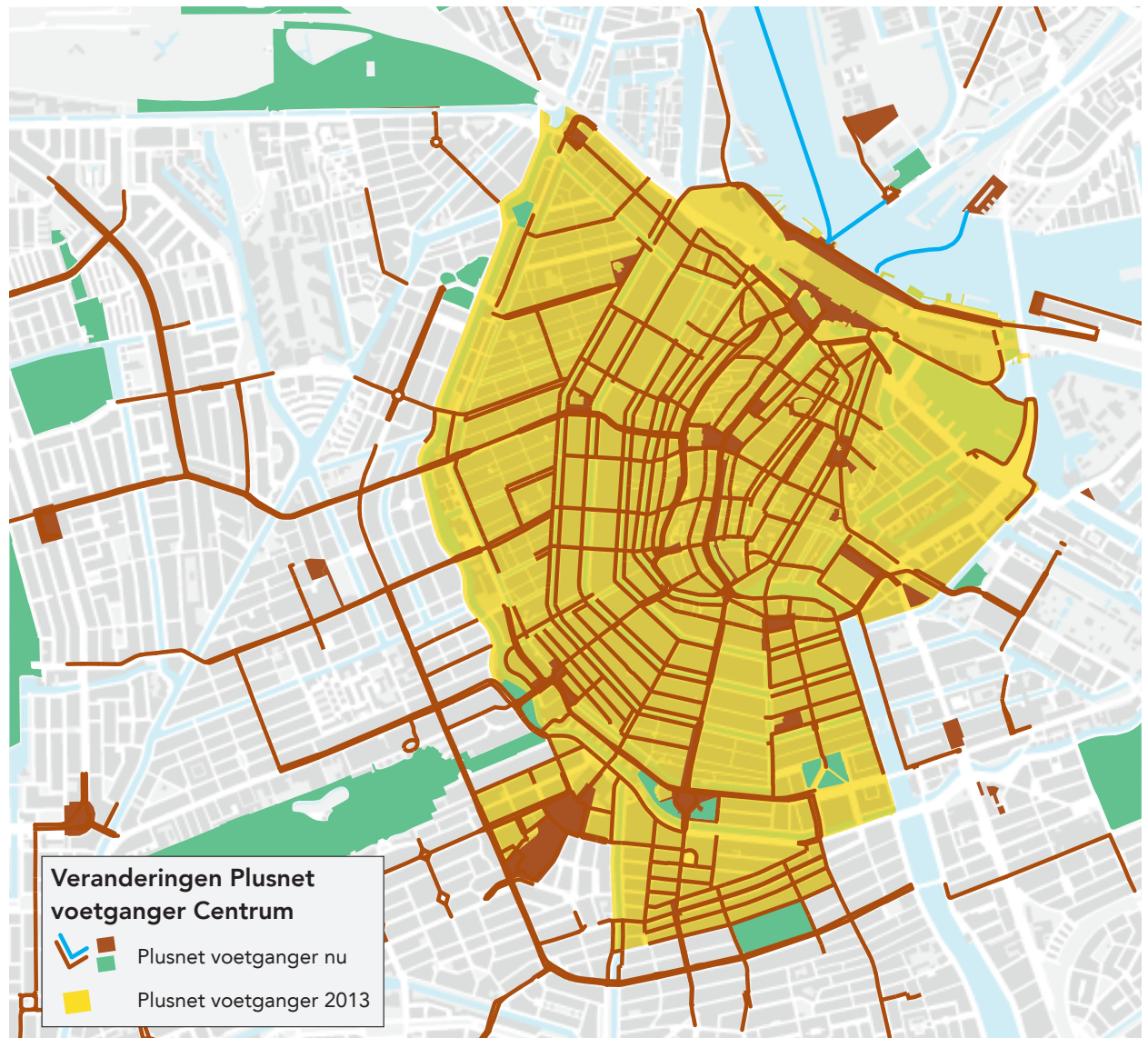


2.5 Belangrijkste wijzigingen netwerkkaart

In het beleidskader van 2005 was geen voetgangersnet opgenomen. Inmiddels is duidelijk dat mede door de toename van het toerisme in de stad het aandeel van de voetganger in de dagelijkse verplaatsingen toeneemt. Alleen al onder inwoners en Nederlandse bezoekers is het aantal verplaatsingen te voet in Amsterdam de afgelopen 10 jaar met bijna 20% toegenomen. Met bijna 600.000 verplaatsingen per werkdag is het aandeel van de voetganger in de verplaatsingen van, naar en binnen de stad nu zo'n 22%.

In de Mobiliteitsaanpak Amsterdam van 2013 is mede met het oog op de te verwachten verdere groei voor het eerst ook een Plusnet voetganger opgenomen. Dit is deels gedaan in de vorm van concrete routes in straten met veel bezoekersfuncties en deels in de vorm van gebieden in de belangrijkste centra met veel bezoekers.

In dit beleidskader is dit Plusnet voetganger, gezien het groeiende belang van kwalitatief goede voetgangersruimte, verder uitgewerkt en verfijnd. Bijgaande kaart laat zien hoe het uitgewerkte Plusnet voetganger in het centrumgebied is aangescherpt ten opzichte van het netwerk in de MobiliteitsAanpak Amsterdam. Buiten het centrumgebied zijn meer subcentra toegevoegd en zijn drukke routes tussen attractiepunten en openbaar vervoerknooppunten aangevuld. De toetswaarden voor kwalitatief goede voetgangersroutes zijn nog in ontwikkeling.





Fiets

3.1 Inleiding

Het fietsgebruik is de afgelopen jaren aanzienlijk toegenomen, vooral in het gebied binnen de Ring A10 ten zuiden van het IJ. De komst van de e-bike vergroot de actieradius van de fiets, waardoor ook het fietsverkeer buiten de ring en van en naar de buurgemeenten toeneemt.

Een fijnmazig samenhangend netwerk van kwalitatief goede, comfortabele aaneengesloten en veilige fietsroutes is een belangrijke voorwaarde voor verdere groei van het fietsgebruik, zowel binnen als buiten de Ring A10.



3.2 Definitie fietsnetwerk

Het fietsnetwerk binnen Amsterdam bestaat uit een samenhangend en fijnmazig netwerk van veilige fietspaden, fietsstroken of fietsstraten waar snel, veilig en comfortabel gefietst kan worden.

1 Het **Plusnet fiets** is het netwerk met de belangrijkste doorgaande fietsverbindingen die zeer intensief worden gebruikt. Het zijn de belangrijkste verbindingen tussen stadsdelen en met de regionale fietsroutes naar aangrenzende gemeenten en de groen- en recreatiegebieden rondom de stad. Fietsers moeten snel, veilig en comfortabel van A naar B kunnen fietsen. Voorwaarde daarbij is dat fietsers weinig hinder hebben van overige verkeersdeelnemers, snel kunnen doorstromen bij kruispunten en dat er voor fietsers voldoende ruimte is om elkaar te passeren. Denk aan vrijliggende fietspaden of fietsstraten waar de auto te gast is.

2 Het **Hoofdnet fiets** is een fijnmazig fietsnetwerk dat intensief wordt gebruikt. Het ontsluit de woon- en werkgebieden en voorzieningen in Amsterdam. Het netwerk bestaat uit vrijliggende fietspaden en, als dat niet mogelijk is, uit fietsstroken van voldoende breedte gecombineerd met margestroken.

Basisnet

De overige fietsroutes maken deel uit van het Basisnet. Dit zijn minder intensief gebruikte routes. Het zijn geen doorgaande routes, maar routes die zorgen voor de toegankelijkheid van buurten. Vaak zijn het buurtstraten zonder specifieke infrastructuur voor fietsers. Randvoorwaarde in deze straten is dat fietsers hier veilig kunnen fietsen. Dit betekent onder andere dat er relatief weinig ander verkeer is.

3.3 Doelen, criteria en randvoorwaarden

Doelen van het Plusnet en Hoofdnet fiets zijn:

- stimuleren van het dagelijkse fietsgebruik;
- garanderen van de bereikbaarheid van de stad, de stadsdelen en aangrenzende gemeenten;
- garanderen van de bereikbaarheid van stedelijke bestemmingen en de belangrijkste treinstations;
- gebruik van de plusnetroutes als recreatieve en toeristische verbindingen vanuit de stad naar de groengebieden;

door het bieden van:

- snelle en comfortabele fietsroutes;
- een logisch, herkenbaar en samenhangend netwerk;

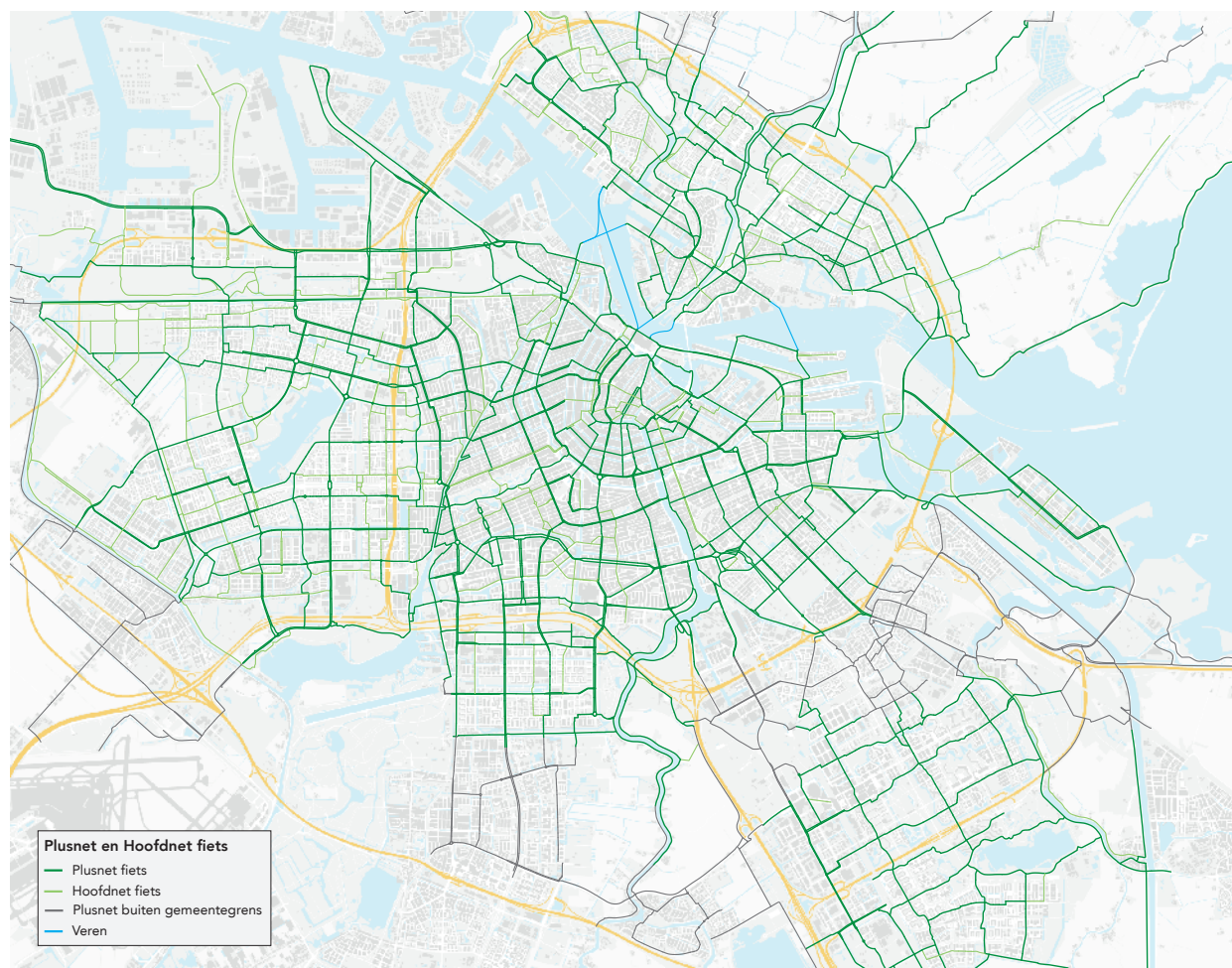
dat voldoet aan de volgende randvoorwaarden:

- het is verkeersveilig (met name voor fietsers);
- het is sociaal veilig;
- het is goed te beheren en te onderhouden.

