

Nr. 852. Nota van de raadsleden Van der Vlis, Stoffel en Mug, getiteld:
Fietsen in Amsterdam.

Amsterdam, 11 mei 1978.

Aan de Gemeenteraad

De fietser heeft het moeilijk in Amsterdam. Dat blijkt bij voorbeeld uit de schrikbarende gegevens over de (on)veiligheid, die de fietser in het verkeer ontmoet. Het gebruik van de fiets, hoewel nog steeds zeer omvangrijk, is in de laatste tientallen jaren dan ook belangrijk afgenomen. Dat is om een groot aantal redenen ongewenst; redenen van bij voorbeeld veiligheid, bereikbaarheid, milieu, rechtvaardigheid, ruimtebeslag en leefbaarheid. Een beleid, gericht op bescherming van de fietser en bevordering van het fietsgebruik, lijkt ondergetekenden daarom gewenst.

Deze nota bevat een beschrijving van de toestand, een onderzoek naar de oorzaken en suggesties ter verbetering. De indieners van deze nota hopen met deze nota een bijdrage te leveren aan een systematisch pro-fietsbeleid.

De leden van de Gemeenteraad,

M. B. van der Vlis
K. C. Stoffel
P. Mug

Fietsen in Amsterdam

Algemene samenvatting.

Inleiding.

De Amsterdamse fietser zit in de knel en er is alle reden om daaraan wat te doen. De fiets is nog altijd een veel gebruikt vervoermiddel, is vriendelijk voor de gemeenschap en de medestraatgebruiker en kan, naast het openbaar vervoer, bijdragen aan het verminderen van de heersende verkeerschaos. Ondergetekenden willen dus meer aandacht voor de fietser. Derhalve hebben zij, geholpen door leden van de PvdA-werkgroep Verkeer en de ENWB-Amsterdam, deze nota geschreven. Het uitgangspunt daarbij is: de fiets als volwaardig alternatief in het stedelijk vervoer.

Achtergronden.

In de eerste helft van deze eeuw is de fiets opgeklommen tot het vervoermiddel van de Amsterdammer. Rond 1950 begint daar echter de klad in te komen en sindsdien gaat het snel bergafwaarts. Toch leverde de fiets in 1973 nog eenderde van de interne Amsterdamse verplaatsingen. Sommige gegevens wijzen bovendien op een kentering in de afnemende van het fietsgebruik, al zijn dat er nog te weinig om echt op te vertrouwen.

Aan sommige redenen van het afnemend fietsgebruik (zoals de inkomensstijging) kunnen, mogen of willen ondergetekenden niets doen. Aan andere redenen echter wel:

- de ruimtelijke ontwikkeling, die voor toenemende verplaatsingsafstanden zorgt, met de afstandgevoelige fiets als slachtoffer;
- de verkeersonveiligheid, die vooral voor het langzame verkeer schrikbarend uitpakt; tweederde van de Amsterdamse verkeersdoden en -gewonden zijn voetganger of (brom)fietsers;
- de verkeersonleefbaarheid, die de fietser — en anderen — opzadelt met angst, hinder, lawaai enz.;
- het verkeersbeleid, dat in het verleden te sterk gericht is geweest op de belangen van de auto, met voorbijgaan aan de belangen van de fiets.

Anders dan men uit de aandacht voor en de positie van de fietser zou kunnen afleiden, hebben ook de niet-fietsers veel belang bij het bevorderen van het fietsgebruik: de fiets is stil en milieuvriendelijk, zuinig met de ruimte en de stad, goedkoop en democratisch, van groot belang voor het sociale en het winkelverkeer — dus voor de economische positie van middenstand en city — en ten slotte voor niemand een bedreiging. De bromfiets is duidelijk een „mindere” broeder, maar echt niet zo slecht als in veel gangbare praatjes te horen valt.

Ook los van de belangen van de niet-fietsers is er reden genoeg om wat te doen. Fietzers behoren vaak niet tot de „sterken” in onze maatschappij. Het gaat bij voorbeeld om jonge kinderen, scholieren, vrouwen, bejaarden en mensen met lage inkomens. Daar vallen ook de grote klappen. Het verkeersdodencijfer voor kinderen is nergens zo hoog als in Nederland; in Amsterdam (en elders) zijn daar heel wat fietsers onder. De meest bedreigde groep wordt daarbij gevormd door de oudere jeugd, vooral bromfietsers.

Zet men de in het geding zijnde belangen op een rijtje, dan is de slotsom duidelijk: een keuze voor de zwakkeren, voor emancipatie, voor een levende, leefbare en veelzijdige stad betekent meer aandacht voor de fietser en bevordering van het fietsgebruik. Gelukkig is dat laatste geen boter aan de galg.

Bevordering van het fietsgebruik heeft kans van slagen, omdat de fiets ook zijn gebruiker veel te bieden heeft. Fietsen is snel, zeker in de stad, goedkoop, gezond, vrij en nog zo het een en ander. De bromfiets is minder prijzenswaard, maar een goed alternatief voor de luiers onder ons.

Maatregelen.

Als algemene maatregelen die kunnen worden genomen om de fietser te beschermen en het fietsgebruik te bevorderen zien ondergetekenden vooral:

- een beleid van ruimtelijke ordening, gericht op het verkleinen van afstanden, zodat die binnen het bereik van de fietser komen en/of blijven;
- het scheppen van ambtelijke organen, speciaal gericht op de belangen van de fiets en het steunen van op die belangen gestoelde „consumenten“-organisaties.

Meer specifiek is de aanleg van een dicht net van snelle, veilige en aantrekkelijke fietsroutes; dat is dringend nodig en zeer gewenst. Het is overigens niet alleenzaam makend. Juist omdat de fiets zo „omrijgevoelig“ is, moet hij overal kunnen komen en is dus naast het maken en uitvoeren van enkele grote plannen het werken aan een veelheid van kleine dingen nodig. Het gaat bij die kleine dingen om bij voorbeeld:

- vrijliggende fietspaden waar dat mogelijk en veilig is. Over dat laatste is hier en daar twijfel mogelijk;
- maatregelen bij inrichting, afwerking en onderhoud van de straat;
- aandacht voor de fiets bij stoplichten en verkeersregels;
- stalling- en parkeervoorzieningen, beveiliging tegen diefstal;
- goed samenspel met het openbaar vervoer;
- mogelijkheden van reparatie, verzekering enz.

Met betrekking tot deze en dergelijke „kleine“ maatregelen wordt in hoofdstuk 6 van deze nota een waslijst van bij elkaar gesprokkelde suggesties gegeven, die zich hier moeilijk laat samenvatten. In het beleid zal een en ander moeten worden vertaald in een stelsel van richtlijnen voor de uitvoerende instanties.

Bij de maatregelen behoort natuurlijk ook het reserveren van voldoende geld. Daarbij zal zowel voor de uitvoering van fietsrouteprogramma's als voor de uitvoering van knelpuntenprogramma's, ruimte moeten worden gemaakt. Natuurlijk kan niet alles tegelijk. Voorrang moet worden gegeven aan de bereikbaarheid van scholen en de binnenstad, aan een goede relatie tussen de fietser en het openbaar vervoer en aan een evenwichtige spreiding van de voorzieningen over de stad.

Tot slot.

Onderdeel van de behandeling van een nota van de zijde van de Gemeenteraad vormt vaak een preadvies van Burgemeester en Wethouders. Deze preadvies en de besluitvorming over de inhoud van deze nota laten zich voor een deel combineren met de besluitvorming over het Verkeerscirculatieplan, meerjarenbegroting e.d. Daarnaast lijkt besluitvorming over een algemeen beleidsstuk echter gewenst.

Ter afronding: ondergetekenden menen in deze nota zowel de noodzaak en wenselijkheid als de mogelijkheid van een doelbewust beleid, gericht op bescherming van de fietser en bevordering van het fietsgebruik, te hebben aangetoond. Aan de slag dus!

1 Inleiding.

1.1 *Waarom deze nota?*

Het gaat niet best met de fiets in Amsterdam. Wie daaraan mocht twijfelen, leze bij voorbeeld de woorden, waarmee het Voorontwerp Verkeerscirculatieplan Amsterdam zijn beschouwingen over de fiets opent: „In de periode van 1960 tot 1973 is het fietsverkeer in Amsterdam belangrijk afgenomen: zo is bij voorbeeld het aantal fietsritten in het gemiddelde avondspitsuur gehalveerd” (zie bij bronverwijzingen onder 1, blz. 32).

Men zou daar blij mee zijn, bij voorbeeld omdat men de keerzijde van deze ontwikkeling, zoals de groei van het autogebruik, om wat voor reden dan ook, positief waardeert. Men kan ook de schouders optrekken, de fiets onbelangrijk vinden en overgaan tot wat wordt gehouden voor de orde van de dag. Men kan ook van de veronderstelling uitgaan, dat de genoemde ontwikkeling tot de onvermijdelijke loop der dingen behoort, eventueel enige malen pro forma „ach en wee” roepen, een droevig gezicht zetten en pas daarna overgaan tot die orde van de dag.

Ondergetekenden zijn niet blij met de teruggang van de fiets. De fiets levert nauwelijks overlast, is voor iedereen financieel bereikbaar en daarmee democratisch, vormt geen bedreiging voor de veiligheid van medeweggebruikers, levert iedereen gelijkwaardige kansen voor communicatie, is een milieuvriendelijk vervoermiddel enz. Redenen genoeg om treurig gestemd te zijn omtrent het afnemen van het fietsgebruik.

Onbelangrijk is de fiets zeker niet. In de eerste plaats vindt ook nu nog altijd meer dan eenderde van de interne verplaatsingen in Amsterdam per fiets plaats (1, blz. 32). In de tweede plaats heeft de fiets een aantal eigenschappen — enkele zijn in de vorige alinea genoemd — waarin hij zich gunstig onderscheidt van een aantal vervoersalternatieven. Gezien de verkeers- en milieuproblemen waarmee Amsterdam te kampen heeft, geeft dit alle aanleiding om het stimuleren van de fiets als belangrijk element in de mogelijke oplossingen van die problemen te beschouwen.

Ten slotte geloven ondergetekenden allerminst, dat de teruggang van de fiets tot de onvermijdelijke loop der dingen behoort. Ook al zijn de mogelijkheden om het gebruik van de fiets te bevorderen ongetwijfeld niet onbeperkt, de passiviteit en ongeïnteresseerdheid, die ook de Amsterdamse overheid in het verleden met betrekking tot de fiets ten toon heeft gespreid, heeft zeker bijgedragen aan de gesignaleerde ontwikkeling. Zoals de ENWB-Amsterdam terecht heeft gesteld: „Om te kunnen fietsen is meer nodig dan alleen de fiets” (2, Voorwoord).

In het program van de PvdA 1974—1978 staat: „In het verkeer en de verkeersplannen moet voorrang worden gegeven aan voetganger, fietser en openbaar vervoer” (5, Hoofdpijnen). Het nieuwe program 1978—1982 zegt o.a.: „De fiets krijgt in het verkeersbeleid speciale aandacht; het belang van fiets en voetganger als verkeer in de stad wordt benadrukt door het realiseren van faciliteiten daarvoor...” (33, Verkeer, punt 4). Dat schept verplichtingen. Eerder schreef één van de ondergetekenden: „...dat ook en vooral voor de fietser belangrijke verbeteringen in de oudere stadsdelen mogelijk zijn. (...). De doodsvrachting, die de Amsterdamse fietsers nu vaak opbrengen, dwingt

bewondering af, maar zou, zoals alle heldenmoed, overbodig moeten zijn" (3, blz. 1585). Ook dat schept verplichtingen.

Enig begrip voor de fietser, zijn problemen en de noodzaak om daar iets aan te doen lijkt wel door te breken (zie bij voorbeeld het al eerder genoemde, en in het vervolg korthedshalve als VCP aan te duiden, Voorontwerp Verkeers-circulatieplan Amsterdam). Dat is verheugend. Om te spreken van een duidelijke doorbraak van inzicht en een ingrijpende koerswijziging van het beleid zou echter fors overdreven zijn. Dat is jammer. Al met al zijn er voldoende redenen om deze nota te schrijven en hopelijk ook om die te lezen en iets constructiefs te doen met de erin geopperde gedachten en gedane voorstellen.

1.2 De heersende verkeerschaos.

Het lijkt nauwelijks mogelijk om er nog nieuwe, interessewekkende be-woordingen voor te vinden. Toch kan deze nota niet beginnen zonder enige opmerkingen over de in Amsterdam heersende chaotische verkeerstoestanden. Die chaotische toestanden hebben vooral te maken met het toegenomen bezit en gebruik van de personenauto. De opkomst van de auto gaat gepaard met forse problemen, zoals:

- afnemende verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Vooral in de oudere en centraler gelegen woonbuurten maar, met name voor wat betreft de veiligheid, ook in de buitenwijken;
- afnemende bereikbaarheid van de binnenstad en andere centrumgebieden; met alle consequenties die dat voor het economische en culturele functioneren van Amsterdam heeft;
- toenemende lawaaihinder, stankoverlast en andere vormen van milieu-verontreiniging;
- stadsverdunning, uitdijen van de stad, functiescheiding en alles wat daarmee samenhangt.

Zonder zich hier te verdiepen in de vraag wat met betrekking tot de auto de oorzaak en wat gevolg is — veel van de hiervoren genoemde punten zijn trouwens beide — kan worden vastgesteld, dat deze problemen algemeen worden onderkend en dat daaruit in ruime kring de conclusie wordt getrokken, dat terugdringen van het niet essentiële autoverkeer uit de stad wenselijk is.

In deze nota gaat het over de fiets en niet over de auto, zodat op deze plaats, afgezien van „bevordering van het fietsgebruik“, wordt voorbij gegaan aan de vraag, hoe dat terugdringen moet gebeuren en welk autoverkeer essentieel wordt genoemd. Volstaan wordt met een uitspraak, waarvan niemand verrast zal opkijken, namelijk dat ondergetekenden vorenstaande conclusie delen. Daarnaast zijn zij van mening, dat communicatie het leven verrijkt. Daarbij zij aangetekend, dat communicatie zich niet alleen laat meten in het aantal afgelegde personenkilometers. Voor zover het verkeersgebeuren een maat voor communicatie oplevert, is die gelegen in het aantal verplaatsingen. Hun positieve beoordeling van communicatie betekent, dat ondergetekenden niet uit zijn op het terugdringen van het aantal verplaatsingen.

In combinatie met de vorengenoemde conclusie betekent dit, dat men op zoek moet naar minder problemen opleverende alternatieven voor het niet-essentiële deel van de verplaatsingen per auto.

1 # km's
vs
verpl.

1.3 De alternatieven.

Opvallend in de discussies over de auto en zijn alternatieven is, dat men uit die discussies zonder veel moeite de indruk zou kunnen krijgen, dat er eigenlijk maar één alternatief is, namelijk het openbaar vervoer, op lokaal niveau dan met name de tram en de bus. Nu zijn ondergetekenden fervente voorstanders van de bevordering van tram en bus en van goed openbaar vervoer in het algemeen. Het program van de PvdA spreekt niet voor niets over „de prioriteit, die aan het openbaar vervoer gegeven moet worden” (5, blz. 23). Onze standpunten met betrekking tot bij voorbeeld de Binnenring, een autovrije Ferdinand Bolstraat, vrije banen in het algemeen en andere maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer onderstrepen dit. Daarover mag en zal misverstand bestaan.

Ondergetekenden vinden echter zeker niet, dat het openbaar vervoer het enige alternatief voor de auto is, dat bevordering verdient. Een ander alternatief wordt gevormd door de zogenaamde „zachte” vervoerswijzen: lopen, fietsen en, met een vraagteken, brommen. In het vervolg van deze nota zullen wij met het begrip fiets steeds ook de brommer bedoelen, tenzij er speciale aanleiding is voor het maken van het onderscheid, wat dan uit de tekst blijkt.

De hiervoren genoemde vervoerswijzen, tegenwoordig ook wel met een nieuw woord „voetser” genoemd, vormen evenzeer een serieus alternatief. Het „voetsen” komt tot nu toe in de discussie over de overheveling van niet-essentieel autoverkeer naar andere vervoerswijzen, veel te weinig aan bod. Tekenend daarvoor, hoewel helaas niet verbazingwekkend, is, dat woorden als lopen, fietsen, brommen enz. of daarmee verband houdende begrippen in de paragraaf „Verkeer en Vervoer” van de begrotingsmissive 1977 volmaakt ontbreken (6, blz. 2533 e.v.). Ook de begrotingsmissive 1978 vertoont die leemte (34, blz. 441 e.v.), maar gelukkig wordt daarin behoorlijk aandacht besteed aan het voor „voetsers” zeer belangrijke probleem van „verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid”.

Het is ondergetekenden niet mogelijk, in de begroting de uitgaven ten behoeve van de „voetser” te isoleren en te vergelijken met de uitgaven ten behoeve van de auto of het openbaar vervoer. Het lijkt echter een praktisch niet te bestrijden stelling, dat dit verhoudingsgewijs een schijntje is. Hoewel dat ook te maken heeft met de financiële bescheidenheid van „voetsers-voorzieningen”, is het tevens een weerslag van de geringe aandacht voor de „voetsers”.

1.4 Aandacht voor het „voetsen”.

Aan kwantitatief „onbelang” van lopen, fietsen en brommen kan de geringe belangstelling voor deze vervoerswijzen niet liggen. Dat blijkt onder andere uit het volgende:

- het aandeel van de fiets en bromfiets in de interne verplaatsingen per voertuig in Amsterdam (1973): in het avondspitsuur 35%, in het middaguur 37% (1, blz. 32);
- in een gemiddeld avondspitsuur zijn in de hele agglomeratie 100.000 personen met een vervoermiddel tegelijkertijd onderweg. Op hetzelfde moment zijn in Amsterdam 33.000 voetgangers op pad (1, blz. 33).

Gebrek aan problemen kan het ook niet zijn. Bij wijze van voorbeeld: in 1975 „leverde” de categorie voetgangers, fietsers en bromfietsers in Amster-

dam 64% van de verkeersdoden en 66% van de verkeersgewonden (berekend uit 4, blz. 16).

Waarom ligt het gebrek aan belangstelling voor de „voetser” dan wel enkele plausibele verklaringen:

- lopen is gratis. Fietsen en brommen is goedkoop. Er zijn derhalve weinig directe economische belangen gebaat met het bevorderen of beschermen van deze vervoerswijzen;
- om dezelfde reden verlenen deze vervoerswijzen (behalve misschien de racefiets) weinig status. Ook wat dat betreft zijn er weinig belangen te verdedigen. Misschien dat dit ook verklaart, waarom de organisatie van „consumenten-zijde” relatief zo zwak is;
- het klasse-karakter van de maatschappij staat er borg voor, dat de aandacht overmatig zal zijn gericht op de vervoerswijzen van de „sterken”. Lopen en (brom)fietsen komen er dan bekaaid af;
- om te kunnen lopen of (brom)fietsen zijn weinig specifieke voorzieningen onontbeerlijk, hetgeen niet wil zeggen dat zij onwenselijk zijn. Er hoeft in ieder geval geen ringweg of railnet voor te worden aangelegd. Ook is er geen verkeerspolitie of chauffeurskorps voor nodig. Er zijn derhalve weinig ambtelijke belangen met het „voetsen” gemoeid;
- „voetsersvoorzieningen” zijn eenvoudig. Kostbare kunstwerken, geavanceerde elektronische systemen of imponerende tunnelcomplexen zijn niet nodig. Er is dus weinig wat tot de technocratische verbeelding spreekt. Opvallend is in dit verband, dat, als er door deskundigen eens een voorziening voor de fiets wordt voorgesteld, dat ook snel iets „groots en meeslepends” schijnt te moeten wezen;
- gemeten aan het technische criterium „plaatskilometers”, dat wil zeggen het aantal per voertuig afgelegde kilometers maal het aantal personen, dat met dat voertuig kan worden verplaatst, zijn voetgangers en (brom)fietsers een stuk minder belangrijk dan gemeten aan het meer sociale criterium „verplaatsingen”. Onderwaardering van de „voetser” klopt dan met het in de maatschappij heersende cultuurpatroon.

De waarheid zal wel een mengvorm van vorenstaande mogelijkheden zijn, met misschien nog andere elementen erbij.

Uit de toon van het tot nu toe geschrevene zal duidelijk zijn, dat deze motiveringen bij ondergetekenden geen enthousiasme opwekken. De reden waarom zij zich in het vervolg tot de (brom)fietsers zullen beperken en dus de voetganger alleen in relatie daarmee in de aandacht zullen houden, is dan ook niet gelegen in hun instemming met de genoemde motiveringen ten aanzien van de voetganger. Die reden is enkel en uitsluitend, dat nu eenmaal niet alles tegelijk kan. Vrij veel van het hierna met betrekking tot de fiets geschrevene zal trouwens zonder veel moeite naar de voetgangersproblematiek kunnen worden vertaald.

1.5 Aandacht voor de fietser.

Het in vorige paragrafen geschetste beeld met betrekking tot de aandacht voor de fietser is misschien iets te somber. Er zijn ook andere geluiden hoorbaar; er is duidelijk een verheugende opleving in de aandacht voor de fietser merkbaar.

kan's
re
verplaatst
bromfiets
voetser
Onder
word

Enkele voorbeelden:

- in het VCP valt in de sfeer van de intenties positieve aandacht voor de fietser te bespeuren;
- minister Westerterp — over hem valt ook wel eens iets positiefs te zeggen — heeft zich enkele malen uitgesproken voor de bevordering van het fietsverkeer en daarvoor ook, zij het nog veel te bescheiden, middelen op zijn begroting uitgetrokken. Dat het bedrag overigens veel te klein is, is ook de mening van de ANWB: „Het bedrag is stellig verre van voldoende wanneer men de verkeersveiligheid van deze kwetsbare groep weggebruikers werkelijk wil bevorderen (19, blz. 42);
- in het MPP (Meerjarenplan Personenvervoer) wordt, zonder dat dat overigens veel consequenties heeft, gesproken van een heroriëntatie van het beleid ten gunste van de fiets (12, blz. 25);
- de oprichting en snelle groei van een vereniging als de ENWB getuigt van de toenemende inzet van de direct betrokkenen bij het bevorderen van de fietsbelangen. De massaliteit van de laatste demonstratie van „Amsterdam fietst“ (meer dan 10.000 demonstranten) is daarvan een krachtige onderstreping;
- diverse leden van de Amsterdamse Gemeenteraad hebben zich in het nabije verleden ten gunste van de fiets uitgesproken. Zo viel bij begrotingsbehandelingen van andere fracties het volgende te beluisteren:
 - Clerx (CPN): „Voor wat betreft de fiets is spreker van mening, dat dit een zeer nuttig vervoermiddel is“ (35, blz. 8);
 - Vernooij (PPR) verwijst „naar de door zijn fractie onlangs uitgebrachte nota inzake het fietsverkeer“ (35, blz. 26).

Enige tekenen van een kenterend tij zijn er dus wel. Dat is verheugend en ook verklaarbaar:

- niemand kan meer voorbijgaan aan de nadelen van een onbeperkte groei van het autogebruik. Die nadelen zijn daarvoor te zichtbaar;
- het openbaar vervoer heeft als alternatief voor de auto duidelijk zijn beperkingen uit oogpunt van financiën, beschikbaarheid, snelheid enz.;
- de fiets levert geen milieu- of veiligheidsproblemen voor de medeweggebruiker;
- er is een groeiende waardering voor de recreatieve en sportieve aspecten van het fietsgebruik; dat heeft overigens ook zijn elite-kantjes;
- op beperkte afstanden begint de fiets door filevorming en parkeerproblemen de auto uit oogpunt van snelheid en comfort te overtreffen.

