

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



Foto voorpagina

De afbeelding kreeg ik al eerder toegestuurd. Op de dag dat ik aan mijn stukje ervaringsjournalistiek kon beginnen, was het bord alweer verdwenen! Aldus kan ik u hier niet berichten of deze groene route daadwerkelijk comfortabel fietst. En of de vermelde fietstijd van circa 8 minuten naar CS enig realiteitsgehalte bevat.

Mijn nieuwsgierigheid naar de criteria der comfortabelheid is echter onverminderd groot. Steekt de witte fietser de duim op vanwege het vele omringende groen? Is er zo weinig gemotoriseerd verkeer dat je er met een hand aan het stuur kunt fietsen? Gaat hij of zij of neutraal uit de bol vanwege zoveel fietsgeluk?

Voor mijn onderzoek had ik de gangbare route tegen de groene willen afzetten. Op een degelijke stadsfiets en met de tred van een vlotte 51-jarige man. Hoe oud was de testrijder? Heeft hij of zij of neutraal stevig doorgetrapt? Windje mee? En op wat voor een fiets? Me dunkt dat met elektrische hulp een snellere tijd wordt geklokt.

Er zijn her en der vrolijke fietspoppetjes op het wegdek geplakt, dus kunt u het zelf gaan ervaren. Wat duidelijk is: de gemeente maakt werk van de té drukke binnenstad. Maar zijn wij wel de aangewezen verkeersdeelnemers om zich te laten spreiden? Neem nu de drukke Haarlemmerdijk: wat hieruit moet worden geleid is geen vraag, maar een weet.

Marcel van Kempen, hoofdredacteur

Kom naar de AALV op 26 mei!

Tijdens de Algemene Amsterdamse Ledenvergadering wordt u door het bestuur op de hoogte gebracht van de lopende zaken. Ook kunt u input leveren op specifieke dossiers. Geïnteresseerden in de vergaderstukken kunnen deze opvragen via amsterdam@fietsersbond.nl.
Wg-Plein 84, aanvang 20u.

Verhuisd?

ledenadministratie@fietsersbond.nl

Privacywetgeving

Wilt u weten hoe vertrouwelijk wij met uw adresgegevens omgaan?
fietsersbond.nl/privacy

Klachteninformatie

- Amsterdam: 14020, 241111
- Fout geparkeerde auto's: 5530333
- Storing straatverlichting: 5972626
- Fiets-bewegwijzering:
bewegwijzeringdienst.nl
ovv lokatie en nummer wegwijzer cc
aan amsterdam@fietsersbond.nl
- Wegdek op trambanen:
infraservice@gvb.nl
cc aan amsterdam@fietsersbond.nl
- Storing verkeerslichten:
licht@fietsersbondamsterdam.nl ovv
kruispunt en rijrichting

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond, verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 4000 en wordt gratis bezorgd bij alle Amsterdamse leden, geïnteresseerde actiegroepen en instellingen.

In de OEK weergegeven opvattingen hoeven niet overeen te komen met die van het bestuur of de redactie.

De volgende OEK verschijnt in juli 2020. Bijdragen zijn welkom tot 1 mei op oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Fietsersbond afdeling Amsterdam

Wg-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794
amsterdam@fietsersbond.nl
fietsersbond.amsterdam.nl
Facebook: [amsterdamfietsersbond](https://www.facebook.com/amsterdamfietsersbond)
Twitter: [@adamfietst](https://twitter.com/adamfietst)

Het kantoor is doorgaans geopend op maandagen van 13 tot 16u en op woensdagen van 10 tot 13u.

Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, bel dan even.

Onderafdelingen

Amstelveen: amstelveen@fietsersbond.nl
Diemen: diemen@fietsersbond.nl

Foto voorpagina: Jan Pieter Nepveu

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Vormgeving: Sandra du Maine

Druk: Rodi Rotatiedruk

Lid worden

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. U bent al lid vanaf € 2,17 per maand [lid.fietsersbond.nl](https://fietsersbond.nl)

Amsterdam autoluw?