	Plusnet fiets	Hoofdnet fiets
Karakteristiek	Doorfietsroutes	Hoofdroutes
Ambitie	Snel en comfortabel door de stad	Comfortabel door de stad
Toetswaarde snelheid	Trajecetsnelheid km/u Binnen Ring A10, excl. Noord: > 15,1 Buiten Ring A10 en Noord: > 16	
Wensbeeld inrichting	Gebiedsontsluitingswegen, afhankelijk van intensiteiten: Fietspaden Visueel van het autoverkeer gescheiden stroken Erftoegangswegen met relatief veel fietsers: Fietsstroken Autoluwe fietsstraat Autoluwe 30km/u-straat	Gebiedsontsluitingswegen, afhankelijk van intensiteiten: Fietspaden Visueel van het autoverkeer gescheiden stroken Erftoegangswegen met relatief veel fietsers: Fietsstroken Autoluwe fietsstraat Autoluwe 30km/u-straat
Gewenste Breedte	Zie: Leidraad CVC	
Comfortabel	Vlak	
Eisen Toegankelijk	Zie: Leidraad Centrale Verkeerscommissie, normen Hoofdnet	
Eisen sociaal veilig	Zie: Richtlijn Openbare verlichting NSW en leidraad CVC	
Herkenbaar	Zie: Inrichtingseisen Leidraad CVC	
Voldoet technisch	Zie: Leidraad CVC	
Verkeersveilig	Zie: Inrichtingseisen Leidraad CVC	
Goed onderhouden	Zie: Beleidskader Beheer; Richtlijn Openbare verlichting NSW	
Gladheidsbestrijding	Zie: Beleidskader gladheidsbestrijding Amsterdam 2012	

3.4 Kaart Plusnet en Hoofdnet fiets met toelichting

Op het Plus- en Hoofdnet fiets kan snel, veilig en comfortabel gefietst worden. Aanpassingen van de netwerken worden pas op de kaart gezet als daar bestuurlijke besluiten over zijn genomen. Gezien de lange bouwtijd van grootschalige infrastructurele werken, zoals de ondertunneling van de A9 Gaasperdammerweg en ZuidasDok, worden de wijzigingen pas op de kaart verwerkt als de realisatie (vrijwel) voltooid is.

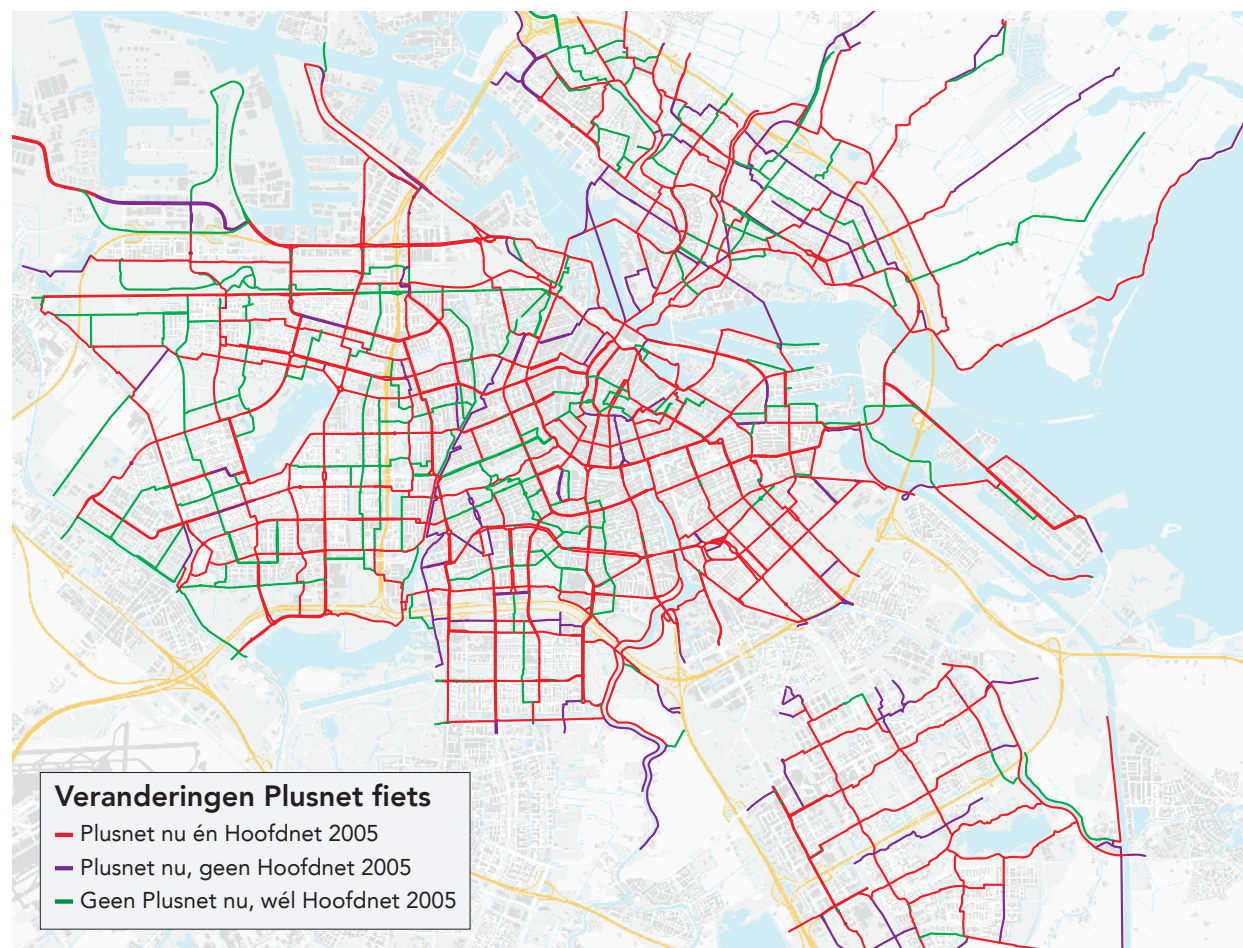


3.5 Belangrijkste wijzigingen fiets

In het beleidskader van 2005 is een fijnmazig Hoofdnet fiets opgenomen. Sinds 2005 is het aandeel van de fiets in het totale aantal verplaatsingen van, naar en binnen de stad met 11 % toegenomen. Dagelijks gaat het om zo'n 670.000 verplaatsingen, exclusief de fietsritten in het voor- en natransport voor het openbaar vervoer. De fiets heeft daarmee een marktaandeel van 25%. In de MobiliteitsAanpak Amsterdam is een Plusnet fiets aangewezen dat ongeveer 60% van de het Hoofdnet uit 2005 besloeg.

Voor dit nieuwe beleidskader is het Plusnet fiets vooral buiten het centrumgebied uitgebreid en aangepast aan de regionale routes van de Vervoerregio Amsterdam. En op basis van de uitkomsten van de nationale Fietstelweek (een grootschalig onderzoek naar het dagelijkse fietsgedrag van Nederlanders) zijn de toetswaarden bepaald om de doorstroming van de fiets te verbeteren.

Bijgaande kaart geeft weer hoe het nieuwe Plusnet fiets zich verhoudt tot het oude Hoofdnet fiets. Het Plusnet fiets is veel groter dan de andere plusnetten omdat de fietser het beste gediend is met een fijnmazig netwerk om onnodig omrijden te voorkomen.





4

Openbaar Vervoer

4.1 Inleiding

Openbaar vervoer is een ruimte-efficiënte en schone vorm van vervoer voor grote stromen mensen in de stad. Het openbaar vervoer speelt in Amsterdam een belangrijke rol in de spits, maar door het toenemende toerisme in de stad zeker ook daarbuiten en ook in het weekend. Verbetering van het openbaar vervoer is nodig om de stad in de toekomst, bij verdere groei van inwoners en bezoekers, bereikbaar te houden.

Daarnaast ligt er een bezuinigingsopgave van het Rijk op de exploitatiesubsidie voor het openbaar vervoer. Deze twee opgaven vormen de basis voor de in de Investeringsagenda Openbaar Vervoer beschreven ambitie om het openbaar vervoer in de stad te versnellen en de betrouwbaarheid te verbeteren.

De gemeente Amsterdam is als wegbeheerder en als beheerder van de lokale spoorinfrastructuur medeverantwoordelijk voor de kwaliteit van het stedelijke openbaarvervoernetwerk. Door de benoeming van een Plus- en Hoofdnet openbaar vervoer laat de gemeente zien waar welk kwaliteitsniveau voor de Amsterdamse infrastructuur minimaal gewenst is.

De trajecten waar nog niet voldaan wordt aan de toetswaarde voor snelheid of betrouwbaarheid hebben een hoge prioriteit in de Investeringsagenda Openbaar Vervoer, maar ook op andere trajecten streven we naar een betere doorstroming en betrouwbaarheid.



4.2 Definities netwerk openbaar vervoer

Het totale openbaarvervoernetwerk binnen Amsterdam bestaat uit een samenhangend stelsel van spoorwegen, metrolijnen, tram- en busroutes, die gezamenlijk voorzien in een goede OV-bereikbaarheid in en van en naar de stad. De trein- en metrotracés bieden snelle, betrouwbare verbindingen voor de grootste reizigersstromen. Omdat ze volledig kruisingsvrij zijn ten opzichte van stedelijke wegen, straten en pleinen vallen ze buiten dit Beleidskader Verkeersnetten. Voor het metrosysteem en het tramnet is de gemeente beheerder binnen de kaders die de Vervoerregio Amsterdam in onder meer de Visie Lokaal Spoor gesteld heeft.

De intensief gebruikte tram- en busroutes vormen samen het overige stedelijk openbaar vervoernetwerk dat naast die van metro en trein twee niveaus kent.

1 Het **Plusnet openbaar vervoer** bestaat uit de belangrijkste tram- en busroutes die, aanvullend op het spoor- en metronetwerk, de hoofdstromen tussen de verschillende stadsdelen met elkaar en met het spoor- en metronetwerk verbinden. Het accent binnen dit Plusnet ligt op het mogelijk maken van hoge rijfrequenties, goede doorstroming en een hoge mate van betrouwbaarheid.

