

Wat wil Puccini?

Anna Bragt¹

Deel 1 (juli 2020)

In Amsterdam wordt de schoonheid van de openbare ruimte bewaakt door de commissie Puccini. Dat leidt nogal eens tot een botsing van belangen. Bijvoorbeeld als de veiligheid en het comfort van fietsers eisen stelt die niet door hun esthetische beugel kunnen. Dit is het eerste van twee artikeltjes waarin ik verken waar het wringt en hoe dat komt.

In 2001 verschenen op de Dam en het Spui Portugese keitjes en daarmee eindigde een periode waarin de gemeente vol inzet op een fietsvriendelijke openbare ruimte. In dezelfde periode begon men ook de Amsterdammertjes langs de grachten te verwijderen en daar verhoogde stoepen aan te leggen. Dat was het begin van een nog steeds aanhoudende inspanning om de stad aantrekkelijker te maken. De Puccinimethode is daar een product van: beleid dat uit is op “een kwalitatief goede, fysieke inrichting van alle Amsterdamse openbare ruimte; alle Amsterdamse straten, pleinen, parken en plantsoenen.”

Aan de mensen achter dat beleid (verder afgekort als Puccini) danken we die keitjes en ook de doodenge fietspaden met klinkers en hoge haakse stoepanden op Damrak en Rokin. En als het aan Puccini ligt, komt er meer van datzelfde, stukjes straat waar fietsers last of erger van hebben. Ondanks het feit dat het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 zegt dat Amsterdam wil dat “fietsers gebruik kunnen maken van een fijnmazig netwerk van autoluwe fietsstraten of vrijliggende fietspaden van tenminste 2,5 meter breed, voorzien van rood asfalt.”

Ik vroeg me af wat Puccini beweegt en om dat te weten te komen, heb ik het boek *Openbare ruimte, Amsterdam 2012-2017* opgeslagen. Volgens de inleiding geeft het antwoord op de vraag hoe men bij de gemeente ontwerpen voor de openbare ruimte zo kan “maken dat flexibiliteit, schoonheid en praktisch gebruiksgemak in een logisch geheel samenkomen.” Laten we eens kijken hoe Puccini het streven naar “praktisch gebruiksgemak” kan rijmen met keitjes en ander fietsongerief.

De weggedachte fietsers

Ton Schaap is supervisor/stedenbouwkundige bij de gemeente en gaat, zegt hij, uit van het principe “nooit meer dan twee materialen toepassen in het horizontale vlak van welke openbare ruimte dan ook.” Even later prijst hij de ontwerper “die, na het Spui en de Dam, aan het tien jaar durende, tergende gepolder waaruit de nieuwe inrichting van Rokin en Damrak tevoorschijn kwam, de schoonheid van de nieuwe oude Turfmarkt wist te ontlokken. Zonder dat iemand er op rekende is daar opeens weer een plek waar alles klopt. Stel u voor hoe het hele Rokin had kunnen zijn. Zonder tram en bushaltes, in- en uitgangen van parkeergarages – er ligt toch een metro onder? – alleen de mensen op brede trottoirs, het water, de architectuur van de huizen... De Ramblas zou er saai bij zijn.”

Een lang citaat en een hoop geworstel, maar uiteindelijk blijkt zijn ideaal een Rokin zonder fietsers! En dat ideaal van hooguit twee materialen ken ik alleen van de kruising Amstelveenseweg-Zeilstraat. Een inrichting die bovendien strijdig is met de eisen van Puccini!

¹ Eerder gepubliceerd in [OEK 110](#), [OEK 111](#) en [OEK 112](#).

De te temmen fietsers

Ook Heiko Miskotte, landschapsarchitect en secretaris van de commissie Puccini, komt aan het woord. Hij vraagt zich af of “de fiets met de huidige groei en druk op de openbare ruimte niet op weg [is] de nieuwe auto te worden?” Daarmee bedoelt hij: “Moeten we niet voorkomen dat op te veel plekken één belang de straatfunctie en het beeld domineert?” Daarbij laat hij zich ontvallen dat van fietsstraten nog onduidelijk is “wat tot het gewenste (fiets)gedrag leidt.” (Zie hiervoor kader ‘Fietsstraat’ hieronder.)

