

OEK

Op eigen kracht

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond

nummer 86
februari 2012



Waar zijn we vóór
en
waar zijn we tégen?

**FIETSEN &
POLITIEK**

**Knelpunten:
opgeloste en nieuwe**

Colofon

De OEK (Op eigen kracht) is een uitgave van de Fietsersbond, afd. Amsterdam. Het blad verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 5000, en wordt gratis toegezonden aan alle Amsterdamse leden. De in de OEK weergegeven opvattingen hoeven niet overeen te komen met die van het bestuur of de redactie. Het overnemen van artikelen is mogelijk na schriftelijke toestemming van de redactie.

De volgende OEK verschijnt 30 mei 2012

Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot 16 april 2012 o.v.v. "kopij OEK".

E: oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl (@adamfietst)

I: www.fietsersbondamsterdam.nl

Twitter: @adamfietst

Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond Amsterdam

Bezorging: oe k@fietsersbondamsterdam.nl

Het kantoor is als regel geopend op werkdagen van 10 - 17 uur (behalve op vrijdag). Soms zijn we er niet. Wil je zekerheid dat er iemand is, bel dan even: 020-6854794

Onderafdelingen

Amstelveen:

p/a Nieuwe Kalfjeslaan 2, 1181 CA Amstelveen

E: amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

E: diemen@fietsersbond.nl

Aan dit nummer werkten mee:

Gerrit Faber, Pete Jordan, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Tom Lantink, Anne-Mariken Raukema, Fred Redemeijer, Govert de With

Foto's: archief Fietsersbond, afd.

Amsterdam (tenzij anders aangegeven)

Druk: Dijkman Offset / Diemen

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen.

Lid worden

U bent al lid vanaf € 2,17 per maand

Zie: www.fietsersbond.nl



We organiseerden een geslaagde verlichtingsactie op het BG-terrein. Leuke sfeer met veel lichtjes en stuntfietsers, aandacht in diverse media, waaronder een groot stuk in Het Parool, en een paar honderd fietsers die van ons een gratis

setje lichtjes kregen. In ruil daarvoor wilden wij graag hun mailadres, zodat we ze nog een mailtje konden sturen met informatie over onze activiteiten en het nut van fietsverlichting. Volgend jaar weer?

Foto omslag: de intocht van Sinterklaas was weer hét moment voor de Amsterdamse fietsers om zich van hun beste kant te laten zien en gedachtenloos te demonstreren waarom Amsterdam de fiets hoofdstad van de wereld is.

DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit in Amsterdam via onze nieuwsbrief per email. Mail ons o.v.v. "Fietsband": amsterdam@fietsersbond.nl

Aankondiging

Wat: Algemene Actieve Ledenvergadering
Wanneer: dinsdag 5 juni, 20.00 uur
Waar: WG-plein 84
Agenda: via: amsterdam@fietsersbond.nl

Klachtennummers

Hieronder staan de klachtennummers wegonderhoud die u kunt bellen bij achterstallig onderhoud. Blijven de problemen aanhouden: meld het bij de Fietsersbond, afd. Amsterdam.

- Amstelveen	5404911
- Centrum	5519555
- Diemen	3144888
- Nieuw-West	14020
- Noord	14020
- Oost	14020
- OuderAmstel	4962121
- Uithoorn	0297-513111
- West	14020
- Westpoort (station Sloterdijk)	5234567
- Zuid	14020
- Zuidoost	5670222

- **Fout geparkeerde auto's** 5530333
- **Storing straatverlichting** 5972626
- **Fiets-bewegwijzering:** 088-2696747 of schadebew@anwb.nl o.v.v. locatie en mast- of bordnummer (s.v.p. ook doorgeven aan de Fietsersbond, afd. Amsterdam, 020-6854794)
- **Wegdek op trambanen:** infraservice@gvb.nl (c.c. aan amsterdam@fietsersbond.nl)
- **Storing verkeerslichten:** licht@fietsersbondamsterdam.nl o.v.v. kruispunt + rijrichting

In dit nummer:

- 3 **Fietsen en politiek**
- 3 **Reis wijzer West**
- 6 **Fietsparkeerdurverbepkingsproef!**
- 7 **Fietsenrek aanvragen**
- 8 **Is datumstallen de oplossing?**
- 9 **Fietsparkeernota West**
- 10 Actie scooteroverlast | Zijstraat
- 11 Fietsbalans Amstelveen
- 12 **Ruimte voor de fiets**
- 12 **Ruimte Durven Delen - discussie**
- 16 Filosoferen op de fiets | Zijstraat
- 17 Is fietsen nog leuk in Amsterdam?
- 18 Wijken voor de fiets in Nieuw-West
- 19 Slingerend fietspad | Lezers schrijven
- 20 Knelpunten
- 22 Wie is Puccini?
- 23 Column Pete Jordan
- 24 10 Argumenten om te fietsen



Fietsen en politiek

In deze OEK gaat het veel over politiek. Daar is een goede reden voor: fietsend Amsterdam komt steeds meer problemen tegen die een politieke oplossing nodig hebben. Gelukkig lijkt de politiek zich die problemen aan te trekken.

De vraag is natuurlijk: gaat dat goed?



De wethouder promoot een e-bike

Dat Amsterdam de fietshoofdstad van de wereld is, mag inmiddels bekend zijn. Minder bekend is dat dit succes z'n keerzijde heeft. Voor de grote hoeveelheid fietsers is eigenlijk meer ruimte nodig dan op dit moment in de stad beschikbaar is. Het probleem openbaart zich in tenminste twee heuse knelpunten. Het eerste is het ontbreken van voldoende brede fietspaden, het tweede het gebrek aan deugdelijke fietsparkeerplekken op straat. De Amsterdamse afdeling van de Fietsers-

bond heeft deze problemen al lang geleden zien aankomen en er steeds bij de politiek op aangedrongen met oplossingen te komen.

In deze OEK besteden we ruim aandacht aan wat de politiek onderneemt om te voorkomen dat Amsterdam voor fietsers van een 'paradijs' in een 'hel' verandert. We focussen op twee specifieke initiatieven. Ten eerste de pogingen die in stadsdeel West ondernomen worden om de fietsvriendelijke woorden van het programakkoord in daden om te

zetten. Ten tweede een initiatief van de GroenLinks gemeenteraadsfractie om de keuzes te maken die noodzakelijk zijn om de fietsers de ruimte te geven waar zij en de stad recht op hebben. Hieronder beginnen we met stadsdeel West en met wat daar gebeurt om de problemen van het fietsparkeren aan te pakken. Op de pagina's 12-15 komen de plannen aan de orde die tot een oplossing van de ruimteproblemen moeten leiden.

Reis Wijzer West: idealisme of realisme?

Stadsdeel West probeert op verschillende manieren voor elkaar te krijgen dat er minder auto's op straat staan, dat er minder in auto's wordt gereden en er meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer en natuurlijk de fiets. Hoewel, elektrische auto's mogen wel en autodelen valt ook in de prijzen. OEK stak haar licht op en sprak met Dirk de Jager, Corine Marseille en Boudewijn Sliepen. Eerstgenoemde is wethouder in West, met onder andere verkeer en vervoer in zijn portefeuille. Beide anderen zijn betrokken inwoners van West.

De wethouder

De Jager komt natuurlijk op de fiets naar de afspraak. In één zin legt hij uit wat het project *Reis Wijzer West* behelst: "Een nieuwe manier van reizen, je op een snelle en duurzame manier door de stad bewegen." Hij benadrukt dat het geen uitgerold concept of plan is, maar een 'work in progress', dat het echt om de lange termijn gaat. Het sluit naadloos aan bij een stadsbreed plan om er voor te zorgen dat in 2040 Amsterdam voor alle inwoners een aangename en leefbare stad is. Als in deze bestuurstermijn, die tot 2014 duurt, de tanker een paar graden de goede kant op gedraaid is, met bijbehorende gedragsveranderingen

van de bewoners, spreekt de wethouder al van een succes. Deze eerste jaren staan vooral in het teken van experimenteren met burgers en ondernemers. Want vergroten van de fiets- en ov-mobiliteit ten koste van het autogebruik is niet iets dat top-down, van bovenaf opgelegd, op gang gebracht kan worden. "Reizen is ook emotie", meent De Jager en licht dit toe. "Veel mensen ervaren hun auto als hun eigen huiskamer, met hun eigen muziek, waar ze zich comfortabel in kunnen terugtrekken." Daarnaast is de auto nog heel vaak een statussymbool.

Liever auto lenen dan auto hebben

De Jager hoopt op de nieuwe generatie voor wie over het algemeen deze emo-

ties minder belangrijk zijn en liever het geld dat zij uitsparen door geen auto aan te schaffen, besteden aan beter wonen of cultuur. En, als ze gebruik willen maken van een auto, kiezen voor een van de beschikbare vormen van autodelen. Zo is sinds eind oktober vorig jaar Car2go beschikbaar en is naast bestaande organisaties als Green wheels en Autodate, WeGo verschenen.

Achter het Car2go-concept zit Daimler Benz die driehonderd kleine elektrische auto's (Smarts) beschikbaar stelde. Je wordt lid en kan binnen Amsterdam vrijwel onbeperkt rondrijden ("overall gratis parkeren" staat op de site car2go.com), en wie het wagentje achterlaat bij een oplaadpunt, krijgt bonuspunten. Een vooronderstelling is dat veel mensen in grote steden eigenlijk geen behoefte hebben aan een eigen auto, maar er soms wel één willen kunnen gebruiken. Als dit idee een succes wordt, neemt het autobezit in Amsterdam af, met als gevolg minder parkeerdruk en minder beslag op de openbare ruimte.

Eigen auto verhuren

Voor wie een Smart te klein is, is het WeGo-concept wellicht een uitkomst. Dat is een formalisering van iets wat informeel al veel langer bestaat: je eigen auto uitlenen aan vrienden en bekenden. Dit particulier initiatief regelt het voor een grotere markt, waarbij ook lastige zaken als verzekering zijn geregeld. Ook campers kunnen worden gehuurd, kleine auto's, of grotere – als je wat te vervoeren hebt. De prijs wordt onderling afgesproken. Wie kiest voor autodelen of WeGo krijgt van het stadsdeel de garantie van een parkeerplaats voor de deur, of daar zo dicht mogelijk bij.

Parkeren op afstand

Daarnaast maakt stadsdeel West werk van parkeren op afstand. Vlakbij de ring worden parkeerplaatsen gerealiseerd. O+S, de onderzoeksafdeling van de gemeente Amsterdam, heeft gepeild hoe groot de bereidheid is onder bewoners om zo'n tien minuten van huis naar de

auto te fietsen. In deze proeffase worden tweehonderd tijdelijke plekken gezocht, zoals bij het zwembad aan de Jan van Galenstraat en aan het begin van de Overtoom, of in de parkeergarages op het Mercatorplein en in de Zocherstraat. "We beginnen met mensen die op de wachtlijst voor een parkeervergunning staan", aldus De Jager. Hen wordt zo'n plaats aangeboden tegen een lager tarief dan het reguliere vergunningbedrag. Zodra de tweehonderd plaatsen zijn gevonden, zullen de gewone vergunningtarieven met 75% worden verhoogd. De Jager: "Als 15% zegt 'Ik wil het', dan hebben we 15% meer ruimte. Die 10 a 15 m² per autoparkeerplaats kunnen we dan aanwenden voor groen, speelplaatsen en fietsparkeerplekken. Waar één auto stond, kunnen tien fietsen staan." En dat geldt zeker voor de wijken in West waar de parkeerdruk hoog is, zoals de Staatsliedenbuurt, Zeeheldenbuurt, Kinkerbuurt, Borger- en Cremerbuurt en op en rond de Overtoom.

En het stadsdeel zelf?

Voor de circa negenhonderd medewerkers op het stadsdeelkantoor en de werven zijn zo'n dertig betaalde parkeerplaatsen beschikbaar; een op de dertig kan er dus over beschikken. Wie naar z'n werk komt fietsen, wordt niet extra beloond; het wordt als normaal beschouwd. Wel kent de lokale overheid, net als veel bedrijven, de zogenaamde fietsplanregeling, waarbij op het brutoloon maandelijks een bedrag wordt ingehouden en zo binnen twee of drie jaar de nieuwe fiets wordt afbetaald. En het gebruik van de e-bike wordt gestimuleerd. Alle medewerkers – ook die uit Haarlem of Zaandam die tot nu toe met de scooter, de auto of het openbaar vervoer komen – konden enkele maanden terug een week lang gratis een e-bike uitproberen.

AMR



Betrokken bewoners

Corine Marseille en Boudewijn Sliepen bezochten op 12 oktober 2011 een 'meedenkavond' van *Reis Wijzer West* op het stadsdeelkantoor aan het Bos en Lommerplein.

Corine heeft geen auto en fietst naar haar werk in Zaandam: "Ik had meegedaan aan een ideeënprijsvraag en dacht dat het daarover ging, maar het pakte anders uit. Ben natuurlijk wel gebleven, omdat ik geïnteresseerd ben in duurzame mobiliteit. We waren met ongeveer tien, elf mensen, waarvan drie of vier ambtenaar waren." Achteraf gezien vond ze de bijeenkomst wel wat oppervlakkig; er is geen verslag verspreid en van een vervolgbijeenkomst in november kwam het niet. Die schijnt voor het voorjaar gepland te zijn. Als we elkaar begin decem-

ber spreken hebben zich 58 mensen via de site als lid aangemeld.

Parkeervergunning

Boudewijn Sliepen heeft een (lease)auto waarmee hij dagelijks naar zijn werk in Duiven, bij Arnhem rijdt. Net als Corine woont hij in de enige eco-wijk die Amsterdam rijk is, op het terrein van het voormalige gemeentelijke waterleidingbedrijf (het zgn. GWL-terrein). "Toen ik hier een half jaar geleden kwam wonen, werd er gezegd dat de wachttijd voor een parkeervergunning anderhalf jaar was. Intussen hoor ik ook termijnen van vijf jaar noemen; er is niemand die mij precies kan zeggen waar ik aan toe ben." Op zijn zoektocht naar de juiste informatie kwam hij in contact met Marianne Kieft, projectcoördinator van *Reis Wijzer West*. Zij nodigde Boudewijn uit voor de

bijeenkomst. Die vond hij wel zinvol, temeer omdat er heel verschillende geluiden klonken, maar hij vond het jammer dat er weinig duidelijkheid was, niet alleen over een vervolg maar vooral over welke ideeën het stadsdeel bruikbaar vindt en wat ze er mee gaan doen.

