

College van Burgemeester en Wethouders
 Ter attentie van wethouder A. Choho
 Amstel 1
 1000 AE Amsterdam

Datum 20 oktober 2017
 Behandeld door Saar Muller, Marjolein de Lange, Roland Haffmans, Florrie de Pater
 Onderwerp Reactie van Fietzersbond op het "Beleidskader Puccinimethode"

Geacht college,

Gaarne maken wij gebruik van de mogelijkheid om in te spreken op het beleidskader Puccinimethode. Wij brengen een paar voor fietsers belangrijke pijnpunten naar voren.

Algemene inleiding pagina 11: Ervaringen met de Puccini methode.

"De Puccinimethode staat voor een kwalitatief goede fysieke inrichting van alle Amsterdamse openbare ruimte"

De ervaring met de toepassing van de Puccinimethode heeft ons geleerd dat fysiek de kwaliteit van het fietsen is aangetast. Dit komt met name door de volgende twee punten:

- het toepassen van klinkerbestrating op alle 30 km/uur wegen. Dit blijkt in de praktijk een hobbelige bestrating op te leveren die de fietskwaliteit aantast
- de doorlopende elementen van de hoofdroutes bij kruisingen. Ook deze zijn in de praktijk zeer hobbelig gebleken.

Daarnaast is de herkenbaarheid van doorgaande routes ernstig in het geding door de onmogelijkheid in Puccini om bij 30 km/uur wegen fietspaden toe te passen.

Wij betreuren het dat het klinkerbeleid nu in de hele stad toegepast gaat worden. Immers, de fietser moet dan overal uit twee kwaden kiezen: langs een 50 km/uur weg op een vlak fietspad (met de luchtverontreiniging van auto's en scooters) of door een buurt op een hobbelige klinkerweg.

Hieronder geven wij aan op welke punten wij de nota aangepast willen zien.

pagina 52 en 36 (onder andere): Klinkers op 30 km/uur wegen

"Voor 30 km/uur wegen worden overal klinkers toegepast."

Commentaar Fietzersbond:

Op alle fietsroutes van hoofdnet en plusnet fiets hoort asfalt het uitgangspunt te zijn. Daarvan afwijken kan alleen om zwaarwegende stedenbouwkundige redenen.

Klinkers zijn voor de fietser (met name de oudere fietser met bijvoorbeeld artrose of reuma) zeer onaangenaam.

Door wel fietspaden bij 30 km/uur wegen toe te laten (zie hieronder) wordt dit probleem gedeeltelijk opgelost.

Pagina 52: Geen vrijliggende fietspaden op 30km/uur wegen

"Voor 30 km/uur straten geldt dat er sprake is van gemengd verkeer (dus geen vrij liggende fietspaden)"

Commentaar Fietsersbond:

1. Fietspaden moeten mogelijk zijn langs 30 km/h wegen om de volgende redenen: Gemengd verkeer met deze snelheid van het autoverkeer is onveilig voor fietsers die niet goed horen. Daarnaast is de verwachting dat in de toekomst 50 km/uur wegen met fietspaden 30 km/uur gaan worden om oversteken veiliger te maken, en snorfiets naar rijbaan (veiliger) mogelijk te maken

De fietspaden moeten dan beslist behouden blijven. Want vaak rijden er veel auto's, die de snelheid van 30 km te boven zullen gaan en zijn er veel parkeerbewegingen.

2. Dit is belangrijk voor alle soorten fietsers, en helemaal voor de kwetsbare. Hoofdnet en Plusnet fiets hoort met fietspaden uitgevoerd te worden.

Pagina 51, 3.1 derde gedachtenstreepje: Doorlopende elementen van hoofdroutes

"bij kruisingen zijn de elementen van de hoofdroute doorlopend."

Commentaar Fietsersbond:

Omdat de trottoirbanden in de praktijk onderdeel zijn van deze elementen wordt de kruisende fietser geconfronteerd met een aantal akelige ribbels (de doorgetrokken elementen van de hoofdroute Wibautstraat gaat ten koste van de fietsroutes in Ruyschstraat, Gijsbert van Aemstel straat en zelfs bij de Eerste Oosterparkstraat die Plusnet Fiets is). Het blijkt technisch vrijwel onmogelijk om deze banden (grote elementen) goed à niveau te leggen. Deze plicht tot het doortrekken van elementen moet kunnen vervallen indien sprake is van drukke fietsroutes.