Over de brommer zijn nog steeds zeer weinig positieve geluiden te horen. Dit is verklaarbaar onder andere in verband met snelheidsmisbruik en het lawaai, dat deze apparaten meestal produceren. Toch menen ondergetekenden, dat de brommer een aantal positieve aspecten, zij het vaak in afgezwakte mate, met de fiets gemeen heeft en bij voorbeeld op het punt van de actieradius, in de uitdijende stad een belangrijk aspect, een voorsprong op de fiets heeft. Het al te negatieve image van de brommer achten ondergetekenden dan ook misplaatst.

Zoals gezegd, zal in het hierna volgende over het algemeen onder het begrip fiets mede de brommer worden verstaan. Waar dat nodig is, zal echter aan de brommer apart aandacht worden besteed.

brommer
schepst

1.6 Doel en opzet van de nota.

Het doel van deze nota zal na het vorenstaande niet verbazen: vanuit de Partij van de Arbeid een bijdrage te leveren aan een beter fietsbeleid in Amsterdam, ter bevordering van het gebruik van de fiets en ter bescherming van de belangen van de fietser. Uitgangspunt daarbij is, dat de fiets als stedelijk vervoermiddel een volwaardig alternatief voor de auto moet zijn/blijven/worden.

De opbouw van de nota is als volgt. Na deze inleiding volgt een beschrijving van omvang en ontwikkeling van het fietsgebruik en een bespreking van de redenen voor het afnemen van het fietsen. Vervolgens wordt aandacht besteed aan de maatschappelijke aspecten van de fiets en het fietsgebruik. Daarna worden suggesties aangedragen voor inhoud, bestuurlijk kader en detaillering van een op bevordering van het fietsgebruik gericht beleid. De nota wordt afgerond met een samenvatting van de aanbevelingen en een voorstel met betrekking tot de procedure rond de behandeling van deze nota.

Dit lijkt ook de aangewezen plaats om iets te zeggen over de wijze van totstandkoming van deze nota. De nota is ontstaan als een co-productie van ondergetekenden, de Amsterdamse PvdA-werkgroep Verkeer en de afdeling Amsterdam van de ENWB (Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijders Bond). Naast ondergetekenden kunnen daarbij de namen worden genoemd van: Mark Bischoff, Martin van Boggelen, Bert van Ettehoven, André van 't Hof, Dick de Jongh, Anne Huying, Tjeerd Kampstra, Stef van der Kluit, Ruud Liqui Lung, Gerard Ruys, Marc Schoen en Tonny van Velzen. Uiteraard is alleen de PvdA-fractie uiteindelijk verantwoordelijk voor de ten slotte ingediende tekst.

enwb
D.J.
A.H.

1.7 Samenvatting.

Het gaat niet best met de fiets in Amsterdam. Toch vindt nog altijd meer dan eenderde van de Amsterdamse verplaatsingen per fiets plaats. Ook uit milieu- en andere overwegingen is er alle reden om de fiets te beschermen en het gebruik ervan te bevorderen.

De heersende verkeerschaos maakt het zoeken naar een alternatief voor het niet-essentiële autoverkeer urgent. Een tweede alternatief wordt gevormd door de zachte vervoerswijzen: lopen en (brom)fietsen. Ondergetekenden beperken zich in deze nota tot de (brom)fiets.

De zachte vervoerswijzen krijgen tot nu toe in de discussie veel te weinig aandacht, onder meer omdat er geen economische, heersende klasse-, ambtelijke of technocratische belangen mee zijn gemoeid. Met betrekking tot de fietser zijn de tekenen van een gelukkige kentering waarneembaar. Het image van de brommer is nog steeds al te negatief.

Het doel van de nota is een bijdrage te leveren aan een beter fietsbeleid met als uitgangspunt „de fiets als volwaardig alternatief in het stedelijk vervoer“.

De nota is ontstaan als co-productie van indieners, PvdA-werkgroep Verkeer en de ENWB-Amsterdam. De verantwoordelijkheid voor de eindtekst berust bij de PvdA-fractie.

2 Ontwikkeling van het fietsgebruik.

2.1 Amsterdamse geschiedenis.

Problemen met ruimte en veiligheid op straat zijn niet nieuw in Amsterdam. Zij waren onderwerp van gesprek al vóór de fiets in Nederland op de weg verschijnt. Zo klaagt Van Lennep in 1875 over het feit, dat rijtuigen (qua ruimte-

gebruik de voorlopers van de auto) elkaar niet kunnen passeren, dit terwijl er in Amsterdam, anders dan in veel buitenlandse steden, op dat moment nog geen trottoirs zijn. Die komen vanaf 1861, wanneer de Amsterdamse Gemeenteraad op 5 juni, ten behoeve van de veiligheid van de voetganger, besluit, „verhoogde“ voetpaden te gaan aanleggen.

In deze situatie — de rijtuigen die elkaar letterlijk in de wielen rijden enerzijds en het ternauwernood veroverde stukje trottoir anderzijds — doet dan de fiets zijn intrede. In 1867 vraagt de Commissie voor de Strafverordeningen zich af, of er met het oog op het toenemend gebruik in deze gemeente van de zogenaamde velocipèdes enige waarborgen voor de openbare veiligheid moeten worden gesteld.

delgeds.
fiets op
weg
op trottoir

In 1869 spitst de discussie zich toe op de vraag, of de fiets op de weg of op het trottoir thuishoort. In beide gevallen wordt de situatie gevaarlijk geacht, al is er tot dan nog geen ongeluk met de fiets gebeurd. Erg veel fietsen zijn er dan overigens nog niet. Het fietsen was toen en bleef ook nog lang een herensport; later in clubverband beoefend. Op gezamenlijke tochten werd men voorafgegaan door een hoornblazer.

Na de komst van de luchtband (1888) neemt het gebruik van de fiets snel toe. In het eerste deel van deze eeuw ontwikkelt de fiets zich hier tot een vervoermiddel voor iedereen, zodat Konrad Merz schreef: „Alles fietst. Acht jaar of tachtig, burgemeester, brugwachter, neuspeuteraar of arts: alles fietst hier“ (11). Dat is ook de tijd, waarin kon worden geschreven: „Geen land waar rijwielpaden zoo talrijk zijn, geen land, waar het verkeer zoó rekening moet houden met de fiets...“ (31, blz. 5). Vooral dat laatste zal iemand niet zo gemakkelijk meer in die vorm uit de pen vloeien.

Opvallend is overigens, dat met de popularisering van de fiets deze praktisch uit de publikaties over het verkeer in Amsterdam verdwijnt. Of de fiets is te vanzelfsprekend om speciaal aandacht aan te besteden, of de in par. 1.4 genoemde oorzaken voor de geringe aandacht voor de fiets deden zich ook toen al gelden. Pas de laatste jaren begint, met de voortgaande teruggang van de fiets en het steeds zichtbaarder worden van de nadelen van de auto, de aandacht weer enigszins wakker te worden, ook in geschiedkundige zin trouwens. De jongste en zeer leesbare loot daarvan heet „Allemaal op de fiets in Amsterdam“ (37); eindelijk een echt boek over de Amsterdamse fietsgeschiedenis.

L →

Wanneer de teruggang van de fiets in Amsterdam is begonnen, hebben ondergetekenden niet kunnen achterhalen. Als de cijfers in tabel 2.1.1 op dat punt verwantschap vertonen met de Amsterdamse ontwikkeling, is dat in de periode vrij snel na de Tweede Wereldoorlog geweest.

Tabel 2.1.1 Intensiteitstellingen onder het viaduct Leidse Straatweg (aan de rand van 's-Gravenhage). Verkeer per uur in beide richtingen (berekend uit 13, blz. 437).

	1908	1916	1926	1938	1949	1955	1960	1969
Fietsen	62	108	195	558	552	335	215	98
Brommers	—	—	—	—	—	54	192	202
Andere voertuigen . .	25	45	209	821	1191	1633	1453	1854

In de tijd dat deze tabel een top in het fietsgebruik laat zien werd geschreven: „Wat de mustang is voor het laatste opperhoofd der Sioux-Indianen, is de fiets voor den Nederlander“ (31, blz. 8). Dat is inderdaad een hele tijd geleden.

Ondergetekenden zullen niet zo ver gaan, uit tabel 2.1.1 te concluderen, dat men weer terug is op een niveau van vóór 1916, maar hard gaat het wel.

Hopelijk heeft de nieuwe aandacht voor de fiets positieve gevolgen voor men terug is bij de hoornblazer of, in schijnbaar moderner jasje, een klaar-over voor de fietser. Daarheen is men namelijk wel op weg, want er zit beangstigend weinig overdrijving in de volgende uitspraak van Maarten 't Hart: „Fietsen is nu immers niets meer of minder dan een daad van heldenmoed in het geheel op één vervoermiddel ingestelde verkeer waarvan de vier wielen heten: status, gemak-zucht, moord en kaalslag. Fietsen is een voortdurende poging het vege lijf te redden en een koppige, vaak helaas dodelijk eindigende, vorm van verzet tegen dat laffe vervoermiddel” (Verwijzingsbronnen bij deze paragraaf: 8, 9, 10 en 11).

2.2 Enige cijfers.

Vooral de afname van het fietsgebruik, maar ook het kwantitatieve belang, dat de fiets nog altijd heeft, blijkt voor Amsterdam uit het volgende overzicht.

Tabel 2.2.1 Per (brom)fiets in het avondspitsuur binnen de agglomeratie op de openbare weg afgelegde personenkilometers. In procenten van alle vervoermiddelen (1, blz. 32).

	Binnenstad	Oude gordel	Periferie	Totaal
1960	44	46	32	39
1973	25	21	11	15

Relevanter voor het communicatieniveau dan het aantal personenkilometers is overigens het aantal verplaatsingen. Uit tabel 2.2.2 blijkt, dat het aandeel van de fiets daarin, hoewel in de afgelopen periode sterk gedaald, nog altijd zeer aanzienlijk en bij voorbeeld groter dan het aandeel van het openbaar vervoer is.

Tabel 2.2.2 Ontwikkeling van het aandeel van de fiets (in procenten) in de verplaatsingen per vervoermiddel in de Amsterdamse agglomeratie (berekend uit 1, blz. 25).

	1960	1973
Interne verplaatsingen	63,5	34,9
Externe verplaatsingen	7,0	3,8
Alle verplaatsingen	55,7	27,0

In de tijd wat meer gedetailleerde cijfers hebben ondergetekenden voor waarnemingspunten in 's-Gravenhage en Rotterdam kunnen vinden.

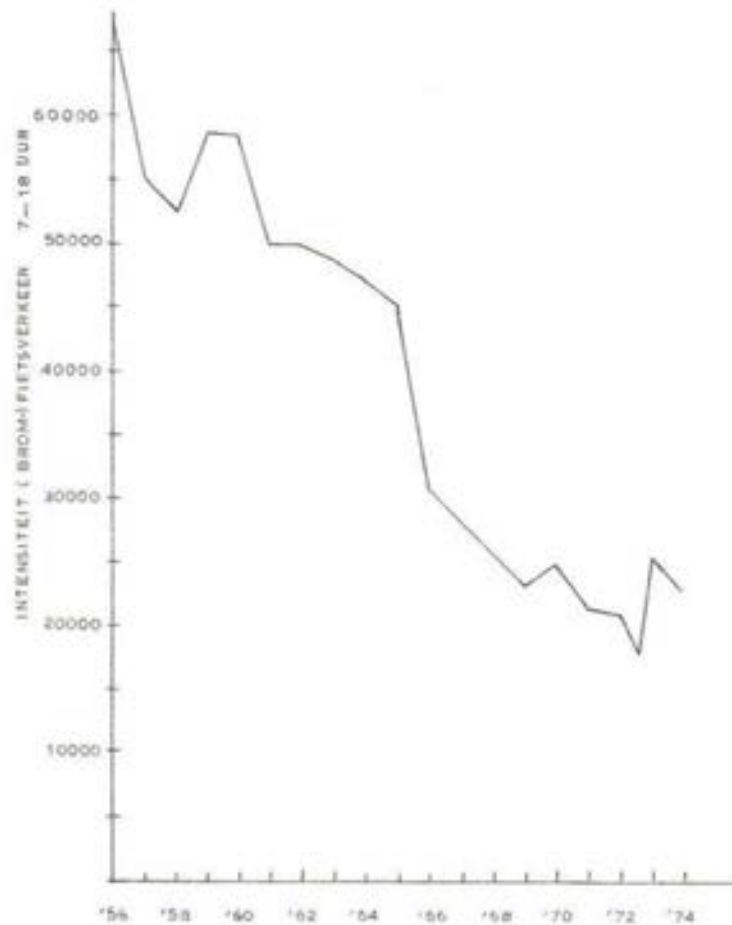
Tabel 2.2.3 Ontwikkeling van het voertuiggebruik, in procenten, op een vijftal kruispunten in 's-Gravenhage, Eemaalcijfers (14, blz. 601).

	1955	1960	1965	1970	1972	1974
Fiets	59,5	44,2	28,5	14,8	14,1	13,6
Brommer	11,6	17,0	17,5	13,9	12,0	10,1
Auto	28,9	38,8	54,0	71,3	74,0	76,3

Zowel tabel 2.2.3 als figuur 2.2.4 suggereren voor de meest recente periode een breuk in de ontwikkeling, in den zin van een sterk verminderde afname van de teruggang. Als dat kan worden opgevat als een indicatie van stabilisatie, betekent dat in ieder geval, dat een op bevordering van het fietsgebruik gericht beleid geen gevecht tegen de bierkaai is. Overigens valt aan de hand van deze gegevens nog niet te zeggen, of er sprake is van het effect van één of meer incidentele tegenkrachten dan wel van een duurzamer verandering in de ontwikkeling. Daarvoor is de uit de cijfers naar voren komende periode van stabilisatie nog te kort geleden ingezet. Het aandeel van (brom)fietsers in het Neder-

landse woon-werkverkeer is in 1975 in ieder geval met 34,9% toch merkbaar lager dan in 1971 met 40,4% (36, blz. 202).

Figuur 2.2.4 Ontwikkeling van het (brom)fietsverkeer op Rotterdamse oeververbindingen in de periode 1956—november 1973 (15, blz. 164).



De uitspraak van Burgemeester en Wethouders van 's-Gravenhage: „Op dit moment kan wat betreft het aantal verplaatsingen per fiets gesproken worden van een stabilisering” (22, blz. 2), lijkt ondergetekenden dan ook wat voorbarig.

Merkwaardig is, dat de neergaande lijn in het fietsgebruik niet gepaard gaat met een neergaande lijn in de verkoop, en vermoedelijk dus ook het bezit, van fietsen. Tabel 2.2.5 laat zien, dat het tegendeel het geval is.

Tabel 2.2.5 Verkoop van fietsen in Nederland (in duizendtallen) (16, blz. 5 en 36 blz. 198).

1952	1960	1963	1965	1967	1978	1969	1970	1971	1972	1974	1975	1976
366	514	555	615	618	683	760	850	926	1086	1274	1066	1242

„Momenteel is de fiets in Nederland waarschijnlijk het meest verkochte duurzame consumptie-artikel” (16, blz. 5). Het belang van de fiets blijkt ook uit het volgende: „Het totale particuliere fietsbezit in Nederland bedroeg begin 1972 ongeveer 7,3 miljoen exemplaren (...). Gemiddeld beschikt elke Nederlands gezin over twee fietsen (...). In slechts 27% van de Nederlandse gezinnen wordt door personen van veertien en ouder geen gebruik van de fiets gemaakt” (16, blz. 8 en 9). Dat was in 1972.

De beschikbaarheid van de fiets is sindsdien niet afgenomen: „Volgens de laatste schattingen zouden er in Nederland 9 miljoen fietsen zijn” (18, blz. 11).

In de grote steden blijkt de fiets, met name door de aanwezigheid van het alternatief „openbaar vervoer” relatief zwak vertegenwoordigd te zijn. „Opmerkelijk is echter, dat de fiets tussen 1972 en 1974 in de drie grootste steden het meeste terrein won” (17/1, blz. 5).

Van belang is nog, dat de fietser vooral bij het woon-werkverkeer een zwakke positie inneemt (zie bij voorbeeld 1, blz. 32). Dit duidt erop, dat de verschuiving naar andere vervoermiddelen het sterkst in de spits heeft plaatsgevonden. Dat is juist het moment, waarop zo'n verschuiving voor de stad én voor de andere vervoerswijzen (autoverkeer en openbaar vervoer) de grootste problemen oplevert.

2.3 Oorzaken van de achteruitgang.

Hoewel er, zoals uit de vorige paragraaf blijkt, in recente jaren enige indicaties van een stabilisatie zijn, blijft als overheersend feit, dat de fiets in de afgelopen periode veel terrein heeft moeten prijsgeven. Sommige oorzaken daarvan, zoals de ontwikkeling van het inkomensniveau en de inkomensverdeling (een stimulans voor bezit en gebruik van de auto) zijn naar hun aard van zo veel verder strekkend belang, dat het uitgesloten is, deze als instrument in een beleid ten aanzien van de fiets te waarderen. Zij blijven daarom in deze nota buiten beschouwing.

Er zijn ook aspecten die zich aan beïnvloeding door de gemeenschap onttrekken. Op het punt van bij voorbeeld beschutting tegen weer en wind blijft de fietser afhankelijk van de goden. Dat zal, evenals bij voorbeeld comfort, altijd een argument blijven om, als de financiën het toelaten — hetgeen, op zich gelukkig, voor steeds meer mensen het geval is — de fiets in te ruilen voor de auto.

De oorzaken van het afnemend fietsgebruik, die ondergetekenden in deze nota het meest interesseren, zijn die, welke onderwerp van overheidsbeleid met betrekking tot de fiets kunnen zijn. Het gaat daarbij ook om ontwikkelingen die weliswaar met meerdere belangen te maken hebben, maar zonder dat die andere belangen het belang van een goed fietsbeleid bij voorbaat overheersen, of zonder dat die andere belangen bij voorbaat strijdig zijn met zo'n beleid.

De voornaamste van dergelijke oorzaken is de ruimtelijke ontwikkeling. Verkeersoverwegingen en dus ook overwegingen met betrekking tot de fiets behoren in het ruimtelijk beleid een belangrijke rol te spelen.

Als belangrijke oorzaak van het afnemend fietsgebruik zien ondergetekenden ook de verslechterde situatie op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Als laatste hoofdoorzaak noemen zij het verkeersbeleid. In het vorige hoofdstuk hebben zij al gewezen op de geringe aandacht, die in het verleden in dit beleid aan de belangen van de fietsers is besteed.

eerste

• RC

• UV

• org

De genoemde hoofdoorzaken zullen in de volgende paragrafen achtereenvolgens worden behandeld. Het is misschien overbodig, maar ondergetekenden willen er toch van tevoren op wijzen, dat er een sterke onderlinge verwevenheid tussen de verschillende oorzaken bestaat. Het verkeersbeleid heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. De reacties op de verkeers(on)veiligheid beïnvloeden de ruimtelijke ontwikkeling, welke weer gevolgen heeft voor het verkeersbeleid enz. Feitelijk is er sprake (geweest?) van een zich zelf versterkend proces van op elkaar inwerkende elementen.

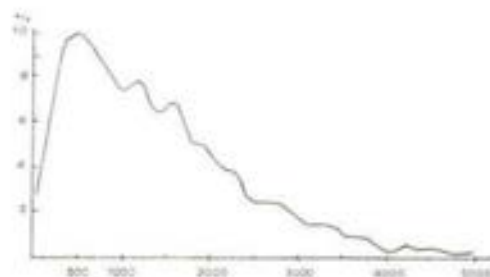
2.4 Ruimtelijke ontwikkeling.

Als eerste oorzaak noemden ondergetekenden de ruimtelijke ontwikkeling. Het belangrijkste element in dit kader is de vergroting van de afstanden. Het VCP schrijft daarover: „Het lijkt (...) aannemelijk dat de daling van het fietsverkeer tussen 1960 en 1973 voornamelijk te wijten is aan de, door spreiding van functies, toegenomen afstanden, juist in het woon-werkverkeer” (1, blz. 32). Dat geldt overigens, zoals de ENWB-Amsterdam terecht aanvult, niet alleen voor de vooroorlogse stad, maar ook voor de nieuwbouwwijken. Immers: „daar is geanticipeerd op de actieradius en de ruimtebehoefte van de auto. Verschillende functies zijn daardoor verder van elkaar komen te liggen: de afstanden langer geworden en het autogebruik noodzakelijk” (2, blz. 3). Tabel 2.2.1 laat zien, dat het juist buiten de vooroorlogse stad met het aandeel van de fiets in het vervoer treurig is gesteld. Dat geldt uiteraard het sterkst voor de suburbane gebieden: „de suburbanisatie schiep afstanden tot de kernstad, die de actieradius van de tweewieler overtreffen” (17/2, blz. 37).

Volgens het VCP is de gemiddelde verplaatsingsafstand van de fietsers in de laatste jaren toegenomen; bij interne Amsterdamse verplaatsingen tijdens het avondspitsuur van 2,2 km in 1960 tot 2,8 km in 1973 (1, blz. 32). Dat duidt waarschijnlijk zowel op enige aanpassing aan de toegenomen afstanden als op het afhaken van de „zwakkeren” onder de fietsers.

Exacte grenzen voor het bereik van de fiets zijn niet te geven. In zijn algemeenheid is „uit onderzoek gebleken dat de grenzen van het gebruik van de fiets circa 12 km en van de bromfiets circa 15 km bedragen” (15, blz. 164). Die grens wordt uiteraard niet abrupt maar geleidelijk bereikt. Figuur 2.4.1 geeft daarvan een beeld. Uit deze figuur blijkt, dat ruim de helft niet verder bromt of fietst dan 1300 m en dat de top in het gebruik zich bevindt rond de 500 m. Deze gegevens maken duidelijk, hoe desastreus de vergroting van de afstanden voor het fietsgebruik is.

Figuur 2.4.1 Verdeling van de ritlengte (1972) van (brom)fietsers (20, blz. 551).



Binnen de ruimtelijke ontwikkeling die tot vergroting van de afstanden leidt, zijn verschillende elementen te onderscheiden. In de eerste plaats kan worden genoemd de met de toegenomen welvaart en de betere spreiding ervan samenhangende toename van de woonvloeroppervlakte per bewoner en werkvloeroppervlakte per werker. In de tweede plaats de afnemende bebouwingsintensiteit bij nieuwbouw. Dat is, evenals de andere genoemde punten, een algemeen verschijnsel in onze stedenbouw. Een Delftse ervaring: „De aandacht voor en het vertrouwen op de auto heeft wijken en stadsdelen doen ontstaan, die vragen om autogebruik. De langere afstanden, veroorzaakt door de lage bebouwingsdichtheden (...) doet vele mensen de beschutting van de auto zoeken” (23, blz. 1). In de derde plaats de keuze voor nieuwbouwlocaties op relatief grote afstand van de stad (overloop). In de vierde plaats de functiescheiding. Ook een blad als *Autovisie* schrijft daarover: „Het voorheen gevoerde beleid om wonen en werken te scheiden heeft als resultaat dat thans dagelijks twee stromen verkeer optreden, die voor erg veel filevorming zorgen” (21, blz. 12).

Men moet zich bij dit alles realiseren, dat de geschetste ontwikkelingen ook bij een lijdelijk volgen door de overheid een zich zelf versterkend proces vormen: „Gesteld kan worden dat we door het alsmat toegeven aan de „verplaatsingsbehoefte” terecht zijn gekomen in een soort inflatiespiraal: stijgende vraag naar transport betekent dat meer verkeersruimte nodig is. Dit heeft tot gevolg dat minder ruimte voor de overige functies beschikbaar blijft, waardoor deze functies verder uit elkaar komen te liggen. Dit roept dan weer een grotere behoefte aan verkeer op, waardoor het conflict tussen verkeersruimte en ruimte voor overige functies opnieuw opgeroepen wordt” (18, blz. 12).

Conclusie: De ruimtelijke ontwikkeling vormt, via het vergroten van de afstanden die zij veroorzaakt, één van de belangrijkste redenen voor de afname van het fietsgebruik.

