

Fietsersbond Amsterdam
WG-plein 84
1054 RC Amsterdam
T: 0206128445
E: amsterdam@fietsersbond.nl



Aan T.a.v. mevrouw Oudshoorn
Weesperstraat 113
Postbus 95089
1090 HB Amsterdam
(beleid.openbareruimte@amsterdam.nl)

Datum: 28 augustus 2023

Betreft: Inspraak Beleidskader
Puccinimethode

Geachte mevrouw,

Deze brief is de officiële inspraak van Fietsersbond Amsterdam (FB) op het beleidskader Puccini dat tot 30 augustus ter inspraak ligt. Deze inspraak is een vervolg op eerdere gesprekken die we met U, c.q. Commissie Puccini, hadden.

Fietsersbond Amsterdam deelt het doel waar Puccini voor staat:

Een kwalitatief goede, fysieke inrichting van de alle Amsterdamse openbare ruimte (p10).

Ook zijn we het eens met hoe het beleidskader een goede inrichting beschrijft:

Een goede inrichting is herkenbaar, duurzaam, gebruiksvriendelijk, veilig, beheerbaar, betaalbaar, samenhangend én mooi!

Al valt over dat 'mooi' natuurlijk te twisten.

Voor ons is 'veilig' een voorwaarde sine qua non. Als een plek niet veilig is, kan er nooit sprake zijn van een goede openbare ruimte.

Omdat fietsers onbeschermd (zonder omhulsel) rijden, balancerend op twee wielen, is een veilig ingerichte ruimte extra belangrijk voor hen. En omdat fietsen niet meer vering hebben dan de lucht in de banden, is ook comfortabel wegdek van belang.

Voor de inrichting van de openbare ruimte, en de uitwerking daarvan in Puccini speelt voor fietsers daarom met name:

- A. Een veilige en vergevingsgezinde inrichting van fietsroutes, met name:
 1. Veilige randen langs fietsroutes (gelijkvloers of schuin);
 2. Veilige elementen op fietsroutes, met name paaltjes.
- B. Veilig en comfortabel wegdek op fietsroutes. Met de volgende aandachtspunten:
 1. Vlak en voldoende stroef (niet glad) wegdek;
 2. Doorgetrokken banden en/of rollagen over fietspaden bij kruispunten (die ongewenste hinder geven)

Op verschillende punten vinden we deze belangrijke aspecten voor fietsers onvoldoende tot hun recht komen in het (concept) beleidskader Puccini.

Die 9 punten beschrijven we hieronder op volgorde van de tekst van het beleidskader.

In het hier volgende staat P voor paginanummer, is tekst uit het Beleidskader schuin geschreven.

Inhoudelijke opmerkingen

- 1) P13: *Bij (groot) onderhoud is het uitgangspunt dat we geen aanpassingen doen aan de materialisering en het profiel. Hierdoor kunnen we sneller, duurzamer en kosteneffectiever werken.*

Wat ons betreft moet dit geen uitgangspunt zijn voor fietsroutes die onderdeel zijn van het Hoofd- en Plusnet Fiets (in het vervolg: fietsnetwerk). De gemeente streeft er met maatregel 17 van het MJP Fiets expliciet naar om het betegelde wegdek van routes op het fietsnetwerk om te zetten in asfalt.¹

Op P30 van het beleidskader staat dat betonstraatstenen bij onderhoud standaard vervangen worden door gebakken klinkers. Wij bepleiten een dergelijke uitzondering ook voor tegels op fietspaden van het fietsnetwerk: die moeten bij onderhoud in asfalt worden uitgevoerd.