2 Het **Hoofdnet openbaar vervoer** bestaat uit alle overige tram- en busroutes waar minstens zes keer per drukste spitsuur per richting gereden wordt. Voor dit Hoofdnet ligt het accent op het behouden en waar mogelijk verhogen van de betrouwbaarheid en het behoud van rijsnelheden op routeniveau.

Basisnet

De routes waar bussen met een frequentie van minder dan zes keer per uur per richting (drukste spitsuur) rijden en de straten met tramrails waar alleen incidenteel trams rijden (routes naar remises, calamiteitenroutes en omrijroutes bij evenementen) behoren tot het Basisnet.

4.3 Doelen, criteria en randvoorwaarden

Doelen Plusnet en Hoofdnet OV:

- ontsluiting en verbinding van de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties, waaronder trein en metrostations;

door het bieden van:

- een tram- en busnetwerk waarop een frequent, snel en betrouwbaar OV-aanbod mogelijk is dat voorziet in de behoefte van verschillende typen reizigers;

dat voldoet aan de volgende randvoorwaarden:

- duurzaam verkeersveilig;
- sociaal veilig en toegankelijk;
- goed te beheren en te onderhouden;
- duurzaam exploiteerbaar.

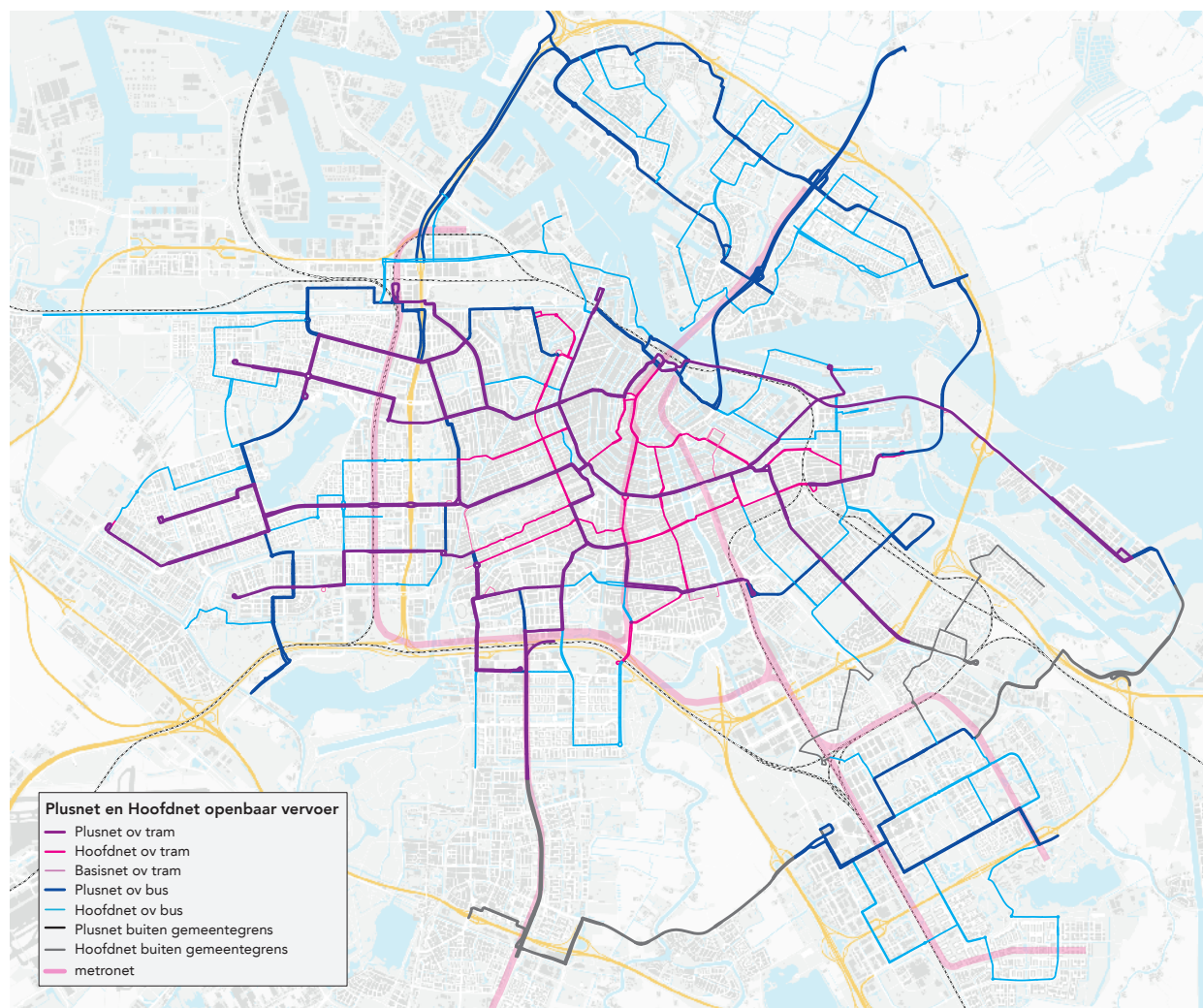
¹ Bruto snelheid is inclusief halteren

² Het betrouwbaarheidsgetal geeft weer in welke mate de snelheid afwijkt van het gemiddelde en is gebaseerd op de ('netto') snelheid tussen de haltes.

	Plusnet openbaar vervoer	Hoofdnet openbaar vervoer
Karakteristiek	Snelle doorgaande routes	Ontsluitende en toeleidingsroutes
Ambitie	Snel, betrouwbaar en efficiënt in en van/naar/door de stad	Betrouwbaar en efficiënt door de stad
Toetswaarde snelheid	Bruto trajectnelheid km/u) ¹ : <ul style="list-style-type: none"> ■ Centrum (s100 en daarbinnen) > 15 ■ Binnen Ring A10, excl. Noord, excl. Centrum > 18 ■ Buiten Ring A10 en Noord > 20 	Handhaven snelheid op trajectniveau
Toetswaarde betrouwbaarheid	Betrouwbaarheidsgetal) ² < 1,25	Behoud en waar mogelijk verhogen betrouwbaarheid op trajectniveau
Wensbeeld Inrichting	Vrije baan	Vrije baan of (beperkt) mengen met aandacht voor betrouwbaarheid/veiligheid
Gewenste Breedte	Zie: Leidraad Centrale Verkeerscommissie	
Comfortabel	Alleen OV-vriendelijk snelheidsremmende maatregelen en zie: Leidraad Centrale Verkeerscommissie	
Eisen Toegankelijk	Zie: Leidraad Centrale Verkeerscommissie	
Eisen sociaal veilig	Zie: Richtlijn Openbare verlichting NSWV en leidraad CVC	
Herkenbaar	Zie: Leidraad Centrale Verkeerscommissie	
Voldoet technisch	Zie: Leidraad CVC, Integraal Programma van eisen tram	
Verkeersveilig	Zie: Inrichtingseisen Leidraad CVC	
Goed onderhouden	IPVE-tram, Beleidskader Beheer, Richtlijn Openbare verlichting NSWV	
Gladheidsbestrijding	Zie: Beleidskader gladheidsbestrijding Amsterdam 2012	

4.4 Kaart Plusnet en Hoofdnet openbaar vervoer met toelichting

Bij de kaart voor het Plus- en Hoofdnet openbaar vervoer is geanticipeerd op het toekomstige lijnennet door de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. Ook de voorziene route van de Westtangent is al opgenomen op de kaart. Eventuele nieuwe openbaarvervoertracés die samenhangen met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, worden pas op de kaart gezet als daar bestuurlijke besluiten over zijn genomen.



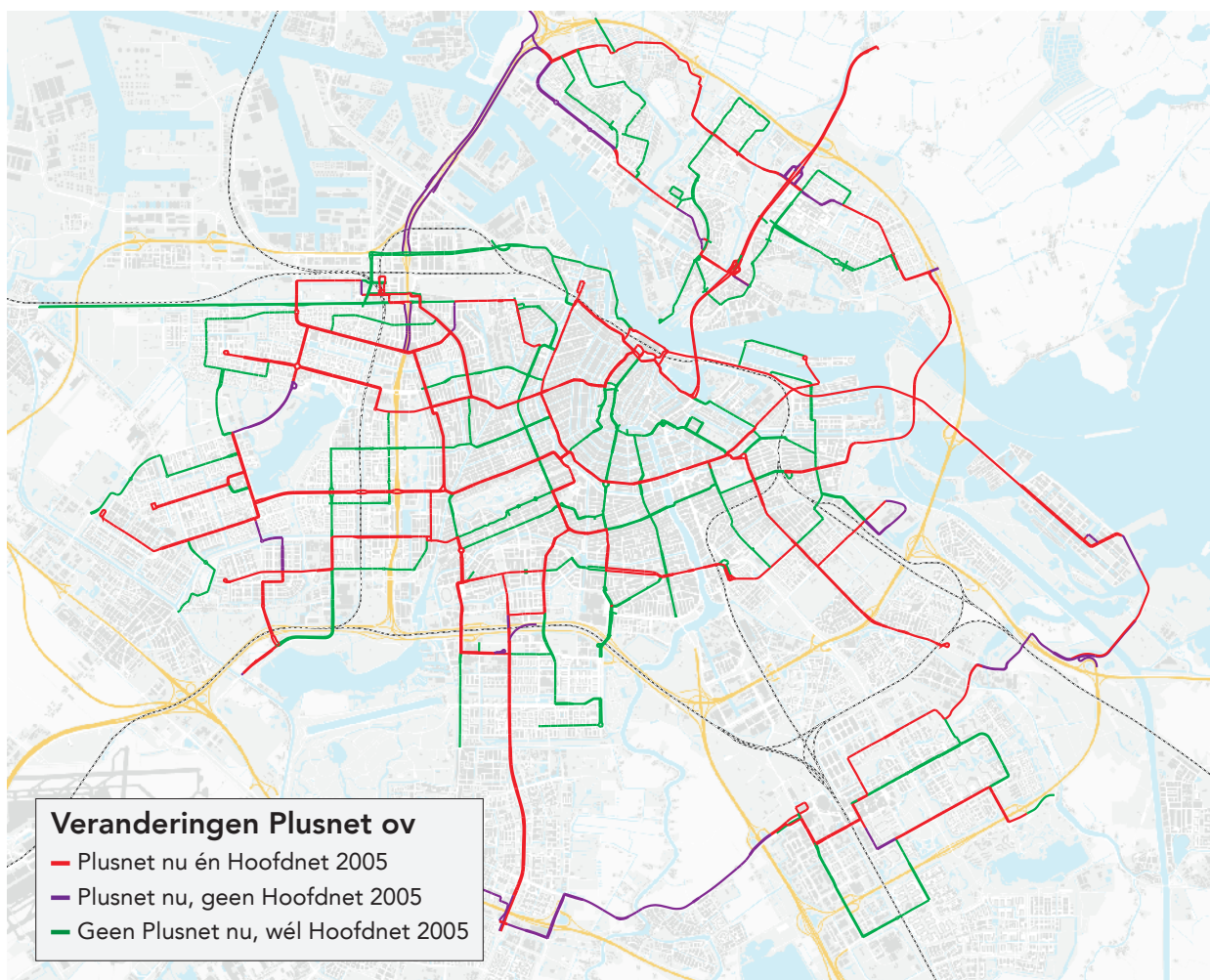
4.5 Belangrijkste wijzigingen openbaar vervoer

In het beleidskader van 2005 was een uitgebreid Hoofdnet openbaar vervoer opgenomen, bestaande uit deelnetwerken voor tram en bus. Aan dit netwerk zijn minimum toetswaarden voor snelheid verbonden van 15 km/u in de vooroorlogse stad en 20 km/u in de naoorlogse stad. Voor betrouwbaarheid is destijds geen toetswaarde vastgesteld.