2.5 Verkeersveiligheid.

Een tweede belangrijke reden vormt de verkeersonveiligheid. Die verkeersonveiligheid is geen nieuw verschijnsel: „We moeten wel een mensenleeftijd teruggaan om te kunnen spreken van veiligheid en ruimte voor de fiets” (15, blz. 164). Dat wil echter niet zeggen, dat er op dit treurige front sprake is van stilstand, laat staan verbetering: „De (brom)fietsers is de laatste jaren in de stedelijke gebieden zoveel eigen verkeersruimte ontnomen ten behoeve van het autoverkeer, dat de verkeersafwikkeling op de overblijvende ruimte onveiliger is geworden” (24, blz. 285). Het MPP zegt daarover: „De stad wordt steeds onveiliger voor niet-automobilisten” (12, blz. 6). Hoeveel onveiliger is voor Nederland berekend door Hupkes: de grootste verschuiving ligt bij de personen-km op de fiets, die (in 1972) maar liefst 2,4 maal onveiliger werd dan in 1963” (17/2, blz. 41). Het feit dat in diezelfde periode de personen-km per auto een kwart veiliger is geworden, laat zien, wie in deze maatschappij de sterksten zijn: voor hen worden voorzieningen getroffen.

De omvang van de totale verkeersonveiligheid in Amsterdam blijkt uit het volgende gegeven. In de periode 1948—1974 zijn er in het Amsterdamse verkeer 2299 doden en 132.867 gewonden gevallen (4, blz. 10). Ter vergelijking voor wie dat nog nodig heeft: de watersnood van 1953 maakte 1835 doden. In ruim 25 jaar is door het verkeer in Amsterdam dus een ramp veroorzaakt, die de watersnoodramp ruim overtreft. Een ernstige bezinning is dus zeer urgent.

Dat langzaam verkeer het leeuwendeel van de slachtoffers levert, werd al vermeld in paragraaf 1.4. In 1975 viel 64% van de verkeersdoden en 66% van de verkeersgewonden in Amsterdam in de categorie „voetgangers, fietsers en bromfietsers” (berekend uit 4, blz. 16). Het langzaam verkeer bevindt zich theoretisch en feitelijk in de meest kwetsbare positie. Dat blijkt ook als men de zojuist gegeven cijfers vergelijkt met het percentage (14%) van de ongevallen, waarbij „voetsers” betrokken waren. In onderstaande tabel zijn de kansen op dood of verwonding, indien men bij een ongeval betrokken raakt, voor ieder vervoermiddel weergegeven. Over de periode 1969—1972 zijn door het Bureau van Statistiek ongeveer dezelfde waarden berekend (1, blz. 40). Uit de tabel valt te concluderen, dat verplaatsen op twee benen of wielen de meest gevaarlijke wijze is.

Tabel 2.5.1 Dood of letselkans Amsterdam 1975 (berekend uit 4, blz. 16).

	Dood	Letsel	Samen
Voetgangers	3,1	86,6	89,7
Fietsers	0,4	58,4	58,8
Bromfietsers	0,2	49,1	49,3
Motorrijders	0,7	39,4	40,1
Automobilisten	0,04	2,9	3,0
Vrachtauto's	0,03	1,5	1,5
Bus en tram	0,0	0,3	0,3

Een uitspraak van de Stichting Recreatie: „Onder de huidige omstandigheden kan het fietsen echter niet altijd een onverdeeld genoeg genoemd worden” (16, blz. 5) had, gezien het vorenstaande, sterker gekund. Een overmatig koele formulering is ook, wanneer men tabel 2.5.2 bekijkt, in samenhang met tabel 2.5.1, de uitspraak van de SWOV: „Het botsingsobject waartegen langzaam-verkeersdeelnemers dodelijk verongelukken, blijkt vooral de personenauto te zijn” (25, blz. 6).

Tabel 2.5.2 Conflicten in Amsterdam per vervoerswijze, gemiddeld over 1974 en 1975. In procenten (berekend uit 4, blz. 13 en idem 1974).

	Voetganger	Fietsers	Bromfietsers
Motorvoertuigen	71	71	69
Tram	7	2	1
Bromfiets	19	13	4
Fiets	3	2	6
Voetganger	—	3	8
Eenzijdig	—	9	10

Dat in Nederland „gerekend naar het aantal vervoersuren, (...) het aantal ongevallen bij de fiets ongeveer de helft is van het aantal ongevallen bij snelverkeer” (18, blz. 13) is, gezien de zo veel grotere dood- en letselkansen, ook geen troost.

Het hoeft kortom niet te verbazen, dat mensen uit lijfsbehoud het gebruik van de fiets gaan mijden.

2.6 Verkeersleefbaarheid.

Naast de verkeersveiligheid speelt ook de verkeersleefbaarheid voor de fietser een rol. Onder dat laatste willen wij hier verstaan de mate waarin de fietser gevrijwaard is van door andere weggebruikers veroorzaakte angst, hinder, lawaai, stank e.d.

Met die verkeersleefbaarheid is het al net zo treurig gesteld als met de verkeersveiligheid. Ook hier is geen sprake van stilstand, laat staan van verbetering. Daar de (rijdende en stilstaande) auto ongetwijfeld de veroorzaker bij uitstek van de verkeersonleefbaarheid voor de fietser is en omdat het aantal auto's zo is toegenomen, kan worden geconcludeerd, dat die leefbaarheid in de afgelopen periode sterk is verslechterd. Dat geldt trouwens ook bij een wat ruimere definitie van het begrip verkeersleefbaarheid. Terecht stelt een werkgroep van Stadsontwikkeling als één van de drie punten in de problematiek rond het fiets- en bromfietsverkeer: „Een sterke daling van de kwaliteit van fietsverplaatsingen (waaronder reiscomfort, gezondheidseffecten, rijplezier, verplaatsingssnelheid, vervoers- en stallingbetrouwbaarheid)” (25, blz. 7).

Als eerste element in de onleefbaarheid hebben ondergetekenden de angst genoemd. Het gaat daarbij om de „subjectieve” onveiligheid, die onderscheiden moet worden van de, in de vorige paragraaf besproken, „objectieve” onveiligheid. Naast de feitelijke onveiligheid „neemt ook het gevoel van onveiligheid toe” (18, blz. 13). Het vereist sterke zenuwen om over het Weteringcircuit te fietsen of om als fietser op een smal gootje tussen rijdende en geparkeerde auto's te rijden (bij voorbeeld op de Overtoom) met permanent de kans voor ogen, dat een geparkeerde auto niet leeg is, maar iemand bevat die het nodig vindt om vlak voor je neus een portier open te doen.

Dat „85% van de Nederlandse fietser zich toch nog altijd „zeker” of zelfs „erg zeker” in het verkeer voelt” (16, blz. 13) hoeft niet met het vorenstaande in tegenspraak te zijn, zeker niet „als we moeten constateren dat een steeds grotere groep niet meer op de fiets durft (de ouderen) of mag (de kinderen)” (18, blz. 13). Velen van hen die angst durven te erkennen, hebben waarschijnlijk al hun maatregelen genomen en begeven zich niet in als onveilig ervaren situaties. Hoe de fietser zijn veiligheid ervaart, blijkt waarschijnlijk beter uit het feit, „dat slechts 4% van de fietser van mening is dat het overige verkeer goed rekening houdt met de fiets. Ruim eenderde is van mening dat de gebruikers van andere vervoermiddelen nooit of bijna nooit rekening houden met fietsers” (16, blz. 13).

Naast angst zijn hinder, stank, lawaai e.d. van belang. Ook de grote toename daarvan is verantwoordelijk voor de afname van het fietsgebruik. Everett noemt voor de Verenigde Staten als voornaamste reden om niet op de fiets naar het werk te gaan, naast de vrees om in botsing met een auto te komen „de afschuw van door gemotoriseerd verkeer veroorzaakte stank en lawaai” (ontleend aan 17/2, blz. 41).

Terecht hanteren Burgemeester en Wethouders van 's-Gravenhage dan ook als één van de uitgangspunten voor het ontwerp van een fietsroute: „Het fietsverkeer zal zo weinig mogelijk hinder (conflictsituaties, stank, lawaai) moeten ondervinden van het gemotoriseerde verkeer” (22, blz. 3).

2.7 Verkeersbeleid.

Niet de minste oorzaak van de afname van het fietsgebruik is het verkeersbeleid. De snelle toename van het autobezit vanaf de jaren vijftig schiep bij velen „de verwachting dat het gebruik van de fiets (...) een aflopende zaak was. De eerste jaren na 1950 schenen deze verwachting te bevestigen. Het gebruik en de verkoop van fietsen daalden en hiermee werd zelfs een soort spiraalwerking in het leven geroepen. Door de daling van het fietsgebruik werd er ook minder aandacht besteed aan verkeersvoorzieningen voor fietsen: het

• niet
meer
durf
of weg
koken

onderhoud van (vooral de toeristische) fietspaden werd verwaarloosd; andere, vooral utilitaire, fietspaden verdwenen zelfs geheel om plaats te maken voor wegverbreding of voor parkeerplaatsen; de aanleg van nieuwe fietspaden werd getemporeerd en nieuwe kunstwerken als bruggen en tunnels werden alleen maar op autogebruik afgestemd. (. . .). De fiets dreigde uit het gezichtsveld van de overheid, planologen en stedenbouwkundigen te verdwijnen" (16, blz. 4).

Een willekeurige greep uit Amsterdamse voorbeelden: IJ-tunnel, Berlagebrug, Coentunnel enz. Ook de situatie bij het Centraalstation is een voorbeeld van verwaarlozing van het fietsersbelang. Dat de fietser er ook bij tijdelijke maatregelen uiterst bekaaid afkomt, heeft bij voorbeeld de situatie rond de Wibautstraat en de Weesperstraat geleerd, waar wel kostbare tijdelijke voorzieningen voor de auto werden getroffen, maar de fietser de meest ingewikkelde omwegen werd opgestuurd of volledig werd genegeerd. „In veel verkeersstudies van de afgelopen jaren zijn de voorzieningen voor fietsers en voetgangers als sluitpost opgenomen" (23, blz. 1). Het VCP is wat dat betreft, in de sfeer van intenties, een ommekeer. Helaas gaat het echter niet erg veel verder dan intenties en moet bij voorbeeld worden geconstateerd, dat een aantal aardige aanzetten van het „Praatpapier Fietsverkeersplan" uit juni 1973 (25) slechts in zeer gekortwiekte vorm het Wibauthuis hebben verlaten.

Hopelijk is al wel definitief het stadium voorbij van de Nota Langzaam Verkeer van de Haagse Verkeersdienst uit 1972 — zo kort geleden — waarin te lezen viel „De vraag kan nog worden opgeworpen of het — gelet op de voortgaande afnemende van het langzaam verkeer — nog wel zinvol zou zijn, voor deze categorie weggebruikers het treffen van voorzieningen te overwegen" (ontleend aan 25, blz. 5). Wel gaat de heroriëntatie nog steeds zeer moeizaam en worden nogal eens zaken als fietsvoorziening gepresenteerd die in hun effect vooral neerkomen op het, ten gunste van de auto, verwijderen van fietsers van de weg. Dergelijke voorzieningen karakteriseren zich vooral door het volstreekte negeren van de „omrijgevoeligheid" van de fietser. „De kortste routes zijn veelal gereserveerd voor de automobilist; de fietser mag gebruik maken van omwegen" (16, blz. 5). Een Amsterdams voorbeeld daarvan kan men ervaren door als fietser te proberen volgens de officiële regels op het Mr. Visserplein, waar zulke mooie vrije fietspaden zijn, linksaf te slaan. Ook het, overigens fraaie, fietspadennet in bij voorbeeld de Bijlmer getuigt niet van kennis van het feit, dat de kortste verbinding tussen twee punten door een rechte lijn wordt gevormd.

Als recent voorbeeld van verwaarlozing van fietserbelangen in Amsterdam kan nog het plan worden genoemd om een deel van het fietspad aan de zuidzijde van de Haarlemmerweg op te heffen, onder meer ten behoeve van parkeerplaatsen. Pleidooien ten behoeve van een aangenaam wegdek voor fietsers (asfalt) worden ook nog te vaak als hobbyisme beschouwd.

Er bestaat niet alleen een directe, maar ook een indirecte samenhang tussen verkeersbeleid en verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Een van de consequenties van het verwaarlozen van de fietsers in het verkeersbeleid is namelijk, dat de fietsers zich ook steeds minder gaan aantrekken van de verkeersregelingen; vogelvrij voelt men zich toch.

2.8 Samenvatting.

Rond de eeuwwisseling begint de ontwikkeling van de fiets tot vervoermiddel voor iedereen. Tegen 1950 vindt echter een kentering plaats en treedt,

Glen
fiets routes.
AnnVisser
Bijlmer

met de opkomst van de auto, de teruggang van de fiets in. De cijfers tonen sindsdien ruwweg per jaar een daling van het gebruik tussen 5 en 15 procent. Dat gaat al zo'n 25 jaar door. Toch is de fiets nog steeds zeer belangrijk en leverde deze bij voorbeeld in 1973 nog eenderde van de interne Amsterdamse verplaatsingen. De meest recente gegevens zouden op een stabilisatie van het fietsgebruik kunnen wijzen, terwijl ook het bezit van fietsen blijft toenemen. Het is echter nog te vroeg om daaruit optimistische conclusies te kunnen trekken.

Er zijn aspecten van het afnemend fietsgebruik waar een pro-fietsbeleid niets aan kan of mag veranderen, zoals de inkomensstijging en -nivellering die de ontegenzegglijk meer comfort en beschutting tegen weer en wind biedende auto binnen het bereik van meer mensen heeft gebracht.

Veel oorzaken zijn echter wel voor beïnvloeding vatbaar. Als eerste valt te noemen de ruimtelijke ontwikkeling. Toenemend ruimtegebruik, afnemende bebouwingsdichtheid, overloop en scheiding van functies hebben, in een zich zelf versterkend proces, gezorgd voor een ingrijpende toeneming van de verplaatsingsafstanden; met de afstandgevoelige fiets als slachtoffer.

Een tweede punt is de vooral voor het langzaam verkeer sterk toegenomen verkeersonveiligheid. Een kilometer fietsen was in 1972 $2\frac{1}{2}$ maal zo onveilig als tien jaar daarvoor. In Amsterdam leverde in 1975 het langzaam verkeer tweederde van de verkeersslachtoffers, vooral door de zeer veel hogere dood- en letselkansen bij „ontmoeting” met een onderdeel van het sterk gegroeide autopark.

Daarnaast is de verkeersleefbaarheid van belang. De sterke toename van de door andere weggebruikers veroorzaakte angst (subjectieve verkeersonveiligheid), hinder, lawaai e.d. doet mensen van de fiets afstappen. Slechts 4% van de fietsers vindt, dat andere weggebruikers goed rekening met hen houden. Ruim een derde is overtuigd van het volstreekte tegendeel.

Ten slotte het verkeersbeleid. Dat is in de afgelopen decennia vooral gericht geweest op de belangen van de auto, met voorbijgaan aan de belangen van de fiets. Wat dan nog als fietsvoorziening is gepresenteerd, blijkt in de praktijk vaak allereerst neer te komen op „ruim baan voor de auto”. De auto krijgt de kortste route en de fietser mag omrijden. De kentering in dit beleid valt wel te signaleren, maar komt slechts zeer aarzelend op gang.

3 Algemeen belang.

3.1 Inleidende opmerkingen.

In het vorige hoofdstuk is besproken, wat de gemeenschap voor de fiets doet. Een argeloze lezer zou daaruit de conclusie kunnen trekken, dat de fiets kennelijk voor de gemeenschap een gevaar is, dat met alle middelen dient te worden bestreden. Bekijkt men echter wat de fiets voor de gemeenschap doet, dan blijkt het tegendeel het geval.

In dit hoofdstuk zal worden aangetoond, dat de genoemde argeloze lezer aan bijscholing toe is. Daartoe zullen successievelijk de verschillende in het geding zijnde aspecten van het „belang van de gemeenschap” of het „algemeen belang” behandelen. Daarbij zij opgemerkt, dat zoiets als „algemeen belang” feitelijk natuurlijk niet bestaat en dat het in dit hoofdstuk gaat over die belangen, waarvan slechts zij die de term „algemeen belang” hanteren als masker

Krijgsl
0

voor het recht van de sterkste zullen betwisten, dat deze het behartigen waard zijn.

Het is bij de bespreking van deze belangen nuttig, onderscheid te maken tussen de fiets en de bromfiets. Vandaar, dat ondergetekenden zich in eerste instantie uitsluitend met de fiets zullen bezighouden. Aan het slot van dit hoofdstuk is een aparte paragraaf over de bromfiets opgenomen. In het volgende hoofdstuk komt een aantal specifieke belangen aan de orde.

3.2 Het milieu.

Eerst iets over de milieu-aspecten van de fiets. Bezie men de kwestie van de directe vervuiling, dan is het zonneklaar, dat de fiets op het punt van de afwezigheid daarvan door geen ander vervoermiddel is te overtreffen.

Afgezien van de hoogbejaarde exemplaren die, als gevolg van een in het grijze verleden opgelopen verkoudheid, wat vriendelijk geknars voortbrengen, is de fiets praktisch geluidloos. Ook worden geen stank of voor de gezondheid schadelijke afvalgassen geproduceerd. Dat staat in fel contrast met wat de rest van het verkeer ons aandoet: „Het verkeer in Nederland produceert ruim 60% van de totale uitstoot aan luchtverontreinigende stoffen. Van één van die stoffen, koolmonoxyde, produceert het verkeer 90%; van de koolwaterstoffen driekwart” (27, blz. 3). Realiseert men zich, dat die verontreiniging zich in de steden concentreert, dan vinden wij het „schone” karakter van de fiets voor Amsterdam van nauwelijks te overschatten belang.

Een tweede aspect is de indirecte vervuiling. Daarover kan worden gezegd:

- dat de fabricage van een fiets, door het geringe materiaalgebruik, relatief weinig vervuiling en grondstoffengebruik oplevert;
- dat de fiets weinig ruimte vraagt, met alle voor het milieu positieve gevolgen van dien. Wij komen daarop in de volgende paragraaf nog terug;
- dat voorzieningen voor de fiets zelden een aantasting vormen van landschappelijke waarden of stedenbouwkundig schoon;
- dat fietsen nauwelijks energie kost.

Voor al in de huidige tijd van bewustwording van de groeiende schaarste op het gebied van de energie en grondstoffen is het van belang, eens nader te bekijken, hoe het met de fiets staat in dit opzicht. Het behoeft weinig toelichting, dat de fiets op het punt van het grondstoffengebruik in zuinigheid verre de meerdere is van bij voorbeeld de auto. Bevordering van het fietsen past dus uitstekend in een beleid, dat rekening houdt met de eindigheid van grondstoffenvoorraden.

Met één oogopslag is ook duidelijk, dat de fiets veel minder energie verbruikt dan het gemotoriseerde verkeer. Hupkes (17/1, blz. 1) berekende, dat 1 kilometer op de fiets 7% kost van de hoeveelheid energie, benodigd voor 1 autokilometer. Als men daar de menselijke energie nog van aftrekt, blijkt er hooguit 3% over. Dat is een energiebesparing die er waarlijk wel mag zijn.

Conclusie van deze paragraaf: terecht stelt het MPP: „Met name de „milieuvriendelijke” vervoerswijzen als (...) fietsen (...) dienen bevorderd te worden” (12, blz. 11).

3.3 Stadsontwikkeling.

Het is al eerder ter sprake gekomen: een fiets legt zeer weinig beslag op de beschikbare ruimte. Dat geldt niet slechts voor de parkeervoorzieningen, maar feitelijk in vrijwel alle opzichten. Het grote belang daarvan is evident als men

zich bij voorbeeld realiseert, dat de verkeersruimte en het aantal parkeerplaatsen (legaal en illegaal) in de Amsterdamse binnenstad met globaal de helft zou moeten worden vergroot, als alle fietsers hun tweewieler zouden vervangen door een auto (afgeleid uit 1, bijlage 1.5). Men kan zich voorstellen, wat voor breek- en slooppartijen dat met zich zou brengen.

Voor verbetering van het fietsverkeer heeft men geen brede doorbraken nodig, want fietsers kunnen in de meeste gevallen gemakkelijk gebruik maken van de bestaande infrastructuur. „De fietser past goed in de historisch gegroeide stadsstructuren” (23, blz. 1). Er zijn geen ingewikkelde verkeersconstructies nodig met opstelvakken, tunnels en viaducten, die allemaal een hoge mate van ruimtebeslag met zich brengen en ingrijpende wijzigingen in het stadsbeeld opleveren. De fiets draagt bij aan het in stand houden en verbeteren van de herbergzaamheid van de stad.

„Deze vervoermiddelen (fiets en brommer) vragen (...) de minste ruimte (...) en dragen zodoende bij tot een efficiënt ruimtegebruik” (28, blz. 9). Dat efficiënte ruimtegebruik is vooral van belang voor de oudere stadsdelen met de daar aanwezige en te handhaven hoge bebouwingsdichtheden. Het is hier niet de plaats om uitgebreid in te gaan op de voordelen van hoge dichtheden. Volstaan wordt met het noemen van het grotere draagvlak voor economische activiteiten en voor niet-economische voorzieningen, geringere reisafstanden, groter sociaal draagvlak, geringere aanslag op het landelijk gebied enz. Dat de fiets zuinig is met de ruimte, betekent ook, dat bij toename van het relatieve belang van de fiets meer ruimte beschikbaar blijft voor andere doeleinden dan verkeer, zoals groen- en andere voorzieningen. Op deze wijze kan de leefbaarheid worden verbeterd.

In paragraaf 2.3 is er overigens al op gewezen, dat de relatie tussen fietsgebruik en zuinig zijn met de ruimte twee richtingen heeft. Een groter aandeel van de fiets maakt niet alleen hogere dichtheden mogelijk, hoge dichtheden bevorderen ook, door het verkleinen der afstanden, het fietsgebruik. In een compacte stad kan de fiets als vervoermiddel een belangrijke rol spelen.

Het geringe ruimtebeslag betekent ook, dat een verschuiving in de „modal split” (verdeling van het vervoer over de verschillende vervoermiddelen) ten gunste van de fiets een vermindering van congesties oplevert. Dat betekent weer: betere bereikbaarheid, minder milieu hinder en betere ontwikkelingskansen voor de stad.

Op één aspect van de stadsontwikkeling wordt hier nog speciaal de aandacht gevestigd, namelijk het aspect van de bevolkingssamenstelling. Hoewel er in de stad heftig wordt getwist over de mate waarin, bestaat er ruime overeenstemming over het feit, dat in Amsterdam de vestigingskansen van gezinnen met kinderen moeten worden verbeterd. Kinderen zijn fietsers en het lijkt waarschijnlijk, dat de verkeersonveiligheid, in het bijzonder die voor fietsende kinderen, een belangrijke rol speelt in het vertrek uit de stad van gezinnen met kinderen. Meer aandacht voor de fiets past daarom in het beleid met betrekking tot de bevolkingssamenstelling.

3.4 Kosten.

De aanschaf en het onderhoud van een fiets is goedkoop. Hupkes taxeert het voor 1972 op een bedrag van f 53,50 per jaar (17/1, blz. 9). Derhalve is een fiets voor iedereen financieel bereikbaar. Wanneer men zich geen nieuwe fiets kan of wil permitteren, zijn er bovendien tweedehands fietsen te kust en te keur.

De financiële bereikbaarheid voor iedereen geeft de fiets als vervoermiddel ook een democratisch karakter.

Niet alleen echter voor elk individu afzonderlijk is de fiets een goedkoop vervoermiddel, ook voor de gemeenschap zijn de daaraan verbonden kosten relatief zeer laag. Een wat navrant aspect daarvan is, dat wijziging van het auto-gebruik in bij voorbeeld (beveiligd) fietsgebruik op den duur de kosten van medische verzorging van verkeersslachtoffers aanmerkelijk kan verlagen.