Dat zijn opmerkelijke gedachten. Waar de gemeente in haar beleid aanstuurt op meer ruimte voor de fiets (Agenda Amsterdam Autoluw), lijkt Puccini dat als een bedreiging te zien. En Miskottes kijk op fietsstraten is even opmerkelijk. Gewoonlijk is bij fietsstraten – naast hun breedte – het gedrag van auto’s en hun hoeveelheid een probleem voor fietsers, maar Puccini heeft problemen met het gewenste gedrag van fietsers (zonder dat hij uitsprekt wat de wens is). En hij tobt met de vraag hoe het ontwerp zulk gedrag kan afdwingen...

Intussen ben ik over hoe het zit met dat logische geheel waarin schoonheid en gebruiksgemak samenkomen, niet veel wijzer geworden. Toch valt daar wel iets over af te leiden uit dat boek, althans uit de manier waarop het is ontworpen. Zo is er voor gekozen de tekst te zetten in een kleine schreefloze letter, die voor een flink deel met witte inkt op zwart papier gedrukt wordt. Dat oogt fraai, maar, zoals bekend, leest dat niet makkelijk, vooral niet bij zwak licht of als je zwakke ogen hebt. Ook is van de talloze fraaie foto’s en ontwerpen in het boek wel erg vaak onduidelijk wat ze voorstellen, anders dan een fraai beeld.

Goed beschouwd vertoont het boek dus precies dezelfde gebruiksonvriendelijkheid die kenmerkend is voor veel van wat Puccini op straat laat aanleggen. Duidelijk bedoeld om het oog te strelen, maar het ‘praktisch gebruiksgemak’ (leesbaar, informatief) is ver te zoeken. En op straat gaat dat ook nog al eens ten koste van de verkeersveiligheid. Mijn conclusie is dat Puccini het kennelijk niet zo nauw neemt met dat gebruiksgemak en vooral de schoonheid dient. Hun schoonheid, wel te verstaan.

In deel 2 ga ik in op concrete onhebbelijkheden van Puccini op straat. Ik zal dan ook laten zien dat in hun ontwerpen niet alleen het gebruiksgemak vaak ontbreekt, maar dat ook de verkeersveiligheid ten offer valt aan hun esthetische behaagzucht.

Fietsstraat

Hoe komt iemand op de gedachte dat een fietsstraat qua inrichting gewenst fietsgedrag zou moeten bevorderen? Dat wordt duidelijk als je een Fietsberaad-notitie van het CROW uit 2019 opslaat met aanbevelingen voor fietsstraten binnen de bebouwde kom. Daar staat op pagina 3:

*“Ontwerpers staan steeds weer voor de uitdaging om een geschikte vorm te vinden die aansluit bij de functies en het gebruik van het wegvak of het kruispunt. Dat geldt ook voor de vormgeving van fietsstraten. De vormgeving [van fietsstraten] moet enerzijds voldoen aan de eisen van de (beoogde) functies. Voor hoofdfietsroutes zijn dat de bekende vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur: samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. **Daarnaast moet de vormgeving het (beoogde) gebruik bevorderen, zoals een gematigde snelheid, veilig inhaalgedrag en passende intensiteiten.**”*

Die laatste vetgedrukte zin is vermoedelijk de boosdoener: het Puccini-lid dacht dat het hier over fietsers gaat. Maar het gaat natuurlijk over auto's (niet te veel, niet te snel en niet onveilig inhalen van fietsers), zoals blijkt uit het diagram dat onder die tekst staat. Een verlezing die te verwachten is van iemand die zich in het Handboek ook laat ontvallen dat het zijn opdracht is te voorkomen dat fietsers voetgangers omver rijden. Iemand die kennelijk veronderstelt dat ze daar op uit zijn, heeft gewoon een hekel aan fietsers.

Deel 2 (november 2020)

De schoonheidscommissie voor de Amsterdamse openbare ruimte – Puccini – draagt fietsers geen warm hart toe. Dat beweerde ik in deel 1. Nu wil ik dat onderbouwen met wat Puccini's Handboek Rood, Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld, voorschrijft. Ik kijk naar gebruiksgemak, maar leg hun ideeën ook langs de lat van Duurzaam Veilig, de landelijke standaard voor verkeersveiligheid.