Sinds 2005 is het aandeel van het openbaar vervoer (inclusief trein en streekvervoer) van, naar en binnen Amsterdam min of meer stabiel gebleven. Dagelijks gaat het om 590.000 verplaatsingen. Het openbaar vervoer heeft daarmee een marktaandeel van 22%. In het Amsterdamse bus- en tramnet heeft er een verschuiving plaatsgevonden, waarbij Amsterdammers wat minder gebruik maken van bus, tram en metro en toeristen juist steeds meer. Per saldo leidt dat de laatste jaren weer tot een toename van het openbaar vervoergebruik in de stad.

In het kader van de MobiliteitsAanpak Amsterdam is in 2013 in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam een selectiever Plusnet aangewezen om daarop de verwachte groei zo goed en efficiënt mogelijk te realiseren en op andere routes meer ruimte te maken voor andere modaliteiten.

Dit Plusnet is opgenomen in dit Beleidskader. Daarbij is met het oog op de Investeringsagenda Openbaar Vervoer de toetswaarde in het gebied



tussen de Ring A10 en de S100 verhoogd van 15 naar 18 km/u. Bijgaande kaart laat zien wat de verschillen met het oude hoofdnet zijn. Met name in het Centrum en in het invloedsgebied van de

Noord/Zuidlijn zijn er bovengronds minder plusroutes dan voorheen. Dit zijn vrijwel altijd hoofdroutes.



akhouse Roos



Station
Leidschendam

GVB

CITIA

TRILLING

GJ-087-B

64-BFG-5

Auto

5.1 Inleiding

Het gebruik van de personenauto in Amsterdam neemt in relatieve zin af, maar het absolute aantal verplaatsingen per auto van, naar en in Amsterdam zal verder toenemen. Een goede bereikbaarheid per auto blijft noodzakelijk voor het maatschappelijk en economisch functioneren van de stad. Met name de stedelijke distributie is voor een groot deel afhankelijk van het autonetwerk. Maar ook de nood- en hulpdiensten zijn voor het uitvoeren van hun (wettelijke) taken afhankelijk van de weg.

De bereikbaarheid van plekken in de stad kan op niveau blijven door het autoverkeer zoveel mogelijk te concentreren op een beperkt aantal wegen met een goede doorstroomkwaliteit. Het Plusnet en het Hoofdnet van de auto dragen bij aan de scheiding van verkeers- en verblijfsfuncties en bevorderen de verkeersveiligheid. Hoe beter de doorstroming op het Plusnet auto en Hoofdnet auto is, hoe rustiger de overige wegen zijn. Dit betekent dat voor met name de corridors gestreefd wordt naar zo min mogelijk kruisingen, aansluitingen en afslagbewegingen.

Het gaat hierbij niet alleen om een goede doorstroming overdag of in de reguliere spitsperiodes, maar ook om een acceptabele doorstroming in situaties waarbij delen van het autonetwerk niet beschikbaar zijn of wanneer er extra verkeer is door evenementen op

evenementenlocaties als RAI en in Zuidoost (robuust netwerk). Het beschikbare autonetwerk wordt steeds beter benut door de inzet van (regionaal) verkeersmanagement. Hierbij hebben vooral de Pluscorridors een essentiële rol. Deze aspecten spelen een rol bij de afwegingen die gemaakt moeten worden.



5.2 Definitie autonetwerk

Het Amsterdamse autonetwerk bestaat uit een samenhangend stelsel van gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen dat aansluit op het rijkswegennet, provinciale wegen en belangrijke wegen van aangrenzende gemeenten. Dit autonetwerk voorziet in een goede autobereikbaarheid in en van de stad.

De Amsterdamse wegen waar veel autoverkeer gebruik van maakt en waar ook veel verkeer tussen de verschillende stadsdelen gebruik van maakt, vormen het Plusnet en het Hoofdnet auto.

1 Het **Plusnet auto** bestaat uit drukke wegen met veel doorgaand autoverkeer en sluit aan op het rijkswegennet en de hoofdroutes van omliggende gemeenten. Bij het Plusnet auto ligt het accent op een goede doorstroming. Het bevat de belangrijkste routes voor het goederenvervoer, bestaat uit wegen met weinig andere functies en vormt een sluitend netwerk.

Binnen het Plusnet auto hebben een aantal trajecten een extra belangrijke verzamel- en verdeelfunctie: de **Plusnet auto/corridors**. Om ze hiervoor aantrekkelijk genoeg te maken worden strengere eisen gesteld aan de doorstroming dan de rest van het Plusnet auto.

2 Een aantal overige wegen van stedelijk belang zoals de de Middenweg en de Zuiderzeeweg vormt het **Hoofdnet auto**. Dit zijn wegen met een hoge verkeersintensiteit en een hoog percentage doorgaand verkeer, maar iets lager dan de wegen van het Plusnet auto. Het Hoofdnet is gericht op het behouden van capaciteit en doorstroomkwaliteit passend bij de functie van het betreffende deel van het netwerk. Deze wegen worden geacht een functie te kunnen vervullen bij stremmingen op het Plusnet auto.

Basisnet

Alle andere gebiedsontsluitingswegen (maximumsnelheid 50 km/h of meer) en de erftoegangswegen (maximumsnelheid 30 km/h of minder) behoren tot het Basisnet.

5.3 Doelen, criteria en randvoorwaarden

Doelen van het Plusnet en Hoofdnet auto zijn:

- het garanderen van de bereikbaarheid in de stad en van en naar de stad;
- het concentreren van het doorgaande autoverkeer op de daarvoor meest geschikte wegen;

door het bieden van:

- een logisch opgebouwd netwerk van autoroutes;
- met een goede doorstroming en betrouwbare reistijden.

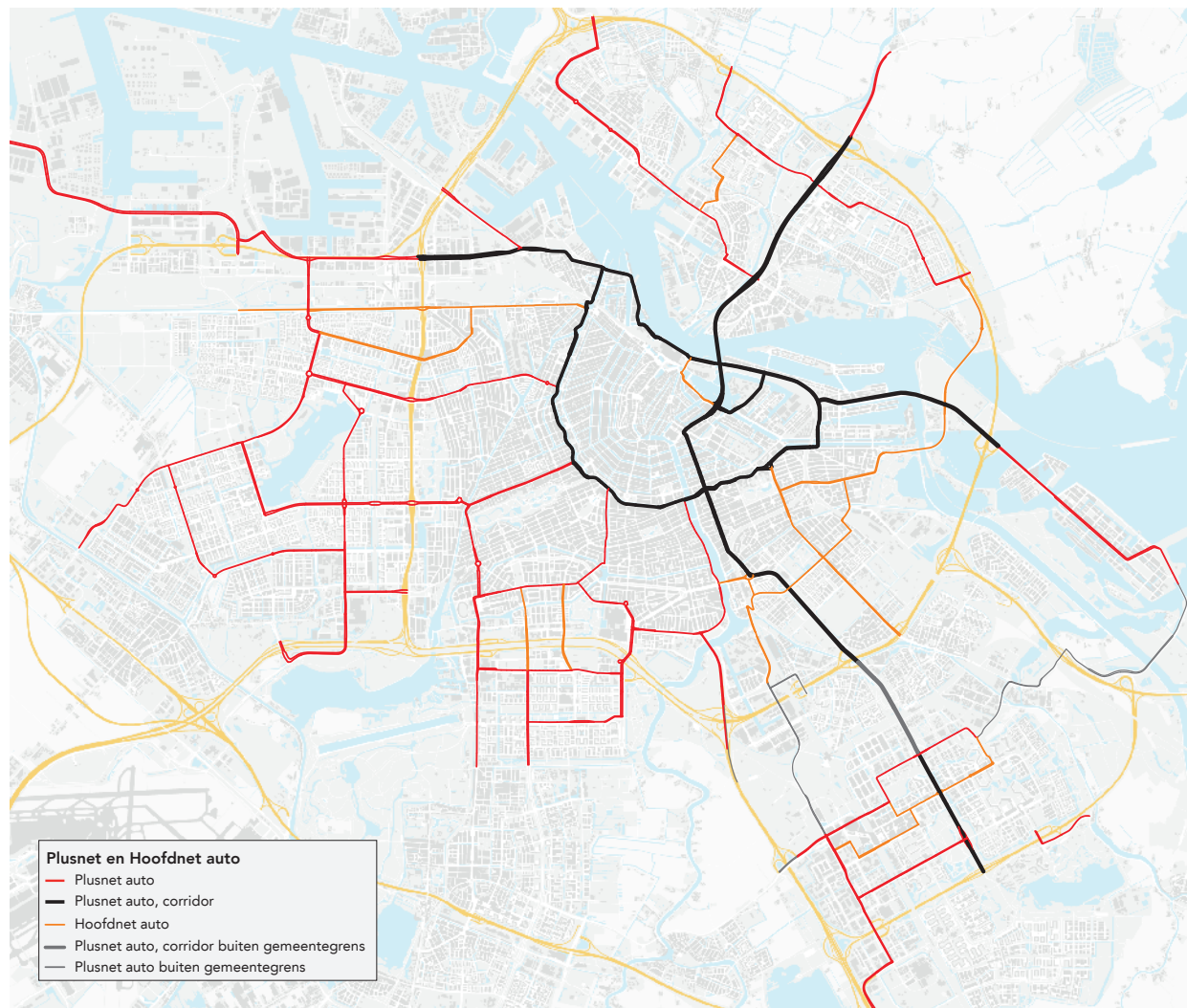
dat voldoet aan de volgende randvoorwaarden:

- duurzaam verkeersveilig;
- het is goed te beheren en onderhouden.