- 2) Op P24 wordt in het onderdeel 3.7 *Verkeersveiligheid* onder meer het Amsterdamse 'Afwegingskader fietsstraten, fietspaden, fietsstroken' (2020) genoemd. Deze versie (uit 2020) van dit afwegingskader is na een aangenomen motie (na inspraak van onze kant) aangepast op het punt van een veilige breedte voor fietsstraten. Het beleidskader Puccini moet verwijzen naar die recentere aangepaste versie. En die aangepaste versie moet goed vindbaar zijn in de online-informatie van de gemeente, zoals de site Hior. Dat is nu niet het geval. Ook op P39 moet de verwijzing naar het Afwegingskader worden aangepast.
- 3) In een eerdere versie van het beleidskader Puccinimethode stond in sectie 3.7 dat uitgangspunt voor de Amsterdamse standaardprofielen in de Puccinimethode de bekende landelijke richtlijnen zijn, waaronder Duurzaam Veilig en uiteraard de ASVV van het CROW. In de huidige versie wordt Duurzaam Veilig niet meer genoemd. Ook in sectie 5.1 op p.38 wordt Duurzaam Veilig niet meer genoemd, waar dat in een eerdere nog versie wel zo was.² Dat roept de vraag op: waarom?³ Moeten we vaststellen dat Puccini zich aan dat omvattender beleidskader onttrekt?
- 4) P30: *Voor het drukbezochte UNESCO-gebied en de middeleeuwse kern van Amsterdam gebruiken we natuurstenen trottoirbanden.*

Natuursteen slijt door gebruik en wordt dan glad. Met name als het nat is, vormt dat een risico voor fietsers, zoals [dit filmpje](#) laat zien. Het vraagt voortdurende aandacht om dit soort randen voldoende stroef te houden. Dat is kostbaar en vraagt extra inzet van beheer, iets waar Puccini zich tegen verzet. Natuursteen moet wat ons betreft niet meer worden

¹ Uit onderzoek blijkt dat een tegelwegdek 40% meer inspanning vergt van een fietser dan een asfaltwegdek. Bovendien kunnen in het wegdek opgenomen objecten zoals putdeksels, kolken e.d. in asfalt volkomen vlak geïntegreerd worden, terwijl dit in een tegel- of klinkerwegdek tot onvermijdelijk venijnige oneffenheden leidt, die fietsers nopen tot (ook voor anderen) gevaarlijk slingeren.

² Ook in het Beleidskader Puccinimethode van 2018 staat in sectie 3.1 op p.51: *De Puccinimethode volgt in principe de richtlijnen van Duurzaam Veilig en de Amsterdamse vertaling daarvan door de Centrale Verkeerscommissie (Leidraad CVC).*"

³ Duurzaam Veilig is een landelijk beleidskader waaraan ook Amsterdam/VRA/MRA zich gecommitteerd heeft. Eerder hebben we er op aangedrongen dat Puccini expliciet getoetst/geijkt wordt aan Duurzaam Veilig. Zonder reactie.

toegepast op plekken waar fietsers rijden.

- 5) P36: *In onderdeel 5.1 wordt de opbouw van het straatprofiel beschreven, o.a. met vier punten.*

- ...
- *De bandenlijnen die langzaam en snelverkeer scheiden zijn de belangrijkste in elk profiel met een gemengd gebruik: ze zijn doorlopend, slingeren zo min mogelijk en worden als eerste opgezet;*
- *Voor elke aansluiting en elk kruispunt geldt dat de bandenlijn die de hoofdrijbaan scheidt van de zones voor fietsers en voetgangers in principe continu doorloopt;*
- *Bij kruisingen zijn de kenmerken van de hoofdroute doorlopend, die van de ondergeschikte route worden onderbroken.*

Deze tekst vinden wij erg onduidelijk. Wat bedoeld wordt, is dat de band (en de rollaag) langs de autorijbaan bij kruisingen doorloopt de bocht om, ook over het eventuele vrijliggende fietspad. Hoewel de band daar verlaagd is, veroorzaakt deze constructie bijna altijd forse hobbels op kritieke plekken op fietsroutes (kruispunten). Op grotere kruispunten gaat het vaak om meerdere van zulke hobbels. En hoewel de mensen van Puccini ons eerder verzekerden dat de uitvoerders steeds beter leren om dergelijke materiaalovergangen vloeiend te laten lopen, blijkt daar in de praktijk niets van.

Dit inrichtingsprincipe past niet bij de kwaliteit die Amsterdam nastreeft, al helemaal niet voor op het fietsnetwerk.