Reëel plan of langs elkaar heen werken?

Corine Marseille en Boudewijn Sliepen staan beiden in principe positief tegenover *Reis Wijzer West*, maar Corine heeft wel vraagtekens bij de uitvoering. "Waarom nu pas? We weten toch allemaal dat als we niets doen Amsterdam aan een verkeersinfarct ten onder gaat? Zolang de parkeer-beheerders van Cition zich op scooters door de stad verplaatsen en zolang daarvan wordt gezegd dat er niets aan te doen is..." Op de belofte van een parkeerplaats voor de deur van au-



De campagne Reis wijzer West op het terrein van de Westergasfabriek

'Automobiliteit terugbrengen'

Stadsdeel West stimuleert in het kader van Reis Wijzer West het auto-delen en WeGo; één deelauto scheelt twintig andere auto's. "Zo spaar je er negentien uit", zegt Dirk de Jager. De lokale overheid steekt een half miljoen euro per jaar in het project. Het fietsen wordt gestimuleerd, fietsparkeer-plekken worden gerealiseerd, de handhaving op wrakken wordt verscherpt en deze worden sneller van straat gehaald. Ook met behulp van stickers wordt meer met weesfietsen geëxperimenteerd. Dit kost meer menskracht dan tot nu toe, maar dat heeft de overheid ervoor over, aldus De Jager. Ook wordt met exploitatiesubsidie geprobeerd het aantal inbandige fietsenstallingen te vergroten. Hoewel de exploitatie vaak lastig is, probeert men met een bedrag van € 400 per gerealiseerde fietsstalplaats potentiële stallinghouders over de brug te trekken.

Een van de grote supermarkten op het Bos en Lommerplein betaalt de autoparkeerkosten van klanten die € 15 of meer besteden. Hier weet De Jager niets van, en hij wuift het weg als 'achterhoedegevecht'. "Ik geloof meer in gedragsverandering. Onderzoek in de Jan Evertsenstraat wees uit dat zo'n 5% procent van de mensen boodschappen met de auto doet." Maar de tijd zal moeten leren of de nieuwe generaties zullen brengen waarop wordt aangestuurd: minder eigen auto's in Amsterdam en meer mensen op de fiets.

fiets veilig en vast te kunnen stallen. "Ik hoop dat met de ideeën die geopperd zijn tijdens de ideeënavond, die weinig geld kosten, iets wordt gedaan. Iedereen weet dat er nooit een parkeergarage onder het Westerpark komt, het Stadsdeel moet echt iets extra's inzetten om mensen uit hun auto te krijgen en op de fiets."

www.reiswijzerwest.nl

AMR

todelers reageert ze wat lacherig. "Dat is toch irreal? Wij wonen op het GWL-terrein en ook daar zie je dat mensen steeds weer de mazen van de wet opzoeken. Op 600 woningen zijn er 110 parkeervergunningen beschikbaar en dus kopen ze een zogenaamde milieuvriendelijke auto om toch aan een vergunning te komen of beroepen zich op geneeskundige voorrang. Over het idee van parkeerplaatsen buiten de ring, is Marseille wel te spreken. Wat zij wil is meer erkenning voor bewoners/gezinnen in de stad die geen auto bezitten of willen aanschaffen. Autobezitters die iets bijdragen aan vermindering van autogebruik of uitstoot, worden hiervoor nu op allerlei manieren beloond. "Waarom niet eens iets aardigs doen voor de niet-autobezitter? OV-bonnen, bijvoorbeeld. Als wij met z'n vieren naar m'n ouders in het oosten van het land gaan, zijn we meer dan honderd euro aan de trein kwijt."

Voor Boudewijn, die in afwachting van een parkeervergunning zijn auto bij station Sloterdijk parkeert, gratis en dus dagelijks twee keer een kwartier op de fiets aflegt, is de relatieve onbekendheid van Reis Wijzer West een punt. "Als je googlet, komt de site niet bij de eerste vijf trefers. Ik wil graag weten waar ik aan toe ben. Er zijn verschillende vergelijkbare initiatieven in de stad; misschien had West beter eerst kunnen kijken waarbij aansluiting mogelijk was geweest." Hij somt op: Cition, Amsterdam Smartcity, nieuwamsterdamsklimaat.nl en dan ook

de Reis Wijzer West. Hij is wel een groot voorstander van het idee om autoparkeerplaatsen op te heffen in ruil voor fietsparkeervakken. "Schaarste creëren is een goed idee, maar daarbij moet je mensen niet uit hun auto pesten. Je moet alternatieven bieden." Zo heeft hij een presentatie gemaakt waarin hij heel inzichtelijk maakte wat parkeren kost, als je (nog) niet beschikt over een parkeervergunning (die nu € 200 per jaar kost). Elke werkdag en op zaterdag de parkeermeter vullen is het duurst: € 6.000. Daarna volgt Q-park met € 3.600 per jaar, als je alleen 's avonds (tot 12.00 uur) de parkeermeter vult, kost je dat € 2.700. Boudewijn heeft ook een inschatting gemaakt van hoe duur de verschillende parkeeropties in West zouden kunnen zijn, voor de deur het duurst, buiten de ring het goedkoopst. Hij heeft deze ideeën al gedeeld met de betrokkenen op het stadsdeel en is benieuwd of er iets mee gedaan wordt.

En wat moet de Fietsersbond doen?

Voor de afdeling Amsterdam zien Corine en Boudewijn wel een rol weggelegd. Zij vindt dat de afdeling Amsterdam wel met nieuwe ideeën mag komen. Ze heeft een aantal (inter)nationale ervaringen met de bond, maar niet met de afdeling Amsterdam. Boudewijn meent dat het de verantwoordelijkheid van de Fietsersbond is om te zorgen voor veilige (vrijliggende) fietspaden naar de parkeerplaatsen buiten de ring en goede accommodatie om daar overdag je

Fietsparkeerduurbepering proef

In reactie op mijn stukje in de vorige OEK over het plan van stadsdeel West om een proef te doen met een maximale parkeertijd voor fietsen, fietsparkeerduurbepering, schreef Nettie Roes over wat met haar gebeurde bij station Sloterdijk. Ze had haar fiets 's ochtends in een rek geparkeerd en zag 's avonds bij terugkomst dat er een tiwrap (plastic bindertje) om de vork en een spaak was bevestigd. Een heleboel andere fietsen waren ook van tiwraps voorzien. Wat een vreemde actie, vond ze, haar fiets stond er pas sinds die ochtend en van 'langparkeren' was dus geen sprake. Waarom dan een tiwrap? Nettie Leende bij de lunchroom een schaar om haar fiets en alle andere los te knippen. Er was in ieder geval één medefietsers "dolblij" met haar ingrijpen. Geen van beiden begreep wat er aan de hand was.

De bedoeling van de tiwraps op Sloterdijk was in ieder geval niet om langgeparkeerde fietsen op te sporen en af te voeren. Men wilde enkel meten hoe lang fietsen daar staan. Om dat te kunnen bepalen had men geparkeerde fietsen van een markering voorzien en de dagen en weken daarna regelmatig geteld hoeveel gemarkeerde fietsen er nog stonden. Daarmee zou de wegbeheerder een beeld krijgen van het gebruik van de fietsen en eventueel besluiten of er maatregelen nodig zouden zijn. Stallingsplekken waar elke dag een andere fiets staat worden efficiënt gebruikt. Als dat voor alle rekken geldt en er toch een tekort aan fietsparkeerplekken is, dan moeten er rekken worden bijgeplaatst. Maar als er veel fietsen zijn die weken achtereen een stallingsplek bezet houden, ligt het meer voor de hand om



een (kortere) maximale parkeerduur in te stellen zodat meer fietsers kunnen profiteren van de beschikbare plekken.

De tiwraps die bij zo'n parkeerduurmeting gebruikt worden, moeten natuurlijk wel moeiteloos los gaan als de fietser weg wil rijden. Misschien was dit bij de telling op Sloterdijk niet het geval. Dat moet dan beter. Door alle tiwraps door te knippen heeft Nettie ondertussen onbedoeld de meting beïnvloed.

MdL

Een lezer schrijft

Fietsparkeeroverlast

Marga van der Zwaan schrijft:

In zijn artikel in OEK 85 doet GdW een aantal suggesties voor het oplossen van het (nog steeds) gestaag groeiende fietsparkeerprobleem. Het zijn voor een deel interessante suggesties, maar aan één oorzaak (en volgens mij de voornaamste oorzaak) wordt voorbijgegaan. Het frappante is dat de schrijver zelf, zich kennelijk geheel onbewust hiervan, ook bijdraagt aan deze oorzaak. Die oorzaak is: de straat gebruiken als fietsafvalplek. Kennelijk is het tegenwoordig heel normaal een afgedankte fiets gewoon maar op straat te laten staan. De schrijver doet er dan nog wel een briefje op en de fiets niet op slot, maar toch lijkt mij dit niet de manier om een fiets weg te gooien. Je zet toch ook niet je oude kast zomaar ergens op straat met het idee dat iemand hem dan misschien wel weghaalt. Daarvoor bestaat een ophaaldienst en ook voor fietsen bestaat zoiets. Voeg hierbij dat de huidige bewoners van de binnenring van Amsterdam veel

meer fietsen per huishouden hebben dan vroeger, waarbij ook nog eens veel vaker een nieuwe fiets wordt gekocht en de oude weggedaan, dan denk ik dat het vooral dít gedrag is wat tot zoveel fietsparkeeroverlast leidt.

Oplossingen hiervoor moeten daarom misschien gezocht worden in de richting van een registratie van fietsen waarbij een maximum aantal per persoon is toegestaan. Misschien moeten we eens kijken hoe dat met auto's en scooters is geregeld. Hoe die regeling precies is weet ik niet, maar het lijkt me de moeite waard om eens uit te zoeken in hoeverre die regeling voor auto's en scooters toepasbaar is op fietsen, want zelden zie je afgedankte/verlaten auto's of scooters zomaar op de straat staan.

Reactie GdW:

Ik denk dat er vele oplossingen denkbaar zijn, die misschien wel allemaal uitgevoerd zouden moeten worden. Dus meer input als deze is altijd welkom. Maar ik wil nog wel even rechtzetten dat



ik mijn fiets niet zomaar open op straat heb gezet met een briefje. Bij mij in het stadsdeel (West) mag je een fiets aanbieden als grofvuil. Het grofvuil wordt 1x per week opgehaald en kun je die ochtend gewoon buiten zetten, op de 'grovuilverplaats'. Daar stond mijn fiets dan ook, maar die avond stond hij weer in het rek. En dat was nou precies het probleem: ik wilde hem weghebben uit dat rek, omdat daar geen extra plek is, en omdat ik de fiets niet meer zou gebruiken.

Fietsenrek aanvragen

Soms een kwestie van lange adem

Hoe er na jaren bij ons in de straat alsnog extra fietsenrekken werden geplaatst... al was het op een wat merkwaardige plek.

In oktober 2009 deden we een aanvraag voor het bijplaatsen van fietsenrekken in onze straat. We stuurden wat foto's van overvolle fietsenrekken mee en een schets van plekken waar de aanvullende rekken konden komen. We kregen een ontvangstbevestiging met een 'DIV-nummer'. "Vanzelfsprekend streeft het stadsdeel naar een zo kort mogelijke afhandelingstermijn", stond er. Toen ik eind dat jaar belde om te vragen hoe het zat, zei men dat het budget voor fietsenrekken voor 2009 al was opgebruikt, maar dat de aanvraag zou



worden meegenomen in de plannen voor begin 2010. In februari 2010 vroeg ik via een webformulier hoe het ermee stond. Ik kreeg een ontvangstbevestiging, maar verder niets. Toen ik in juni weer contact zocht – mijn stadsdeel, De Baarsjes, was intussen opgegaan in stadsdeel West – moest dat via telefoonnummer 14020.

We zouden worden teruggebeld, maar dat gebeurde niet. Bij een nieuwe poging een maand later kreeg ik iemand aan de lijn die een notitie maakte met de vraag of de juiste persoon ons wilde terugbellen. U raadt het al... we hoorden niets en er gebeurde niets.

Nieuw stadsdeel, nieuwe aanvraag

In december 2010 deed ik opnieuw een poging tot contact. Tot mijn verrassing kreeg ik meteen een mailtje terug van een medewerker Ondersteuning afdeling beheer en uitvoering van Stadsdeel West. Daarin stond veelbelovend: "Bedankt voor uw bericht. Uw verzoek voor fietsenrekken in de ***straat wordt in behandeling genomen door onze afdeling beheer en uitvoering van rayon zuid. U krijgt bericht of het verzoek kan worden

uitgevoerd zodra de planning bekend is. Ook als de plaatsing niet kan doorgaan krijgt u hiervan een bericht."

Het werd zomer en er gebeurde niets. Omdat de fietsparkeersituatie me weer enorm begon te ergeren, vulde ik maar weer eens een webformulier in. Twee dagen na de ontvangstbevestiging kreeg ik een mailtje met een 'KIM-nummer' en de mededeling "dat het budget voor 2011 uitgeput is en dat uw aanvraag voor dit jaar niet meer gehonoreerd kan worden." Ik zou wel op de wachtlijst voor 2012 komen.

Ik was teleurgesteld, maar kwam toch pas in oktober weer in actie. Degene die ik na enige moeite aan de telefoon kreeg, leek het een goed idee als ik de hele aanvraag nogmaals wilde indienen. Hij vertelde ook dat er na verwerking eerst een onderzoek ter plekke zou plaatsvinden, dan zou er aan de omwonenden per brief gevraagd worden of iemand bezwaar maakte, en als dat niet zo was zouden de fietsenrekken worden geplaatst. Nog een hele weg te gaan dus!

In de versnelling

Ik had aan een vrijwilligersproject in de

buurt meegewerkt en kende de buurtcoördinator. Die zegde toe de medewerker aan zijn mouw te trekken. Eind oktober kreeg ik via haar te horen dat de rekken nog in 2011 geplaatst zouden worden. Toen ik navraag deed naar wanneer en waar de rekken zouden komen, kreeg ik te horen dat de procedure veranderd was: de omwonenden zou niets gevraagd worden en de rekken zouden snel komen. Het duurde nog meer dan een maand, maar op een dag in december keken we uit ons raam en waren er een aantal rekken geplaatst!