	Plusnet auto	Hoofdnet auto
Karakteristiek	Snelle doorgaande routes	Aanvullende doorgaande routes
Ambitie	Snel en efficiënt in en van/naar de stad	Bieden robuuste capaciteit
Toetswaarde snelheid	Trajecetsnelheid km/u Corridors: <ul style="list-style-type: none"> ■ Centrum (s100 en daarbinnen) > 20 ■ Binnen Ring A10, excl. Noord, excl. Centrum > 30 ■ Buiten Ring A10 en Noord > 40 Overig Plusnet auto: <ul style="list-style-type: none"> ■ Binnen Ring A10, excl. Noord, excl. Centrum > 15 ■ Buiten Ring A10 en Noord > 25 	Handhaven snelheid op trajectniveau (gerelateerd aan de functie in het netwerk)
Toetswaarde betrouwbaarheid		
Wensbeeld Inrichting	Vrije rijstroken, inrichting overeenkomstig snelheidsregiem 50 km/u of meer, zie ook: Leidraad CVC. Pluscorridor: (minimaal) 2 x 2 rijstroken	Vrije stroken of (beperkt) mengen met openbaar vervoer, vrijliggende infrastructuur
Gewenste Breedte	Zie: Leidraad Centrale Verkeerscommissie	
Comfortabel	Geen drempels	
Eisen Toegankelijk	Zie: Leidraad Centrale Verkeerscommissie	
Eisen sociaal veilig	Zie: Richtlijn Openbare verlichting NSW en leidraad CVC	
Herkenbaar	Zie: Inrichtingseisen Leidraad CVC	
Voldoet technisch	Zie: Leidraad CVC	
Verkeersveilig	Zie: Inrichtingseisen Leidraad CVC	
Goed onderhouden	Zie: Beleidskader Beheer; Richtlijn Openbare verlichting NSW	
Gladheidsbestrijding	Beleidskader gladheidsbestrijding Amsterdam 2012	

5.4 Kaart Plusnet en Hoofdnet auto met toelichting

Een goed functionerend Plus- en Hoofdnet auto zorgt voor een goede autobereikbaarheid in, van en naar de stad. Aanpassingen van de netwerken worden pas op de kaart gezet als daar bestuurlijke besluiten over zijn genomen. Gezien de lange bouwtijd van grootschalige infrastructurele werken, zoals de ondertunneling van de A9 Gaasperdammerweg en ZuidasDok, worden de wijzigingen pas op de kaart verwerkt als de realisatie (vrijwel) voltooid is.



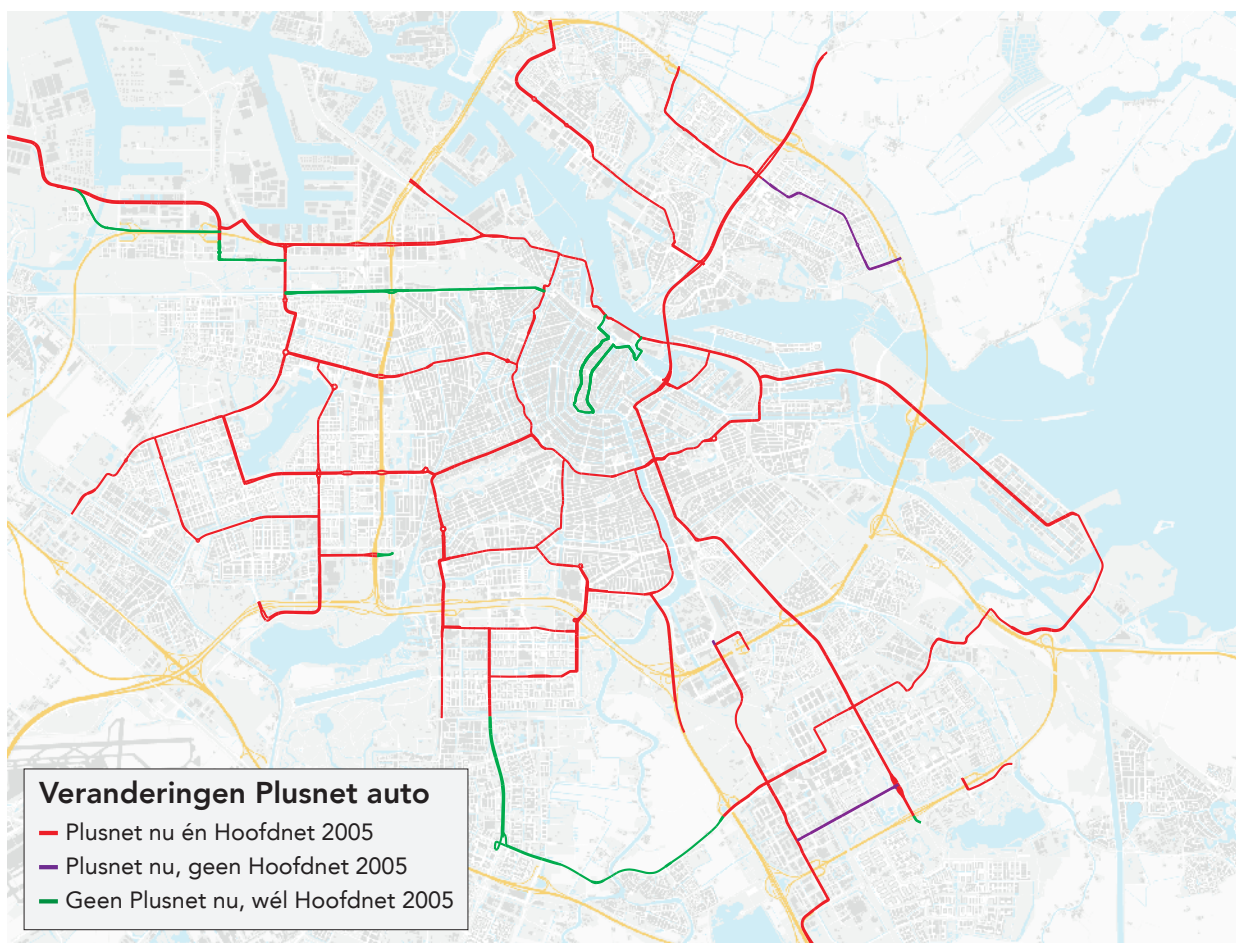
5.5 Belangrijkste wijzigingen auto

Het Hoofdnet auto was ook in 2005 al een grofmazig netwerk om het autoverkeer zo goed mogelijk te concentreren op daarvoor geschikte routes. Binnen dit Hoofdnet werd een aantal corridors onderscheiden waar de doorstroming aan hogere kwaliteitseisen moeten voldoen. In de vooroorlogse stad gold de toetswaarde 15 km/u (20 km/u op corridors). In de naoorlogse stad was dit 30 km/u (40 km/u op corridors).

Sinds 2005 is het personenautogebruik van, naar en binnen Amsterdam met 16% afgenomen. Met 780.000 verplaatsingen per werkdag is de auto echter nog steeds de meest gebruikte modaliteit (aandeel 29%). Behalve personenautoverplaatsingen zijn er uiteraard ook goederenverplaatsingen per vrachtauto en bestelbussen, die gebruik maken van het Plusnet en Hoofdnet.

In de MobiliteitsAanpak Amsterdam is in Amsterdam Noord en in Zuidoost een Plusroute toegevoegd en vanwege de Rode Loper is de Stadshartlus als prioritaire route geschrapt. Verder zijn toen de toetswaarden op de corridors binnen de ring, buiten het centrumgebied verhoogd van 20 naar 30 km/u en is de toetswaarde op gewone plusnetroutes buiten de ring verlaagd van 30 naar 25 km/u.

In dit Beleidskader is met het oog op de blijvende noodzaak tot concentratie van het autoverkeer op de daarvoor meest geschikte routes grotendeels



vastgehouden aan de meest prioritaire routes uit het oude beleidskader. Uitzondering vormt de Haarlemmerwegroute in verband met gewenste ruimtelijke ontwikkelingen rond Sloterdijk en met het oog op de verwachte verschuiving van het doorgaande verkeer naar de Seineweg – Basisweg –

Transformatorweg. Deze route maakt wel deel uit van het nieuwe Hoofdnet. Verder zijn de veranderingen rond de Westrandweg verwerkt in de kaart. Hoewel niet zichtbaar op bovenstaande kaart zijn de wijzigingen als gevolg van de opening van de Michiel de Ruijtertunnel en de Spaarndammertunnel verwerkt.



Hoofdprincipes bij afwegingen

6.1 Inleiding

Bij de benoeming van de verschillende netwerken is, waar dat mogelijk was, 'stapeling' van meerdere Plusnetten vermeden. De stad en dus ook de netwerken zijn historisch gegroeid en zeker voetgangers- en fietsstromen laten zich slechts beperkt sturen. Daardoor is niet te vermijden dat meerdere netwerken met een hoge prioriteit, ruimte moeten delen in straten die te smal zijn om aan alle toetswaarden en eisen te voldoen.

Daarnaast kruisen de belangrijkste netwerken elkaar veelvuldig op kruisingen. Zo is het Weesperplein een belangrijke kruising tussen Plusnet(corridor) auto en Plusnet openbaar vervoer en fiets.

In dit hoofdstuk beschrijven we de hoofdprincipes voor de afwegingen tussen netwerken onderling. In de praktijk kunnen er altijd extra overwegingen spelen, zoals de aanwezigheid van goede alternatieven. Ook argumenten buiten het domein van het verkeer en de openbare ruimte zijn relevant. Voorbeelden daarvan zijn de monumentale status van een (deel van een) straat, de aanwezigheid van bomen of de conditie van de ondergrond. Het Beleidskader Verkeersnetten

is geen 'plan' waar direct effecten op luchtkwaliteit, congestie, veiligheid of geluidscontouren aan te verbinden zijn. Bij de uitwerking van concrete projecten moet altijd getoetst worden aan vigerende regelgeving op die aspecten.

De Afwegingsleidraad Verkeersnetten is een hulpmiddel voor projectleiders die de belangen van verschillende netwerken tegen elkaar moeten afwegen. In de Leidraad wordt uitgebreider ingegaan op de manier waarop afwegingen gemaakt kunnen worden en op basis van welke gegevens. In de Leidraad zijn ook voorbeelden en te gebruiken informatiebronnen opgenomen.

6.2 Hoofdprincipes

De noodzaak om afwegingen te maken komt voort uit drie zaken:

1. Beperkte ruimte om aan alle kwaliteitswensen te voldoen.
2. Beperkte tijd om binnen acceptabele tijd iedereen over een drukke kruising te leiden.
3. Beperkte middelen om, waar niet voldaan wordt aan toetswaarden en eisen, te investeren in verbeteringen.

Overall waar een of meer van deze vormen van beperking aanwezig is, is het maken van afwegingen noodzakelijk. Hierbij worden de volgende hoofdprincipes gehanteerd.

1 Het **eerste hoofdprincipe** is dat 'Plusnet' boven 'Hoofdnet' en 'Hoofdnet' boven 'Basisnet' gaat. Uiteraard gaat dit niet tot elke prijs. Zo is een stoep, de basismaat voor voordeurtoegankelijkheid een ondergrens bij de verdeling van ruimte in een straat. Randvoorwaarden bij kruisingen met verkeerslichten zijn: maximaal acceptabele wachttijden en geloofwaardigheid voor de verkeersdeelnemers met het oog op veiligheid (voorkomen roodlichtnegatie) en het vermijden van blokkades. Hiervoor zijn normen vastgesteld, die te vinden zijn in de Afwegingsleidraad Verkeersnetten.

2 Een **tweede hoofdprincipe** bij de afweging tussen gelijkwaardige (Plus- of Hoofdnet-) niveaus is, dat een Plusnet waar op routeniveau het minst voldaan wordt aan de toetswaarden, prioriteit krijgt bij de toedeling van ruimte en tijd. Het gaat hier uitdrukkelijk om een beoordeling op routeniveau en niet op het niveau van een wegvak of één kruising. Als een klein deel van de route niet voldoet aan de toetswaarde voor doorstroming kan dat gecompenseerd worden door een betere doorstroming verderop.