Ook in praktisch elk ander opzicht geldt, dat de maatschappelijke kosten van de fiets veel lager uitkomen dan die van andere vervoermiddelen. Zo zou bij voorbeeld de infrastructuur, wanneer die door de fiets zou zijn bepaald, relatief goedkoop zijn. Het is duidelijk, dat de overheid miljarden guldens uitgeeft voor vier-, zes- en zelfs achtbaanswegen, voor viaducten en tunnels, voor verkeerslichteninstallaties en parkeervoorzieningen. Dit zijn allemaal voorzieningen, waaraan de fietser geen behoefte heeft. Daarnaast is de overheid gedwongen, forse hoeveelheden geld te besteden aan het openbaar vervoer; terecht weliswaar — feitelijk wordt daaraan nog veel te weinig uitgegeven — maar het spreekt vanzelf, dat fietsgebruik en de aanleg van bepaalde voorzieningen daarvoor vele malen goedkoper zou zijn.

Hoewel de overheid het leeuwedeel van de kosten voor het gemotoriseerde vervoer draagt, zijn er toch ook belangrijke kosten voor het bedrijfsleven. Veel bedrijven moeten ten behoeve van hun werknemers extra parkeervoorzieningen aanleggen, die veel duurder zijn dan een overdekte fietsenstalling. Daarnaast kosten de congestieverschijnselen op de verkeerswegen de bedrijven natuurlijk veel tijd en dus veel geld. Hoe men het ook wendt of keert, zowel voor de individuele fietser als voor de overheid en de bedrijven zou een verschuiving in het voertuiggebruik ten gunste van de fiets sterk kostenbesparend werken. Hupkes berekent, dat bij gelijkmatige verdeling over de komende 25 jaar voor het gehele land het totale investeringsbedrag voor een tweewielersysteem zou neerkomen op maximaal 180 miljoen gulden per jaar (17/3, blz. 39). Vergelijkt men dit bedrag met de overheidsinvesteringen in het openbaar vervoer en de auto-infrastructuur, dan is dit een relatief zeer gering bedrag. Ondergetekenden hebben geen gegevens kunnen vinden, die inzicht geven in de gevolgen voor de Amsterdamse gemeentekas, maar het lijkt hen niet voor bestrijding vatbaar, dat ook die op de lange termijn zeer zou zijn gediend met een verschuiving in de voertuigkeuze naar de fiets. „Deze eigenschap hangt nauw samen met aspecten als gering ruimtebeslag, laag gewicht en relatief geringe snelheid. De relatief lage kosten van de fietswegen betreffen niet alleen de grondaankoop en de aanleg, maar ook het onderhoud” (16, blz. 17).

3.5 *Communicatie en economie.*

Laat men veranderingen in de stedelijke structuur buiten beschouwing, dan worden de communicatiemogelijkheden in belangrijke mate bepaald door de verplaatsingssnelheden. Het „Praatpapier Fietsverkeersplan” van de sector Stadsontwikkeling zegt daarover het volgende: „Wij wagen hier een schatting van de gemiddelde snelheden van alle verplaatsingen in Amsterdam, voor drie karakteristieke jaren:

Jaar	km/uur
1930	7,3
1960	10,4
1970	10,6

Als deze schatting redelijk is, betekent het, dat in het laatste decennium de intrastedelijke bereikbaarheid nauwelijks is verhoogd" (25, blz. 4). Neemt men daarbij in aanmerking, dat de afstanden groter zijn geworden, dan is de bereikbaarheid zelfs verminderd. Het aantal feitelijke verplaatsingen is een indicatie voor het feitelijke communicatieniveau. Volgens het VCP vertoont het totaal aantal verplaatsingen in de agglomeratie hetzelfde beeld als hiervoren met betrekking tot de verplaatsingssnelheden werd gegeven (dat wil zeggen: praktisch constant), terwijl het aantal interne verplaatsingen van 1960 tot 1973 met 11 % afnam (berekend uit 1, blz. 25).

Ondanks de enorme toename van het gebruik van het technisch superieure vervoermiddel auto is het dus somber gesteld met de ontwikkeling van het communicatieniveau. De groei van het autogebruik in een beperkte stedelijke ruimte is duidelijk het uit oogpunt van communicatie optimale punt voorbij en is van een communicatievergroten factor omgeslagen in een communicatiebelemmering, zodat voortzetting van de huidige ontwikkeling tot verslechtering leidt; of, zoals het in het VCP wordt gesteld: „Niets doen blijkt duidelijk te leiden tot een daling van het communicatieniveau" (1, blz. 37).

Ondergetekenden hebben er al eerder op gewezen (paragraaf 1.3), dat naar hun oordeel bij het bespreken van alternatieven voor het terug te dringen autoverkeer te weinig naar andere mogelijkheden dan het openbaar vervoer wordt gekeken. Vooral de fiets is in dit verband van belang. „Waar in het stedelijk leven het onbeperkte autogebruik steeds meer een groot probleem wordt of reeds is, kan dus juist de fiets over de kortere afstanden wel een alternatief voor de auto zijn, waar het openbaar vervoer dat niet kan" (23, blz. 2).

Van belang voor de beoordeling van de rol van de fiets in de communicatie is ook de vraag naar de doelen van de verplaatsingen. Uit het basisonderzoek Fietsen-1972 (zie 16, blz. 60) is gebleken, dat de fiets vooral bij het winkelen (63 % van deze verplaatsingen ging in Nederland per fiets) en het op visite gaan (41 %) van belang is. Het laatste wijst op het grote belang van de fiets in de sociale interpretatie van het begrip „communicatie", het eerst op het grote belang in de economische interpretatie ervan.

Het hoge aandeel van de fiets in het winkelverkeer noodt tot nadere aandacht, ook in verband met één van de grote vraagstukken van de stad: de positie van de middenstand. Ook het VCP verstrekt informatie over het aandeel van de fiets in het verkeer met het motief winkelen. Bij geen ander motief blijkt de fiets in de Amsterdamse agglomeratie een zo hoog aandeel te behalen: 47 % in het middaguur en 52 % tijdens de avondspits (1, blz. 33). Een reden te meer voor speciale aandacht voor de fiets.

Een geval apart vormt in dit verband de binnenstad. Daar blijkt de fiets maar de helft van de voren genoemde percentages te halen (1, blz. 33), vooral door het hoge aandeel van het openbaar vervoer in deze verplaatsingen: twee keer zo hoog als het gemiddelde aandeel over alle binnenstadsverplaatsingen (1, blz. 28). In het VCP wordt dit lage fietsaandeel toegeschreven aan het specifieke karakter van winkelen in de city en aan de problemen, die de fietser juist in de binnenstad ontmoet. Dat laatste, in combinatie met het hoge aandeel, dat de fiets elders in het winkelverkeer blijkt te kunnen halen, duidt aan, dat er kans op succes bestaat voor een beleid, gericht op het aantrekken van meer fietsende winkelaars naar de binnenstad. Dat is een impuls die de binnenstad best kan gebruiken.

Dat een dergelijk beleid perspectieven biedt kan men ook concluderen uit het

feit, dat de fiets voor het winkelen in de binnenstad een aantal specifieke voordelen biedt. Met de auto in de binnenstad winkelen is lastig, vooral in verband met parkeerproblemen. Met de fiets kan men zich relatief gemakkelijk van het ene gedeelte van de binnenstad naar het andere gedeelte verplaatsen, vooral in de dwarsrichtingen, beter dan met het openbaar vervoer, dat een grotendeels radiaal gericht lijnennet heeft. De fiets heeft in de binnenstad duidelijk de grootste actieradius en is daar waarschijnlijk ook het snelste vervoermiddel. Bovendien is de fiets vrij soepel hanteerbaar en is het mogelijk, te voet het vervoermiddel aan de hand mee te nemen.

De conclusie uit een en ander is, dat in een beleid, gericht op versterking van de positie van het kernwinkelapparaat, bevordering van het fietsverkeer naar en in de binnenstad een onmisbaar element is.

3.6 Veiligheid en leefbaarheid.

Hoewel dat na het sombere verhaal in paragraaf 2.5 vreemd zal klinken: een belangrijk aspect van de fiets is de veiligheid ervan, althans voor andere verkeersdeelnemers. Terwijl de fiets in het huidige verkeer zelf erg kwetsbaar is, levert de fiets, onder andere als gevolg van de geringe massa en relatief lage snelheid, weinig gevaar op voor andere (soorten) weggebruikers. Het aantal verkeersslachtoffers, dat het gevolg is van een aanrijding door een fiets, is vrijwel nihil. De fietser is voor de medemens geen bedreiging. Dit geldt niet alleen voor de rijdende maar ook voor de stilstaande fiets. Geparkeerde auto's belemmeren vaak het uitzicht en de doorgang en dat kan vooral voor (spelende) kinderen groot gevaar opleveren. Bij geparkeerde fietsen is daarvan zelden sprake.

Waar de fiets niet wordt bedreigd door de auto, is hij ook voor de gebruiker zelf een zeer veilig vervoermiddel. Dat heeft te maken met de al genoemde „relatief lage snelheid van de fiets, de daardoor korte remweg, de grote wendbaarheid en het feit dat ongelukken door plotseling optredende gebreken van de fiets zelden voorkomen” (16, blz. 17).

„Vooral in de steden is de leefbaarheid ernstig aangetast door geluids-overlast, stank en vergiftiging door uitlaatgassen, ruimteverspilling door rijdend en stilstaand autoverkeer. De gevolgen die dit heeft voor de ontplooiing met name van kinderen, de bewegingsarmoede, de volksgezondheid en het milieu zijn nauwelijks te overzien”, schreef de ENWB (18, blz. 14).

In de laatste jaren is er in toenemende mate aandacht gekomen voor de straat als buitenruimte van het wonen. Dat was in vroeger jaren min of meer vanzelfsprekend, maar de stijgende verkeersdrukten ten gevolge van het toenemende autobezit heeft de woon- en speelstraat gedeclasseerd tot rij- en stallingruimte voor machines, waarbij voor mensen nauwelijks plaats meer is. De veiligheid op straat en de leefbaarheid in de buurten zijn daardoor ineengeschrompeld.

Vooral in stadsvernieuwingsbuurten met relatief weinig leefruimte binnenshuis is er speciaal voor kinderen de noodzaak van een goed leefklimaat buiten. Ook echter voor volwassenen is de leefbaarheid van de straat van belang. Woonerven en andere experimenten hebben ten doel, deze kwaliteit van de straat te herstellen. Daar past de fiets uitstekend bij: hij levert geen rechtsstreeks gevaar op, hij maakt geen hinderlijk lawaai en vraagt weinig ruimte. Juist een verschuiving naar de fiets zou een belangrijke bijdrage leveren aan het herstel van de straat in haar oude glorie als buitenruimte van het wonen.

3.7 De bromfiets.

Veel van de liefkozende woorden die in het vorenstaande aan de fiets zijn gewijd, zijn niet van toepassing op de bromfiets, zodat die in dit hoofdstuk een aparte bespreking verdient. De aspecten, waarop de brommer het meest ongunstig bij de fiets afsteekt, zijn ongetwijfeld die van milieu en leefbaarheid. „Wat de geluidshinder betreft zijn sommige bromfietsen zelfs het ergste wat een woonwijk die niet in de geluidstrog van een vliegveld ligt, kan overkomen” (17/1, blz. 7). Ook op het punt van de luchtverontreiniging slaat de brommer een slecht figuur, zij het niet zo slecht als de auto.

Een stuk beter staat het al met het energieverbruik. De brommer gebruikt „195 Kcal per personenkm. En dat is (...) de geringste consumptie die gemotoriseerde vervoermiddelen presteren” (17/1, blz. 7). Erg veel met het openbaar vervoer scheelt het echter niet en in vergelijking met de fiets slaat de brommer op dit punt natuurlijk een figuur als modder. Iets soortgelijks geldt voor de kosten. De brommer kost per jaar ongeveer tien keer zoveel als de fiets (17/1, blz. 9), maar dat is nog wel heel wat minder dan de auto.

Ook op het punt van de veiligheid voor anderen neemt de brommer een tussenpositie in, maar voor de gebruiker zelf is het beeld weer somberder. Net als de andere tweewielers kent de brommer een relatief hoog percentage „eenzijdige” botsingen (4, blz. 13), maar de gevolgen daarvan zullen bij de brommer, door de hogere snelheid ervan, ongetwijfeld ernstiger zijn dan bij de fiets.

Op het punt van kosten voor de gemeenschap, ruimtebeslag en de gevolgen die dat heeft voor stadsontwikkeling, communicatie en economie biedt de brommer ongeveer dezelfde voordelen als de fiets. Dat zijn zeker geen onbelangrijke aspecten.

Op één punt is de brommer heel duidelijk de meerdere van de fiets, namelijk op het punt van de actieradius. Zeker in een stad van een omvang als Amsterdam is dat een kwaliteit, waarvan het belang niet moet worden onderschat. Vooral voor de bewoners van de buitenwijken zijn de afstanden namelijk zo groot geworden, dat heel wat verplaatsingen niet meer als prettig „befeetsbaar” zullen worden ervaren. De brommer wordt dan echter nog wel als reëel alternatief voor de auto beschouwd. Aan de nadelen die de bromfiets ten opzichte van de fiets heeft is, in ieder geval technisch, wel wat te doen. Broertjes van de bromfiets als de snorfiets (de langzamer rijdende bromfiets) en de zoemfiets (de elektrische bromfiets) komen aan veel van de vorengenoemde bezwaren tegemoet.

Het vorenstaande overziende is het duidelijk, dat de brommer vergeleken met de fiets heel wat nadelen heeft. Ook duidelijk is echter, dat vergeleken met de auto heel wat voordelen resteren. Het sterk negatieve image van de brommer lijkt ondergetekenden in dat verband dan ook zwaar overtrokken. Dat image zal voor een belangrijk deel moeten worden verklaard uit het feit, dat de brommer bij uitstek niet het vervoermiddel is van de in onze maatschappij cultureel of anderszins heersende klassen.

3.8 Samenvatting.

Anders dan de positie waarin de fietser verkeert, zou doen vermoeden, is de fiets een vanuit het „algemeen belang” sterk positief te waarderen vervoermiddel. Immers:

- de fiets is milieuvriendelijk. Hij maakt geen lawaai, veroorzaakt direct geen en indirect weinig vervuiling en is heel zuinig met energie en grondstoffen;
- de fiets is ook zuinig met de ruimte en vraagt geen verkeersdoorbraken of grootschalige infrastructuur. Door zijn zuinig ruimtegebruik past de fiets uitstekend en als geen ander vervoermiddel bij de compacte stad, die ondergetekenden om vele redenen gewenst vinden;
- de fiets is goedkoop, zowel voor de gebruiker als voor de gemeenschap. Vanwege het eerste is het ook een democratisch vervoermiddel;
- de fiets is, vooral voor de korte afstanden, een uitstekend communicatiemiddel en is van groot belang voor het winkelverkeer en dus voor de economische positie van de middenstand en de city;
- de fiets vormt voor niemand's veiligheid een bedreiging en pleegt ook geen aanslag op de leefbaarheid van de woonbuurten.

De bromfiets mist de voordelen van de fiets op het punt van geluidshinder en luchtvervuiling en verliest het ook op andere punten van de fiets. Vergeleken met de auto is de brommer echter zuinig met energie, goedkoop en veilig voor andere weggebruikers. De brommer is net zo zuinig met de ruimte als de fiets en heeft een grotere actieradius. Het negatieve image van de brommer is sterk overtrokken en vooral cultureel verklaarbaar.

4 Fietzersbelang.

4.1 Wie fietst?

In het vorige hoofdstuk hebben wij de kwaliteiten van de fiets besproken, die allereerst aan de gemeenschap in het algemeen en niet specifiek aan de fietsers ten goede komen. Dergelijke „externe effecten” plegen een belangrijk argument te zijn voor actieve overheidssteun. Argumenten daarvoor kunnen, afhankelijk van wie het betreft, ook worden gevonden in de belangen van de direct-belanghebbenden, in dit geval de fietsers. Daarover gaat dit hoofdstuk en de eerste vraag is, wie de belanghebbenden zijn.

Bijna elke Nederlander, van jong tot oud, heeft een fiets, maar lang niet iedereen gebruikt die fiets ook regelmatig. Het zijn vooral bepaalde categorieën, die frequent gebruik maken van de fiets als vervoermiddel. In veel gevallen zijn dat kwetsbare groepen, die, om wat voor reden dan ook, een beperkte keuzemogelijkheid hebben. Zo zijn er de jonge kinderen en de scholieren, die, afgezien van het openbaar vervoer, vrijwel uitsluitend op de fiets zijn aangewezen, omdat zij financieel noch juridisch in staat zijn tot autorijden. Als voorbeeld: „In de leeftijdsklasse van 12-17 jaar geschiedt vrijwel tweederde van de gemaakte verplaatsingen per fiets” (29, blz. 256).

Ook de meeste vrouwen zijn aangewezen op het gebruik van hetzij het openbaar vervoer hetzij de fiets. „Vrouwen van 18-64 jaar realiseren ongeveer de helft van hun verplaatsingen per fiets en bromfiets” (29, blz. 257). „Van de in regelmatig gebruik zijnde fietsen bezaten de vrouwen 55%; de mannen maar 45%”. Dit is stellig een gevolg van het feit, dat mannen meer over een zaken- of gezinsauto kunnen beschikken dan vrouwen” (16, blz. 9). Als er één auto in een gezin is, staat die in onze ongeëmancipeerde wereld meestal ter beschikking van de man; gezinnen met twee auto's komen nog niet zo veel voor.

Vanzelfsprekend zijn het vooral de „autolozen” die veel gebruik maken van de fiets. Onder deze categorie vallen niet alleen de vorengenoemde groepen,

maar ook de sociale groepen, die zich om financiële redenen geen auto kunnen permitteren: de lagere inkomensgroepen. Tot de „autolozen” behoren ook veel bejaarden. Vanwege hun leeftijd zijn zij vaak niet (meer) in het bezit van een rijbewijs en/of een auto, of durven zij niet (meer) deel te nemen aan het gemotoriseerde verkeer. Ook zijn er vaak financiële belemmeringen.

Een wat vreemde eend in vorenbeschreven bijt, in het algemeen niet tot de „zwakkeren” behorend, is de groep van autohaters, fietsofielen en anderen die bezwaren hebben — van welke aard ook — tegen het gebruik van de auto.

Uit het vorenstaande mag niet worden geconcludeerd, dat alle fietsers in Amsterdam, uitgezonderd de laatstgenoemde groep, tot de zwakkeren in onze maatschappij behoren. Het fietsen is nog steeds vrij algemeen verbreid. Het omgekeerde van de zojuist verworpen stelling is echter wel waar: „maatschappelijk zwakkeren” zijn in het algemeen fietsers.

De hier in het geding zijnde belangen van de zwakkeren kunnen in principe langs twee wegen worden gediend: „geef hun allemaal een auto” of „doe iets voor de fiets”. Het eerste heeft voor de gemeenschap, en vooral de stedelijke gemeenschap, rampzalige gevolgen (zie vorige hoofdstuk), tenzij men het aantal auto's van „maatschappelijk sterkeren” evenzeer vermindert. Dat laatste is een weliswaar sympathieke maar tevens weinig uitvoerbare oplossing. Afgezien daarvan, „geef hun allemaal een auto” is voor grote groepen betrokkenen onmogelijk. Kinderen, vele bejaarden en anderen blijven, ook om niet-financiële redenen, op de fiets aangewezen. Een beleid ten gunste van de „maatschappelijk zwakkeren” richt zich daarom op „doe iets voor de fiets”.

4.2 Wie zijn de verkeersslachtoffers?

„Nederland is recordhouder van een van de allertreurigste records ter wereld, namelijk het hoogste verkeersdodencijfer voor kinderen. In ons land worden er per 100.000 kinderen jaarlijks 10,3 het slachtoffer, in West-Duitsland 8,9, in Groot-Brittannië 6 en in Zweden 4,3” (17,2, blz. 39). Nu zal Amsterdam in dit opzicht misschien wat minder treurig zijn dan de rest van Nederland, aangezien het slachtoffercijfer daalt naarmate de gemeente meer inwoners telt (17,2, blz. 39), feit blijft, dat ook in Amsterdam veel kinderen slachtoffer van het verkeer worden.

Daar zijn veel fietsers bij. De volgende, uit diverse door het Gemeentelijk Bureau van Statistiek gepubliceerde cijfers van 1974 en 1975, berekende gegevens laten dat zien:

- 46% van de 10—14-jarige verkeersslachtoffers zijn (brom)fietsers;
- bij de 15—19-jarigen bedraagt dit percentage 69, waarvan zeszevende deel bromfietsers;
- het aandeel van de 10—19-jarigen in het aantal fietsers-slachtoffers is tweemaal zo hoog als hun aandeel in de bevolking;
- de 15—19-jarigen leveren 7,3% van de bevolking en 69% van de gedode en gewonde bromfietsers.

Tabel 4.2.1, berekend uit dezelfde bron, laat zien, dat ook de kans om gedood of gewond te raken, wanneer men als „voetser” bij een ongeval betrokken raakt, bij vooral de zeer jeugdigen relatief hoog ligt.

Tabel 4.2.1 Percentage doden en gewonden onder de Amsterdamse voetgangers, fietsers en bromfietsers, die bij een verkeersongeval betrokken raakten. Gemiddeld over 1974 en 1975.

Leeftijd	Voetgangers	Fietsers	Bromfietsers
0—9	95	80	—
10—14	90	60	(35)
15—19	85	45	45
20—39	85	50	55
40—59	95	70	70
60—	95	80	65

Uit deze tabel blijkt het bestaan van nog een groep extra kwetsbaren, namelijk de bejaarden. De ongevallen hebben voor deze groep ook de zwaarste gevolgen. Over 1973 tot en met 1975 werd 5,3% van de slachtoffers van 60 jaar en ouder gedood, voor de andere leeftijdsgroepen bedroeg dat percentage gemiddeld 1,1. Ook bij bejaarden gaat het vooral om „voetsters”. Gemiddeld over 1974 en 1975 waren van de verkeersslachtoffers van 60 jaar of ouder 37% (brom)fietsers en 40% voetgangers.

De meest kwetsbare groep in het algemeen blijkt in het verkeer de oudere jeugd. Het aandeel van de 15—19-jarigen in het aantal verkeersslachtoffers bleek over 1973 tot en met 1975 drie maal zo hoog als hun aandeel in de bevolking zou doen verwachten. Bijna 70% van die slachtoffers waren (brom)-fietsers.

De vorenvermelde cijfers, allen berekend uit door het Bureau van Statistiek gepubliceerde gegevens, maken het volgende duidelijk. Waar de fiets op zich zelf in het huidige verkeer al een kwetsbaar vervoermiddel is, daar wordt die kwetsbaarheid nog verhoogd door de specifieke problemen, die samengaan met de jeugdige of hoge leeftijd. Het zijn ook onder de fietsers in het algemeen weer de zwaksten, die het zwaarst worden getroffen door de verkeersonveiligheid.

4.3 Politieke keuzen.

Belangen van direct-belanghebbenden leveren alleen een argument voor actieve overheidssteun als er sprake is van een politieke keuze ten gunste van die belanghebbenden. Voor ondergetekenden zijn er meerdere redenen om ten gunste van de fietser te kiezen: „Dit gebrek aan aandacht (voor de fietser) betreft degenen die geen alternatief hebben: veel schoolkinderen, mensen zonder auto, veel ouderen en gehandicapten. Ook bij hoog autobezit zijn dit zeer grote groepen uit de samenleving, ook omdat de auto maar één gebruiksdoel tegelijk toelaat. Dit is gewoon niet eerlijk” (23, blz. 1).