Wel stonden ze op een wat wonderlijke plek. Waar ik in mijn eerdere voorstel mijn best had gedaan om de doorloop en de mooie brede stoep vrij te laten, stonden er nu rekken die de loopruimte op de stoep een stuk smaller maakten.

Niet ideaal, vinden we. Maar we hebben nog niets van ons laten horen. We zijn veel te bang dat de rekken dan niet worden verplaatst maar worden weggehaald... en we zijn net zo blij met de extra parkeer ruimte!

Anne Colenbrander

Datumstallen oplossing voor fietsparkeerproblemen?

Kees van der Woude las in OEK 85 het stukje van Marjolein de Lange over fietsparkeerduurbeperking. Eerder al had hij een idee ontwikkeld: datumstallen van de fiets. De technisch medewerker van het energiecentrum van de VU weet nog niet hoe hij het in de markt gaat zetten, maar plannen in die richting heeft hij wel. En wilde daarom eens met OEK praten.



Waar gaat het om?

Alle grote steden in ons land kennen het steeds groter wordende probleem van de anoniem verlaten fietsen in een stalling, ook wel weesfietsen genoemd. Omdat het niet ondenkbaar is dat een op de vijf gestalde fietsen niet meer wordt opgehaald, levert dit fenomeen voor de stallingbeheerder op den duur een fors capaciteitsprobleem op. Die kan niet op eigen gelegenheid weg gaan knippen... "Ook op de VU en op VUMC kennen we dit probleem", aldus Kees van der Woude. "Eens per een à twee maanden vindt er een schoonmaakactie plaats en dat levert tussen de 100 en 150 fietsen op die naar Afrika of zo gaan."

Hij meent de oplossing te hebben gevonden in wat hij 'datumstallen' noemt; een concept waarbij de beheerder van de fietsenstalling en de eigenaar van de fiets samenwerken. Hoe het idee uiteindelijk vorm krijgt, is nog niet duidelijk, maar de kern van de oplossing is vergelijkbaar met de parkeerschijf in de auto. Al heeft een fiets natuurlijk geen dashboard en evenmin een voorruit. Maar een fiets zou wel, net als een auto met een parkeerschijf, gedurende een beperkte tijd ergens gratis geparkeerd moeten kunnen staan.

Concept

Bij het NS-station in Groningen geldt een termijn van tien dagen, zo lang mag je fiets in de stalling staan. Andere steden hanteren weer andere termijnen. Kees noemt als goede voorbeeldlocatie om zijn idee uit te voeren de grote vrijgemaakte plaats voor fietsen bij station Sloterdijk. Veel in rijen opgestelde nietjes, waar echt heel veel fietsen kunnen staan.

Bij 'datumstallen' geeft de beheerder in zijn of haar stalling – bijvoorbeeld met een blauwe zonestreep – aan waar fietsen 'datum gestald' kunnen worden. De eigenaar van de fiets geeft met een aan zijn of haar fiets bevestigd systeem aan op welke dag de fiets is neergezet. Bijvoorbeeld door op de 19e in gaatje 19 (van de 31) van dat systeem een klein beugelslotje te steken. Als de toegestane parkeerduur tien dagen is, moet de fiets uiterlijk de 28e worden weggehaald. (Of de eigenaar kan vóór de 29e het slotje in een gaatje verderop steken en zo de parkeerduur verlengen. "Maar", zo meent Van der Woude "dan heb je het nog steeds niet over een verlaten fiets.") Als de termijn is verstreken en de fiets er nog staat, dan mag de beheerder hem verwijderen. En hij kan dat sneller

doen dan nu, nu er geen 'contract' tussen beheerder en eigenaar is afgesloten. Van beiden wordt dus een actievere rol gevraagd. Andere uitwerkingvormen zijn mogelijk, maar het gaat om het concept.

Registratie

Van der Woude is – gezien zijn idee – een groot voorstander van een vrijwillig registratiesysteem. Dan is iedere fiets voorzien van een gestanst framenummer of iets dergelijks. Dit nummer kan eenvoudig worden gekoppeld aan een e-mailadres, maar dat moet de eigenaar wel willen. Vandaar vrijwillig. Eventueel kan een foto van de fiets worden toegevoegd. Waar voor de auto wel zo'n registratiesysteem bestaat – en verplicht is – bestaat dat voor de fiets niet, waardoor de eigenaar minder identificeerbaar en anoniemer is.

Van der Woudes wens is een uniform, landelijk registratiesysteem; er bestaan immers al verschillende registratiesystemen naast elkaar.

AMR

Reacties op Van der Woudes idee zijn welkom op: k.vdw@chello.nl



Puzzelfoto

De puzzelfoto in de vorige OEK was te moeilijk. Niemand raadde dat het bord met "Bos en Lemmer" zich in Sloterdijk bevindt (bij viaduct A10).

Daarom deze keer een niet zo moeilijke, maar volgens ons wel leuk: waar bevindt zich dit putdekseel?

Onder de goede inzenders verloten we weer een mooie fietskaart of een exemplaar van het boekje *Amsterdam Wereldstad op de fiets*.

Stuur uw antwoord naar:

- Fietsersbond Adam, WG-Plein 84, 1054 RC Amsterdam
- Amsterdam@fietsersbond.nl

Fietsparkeernota 2012-2014

Eind december 2011 kwam stadsdeel West met de Fietsparkeernota 2012-2014. Het is een uitvoerig stuk geworden met aandacht voor alle aspecten die voor fietsparkeren van belang zijn: fietsparkeren bij woningen, bij publiektrekkende bestemmingen en in winkelstraten, fietsenrekken, fietsvakken en fietsstallingen, weesfietsen, verlaten fietsen en parkeerduurbepaling.



Net als in andere stadsdelen binnen de ring A10 zijn in West de fietsenrekken vaak overvol. Het stadsdeel hanteert in de nota de norm dat er per woning één rekplek zou moeten zijn (en een halve rekplek als de woning een berging heeft). Maar dat wordt meestal lang niet gehaald.

De gestalde fietsen en de rekken in heel West zijn geteld. Daarbij is gebleken dat in praktisch alle buurten er een stuk minder rekken en tegelijkertijd meer fietsen zijn dan de norm veronderstelt. Volgens de norm zouden er voor de 72.000 woningen ongeveer 70.000 moeten rekken zijn. Maar er zijn er maar een kleine 50.000. En op straat staan (geteld op een doordeweekse novemberavond tussen 20 en 23.30 uur) ongeveer 78.000 fietsen in het stadsdeel. Noodzakelijkerwijs vaak buiten een rek dus.

Meer rekken

Voor het stadsdeel staat vast dat er rekken bijgeplaatst moeten worden, zo'n 20.000 om aan de norm te voldoen. Maar dat gaat niet lukken omdat de ruimte om die rekken te plaatsen er nu niet is. Het streven is om er de komende twee jaar 10.000 rekken bij te plaatsen. Om te beginnen overal waar de tekorten het grootst zijn. Er zou natuurlijk ruimte gevonden kunnen worden door in drukke buurten autoparkeerplekken om te vormen tot fietsenplekken – '10 fietsrekplekken op 1 autoparkeerplek' –, maar voor zo'n voorstel lijkt geen politieke meerderheid te vinden. Nu is het aardige dat tegelijk met de fietsparkeernota een nota over autoparkeren is verschenen. Daarin wordt wel overwogen om bepaalde autoparkeerplekken te verplaatsen naar de ring A10, en de vrijkomende ruimte voor fietsparkeren te bestemmen. Ook wordt voorgesteld het hebben van een grote auto te ontmoedigen (door een hoger tarief voor de parkeer-

vergunning) om zo ruimte te winnen die ook voor fietsparkeren zou kunnen worden ingezet. En men wil een proef doen met flexibele parkeerplekken. Overdag staan er fietsen, 's nachts auto's. Dit is vooral voor winkelstraten een optie.

Minder ongebruikte fietsen

Een andere manier om meer fietsplekken te creëren is door het fietsenbestand op te schonen. Dat kan door wrakken en duidelijk verlaten fietsen systematisch te verwijderen. Naar schatting zijn er nu zo'n 4.000 wrakken en 6.700 verlaten fietsen in West. Als die systematisch verwijderd worden kan dat een merkbare bijdrage aan het verbeteren van het fietsparkeren betekenen.

Daarnaast wil het stadsdeel het opschoenen uitbreiden tot fietsen die nog geen wrak zijn maar lange tijd niet gebruikt worden. Er staat een proef op stapel met een fietsparkeerduurbepaling in een aantal buurten waar de nood het hoogst is. Daar geldt dan dat elke fiets die langer dan zes weken ongebruikt in een rek staat, verwijderd kan worden. Of en hoeveel vrije fietsplekken dit zal opleveren moet de praktijk uitwijzen

In een stad waar men het fietsen wil bevorderen, lijkt het verlagen van de vraag naar parkeerplekken op straat een tegenstrijdigheid. Maar het verwijderen van wrakken en ongebruikte fietsen uit rekken is al één slimme manier om de vraag kleiner te maken zonder het fietsen zelf te frustreren. Een andere manier is door meer parkeerplekken te creëren buiten de openbare ruimte. Dus bij de bouw van nieuwe woningen stimuleren dat ze een goed bruikbare fietsberging hebben, en door op zoek te gaan naar bestaande inbandige ruimtes die voor fietsparkeren geschikt gemaakt kunnen worden. Het zal duidelijk zijn dat het hier om beleid gaat dat niet op korte termijn

veel zoden aan de dijk zal zetten.

Conclusie

In de fietsparkeernota staat veel waar we het als Fietsersbond mee eens zijn. Maar ook is duidelijk dat de proeven die genomen gaan worden op praktische bezwaren kunnen stuiten. Daarvoor kijken en denken we graag kritisch mee met het stadsdeel. En op sommige punten zouden wij zien dat het iets voortvarender en gedurfter wordt aangepakt. Waarom krijgt bijvoorbeeld iemand met een elektrische auto met voorrang een parkeerplek (en als bonus gratis stroom), terwijl mensen die geen auto hebben geen recht kunnen doen gelden op een autoparkeerplek voor de fietsen van het gezin?

MdL

DENK MEE

Inbandige stalling

Stadsdeel West wil fietsenstallingen in woonbuurten promoten en stelt subsidie beschikbaar voor de inrichting van zo'n stalling. Daarvoor is ruimte nodig die niet te duur is en er moeten mensen zijn die zich daarvoor willen inzetten. Laat het ons weten als u die plek en/of die mensen kent. Binnen de Fietsersbond zijn er mensen met ervaring die ondersteuning kunnen bieden.

Type fietsrek

Het stadsdeel stelt twee typen fietsenrekken voor: de Tulip (zie Oud West) en het nietje. Wat vindt u daarvan?

Aanvragen fietsrek

Weten de lezers van de OEK dat je als bewoner een fietsenrek kan aanvragen? Hoe zou het stadsdeel dat het beste kunnen laten weten?

Scooter heel soms van het fietspad

Tussen het schrijven van deze update en het bezorgen van deze OEK heeft de commissie Verkeer van de gemeenteraad de aanpak van scooteroverlast besproken. Nu al is duidelijk dat de wethouder heel voorzichtig te werk wil gaan. Stadsdelen zouden moeten kijken of hier en daar een stukje fietspad in een park of langs een 30 km-weg vrij van snorscooters kan worden. Hij is bang dat het op andere plekken voor snorscooters op de rijbaan te gevaarlijk is. En volgens hem zijn snorfietzen op het fietspad weliswaar erg hinderlijk, maar valt het met het aantal fietsers dat door een snorfietser gewond raakt nogal mee.

De Fietsersbond kent de cijfers ook, maar maakt daaruit op dat er op het fietspad veel zogenaamde 'eenzijdige ongelukken' gebeuren, d.w.z. ongelukken waar geen 'botspartner' (leuk vakjargon) bij betrokken is. Fietsers hebben de ervaring dat 'eenzijdige ongelukken' meestal niet zomaar gebeuren, maar vaak door een schrikreactie. Bijvoorbeeld als je wordt weggetoeterd door een snelle scooter. Ook voor scooters is de rijbaan vaak veiliger dan het fietspad. Scooteraars sneuvelen namelijk nogal eens 'eenzijdig' tegen een randje of paaltje bij een onbezonnen inhaalactie. Of ze worden op een fietspad bij een rechtdoor oversteek geschept door afslaan auto's die zo'n snel rijdend

vehikel niet verwachten op een fietspad. Dat laatste was ooit de reden om brommers van het fietspad te halen en naar de rijbaan te verwijzen, met als gevolg een scherpe daling in ongevallen met brommers.

De Fietsersbond stelt daarom voor om samen met stadsdelen te beginnen met een proef in Oost, West, Zuid en Centrum. Behalve langs de echt grote wegen van het hoofdnet auto kunnen de snorscooters uitwijken naar de rijbaan. Dan gaat het om bijv. winkelstraten zoals de Linnaeusstraat, de Clercqstraat, de Kinkerstraat en dergelijke.

Wiebes heeft ook gezegd dat hij de discussie met minister Schulz over het aanpassen van de categorie 'snorfietser' gaat stoppen. De Fietsersbond vindt dat niet goed: hij zou de minister juist nog meer onder druk moeten zetten om landelijk maatregelen te nemen.

GF

OPROEP

Onderuit gegaan na een dwaze inhaalactie door een scooter op het fietspad? Een (klein) ongeval met een scooter op het fietspad meegemaakt dat de statistieken niet heeft gehaald?

Mail je verhaal naar scooteroverlast@fietsersbond.nl

ZIJSTRAAT

Fiets eens normaal, man!

We doen het allemaal. Bij ergernis over anderen wijzen we op het voorhoofd, steken de vinger op, schelden. Fietsers zijn behoorlijk assertief. Niet noodzakelijk agressief, maar dat kan wel. Ik mag aannemen dat automobilisten, scooterrijders, voetgangers ook hun ergernissen hebben, maar die zie ik toch minder gauw zo openlijk hun ongenoegen uitspreken.

Fietsers in het stedelijk verkeer hebben meestal haast: naar school, werk, kinderopvang, sport, boodschappen. Je gaat niet zomaar recreatief fietsen in de Pijp. Dan ben je een toerist, en dat zijn geen fietsers, dat zijn mensen op een huurfiets.

Komt dat assertieve, agressief lijkende gedrag door een stofje in de hersenen? Maakt de beweging iets aan waardoor je eerder explodeert dan een neuspeurende automobilist, een bellende scooterrijder of een bedaarde wandelaar? Kortom, heeft het met het vervoersmiddel te maken? Zijn we anders, als we zelf opeens voetganger zijn?