3 Een **derde hoofdprincipe** bij de afweging tussen gelijkwaardige netwerkniveaus is dat grotere verkeersstromen, in de verdeling van (rest-) ruimte en -tijd, meer voorrang verdienen dan kleinere verkeersstromen. Het gaat daarbij om het aantal personen en niet om het aantal voertuigen.

In principe zijn de actuele vervoersstromen leidend. Als op basis van reële verwachtingen, voorspeld kan worden dat er grote veranderingen plaatsvinden, heeft het bij inrichtingsmaatregelen voor langere tijd de voorkeur om uit te gaan van (model-)prognoses. Zo is het verstandig om bij voetgangersstromen al rekening te houden met toekomstige metrohaltes en bij autobewegingen alvast rekening toe houden met eventuele aangekondigde circulatiemaatregelen.

Bij de prioritering van investeringen is het ook van belang dat de uitvoering van werkzaamheden gecombineerd kan worden. Dit is efficiënter en beperkt de overlast. Als in een straat de vervanging van de riolering gecombineerd kan worden met de herinrichting van de straat (meer conform de wensen en eisen vanuit de Plus- en Hoofdnetten) kost dat relatief minder geld en het scheelt overlast.

Afweging in stadsstraten

In de Structuurvisie Amsterdam worden stadsstraten en -pleinen gedefinieerd als *ruimere, drukkere straten en pleinen in of tussen buurten met een belangrijke winkel- of horecafunctie en meestal ook een belangrijke verkeersfunctie*.

De verkeersfunctie van deze stadsstraten is heel verschillend. Ze behoren allemaal tot het Plusnet voetganger en de meesten zijn ook Plus- of Hoofdnet fiets. Daarmee is er bij eventuele herinrichting vrijwel altijd prioriteit voor voetganger en fiets, zeker waar sprake is van verkeersveiligheidsknelpunten. De auto- en openbaarvervoersfunctie in verschillende stadsstraten varieert sterk: van Plusnet-corridor Auto (Wibautstraat) tot Basisnet auto (Eerste Oosterparkstraat) en van Plusnet openbaar vervoer (Rozengracht) tot geen openbaar vervoer (Javastraat). Ook de verhoudingen in intensiteiten tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer verschillen daarmee sterk.

De afweging voor de herinrichting van stadsstraten op basis van de beschreven hoofdprincipes pakt daardoor verschillend uit voor de diverse stadsstraten. In een straat zoals de Kinkerstraat-Oost, is de autofunctie gering en is er een alternatief voor het parkeren. De ruimte voor voetganger en fiets in het nieuwe ontwerp kan daar uitgebreid worden, zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Op de Rozengracht heeft het openbaar vervoer een hoge prioriteit (Plusnet) omdat het openbaar vervoer op de Rozengracht langzaam en minder betrouwbaar is. In de Afwegingsleidraad wordt aan de hand van meer voorbeelden aangegeven hoe in diverse straten op basis van welke informatie afwegingen gemaakt kunnen worden. Daarnaast wordt er gezien de specifieke opgaven in dit type straten gewerkt aan een Agenda Stadsstraten.

6.3 Tijdstipafhankelijke afwegingen en flexibel medegebruik

We kunnen verkeersstromen steeds beter en actueler meten. Hierdoor kunnen we ook flexibeler omgaan met prioriteiten. De dagelijkse fietsstromen zijn het grootst in de ochtendspits op werk- en schooldagen; de voetgangersstromen van toeristen en dagjesmensen komen pas later op de dag op gang en zijn het grootst in de weekenden en tijdens vakantieperiodes.

Het stedelijk openbaar vervoer kent zijn hoogste spitspiek op zaterdagmiddag. Dit biedt dan ook mogelijkheden om in de tijd flexibel om te gaan met prioriteiten. Regelingen op kruisingen kunnen meer flexibel worden ingericht als we beter weten wat het te verwachten verkeersaanbod is, bijvoorbeeld op basis van ervaringen met evenementen.

Flexibiliteit geldt ook voor het gebruik van de ruimte. Een route als de Damstraat/Oude en Nieuwe Hoogstraat kan 's ochtends een plusroute voor de fiets zijn en 's middags een plusroute voor de voetganger. Een laad- en losplek in een winkelstraat kan buiten de venstertijden worden gebruikt als voetgangersruimte, 's middags als terras en 's avonds als parkeerruimte of taxistandplaats. En naast flexibel gebruik van de ruimte is ook gemengd gebruik van straten mogelijk door een 'shared-space' inrichting voor fiets en voetganger, wat een oplossing kan bieden voor de soms sterk wisselende verkeersstromen.

Een laatste voorbeeld van tijdstipafhankelijk en/of flexibel gebruik is medegebruik door taxi's van bus- en trambanen op routes en tijdstippen waarop het openbaar vervoer hier geen of weinig hinder van ondervindt. Voor het in stand houden van kwalitatief hoogwaardige taxiroutes door het medegebruik van bus-/trambanen geldt een 'ja, tenzij'-overweging. Waarbij de tenzij gebaseerd kan zijn op:

- de aanwezigheid van een goed alternatief (Plus- of Hoofdnet auto);
- het belang en huidig functioneren van de bus-trambaan (voldoet de route aan de toetswaarden?);
- de aanwezigheid van veel voetgangers.

Bij toepassing van tijdstipafhankelijk en flexibel gebruik zijn duidelijkheid van de regels en mogelijkheden tot handhaving ervan een belangrijk aandachtspunt.

6.4 Toetsing op het hanteren van hoofdprincipes

De initiatiefnemer van wijzigingen in prioriteiten (de wegbeheerder of een projectorganisatie) moet in het projectvoorstel op de volgende pagina genoemde principes hanteren of hier beargumenteerd van afwijken. Deze keuzes van de wegbeheerder of de projectorganisatie komen aan bod in de verschillende planfasen van elk project en worden verantwoord in Nota's van Uitgangspunten en Voorlopige en Definitieve Ontwerpdocumenten.

In de Centrale Verkeerscommissie, waaronder ook de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam valt, wordt bij het geven van advies gelet op de manier waarop dergelijke keuzes - verwijzend naar onder meer dit kader - zijn onderbouwd. De eindverantwoordelijkheid voor het hanteren van de hoofdprincipes ligt bij de gemeenteraad.



Centrum
Schiedamschen
Wijk
Watergraafweg
100
1017 CA Amsterdam

64-FT-PG

11-HV-SB

Procedure aanpassing Beleidskader Verkeersnetten

7.1 Inleiding

Dit beleidskader biedt de basis voor het maken van verdere keuzes en is geen blauwdruk voor de inrichting van de stad. Per geval is een zorgvuldige afweging en maatwerk nodig. Het beleidskader heeft geen einddatum. De stad en haar omgeving ontwikkelen zich en dit betekent dat in de loop van de tijd het beleidskader mee zal ontwikkelen ten behoeve van een goede bereikbaarheid van en in de stad voor de verschillende verkeersstromen.

Nieuwe ontwikkelingen of inzichten kunnen tot aanpassingen van het beleidskader leiden. In principe is het aan de gemeenteraad om het beleidskader aan te passen, maar de raad heeft het college de bevoegdheid gegeven om de netwerkaarten of de verwijzigingen naar documenten aan te passen. Dit is het geval als in de praktijk een gewijzigde verkeerssituatie hierom vraagt of wanneer op basis van gewijzigde wetgeving of bestuurlijke (project) besluiten hiertoe aanleiding is. De wijziging dient

te passen of in het verlengde te liggen van de redeneerlijn van het beleidskader. Per 1 december 2015 is de Wet Lokaal Spoor in werking getreden met een nieuwe verdeling van verantwoordelijkheden voor wijzigingen in het lokale tramnetwerk. Daarom geldt een afwijkende procedure voor alle maatregelen die het functioneren van het tramnetwerk raken.



7.2 Procedure aanpassing Beleidskader Verkeersnetten

Er zijn meerdere aanleidingen denkbaar voor de aanpassing van onderdelen van het Hoofd- of Plusnet. Bijvoorbeeld een ruimtelijke ontwikkeling in de stad vergt een extra aansluiting op één of meer Plus- of Hoofdnetten of is juist gebaat bij een afwaardering van een doorgaande route tot basisnet omdat elders een alternatief is gerealiseerd. Maar het kan ook zijn dat een aanpassing in een netwerk van een hogere orde (rijkswegen, provinciale wegen, hoofdrailnet, metronet) een aangepaste aansluiting vereist.

In beide gevallen moet er een raadsbesluit worden genomen om de aanpassing door te voeren, zodat de nieuwe situatie van kracht gaat. Dit kan een investerings- of kredietbesluit zijn. Hieraan kan een besispunt worden toegevoegd om de status van een route te wijzigen. Hierbij moet worden

aangegeven wat de argumentatie is, wat de eventuele vervangende route is of in hoeverre het een bestaande andere route vervangt. Wanneer de aanpassing is vastgesteld, wordt deze ook op de kaarten in dit beleidskader opgenomen.

7.3 Procedure in het kader van de Wet Lokaal Spoor

De Wet Lokaal Spoor (WLS) is sinds 1 december 2015 in werking. Vanaf deze datum is het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam bestuurlijk eindverantwoordelijk voor de metro- en traminfrastructuur. Het dagelijks bestuur heeft de zorgplicht voor de aanleg en het beheer (inclusief onderhoud) van de lokale spoorweginfrastructuur, in de gemeenten Amsterdam, Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel.

Als een aanpassing van het tramnet gepaard gaat met een fysieke ingreep in de traminfrastructuur (er wordt nieuwe railinfrastructuur aan het bestaande net toegevoegd of railinfrastructuur binnen het bestaande net wordt aanmerkelijk gewijzigd en/of verwijderd) dan is, voorafgaand aan het B&W-besluit, toestemming van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam nodig.

Daarnaast stelt de Vervoerregio Amsterdam de maximumsnelheid vast voor de verschillende tramtracés binnen het tramnet. Dat gebeurt aan de hand van het Besluit Lokaal Spoor (art. 6), waarbij vooraf aan de gemeente advies gevraagd wordt. Het advies van de gemeente moet gevolgd worden als

het gaat om tramrails die in de wegverharding liggen (en dus medegebruik van ander wegverkeer kennen).

De Vervoerregio Amsterdam beslist over het toestaan van medegebruik waar het openbaar vervoer een vrijliggende trambaan heeft. Elders is dit de bevoegdheid van de gemeente (mits dit medegebruik kan plaatsvinden zonder fysieke aanpassing van de betreffende railinfrastructuur).

Om nieuwe of aanmerkelijk gewijzigde railinfrastructuur in gebruik te nemen, is een vergunning voor indienstelling noodzakelijk. De vergunning wordt verleend als er een compleet informatiedossier is overlegd, inclusief een 'safety

case'. Ook moet zijn voldaan aan de vereisten uit de Wet Lokaal Spoor en de beleidsregels van de Vervoerregio Amsterdam bij het delegeren van de bevoegdheid.

Hoewel de nieuwe Wet Lokaal Spoor een extra besluitvormingsstap vraagt, is het uitdrukkelijk niet de intentie van de Vervoerregio Amsterdam om met deze vergunningsverleningsbevoegdheid wijzigingen onmogelijk te maken. Wel is het verstandig om Vervoerregio Amsterdam tijdig te betrekken bij maatregelen die het functioneren van het tramnet beïnvloeden.