De zwakke groepen in de maatschappij (kinderen, jongeren, bejaarden, vrouwen, laagstbetaalden) zijn overwegend fietsers. Een keuze voor de zwakkeren in de samenleving betekent daarom een keuze ten gunste van de fietser.

Als men kiest voor een levende stad, dan is dat voor een stad, waarin ook kinderen kunnen leven en opgroeien. Kinderen en jongeren behoren in het verkeer tot de groepen, waaronder verhoudingsgewijs de meeste en ernstigste slachtoffers vallen en dat zijn dan meestal kinderen en jongeren in hun rol van (brom)fietser. De objectieve en subjectieve onveiligheid van de jeugdige fietsers verdrijft kinderen uit de stad. Een keuze tegen dit alles betekent een keuze voor de fietser.

Wij kiezen voor een stad, waarin het leven in alle fasen goed kan worden geleefd, dus ook als bejaarde. De huidige verkeersonveiligheid leidt tot een

isolement van bejaarden, die uit angst steeds minder de straat op durven. Dat die onveiligheid zich sterk toespitst op de fiets, betekent, dat de bejaarde een van zijn belangrijkste communicatiemiddelen bedreigd ziet. Een keuze tegen het isolement van bejaarden is daarom onder meer een keuze vóór de belangen van de fietser.

Vrouwen zijn in veel sterkere mate op de fiets aangewezen dan mannen, die vaker over een auto beschikken. Deze discriminatie kan langs twee wegen worden opgeheven. De eerste mogelijkheid is het bevorderen van autogebruik en -bezit door vrouwen. Dat is, gezien de problemen die de auto nu al oplevert, een oplossing met rampzalige gevolgen. De tweede mogelijkheid is het bevorderen van fietsgebruik door mannen. Dat is, gezien de voordelen die de fiets voor de gemeenschap heeft, een oplossing met heilzame gevolgen. Doordat vrouwen in de huidige situatie meer op de fiets zijn aangewezen, zijn fietsersbelangen nu ook vrouwenbelangen. Ook dat is een reden om, als voorstanders van emancipatie, voor de belangen van de fietser te kiezen.

Een Amerikaans verkeersdeskundige: „De mate waarin de ontwikkeling van vervoerssystemen voor de langere afstand wordt gesubsidiëerd uit overheidsfondsen maakt de impliciete inkomensoverdracht vermoedelijk regressief (nemen van de armen tot voordeel van de rijken). Daartegenover zullen uitgaven, bedoeld om het conventionele korte-afstandsvervoer in de stad zelf te verbeteren, bijna zeker voor het grootste deel ten goede komen aan de groepen met de lage inkomens en de middengroepen” (30, blz. 18). Dat zal voor Nederland niet veel anders liggen. Voor ondergetekenden een reden te meer om voor een verschuiving in (ook de financiële) aandacht ten gunste van de fietser te kiezen.

4.4 Fiets en gebruiker.

Bevorderen van het fietsgebruik zou weinig kans op succes hebben, als de fiets zijn gebruiker weinig heeft te bieden. Gelukkig is het tegendeel het geval. De fiets is nog altijd een zeer doelmatig vervoermiddel, vooral in de steden. Een fietser wordt niet opgehouden door een file, kan (in principe) de kortste route zoeken en vindt snel een plaats om zijn voertuig neer te zetten. „De ervaring van veel mensen in de steden is dat ze sneller ergens zijn op de fiets dan met de auto” (18, blz. 11). Dat is zonder rekening te houden met de tijd, die nodig is voor het verdienen van het geld, waarmee aanschaf-, rij- en onderhoudskosten moeten worden bestreden. Wel rekening houdend met die tijd komt Ivan Illich tot de volgende conclusie: „De gemiddelde Amerikaan heeft zestienhonderd uur nodig om tienduizend km af te leggen. Zes kilometer per uur” (18, blz. 14). De fiets doet het dan heel wat sneller, ook omdat hij zo goedkoop is. Voor de gebruiker komt hij op ongeveer f 5 per maand (zie paragraaf 3.4).

De fiets is niet alleen zuinig met het geld van zijn gebruiker, maar ook met zijn menselijke energie. Ivan Illich: „De mens die fietst kan drie of vier maal zo snel gaan als de voetganger, maar gebruikt bij dit proces vijfmaal zo weinig energie. De fiets is de volmaakte overbrenger om de metabolische energie (het arbeidsvermogen van de spier) te doen passen in het proces van voortbeweging” (18, blz. 14). Op de fiets is de mens pas echt auto-mobiel.

In het al meer geciteerde „Praatpapier Fietsverkeersplan” van de sector Stadsontwikkeling wordt als voordeel van de fiets nog genoemd, dat deze „privacy-georiënteerd” is (25, blz. 9). De fiets is een individueel vervoermiddel en biedt als zodanig zijn gebruiker een zeer grote vrijheid op het punt van route,

tijdstip, vervoersdoel enz. In de dichtbebouwde stad met zijn verkeers- en parkeerproblemen is de fiets op dat punt de meerdere van de auto en zeer zeker van de tram en de bus, die, met de voordelen, ook de nadelen van een collectief vervoermiddel hebben.

De fiets is ook belangrijk „vanwege het emotionele aspect, zoals plezierig bezig zijn, zelfbevestiging, zelfontplooiing, sociaal contact en het aan bod laten komen van mogelijkheden die in het dagelijks leven (anders) niet (meer) gerealiseerd kunnen worden” (16, blz. 53). In dit verband kan erop worden gewezen, dat het niet onwaarschijnlijk is, dat er een relatie bestaat tussen de geïsoleerde, vanuit een „tank” beleefde, wijze van verkeersdeelname van de automobilisten en de door velen van hen, buiten de auto vriendelijke en zacht-aardige mensen, in het verkeer ten toon gespreide agressie.

Op dit punt bestaat ook een verschil tussen fiets en bromfiets. De fiets is een vreedzaam, de bromfiets meer een aan agressieve aspecten van de menselijke natuur appellerend vervoermiddel.

Ten slotte — hierop wordt in de volgende paragraaf teruggekomen — is fietsen gezond.

Overziet men het vorenstaande, dan heeft de fiets de gebruiker voldoende te bieden. Fietsen is snel, goedkoop, flexibel, vreedzaam, prettig en gezond. De fietsers blijken daarom zelf ook tamelijk optimistisch over de toekomst van hun vervoermiddel. „Volgens het Basisrapport Fietsen-1972 is bijna driekwart van de fietsers van mening dat er in de toekomst meer mensen gebruik zullen maken van de fiets” (16, blz. 13). Bromfietsen mist (geheel of ten dele) een aantal van deze eigenschappen, waar dan weer tegenover staat, dat het sneller is. Dit laatste maakt het een goed alternatief voor de luiers onder ons en/of degenen die langere afstanden te overbruggen hebben.

4.5 Gezondheid en recreatie.

De eerste fietsers, zo'n honderd jaar geleden, zagen de fiets niet allereerst als vervoermiddel. Hun enthousiasme voor de fiets was vooral gebaseerd op overwegingen van gezondheid en recreatie, zoals onder andere blijkt uit het clublied van de Amsterdamsche Wielrijders Vereniging Voorwaarts (37, blz. 48):

„Het fietsen is een waar genot
Het geeft ons krachtig bloed
Verdrijft de zorgen ons uit 't hoofd
En 't geeft ons frisschen moed”.

Voor die aspecten van gezondheid en recreatie valt een hernieuwde belangstelling waar te nemen.

In de vorige paragraaf is gesteld, dat de fiets zuinig is met menselijke energie. Overigens gebruikt de fietser natuurlijk zelf nog altijd heel wat meer menselijke energie dan de automobilist. Dat brengt ons allereerst op het gezondheidsaspect. Zeggen „dat er tegenwoordig een steeds grotere bewegingsarmoede is”, is het intrappen van een open deur, maar daarom niet minder waar. De fiets is een goede remedie tegen deze bewegingsarmoede. „Fietsen is belangrijk vanwege de lichaamsbeweging die hiermee verbonden is, een belangrijke bijdrage in de strijd tegen de bewegingsarmoede en de daarmee verbonden gevolgen” (16, blz. 53). Volgens de arts Peter de Kruyt „is het geen toeval dat in New York, waar de bevolking in 1955 dagelijks zo veel tabletten gebruikte, dat zij op elkaar gestapeld de hoogte van de Eiffeltoren zouden bereiken, op het ogenblik, nadat

het aantal gebruikers van de fiets zich heeft verdubbeld, nog maar een halve Eiffeltoren hoog per dag gebruikt wordt" (geciteerd in 16, blz. 16). Met deze bron zijn ondergetekenden van mening, dat Peter de Kruijst zich waarschijnlijk wat door zijn enthousiasme heeft laten meeslepen, maar dat laat onverlet, dat fietsen gezond is.

In samenhang met het gezondheidsaspect is de fiets de laatste jaren ook herondekt als recreatiemiddel: „Steeds meer mensen stappen op de fiets omdat zij ontdekken dat de fiets mogelijkheden biedt die men bij andere (gemotoriseerde) vervoermiddelen tevergeefs zoekt" (16, blz. 5). Vooral in de steden speelt het recreatieve gebruik van de fiets een belangrijke rol: „Er bestaat een positief verband tussen de grootte van de woonkernen en het aandeel van de fiets in het recreatieverkeer" (16, blz. 12). Kennelijk is een zekere mate van snobisme voor sommigen onvermijdelijk aan het begrip „recreatie" verbonden: „die nieuwe helden bedrijven hun liefhebberij niet onopgemerkt (...) zij hebben zich een veelkleurige wielertui aangeschaft, die zij liefdevol maillot noemen, zij dragen een echte langpijpige rennersbroek die de dijspieren voor afkoeling moet behouden, zij hebben de handen in opengewerkte racehandschoentjes gestoken en de voeten in de elegante lederen wielerschoenen met gaatjes. En natuurlijk rusten de voorvoeten in professionele teenclips" (32).

Het gebrek aan logica, dat deze „nieuwe fietser" ertoe brengt om, onder het vaandel der lichamelijke inspanning, fietsen uit te zoeken, die zo min mogelijk inspanning vergen, schijnt hem daarbij niet te deren.

Fietsen blijkt tegenwoordig dus voor sommigen te kunnen voorzien in de behoefte aan status. Er lijken ondergetekenden weinig onschuldiger wijzen voor het voorzien in deze behoefte denkbaar.

4.6 Samenvatting.

Het zijn vooral kwetsbare groepen, met een beperkte keuzemogelijkheid, die intensief van de fiets gebruik maken en sterk op de fiets zijn aangewezen. Genoemd kunnen worden jonge kinderen, scholieren, vrouwen, bejaarden en mensen met lage inkomens. Daarnaast is er een relatief kleine groep „fietsofielen".

Nederland houdt het record van het verkeersdodencijfer voor kinderen. Daar zijn veel fietsers onder: in Amsterdam de helft tot tweederde van de 10—19-jarige verkeersslachtoffers. De meest bedreigde groep in het verkeer wordt gevormd door de oudere jeugd, vooral bromfietzers. Een andere zeer kwetsbare groep vormen de bejaarden, met ook hier weer veel (brom)fietsers (37%) onder de slachtoffers. Zowel bij de kinderen als de bejaarden zijn de gevolgen bovendien ook relatief ernstiger.

Een keuze voor de zwakkeren in de samenleving betekent, gezien het vorenstaande, een hoge prioriteit voor de belangen van de fietsers. Dat is ook de consequentie van de keuze voor een stad, waarin gezinnen met kinderen welkom zijn, waarin bejaarden niet worden geïsoleerd en waarin de gelijkwaardigheid der seksen serieus wordt genomen. Ook uit een oogpunt van inkomensnivellering verdient de fiets meer aandacht.

Bevordering van het fietsgebruik kan succesvol zijn, omdat de fiets zijn gebruiker voldoende te bieden heeft. Fietsen is snel (zeker in de stad), goedkoop, vrij en prettig. Bovendien is fietsen gezond, recreatief en zelfbevestigend. De bromfiets is een alternatief voor degenen die lui zijn en/of grotere afstanden moeten overbruggen.

5 Algemene maatregelen.

5.1 Inleidende opmerkingen.

In het vorenstaande is allereerst geconstateerd, dat het slecht gaat met het gebruik van de fiets in de stad. De redenen daarvan zijn besproken. Vervolgens is vastgesteld:

- dat de fiets een uit oogpunt van „algemeen belang” een zeer positief te waarderen vervoermiddel is, waarvan het gebruik verdient te worden bevorderd;
- dat er, gezien de samenstelling van de bevolkingsgroep „fietsers”, alle reden is, aan de belangen van de fietsers een hoge prioriteit toe te kennen;
- dat een op bevordering van het fietsgebruik gericht beleid, gezien de voordelen van de fiets voor zijn gebruiker, kans op succes heeft.

Het wordt nu tijd, de maatregelen te bespreken, die behoren bij een op bevordering van het fietsen en behartiging van de belangen van de fietser gericht beleid. Daarbij zijn twee groepen van maatregelen te onderscheiden.

In dit hoofdstuk komen de maatregelen met een min of meer algemeen karakter aan de orde. Het betreft maatregelen, die over het algemeen een wat meer verwijderd — hetgeen iets heel anders is dan „minder belangrijk” — verband hebben met het wel en wee van de fiets in Amsterdam.

In het volgende hoofdstuk worden de meer directe maatregelen besproken. Het gaat daarbij om maatregelen met een veel „detailistischer” karakter. Ieder op zich zijn die details wellicht minder belangrijk; in hun samenhang zijn zij echter van groot gewicht, aangezien de fiets vooral gebaat is met een veelheid van kleine voorzieningen.

5.2 Stedebouwkundige maatregelen.

In het „Praatpapier Fietsverkeersplan” wordt onderscheiden „stedebouwkundige maatregelen, die het aandeel van verplaatsingen op korte en semi-lange afstanden bevorderen (...) en verkeerstechnische maatregelen, die de kwaliteit van het fietsverkeer bevorderen” (25, blz. 11). Over de eerste groep van maatregelen wordt geschreven: „Stedebouwkundige maatregelen, waaronder:

- verhoging van bebouwingsdichtheden — concentratie;
- vervlechting van functies (inclusief karakteristieke activiteiten-corridors);
- directe aansluiting van verkeersgeneratoren (grote gebouwen, metro- en NS-haltes, winkel- en recreatiecentra, parkeergarages, enz.) op het fietswegennet” (25, blz. 11).

Het zal, na wat hiervoor is geschreven, niet verbazen, dat ondergetekenden het streven om deze maatregelen gerealiseerd te krijgen van harte ondersteunen. „De grote afstanden en de ontmenging zijn belangrijke factoren bij het ontstaan van de omvangrijke verkeersstromen” (33, nr. 1.7). Ondergetekenden achten daarbij, op de lange termijn bezien, vooral het eerste punt van groot belang. In het gemeenteprogram 1978—1982 van de PvdA-Amsterdam staat daarover: „Wij moeten (...) zuinig zijn met de ruimte (...). Dat zuinig zijn met de ruimte leidt tot een aantal keuzes die bepalend zijn voor het aanzien van de stad, zoals: hoge bebouwingsdichtheden” (33, stedelijke structuur, punt 3).

Hoge bebouwingsdichtheden, die ondergetekenden ook om andere dan in deze nota aan de orde zijnde redenen positief waarderen, betekenen korte reisafstanden. Voor een zeer afstandgevoelig vervoermiddel als de fiets is dat uiterst belangrijk. In het VCP wordt de vergroting van de afstanden niet zonder reden als belangrijkste oorzaak van de achteruitgang van het fietsverkeer aangewezen (1, blz. 32). „Aanpassing van het verkeers- en vervoersstelsel (...) aan voortgaande spreiding van de bevolking en stedelijke functies over een groter gebied” (1, blz. 15) mag op de korte termijn een voor de hand liggend beleid lijken, op de langere termijn is het zonder meer aanvaarden van deze spreiding schadelijk, niet alleen voor het aandeel van de fiets in het verkeer. Het beleid zal daarom moeten zijn gericht op het tegengaan van die spreiding. Het gaat daarbij niet alleen om hoge dichtheden in de wijken, maar ook om korte afstanden tussen de wijken, kortom om een compacte stad.

Hoewel dat aantrekkelijk is, zal in het kader van deze nota, niet verder worden uitgebreid over de stedenbouwkundige maatregelen, die bij een fietsbeleid behoren, maar beperken ondergetekenden zich tot het vorenstaande en nog een citaat uit het al aangehaalde program van de PvdA: „Onze hoofddoelstelling (voor de stedelijke structuur) is de instandhouding van het stedelijke karakter van Amsterdam. Dat stedelijke karakter wil zeggen, dat een grote verscheidenheid aan mensen en een grote verscheidenheid aan functies op een klein gebied bijeen zijn”. (33, stedelijke structuur, punt 1).

5.3 Structuurplan en VCP.

In het Structuurplan voor Amsterdam wordt zeer veel aandacht besteed aan de kwaliteit van het wonen in Amsterdam en dan vooral het vooroorlogse deel ervan. „De keuze om de woonfunctie als eerste uit te werken is bepaald door de bijzonder slechte woon- en leefomstandigheden in de vooroorlogse stad en de gevolgen daarvan voor alle aspecten van de stedelijke samenleving en de stedelijke ontwikkeling” (39, blz. 9). Die keuze is, ook vanuit het in deze nota aan de orde zijnde onderwerp, terecht. In ieder geval wanneer men, zoals het structuurplan, onder de kwaliteit van het wonen de kwaliteit van de directe woonomgeving mede begrijpt. Zoals al het langzame verkeer speelt het fietsen zich voor een belangrijk gedeelte in de woonstraten af.

Op de uitwerking van een en ander valt, gezien vanuit de fietser, wel enige kritiek te leveren (zie de vorige paragraaf). Ook is het jammer, dat in het structuurplan weinig expliciete aandacht aan de fietser wordt geschonken. Begrijpelijk is dat overigens wel. Men heeft dat kennelijk naar deel D (Verbindingen) verwezen. Dat deel van het structuurplan is er echter nog niet. Wel is inmiddels het Voorontwerp Verkeerscirculatieplan (VCP) verschenen, zodat daarop de aandacht maar zal worden gericht.

Naar intentie is het VCP, ook gezien vanuit de fietser, zeker sympathiek. Met de ENWB „staan (wij) achter de uitgangspunten die leiden tot reductie van het autogebruik, concentratie van het autoverkeer op de hoofdroutes, en bevordering van het openbaar vervoer. Zij zullen bijdragen tot een leefbaarder stad, wat betekent dat het veiliger en prettiger fietsen is” (2, blz. 1). Terecht wordt daarnaast in het VCP gesteld, dat „het wenselijk is extra aandacht aan het fietsverkeer te schenken” (1, blz. 33).

Bij de uitwerking van deze aandacht zijn echter wel vraagtekens te plaatsen. Het VCP legt de nadruk op „horizontale en verticale scheiding van het overige verkeer, met daarnaast voorrang en beveiliging op kruispunten” (1, blz. 70).

Dat leidt er dan toe, dat „het realiseren van een net van fietsroutes voorop dient te staan” (1, blz. 70). Nu zijn ondergetekenden allesbehalve tegenstanders van de aanleg van zo'n net. Of het zo sterk leggen van de prioriteit van het fietsbeleid op dit punt terecht is, betwijfelen zij echter; zeker als zij de maaswijdte van het in het VCP voorgestelde fietsroutenet zien (1, bijlage I. 78). Karakteristiek voor de fiets is onder meer zijn grote „omrijgevoeligheid”. De fietser kiest de kortste weg en zal daarom niet gauw omrijden om op een hoofdroute te komen. Het overgrote deel van het fietsverkeer zal zich daarom buiten de hoofdroutes blijven afspelen. Het ligt daarom voor de hand om minstens even veel aandacht te besteden aan „veel kleine maatregelen in alle straten” als aan „enkele grote maatregelen op het hoofdnet”. Daarbij zal het net van fietsroutes, wil het een werkelijke verbetering voor de fietser opleveren, zeker een stuk fijnmaziger moeten zijn, dan in het VCP wordt voorgesteld.

De „omrijgevoeligheid” van de fiets betekent, dat in een pro-fietsbeleid voorop moet staan: „de fiets moet overal kunnen komen” (1, blz. 70). Dat is ook een citaat uit het VCP. De aanleg van een fietsroutenet is onderdeel, niet minder maar ook niet meer, van een dergelijk beleid.

5.4 Organisatie.

Karakteristiek voor fietsvoorzieningen is, dat het zeer vaak om betrekkelijke kleinigheden gaat. Anders dan automobilisten en gebruikers van het openbaar vervoer zijn fietsers maar zelden gebaat met grootste voorzieningen. Voor zover dat nog wel het geval is, nemen dergelijke voorzieningen slechts een relatief bescheiden plaats in in het totaal aan voorzieningen, waaraan fietsers behoefte hebben. Deze karakteristiek heeft twee organisatorische consequenties.

Een eerste gevolg is, dat (ook relatief grote) fietsvoorzieningen meestal onderdeel, zo niet detail zijn van een verkeersvoorziening die, naar de hoofdbestemming van de gependeerde gelden vooral als openbaar vervoersvoorziening (Binnenring) of autovoorziening (Schellingwouderbrug, Wibautstraat) zal worden beschouwd. Dat heeft als resultaat, dat er geen specifieke ambtelijke organisaties rond de belangen van de fietsers zijn ontstaan. Andere organisaties worden geacht, „die belangen mee te nemen”. Daar die andere organisaties primair een andere invalshoek hebben, komt daarvan natuurlijk maar in beperkte mate iets terecht.

Een tweede consequentie van de gegeven karakteristiek van fietsvoorzieningen is, dat deze zelden onderwerp van serieuze discussie zijn in de hogere regionen van de besluitvormingskolom. Voor de ambtelijke top en het politiek bestuur zijn de daarbij aan de orde zijnde kwesties in een gemeente van Amsterdamse omvang over het algemeen te klein. Het resultaat daarvan is een uit gewoonte te geringe aandacht voor fietsersproblemen, ook als die zich wel op dat besluitvormingsniveau presenteren, en een te weinig ingespeelde steun voor fietsersbelangen.

Een oplossing voor de uit een en ander voortvloeiende tekorten in de beleidsmatige aandacht zou kunnen worden gevonden in een „mentaliteitsverandering” bij de betrokken ambtelijke organisaties en bij de betrokken ambtelijke en politieke top. Ondergetekenden menen, zonder iemands inzet te kort te willen doen, dat het tamelijk naïef is, een structureel, op belangen gebaseerd gemis, te willen compenseren met uitsluitend een mentaliteitsverandering. Zo'n mentaliteitsverandering zal moeten kunnen steunen op een organisatie met een redelijk stevige positie en een meer dan incidenteel karakter.

Hoewel ondergetekenden in het algemeen tegenstanders zijn van „verkokering” (het organiseren volgens lijnen van deelbelangen en specialisaties) van het bestuur geloven zij daarom, dat het ontstaan van een ambtelijke organisatie rond de belangen van de fiets voorwaarde is voor meer en blijvende gemeentelijke aandacht voor de fiets. Die organisatie hoeft overigens niet exclusief aan de belangen van de fietser te worden opgehangen. Tussen bromfietser, fietser en voetganger bestaan relatief weinig belangentegenstellingen, zodat de belangen van deze verkeerscategorieën best gezamenlijk kunnen worden behandeld. Men komt dan uit bij een ambtelijke organisatie voor „de vraagstukken met betrekking tot het langzame verkeer”. Daar het om beleidsvraagstukken gaat, hoort deze organisatie op de Secretarie thuis. Een dergelijke organisatie kan op verschillende manieren vorm krijgen. Te denken valt bij voorbeeld aan een onderafdeling van de secretarieafdeling Verkeer en Vervoer. Een andere mogelijkheid, die bredere maar misschien ook minder diepe aandacht voor de fiets oproept, is een vanuit die secretarieafdeling gecoördineerde en begeleidde „interdepartementale” werkgroep, al dan niet als onderdeel van de ambtelijke Verkeerscommissie. Het beste lijkt ondergetekenden op het eerste gezicht een combinatie van die beide mogelijkheden.