Duurzaam Veilig

Om met dat laatste te beginnen, Duurzaam Veilig (DV) dateert van 1995 en is een Rijksprogramma om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook in Amsterdam wordt DV al 25 jaar in praktijk gebracht. Beperken we ons tot fietsers, dan is één van de belangrijkste uitgangspunten: het zoveel mogelijk vergevingsgezind, d.w.z. obstakelvrij inrichten van fietsroutes. Het begrip 'obstakel' moet daarbij ruim genomen worden. Het gaat niet alleen om paaltjes op fietspaden, maar ook om het wegdek waar fietsers op rijden en om de grenzen en de toegankelijkheid daarvan. Dat komt er bijvoorbeeld op neer dat het ideale fietspad volkomen vlak is, voldoende breed voor de hoeveelheid fietsers die er moeten kunnen fietsen en niet door scherpe hoge randen wordt begrensd. Dit idee is verder uitgewerkt in de eis van 'vergevingsgezindheid': als fietsers ongewild de controle over hun fiets verliezen, mag eventueel letsel dat ze daarbij oplopen niet te wijten zijn aan iets onnodigs in de openbare ruimte – zoals paaltjes of haakse stoepbanden. Natuurlijk mag ook het controleverlies zelf niet aan gevaarlijke obstakels te wijten zijn.



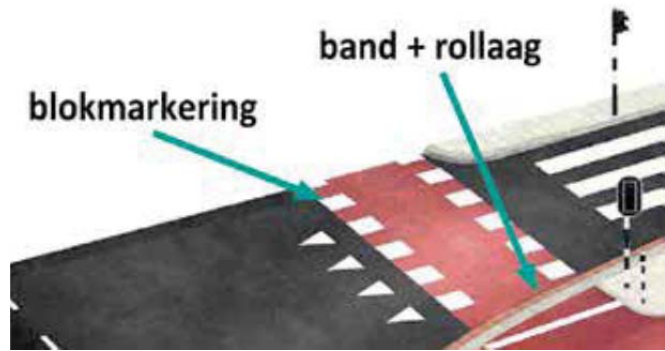
Dus als Puccini in het Handboek zegt dat bij de gekozen materialen en inrichtingsprincipes voor de Amsterdamse openbare ruimte de verkeersveiligheid een belangrijk uitgangspunt is, mogen we aannemen dat men zich aan de hierboven genoemde normen van DV wil houden. Laten we zien of ze dat ook doen.

Doorgetrokken band

Een goed beginpunt is de manier waarop Puccini een kruispunt van twee wegen met fietspaden wil inrichten. Men geeft (zie afbeelding vorige pagina) een impressie van een kwart van zo'n kruispunt. Kijken we dan naar de fietsoversteek met de witte blokmarkering (zie rechts), dan zien we drie typische Puccini-onderdelen: een doorgetrokken verlaagde (stoep)band, een rij klinkers (rollaag genoemd) en witte blokken op het rode asfalt. Waar die band en rollaag lopen (zie rechts) zien we een stukje straat waar verschillende materialen op elkaar aansluiten: asfalt, beton(band), klinkers en weer asfalt. Die band en de klinkers komen uit de koker van Puccini. Waarom liggen die elementen daar? De klinkers tegen de stoeprand vormen verderop in de straat de bedding van straatkolken. Maar hier op de kruising worden ze over de oversteek heen doorgezet ook al zijn daar geen kolken. En die verlaagde stoepband, waarom loopt die door over de oversteek? Volgens Puccini maakt die band "een helder onderscheid tussen de wereld van het langzame verkeer en gemotoriseerd verkeer". Bovendien, aldus Puccini, "attendeert de band de fietser er visueel en fysiek op dat er een kruising op gereden wordt" en zo zorgt het kruispunt "voor een heldere indeling, overzicht en een goede geleiding van het verkeer". Dit suggereert dat Puccini hiermee beoogt het gebruiksgemak en de veiligheid van dat kruispunt te bevorderen.