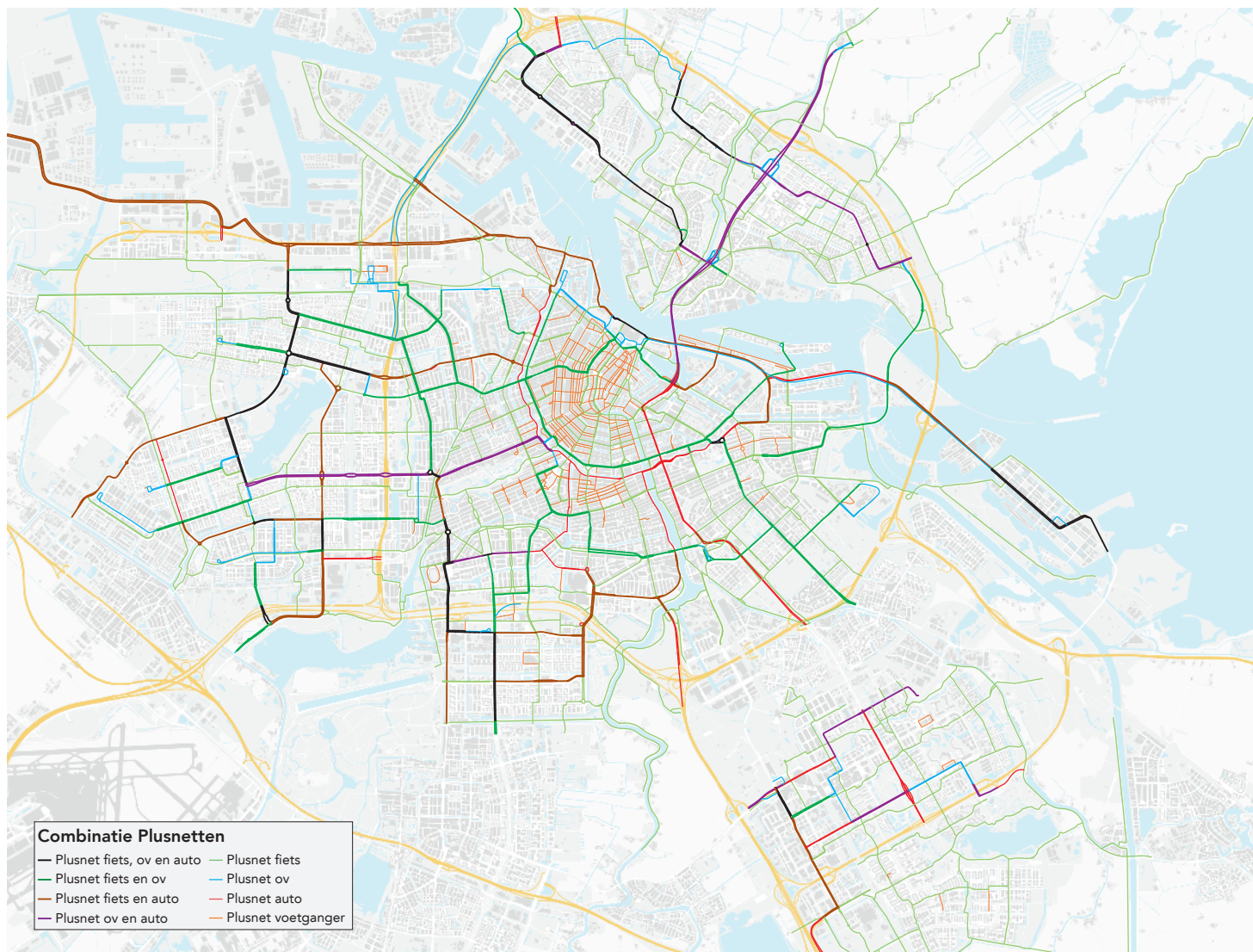


Combinatiekaart en overzicht toetswaarden, eisen en richtlijnen

In de bijgaande combinatiekaart zijn de Plusnetten samengevoegd. Zoals te zien is, ligt in het Centrum en het noordelijke deel van stadsdeel Zuid een sterk accent op het fijnmazige voetgangersnetwerk. Het fietsnetwerk is - iets minder fijnmazig - verspreid over geheel Amsterdam. De plusroutes openbaar vervoer en auto zijn minder fijnmazig. De meeste 'stapeling' van Plusnetten is te vinden in winkelstraten. Hier liggen de grootste keuzevraagstukken waarop de afwegingsprincipes moeten worden toegepast. Ook ligt hier de grootste uitdaging om de verschillende belangen van manieren van vervoer zo goed mogelijk met elkaar te combineren.

Het overzicht van toetswaarden, wensen en eisen laat de kaders zien waarbinnen keuzes moeten worden gemaakt. Bij herinrichtingsplannen is - met name in de oudere delen van de stad - vaak maatwerk nodig. In de afweging moet altijd ruimte blijven om hier, beargumenteerd, van af te wijken. Belangrijk daarbij is dat dit op een transparante wijze gebeurt.

Combinatiekaart Plusnetten voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto



	Plusnet voetganger	Hoofdnet voetganger	Plusnet fiets	Hoofdnet fiets	Plusnet OV	Hoofdnet OV	Plusnet auto	Hoofdnet auto	Basis-netten
Karakteristiek	Verbinden en verblijven	Verbinden en toegang geven tot OV	Doorfietsroutes	Hoofdroutes	Snelle doorgaande routes	Ontsluitende en toeleidingsroutes	Snelle doorgaande routes	Aanvullende doorgaande routes	Ontsluitend
Ambitie	Aantrekkelijke en comfortabele looproutes	Rechtstreekse en comfortabele looproutes	Snel en comfortabel door de stad	Comfortabel door de stad	Snel, betrouwbaar en efficiënt door de stad	Betrouwbaar en efficiënt door de stad	Snel en efficiënt in en van/naar de stad	Bieden robuuste capaciteit	Garanderen basisbereikbaarheid adressen
Toetswaarde snelheid	Voorkomen knellende voetgangersstromen op drukke momenten		Trajecetsnelheid km/u <ul style="list-style-type: none"> ■ Binnen Ring A10, excl. Noord > 15,1 ■ Buiten Ring A10 en Noord >16 		Bruto trajecetsnelheid km/u) ¹ <ul style="list-style-type: none"> ■ Centrum (S100 en daarbinnen) > 15 ■ Binnen Ring A10, excl. Noord, excl. Centrum > 18 ■ Buiten Ring A10 en Noord > 20 	Handhaven snelheid op trajectniveau	Trajecetsnelheid km/u Corridors: <ul style="list-style-type: none"> ■ Centrum (s100 en daarbinnen) > 20 ■ Binnen Ring A10, excl. Noord, excl. Centrum > 30 ■ Buiten Ring A10 en Noord > 40 Overig Plusnet auto: <ul style="list-style-type: none"> ■ Binnen Ring A10, excl. Noord, excl. Centrum > 15 ■ Buiten Ring A10 en Noord > 25 	Handhaven snelheid op trajectniveau, gerelateerd aan de functie in het netwerk	
Toetswaarde betrouwbaarheid					Betrouwbaarheidsgetal netto snelheid) ² < 1,25	Behoud en waar mogelijk verhogen betrouwbaarheid			

¹ Bruto snelheid is inclusief halteren

² Netto snelheid is exclusief halteren

	Plusnet voetganger	Hoofdnet voetganger	Plusnet fiets	Hoofdnet fiets	Plusnet OV	Hoofdnet OV	Plusnet auto	Hoofdnet auto	Basisnetten
Wensbeeld Inrichting	Obstakelvrij en zie: Leidraad CVC		Gebiedsontsluitingswegen, afhankelijk van intensiteiten: Fietspaden, visueel van het autoverkeer gescheiden stroken Erftoegangswegen met relatief veel fietsers: Fietsstroken, autoluwe fietsstraat, autoluwe 30km/h-straat	Gebiedsontsluitingswegen, afhankelijk van intensiteiten: Fietspaden visueel van het autoverkeer gescheiden stroken Erftoegangswegen met relatief veel fietsers: Fietsstroken, autoluwe fietsstraat, autoluwe 30km/h-straat	Vrije baan	Vrije baan of (beperkt) mengen met aandacht voor betrouwbaarheid/veiligheid	Vrije rijstroken Pluscorridor: (minimaal) 2 x 2 rijstroken, inrichting overeenkomstig snelheidsregiem 50 km/u of meer, zie ook: Leidraad CVC	Vrije rijstroken of (beperkt) mengen met vrijliggende infrastructuur openbaar vervoer	Gemengd
Gewenste Breedte	Maten vrije breedte naar druktegraad, zie Leidraad CVC		Zie Leidraad CVC		Zie: Leidraad CVC Integraal Programma van Eisen tram		Zie Leidraad CVC		Zie Leidraad CVC
Comfortabel	Vlak				Alleen OV-vriendelijk snelheidsremmende maatregelen		Geen drempels		
Eisen Toegankelijk	Leidraad Centrale Verkeerscommissie								
Eisen sociaal veilig	Zie: Richtlijnen Openbare verlichting NSW en Leidraad CVC								
Herkenbaar	Zie: Leidraad CVC								
Voldoet technisch	Zie: Leidraad CVC, Integraal Programma van eisen tram, Beleidskader Beheer								
Verkeersveilig	Zie: Leidraad CVC (inrichtingseisen)								
Goed onderhouden	Beleidskader Beheer; Richtlijn Openbare verlichting NSW				Zie: Beleidskader Beheer, Richtlijn Openbare verlichting NSW, Integraal Programma van eisen tram, Visie Lokaal Spoor van de Vervoerregio Amsterdam			Beleidskader Beheer; Richtlijn Openbare verlichting NSW	
Gladheidsbestrijding	Zie: Beleidskader gladheidsbestrijding Amsterdam 2013								



Bijlagen

Begrippenlijst en nuttige links

Definities Plus-, Hoofd- en Basisnet

We onderscheiden drie kwaliteitsniveaus per modaliteit:

- 1 Plusnet: routes met de hoogste prioriteit waar actief gestuurd wordt op verbetering van de kwaliteit.
- 2 Hoofdnet: routes met een hoge prioriteit waar de (bestaande) kwaliteit, gezien de functie in het netwerk, op orde moet blijven.
- 3 Basisnet: de overige wegen. De standaard- (inrichtings)eisen zijn hier van toepassing.

Toetswaarden

Toetswaarden zijn criteria waar op zijn minst aan voldaan moet worden. Als er niet aan voldaan wordt, kan dit de aanleiding zijn om de inrichting van de betreffende straat te wijzigen of iets te doen aan de voorrangsituatie. Als er al wel aan wordt voldaan, kan er nog steeds aanleiding zijn om de kwaliteit te verbeteren.

Centrale Verkeerscommissie

De Centrale Verkeerscommissie (CVC) is een ambtelijk adviesorgaan van de Gemeente Amsterdam dat tot taak heeft om via de wethouder Verkeer het

gemeentebestuur gevraagd en ongevraagd te adviseren over voorgenomen ingrepen op of binnen de directe invloedssfeer van de Plusnetten en de Hoofdnetten. Het doel van de Leidraad CVC is om aan derden informatie te verschaffen waar de CVC (verkeerstechnisch) op toetst. De Leidraad moet gezien worden als een handreiking aan de wegbeheerders binnen de gemeente Amsterdam om, voorafgaand aan een behandeling in de CVC, inzicht te krijgen in de toetsing.