Niet alleen in het ambtelijke vlak, maar ook daarbuiten kan het fietsersbelang best versterking van zijn positie gebruiken. Door de afwezigheid, althans de relatief geringe omvang, van directe economische belangen in samenhang met de fiets, zijn de mogelijkheden daartoe beperkt. De mogelijkheden die er zijn, liggen vooral in de sfeer van „consumentenorganisaties” als de ENWB. Wat de gemeente daaraan kan doen, is het, bij voorbeeld financieel, steunen van dergelijke organisaties en het bieden van een betekenis hebbende positie in het inspraakproces. Wat dat laatste betreft valt te denken aan de aanwezigheid van een commissie „langzaam verkeer” uit de Raad voor het Verkeer en/of van verenigingen als de ENWB in de vorengenoemde „interdepartementale” werkgroep. Ook andere vormen van systematisch contact zijn uiteraard mogelijk. Naast deze overlegsituaties op stedelijk niveau zal ook moeten worden onderzocht, op welke wijze bij voorbeeld de wijkcentra bij een en ander kunnen worden betrokken.

5.5 Taken van de organisatie.

Als taken van de vorengenoemde ambtelijke organisatie zien ondergetekenden allereerst de op het fietsbeleid toegespitste „normale” bestuursondersteunende activiteiten, zoals die op de Secretarie thuishoren. Daarnaast is het misschien nuttig en/of nodig om hier en daar „grensoverschrijdingen” naar de wat meer uitvoerende sfeer te plegen. Een exacte taakafbakening en -invulling zal in de praktijk moeten groeien. De gedachten gaan in eerste instantie uit naar taken met betrekking tot:

- het maken van algemene beleidsplannen voor het langzame verkeer en het verzekeren van voldoende financiële en personele middelen voor de uitvoering van een op het langzame verkeer gericht beleid;
- het maken van plannen voor hoofdnetten voor het langzame verkeer, zowel in den zin van reserveringen als in den zin van actie- en uitvoeringsplannen (bij voorkeur in het kader van het Verkeerscirculatieplan). Een goed voorbeeld is het onlangs aan de betrokken raadscommissie gepresenteerde plan voor een fietsroutenet in Amsterdam-West (38); een co-productie van be-

trokkenen (SOWA) en gemeente (PW) die voorlopig alleen nog reserveringen betreft, maar, naar is toegezegd, binnenkort ook uitvoeringsplannen;

- het opstellen van richtlijnen waaraan het gemeentelijk werk met het oog op de belangen van het langzame verkeer heeft te voldoen bij herprofileringen (veranderingen van de inrichting van de straat), installatie van verkeerslichten, afkondiging van verkeersregels enz. In het volgende hoofdstuk worden daarvoor enige aanzetten gegeven;
- toetsen van ontwerpen op allerlei gebied aan vorengenoemde plannen en richtlijnen en het verzekeren van voortgang in de besluitvorming en de uitvoering. Dit zal een relatief zwaar element in het werk van de organisatie moeten zijn. Juist omdat het bij fietsvoorzieningen vaak gaat om wat per voorziening en in verhouding tot andere in het geding zijnde kwesties kleinigheden schijnen, is volledige bestuurlijke aandacht meestal niet doenlijk. Een groot deel van de besluitvorming daarover zal daarom feitelijk op ambtelijk en wijk-inspraak-niveau plaatsvinden. Daarin moet een op belangen van het langzame verkeer ingestelde ambtelijke organisatie een belangrijke rol spelen;
- het bedenken en bevorderen van speciaal op het langzame verkeer gerichte voorzieningen. Bij de fiets valt dan bij voorbeeld te denken aan maatregelen met betrekking tot het fietsparkeren;
- onderzoek naar de effectiviteit van het pro-fietsbeleid en naar de mogelijkheden tot verbetering ervan.

Dit is geen uitputtende lijst. Waar het bij het vorenstaande om ging, was globaal het werkveld van de organisatie aan te geven. Er lijkt in ieder geval genoeg te doen. Het vaststellen van de grenzen van taken en ambtelijke bevoegdheden van de organisatie ter voorkoming van competentiegeschillen met andere gemeentelijke instanties, wier werk consequenties voor het langzame verkeer heeft, is een kwestie van nadere uitwerking.

5.6 Samenvatting.

In dit hoofdstuk komen vooral de algemene maatregelen aan de orde, dat wil zeggen maatregelen met een wat meer verwijderd — wat niet wil zeggen minder belangrijk — verband met het wel en wee van de fietser.

Het betreft allereerst stedenbouwkundige maatregelen, die het aandeel van de fiets en het aantal verplaatsingen vergroten. Die maatregelen zijn vooral gericht op het verkleinen van de verplaatsingsafstanden. In zo'n beleid past een streven naar hoge bebouwingsdichtheden en vervlechting van functies.

Discussiepunt is de prioriteit, die binnen het fietsbeleid moet worden gelegd. De fietser is zeer „omrijgevoelig“, kiest de kortste weg en zal daarom niet gauw omrijden om op een hoofdroute te komen. Het merendeel van het fietsverkeer zal zich daarom buiten de hoofdroutes blijven afspelen. „Veel kleine maatregelen in alle straten“ verdient daarom zeker even veel prioriteit als „enkele grote maatregelen op het hoofdnet“.

Het gaat bij fietsvoorzieningen vaak om betrekkelijke kleinigheden. Dit betekent, dat het in veel kwesties om „bijzaken“ gaat en de aandacht van de ambtelijke en bestuurlijke top achterblijft. Ondergetekenden menen, dat het ontstaan van een ambtelijke organisatie rond de belangen van de fiets voorwaarde is voor meer en blijvende gemeentelijke aandacht. Daartoe kan ook bijdragen het steunen van bij de fiets belang hebbende organisaties buiten de gemeente.

De genoemde ambtelijke organisatie zou onderdeel van de Secretarie moeten zijn en taken moeten hebben met betrekking tot algemene beleidsplannen voor het langzame verkeer, plannen voor hoofdnetten, richtlijnen voor straatindelingen, verkeerslichtenprogramma's, toetsing van ontwerpen aan die plannen en richtlijnen, onderzoek enz.

6 Specifieke maatregelen.

6.1 Richtlijnen.

De bedoeling van dit hoofdstuk is het geven van een voorzet voor het formuleren van richtlijnen, die kunnen worden gebruikt bij herprofileringen, het programmeren van stoplichten, de opstelling van circulatieplannen, prioriteitstelling bij herbestratingen en knelpuntenbestrijding (om de plaatsen waar de fiets op de meest stuitende wijze in het gedrang komt te corrigeren), enz. Daarnaast wordt aandacht besteed aan een aantal specifiek op de fiets gerichte maatregelen, zoals het tegemoet komen aan stallingproblemen enz.

Vlak voor de afronding van deze nota verscheen het concept van de Knelpuntennota van de ENWB-Amsterdam (59). Dit was te laat om de daarin gedane suggesties echt in dit stuk te verwerken. Volstaan wordt daarom met de opmerking, dat deze Knelpuntennota, juist op het punt van de richtlijnen, waarover dit hoofdstuk handelt, waardevolle suggesties bevat, terwijl ook een ter harte te nemen opsomming van concrete knelpunten wordt gegeven. De Knelpuntennota verdient het dus zeker, door de gemeente serieus te worden genomen.

Het uitgangspunt is, dat de fiets een volwaardige weggebruiker is. Dit moet zich weerspiegelen in de inrichting van de ruimte op de weg. Hierbij moet rekening worden gehouden met de specifieke eigenschappen van de fiets. Dit specifieke karakter van de fiets komt vooral tot uiting in de kwetsbaarheid, de omrijgevoeligheid en het noodzakelijke comfort. Er moet dus worden getracht, de veiligheid te bevorderen, de fietser zoveel mogelijk zonder omwegen te laten rijden op een goed wegdek, zonder steeds te moeten afstappen, en met een redelijke beschutting tegen weer, wind, stank en lawaai. Ten slotte zijn stallingmogelijkheden vlak bij de punten van bestemming en vertrek noodzakelijk.

In dit licht beschouwen ondergetekenden achtereenvolgens een aantal thema's, waarbij zij ruim gebruik maken van het denkwerk, dat al door anderen is verricht. Dat is, waar het om concrete suggesties ter verbetering van de omstandigheden voor de fietser gaat, vooral de laatste jaren heel wat. Ondergetekenden hebben daar weinig nieuwe dingen bij kunnen bedenken. Vooral de laatste paragrafen van dit hoofdstuk dragen daardoor sterk het karakter van sprokkelwerk in al bestaande geschriften en dus van een opsomming van citaten. Het feit, dat die citaten zijn opgenomen, betekent, dat de daarin gedane suggesties enz. op zijn minst het onderzoeken waard zijn. De kanttekeningen, in paragraaf 5.3 gemaakt bij de in het VCP bepleitte prioriteit voor de aanleg van een net van fietsroutes, betekenen niet, zoals daar al opgemerkt, dat ondergetekenden tegen de realisering van zo'n net zijn; het tegendeel is het geval. Om dat te beklemtonen beginnen zij met de bespreking daarvan.

6.2 Fietsroutes.

Met de FNV-Amsterdam vragen ondergetekenden om „bespoediging van een planmatige opzet van een over de hele stad gespreid net van veilige, goed

gemarkeerde en goed verlichte en zo min mogelijk onderbroken fietsroutes, welke ook geschikt kunnen worden gemaakt voor bromfietsverkeer" (40, blz. 16). Bij de nadere invulling van deze uitspraak doet zich een aantal vraagpunten voor: Allereerst de al eerder aangestipte vraag hoe deze uitspraak zich verhoudt met het uitgangspunt „de fietser moet overal kunnen komen". Het standpunt van ondergetekenden is, dat er tussen die twee uitspraken geen tegenstrijdigheid mag bestaan, dat wil zeggen: fietsroutes dienen een uitbreiding te zijn van de mogelijkheden voor de fietser en mogen dus buiten de fietsroutes geen beperkingen voor de fietser opleveren. In een vorige paragraaf is al verzet uitgesproken tegen een te eenzijdige nadruk op de fietsroutes. Men dient zich echter evenzeer te verzetten tegen het doorslaan naar de andere kant. Ondergetekenden zijn het dan ook niet eens met de PPR-fractie als zij schrijft: „Bevordering van het fietsverkeer betekent dan ook niet, dat er vrije fietsroutes moeten worden aangelegd, maar dat een fietser door de hele stad veilig en snel moet kunnen fietsen" (41, blz. 29). Zo'n uitspraak suggereert ten onrechte de noodzaak van een keuze, terwijl een én/én-benadering, in plaats van óf/óf mogelijk en gewenst is. Die én/én-benadering is gewenst, onder meer omdat niet iedere fietser bij het afwegen van snelheid en veiligheid dezelfde keuze maakt. De ene kiest voor de kortste route, ook als die iets onveiliger is; de andere stelt de veiligheid voorop en rijdt daarvoor desnoods een stukje om. Beide keuzen moeten kunnen worden gemaakt.

Een tweede vraagpunt is de kwestie van het karakter van de fietsroutes. In het „Praatpapier Fietsverkeersplan" (25, blz. 13) worden drie netten, met toenemende kwaliteit (in den zin van toenemende scheiding van andere verkeerssoorten) onderscheiden. In de gemeentelijke stukken over het al eerder genoemde „Fietsrouteplan West" (38) komt een wat andere onderscheiding naar voren, namelijk die tussen „harde" en „zachte" routes. Bij de vormgeving en tracékeuze van de „zachte" routes krijgt het recreatieve aspect meer nadruk; bij de „harde" routes staat het verkeersaspect en dus het element van „de snelste verbinding" voorop. De „harde" routes, die met name langs de hoofdwegen zullen zijn gelegen, moeten daarbij extra aantrekkelijk worden gemaakt voor de bromfietzers, opdat deze minder gebruik zullen maken van de „zachte" routes. Een en ander maakt duidelijk, dat de ene fietsroute de andere niet is en dat de verschillende elementen, die bij vormgeving en tracékeuze een rol spelen, niet altijd op dezelfde wijze hoeven te worden gewogen, al zal wel moeten worden bedacht, dat de maaswijdte van de netten van diverse soorten routes altijd zodanig zal blijven, dat iedere soort een gemengde functie zal hebben en dat het onderscheid tussen bij voorbeeld recreatieve routes en verkeersroutes zich daarom zal moeten beperken tot accentverschillen.

Een derde vraagpunt betreft het al dan niet mengen van fietsers en bromfietzers. In de publieke discussies zijn de meningen daarover duidelijk verdeeld. De weerstand tegen het toelaten van bromfietsen op fietsroutes is, gezien het „hardere" karakter van de bromfiets, die vaak op een lichte motorfiets gaat lijken, begrijpelijk. Toch vinden ondergetekenden, dat het scheiden van die twee beperkt moet blijven tot die situaties, waar het accent heel sterk op recreatieve elementen ligt en de bromfiets een duidelijke bedreiging daarvoor vormt (zoals in het Vondelpark). De redenen voor dit standpunt zijn de volgende:

- Alleen in dergelijke situaties bestaat voldoende sociale controle om zo'n scheiding te handhaven. Aangezien:

- het onderscheid in het verkeer tussen fietsers en bromfietsers niet met fysieke middelen valt te handhaven;
 - veel bromfietsers er een vrijbuitersmentaliteit op na houden;
 - de handhavingsmogelijkheden van de politie, onder meer in verband met het personeelstekort, beperkt zijn.
- is de handhaving volstrekt afhankelijk van sociale controle. Buiten situaties als in het Vondelpark is die onvoldoende aanwezig en het scheiden van fietsers en bromfietsers dus een illusie.
- De ongevallencijfers zijn juist ook bij de bromfietsers zeer hoog en onrustbarend. De noodzaak om veiligheidsbevorderende maatregelen te nemen is dus zeer groot. Het is uitgesloten (ruimtelijk en financieel), dat naast een compleet fietsroutenet ook nog een functionerend bromfietsroutenet zou kunnen worden aangelegd.
 - Juist in een stad met de omvang (en dus de afstanden) van Amsterdam kan de bromfiets voor velen met meer succes dan de fiets een alternatief zijn voor de auto.

6.3 De aanleg van een net.

De eerste vraag die rijst, wanneer men concreet over de aanleg van een net van fietsroutes gaat nadenken, is die naar de maaswijdte. Het raadslid Vernooij c.s. heeft gelijk als hij schrijft: „Een fiets is géén openluchtauto. Hij heeft een eigen karakter” (41, blz. 29). Dat eigen karakter is onder meer gelegen in de omrijgevoeligheid. Dit betekent, dat, wil een fietsroutenet aan zijn doel beantwoorden, het een geringe maaswijdte moet hebben. Een maaswijdte, zoals in het VCP wordt voorgespiegeld (1, bijlage I, 78), is dan ook onzinnig en veel te groot.

Het „Fietsrouteplan West” (38) is al een hele verbetering en het maken van een fietsroutenet op deze schaal voor de hele stad een eerste stap in de goede richting. Meer dan een eerste stap is het overigens niet, als men zich realiseert, dat:

- de in het plan voorgestelde maaswijdte ongeveer 500 m bedraagt;
- een dergelijke maaswijdte gemiddeld 250 m „voor- en natransport” buiten het net betekent, dat wil zeggen, 250 m omrijden om van het net gebruik te maken;
- de hoogste frequentie in de verdeling van fietsritten naar ritlengte in de buurt van de 500 m ligt (zie figuur 2.4.1);
- geen fietser erover piekert, de helft van zijn rit uit omrijden te laten bestaan.

Het lijkt daarom beter, de maaswijdte toch wat kleiner te kiezen: „In Delft, waar men ervaring heeft opgedaan met een netwerk van fietsroutes, blijkt een onderlinge afstand van 300 meter het maximum te zijn om ervoor te zorgen, dat de fietsers ook inderdaad gebruik maken van fietsroutes en niet behoeven om te rijden” (18, blz. 29). Het rekening houden met de omrijgevoeligheid betekent „... een diffuse structuur van op zichzelf vrijwel allemaal kleine wegen en paden... Deze structuur wijkt dus principieel af van de bekende structuren voor autoverkeer, waar men hoe verder men van huis komt, meer op grotere wegen wordt geleid: van buurtstraat via wijkverzamelingsweg naar stadsautoweg, enz.” (23, blz. 2).

Een tweede vraag is die naar de tracékeuze. Als elementen die bij de keuze (of wijze van aanleg) van een demonstratieroute een rol spelen, noemt het Haagse College van Burgemeester en Wethouders (22, blz. 3 e.v.):

- 1 De route zal een zo rechtstreeks mogelijke verbinding dienen te vormen tussen belangrijke woon- en winkelcentra, alsmede concentraties van onderwijsinstellingen en openbaar-vervoersvoorzieningen;
- 2 Het fietsverkeer zal zo weinig mogelijk hinder (conflictsituaties, stank, lawaai) moeten ondervinden van het gemotoriseerde verkeer;
- 3 De route dient de (brom)fietsers beschutting te bieden en dient een afwisselend en aantrekkelijk karakter te hebben."

In Delft wordt als uitgangspunt gehanteerd: "...goede kwaliteit (kan) alleen door een directe, comfortabele route worden geleverd, die bovendien veilig moet zijn. Deze volgorde is niet willekeurig: veilige routes, die duidelijk niet de kortste zijn, blijken in de praktijk door velen niet te worden gebruikt. Veel fietsers en voetgangers nemen risico's om wille van de tijd. De veiligheid is met veilige, doch oncomfortabele en daarom niet gebruikte voorzieningen dus niet gediend" (23, blz. 2). De ENWB voegt als criteria toe: „Steeds moeten publiekaantrekkende gebouwen door een fietsroute worden aangedaan (...). De fietsroutes lopen zoveel mogelijk over bestaande straten. Daardoor is tevens een goede aansluiting op woningen, winkels, kantoren, werkplaatsen enz. gegarandeerd" (18, blz. 29) en „Fietsroutes in de stad moeten goed worden aangesloten op verbindingen naar buitenwijken en het landelijk gebied" (42, blz. 9). Verhoging van de veiligheid is de eerste wens bij de aanleg van fietsroutes. Ook daarom (zie vorenstaande) is kortheid van de verbinding een van de zwaarstwegende criteria. Aantrekkelijkheid is een tweede voorwaarde om te zorgen, dat de veilige routes ook worden gebruikt. Naast het hiervoren al geciteerde betekent dit, dat de routes niet over open tracés en wel dichtbij en langs bestemmingen moeten voeren waar wat valt te zien (winkelstraten die geen exclusief voetgangersdomein hoeven te worden). Tevens zal de route zo min mogelijk stoplichten moeten bevatten. Een aantrekkelijke route vergroot ook de actieradius van de fiets. Onder aantrekkelijkheid valt ook een niet met het verkeer verbonden vorm van veiligheid: men moet niet min of meer worden gedwongen te rijden door wat na zonsondergang „enge" parken zijn of worden gevonden.

Het zal ongetwijfeld niet mogelijk zijn, het gehele fietsroutenet in één klap te realiseren. Een belangrijk element bij het stellen van uitvoeringsprioriteiten moet de veilige bereikbaarheid van scholen zijn: „De helft van de ongevallen waarbij kinderen zijn betrokken geschiedt op weg van huis naar school" (43, blz. 22). Daarnaast geldt ook een prioriteit naar stadsdeel. Vooral aan de routes in en naar het centrum tillen ondergetekenden zwaar, terwijl in het algemeen in de dichtbebouwde wijken en dus de oudere stadsdelen eerder geholpen zullen moeten worden.

6.4 *Vrijliggende fietspaden.*

Fietsroutes kunnen uit verschillende elementen bestaan: parken, geheel vrijliggende fietspaden, autovrije straten, verkeersluwe straten en vrijliggende fietspaden langs doorgaande verkeersroutes (2, blz. 10). In verband met de gewenste veiligheidsverbetering is een accent op een scheiding van verkeerssoorten (op en buiten de fietsroutes) op het eerste gezicht vanzelfsprekend. Toch zijn wat dat betreft twee kanttekeningen te maken.

Allereerst — daarop is hiervoor al gewezen — zijn vrijliggende fietspaden, die niet de kortste route volgen, een vorm van schijn in plaats van echte veilig-

heid. Daar mag overigens best de opmerking bij, dat het idioot is, dat in veel verkeersoplossingen de kortste route voor de auto zwaarder schijnt te wegen dan de kortste route voor de fiets. Dat is niet alleen strijdig met de grotere omrijgevoeligheid van de fiets, maar ook met een beleid, dat de keuze tussen de fiets en de auto ten gunste van de eerste wil beïnvloeden.

Een tweede kanttekening betreft de complicaties, die zich voordoen bij kruispunten, vooral met hoofdwegen. De automobilist, speciaal de afbuigende, is niet verdacht op de fietser, speciaal de snellere bromfietser, of ziet deze gewoon niet (23, blz. 5). Dat leidt er volgens Haagse gegevens toe, „dat (niet van stoplichten voorziene) kruispunten zonder rijwielpaden veiliger moeten worden geacht, dan die met rijwielpaden” (13, blz. 440). Dat geldt niet zozeer voor fietsers, maar wel heel sterk voor brommers.

„Uit de genoemde gegevens moeten de volgende conclusies worden getrokken:

- a indien op een kruispunt geen verkeerslichtenregeling is, moet het vrijliggende fietspad worden afgewezen, tenzij de (...) rechts en links afslaande auto's kunnen worden geweerd;
- b bij een kruispunt met verkeerslichten is een vrijliggend rijwielpad (of -strook) aanvaardbaar, mits (...) conflictsituaties worden geëlimineerd” (13, blz. 440).

„In Delft heeft men in antwoord op dit probleem goede ervaringen met het laten ophouden van het vrijliggende fietspad op ongeveer 100 m voor de kruising, waarna een weefvak komt voor de rechtdoorgaande fietser en de rechtsafslaande auto. Twee mogelijke andere oplossingen zijn:

- bezien of de hoofdroute wel de meest gewenste schakel is voor fietsverkeer; wellicht kan er een betere, aantrekkelijker route worden gemaakt, die de kruispuntproblemen niet heeft, én sneller is;
- meestal echter kan de hoofdweg worden gemist in het systeem van fietsverbindingen. Tref dan de maatregelen, die nodig zijn voor veilig gebruik. De veiligheid mag dan echter niet weer grote wachttijden, dubbele stops enz. opleveren.

Niveauvrije kruisingen van fietsroutes met hoofdwegen zijn natuurlijk het mooist, doch zonder omwegen, en zonder moeilijke hellingen” (23, blz. 6), „Stedebouwkundige en uitvoeringstechnische eisen beperken echter de mogelijkheden tot aanleg hiervan” (22, blz. 3).

Het hiervoren weergegeven „Delftse” antwoord slaat wel weer een beetje door in een negatieve benadering van de vrijliggende fietspaden. De problemen op kruispunten van hoofdwegen zonder zulke fietspaden zijn ook niet gering:

- voorsorteren: voor fietsers is dat vaak levensgevaarlijk;
- verdeling van de opstelvakken: vaak heeft de rechtdoorgaande automobilist hier een keuze tussen een linksaf-rechtdoor-vak en een rechtsaf-rechtdoor-vak. Waar de fietser zich dan ook opstelt, overal loopt hij een forse kans, te worden geschept;
- auto's naast de stoep: waar de wegbreedte dat toestaat, maken auto's vaak twee opstelstroken van één, waardoor ruimte voor de fiets aan de rechterkant helemaal ontbreekt.