Toen ik onlangs als voetganger bij groen licht een drukke straat overstak, kwam er een scooter aan die met flinke snelheid geen rekening met mij wenste te houden. In een bewuste reflex maakte ik een beweging alsof ik hem wilde duwen toen hij mij rakelings passeerde. Even later had hij rechtsomkeerd gemaakt om over de stoep scheurend verhaal bij mij te halen, want hij had immers kunnen vallen! Het had uit de hand kunnen lopen. Dat hijzelf schuldig was, zag hij anders.

Blijkbaar pik ik als wandelaar ook niet alles, maar schelden deed ik niet. Alleen lachen. Als ik als fietser met zo iets was geconfronteerd, dan...

Niet alleen buitenstaanders vinden fietsers assertief en/of agressief. Ook onze Fietsclub vindt dat. Er worden allerlei acties georganiseerd waarbij we vooral moeten laten zien hoe Fietsvriendelijk we kunnen zijn – samen met de fietsvrienden van de ANWB. Op de website zie je dan ook vooral bloemetjes en groen. Het liefst staan we op de foto bij een fietsknooppuntenbord met een rieten mandje voorop.

Natuurlijk kan het geen kwaad als fietsers ook normaal moeten doen, maar binnen Amsterdam mag je best ook wel je mondje opendoen. We moeten ons wel laten horen.TL



Veilig en dichtbij, maar weinig fietsers

Resultaten Fietsbalans Amstelveen

Als een van de laatste middelgrote gemeenten in Nederland heeft ook Amstelveen het afgelopen jaar meegedaan aan de Fietsbalans, de landelijke benchmark van de Fietsersbond. De Fietsbalans geeft een kwaliteitsoordeel over de gemeentelijke fietsvoorzieningen en vergelijkt deze met andere gemeenten in Nederland. Een grote groep vrijwilligers uit Amstelveen heeft meegedaan aan de uitvoering van het onderzoek, bijvoorbeeld door fietsparkeerlocaties te beoordelen of door mee te fietsen op de meetdag.



Eerste tussenstop tijdens de meetdag

Het fietsklimaat wordt beoordeeld aan de hand van elf deelaspecten die weer gebaseerd zijn op allerlei meetgegevens. In positieve zin springt de stedelijke dichtheid eruit. Dit houdt in dat veel adressen en voorzieningen in de gemeente bij elkaar in de buurt en dus binnen fietsafstand liggen. Ook de verkeersveiligheid is een stuk beter dan in vergelijkbare gemeenten.

Enige relativering van dit onderzoeksresultaat is op zijn plaats, want het lage aantal ongevallen wordt verklaard door een laag fietsgebruik. Bovendien: in december zijn in Amstelveen twee fietsers verongelukt. De fietser is en blijft een kwetsbare verkeersdeelnemer, en een gemeente kan nooit veilig genoeg zijn. Een derde opvallende uitschieter zijn de onbewaakte fietsparkeervoorzieningen. Er zijn veertig locaties onderzocht bij winkels, openbaar vervoer en voorzieningen als sportvelden en scholen.

Van alle middelgrote gemeenten heeft Amstelveen de beste score op dit punt. De gemeente heeft de afgelopen tijd dan ook veel geïnvesteerd in nieuwe, overdekte fietsenrekken bij openbaar vervoer haltes.

Kleine ritten: liever de auto

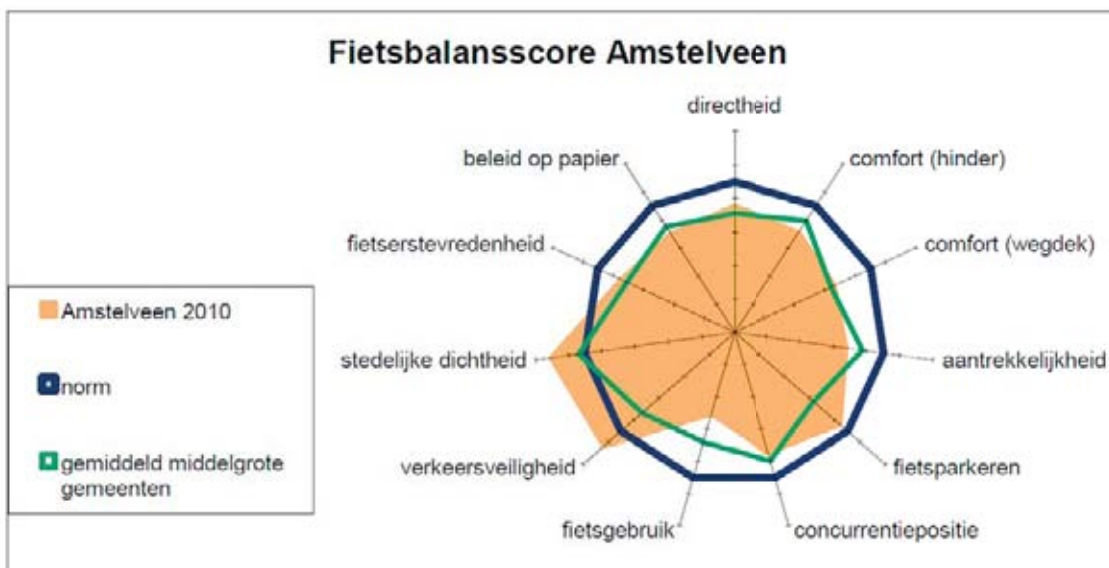
Er is één opvallende uitschieter naar beneden: het fietsgebruik. Het gemiddelde fietsaandeel bij verplaatsingen tot 7,5 km over de jaren 2007-2009 lag in Amstelveen op 30%, terwijl dat in Nederland en andere middelgrote gemeenten op 35% ligt. Hoewel de afstanden in Amstelveen niet groot zijn, pakken veel mensen blijkbaar liever de auto. Amstelveen scoort verder matig op alle andere terreinen: wegdekkwaliteit (veel tegels, trillingshinder), concurrentiepositie ten opzichte van de auto, directheid, comfort, aantrekkelijkheid, fietserstevredenheid en beleid op papier.

Gemeente tevreden

De gemeente heeft de Fietsbalans gebruikt om een tussenstand te geven van de uitvoering van de Fietsnota. De notitie geeft een overzicht van de projecten die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, zoals parkeervoorzieningen, fietspaden en stroken, rotondes en 30 km zones. De gemeente concludeert: Er wordt binnen de beschikbare ruimte volop gewerkt aan het creëren van een fietsvriendelijker stad.

Dat harde werken is hard nodig want Amstelveen kent een bijzonder laag fietsgebruik voor steden van vergelijkbare omvang in Nederland en scoort op vele vlakken matig in de Fietsbalans. Eén voorwaarde voor betere resultaten is verhoging van het jaarlijkse fietsbudget, want door bezuinigingen is er op dit moment slechts een budget voor kleine verbeteringen.

Fietsbalansscore Amstelveen



Het hele rapport van de Fietsbalans en de actualisatie van de Nota Fiets is te lezen op de website van de gemeente Amstelveen: www.amstelveen.nl ("fietsbalans" invullen in zoekfunctie rechts boven)

In november organiseerde GroenLinks Amsterdam een tentoonstelling in Arcam: *Ruimte Durven Delen*. Daar kon men zien hoe de stad zich volgens die partij moet voorbereiden op de aanhoudende groei (van vooral horeca, kleinschalige bedrijvigheid en jonge gezinnen). Wat dat politiek inhoudt staat beschreven in de raadsnotitie *Moderne Mobiliteit in een Monumentale Metropool (4xM)*. In ieder geval zijn "scherpe keuzes nodig om Amsterdam aantrekkelijk, bereikbaar en economisch vitaal te houden".

Fietsersbond-lid Roland Haffmans las de notitie, bezocht de tentoonstelling en is kritisch. Volgens hem blijven de voorstellen voor fietsverbeteringen steken in fraaie termen en ontbreken duidelijke keuzes en concrete kwaliteitseisen. Hieronder een samenvatting van de notitie, de kritiek van Haffmans, een weerwoord van één van de drijvende krachten achter *Ruimte Durven Delen*, Fjodor Molenaar, en de bijdrage van de Fietsersbond aan het debat dat in november over de plannen plaats vond.

Ruimte voor de fiets

"Ruimte Durven Delen"

De plannen met Amsterdam – meer mensen en betere verbindingen met de regio – maken het dringend nodig na te denken over hoe men zich in de toekomst in die steeds drukker ruimte nog fatsoenlijk kan verplaatsen. Met fatsoenlijk wordt dan bedoeld: duurzaam, duurzaam veilig en zonder dat de kwaliteit van de openbare ruimte er onder lijdt. Volgens GroenLinks Amsterdam moeten met name de voetganger en de fietser meer ruimte krijgen, en bovendien ruimte van een hogere kwaliteit. Daarvoor is nodig dat er keuzes gemaakt worden en die zullen nog al eens in het nadeel zijn

van de auto, en dan met name de geparkeerde auto. De nota komt op dit punt met eerdere voorstellen op de proppen, zoals die uit *De Voetganger Keizer* en *De Fietser Keizer* (uit 2009). Zo zouden meer plekken in de binnenstad voetgangersgebied (al dan niet met gedoogde fietsers) moeten worden of fietsstraat. Verder zouden autoparkeerplaatsen onder de grond moeten verdwijnen, met name langs de A10 of langs de Singelgracht. En in drukke verblijfs- of winkelgebieden waar ondergrondse garages niet mogelijk of gewenst zijn, zouden autoparkeerplekken al dan niet op nader te bepalen tijdstippen vrijgemaakt moeten worden voor het parkeren of stallen van fietsen.

Daarnaast moet het noodzakelijke autoverkeer op een deel van het hoofdnet auto (het zgn. kernnet) betere doorrijansen krijgen, mede om drukke autoroutes daarbuiten te kunnen ontlasten. Daarbij moeten moderne routeinformatie systemen worden ingezet. Ook het OV krijgt een soort kernnet toegedacht: het wordt weliswaar minder fijnmazig en halteafstanden zullen groter worden, maar daar staat tegenover dat het sneller en betrouwbaarder moet worden.

Meer info: amsterdam.groenlinks.nl

"Durven Kiezen"

Volgens *Ruimte Durven Delen* moet in het dicht bebouwde gebied dat Amsterdam binnen de ring A10 is, "de verzoeksvraag vooral opgevangen worden door ruimte te bieden aan voetgangers, fietsers en goed openbaar vervoer". Laten we eens zien wat men zich voor elk van die modaliteiten daarbij voorstelt.

Meer ruimte voor Openbaar Vervoer (OV)

Meer ruimte voor OV? Inderdaad, dat staat er, terwijl de groei van het OV al jaren stagneert, met de komende bezuinigingen zal krimpen en "het lijnennet van het openbaar vervoersysteem geheel opnieuw moet worden ontworpen". Toch wil GroenLinks (GL) binnen de ring A10 voor het OV ruim baan, bijv. door er "stoplichten en groene golven" op af te stellen. De evidente vraag wat dit 'ruim baan' inhoudt voor voetgangers en fietsers ontbreekt echter in de nota. Ook lezen we niks over beperkin-

gen op dat 'ruim baan' als vitale loop- en fietsroutes in het gedrang komen en met name plekken waar de overstreek niet (nog verder) mag verslechteren. Verder ontbreekt de vraag – laat staan een antwoord daarop – hoe de ruimte die vrijkomt als OV-lijnen worden opgeheven, verdeeld zou moeten worden tussen auto, fiets en voetganger.

Hoeveel ruimte voor de auto?

Welke voorstellen behelst Ruimte Durven Delen voor de auto? Die krijgt een kernnet "waar de doorstroming van gemotoriseerd verkeer prioriteit krijgt op het overige verkeer", met de eis dat "het aantal mensen dat hun bestemming vanaf de snelweg binnen vijftien minuten met de auto bereikt toeneemt". Dat is een duidelijke kwaliteitseis, maar wel een die in de nota opvallend ontbreekt als het over de fiets gaat!

Wat ook opvalt is dat in de plannen twee zware autoroutes blijven: die langs de IJ-oever tussen IJburg en de Haarlem-

merweg met een vierstrooks autotunnel langs CS, en die tussen Noord en Zuid via de Wibautas. De verandering van de Weesperstraat van hoofdroute naar ontsluitingsroute lijkt te worden afgekapt. Daarmee valt niet te rijmen dat GL erop zou aansturen dat "het niet meer mogelijk is om binnendoor van het ene naar het andere deel van de stad te rijden". Met deze stedelijke verbindingen kun je immers de ring A10 mijden om van de ene naar ander kant van de stad en verder te komen?

Ruimte voor de fiets

Wat heeft Ruimte Durven Delen de fietser te bieden? Hoe wordt het dreigende krimpen van het OV goedge maakt door meer ruimte te creëren voor het toenemende fietsgebruik? Ruimte die ook zonder die toename al hard nodig is? Waar komen de "hoogwaardige nieuwe verbindingen" en de "goed herkenbare" 'snelfietsroutes'? Waarom blijft, bijvoorbeeld, de belangrijke fietsverbinding

tussen Diemen en de Dam via de Middenweg, Linnaeusstraat en Plantage Middenlaan onderdeel van het “kernnet met parkeervoorzieningen” voor de auto? Waarom is dan de Muiderstraat geknipt en dus niet langer een doorgaande route voor de auto en wordt deze potentiële “Groene Loper” niet verlengd naar de Singel? Waarom wordt het grote, voor fietsers gevaarlijke verkeersplein bij het tropenmuseum niet aangepakt en het aantal hinderlijke verkeerslichten in Watergraafsmeer niet verminderd? Over deze fietsverbinding wordt in deze GL-nota niets gezegd, terwijl er wel aandacht is voor de minder belangrijke en minder hinderlijke Linnaeuskade! Is dat de uitwerking van een “hoogwaardige, herkenbare snelfietsroute”?