In de leidraad CVC zijn eisen en richtlijnen opgenomen voor onder meer:

- Duurzaam veilige inrichting van verschillende typen wegen en straten.
- Doorloopbreedtes en toegankelijkheid voor voetgangers.
- Geleidelijnen, hellingen en oversteekvoorzieningen voor voetgangers.
- Inrichting en breedte van fietspaden en –stroken.
- Oversteekvoorzieningen/kruisingen, paaltjes en hellingen voor fietsers.
- Bus- en railvoorzieningen, waaronder (toegankelijke) haltes.

- Voorschriften snelheidsremmende maatregelen.
- Rijbaanbreedtes, doorrijhoogtes, bochten en hellingen voor auto's.
- Voorrangsregelingen binnen de bebouwde kom.
- Parkeer- en laad- en losvoorzieningen.
- Verkeerslichten en kruispuntontwerpen.
- Taxistandplaatsen.
- Openbare verlichting.
- Maatvoering uit Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid (Brandweer).

Onderdeel van de Leidraad CVC zijn de richtlijnen van CROW en ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). De eisen en richtlijnen worden periodiek aangepast aan nieuwe inzichten en wetgeving. Van de in de Leidraad CVC genoemde eisen kan (binnen wettelijke kaders) alleen beargumenteerd afgeweken worden.

Duurzaam veilig

In 1977 hebben alle wegbeheerders het convenant Duurzaam Veilig ondertekend. De verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig is gebaseerd op vijf principes. Deze vijf principes betreffen de functionaliteit van wegen, de homogeniteit van massa en/of snelheid en richting, fysieke en sociale vergevingsgezindheid, herkenbaarheid en voorspelbaarheid van wegen en gedrag en statusonderkenning.

www.swov.nl

Gladheidsbestrijding

De prioritaire strooiroutes staan weergegeven op:

www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/gladheidsbestrijding/strooirooutekaart/

De kaart is alleen beschikbaar tijdens het strooiseizoen.

Investeringsagenda's Openbaar Vervoer, Fiets en Weg

Gemeenten zijn eindverantwoordelijk voor de te maken afwegingen en voor de uitvoering van projecten en maatregelen op hun grondgebied. De Vervoerregio Amsterdam heeft in nauwe samenwerking met de inliggende gemeenten, waaronder Amsterdam Investeringsagenda's opgesteld om te werken aan verbeteringen in de regionale bereikbaarheid. De investeringsagenda's laten zien waarin de Vervoerregio Amsterdam investeert, wanneer dat gebeurt en wat dat oplevert.

www.vervoerregio.nl

Medegebruik Bus-/trambanen

Het toestaan van medegebruik van bus-/trambanen door taxi's is geregeld in het Lijnbusbaanbeleid 2013 www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/taxi/betere-taximarkt/nieuwe-regeling

Nood- en Hulpdiensten

De weg- en railinfrastructuur zijn essentieel om de (wettelijk) opgedragen taken van de brandweer binnen de bestuurlijk vastgestelde kaders te kunnen uitvoeren. Voor ambulances en politie geldt dit eveneens.

Landelijk is een Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid uitgegeven waarin onder meer voor de bereikbaarheid een handreiking staat die de Brandweer Amsterdam-Amstelland ook hanteert. De Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid van Brandweer Nederland is te vinden op: www.brandweer.nl/media/1359/121116_hr_bluswatervoorziening.pdf

Parkeerplan(gebied)

In 2012 is het Parkeerplan vastgesteld waarmee de gemeente het parkeren in de stad makkelijker wil maken en de openbare ruimte gaat verbeteren door meer ruimte op straat te creëren. Dit gebeurt gebiedsgewijs met een mix van maatregelen, waaronder het compenseren van parkeerplaatsen. Hierbij is het toepassen van maatwerk leidend. De opheffingsnorm van 1:3 is daarbij een richtlijn en geen doel op zich. Per situatie wordt deze richtlijn meegenomen en worden de consequenties bekeken. www.amsterdam.nl/parkeerplan

Openbare verlichting

De Richtlijn Openbare Verlichting 2011 (ROVL-2011) is opgesteld door de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde en tot stand gekomen op verzoek van de Taskforce Verlichting ondersteund door Agentschap NL. Deze richtlijn is bedoeld voor beheerders (eigenaren), zoals Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten, waterschappen en overige beheerders van openbare terreinen en wegen, dan wel personen en organisaties die deze beheerders ondersteunen. Het maken van een keuze tot verlichten, dan wel niet verlichten, dan wel te besluiten tot een alternatieve maatregel is een beleidsafweging.

Deze richtlijn geeft handreikingen voor het maken van een dergelijke beleidskeuze. Dit onderdeel is nieuw, ten opzichte van de voorganger van deze richtlijn, de NPR13201-1, die standaard uitgaat van het verlichten van een situatie. De ROVL-2011 is ter vervanging van de NPR13201-1.

www.nsvv.nl/publicaties/richtlijn-voor-openbare-verlichting-rovl-2011-ov-09

Stadsstraten

Stadsstraten en -pleinen zijn in de Structuurvisie Amsterdam gedefinieerd als ruimere, dikkere straten en pleinen in of tussen buurten met een belangrijke winkel- of horecafunctie en meestal ook een belangrijke verkeersfunctie. Er worden daarbij 21 volwaardige stadsstraten en -pleinen benoemd en 35 straten en pleinen met potentie om uit te groeien tot een volwaardige stadsstraat.

Op de pagina's 115/116 van de Structuurvisie is de lijst met verschillende categorieën stadsstraten te vinden.

www.amsterdam.nl/structuurvisie

Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam

In februari 2011 heeft de Gemeenteraad haar visie op het ruimtelijk beleid tot 2040 vastgesteld. Het bevat visiekaarten met betrekking tot gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en onder meer kaarten met betrekking tot:

- Hoofdbomenstructuur (pagina 113)
- Ruimtelijke reserveringen (vanaf pagina 261)

www.amsterdam.nl/structuurvisie

Wet Lokaal spoor

Sinds 1 december 2015 is de Wet Lokaal Spoor van kracht. Vanaf deze datum is het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam bestuurlijk eindverantwoordelijk voor zowel het regionale verkeer- en vervoerbeleid als de daarbij horende metro- en traminfrastructuur. Het dagelijks bestuur heeft de zorgplicht voor de aanleg en het beheer (inclusief onderhoud) van deze lokale spoorweginfrastructuur in de gemeenten Amsterdam, Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel. Meer informatie is te vinden op: www.amsterdam.nl/gemeente/organisatie/ruimte-economie/metro-en-tram/wetlokaalspoor/ruimtelijk-profiel

Calamiteitenroutes nood- en hulpdiensten

ROUTE 1

Noord – Zuidoost gekoppeld aan BovenIJ – OLVG - AMC

Cornelis Douwesweg – Klaprozenweg – Johan van Hasseltweg – Nieuwe Leeuwarderweg – IJtunnel – Valkenburgerstraat – Mr. Visserplein – Weesperstraat – Weesperplein – Rijnspoorplein – Wibautstraat – Prins Bernhardplein – Gooisweg – A9 – Holterbergweg – Meibergdreef – AMC v.v.

Noord – Zuidoost gekoppeld aan BovenIJ

Cornelis Douwesweg – Klaprozenweg – Ridderspoorweg – Asterweg – Bundlaan – Overhoeksparklaan – Dienstweg EYE v.v.

ROUTE 2

Oost – Centrum gekoppeld aan OLVG

Middenweg – Linnaeusstraat – Mauritskade – Alexanderplein – Plantage Middenlaan – Plantage Parklaan – Anne Frankstraat – IJtunnel – Valkenburgerstraat – Mr. Visserplein – Jodenbreestraat – St. Antoniebreestraat – Nieuwmarkt – Geldersekade – Prins Hendrikkade

Oost – gekoppeld aan OLVG

Linnaeustraat – Wijttenbachstraat – Domselaerstraat v.v.

ROUTE 3

NZuid – West gekoppeld aan St. Lucas Andreas

Europaboulevard – Europaplein – Schelderstraat – Ferdinand Bolstraat – Ceintuurbaan – Roelof Hartstraat – Roelaf Hartplein – Van Baerlestraat – Eerste Constantijn Huygensstraat – Overtoom – Nassaukade – Tweede Hugo de Grootstraat – Jan van Galenstraat v.v.

Zuid – Oost gekoppeld aan OLVG

Ceintuurbaan – Nieuwe Amstelbrug – Weesperzijde – Ruyschstraat – Linnaeustraat v.v.

Zuid – gekoppeld aan VU

Europaboulevard – Boelelaan – Parnassusweg – Strawinskylaan – Beethovenstraat – De Boelelaan – Scheldeplein – Scheldestraat – Churchillaan – Stadionweg – Van Hillegaertstraat – Ferdinand Bolstraat v.v.

Zuid – Centrum gekoppeld aan VU

Hartstraat – Hobbemakade – Stadhouderskade – Weteringcircuit – Weteringschans – Vijzelgracht – Vijzelstraat – Muntplein v.v.

Cityring gekoppeld aan route 5

Rokin – Dam – Damrak – Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht – Nieuwezijds Voorburgwal – Spui – Singel – Muntplein

ROUTE 4

West gekoppeld aan Slotervaartziekenhuis

Oude Haagseweg – Johan Huizingalaan – Robert Fruinlaan – Postjesweg – Kinkerstraat – Nassaukade v.v.

ROUTE 5

West gekoppeld aan Slotervaartziekenhuis

Basisweg – Radarweg – Orlyplein – Basisweg – Transformatorweg – Spaarndammerdijk – Tasmanstraat – Van Diemenstraat – Westerdoksdijk – Ijburglaan v.v.

Verbindingsroute 3 en route 4

Westelijke Onderdoorgang – Odebrug – Prins Hendrikkade v.v.

ROUTE 6

Zuid gekoppeld aan VU

Amstelveenseweg – De Boelelaan – Stadionplein – Stadionweg – Hobbemakade v.v.

ROUTE 7

Ring Jordaan gekoppeld aan route 3 en 5

Rozengracht – Raadhuisstraat – Nieuwezijds Voorburgwal – Martelaarsgracht – Prins Hendrikkade – Nieuwe Westerdoksstraat – Haarlemmerhouttuinen – Haarlemmerplein – Marnixstraat – Rozengracht v.v.

UITGANGSSTELLINGEN (zie kaart)

- UGS 1 ----- Displaystraat / T.T. Vasumweg (NDSM)
- UGS 2 ----- Marnixstraat (parkeergarage / Jordaan)
- UGS 3 ----- Gelrestraat (RAI)
- UGS 4 ----- Skutsjespad (Olympisch Stadion / RAI / Station Zuid)
- UGS 5 ----- Fred Roeskestraat (Olympisch Station)
- UGS 6 ----- Spaarndammerdijk thv de begraafplaats (Houthavens)
- UGS 7 ----- Piet Heinkade (Nabij Panama)