Aan deze bezwaren komen vrijliggende fietspaden tegemoet. Een tussenoplossing is misschien het aan de rechterkant aanbrengen van een opstelstrook

voor fietsers, welke met een onderbroken persrichel van de rest van de weg wordt afgescheiden. De onderbroken persrichel veroorzaakt, dat de fietser van de strook af kan, dat de automobilist er niet op kan en dat de automobilist de fietser niet uit het zicht verliest. Hoe dit ook zij, het ei van Columbus hiervoor is nog niet gevonden en ondergetekenden vinden nader onderzoek dus gewenst naar wat de beste oplossing bij kruispunten is.

Met inachtneming van de twee vorengegeven kanttekeningen is er toch ruimte voor de stellingname, dat, waar het wegdek voldoende ruimte biedt, het aanleggen van vrijliggende fietspaden gewenst is. Ook uit een oogpunt van comfort: nerveus achteromkijken is niet meer nodig. Bij een te grote ruimte op een door auto's en fietsers gezamenlijk gebruikt wegdek maken onaanvaardbare snelheidsverschillen en een achteloos ruimtegebruik door auto's behoorlijk fietsen onmogelijk. Waar een vrijliggend fietspad onmogelijk of onveilig is, is een afgeschilderde fietsstrook vaak beter dan niet, al is dan wel op veel plaatsen meer dan gebruikelijk politietoezicht nodig om te voorkomen, dat de strook wordt volgeparkeerd.

6.5 Ontwerp-eisen.

Op de fietsroutes, maar ook daarbuiten, moet bij het ontwerpen van verkeersvoorzieningen rekening worden gehouden met de specifieke eigenschappen van de fiets. Dat leidt tot de volgende — niet uitputtende — lijst van ontwerp-eisen.

- De fietser heeft een grote voorkeur voor een vlak wegdek (28, blz. 24). Hij wil graag gemakkelijk rijden, dat wil zeggen op asfalt in plaats van op een hobbelveld van niet gelijkliggende tegels of klinkers. Dit probleem is al in 1879 door het fietsende raadslid Serrurier bij het College gemeld (37, blz. 99). Het wordt dus tijd, deze wens serieus te nemen. Voor de bromfietser is het vlakke wegdek, in verband met zijn snelheid, niet alleen een kwestie van comfort, maar ook van veiligheid. Men denke aan het hoge percentage gevaarlijke eenzijdige ongevallen, dat bij brommers voorkomt (zie paragraaf 3.7).
- Ondergetekenden zijn voorstanders van maatregelen, die in woonstraten de snelheid van de auto's remmen (zie ook het slot van deze paragraaf). In dat verband staan zij ook positief tegenover de aanleg van verkeersdrempels. Het is daarbij echter niet gewenst, deze drempels ook een hindernis voor de fiets te laten vormen. Dat kan worden voorkomen door deze drempels aan de zijkanen achterwege te laten over een breedte van bij voorbeeld 1,30 m. De fietser kan dan ongestoord verder, terwijl de auto niet aan de drempel ontkomt.
- Een fietsroute moet herkenbaar en vanuit de straten die de route kruisen gemakkelijk bereikbaar zijn (22, blz. 3).
- De routes moeten herkenbaar zijn als doorgaande fietsverbindingen aan de wegingdeling (veel ruimte voor de fiets) en kruisingen (voorrang voor de fietser, stoplichten die in het voordeel van de fiets werken, veilige en voldoende afslagmogelijkheden) (59, blz. 6).
- Voor het ontwerpen van doorgaande fietsverbindingen moet uitgangspunt zijn, hoe de fietsers zich het liefst willen verplaatsen en niet de huidige fietsbewegingen, die zijn ingegeven door onveiligheid en hinder van het overige verkeer (59, blz. 6).

- De fietser moet zijn eigen voortbewegingsenergie leveren. Hieruit volgt, dat men hellingen moet vermijden. Indien deze wel noodzakelijk zijn, dienen zij flauw te zijn (28, blz. 25).
- De breedte van het aan fietsers toegewezen gebied moet voldoende zijn. Naast de ruimte die de fietser nodig heeft, moet rekening worden gehouden met de subjectieve veiligheid. Zo zal de fietser enige afstand willen houden van geparkeerde auto's, in verband met de mogelijkheid van openslaande portieren (...) door zijdelingse belemmeringen (wordt) de effectieve rijbreedte (...) versmald (44, blz. 8).

Bij de aanleg van vrije trambanen wordt daarmee wel eens te weinig rekening gehouden. Wat tussen persichel en stoep overblijft is soms „niet veel breder dan een flinke vrachtauto. Tussen die vrachtauto en het trottoir is slechts ruimte voor één buitengewoon ervaren fietser, die een meer dan gemiddelde tegenwoordigheid van geest moet bezitten en over een in goede staat verkerend evenwichtsorgaan moet kunnen beschikken” (58).

- Er moet voor een goede afwatering worden gezorgd (44, blz. 10). Het is merkwaardig, dat juist de zo slecht tegen het water beschermde fietser bij nat weer door de plassen mag rijden. Is dat om te zorgen, dat hij in ieder geval aan alle kanten nat wordt? Misschien is een hol in plaats van een bol wegprofiel te verkiezen. Het zou trouwens ook aardig zijn als de stadsreiniging wat meer aandacht aan fietspaden en de voor de fiets bestemde delen van de weg besteedde. Fietsbanden zijn slecht beschermd tegen glasherven, spijkers, enz.
- Bij de aanleg van verkeers-„kunstwerken” moet met de fietser rekening worden gehouden. „Het veelal ontbreken van voorzieningen bij zogenaamde verkeerskunstwerken is opmerkelijk. De IJ-tunnel in Amsterdam is daarvan welhaast een klassiek voorbeeld” (44, blz. 16). Als tegenvoorbeeld mag de „voorbeeldige fietsverbinding over de Schinkel” (37, blz. 125) worden genoemd, al hoeft niet elke fietsvoorziening zo kostbaar te zijn.
- Meer goede oversteekmogelijkheden van vrije trambanen bij voorbeeld op de Overtoom, de Nieuwezijds Voorburgwal enz. (2, blz. 13).
- Als het donker is, moet de fietser een goed overzicht hebben over de voor hem liggende weg (18, blz. 37). Dat geldt nog sterker voor de snellere bromfiets. Een graantje meepikken van de verlichting ten behoeve van de verderop gelegen autoweg is vaak niet voldoende.
- Vaak zijn voorzieningen gewenst om de invloed van koude wind of regen te beperken. Bepanting kan deze beschutting geven. Ook bebouwing kan een grote rol spelen. Dit laatste helaas zowel positief als negatief: de vele tochtgaten in hoogbouwwijken verergeren de invloed van regen en wind juist (23, blz. 6).
- Het gevoel van onveiligheid hoeft zich niet te beperken tot de verkeerssituatie. Belangrijk kan ook zijn de sociale onveiligheid, welke voorkomt bij het fietsen ('s avonds) over stille industrieterreinen, door parken enz. (45, blz. 564). Juist op zulke plekken is goede verlichting erg belangrijk.
- Een tweewieler ontleent zijn stabiliteit aan het rijden; stoppen is dus vervelend (46, blz. 7); voor overbodige stoplichten bij voorbeeld, zoals soms bij rechts afslaan. Ook te scherpe bochten in fietspaden zijn wat dat betreft vervelend (en voor bromfietsen vaak gevaarlijk).

- Goede verbindingen tussen „verblijfsgebieden” voor „voetsers” zijn gewenst. Dat betekent bij voorbeeld goede faciliteiten voor het oversteken van auto-verkeersaders enz.
- Heel belangrijk is, dat de hoeken in de (buurt)straten overzichtelijk worden gemaakt door paaltjes te plaatsen tegen parkeren op de hoeken (59, blz. 5).
- Met betrekking tot speciale fietsvoorzieningen is het nog van belang erop te wijzen, dat deze gevoeliger zijn voor een goed ontwerp dan bij voorbeeld autovoorzieningen: „Minder goed ontworpen fiets- en voetgangersvoorzieningen kunnen leiden tot een minder gebruik, omdat fietsers en voetgangers erg gevoelig zijn voor afstanden. Het kan daarom nuttig zijn, vooraf, door middel van onderzoek inzicht te krijgen in het gebruik van bestaande routes. Gegevens kunnen worden verkregen uit tellingen, maar ook door inwoners informatie te vragen” (47, blz. 256).

Het algemene uitgangspunt impliceert, dat op wegen, waar geen vrijliggende fietspaden mogelijk zijn, de inrichting zodanig moet zijn, dat vreedzame coëxistentie tussen snel- en langzaam verkeer mogelijk is. In het bijzonder voor de mazen binnen de hoofdnetten voor auto en openbaar vervoer betekent dit een zodanige profilering, dat de normale snelheid van een auto en die van een fiets elkaar niet veel zullen ontlopen. Dat betekent: niet te ruime maten, geen lange rechte stukken, drempels enz. De niet te ruime maten van de rijbaan zijn ook nodig om het dubbelparkeren zo veel mogelijk tegen te gaan. Dubbelgeparkeerde auto's scheppen juist voor de fietser hinderlijke, zo niet gevaarlijke situaties.

6.6 Verkeersregeling.

Gezien de beperkte mogelijkheden tot politiehandhaving hebben ondergetekenden in het algemeen meer vertrouwen in fysieke maatregelen dan in verkeersregels en -regelingen. Toch valt er op dat punt nog wel wat te doen.

Als eerste deelonderwerp beziet men de situatie op de kruisingen, waar verschillende soorten verkeer samenkomen. De vorige Regering heeft ten aanzien daarvan heel dapper het volgende geformuleerd: „Als uitgangspunt voor de afwikkeling van het fietsverkeer moet gelden, dat dit ter plaatse van kruisingen gelijkwaardig is aan de afwikkeling van het overige verkeer” (12, blz. 25). Dat uitgangspunt staat zowel op het punt van comfort als op het punt van veiligheid nog ver van zijn realisering, zoals ook blijkt uit de vele klachten over en suggesties met betrekking tot stoplichten, die ondergetekenden zijn tegengekomen.

- Op kruispunten (...) kan aan de veiligheid van het fietsverkeer voorrang worden gegeven, door bij voorbeeld een eigen groenfase ten behoeve van het overstekend fietsverkeer, zelfs al zou dit ten koste gaan van de autoverkeerscapaciteit van het kruispunt (28, blz. 10).
- „Rechtsaf vrij voor fietsers bij rood stoplicht moet regel zijn, waarvan alleen om duidelijke redenen mag worden afgeweken” (18, blz. 37). Bij deze suggestie past overigens wel wat terughoudendheid. Uitvoering zou bij voorbeeld gevaarlijk of op zijn minst hinderlijk kunnen zijn voor overstekende voetgangers en dat is natuurlijk niet de bedoeling.
- Een „groene golf” voor de auto's is een „rode golf” voor de fietsers. Derhalve moeten de verkeerslichten bij opeenvolgende kruisingen zodanig worden gekoppeld, dat er een groen golf voor de fietsers ontstaat (18, blz. 37).

- Vaak is in de afgelopen jaren de beveiliging voor fietsers en voetgangers ten koste gegaan van grote wachttijden (...). Speciale behandeling op aanvraag, meerdere kansen op groen in één cyclus, groene golven over grotere kruispunten kunnen worden gerealiseerd zonder onnodige hinder voor ander verkeer (23, blz. 7 en 8).
- Het gecombineerd regelen van rechtdoorgaande met afbuigende stromen, (gaat) vaak ten koste van ófwel de veiligheid ófwel de groentijd van fietsers en voetgangers (23, blz. 8).
- Nog een mogelijkheid om fietsers beter te helpen op grotere kruispunten is, deze net als voetgangers steeds in twee richtingen te laten oversteken, hetgeen soms grote omwegen in bepaalde connecties kan voorkomen (23, blz. 8).
- Het is ook in het belang van de fietser, dat de cyclustijd van de stoplichten zo kort mogelijk is (41, blz. 33). Het minimaliseren van wachttijden (620, blz. 553) is gewenst.
- Een suggestie die ondergetekenden ook zijn tegengekomen, is de mogelijkheid van een „voorstart” voor fietsers. Men kan zich enerzijds voorstellen, dat dit voor de fietser de mogelijkheid van ongehinderd oversteken en dus inderdaad een verbetering oplevert. Anderzijds kan men zich ook voorstellen, dat dit de fietser in het „schootsveld” van oprijdende auto's plaatst, wat een minder prettig vooruitzicht is. Ondergetekenden zijn daar niet uit en zouden dus graag nader onderzoek naar deze suggestie zien.

Kortom, er is alle reden om met de FNV te pleiten voor verbetering van stoplichtafstemming voor wielrijders (40, blz. 16). Trouwens, ook bij het opstellen voor stoplichten komt de fietser vaak in de knel: „Zeer lange opstellvakken — zoals rond de Nederlandse Bank — zijn voor de fietser zeer gevaarlijk, gezien de hoge snelheid waarmee links en rechts wordt gepasseerd” (2, blz. 15).

Een tweede deelonderwerp is de situatie in de mazen van het net van hoofdroutes voor auto's en openbaar vervoer. „Regel moet (daar) zijn, dat iedere straat er is voor voetganger, fietser en langzaam rijdend verkeer (...). Een fundamentele aanpak van de verkeersveiligheid is het tegengaan van een verkeersonveilige snelheid” (18, blz. 25 en 26). In het kader van de zogenaamde woonerven is daarom voorgesteld, dat langzaam verkeer voorrang krijgt op snel verkeer en dat een maximumsnelheid van 20 km per uur wordt ingesteld (48, blz. 596). Het beleid van de gemeente zou wat dit betreft moeten zijn gericht — en is dat voor een deel ook — op het realiseren van woonerven of, als dat niet mogelijk is, het met fysieke middelen terugdringen van de verkeerssnelheid.

Een derde deelonderwerp is de kwestie van het eenrichtingsverkeer. „De wens van de kortste route wordt regelmatig met voeten getreden, bij voorbeeld:

- a door het instellen van eenrichtingsverkeerssystemen, die voor alle verkeer gelden (dus ook voor fietsers);
- b door het fietsverkeer te weren van hoofdroutes uit capaciteitsoverwegingen ten gunste van motorvoertuigen;
- c door verbieden van het in twee richtingen berijden van fietspaden langs hoofdwegen met grote kruispuntafstanden, zodat het onmogelijk is, tussengelegen fietspadaansluitingen te benutten (15, blz. 166).

Dit zijn fouten, die tegenwoordig in Amsterdam niet veel meer worden gemaakt. In het verleden echter wel — in 1896 vond daarover al de eerste gemeentelijke ruzie plaats (37, blz. 97) — en veel van die fouten zijn nog niet hersteld. Voor de automobilist die daar (nog) niet aan is gewend, is het, bij voorbeeld met een speciaal bord, duidelijk aangeven van het tweerichtingsverkeer voor fietsers uit veiligheidsoverwegingen misschien gewenst. Alleen de hoofdgrachten kunnen op de meeste plaatsen een uitzondering zijn op de tweerichtingsregel, namelijk daar, waar dat niet leidt tot een meer dan geringe omweg. Deze grachten zitten meestal zo vol met (stilstaand en rijdend) verkeer, dat er zelfs met de fiets in de tegenrichting geen doorkomen meer aan is.

Tot slot van deze paragraaf nog een element met betrekking tot de fietsroutes. Op deze routes dient de fietser, niet alleen door de profileringen, maar ook door de verkeersregels en -regelingen voorrang te krijgen (49).

6.7 Stallen en parkeren.

Het stallen van de fiets wordt door weinigen als een serieus probleem gezien en is nauwelijks onderwerp van gemeentelijk beleid. Zo gek is dat niet: de problemen rond het autoparkeren springen meer in het oog en de echte stallingproblemen van de fiets zijn een vrij nieuw verschijnsel: „Teruggaande in de historie tot de dertiger jaren kan worden gesteld, dat het aantal in die tijd in Amsterdam in gebruik zijnde fietsen zeker niet lager lag dan op het ogenblik, doch dat de stallingproblemen toen veel minder groot waren. De fietsen werden toen voor een zeer belangrijk deel binnenshuis ondergebracht (...). Verder was een groot aantal rijwielstallingen beschikbaar” (50). De situatie is sindsdien echter veranderd. Dat zich met het stallen van fietsen in toenemende mate problemen voordoen en dat de gemeente zich met deze kwestie zou moeten bezighouden, heeft een aantal redenen.

In de eerste plaats is het aantal fietsenstallingen, vooral in de jaren na de Tweede Wereldoorlog sterk teruggelopen en schommelt nu rond de vijftig (37, blz. 21). Ook vormen de vrij hoge stallingkosten, die de overgebleven rijwielstallingen berekenen, voor veel rijwielbezitters een groot bezwaar om hun fietsen in deze stallingen onder te brengen (50).

Een en ander vormt — dat is het tweede punt — vooral een probleem, omdat, met name in de laatste jaren, het stelen van fietsen voor velen van een sport tot een beroep schijnt te zijn uitgegroeid: het aantal geregistreerde diefstallen steeg van 3204 in 1970 tot 11.132 in 1976 (51, blz. 393). Dat betreft dan alleen de geregistreerde gevallen; het werkelijke aantal is waarschijnlijk enige malen groter. Onbewaakte stallingen vormen voor dit probleem overigens geen oplossing: „Soms hebben bedrijven een fietsenstalling. Helaas zijn die meestal onbewaakt, zodat zij voor de dieven meer als expositieruimte dienen, waar zij zich op hun gemak iets van hun gading kunnen uitzoeken” (32). Naast een aantal maatregelen in de fysieke sfeer, die hierna aan de orde komen, zou op zijn minst moeten worden onderzocht, of een effectiever politietoetreden mogelijk is. Zo krijgt men wel eens de indruk, dat bij voorbeeld aangifte door de Politie vooral wordt beschouwd als een daad om een vergoeding van de verzekering te kunnen vragen.

In de derde plaats zijn steeds minder fietsers bereid, zich de ongemakken op de nek te nemen (letterlijk en figuurlijk) van het binnenshuis stallen. „Daarbij gaan steeds meer rijwielbezitters uit van de begrijpelijke gedachtengang, dat, waar in de loop der tijd voor de auto's op grote schaal parkeervoorzieningen

op de openbare weg zijn gemaakt, dit nu ook maar eens voor de rijwielen dient te gebeuren" (50). Dat is niet zo zeer een probleem voor de fietser zelf als wel voor de voetgangers. De straat is hun ontnomen door rijdende en stilstaande auto's, op de stoep wordt nogal eens slechts een kruip-door-sluip-door-gang opengelaten door stoeparkerende auto's en tegen de gevel gezette fietsen. Van ruimte voor spelende kinderen is dan uiteraard helemaal geen sprake meer. Ook winkeliers zullen niet blij zijn met het versperren van hun toegang. Ten slotte speelt bij dit alles ook de veiligheid een rol: „Indien de fietsen in fietsenklemmen worden gezet, draagt dit wellicht ook bij tot de bevordering van de verkeersveiligheid" (52).

Waaruit zou nu de aandacht van de gemeente moeten bestaan? Op zoek naar het antwoord op die vraag zijn ondergetekenden de volgende zinnige suggesties, stellingnamen en kanttekeningen tegengekomen.

- De stallingmogelijkheden voor fietsers moeten aanzienlijk worden uitgebreid, waarbij bescherming in verband met de vele diefstallen van het grootste belang is (43, blz. 19).
- De stallingtarieven moeten een onderdeel vormen van het totale beleid, dat ten aanzien van verkeer en vervoer wordt gevoerd in de gemeente en behoeven derhalve niet kostendekkend te zijn (43, blz. 19).
- Met parkeer- en stallingmogelijkheden voor fietsers zal bij planning en bouw van woongelegenheden, van openbare gebouwen, van winkelcentra en dergelijke terdege rekening moeten worden gehouden. De overheid dient voor te schrijven, dat deze voorzieningen worden getroffen (44, blz. 19).
- Bij stations en haltes van trein, tram, bus en metro dienen fietsenstallingen en fietsenparkeeraccommodaties te zijn (44, blz. 20).
- De aanwezigheid van een fietsenstalling is een dringende eis bij bejaarden-centra, verzorgingsflats en verzorgingshuizen (44, blz. 21).
- Zo mogelijk (moet) een deel van de stallingsplaatsen overdekt zijn. Bij slechte weersomstandigheden is het plaatsnemen op een doorweekt fietszadel geen onverdeelde genoegen (28, blz. 31).
- Bewaakte stallingen zijn uiteraard lang/niet altijd mogelijk. Twee uitvindingen om de fiets (toch) tegen diefstal te beveiligen:
 - 1 een fietsenrek met vergrendelingsmechanisme;
 - 2 vergelijkbaar met bagagekluizen, zoals onder meer toegepast op de spoorwegstations, zijn fietskluizen ontwikkeld (53, blz. 33).
- In het algemeen moet de fiets aan een paaltje of iets dergelijks kunnen worden bevestigd (18, blz. 38).
- Ten behoeve van de fietsers, maar ook in het belang van de voetgangers, dient in de parkeerstroken een groot aantal parkeerplaatsen voor fietsers (fietsklemmen) te worden gerealiseerd (54). De gevolgen daarvan vallen mee: op de plaats van één auto kunnen tien fietsen staan (18, blz. 38). Een technisch terzijde: uit onderzoeken in Rotterdam is gebleken, dat fietsklemmen goed voldoen, maar dat fietstegels nauwelijks worden gebruikt (15, blz. 166).
- Het in de praktijk nu reeds op kleine maar groter wordende schaal plaatsen van fietsenrekken op autoparkeersroken zou moeten worden gelegaliseerd

en gestimuleerd (2, blz. 22). Fietsenrekken moeten tegen aanrijden worden beschermd: zij kunnen vaak goed worden gecombineerd met bloembakken, bankjes enz. (18, blz. 38).

- Goed gelegen voorzieningen worden gebruikt, slecht gelegen niet (23, blz. 8).

Tot slot: het gemeentelijk beleid met betrekking tot het fietsparkeren dient wel serieus te zijn. „Het plaatsen van een fietsenrek met 9 standaards bij het hoofdgebouw van een subfaculteit met 715 studenten en 152 medewerkers is een voorbeeld van symbolische inwilliging van eisen, die niet resulteert in een grotere steun voor de gezagsdragers” (55).

6.8 Fiets en openbaar vervoer.

De relatie tussen fiets en openbaar vervoer is een aparte beschouwing waard. Die relatie wordt allereerst gekenmerkt, doordat de fiets en het openbaar vervoer als vervoerssystemen sterk van karakter verschillen, zoals uit onderstaande, deels aan (18, blz. 40) ontleend tabelletje blijkt:

Systeemkenmerken	Fiets	Openbaar vervoer
Snelheid	—	+
Penetratievermogen	+	—
Geschiktheid voor lange afstand	—	+
Geschiktheid voor korte afstand	+	—
Flexibiliteit	+	—
Beschutting tegen het weer	—	+

Kort samengevat: het openbaar vervoer wint het op langere afstand en bij slecht weer van de fiets; de fiets wint in de tegenovergestelde situatie. Het feit, dat de fiets en het openbaar vervoer zo van karakter verschillen, betekent, dat zij elkaar weinig in de wielen rijden en dat beide dus kunnen (en moeten) worden bevorderd. Het verschil in karakter betekent ook, dat beide vervoerssystemen elkaar kunnen aanvullen en dat een goed samenspel mogelijk is. Bij dat samenspel gaat het vooral om de rol, die de fiets kan spelen in het voor- en natransport van het openbaar vervoer, hetgeen speciaal van belang is, wanneer de afstand tot de openbaar-vervoershalte groot wordt gevonden. Dat is al gauw het geval; het begrip „beloopbaar” blijkt in de praktijk niet erg ruim te zijn. Het gaat dus vooral om het voor- en natransport bij de trein en de metro en bij sommige situaties in de buitenwijken.

Bij inventarisatie van suggesties op dit punt hebben ondergetekenden zich beperkt tot wat de gemeente kan doen en de mogelijkheden, die er voor de Nederlandse Spoorwegen op dit punt zijn, zijn dus buiten beschouwing gelaten.

