

# Wibautstraat

## Schoonheid of verkeersveiligheid?

**De herinrichting van de Wibautstraat heeft verschillende discussies losgemaakt. In één is de Fietsersbond ver doorgeslagen, tot in de gemeenteraad aan toe.**

Wij vinden het niet uit te leggen dat de kruising van Wibautstraat en Mauritskade minder veilig wordt aangelegd dan mogelijk is, omdat er in de Wibautstraat per se een middenberm van 8,5 meter breed moet komen. Omdat de ontwerpers geen 'hapje' uit die berm willen halen, moet het verkeerslicht de grote stroom rechtdoorgaande fietsers gelijk groen geven met rechtsafslaande auto's. Met alle conflicten van dien. Omdat bovendien verderop de stalling van de Hogeschool van Amsterdam komt, zullen ook veel fietsers in de verkeerde richting gaan rijden en dus niet verwacht worden door de afslaande automobilisten. Nog gevaarlijker.

Moeten die fietsers niet doen, denkt u. Maar het alternatief is nauwelijks een

alternatief: in de goede (maar voor hun bestemming verkeerde) richting een paar honderd meter doorrijden, dan drie keer (met lichten) de kruising oversteken en dezelfde afstand terugfietsen. Dat zullen ze niet doen, denken wij.

De gemeenteraad heeft de wethouder nu opgedragen om het anders te doen. Met een trucje krijgen in de verkeerslichtenregeling krijgen fietsers apart groen. Daar zijn we blij mee en we hopen dat dit idee over-eind blijft als de diverse verkeerscommissies zich erover buigen. Maar het had zoveel simpeler gekund, als je op deze straat, de drukste van Amsterdam, het verkeerskundige belang zwaarder laat wegen dan het esthetische. Dat de straat



– met een hap uit de middenberm – ietwat minder mooi wordt, lijkt ons in het geval van de Wibautstraat nauwelijks een verlies.

GdW

## Singelgrachtgarage Marnix

**Al 35 jaar vecht de Fietsersbond voor ruimte voor de fiets: ruimte in huizen om je fiets op te kunnen bergen, ruimte op de stoep voor fietsenrekken, ruimte op straat voor brede vrijliggende fietspaden, ruimte in begrotingen voor het geld dat dit alles kost. Helaas zijn er in Amsterdam veel partijen die ook (nog) meer ruimte wensen.**

**M**ensen verplaatsen zich meer, willen groter wonen, maar wel 'allemaal' binnen de ring. Daar moet dus compacter gebouwd worden, of hoger. Of ondergronds. In verschillende stadsdelen staat in het programmakkoord van vier jaar geleden dat er nieuwe ruimte wordt gezocht door ondergronds te bouwen. Een goed idee?

In ieder geval is het duur en heeft het nadelen. Onder de grond is het een beetje eng: donker, ongezond. Het enige wat je daar goed kwijt kan, is – naast de kabels en leidingen – een metro of een geparkeerde auto. En die garages beginnen er steeds meer te komen. Niet om extra parkeerplekken te maken, maar om de parkeerplekken op straat voor andere

dingen te kunnen gebruiken: bomen, stoep, fietspaden.

Toch heeft de Fietsersbond het daar moeilijk mee. Weliswaar eindelijk een plan om structureel autoplekken van straat te halen, weliswaar meer ruimte voor de fiets, maar wat een geld kost dat. En kun je niet beter gewoon parkeerplekken vervangen door fietsenrekken? Waarom nieuwe plekken? Waarom midden in de stad? Als je nou gewoon aan de rand van de stad...? En dan met mooie fietsverbindingen en OV naar het Centrum? Natuurlijk zou dat het mooist zijn. En daar wordt ook wel aan gewerkt, zij het langzamer en minder handig dan wij zouden willen.

### Ondergronds fietsparkeren

Een natuurlijk idee is om ook het fietsparkeren waar men zoveel last van lijkt te hebben, ondergronds te brengen. Moet er in elke autoparkeergarage ook gelegenheid zijn om je fiets veilig en droog te stallen? De praktijk blijkt weerbarstig, en dus is de Fietsersbond niet onverdeeld voor. Om fietsen te parkeren onder het maaiveld, moet je namelijk een niet al te steile hellingbaan hebben. In de praktijk betekent dat een lange hellingbaan (plm. 100 meter om 5 meter diep te komen). Maar omdat dat ruimte kost en vaak onaangenaam is, is dat alleen de moeite als het heel druk wordt. Nu heeft een fietsparkeergarage niet zo'n groot verzorgingsgebied (één straat verder zetten mensen hun fiets liever voor de deur). Dus alleen bij grote publieksbestemmingen is een gebouwde fietsvoorziening nuttig.