Geknipte Singelgrachtroute

Nadruk in de GL-nota krijgen wel vier ‘knips’ in de Singelgrachtroute. Wat heet knip? In een artikel in het Parool opert een van de schrijvers van de nota een

autotunnel bij het Rijksmuseum als een van die knips! Niet alleen een dure, maar ook een enorme ruimtelijke ingreep, zoals het ruimtebeslag van de Singeltunnel onder de Wibautstraat duidelijk maakt. Een andere voorgestelde knip is de sloop van de Torontobrug. Lelijk ja, maar als dat een reden is, slopen we dan ook de Nederlandse Bank? Voor de oost-west verbinding gebruiken weinig fietsers de Torontobrug omdat de binnenring aantrekkelijker is, zeker als de Hogesluisbrug weer in gebruik komt. Maar de Torontobrug is nu juist wel de enige plek waar je als fietser de Singelgrachtroute ongehinderd want ongelijkvloers kan kruisen en zonder helling bovendien! En zonder Torontobrug wordt de autodruk op de Amsteldijk vergroot en als gevolg hiervan ook die op de Van Woustraat, die zo aantrekkelijk in het verlengde van de A2 ligt. Juist dankzij de Torontobrug kan een deel van de autostroom van de Amsteldijk naar de geschiktere Wibautstraat verschuiven.

Zijn de voorgestelde Singelroute-knips aantrekkelijk voor fietsers als ze niet uitgevoerd worden in de vorm van autotunnels? Nadeel is dan in ieder geval de verspreiding van het autoverkeer over meer routes zoals de genoemde route Middenweg – Linnaeusstraat. Ook zorgen die knips voor meer sluipverkeer als daartegen geen drastische maatregelen komen, zo die al mogelijk zijn.

Conclusie

In Ruimte Durven Delen blijven de voorstellen voor fietsverbeteringen steken in fraaie termen, ontbreken kwaliteitseisen zoals die voor de auto wel gesteld worden en wordt de verbetering op straat niet zichtbaar. Van GL had je een duidelijker keuze verwacht, meer sturen dan besturen.

Roland Haffmans



Weesperzij – Torontbrug

“Het juiste perspectief”

We legde de kritiek van Roland Haffmans voor aan Fjodor Molenaar. Die reageerde uitgebreid, te uitgebreid voor de hier beschikbare ruimte. Daarom hier een mede door hem ingekorte versie (de uitgebreid versie kan de lezer vinden op onze website (onder “De OEK”).

Even dacht ik dat Haffmans een geheel andere nota gelezen had en een andere expositie had bezocht. Hij slaat de plank hier en daar in elk geval behoorlijk mis. Daarom ben ik blij dat de OEK-redactie mij de kans biedt een en ander recht te zetten en in juist perspectief te plaatsen.

1. Haffmans mist, zo geeft hij aan, wat ‘ruim baan voor het OV’ inhoudt voor voetganger en fietsers in de nota. Ook herkent hij niet hoe vrijkomende ruimte door minder OV-lijnen moet worden herverdeeld tussen de andere modaliteiten.

Mijn antwoord: Het centrum van de stad groeit en dat is te merken aan het ruimtegebruik. Fietsfiles op smalle fietspaden, langzaam OV, veelvuldige verkeersongevallen, en auto’s die elkaar in de weg zitten op smalle straten zoals de Van Wou en de Jan Eef. Hier is de uitdaging om verkeerssoorten te ontvlechten zodat meer ruimte ontstaat voor de tram waar wenselijk, meer ruimte voor fietsers waar nodig en meer ruimte voor voetgangers en verblijfsfuncties waar

mogelijk. Het ontvlechten van verkeersstromen verbetert de verkeersveiligheid, maakt het OV sneller, biedt meer ruimte aan fietsers en voetgangers, verbetert de verblijfsfunctie en is goed voor de economie van stadsstraten.

2. Haffmans heeft het over vier knips in de Singelgrachtroute voor de auto. Mijn antwoord: Hij vermengt hier twee verschillende voorstellen: het autovrije maaienveld op delen van de Singelgracht (met een knip of met een tunnel) en het sectorenmodel voor de gehele stad. In onze visie komt er een kernnet voor de auto door de A10 als ontsluitingsweg voor de diverse wijken te gebruiken en binnendoor rijden tegen te gaan. Het sectorenmodel voor het autoverkeer

ontlast het centrumgebied en de 19e eeuwse gordel en dat is zowel goed voor de luchtkwaliteit als voor de verkeersveiligheid. Het bundelen van autoverkeer biedt elders kansen voor economische groei en verblijfskwaliteit. Bovendien kan de bestaande fysieke barrière van de Stadhouderskade tussen het centrum en daarbuiten geslecht worden, zoals tussen Spiegelkwartier en Museumkwartier of Leidsebuurt en Vondelparkbuurt.

3. Haffmans mist concrete fietsplannen. Mijn antwoord: De eindconclusie van

Haffmans dat verbeteringen voor de fietser niet zichtbaar worden gemaakt, zal door iedereen die naar de artist impressies in deel II van *Ruimte Durven Delen* kijkt, kunnen worden tegengesproken. Het voorbeeld hieronder van het Roelof Hartplein moet voldoende zijn om dat in te zien.

Verder is belangrijk dat niet de fiets, fietsroutes en fietsparkeren het thema van deze nota zijn. Daarvoor zij de lezer verwezen naar eerdere raadsinitiatieven van GroenLinks op deze onderwerpen, zoals *De Voetganger Keizer* (2009) over

structureel meer ruimte voor voetgangers, *De Fietser Koning* (2009) over fietsroutes, fietsstraten en fietsveiligheid, *Een fiets, waar laat je zoets?* (2010) over oplossingen voor het fietsparkeren, en *De Fietscoach* (2011) als maatregel tegen het fietsparkeerinfarct op straat.

Fjodor Molenaar

De uitgebreide reactie van Fjodor Molenaar is te lezen op: fietsersbondamsterdam.nl (onder "De OEK")

Meer: amsterdam.groenlinks.nl/node/73926



Artist impression GL – Roelof Hartplein

Het symposium

GroenLinkers in vier stadsdelen en de centrale stad schreven een notitie over 'durven kiezen' als het gaat om de verdeling van de schaarse ruimte in de stad. Wij waren natuurlijk aanwezig op het symposium op 20 november en discussieerden mee. Ook de Fietsersbond heeft immers al vaak gepleit voor meer en duidelijker keuzes in plaats van het aanrommelen en iedereen tevreden houden bij herinrichtingen. Dat laatste zorgt voor straten als de Overtoom: smalle stoepen, smalle fietspaden, vrije trambaan waar (te) hard gereden wordt, en een file van auto's. Voor iedereen wat te zeuren, hoewel het er wel veel veiliger is geworden.

Kiezen moet

Dat er gekozen moet worden, daar is iedereen het wel over eens. Eigenlijk is dat al staand beleid. Toch gebeurt het niet, omdat iedereen zijn eigen keuze maakt. Vandaar een poging om het denken open te breken door middel van artist

impressions van bekende plekken in de stad: 'als we willen zou het er ook zó uit kunnen zien!' Zo wordt getoond hoe straatjes in de Pijp eruit kunnen zien als je de geparkeerde auto's weghaalt. Of hoe mooi de Amstel is als je de Torontobrug sloop. Mooie beelden om in het achterhoofd te houden, maar hoe realistisch is dat allemaal?

In de notitie *Ruimte Durven Delen* wordt de stad opgedeeld in drie sectoren: binnen de Singelgracht, tussen Singelgracht en A10, en buiten de A10. De achterliggende gedachte is dat er qua bouwperiode en sfeer een duidelijk onderscheid is, en dat de Singelgracht en de A10 gevoelsmatig duidelijke grenzen zijn. Stellen we het een beetje kort door de bocht: in het Centrum wordt de auto verder teruggedrongen, in de 19-eeuwse gordel worden per straat duidelijke keuzes gemaakt, en daarbuiten is ruimte om 'alles' te doen.

Dat terugdringen van de auto in Centrum wil men bereiken door de Stadhouderskade op een paar plekken te onderbreken. Als je verder wil, moet je

met OV of fiets, of met je auto naar de ring rijden, en dan op de juiste plek weer naar binnen. De nota van GL gaat niet in op details; dus de kritische lezer vraagt zich af of je met de auto niet gewoon de Prinsengracht van oost naar west af kunt rijden...

Kiezen doet pijn

De keuzes in de 19e eeuwse gordel zijn niet nieuw. Al sinds 2005 geldt het 'beleidskader hoofdnetten' waarin wordt gesteld dat de hoofdroutes van de verschillende modaliteiten (auto, OV, fiets) zo veel mogelijk gescheiden moeten worden. Bijvoorbeeld hoofdnet auto op de Wibautstraat, hoofdnet OV eronder (metro), hoofdnet fiets op de parallelle Weesperzijde. Dat werkt vaak, maar juist in de zogenaamde 'stadsstraten', van oudsher uitvalswegen van de stad, met veel winkels past het niet. Zowel auto als OV als fiets willen op de Overtoom zijn. Of op de Van Woustraat. Ook als je opschrijft dat de Amstedijk daarnaast het hoofdnet auto is.

Het moeilijke aan écht kiezen is dat er

ook iemand (in elk geval op korte termijn) verliest. Kiezen creëert geen extra ruimte. En omdat verkeersdeskundigen en politici het liefst faciliteren wat er al is, heeft niemand het nog gedurfd om een afsluiting halverwege de Van Woustraat te maken. Bij zo'n 'knip' kun je wel met de auto overal komen, maar niet de hele straat als doorgaande route gebruiken.

In beweging?

Toch, juist ook door de aantrekkelijke plaatjes, denk en hoop ik dat het denken in november weer een stukje verder gekomen is. Extra ruimte krijg je namelijk

wél door een auto in te wisselen voor een fiets. Of door parkeerplekken niet in die drukke smalle straten te maken, maar meer aan de rand van de stad waar ruimte 'over' is. Of door auto en 'subnet' tram een rijbaan te laten delen. In de discussie merkte je dat ook de traditionele tegenstanders van dit soort ideeën, steeds meer het lef tonen om mee te denken. De VVD noemde het Muntplein als mogelijke plek om meer ruimte voor voetgangers te maken. De Kamer van Koophandel is geïnteresseerd om in elk geval een aantal parkeerplaatsen in 'stadsstraten' in te wisselen voor fietsparkeerplek-

ken (meer klanten) of terrassen (meer levendigheid op straat).

Ik lees zelf de notitie van GroenLinks als een soort ideeënboek voor hoe het zou kunnen als je niet meteen zegt 'ja maar dat vindt die en die nooit goed'. Dat er dan dingen in die notitie niet kloppen of beter kunnen is alleen maar mooi. Dan kunnen en moeten we het daar met zijn allen verder over hebben. En misschien kunnen we dan wat sneller vooruit in de richting die we 35 jaar geleden zijn ingeslagen. Liefst op de fiets.

Govert de With

De motie: "25%"

Het debat op 20 november werd gevoerd n.a.v. 'moties' die door de verschillende deelnemers werden ingediend. Hieronder de motie die Govert de With namens de Fietsersbond verdedigde.



Artist impression GL – Van Woustraat

Gelet op de notitie en expositie *Ruimte Durven Delen – Moderne Mobiliteit in een Monumentale Metropool* van GroenLinks Amsterdam,

Gehoord de lezingen en de discussie tijdens het symposium en het slotdebat in Arcam van 11 en 20 november 2011,

Constaterende dat:

- De Wethouder Verkeer bekend staat om zijn adagium van het grootste effect per euro
- De fiets de efficiëntste verplaatsingswijze is in Amsterdam, zowel in ruimtebeslag als in benodigde investeringen, en dus het minste beslag legt op de schaarse middelen van de stad (waaronder ook: schone lucht, volksgezondheid, etc.)
- Met de fiets voor vrijwel iedereen heel Amsterdam goed te bereiken is
- 30% van de Amsterdammers binnen de ring de beschikking heeft over een auto, tegen 120% van de Amsterdammers een fiets
- Meer dan de helft van de verplaatsingen binnen de ring per fiets wordt gedaan, en in de gehele stad bijna

40% van de verplaatsingen (dat is méér dan per auto, en bijna 2x zoveel als met OV)

- De fiets er (mede door zijn efficiëntie) in absolute ruimtetoedeling in de stad vaak karig vanaf komt (op stadsstraten 10-20% van het totaal)
- Iedereen profiteert van elke verplaatsing per fiets i.p.v. een ander vervoermiddel (minder ruimte, minder herrie, minder verkeersgevaar, minder exploitatiesubsidie, minder milieubelasting, ...)
- De fiets tegen de grenzen van de groei aanloopt

Overwegende dat:

- Als ergens in 24 uur 10x zoveel fietsers als auto's rijden, het eigenlijk redelijk zou zijn om ook 10x zoveel ruimte voor de (rijdende en geparkeerde) fiets beschikbaar te stellen.
- Grotere projecten die alleen voor de fiets zijn, vaak stranden op gebrek aan budget. (Ondergrondse stallingen, ongelijkvloerse kruisingen, doorgaande routes langs waterwegen, ...)
- Het budget voor dit soort investerin-

gen toch maar een schijntje is van de investeringen in OV (zowel infra als exploitatie) en auto

- De wachttijd bij kruisingen met verkeerslichten voor fietsers een belangrijk deel uitmaakt van de reis door de stad
- Deze wachttijd voor iedereen sterk negatief beïnvloed wordt door de absolute prioriteit voor het OV en door het belang dat aan doorstroming van het autoverkeer gehecht wordt

Verzoekt de gemeenteraad van Amsterdam:

- Bij de herinrichting van straten een minimumpercentage van 25% van de ruimte voor de (rijdende en stilstaande) fiets te reserveren.
- Een vast percentage van 25% van de investeringen in infrastructuur en openbare ruimte projecten te reserveren voor specifieke fietsuitgaven
- Verkeerslichten tot een minimum te beperken en de absolute prioriteit voor OV binnen de ring te heroverwegen, oftewel de wachttijd eerlijk te verdelen over de verplaatsingswijzen.

Filosofieren op de fiets

Het rock and roll leven van popmuzikanten verloopt veelal over gebaande asfaltpaden met als repeterend refrein het optreden, de groupies en het hotel. David Byrne, beroemd als zanger/gitarist van de al lang zwijgende Talking Heads en sindsdien op solo tour, vond een remedie tegen dit ietwat bedompte nomadenbestaan: de fiets!



Ironische bespiegelingen over mens en maatschappij: Mister Psycho Killer deed het al op langspeelplaten als *Stop Making Sense* en *More Songs About Buildings And Food*, in zijn film *True Stories*, met foto's en aanverwante kunstproducten en nu ook op de fiets. In de inleiding van het in 2010 verschenen boek *The Bicycle Diaries* noteert hij: "Al snel bleek fietsen voor mij een comfortabele manier om overdag boodschappen te doen en dingen te regelen." Verzachtende omstandigheid voor dit open deurtje: Byrne's benauwende referentiekader is taxi-stad New York. In de jaren 80 leerde hij er als een van de weinigen op de fiets de "smerige, van kuilen vergeven straten te doorkruisen", kreeg er plezier in en sinds de jaren negentig is de (vrouw) fiets zijn vaste reisgezelschap.