Dat klinkt positief, maar de vraag is of het met die band en rollaag ook inderdaad makkelijker en veiliger fietsen wordt. Om te beginnen kunnen automobilisten door die doorgetrokken band de indruk krijgen dat zij voorrang hebben op fietsers, en omgekeerd kunnen fietsers op het idee komen dat zij hier voorrang aan auto's moeten verlenen. In beide gevallen een niet ongevaarlijke vergissing. Bovendien treft de overstekende fietser die de overkant bereikt, daar dezelfde doorgetrokken band aan. Moet hem nu weer te binnen schieten dat hij een kruising met auto's oprijdt? Nee natuurlijk. Die band is dus misleidend en dubbelzinnig en dat kun je geen "goede geleiding" noemen. Integendeel, we mogen hopen dat automobilisten en fietsers die band negeren. (Hij had er dus beter niet kunnen zijn.)

Maar helemaal negeren zal niet gaan. Want die band met rollaag is weliswaar in het ontwerp gelijkvloers en dus geen obstakel, maar op straat is de kans dat die constructie echt vlak is, erg klein (zoals op de foto hierboven blijkt). Weliswaar hoeft die net aangelegde band voor iemand die erover heen rijdt geen onoverkomelijke hindernis te zijn, maar dat wordt hij na verloop van tijd vrijwel zeker wel. De onderdelen (band, klinkers, tweemaal wegdek) gaan



namelijk door de erop inwerkende krachten van het verkeer dat daar langs en over rijdt, bewegen en losraken (of zelfs stuk), en zo verandert het wegdek daar op den duur in een puinhoop. En daarmee ontstaat een situatie waar fietsers op z'n minst hinder van ondervinden, een toestand die niet alleen afleidt van het verkeer maar ook plotseling uitwijken kan uitlokken en zodoende de situatie voor medefietsers gevaarlijk maakt. Onzekere fietsers kunnen door dergelijke onverwachte oneffenheden en het slingeren van fietsers voor ze, de controle over de fiets verliezen en zo ten val komen en in hun val andere fietsers betrekken. En dat op een plek (een kruisvlak) waar dat het meest riskant is. In feite gaat het bij deze constructie dus om ingebouwde obstakels. Omdat deze inrichting minstens 25 jaar moet meegaan en de gemeente onvoldoende in staat is dit soort onvolkomenheden te voorkomen of tijdig te herstellen, vormen ze een 'tikkende tijdbom'. Net zoals de losgeraakte tegels in fietspaden die elk najaar vastgezet moeten worden en het jaar daarop opnieuw losliggen en zelfs uit hun verband kunnen springen. Je zou kunnen denken dat Puccini het goed meent en om het fietsen veiliger en gemakkelijker te maken per ongeluk een inrichting heeft ontworpen dat in de praktijk ongelukkig of zelfs averechts uitpakt. Maar dan vergis je je, want Puccini kent de hierboven genoemde bezwaren en houdt toch vast aan dit ontwerp.

Blokmarkering

Een dergelijke vasthoudendheid speelt ook een rol bij de positie van de blokmarkering op de oversteek. Die dient om aan het snelverkeer extra duidelijk te maken dat de fietsers voorrang moeten krijgen (de voorrang zelf wordt geregeld door de haaiantanden ernaast). Die blokken worden aangebracht met een dikke laag thermoplast. Dat is slijtvast, maar wie eroverheen fietst komt in een soort hobbel-cadans. En daar houden fietsers niet van. Die rijden het liefst tussen de blokken, een vlakke strook. Maar die strook is door de blokken één meter smaller geworden, en dus eigenlijk te smal. Ook daar houden fietsers niet van, vooral niet als ze – vanwege het verkeerslicht – met velen tegelijk over moeten steken. Dan lokt die markering bij fietsers uitwijkgedrag uit, zoals bijvoorbeeld oversteken buiten het fietspad om. Het heeft verkeerskundigen, die merkten dat dat gebeurt, ertoe gebracht die blokken buiten de fietsoversteek te leggen.

Ook dit weet Puccini, en toch verzetten ze zich: "De blokmarkering buiten [het rode vlak] plaatsen op het zwarte asfalt zou betekenen dat de fietser die over deze blokmarkering heen rijdt, feitelijk op de rijbaan voor de auto's rijdt." Dat laatste klopt, maar waarschuwen tegen gedrag dat een fietser inherent vermijdt (hobbelen), terwijl hún ontwerp nu juist fietsers in de verleiding brengt om precies dat te doen wat zij willen tegengaan (nl. via de autorijbaan oversteken om de blokken te omzeilen), vormt geen serieus verweer. Het gevaar dat ze stichten lijkt niet tot ze door te dringen, evenmin als het feit dat hun ontwerp niet vergevingsgezind is, ja eerder het tegendeel daarvan.

