

Onderwerp: Handboek Puccinimethode, Inrichting openbare ruimte, onderdeel Rood

Gelegenheid: Reactie op nota

Geachte meneer Buursink (beste Errik),

We maken graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het handboek Puccinimethode 'rood'. De uitgangspunten hierin zijn van invloed op de voorzieningen waar fietsers dagelijks gebruik van maken. Onderstaande kanttekeningen inspireren hopelijk om fietsvoorzieningen nog beter, veiliger en comfortabeler vorm te geven.

ad 'niet delen maar kiezen'

Dit uitgangspunt komt ook voor in bv de mobiliteitsaanpak en is onvermijdelijk in smalle Amsterdamse straatprofielen. Kanttekening daarbij: houdt rekening met de realiteit waarin bijvoorbeeld fietsers parkeren bij hun bestemming, ongeacht de keuzes van de ontwerper. En faciliteren van de fietsparkeerbehoefte is beter dan het veroorzaken van een fietschaos en is dus ook beter voor de voetganger.

ad samenwerken

Natuurlijk is niemand tegen samenwerking. Toch constateren we dat de eisen vanuit 'mooi' (Puccini) soms strijdig zijn met 'veilig'. Zo moet in principe is het hele hoofdnet fiets asphalt zijn (leidraad CVC 5.4.1.). Dat staat ook in deze nota, maar komt niet terug bij de uitwerkingen van belangrijke fietsroutes door 30km gebieden. Ook staat in de leidraad CVC dat het aantal materiaalovergangen bij oversteken zoveel mogelijk moet worden beperkt (5.5). Dat betekent dat bij oversteken moet worden afgezien van de zogenaamde rollaag, zoals aangebracht bij IJburglaan en Wibautstraat.

ad 'lange lijnen in de stad'

Lange lijnen in de stad moeten als een eenheid herkenbaar zijn. Daarbij wordt verwezen naar de hoofdnetten auto en rail. Maar de meeste Amsterdammers hebben heel andere routes als 'mental map'. Denk aan de fietsroute langs de Amstel of langs het Noordhollandsch Kanaal. Of de doorgaande fietsroutes van IJburg via Nesciobrug en Ringdijk tot de Amstel, of vanuit de Rozenoordbrug door de Zuidas tot aan de Schinkel. De oriëntering van fietsers naar en in Zuidoost zou er zeer bij gebaat zijn als de hoofdfietsroutes herkenbaar zijn en niet onderbroken door kleine vernieuwingswijkjes.

Voor de hand ligt fietsroutes van het hoofdnet of plusnet fiets als uitgangspunt te nemen voor de 'lange lijnen in de stad'.

Het versterken van fietsroutes in de collectieve "mental map" betekent niet dat deze route overal hetzelfde moet zijn: dat het karakter van de fietsroute langs de Amstel tussen Stadhuis en gemeentegrens met OuderAmstel verandert maakt hem juist aantrekkelijk. Maar het vormt ook een ononderbroken geheel.

Overigens staat voor de fietser de herkenbaarheid of 'beleving' van de route pas op de tweede plaats. Veel belangrijker is een autovrije of autoluwe route die zonder omwegen van vertrekpunt naar bestemming gaat, met voldoende breed en goed wegdek en het ontbreken van hindernissen zoals gevaarlijke oversteken.

ad speciale plekken

Speciale plekken moeten belangrijke (fiets)routes niet hinderlijk onderbreken: bv door een slecht stuk wegdek (voorbeeld: Dam).

Hoe verhouden zich de 'speciale plekken' met de 'lange lijnen in de stad'?

ad duurzaam veilig

De Fietsersbond ondersteunt de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, maar ziet dat in de Amsterdamse praktijk meer smaken bestaan dan '30' en '50'. Met name belangrijke fietsroutes door 30km woonstraten of door winkelstraten (als de Haarlemmerstraat) behoeven een eigen aanpak die recht doet aan de doorstroming van het fietsverkeer. Langzaamaan komen er ook meer 'fietsstraten': comfortabele fietsroutes in asphalt met

voorrang door een 30 km-gebied met auto's te gast. Fietsstroken zijn vaak een compromis, maar moeten ook vormgegeven worden. We missen fietsvriendelijke uitgangspunten voor fietsstraten en fietsstroken in Puccini.

ad kleurgebruik

We zien te vaak plannen, met name op 'bijzonder plekken', waarin er te weinig kleurcontrast is tussen fietspad en voetgangersgebied (voorbeeld: plan Beukenplein) of de fietsstrook en de autorijbaan (voorbeeld: delen plan Rode loper). Onduidelijkheid is onveilig.

ad beleidsonderwerpen

Ontbrekend onderwerp is 'comfort'. Fietsen wordt gestimuleerd wanneer de route en het wegdek comfortabel zijn, zoals van asphalt. Dit geldt ook voor voetgangers: de keitjes op de Dam zijn bepaald niet comfortabel. Onderdeel van het onderwerp 'comfort' voor fietsers is, om het geen 'hobbelig' thermoplast te gebruiken, daar waar geen autoverkeer komt en nauwelijks sprake is van slijtage.

ad veilig

De veiligheid moet ook gelden in de winter: wegdek moet bij opvriezing niet glad worden en sneeuw moet zonder problemen weggeveegd kunnen worden.

Bij veel kruisingen is de oversteek voor fietsers smal en de opstelruimte voor wachtende fietsers beperkt. Door af te zien van eilandjes tussen rijbaan en fietspad (of deze aan de fietspadzijde overrijdbaar te maken), door af te zien van onlogische bochten bij het in- en uitbuigen van het fietspad, door een bochtverbreding zodat rechtsafslaande fietsers minder gauw geblokkeerd worden door wachtende en door de oversteek breder te maken wordt de doorstroming en daarmee de veiligheid bevorderd.

ad duurzaam

Duurzaamheid betekent ook dat de kwaliteit na aanleg nog lang gewaarborgd wordt. Het is frustrerend wanneer drempels verzakken zodat auto's er ongehinderd kunnen doorscheuren, of dat er richels of gaten in het wegdek ontstaan die het fietsen oncomfortabel of zelfs onveilig maken. Bij ieder plan moet het onderhoudsbudget voor de komende jaren meegeteld worden. Dit uitgangspunt hoort thuis bij Puccini.

ad toegankelijk

Wij zijn van mening dat waar er randjes tussen fietspad en stoep nodig zijn, deze 5 centimeter hoog en afgeschuind moeten zijn. Deze randjes zijn een duidelijke afscheiding, en toch veilig voor fietsers die er langs schampen.

Trottoirs moeten toegankelijk blijven voor mensen met een rolstoel. een fiets op het trottoir parkeren moet kunnen, als de doorgang voor rolstoelen maar mogelijk lijkt. Te denken valt aan het met markering aanduiden van vrij te houden delen van het trottoir.

met vriendelijke groet



Gerrit Faber