De notities die hij tijdens mondiale fietstochten optekende vormen de leidraad van het ruim 300 pagina's tellende geïllustreerde dagboek. Verwacht geen Frank van Rijnachtige uitputtingslagen met lekke banden, mistralwinden en ander natuurlijk ongemak. Byrne neemt de fiets mee in de tourbus of het vliegtuig en maakt binnen het werkschema ruimte vrij voor urbane tochten. Zijn reizen "door de psyche van een samengebalde groep mensen" brengen hem ook buiten de VS, o.a. in Buenos Aires, Manilla, Sydney en Istanbul. Hij ontmoet bevriende kunstenaars, zoekt naar fietspaden, treedt op, doet research voor een opera over Imelda Marcos, mist fietsstroken, ziet stedenbouwkundige missers, maakt foto's, denkt na over creatieve machines en de waarde van kunst, plaatst de auto in Darwinistisch paringsperspectief en meer van dat al. Over Amsterdam is hij helaas kortaf: "een verkeerstechnische modelstad."

De Nederlandse titel van het boek, *Op de fiets*, is goed gekozen. Over de fiets zou de literaire lading niet dekken, ondanks onderhoudstips en kledingadviezen in de bijlage en het feit dat stadsfietser Byrne zich inmiddels heeft ontpopt tot serieus fietsactivist. In een beschouwing over de energieslurpende, ten ondergaande steden ziet hij de benenwagen als mogelijke redder ervan. In zijn eigen energievreter neemt hij deel aan fietsrally's en probeert via een forum met 'fiets gerelateerd vermaak', *How New Yorkers Ride Bikes*, het stimuleren van fietsgebruik op de politieke agenda te krijgen. Geen medemuzikanten, maar pratende wethouders en fietslobbyisten vergezelden Byrne op podia in diverse Noord- en Latijns Amerikaanse steden tijdens de recente tournee *Cities, Bicycles And The Future Of Getting Around*.

Op Byrneiaanse wijze, wat zoiets betekent als 'met inhoud maar neem me niet té serieus', heeft hij in *The Big Apple* ook een fysiek fietsstatement gemaakt. In diverse wijken, waar stallingen nog utopie zijn, sieren een aantal door Byrne ontworpen hippe dus gebruiksonvriendelijke fietsenrekken het straatbeeld. En zo kan de fietsende New Yorker of toerist zijn vervoermiddel vastklinken aan onder meer een stalen dollarteken, hond, gitaar, koffiekop en, o ironie, een auto.

Marcel van Kempen

David Byrne, Op de fiets. Vertaling Joost Mulder, uitgeverij Thomas Rap, ISBN 978 90 6005 9951

De fietssavonturen van David Byrne en Frank van Rijn zijn verkrijgbaar bij Literaire Reisboekhandel De Evenaar (Singel 348)

www.davidbyrne.com

www.frankvanrijn.nl

ZIJSTRAAT

O
P
I
N
I
E

"Een echte Fietsfinder"

Als ik door Amsterdam fiets, zie ik overal kluwen vastgeketende fietsen. Een chaotisch beeld, dat we niet willen. En dus moeten fietsen die te lang op één plek staan, weg. Dat gebeurt met af en toe opschoningsacties. Een heel gedoe met stickers, doorslijpen, opslag, administratie. En om dat vóór te zijn hebben we nu fietsparkeervakken (Leidseplein, OBA, diverse AHs). Stukje straat met een witte kalklijn er omheen. Daarbinnen mag je je fiets zetten, maar niet vastmaken.

Vervelend? Het is makkelijk, want je kunt zonder loodzware kettingsloten die duurder zijn dan de fiets zelf. Wel moet de fiets een standaard hebben, want plat op de grond leggen wordt als een ongeluk beschouwd. Handig ook, want op Koninginnedag kun je met deze vakken prullaria verkopen. Als deze voordelen doordringen, zullen de nietjes verdwijnen. Die geven teveel ongemak. Verdwijnen de brugleuningen ook? Of krijgen ze een vorm waar niets aan kan worden vastgemaakt?

Eén nadeel van parkeervakken is meer fietsdiefstal. Tijd dus voor een nieuwe vorm van diefstal-preventie. De stealth-smsjes die de politie naar een gsm-toestel stuurt, suggeren een oplossing. Die smsjes vertellen waar de ontvanger is. Biedt gsm een oplossing tegen fietsdiefstal? Niet direct, maar het wordt wel minder aantrekkelijk als een gestolen fiets niet stiekem kan verdwijnen.

Men heeft gsm pre-digitaal benaderd met het graveren van een postcode in het fietsframe. Dat is mislukt, want alleen fietsen die bij de AFAC terecht komen worden zo teruggevonden. En dat zijn meestal wrakken die niemand terug wil hebben.

Het ideaal is natuurlijk het inbouwen van een chip in het fietsframe. Maar dat helpt niet bij bestaande fietsen. Wat wel helpt is dit: verstop je Iphone (geluid uit) onder je zadel. Fiets gestolen (of verwijderd door de gemeente)? Bel je eigen telefoon en je weet waar hij is. De technologie is er al. Het mooiste zou zijn als je bericht krijgt als je fiets verplaatst (gestolen?) wordt en je op het scherm van je andere Iphone je fiets kunt volgen.

Die app zou ik dan Fietsfinder noemen.

TL

Is fietsen nog leuk in Amsterdam?

Zinloos geweld tegen een fietser

Elly van den Berge (53) is een van de vele vrijwilligers van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond. Al jarenlang bezorgt zij de OEK in de Rivierenbuurt, waar ze woont. Op vrijdag 21 oktober 2011 werd ze op weg naar haar werk door een voetganger op buitengewoon agressieve wijze van haar fiets geslagen. Hieronder haar verhaal over zinloos geweld in fietsstad Amsterdam.

Vrijdagochtend 21 oktober, de laatste dag van de herfstvakantie, was het in de stad veel rustiger dan anders – blijkbaar passen veel gezinnen hun werktijden aan en nemen de ouders vrij of werken thuis. Elly was op weg van huis naar haar werk in de Spuistraat. Ze reed via de Hobbemakade en de Nieuwe Spiegelstraat, een geliefde route vanwege de vrijliggende fietspaden op sommige stukken. Rond 9.15 stak zij de Stadhouderskade over en sloeg linksaf om meteen daarna de Museumbrug te nemen. Omdat er op het fietspad een vrachtwagen geparkeerd stond – waarschijnlijk om de kiosk op de hoek te bevoorraden – nam Elly de rijbaan: “Het was toch heel rustig. Ik had er, zoals vaker, een flink tempo in en zag verderop bij het zebrapad een man met een kind staan. Maar ik wist dat ik daar makkelijk voorbij kon. Het gebeurde in een flits. Plotseling stond hij voor me en draaide het blondje jongetje aan z’n rechterhand richting de spaken van m’n voorwiel en met de rug van z’n linkerhand kreeg ik een enorme klap in m’n gezicht, terwijl hij boos riep: “Je rijdt door rood!”. Meteen lag ik op de grond, op m’n linkerzij, de fiets naast me.”

Gelukkig kwam er al snel een aardige jongen aan die me vroeg ‘Gaat het?’. Mijn eerste reactie was dat ik achter die man met dat kind aan moest, maar hij raadde dat af, achteraf heel verstandig. ‘Je moet er ijs opdoen, je gezicht wordt al dik. Rare stad hier.’ Gelukkig was er weinig verkeer, voor hetzelfde geld raast er van alles langs je heen terwijl je op de rijbaan ligt.”

Blauw en dik

Het moet de campagne van lang gele-

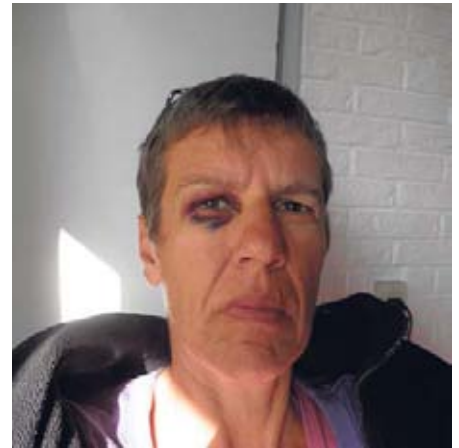
den zijn die het misverstand heeft geschapen dat fietsers die rechts afslaan door rood mogen. Dat zit bij velen – ook bij mezelf – nog in het achterhoofd. Over de motieven van de circa 35-jarige man, middelblond krullend haar, netjes gekleed in een grijze overjas – ‘een yup’ – ongeveer 1.85 m en een blond jongetje van een jaar of drie aan de hand, kan ze alleen maar gissen. Misschien had hij haast, vervelende berichten of ervaringen, of een cumulatie van zulke dingen. Maar het rare is wel dat hij gewoon is doorgelopen en de vrouw die hij sloeg gewond op de weg liet liggen. Elly’s rechteroog werd meteen blauw en dik, ook bij de rechterneusvleugel, en de linker knie had een klap gekregen, daar zou ze nog lang last van hebben.

Terug naar huis wilde ze niet, ze was al halverwege, dus door naar het werk. Ijs halen in de kantine. Daar werd ze goed opgevangen, na een uur klooiën met ijs werd de enorme paarse zwelling rond het oog al minder. Door alle aandacht voor het gezicht vergat iedereen het been, dat zou de volgende dag gaan opspelen, en flink ook. Ze belde haar huisarts, die haar aanraadde veel te blijven bewegen.

Aangifte

’s Middags heeft ze aangifte gedaan, na 0900-8844 te hebben gebeld – het niet-alarmsnummer – en werd er een afspraak gemaakt op bureau President Kennedylaan. De hoofdagent was erg aardig, was wel een half uur bezig om haar gegevens te zoeken in de gemeentelijke basisadministratie, want hoewel ze eerder aangifte deed, was ze in de politie-analen niet terug te vinden. Hij was erg verbaasd dat in haar geval een man een vrouw, nee, een dame had geslagen.

Naderhand vroeg een vriend aan Elly of er op de plaats van het ongeval geen camera’s waren opgesteld. Ze is er gaan kijken en het bleek dat een camera op het zebrapad richting Rijksmuseum was gericht. Dus de politie gebeld. Er is wel een aantekening gemaakt in het proces verbaal, maar blijkbaar zijn privacyregels in dit soort zaken belangrijker dan het antwoord op de vraag wie schuldig was.



Dat was voor Van den Berge wel een grote domper – de vraag waarom de hoofdagent haar daar niet op heeft gewezen, is snel gesteld, maar is niet beantwoord. De buurtregisseur geeft toe dat de collega met wie ze sprak het verhaal weliswaar nauwgezet heeft opgetekend, maar wellicht te weinig ervaren was om de zaak ook goed te kunnen afhandelen. Hij biedt z’n excuses aan en hoopt dat verder rechercheonderzoek nog ergens toe zal leiden.

Hoe verder?

Bij Elly is de vraag opgekomen “Wat als ik ‘m daar of ergens anders nog eens tegenkom?” Ze heeft de politie om raad gevraagd: mocht dat zo zijn, dan kan ze het 0900 nummer bellen en dan komt er een wagen. Maar dan is de man natuurlijk al lang weg, zelf wil ze ook die confrontatie niet aan, dus de kans dat ze dat advies opvolgt is miniem. Wat ze zeker niet wil is bang worden, noch voor de man in kwestie, noch voor andere weggebruikers.

Ze rijdt de laatste tijd niet meer door rood. Door het zere been is ze angstiger gebleven en voelt ze zich kwetsbaarder op de fiets. Dat neemt niet weg dat ze zelf ook wel eens opgefokt op de fiets zit. Goede ervaring heeft ze met het niet meegaan in de vaart van het verkeer. Elly: “Gewoon stoppen waar anderen door rood gaan. Je niet mee laten voeren met anderen in de drukte. Pas op de plaats en op je eigen gedrag letten. Als je op tijd ergens moet zijn, wat eerder vertrekken, dat scheelt heel veel. Dat alles geeft je rust en dat heeft Amsterdam nodig.”

AMR

Wijken voor de Fiets: fietsklimaat Nieuw-West onder de loep



Nieuw-West is een stadsdeel met veel mooie fietspaden. Zoals de doorgaande route tussen Sloterplas en Nieuwe Meer over het Christoffel Plantijnpad of de oost-west route dwars door Geuzenveld van Sportpark de Eendracht via het Gerbrandypark tot ver in Bos en Lommer.

Toch wordt er in Nieuw-West aanzienlijk minder gefietst dan in de meeste andere stadsdelen en zien veel mensen hun wijk als een auto-wijk, zoals hij overigens ooit ook ontworpen is.

De Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond gaat meehelpen om stadsdeel Nieuw-West door te lichten op kansen voor verbetering van het fietsklimaat. Wijken voor de Fiets, een landelijk project van de Fietsersbond, komt daarmee voor het eerst naar Amsterdam. In wijken in o.a. Zwolle, Utrecht, Den Haag en Dordrecht is het project al eerder uitgevoerd. Daar is bewoners gevraagd naar fietsknelpunten, zijn ideeën voor verbetering verzameld en is samen met gemeente en scholen gewerkt aan een fietsveiligere schoolomgeving.

In mei 2012 is Nieuw-West dus aan de beurt. Een groot aantal speerpunten is al op een rij gezet. Meer dan bij vorige projecten is het er om begonnen om het fietsgebruik onder de wijkbewoners te stimuleren. Het stadsdeel werkt mee aan het project. Maar juist als het erom gaat meer mensen vaker te laten fietsen, is

het belangrijk dat zo veel mogelijk mensen en organisaties meedoen. Denk aan scholen, winkeliers, sportverenigingen, kerken, moskeeën en buurtgroepen. Waarom komen zoveel sporters met de auto naar het sportveld? Hoe zorgen we voor betere fietsinstellingen bij de school? Hoe zorgen we ervoor dat kinderen beter snappen hoe het verkeer werkt? Kunnen ouders daarbij helpen? En kunnen we ouderen langer van hun zelfstandigheid laten genieten met een fiets met trapondersteuning? Wat zeggen de huisartsen in de buurt tegen kinderen met overgewicht? Dat zijn de vragen die richting geven aan de activiteiten die er op touw gezet worden.