Mijn conclusie is dat Puccini zich verzet tegen de eisen die Duurzaam Veilig stelt aan de inrichting van de openbare ruimte. En dat men dat doet onder het mom van 'helder onderscheid' of 'heldere indeling'. Kennelijk vindt men zulke quasi-heldere criteria zwaarder wegen dan die van veiligheid, laat staan gebruiksgemak. Puccini lijkt zodoende een ouderwetse schoolmeester die fietsers ziet als onwillige leerlingen die met harde hand in het gareel gebracht moeten worden. In het kader 'Fietsstraat' in deel 1 bleek die zucht tot disciplineren ook al.

In deel 3 zal ik dit verder onderbouwen met nog meer Puccini-eigenzinnigheden, waar fietsers nadeel van ondervinden, onder de loep te leggen.

Deel 3 (april 2021)

Puccini gaat bij het inrichten van straten uit van zo'n 10cm hoge, haakse stoepranden (zie rechts). Dat is, zeggen ze, "om te voorkomen dat de voetgangers door fietsers, of bromfietsers omver worden gereden".

Met dit argument wordt een beeld opgeroepen van voetgangers die als een bedreigde soort beschermd

moeten worden tegen (brom-) fietsers. Is dat stoepfietsen werkelijk een probleem? Volgens de SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) is bij maar 5 procent van de ongevallen met voetgangers, een fietser betrokken. Bij gedragsonderzoek op straat bleek dat fietsers vrijwel niet op de stoep fietsten, en dat ze dat ook niet vaker doen als er géén hoge stoeprand is. Sterker, in de zeldzame gevallen dat fietsers toch op de stoep fietsten, ontstonden er geen conflicten met voetgangers. Dus, als we afgaan op vastgestelde feiten, blijkt dit argument om haakse randen te gebruiken uit de lucht gegrepen.



Intussen is het wel degelijk een feit dat (hoge) haakse stoepranden slachtoffers maken. Vooral onder fietsers. Zo staat al in het Amsterdamse Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016 – 2021 op pagina 25 dat de meeste ongevallen onder fietsers enkelzijdig zijn: "bij circa 70% van alle fietsongevallen die tussen 2000 en 2012 zijn geregistreerd, zijn geen andere bestuurders betrokken. De helft van enkelzijdige ongevallen wordt veroorzaakt door één of meer infrastructurele factoren. In Amsterdam botsen fietsers vooral op paaltjes en stoepranden." Maar fietsers zijn niet de enige slachtoffers van akelige stoepranden, ook voetgangers kunnen er over struikelen en rollator- en rolstoelgebruikers hebben er echt last van.

Het gevaar van hoge haakse stoepranden voor fietsers openbaart zich wanneer ze er langs rijden. Dan kan het gebeuren dat ze die opstekende rand ongewild met hun voorwiel schampen, daardoor hun balans verliezen en ten val komen. Of hun trapper komt er tegenaan. Om die risico's te vermijden willen fietsers afstand houden van haakse randen. Hoe hoger de rand hoe groter de zogenaamde schuwafstand. Met haakse randen hebben fietsers dus meer ruimte nodig om veilig (en prettig) te fietsen. Helaas is er in Amsterdam – vooral binnen de ring A10 – vaak juist een gebrek aan ruimte: op veel fietspaden, maar ook in straten zonder fietspaden. En dat wrekt zich vooral op de momenten dat fietsers de krappe ruimte moeten delen met andere weggebruikers.

Dit nadeel van hoge haakse stoepbanden is al lang bekend. En al lang vóór het verschijnen van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid van 2016 heeft dat er toe geleid dat in bepaalde stadsdelen (zoals West) langs (te) smalle fietspaden schuine stoepranden zijn toegepast. Iedere fietser die wel eens met zo'n schuine stoeprand in aanraking is gekomen, heeft kunnen ervaren dat het net is of je met zachte hand tegen gehouden wordt. En als je door

dat duwtje niet op het 'rechte pad' komt, is er nog geen man overboord, want je kunt (om je evenwicht te hervinden) de stoep oprijden in plaats van te vallen.