Daarnaast moet een vlakke uitvoering van Puccini voorschriften gegarandeerd kunnen worden.

Pagina 52: 50 km/uur wegen

1. "Fietsstroken in plaats van fietspaden zijn mogelijk wanneer er niet wordt geparkeerd".

Commentaar Fietsersbond:

Hier dient aan toegevoegd te worden: er mag ook niet meer dan geringe kortparkeer/stopdruk zijn (laden/lossen)

2. "Er zijn geen verkeersremmende maatregelen nodig in de rijbaan."

Commentaar Fietsersbond: hier dienen uitzonderingen mogelijk te zijn bijvoorbeeld indien voor overstekend verkeer gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.

Pagina 36 (onder andere): Trottoirbanden.

"In zone A kunnen trottoirbanden in natuursteen uitgevoerd worden".

Commentaar Fietserbond.

De toepassing van natuursteenband in Zone A is niet overal zonder risico's mogelijk. Daar waar deze toegepast wordt op locaties waar fietsers de band moeten passeren zal een oplossing gevonden moeten worden voor de gevaarlijk gladheid (met name bij regen en sneeuw). Vooral de schuine toepassingen bij inritconstructies leiden tot valpartijen. Het opruwen van de natuursteenband zoals dat nu wordt gedaan is niet voldoende om het probleem op te lossen (en bovendien ook niet mooi). Daarnaast is een correcte hellingshoek van groot belang: deze worden nog steeds (Ferdinand Bolstraat) te steil uitgevoerd.

Pagina 48: Paaltjes.

"Ook voor fietspaden wordt een standaard paaltje ontwikkeld, waarbij de zichtbaarheid van het paaltje en het borgen van de verkeersveiligheid de belangrijkste criteria zijn".

Commentaar Fietsersbond:

Van groot belang is dat behalve de uitvoering van de paaltjes ook de inleidende markering en goede plaatsing vastgelegd zijn. Het geheel moet veilig uitgevoerd worden. Er heeft al veel onderzoek plaatsgevonden naar paaltjes (door Fietsbeleid) zoals o.a., opgenomen is in de leidraad CVC. Het is belangrijk dat de reeds verworven kennis correct wordt toegepast.

Wij raden afstemming met de CVC aan op dit punt.

Pagina 56: de moderne parkeeroplossing.*Commentaar Fietsersbond:*

Deze is voor fietsers ongunstig, omdat het parkeren onhandiger verloopt door het niveauverschil. Juist waar veel parkeerbewegingen zijn is dit dus problematisch. Pas deze maatregel niet toe op wegen met veel fietsverkeer (zoals de genoemde Haarlemmerstraat).

Ontbrekende punten:*Commentaar Fietsersbond:*

Zichtbaarheid randen. Randen langs fietsroutes moeten zichtbaar (ook voor slechter zienden) en vergevingsgezind (gelijkvloers of schuin) worden uitgevoerd met name langs smallere fietsroutes. Langs smalle fietspaden geen verhoogde banden zodat uitwijken en passeren gemakkelijk mogelijk is. Fietspaden langs trambanen worden nu naar willekeur of gelijkvloers |(Binnenring) of verlaagd (Rokin) aangelegd.

Commentaar Fietsersbond:

Uitvoering Fietsstraten. Deze komen niet ter sprake. Wij achten het van groot belang dat, voor zover er fietsstraten komen (de veiligheid hiervan staat nog ter discussie en dient met de CVC afgestemd te worden), deze in asfalt uitgevoerd worden en niet in hobbelige klinkers.

Tenslotte: wij zijn van mening dat een aantal aspecten wel degelijk verkeerskundige gevolgen heeft (de uitvoering van paaltjes bijvoorbeeld, de gevolgen van de keuzes voor de fietsnetten) en zijn van mening dat hier met de CVC afgestemd zou moeten worden.

Indiening

Per e-mail: via puccinimethode@amsterdam.nl onder vermelding van 'inspraakreactie Puccinimethode'