Puccini zegt dat “de loop en de continuïteit van de band cruciaal is voor de duidelijkheid en daarmee voor de veiligheid en een rustig beeld” (p.39). Dat is onzin. Nergens in landelijke aanbevelingen over verkeersveiligheid worden dergelijke doorlopende banden aanbevolen. Een doorlopende band over het fietspad heen kan juist verwarrend zijn: automobilisten kunnen – juist door die band over hun pad – de indruk krijgen dat ze voorrang hebben op fietsers (terwijl dat niet het geval is).

Fietsersbond Amsterdam dringt er (nogmaals) op aan om dergelijke banden (en rollaag) niet langer over het fietspad door te laten lopen.⁴

- 6) P40: *Bij het indelen van het straatprofiel was het trottoir vaak 'het kind van de rekening'. Het introduceren van vrije trambanen en fietspaden * bij een herprofilering heeft op veel plekken gezorgd voor een substantiële afname van de voetgangersruimte.*

Tekstsuggestie: Op de plek van * toevoegen: ‘zonder de ruimte voor rijdende en parkerende auto’s substantieel te verminderen’

- 7) P47: *De rijbaan is zeer smal om de snelheid zo laag mogelijk te houden... (in sectie 5.2.2 Autoluwe buurtstraat)*

⁴ Volgens ons is hier sprake van een onnodige en onwenselijke maatregel die strijdig is met Puccini’s eigen principe dat materiaalovergangen zoveel mogelijk dienen te worden vermeden (p38: “Voor straatprofielen geldt in het algemeen dat twee hoofdmaterialen in de verharding voldoende zijn om tot duidelijkheid te komen: asfalt en betontegels of klinkers en betontegels. Meer kleuren en materialen in de verharding leiden tot versnippering van het profiel en daarmee tot onduidelijkheid.”). Bovendien doet toepassing in de praktijk ontegenzeggelijk en onvermijdelijk afbreuk aan de verkeersveiligheid, dus het omgekeerde van wat gepretendeerd wordt. Immers, dit type oneffenheden leidt niet alleen de fietser op een punt waar hij alle aandacht voor het verkeer nodig heeft (kruising), af van zijn primaire verkeerstaak, maar induceert ook gedrag (slingerend) dat medeweggebruikers aldaar in gevaar brengt. Onmiskenbaar het tegendeel van Duurzaam Veilig.

Een (zeer) smal profiel maakt dat fietsers moeten uitwijken bij het passeren van een rijdende auto. De voorgestelde randen en rollagen in dit profiel vormen dan een risico. Fietsers die uitwijken kunnen vallen als ze in de goot of tegen de rand aankomen. Met name voor kwetsbare en minder zelfverzekerde fietsers is dit een serieus risico. Wij wijzen zulke smalle straten af, tenzij ze echt veilige randen hebben. Idem voor grachten e.d. Een smalle rijbaan is geen goed middel om de snelheid laag te houden. Drempels zijn dat dat wel.

- 8) P56: verschillende types straatlantaarns waaronder het 21^e eeuw type midden onder met een hoge lamp voor de autorijbaan en een lage voor fietspad en voetpad. Hierdoor is de bundel licht op fiets- en voetpad kleiner dan die op de rijbaan. Bijgevolg zullen er donkere plekken op fietspad en voetpad zijn. Dat is ongewenst (en ook subjectief onveilig).
- 9) P58: In onderdeel 6.2 wordt straatmeubilair kort besproken, Ook paaltjes worden genoemd. In het beleidskader dient het belang van een veilige inrichting van paaltjes op fietsroutes aandacht te krijgen. Voeg dat toe, meteen daarbij een verwijzing naar de richtlijnen voor veilige inrichting in de Leidraad CVC. Doe dit ook in Handboek Rood, onderdeel 13.6.

Tekstuele opmerkingen

- P8: Het is niet 'Meerjarenplan Fiets', maar 'Meerjarenprogramma Fiets'
- P43: De onderste afbeelding is niet van de Willemsparkweg maar van de De Lairesestraat.

Met vriendelijke groet,

Teeja Arissen
bestuurslid Fietzersbond Amsterdam