En toen besloot de gemeente dat de openbare ruimte fraaier en eenvormiger moest worden. Dat werd de Puccini-methode en die zette meteen een streep door de schuine stoepbanden en schreef overal in de stad haakse stoepranden voor.

Dat dat voorschrift in strijd is met de eisen van Duurzaam Veilig (vergevingsgezindheid), leek Puccini te ontgaan.

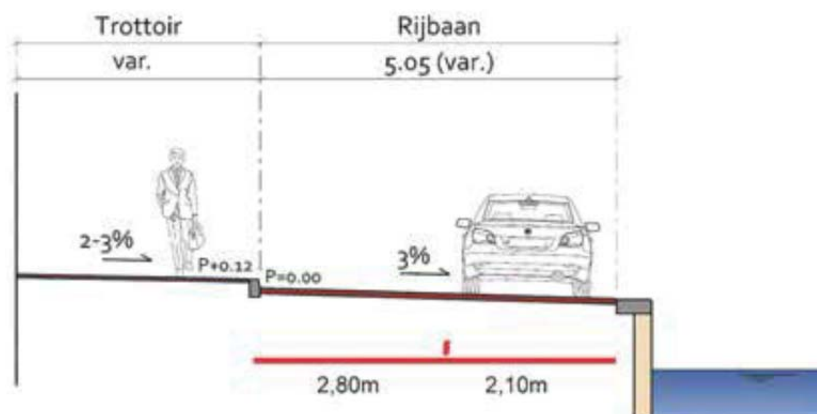
Zo werd ook een nieuwe inrichting voor grachten voorgeschreven met stoepen met haakse stoepranden.

Dat dat op erg smalle grachten leidde tot onbegaanbaar smalle stoepen (zie rechts), werd op de koop toegenomen.



Sinds kort zet de gemeente in op meer ruimte voor voetgangers en daarvoor is de norm voor de rijbaanbreedte op de grachten verlaagd tot 3,40

meter. Voor fietsers die niet dapper genoeg zijn om te voorkomen dat achterop komende auto's ze inhalen, blijft er – wanneer een wat bredere auto hen voorbij rijdt – minder dan een meter over tussen auto (incl. spiegel) en stoeprand (zie rechts). En dat is echt te weinig: volgens de



officiële normen moet dat minstens anderhalve meter zijn.

Ook voetgangers ondervinden nadeel van de haakse randen: wie wel eens op een gracht wandelt, weet dat je daar vaak even de rijbaan op moet om een obstakel op de stoep te omzeilen. Vooral voor mensen die problemen hebben met lopen of aangewezen zijn op een rollator of een rolstoel, is dat een extra handicap.

Dit alles overziend moet de slotsom zijn dat het de hoogste tijd is om Puccini te herijken in het kader van het overige beleid van de gemeente. Dat streeft namelijk niet alleen naar meer ruimte voor voetgangers en fietsers, maar ook naar meer verkeersveiligheid voor fietsers. En die schiet er door Puccini nu juist bij in.

Stoepbanden

Volgens Puccini zijn hoge stoepbanden ook nodig voor blinden. Met hun stok kunnen ze voelen waar de stoep ophoudt. Maar is dit 'schrikdraad' – zoals Puccini dat noemt – ook noodzakelijk? Het feit dat blinden bij o.a. het oversteken gebruik maken van geleidelijnen, wijst erop dat het antwoord 'nee' is. Die geleidelijnen worden namelijk gevormd door tegels met noppen en ribbels van zo'n 5mm hoogte. Diezelfde markering zou dus ook de rand van de stoep kunnen aangeven. En

zou die rand wit zijn, dan zouden slechtzienden (of eigenlijk iedereen) daar ook baat bij hebben.

Lage stoepbanden

Een tijd lang dachten verkeerskundigen dat lage stoepranden veiliger zouden zijn dan hoge. Of dat afgeronde stoepranden veiliger zouden zijn dan haakse. Maar in de praktijk blijkt dat hoogte of afronding voor fietsers die er tegenaan schampen geen verschil maakt. Het is de haakse onderkant van de stoeprand die het gevaar sticht. Alleen helemaal schuin is vergevingsgezind.