Van: [redacted]
Aan: sprongoverhetij
CC:
Onderwerp: fietsbruggen

Verzonden: vr 22-3-2019 12:40

Afgelopen jaar heb ik vaak moeten wachten voor de Schellingwouderbrug die drie keer per uur voor scheepvaart wordt geopend. Ik verwacht dat de Javabrug vrijwel net zo vaak zal worden geopend, slechts enkele zeilschepen zullen in dat voorportaal worden geparkeerd, veel schepen moeten naar de Sixhaven of verder.

In weer en wind wachten tot de brug weer is gesloten zodat je dan pas weer door kan is geen pretje. Op de Schellingwouderbrug verzamelen zich tientallen fietsers, mogelijk een kleine honderd als de brug pakweg 10 minuten gestremd is geweest. Op de Java- en Stenen Hoofdbrug zullen dat honderden fietsers zijn die na de stremming op elkaar af stuiven. Met extreme veiligheidsnormen die dan inmiddels zullen gelden verwacht ik dat er dan een soort toeritdosering zal moeten gelden. Zelfs bij gescheiden fietspaden kunnen bij het op gang komen van de massa ongelukjes en ongelukken ontstaan, mogelijk met dusdanig letsel dat één of meer ambulances ter plekke moeten komen. En aan het einde van de brug zullen de fietsers met een snelheid van brugaf ongetwijfeld moeten stoppen voor een VRI waarbij de hele kliek opnieuw in elkaar schuift.

Ook vraag ik mij af hoe winterse omstandigheden bestreden zullen gaan worden. Sneeuw- en gladheidbestrijding op fiets- en voetpaden zijn altijd al achter gebleven, meestal moeten fietsers en voetgangers wachten op beter weer. Op belangrijke fietsverbindingen (hoofdroute fiets) wordt niet of nauwelijks gestrooid, vaak aangekondigd op het onderhavige tracé. Met enkele stormachtige weersomstandigheden in februari en maart, dus niet eens storm, was de Nesciobrug in één richting onbegaanbaar. Dat zal bij de Schellingwouderbrug niet anders zijn geweest, bij de Amsterdamsebrug mogelijk iets beter in verband met de hoogbouw.

Met het steeds verder terugdringen van de auto in Amsterdam kijk ik uit naar de eerste autoloze (IJ)tunnel. Het is nog steeds niet te verkroppen dat er vanwege extreme veiligheidseisen niet een afgeschermde fietsstrook per buis aangelegd kan worden. Ooit heb ik met lede ogen of oren moeten aanhoren dat de aanleg van de busbaan tussen Monnickendam en Volendam niet zou kunnen doorgaan omdat er 10 centimeter te weinig ruimte was. Toen kwam een goocheme Giel er achter dat de weg geen autoweg was maar een voorrangsweg. Probleem opgelost! Er konden toen schrikplanken geplaatst worden in plaats van barriers. Een automobilist die de macht over z'n stuur kwijt raakt rijdt door de schrikplanken heen met gemak een wegwerker dood. Volgens de regels geen probleem, de beide rijstroken 5 cm smaller maken wel.

Ik hoop dat de besluitvormers nog eens uitgenodigd zullen worden om aan den lijve te ondervinden welke gevolgen hun besluit zullen gaan hebben. Zijn deze beslissers notoire automobilisten die nu al in een electrische auto rijden? Het zijn in ieder geval vast geen fietsfanaten.

Vroet (vr.gr.),
[redacted]