Het stimuleren van fietsen lukt je niet met alleen een foldertje. Daar is meer voor nodig, zoals een netwerk van mensen die daar binnen hun groep, gemeenschap of vereniging hun schouders on-

Oproep

Wil je meedoen? Bijvoorbeeld door een dagdeel te helpen bij een activiteit of door informatie te verspreiden binnen de organisatie waar je al actief bent? Heb je een idee voor een leuk deelproject? Meld je aan via g.faber@fietsersbond.nl

Ook zijn we nog op zoek naar contactpersonen die de fietspaden en fietsroutes in hun eigen buurtje in de gaten houden: wat kan er beter? En wie we ook goed kunnen gebruiken zijn mensen die contact houden met leden van de deelraad of met de kranten in de buurt.

Meld je ook aan, houd onze website in de gaten of volg ons op Twitter op [@adamfietst](https://twitter.com/adamfietst) om de aankondiging van een bijeenkomst over dit project niet te missen.

der willen zetten. Om dit project te laten slagen hebben we mensen nodig die de buurt en de actieve organisaties daar kennen (of willen leren kennen).

GF

Meer info:

www.wijkenvoordefiets.nl

www.fietsersbond.nl/amsterdam-nieuw-west

tellen

In de stad worden verkeersstromen gemeten. Tegenwoordig wordt dat (weer) gedaan met telsingangen. Dat is goedkoop en eenvoudig als je langere periodes wil tellen. Maat telsingangen meten niet het verschil tussen een fiets en een snorfiets. Ook worden bij deze telling motor- en bromfietsen over één kam geschoren – behalve op (brom)fietspaden waar brom-, snor- en gewone fietsen op één hoop gegooid worden. Dat was vroeger anders, toen er nog twee maal per jaar een dag door mensen op kruispunten geteld werd.

De Fietsersbond is blij met de informa-

tie die dat tellen op levert, maar is er bezorgd over dat de cijfers over met name de aantallen snorfietsers niet goed meer bijgehouden worden.

Daarom deze **oproep** aan onze achterban om gezamenlijk te gaan tellen. Bij jezelf in de buurt. Tien minuten in de avond- of ochtendspits, of halverwege de dag of de avond. Je hoeft niet meer te doen dan eenvoudig te tellen hoeveel fietsers en hoeveel snorfietsers er in die 10 minuten langs komen.

Samen komen we dan heel wat te weten, crowdsourcen heet dat ook wel.

Op onze website (onder "De OEK") staat een duidelijke beschrijving hoe je moet tellen en een formulier waarop de resultaten ingevuld kunnen worden. Daar houden we ook regelmatig bij waar al geteld is en wat daar uit kwam.

O+S doet statistisch onderzoek in Amsterdam. Gaat het om verkeer dan wordt gewoonlijk onderscheid gemaakt tussen vier vervoerswijzen: OV, fiets, auto en lopen. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen fiets en brom- of snorfiets, ook al zijn dat zowel juridisch als qua rijgedrag verschillende categorieën. Ook bij de telling van 'motorvoertuigen in Amsterdam' komen geen brom- of snorfietsen voor... De gegevens dáárover komen overigens van het CBS, dat wél het aantal in 2011 geregistreerde snorfietsen (22.408) en bromfietsen (25.672) geteld heeft. Die gegevens staan in de O+S uitgave *Amsterdam in cijfers 2011* (maar zijn op de website van O+S niet te vinden).

Slingerend langs bomen over innovatief wegdek

De laatste fietspaden op de Adm. de Ruyterweg

De Admiraal de Ruyterweg tussen de Jan van Galenstraat en de Jan Evertsenstraat is de afgelopen periode van fietspaden voorzien. Het fietspad is een grote verbetering. Er werd daar vaak hard gereden en veel dubbel geparkeerd. Als fietser moest je dan lastig en eng uitwijken over de trambaan.

Waar die fietspaden precies moesten komen te liggen was een lastige keuze want de optimale plek voor het fietspad was precies waar de bomen staan. In een afweging tussen verkeersveiligheid voor fietsers, bomen en de breedte van de stoep zal er altijd iets aan het kortste eind trekken. De rechter heeft uiteindelijk besloten dat de bomen niet gekapt mogen worden. Er is nu een fietspad aangelegd tussen de bomen en de gevel, waardoor de stoep smaller is geworden en het fietspad ook een minimale breedte heeft. Om de beperkte ruimte zo goed mogelijk te benutten buigt het fietspad bij de bomen naar de gevel wat een opvallend slingerend beeld geeft.

Wat niet opvalt is de bijzondere verharding die voor de fietspaden is toegepast. In ieder geval op dit moment nog niet. Bij de bomen zit onder de rode asfalt toplaag een bijzondere funderingslaag: beton met stukjes ijzerdraad erdoorheen, vezelmixbeton. Die wapening

zorgt ervoor dat het beton ook taaier wordt zodat met een dunne laag, 16 cm i.p.v. de gebruikelijke 30 cm, de druk van de boomwortels opgevangen kan worden. Bovenop de hoog liggende wortels is geen ruimte voor een dikke fundering en is een sterke en taaie laag nodig om het wegdek voor worteldruk te behoeden.

Projectleider Frank Berkhout van stadsdeel West laat weten dat het wegdek op deze manier ongeveer twee keer zo duur is als de gebruikelijke verharding. Naar verwachting weegt dat op tegen lagere onderhoudskosten en voor fietsers minder hinder door wortelschade.

In het Westelijk Havengebied heeft Berkhout al eerder met vezelbeton voor fietspaden gewerkt: op de Nieuwe Hemweg vlak bij de Hempont in 2008 en op de Naritaweg in 2009. Het beton, dat – anders dan op de Adm. de Ruyterweg – niet afgedekt is met een asfalt toplaag, ligt er



daar nu nog goed bij. Voor de Hemweg wordt bijgehouden hoe het wegdek zich in de loop van de tijd houdt. Tot nog toe ziet dat er goed uit, maar belangrijke vraag is of dat ook op de lange termijn zo blijft.

Op de Adm. de Ruyterweg is het vezelmixbeton anders toegepast dan in het Havengebied. Niet in één lang stuk maar alleen bij de bomen en het beton is afgedekt met een laag asfalt. Ook hier is het belangrijk te volgen hoe het zich houdt in de loop van de tijd. Dan weten we of vezelmixbeton een materiaal kan zijn dat de schade door boomwortels aan fietspaden kan voorkomen. En als dat zo is dan weet de Fietzersbond nog wel wat plekken om het toe te passen.

MdL

Lezers schrijven

Een gratis witte fietsenplan

René Ambags en Ineke de Jonge schreven n.a.v. Amsterdam in 2030 uit OEK 84. Het wensbeeld van Gerit Faber sprak hen wel aan en ze hopen dan ook dat in 2030 een aantal elementen daaruit verwezenlijkt zal zijn: ruime vrijliggende fietspaden waar nodig, smalle straten zonder auto's en veilige en aantrekkelijke plekken om alle soorten fietsen te parkeren of te stallen. Maar daarnaast wensen ze iets nieuws. "Door AFAC verwijderde fietsen van goede kwaliteit worden her en der in de stad neergezet. Wij hebben dan een gratis ingevoerd witte fietsenplan. Dat is leuk voor allerlei mensen: voor toeristen, voor mensen die zelden een fiets gebruiken en voor mensen die niet hechten aan een eigen fiets. En het kan ertoe leiden dat minder mensen een eigen fiets in de openbare ruimte zullen neerzetten. Verder wordt een maatregel ingevoerd die

de automobilisten duidelijk maakt dat het nu ernst is: bij neerslag en bij temperaturen onder de 15 graden, staan fietserstoplichten nooit langer dan 30 seconden op rood."

Tenslotte hopen ze dat "deze en andere ideeën binnen de fietzersbond in discussies verder uitgewerkt worden tot maatregelen die aan de politiek worden voorgelegd. Wij willen graag actief betrokken blijven." Daar kunnen we het natuurlijk alleen maar mee eens zijn.

Slot kapot

N.a.v. het stukje over de problemen met sloten die niet meer open willen (OEK 85), schrijft Nettie Roes: "Ik heb ook een keer mijn eigen fiets moeten stelen. Hij stond bij het verzorgingshuis tegenover theater De Krakeling aan de Nieuwe Passeerdersstraat. In mijn geval was ik

niet het sleuteltje kwijt, maar was binnenin het slot een tandje of zoiets afgebroken, zodat de sleutel niet meer werkte. Het politiebureau Elandsgracht 'mocht' me niet helpen (maar ze verwezen niet naar de Fietzersbond, hoor!). Na veel zoeken (garages, fietsenwinkels) heb ik uiteindelijk bij een ijzerwinkel een slijptol gehuurd. De receptiedame van het verzorgingshuis, aan wie ik de zaak had uitgelegd, was buitengewoon behulpzaam: ik kreeg een verlengsnoer en mocht dus hun stroom gebruiken. Ze kwam belangstellend kijken hoe ik vorderde, en toen dat niet heel vlot ging, heeft ze mij kloek de machine uit handen genomen en het slot losgeslepen alsof het haar dagelijks werk was. Het zal u niet verbazen dat mijn eerste rit op de heroverde fiets, na het terugbrengen van de gehuurde tol, een bezoek aan een bloemenwinkel is geweest."



Knelpunten

OPGELOST

Amstelveen

De **Noorddammerweg** in Amstelveen is fors verbeterd door een duidelijk aangegeven fietsruimte, en daardoor ook rustiger rijdende auto's. Helaas is bij de kruising met de N201 iets misgegaan (zie nieuwe knelpunten).

Centrum

Op de **Dijksgracht** werd het ineens drukker met auto's na de opening van Hannekes Boom op de kop. Om die auto's in bedwang te houden waren er drempels nodig, maar de Dijksgracht moet ook een mooie doorgaande fietsroute worden (en is dat deels nu al). Dankzij de gebiedsbeheerder van stadsdeel Centrum zijn de drempels dan ook maximaal fietsvriendelijk. Wie wel eens over bijvoorbeeld de Jozef Israelskade fietst, weet hoeveel dat kan schelen.

Het was lang onveilig bij de tijdelijke brug over de **Amstel naast de Hoge Sluis**. Drommen fietsers in twee richtingen over de relatief smalle noodbrug, en af en toe wilde er dan een auto langs, van of naar de even zijde van de Amstel. Die kwam er niet door en ging dan 'duwen' terwijl het zicht te wensen overliet. De gemeente heeft nu de veilige oplossing gevonden: auto's worden er geweerd en gedwongen via de Utrechtsestraat te rijden waar ze wel uitkomen op een deug-

delijke kruising. Wat ons betreft blijft het zo, want ook in de normale situatie is dat een onnodig gevaarlijk punt.

De trambaan langs de **Marnixstraat** tussen Leidsegracht en Rozengracht is vernieuwd. Dat was behoorlijk lang vervelend omrijden, maar nu het af is, blijkt ook dat er een extra randje is ontstaan tussen trambaan en fietspad. Het fietspad is daardoor in het gebruik smaller geworden en op een aantal plekken ook nog steeds erg beschadigd door opdrukkende boomwortels. We zijn hier erg ongelukkig mee, want het gaat hier wel om een van de drukste fietsroutes van de stad.



Marnixstraat: lang lastig omrijden



pijl wijst naar de lastige kruising Amstel-Sarphatistraat

Nieuw-West

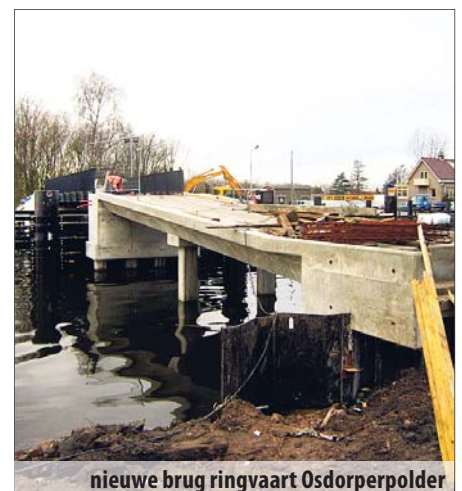
Fietsers die langs de Albardagracht stad-in fietsen hebben bij de Aalbersestraat slecht zicht op het autoverkeer van links. Een rij bomen en geparkeerde auto's belemmeren het



lastige spiegel Albardagracht

zicht. Het mooiste zou een aanpassing van het kruispunt zijn, maar dat kwam niet van de grond. Er is nu een spiegel geplaatst. Daarmee kan je de auto's zien aan komen, tenminste als je weet dat die spiegel er is en je goed in die spiegel kijkt. Maar dat laatste is lastig. Een echte oplossing van dit knelpunt kunnen we het dus niet noemen. Bij de Colijnstraat is een vergelijkbaar slecht zicht.

Als het goed is kun je op dit moment al op een nieuwe plek de ringvaart langs de **Osdorperpolder** over: naast het nieuwe viaduct van de Westrandweg is een ranke fiets- en voetgangersbrug aangelegd.



nieuwe brug ringvaart Osdorperpolder

Noord

Op de nieuwe bruggen over de Nieuwe Leeuwarderweg zijn lampen geplaatst. Dat was wel nodig ook, en het schieft een hoop.

West

De ingewikkelde kruising op de **Post-**

jesweg tegenover Het Sieraad is aangepakt, o.a. met een stukje nieuw fietspad. Ook is de aansluiting van de Baarsjesweg op deze kruising ruimer geworden en voorzien van een OFOS. Een hele verbetering, al blijft er nog van alles te wensen over. Zo is de blokmarkering op de rode fietsloper langs de monding van de Witte de Withstraat te smal uitgevoerd en is de ruimte op de brug stad-uit nog steeds veel te krap. Ook te krap is de zeer smalle fietsstrook op de Witte de Withstraat naar de kruising toe, wat beslist voor problemen zal zorgen wanneer de onvermijdelijk lange stroom achter elkaar overstekende fietsers het geduld van de automobilisten die rechtsaf willen op de proef gaat stellen. Daar was een OFOS niet alleen de veiligheid maar ook de wegcapaciteit ten goede gekomen.



krappe fietsstrook in de Witte de Withstraat

Omdat er veel (bijna-)ongevallen plaatsvonden, zijn de fiets- en voetgangersoversteken over de **Overtoom** verbeterd. De winst zit hem met name in meer ruimte op de steunpunten tussen rijbaan en trambaan. Daar pas je nu met een hele fiets, in plaats van met alleen een achterwiel.