- Het netwerk van fietsroutes moet zo zijn ontworpen, dat vanuit iedere buurt (...) een prettige korte route aanwezig is naar de knooppunten van het openbaar vervoer (18, blz. 42). Ook in het „Praatpapier Fietsverkeersplan” wordt gepleit voor directe aansluiting van verkeersgeneratoren (metro- en NS-haltes) op het fietswegennet (25, blz. 11). Terecht klaagt de ENWB-Amsterdam met betrekking tot de in het VCP opgenomen fietsroutes: „Waarom geven ze geen van alle aansluiting op het Centraal-station?” (2, blz. 2).
- Zowel voldoende bewaakte als onbewaakte stalling bij de stations is nodig. Stallingen kunnen vaak goed worden gecombineerd met andere voorzienin-

gen. Stallingen moeten dichtbij de ingangen, de kaartverkoop en de perrons liggen. De overgang van stalling naar perron moet prettig en kort zijn (18, blz. 42).

- Er is wat betreft het vorenstaande kritiek mogelijk op de VCP-plannen rondom het Centraalstation: „aan de bereikbaarheid van stationsstallingen (enkele duizenden plaatsen) is niet gedacht” (2, blz. 22). Voor verbetering van de bereikbaarheid en herinrichting van het voorplein is overigens alle reden: de situatie „is voor de fietsers op het ogenblik zeer beroerd. Wil de fietser rechtstreeks naar de stallingen rijden, dan moeten er halsbrekende en verboden toeren worden uitgehaald. Tot overmaat van ramp zijn (vooral zomers) de stallingen vaak te klein” (2, blz. 23/24). Dat laatste geldt trouwens ook voor de fietsparkeermogelijkheden buiten. De voorgestelde herinrichting van het voorplein is een verbetering voor de voetgangers, maar waar blijft de fietser? (2, blz. 24).
- Om de aansluiting van de trein op de fiets in de plaats van aankomst te verbeteren, moet de fietsverhuur worden verbeterd (18, blz. 43). Door deze verhuur te stimuleren neemt de integratie van verschillende verkeerssoorten toe (16, blz. 33).

Dit laatste brengt ondergetekenden op de fiets als openbaar vervoer. Gezien de maatschappelijke functie en betekenis van de fiets is het nodig, dat de mogelijkheden tot het huren van fietsen, naar aantal en plaatsen, sterk worden uitgebreid (44, blz. 22). De ENWB wijst op de mogelijkheden van experimenteren met „witte bedrijfsfietsen” in samenwerking met bedrijven, die hun forensende personeelsleden een gratis fiets ter beschikking willen stellen (18, blz. 43). Misschien is het ook mogelijk, het inmiddels tot jeugdsentiment verworpen witte fietsenplan in gewijzigde vorm op te poetsen en volgens de vorm van het witkarsysteem op te zetten. Exploitatieve integratie (gezamenlijk stations, gezamenlijk afrekenstelsel enz.) met de witkar zou de laatste ook uit de sfeer van „alleen voor automobilisten” trekken.

6.9 Diversen.

Op zoek naar in een fietsenbevorderend beleid passende suggesties zijn ondergetekenden er ook een aantal tegengekomen, die zich slecht in het keurslijf van de voorafgaande paragrafen laten persen, maar die toch een plaatsje in deze nota verdienen. In betrekkelijk willekeurige volgorde volgen zij hierna.

- Een bijzonder probleem in de ontwikkeling van het fietsen is de uitdunning van het net van verzorgingspunten, niet alleen met betrekking tot de stalling, maar ook wat betreft de reparatiemogelijkheden. — Combinatie, met verhuur en verkoop van fietsen met toebehoren kan voor een te zwakke bedrijfseconomische basis een oplossing bieden (16, blz. 32). Voor heel Nederland is het aantal rijwielhandelaren van 8780 in 1965 gedaald tot 5200 in 1977 (bron: 56). Amsterdam telt op het ogenblik een kleine tweehonderd tweewielerhandelaren, waarvan de meeste ook over een reparatie-inrichting beschikken. — In de nieuwe stadswijken blijkt overigens te vaak een fietsenhandelaar en -reparateur te ontbreken (37, blz. 21). De FNV vraagt ook daarom om bevordering van de bestaansmogelijkheden voor rijwielherstelbedrijven in de stadswijken (40, blz. 16).

- In verband met de toenemende fietsendiefstallen vormt het verzekeren een probleem. In maart 1977 liet het Assurantiekantoor Stad Amsterdam Anno 1720 NV weten, dat zijn maatregel van een jaar ervoor (in de steden Rotterdam, Amsterdam en 's-Gravenhage een eigen risico van 30 % te laten gelden) onvoldoende bleek te zijn. Het eigen risico van 30 % werd verhoogd naar 50 %, met een minimum van f 40 voor een aantal plaatsen, waaronder Amsterdam (57). De „kleine lettertjes” zijn bij sommige verzekeringen trouwens ook niet zonder belang: „wie een nieuwe fiets verzekert moet een verklaring tekenen. Daarin staat, dat de maatschappij bij diefstal na zons-
— ondergang alleen uitbetaalt als het rijwiel binnen heeft gestaan. Dat is natuurlijk om je gek te lachen. — Vrijwel niet één Amsterdamse bovenwoning biedt de gelegenheid om een fiets te stallen” (58). Een en ander leidt begrijpelijkerwijs tot de uitspraak: „Het tot stand komen van een populaire verzekering tegen diefstal van fietsen is wenselijk” (44, blz. 33).
- Op fietspaden dienen sneeuw en gladheid effectief te worden bestreden. Het fietspad verdient extra zorg in verband met de mindere stabiliteit van de tweewieler (44, blz. 11).
- In het algemeen wordt aan de geleiding van het fietsverkeer te weinig aandacht besteed, dit in opvallende tegenstelling tot de wijze waarop met name het gemotoriseerde verkeer door middel van aanduidingen op of bij de weg wordt begeleid. Dit maakt het deelnemen aan het verkeer voor de fietser onveilig, omdat hij doorgaans niet tijdig wordt geïnformeerd over wijzigingen in de route, die door hem wordt gevolgd (44, blz. 14). Een goede bewegwijzering is vooral ook van belang voor een zinvol gebruik van het fietsroutenet. Een element in de geleiding kan zijn het systematisch gebruik van een speciale kleur asfalt voor het fietsroutenet. Rondom het Wibauthuis is men daar al mee begonnen.
- Een bus voor het vervoer van fietsers door de IJ-tunnel. Ook andere mogelijkheden voor het verbeteren van de fietsrelatie tussen Noord en de rest van de stad verdienen de aandacht. Zo zou bijvoorbeeld kunnen worden bekeken of een „heen-en-weer-bootje” tussen Tuindorp Oostzaan en de Spaarndammerbuurt mogelijk is.

6.10 Samenvatting.

De bedoeling van dit hoofdstuk is de bespreking van het onderwerp „fietsroutes” en het geven van een voorzet voor richtlijnen, die de uitvoering van een beleid ten gunste van de fietser veilig stellen bij al die relatief kleine beslissingen, die gezamenlijk het leeuwedeel bepalen van het „fietsklimaat”. Wat het laatste betreft komt dit hoofdstuk vooral neer op sprokkelwerk in al bestaand drukwerk.

Hoewel zij het zeker niet als alleenzalmakend middel beschouwen, zijn ondergetekenden voor de aanleg van fietsroutes. Deze aanleg mag overigens niet betekenen, dat de fietser elders wordt geweerd: de fietser moet overal gemakkelijk kunnen komen. Een onderscheid tussen recreatieve en verkeersroutes is zinvol, maar de verschillen tussen beide soorten routes beperken zich tot accenten. Slechts in een beperkt aantal „stiltesituaties” (zoals het Vondelpark) lijkt het weren van brommers van de routes mogelijk en gewenst.

Het fietsroutenet moet een geringe maaswijdte (bij voorbeeld 300 m) hebben. Het vermijden van de noodzaak tot omrijden is een overheersend punt

bij de tracékeuzen. Voorts moeten de routes uiteraard zo veilig en prettig mogelijk zijn. Uitvoeringsprioriteit moet onder meer liggen bij de veilige bereikbaarheid van scholen.

Waar het wegdek voldoende ruimte laat, zijn vrijliggende fietspaden veilig en dus gewenst. Uitzonderingen op die regel zijn (daardoor niet gebruikte) omrij-situaties en kruispunten zonder verkeerslichten. Over de kruispuntproblemen lijkt nader onderzoek gewenst. Geschilderde fietsstroken zijn vaak beter dan niets.

Eisen met betrekking tot de vormgeving van aan de fiets toegewezen ruimte: herkenbare fietsroutes, vlak wegdek (asfalt), zo min mogelijk hellingen, stoppunten en scherpe bochten, faciliteiten bij kunstwerken, goede afwatering, verlichting en beschutting en sociaal-veilige situaties. Waar geen vrijliggende fietspaden mogelijk zijn, moet de weg zijn ingericht op vreedzame coëxistentie van snel- en langzaam verkeer.

Bij het ontwerpen van verkeerslichtenregelingen valt voor de fietser nog heel wat te verbeteren. Fietzers moeten, waar mogelijk, worden uitgezonderd van eenrichtingsregels. In de „mazen“ van het hoofdwegennet moet naar „woonerfachtige“ toestanden worden gestreefd.

Meer aandacht is gewenst voor de stalling- en parkeerproblemen van de fietser en de beveiliging tegen diefstal.

De fiets en het openbaar vervoer kunnen elkaar aanvullen. Voor een goed samenspel is verbetering van bereikbaarheid en stallingmogelijkheden bij stations enz. gewenst. De fiets kan ook zelf openbaar vervoer zijn: als huurfiets of in witkarachtige systemen.

Het net van verzorgingspunten (reparatie enz.) is/wordt te dun, terwijl ook de verzekeringsmogelijkheden verbetering behoeven. Meer aandacht is ook gewenst voor gladheidsbestrijding en verkeersgeleiding. Een zinnige suggestie lijkt ook een bus voor fietsers door de IJ-tunnel.

7 Tot slot.

7.1 Aandachtsvelden.

In het vorenstaande, vooral in de hoofdstukken 5 en 6, hebben ondergetekenden een groot aantal suggesties opgenomen voor een op bescherming van de fietser en bevordering van het fietsgebruik gericht beleid. Sommige van die suggesties zijn nogal ingrijpend, de meeste echter zijn op zich nogal beperkt van karakter. In dat verband willen zij nogmaals beklemtonen, dat men er niet is met enkele grote en spectaculaire daden, maar dat het karakter van de fiets meebrengt, dat daarnaast een veelheid van kleine daden noodzakelijk is.

Door gemeentelijke en andere deskundigen zijn ongetwijfeld nog nieuwe suggesties toe te voegen, terwijl sommige van de naar voren gebrachte ideeën misschien, om redenen die over het hoofd zijn gezien, bij nader inzien onhaalbaar of ongewenst zullen blijken. Waar het om gaat is niet, dat iedere letter van het vorenstaande heilig wordt verklaard, wel dat er een vasthoudend fietsbeleid tot stand komt. Aandachtsvelden zijn dan vooral:

- het serieus meewegen van de gevolgen voor de fietser van beslissingen over het ruimtelijk beleid;
- het opzetten, binnen het gemeentelijk apparaat, van een organisatorisch kader dat, juist ook bij de kleine beslissingen, de gewenste aandacht voor de fietser garandeert;

- het ontwerpen en aanleggen van een dicht fietsroutenet;
- het opstellen van richtlijnen met betrekking tot alle detailbeslissingen, waarbij fietsersbelangen in het geding komen (zie vooral de laatste paragrafen van hoofdstuk 6);
- het reserveren van voldoende gelden om de extra's, die ten behoeve van de fietsers gewenst zijn, te kunnen financieren.

7.2 Financiën.

Het laatste punt is in de vorige hoofdstukken nog niet uitdrukkelijk aan de orde geweest; het werd daar meegenomen als een vanzelfsprekend onderdeel van de suggesties, waarvan de uitvoering geld kost. Aan het slot van deze nota lijkt het nuttig, daar toch weer apart bij stil te staan. Het is de aard van veel van de opgevoerde „kleinere“ suggesties voor een pro-fietsbeleid, dat zij niet uitmonden in aparte projecten, maar moeten worden waargemaakt als onderdeel van projecten, die meerdere doelen tegelijk dienen of tot uitdrukking komen in veranderende prioriteitsstellingen binnen bij voorbeeld algemene onderhouds- en vernieuwingsprogramma's. Het zichtbaar maken van de financiële gevolgen van een pro-fietsbeleid is dan, hoewel politiek interessant, technisch moeilijk uitvoerbaar. Het beleid zal hier vooral zichtbaar moeten worden in de richtlijnen.

Wat wel financieel zichtbaar te maken is, is het beleid met betrekking tot:

- de aanleg van het net van fietsroutes;
- het met voorrang verhelpen van knelpunten.

Eerder al is de discussie over de keuze tussen een fietsroutebenadering en een knelpuntenbenadering als oneigenlijk van hand geweest. Beide benaderingen zijn nodig. Er zullen dus zowel fietsrouteprogramma's als knelpuntenprogramma's moeten worden opgesteld. Voor beide vormen van programma's zal in de financiële meerjarenplanning van de gemeente ruimte moeten worden gereserveerd.

Het feit blijft natuurlijk, dat niet alles in één klap kan worden gerealiseerd. Er moeten dus uitvoeringsprioriteiten worden gesteld. Naast het feit, dat zowel fietsrouteprogramma's als knelpuntenprogramma's daarbij voldoende aan bod moeten komen, en daar doorheen, spelen de volgende elementen een rol bij die prioriteitsstelling:

- voorrang voor de veilige bereikbaarheid van scholen en andere plaatsen waar veel kinderen (de meest kwetsbare verkeersdeelnemers) komen;
- voorrang voor bereikbaarheid van de binnenstad, een raakpunt met vooral het economische beleid;
- voorrang voor het opheffen van problemen in de relatie tussen fietsers en openbaar vervoer, aansluitend aan de rest van het verkeersbeleid;
- voorrang voor het opheffen van onevenwichtigheden in de verdeling van voorzieningen over de stad: een kwestie van rechtvaardigheid.

7.3 Procedure.

Aan het eind van deze nota hoort een procedurele passage: wat gebeurt er verder met deze nota? Het lijkt ondergetekenden gewenst, dat er, al dan niet in delen, een preadvies van Burgemeester en Wethouders komt, uitmondend in

besluiten ten aanzien van het voeren van een pro-fietsbeleid en concrete uitvoeringsplannen met betrekking tot de vorengenoemde vijf aandachtsvelden. Voor een deel laat dit zich combineren met de besluitvorming over het Verkeerscirculatieplan, meerjarenbegroting enz. Daarnaast lijkt besluitvorming over een algemeen beleidsstuk echter gewenst.

De leden van de Gemeenteraad,

M. B. van der Vlis
K. C. Stoffel
P. Mug

Bronverwijzingen.

- 1 Voorontwerp Verkeerscirculatieplan Amsterdam. Dienst der Publieke Werken. Amsterdam 1976.
- L 2 Reactie op het Verkeerscirculatieplan. Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijders Bond (ENWB), afdeling Amsterdam, november 1976.
- 3 De Schiphollijn in Amsterdam. Nota van M. van der Vlis Gemeenteblad 1976, afd. 1, nr. 800.
- 4 Verkeersongevallenstatistiek 1975. Statistische mededelingen nr. 212, Bureau van Statistiek der Gemeente Amsterdam.
- 5 Amsterdam 1974—1978. Programma voor de gemeentepolitiek, Partij van de Arbeid.
- 6 Begrotingsmissive 1977. Gemeenteblad 1976, afd. 1, nr. 1257.
- 7 Gemeenteblad afd. 2.
- 8 Ons Amsterdam 1949: Verkeersvoorschriften in vroeger tijden.
- 9 L. C. Schade van Westrum: Amsterdam per vigilante.
- 10 Raadsverslag van 1869, door L. A. A. Cohen aangehaald in het Tijdschrift van de Amsterdamse Politie.
- L 11 Maarten 't Hart: De fiets in de Nederlandse letterkunde. NRC-Handelsblad van 8 april 1977.
- 12 Meerjarenplan Personenvervoer 1967—1980. Tweede Kamer, zitting 1975—1976, stuk 13711, nr. 2.
- 13 H. Brand: Het langzame verkeer in steden. Verkeerstechniek 1970, nr. 9.
- 14 J. Hoekwater: Beleidsachtergronden demonstratieprojecten fietsroutes Verkeerskunde 1975, nr. 12.
- 15 H. Been en G. van der Kolk: Fietsverkeer in steden. Verkeerstechniek 1974, nr. 4.
- 16 Stichting Recreatie: Fiets en recreatie, Den Haag 1974.
- L 17 G. Hupkes: Het voetgangers- en tweewielersysteem 1 en 2 en 3. Intermediair 27 juni, 4 en 11 juli 1975.
- 18 ENWB: Naar een beleidsplan langzaam verkeer. Katernen 2000, nr. 9/10 1976.
- 19 Jaarverslag 1974 van de ANWB.
- 20 P. B. van Gorp en R. A. Sangen: Tilburgers op de fiets. Verkeerskunde 1975, nr. 11.
- 21 Gert Enklaar: Terug naar de fiets? Autovisie, 27 september 1975.
- 22 Voorstel Burgemeester en Wethouders aan de Gemeenteraad van 's-Gravenhage van 17 februari 1976 naar aanleiding van een demonstratie fietsroute Waldeck-Mariahoeve. Verzameling 1976, nr. 63.
- 23 D. ten Grotenhuis: Fietsen en lopen in een Hollandse stad. Gemeente Delft, afd. Verkeer en Openbare Werken.
- 24 Redactioneel: (Brom)fietsers niet vergeten. Verkeerskunde 1975, nr. 6.
- L 25 Werkgroep fietsverkeersplan: Praatpapier fietsverkeersplan. Eerste interimrapport. Dienst der Publieke Werken, Sector Stadsontwikkeling. Amsterdam, juni 1973.
- 26 „Fietsers... kop op” Katernen 2000, 1974, nr. 10.
- 27 Het autosysteem. Uitgave NOS-1973.
- 28 G. D. Hoogeland „Middelburg-fietsen in de binnenstad”. Stad en Landschap. Rotterdam, januari 1973.
- 29 Fietsen, wie, waarom, wanneer? Verkeerskunde 1976, nr. 5.
- 30 J. F. Hondius. „De fictie van de groene stad” Plan 1976, nr. 12.
- 31 Anno Tienstra „De fiets, plezier ervan — pech ermee” Zwolle 1942.
- 32 „Fietsen”, Volkskrant 25 juni 1977.
- 33 PvdA-Amsterdam, Gemeenteprogram 1978—1982.
- 34 Begrotingsmissive 1978. Gemeenteblad Amsterdam, afd. 1, nr. 228.
- 35 Notulen van de openbare vergadering van de Commissie voor het Verkeer en het Vervoer op maandag 16 januari 1978.
- 36 Centraal Bureau voor de Statistiek, Statistisch Zakboek 1977.

- 37 Dr. J. M. Fuchs en W. J. Simons: Allemaal op de fiets in Amsterdam.
- 38 Brief met bijlagen, nr. 19967/S.O., van 27 mei 1977 van de directeur van de Dienst der Publieke Werken.
- 39 Structuurplan Amsterdam, Gemeentebld 1974, bijlage P.
- 40 „Overloops”, Standpunten FNV-Amsterdam 1977.
- 41 „Vrije banen voor de fiets”? Nota van de raadsleden Vernooij, Van de Ven en Lankhorst, Gemeentebld 1978, afd. 1, nr. 23.
- 42 ENWB: Beleidsprogramma's in: De vogelvrije fietser, juli-augustus 1977.
- 43 Tweede Kamerfractie van de PvdA: Aanpak verkeersonveiligheid 12 augustus 1974.
- 44 „Stichting Fiets” Optimale aandacht voor fietsers.
- 45 L. B. Tholenaar en J. van der Valk: „Motivatietoerzoek fietsroutekeuze Dordrecht”, Verkeerskunde 1975, nr. 11.
- 46 ENWB-Amersfoort: „Fiets, nota langzaam verkeer”, mei 1976.
- 47 Ir. R. N. J. Rodenburg: „Enkele voorbeelden van fiets- en voetgangersvoorzieningen in en rond woonwijken”, Verkeerskunde 1975, nr. 5.
- 48 C. Visser: „Voetgangers en fietser voorrang op auto”, Verkeerskunde 1974, nr. 11.
- 49 Bijdrage van de ENWB-Amsterdam aan de Documentatiemap „Amsterdam fietst 4 juni 1974”.
- 50 Brief van de directeur der Publieke Werken van 23 september 1975, nr. 27742/Wg.
- 51 Bureau van Statistiek der Gemeente Amsterdam, jaarboek 1977.
- 52 Advies van de hoofdcommissaris van Politie aan de burgemeester van 9 december 1975; Nr. 590/9 P.W. 1975; kenmerk V-43858/EB/EE.
- 53 „Stichting Fiets”: Voorzieningen voor het parkeren en onderbrengen van fietsers; 1973”.
- 54 PvdA-Amsterdam, werkgroep Verkeer: „Doelstellingennota en reactie op VCP”.
- 55 Stellingen bij het proefschrift van F. N. Stokman, Universiteit van Amsterdam, 1977.
- 56 „Rijwielhandel in moeilijke positie”; Volkskrant 2 juni 1977.
- 57 „Van oude Fongers tot tweede fiets”; NRC Handelsblad 18 juni 1977, Z 5.
- 58 „Fietser”, Volkskrant 12 februari 1976.
- 59 ENWB-Amsterdam. Concept van de „Knelpunttennota”.

INHOUD

Algemene samenvatting	1946
1 Inleiding	
1.1 Waarom deze nota?	1948
1.2 De heersende verkeerschaos	1949
1.3 De alternatieven	1950
1.4 Aandacht voor het „voetsen”	1950
1.5 Aandacht voor de fietser	1951
1.6 Doel en opzet van de nota	1953
1.7 Samenvatting	1953
2 Ontwikkeling van het fietsgebruik	
2.1 Amsterdamse geschiedenis	1953
2.2 Enige cijfers	1955
2.3 Oorzaken van de achteruitgang	1957
2.4 Ruimtelijke ontwikkeling	1958
2.5 Verkeersveiligheid	1959
2.6 Verkeersleefbaarheid	1960
2.7 Verkeersbeleid	1961
2.8 Samenvatting	1962
3 Algemeen belang	
3.1 Inleidende opmerkingen	1963
3.2 Het milieu	1964
3.3 Stadsontwikkeling	1964
3.4 Kosten	1965
3.5 Communicatie en economie	1966
3.6 Veiligheid en leefbaarheid	1968
3.7 De bromfiets	1969
3.8 Samenvatting	1969
4 Fietzersbelang	
4.1 Wie fietst?	1970
4.2 Wie zijn de verkeersslachtoffers?	1971
4.3 Politieke keuzen	1972
4.4 Fiets en gebruiker	1973
4.5 Gezondheid en recreatie	1974
4.6 Samenvatting	1975
5 Algemene maatregelen	
5.1 Inleidende opmerkingen	1976
5.2 Stedebouwkundige maatregelen	1976
5.3 Structuurplan en VCP	1977
5.4 Organisatie	1978
5.5 Taken van de organisatie	1979
5.6 Samenvatting	1980

6 Specifieke maatregelen

6.1 Richtlijnen	1981
6.2 Fietsroutes	1982
6.3 De aanleg van een net	1983
6.4 Vrijliggende fietspaden	1984
6.5 Ontwerp-eisen	1986
6.6 Verkeersregeling	1988
6.7 Stallen en parkeren	1990
6.8 Fiets en openbaar vervoer	1992
6.9 Diversen	1993
6.10 Samenvatting	1994

7 Tot slot

7.1 Aandachtsvelden	1995
7.2 Financiën	1996
7.3 Procedure	1996

1

1