Westpoort

Langs de **Radarweg** waren vervelende kruisingen met het goederenspoor. Dat spoor is deels verwijderd, waardoor het fietspad niet meer hobbelt en bovendien rechtgetrokken kon worden.

Zuid

Het **Aalsmeerplein** is een knooppunt

van hoofdfietsroutes. Mede daardoor was het tot voor kort soms chaotisch en voor fietsers wel een erg onoverzichtelijke ruimte om in één keer over te steken. Maar alles is keurig gladgestreken nu er een rotonde is neergelegd. Inclusief handig slingertje tegen het verkeer in voor fietsers die vanaf de Westlandgracht komen. Van ons had het fietspad rondom wat breder gemogen, juist omdat je in een bocht moet rijden, maar de mensen van het project wilden daar niet aan. Hoe dan ook: we zijn erg blij met deze grote vooruitgang.

Wij ontvingen een leuk mailtje: "Ik fiets naar mijn werk 3 x per week o.a. het stukje **Koninginneweg** vanaf de Amstelveenseweg naar het Valeriusplein. Je fietst links pal tussen tramrails en geparkeerde auto's. Daar is nu een prachtig fietsgedeelte gemarkeerd met rood asfalt en duidelijke witte streep. Dat maakt het fietsen daar iets veiliger en rustiger."

Wij waren over deze maatregel eigenlijk niet echt enthousiast, omdat de tram op sommige plekken zelfs over het rode asfalt heen gaat. Maar de auto's worden nu wel beter op fietsers attent gemaakt. De ruimte voor fietsers is op de Koninginneweg stad-in (oneven zijde) extreem smal. Dat komt omdat er vroeger in de avondspits een enorme autofile stad-uit



fietsstroken Koninginneweg



rotonde Aalsmeerplein

was en men de rails zó heeft neergelegd dat de tram langs die file kon rijden. Dat er daardoor voor fietsers aan de andere kant eigenlijk geen ruimte meer was, nam men op de koop toe. De tramrails zijn sindsdien nooit verplaatst en dus komt het daar nooit echt goed zolang men er niet voor durft te kiezen om één functie (parkeren of 1-richting auto's) uit de straat te halen.

De oversteek vanuit het Beatrixpark naar de **Herman Heijermansweg** is aangepast, en loopt (mede dankzij onze adviezen) een stuk vloeiender. Bovendien is er een stukje fietspad gemaakt waardoor het overzicht en de oversteeklengte verbeterd zijn.

NIEUW

Amstelveen

Bij de kruising van de Noorddammerweg en de nieuwe N201 is iets goed misgegaan. Aanvankelijk zou er onder de N201 door een fietstunnel komen, maar blijkbaar is er bezuinigd en nu moet je er met een brug overheen. En bij de uitvoering



forsche lussen



taxihalte Van Baerlestraat

is ook niet goed nagedacht, want i.p.v. de forse lussen waarlangs je nu omhoog en omlaag moet, zou een hellende rechte oprit aan de Amstelveenkant beter zijn geweest en zou aan de Uithoornkant een omgekeerde lus rechtstreeks hebben kunnen aansluiten aan de Noorddammerweg. En dan ontbreken ook nog trappen met een fietsgoot.

Nieuw-West

De **Nachtwachtdaan** is aangepast, maar dat is niet helemaal geslaagd. In plaats van een rustig buurtstraatje waar je

prima kon fietsen, is het een racebaan langs de snelweg geworden. De drempels zijn té autovriendelijk en stukjes fietspad zijn verdwenen. Bovendien is de straat door de nieuwbouw voor meer mensen interessant geworden en dus drukker.

West

In veel stadsdelen dreigt op het onderhoud van de weg beknipt te worden. Omdat de kwaliteit van het wegdek voor fietsers nu eenmaal nauw luistert, merken zij de achteruitgang het snelst. En voor je het weet ontstaan er echte knelpunten. In West heeft men het niet zover laten komen en nog voor de winter alle fietspaden onder handen genomen.

Oost, Diemen, Muiden

Het staat weliswaar op de kaart van *Amsterdam op de Fiets* vermeld, maar het blijft betreurenswaardig dat het nieuwe fietspad over de **Diemerzeedijk** naar Muiden tussen november en maart is afgesloten. Het gaat om de vogels, maar wandelen mag je er wel. Hier betalen de gewone fietsers de tol voor het bestaan van hun gemotoriseerde naamgenoten. Dat zou toch anders moeten.



afgesloten fietspad Diemerzeedijk

Zuid

Bij het sjeke Conservatoriumhotel aan de **Van Baerlestraat** moest en zou per se een taxistandplaats komen. Alle verkeersdeskundigen waren tegen – de nabijgelegen kruising is één van de gevaarlijkste van de stad – maar het bestuur zette het door. En dan de uitvoering: nare hoeken voor de fietser en een rotsituatie als er daadwerkelijk mensen met koffers in- en uitstappen. Het is niet te hopen dat ongevallen daar de verantwoordelijke bestuurder tot bezinning moeten brengen.

Wie is Puccini?

In het dagblad 'Spits' van 4 november stond dat de oversteekjes van de Wibautstraat in natuursteen zijn aangelegd om de beroemde architect Puccini te behagen. En iedere keer dat een straat opnieuw wordt ingericht, komt deze man om de hoek kijken: de ontwerpers gaan te werk volgens zijn Puccinimethode. Maar wie is die man?

Om te beginnen is Puccini geen architect, maar een bonbon. Naar verluidt wel een bijzondere bonbon, eentje waarvan alle details kloppen. Dat vonden althans Amsterdamse ontwerpers toen ze bij een discussie over de rommelige inrichting van de Amsterdamse straten zulke bonbons aten. En ze gingen nadenken over een ontwerpwijzer voor straten en pleinen in Amsterdam die ervoor moest zorgen dat alle ontwerpen voortaan tot in alle details kloppen. En ze noemden dat de Puccinimethode.

Het is natuurlijk goed om te streven naar een eenduidige aanpak van de openbare ruimte met duurzame en degelijke materialen. Met mooie klinkers en fraaie stoepranden. Dat vindt ook de Fietsersbond.

Helaas zitten er in de methode nog wel wat zwakke plekken. Voor ons is de belangrijkste dat sommige onderdelen op gespannen voet staan met richtlijnen op een ander terrein, dat van het verkeer. Een voorbeeld. Om het fietsen zo aangenaam mogelijk te laten zijn, moeten de wegen zo weinig mogelijk 'materiaalovergangen' kennen. Eén ononderbroken asfaltstrook is ideaal, iedere onderbreking daarvan doet daar afbreuk aan. En daar gaat het fout met Puccini, die een stenen randje wil wanneer een asfalt fietspad een asfalt rijbaan oversteekt. Wat zonde: een onnodig hinderlijk hobbeltje voor extra geld! De foto hiernaast is genomen bij de Wibautstraat.

Nog een Puccini-manco is dat 30 kilometergebieden allemaal met mooie klinkers en verhoogde kruisingen moeten worden aangelegd. En dat botst met de verkeersrichtlijn dat belangrijke fietsroutes bij voorkeur in (rood) asfalt worden uitgevoerd. Als de belangrijke fietsroute door een 30-kilometer zone loopt, moeten de fietsers dan toch maar hobbelen?

De Fietsersbond zit er bovenop. We adviseren de stadsdelen en in projecten om niet alle details uit Puccini over te nemen, en goed te letten op de functionele eisen voor aangenaam fietsen.

GF



En ineens kwam de asfaltzaag om het prachtige wegdek te vernielen om er een stenen randje in te leggen.
Kruising Wibautstraat/ Eerste Oosterparkstraat

Sint

Op een avond, afgelopen november, zette mijn zoon drie schoenen voor de schoorsteen in onze woonkamer – een van hem, een van mij en een van zijn moeder. In elke schoen deed hij een wortel en hij begon te zingen.

“Zie ginds komt de stoomboot...”

Zes jaar oud moet de beste tijd zijn om sinterklaas te vieren. Mijn zoons fantasie is op zijn top en tegelijk is hij in staat om alle sint-zaken te onderzoeken en zelfs om zijn eigen brieven aan Sint te schrijven.

Toen het lied uit was, vertelde ik mijn zoon dat het bedtijd was. “Wacht”, zei hij, “nog één ding.” Hij haalde een vel papier tevoorschijn, rolde het op en schoof het in zijn schoen, naast de wortel. “Wat is dat?”, vroeg ik.

“O, niks”, zei hij met de nonchalance die bij een zesjarige alleen maar argwaan kan wekken.

“Gewoon, een briefje voor Sint”.

“Mag ik het lezen?”

“Nee!” schoot hij uit en stapte tussen mij en zijn schoen.

Ik respecteerde zijn wens – op dat moment althans – en we gingen naar z’n slaapkamer. Later, toen hij sliep, rolde ik het vel papier uit. Daar stond in het handschrift van mijn zoon: “Beste Sinterklaas, soms fietsen mijn ouders door rood licht. Hun name zijn Pete en Amy.”

De volgende ochtend werd mijn zoon wakker vóór de wekker ging. Hij rende naar de woonkamer waar hij in z’n schoen een stukje Lego aantrof. Daarop haastte hij zich naar mijn bed om me te laten zien wat hij van de Sint gekregen had.

“Wow!” zei ik. “En wat zat er in mijn schoen?”

“Niks!” zei hij. “Jij en mamma hebben niks gekregen.”

De jongen straalde. Toen trok een sluw lachje over zijn gezicht. Tenslotte kon hij zich niet inhouden. “Ik heb de Sint verteld dat jij en mamma door het rode licht rijden.”

“Wat!” zei ik. “Dat doe ik alleen af en toe, alleen als er geen auto’s zijn.”

“Ja, maar je doet het wel!”

In mijn jonge jaren beschouwde ik rode lichten als optioneel. Hoewel ik nooit als een kamikaze-fietser of waaghals grote risico’s nam, was ik gewoon te ongeduldig om altijd op groen te wachten.

Dit veranderde toen mijn vrouw zwanger werd.

Als we samen fietsten, bleef ik bij rood soms doortrappen, terwijl zij voor het licht stopte.

“Je wordt binnenkort vader”, riep ze me na.

“Neem geen risico.”

Na de geboorte was de aanwezigheid van eerst een baby en toen een kleuter op mijn fiets, voor mij voldoende om voor elk rood licht te stoppen. Maar toen mijn zoon ouder werd, kwamen de oude gewoontes terug. Was er geen verkeer te zien, dan reed ik steevast door rood. Mijn zoon was kien genoeg om mij daar op te wijzen, en dan legde ik uit dat wat ik deed OK was.

Maar nu, sinds mijn schoen in november leeg bleef, heb ik geen rood licht meer genegeerd, zelfs als de gefrustreerde fietsers achter me mij de meest gruwelijke verwensingen toebetten. Mijn zoon staat hierin volledig achter me. Hij zegt dat Sint dat in 2012 zeker niet zal vergeten.

Pete Jordan

10 argumenten om te fietsen



Gezondheid

Argument 1: Fietsen verhoogt je fitheid

Door regelmatig te fietsen verhoogt de fitheid met 13%. Dit staat gelijk aan 1-2 keer in de week fitnesssen. 25% van de werknemers fietst naar het werk. Alleen al door naar het werk te fietsen voldoet een kwart van deze mensen al aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen (NNGB).

Argument 2: Fietsen houdt je op gewicht

Door dagelijks 30 minuten te fietsen met een tempo van 18 km/h verbrandt een persoon 150 kcal extra. Fietsen draagt bij aan het voorkomen van overgewicht, maar in het geval van overgewicht is fietsen ook een goede vorm van bewegen. Het hoge fietsgebruik in Nederland is een reden waarom het overgewicht in Nederland gemiddeld lager ligt dan in omliggende landen.

Argument 3: Regelmatig fietsen geeft een lekker gevoel

Naast invloed op de fysieke gezondheid heeft fietsen ook invloed op de mentale gezondheid. Zo heeft fietsen een positief effect op onder andere stress, depressie en angst.

Argument 4: Fietsen vermindert de kans op ziek zijn en door te fietsen leef je langer

Regelmatig fietsen vermindert de kans op ziekten, zoals hart- en vaatziekten en borstkanker. Zo neemt de kans op het krijgen van hart- en vaatziekten met 11% af. Volgens een Deense studie neemt de kans op vroegtijdig overlijden af met 39%.



Milieu

Argument 5: Meer fietsen betekent schonere lucht in je eigen omgeving

Door te fietsen dragen fietsers bij aan een schonere lucht, omdat de uitstoot van emissies wordt vermeden, maar aan de andere kant ondervinden fietsers meer negatieve effecten van een slechte luchtkwaliteit door te gaan fietsen. De winst die je boekt door te fietsen is echter groter dan het effect van de schadelijke stoffen die je inademt.

Argument 6: Fietsen is stil

Een toename van het aantal fietsers beperkt de geluids-overlast. Dat leidt tot minder gezondheidsproblemen, zoals stress, slaapproblemen en mentale klachten.

Argument 7: Meer fietsen betekent minder uitstoot van broeikasgassen

Als iemand 4 kilometer op de fiets aflegt in plaats van met de auto, bespaart dit één kilo CO₂-uitstoot. Als de fiets de bus vervangt, scheelt dit voor elke 8 kilometer één kilo CO₂. Voor een bromfiets is dit 16 kilometer per kilo CO₂.



Kosten

Argument 8: Fietsen is voordelig

Afhankelijk van het soort fiets kunnen door (meer) te fietsen kosten worden bespaard, zowel voor de fietser zelf als voor de gemeente/ overheid. Zo kost autorijden gemiddeld 2500-8500 euro per jaar, bij een gemiddeld jaar kilometrage, terwijl fietsen op een simpele woon-werk fiets 175 euro per jaar kost. Daarnaast kan de fiets kosten besparen als het gaat om infrastructuur, gezondheidszorg of de kosten voor de sportschool of andere sportactiviteiten.



Bereikbaarheid

Argument 9: Fietsen verbetert de bereikbaarheid op de korte afstand

Fietsen legt minder beslag op de ruimte, zoals op parkeerplekken en tijdens het rijden zelf. De bereikbaarheid zal ook verbeteren, al vermoedt TNO dat het effect op files op het hoofdwegennet beperkt is.

Argument 10: Fietsen is gemakkelijk

Fietsen is gemakkelijk, omdat je van deur tot deur kan reizen en geen parkeerproblemen hebt. Om te fietsen is geen speciale sportkleding nodig en de kans op blessures is relatief klein in vergelijking met andere vormen van beweging.