Meer ruimte voor de fiets is een belangrijke doelstelling in de Agenda Autoluw van de gemeente Amsterdam. Meer fietsstraten, prachtig. Minder autoverkeer en lagere snelheden buiten de doorstroomwegen, geweldig. Goede voorstellen voor routes zoals over de Haarlemmerhouttuinen en Prins Hendrikkade, een verademing. Op andere onderdelen plaatsen wij kanttekeningen.

Autoparkeren wordt beperkt, maar er wordt niets gedaan aan het doorgaand autoverkeer op de hoofdwegen die dwars door de stad lopen. Uitzondering is de pilot met een knip in de Weesperstraat na 2022. Afname van autoverkeer op niet-hoofdwegen moet gecompenseerd worden op de hoofdwegen. Plus- en hoofdnet auto worden veelvuldig genoemd en de doorstroming wordt er verbeterd. Dit zal niet snel leiden tot afname van het autoverkeer dat niets in Amsterdam te zoeken heeft, terwijl dat ook een van de doelstellingen van de Agenda was.

Opmerkelijk is dat het concept van Plus en Hoofdnet fiets niet wordt genoemd, terwijl dit netwerk cruciaal is voor de doorgaande fietser, ook in verblijfsgebieden. Maatregel 10 in de agenda meldt wel: 'We voeren het Meerjarenplan Fiets uit'. Maar in de bijlage *Afwegingskader Amsterdamse Fietsstraten, Fietspaden & Fietsstroken* lezen we dat fietspaden en fietsstroken slechts bij uitzondering mogelijk zijn op 30 km-wegen.

Dat is in strijd met het Meerjarenplan Fiets, waar staat dat mengen van fiets en auto op het Plusnet en Hoofdnet Fiets alleen kan bij weinig auto's en weinig parkeerbewegingen. Als dat niet het geval is, blijft uitgangspunt gescheiden fietspaden of tenminste fietsstroken van voldoende breedte, uitgevoerd in rood asfalt. Dat laatste is belangrijk, omdat 30 km wegen allemaal worden uitgevoerd in

klinkers. Dus als de fietspaden en -stroken verdwijnen, verdwijnt ook het gladde rode en herkenbare asfalt. Het asfalt dat elke fietser graag wil om comfortabel te fietsen en dat extra van belang is voor ouderen en mensen met beperkingen. En ook voor het transport per fiets van breekbare producten.

Een ander probleem is de voorgestelde minimummaten van fietsstraten, die in het afwegingskader staan genoemd: 3,5 meter is echt te smal. De Centrale Verkeerscommissie en het CROW bevelen 4,5 meter aan. Slechts bij uitzondering kan dat, op plekken waar het echt niet anders kan, wel eens 3.5 meter zijn.

Inmiddels is de Fietsersbond een lobby gestart en heeft zij tijdens de commissievergadering van de gemeenteraad ingesproken om het fietsnetwerk in tact te houden en zo het Meerjarenplan Fiets te volgen. Wethouder Ivens heeft tijdens de behandeling van het Afwegingskader in de commissievergadering gezegd dat dit juist bedoeld is om meer fietspaden, fietsstroken en fietsstraten in 30 km-gebieden mogelijk te maken. Een prachtige quote, maar het op schrift getekende beleid moet dat ook weerspiegelen. GroenLinks overweegt een motie in te dienen bij de behandeling in de raad.

Florrie de Pater



Actieve leden gezocht

Coördinator OEK-bezorging

Om ervoor te zorgen dat de ongeveer tachtig bezorgers tijdig weten dat de OEK klaar ligt en ook het juiste aantal en dito stapeltje krijgen, zijn wij op zoek naar iemand die: tijdig de aankondigingsmail verstuurt, vragen van bezorgers kan beantwoorden, uitval van bezorgers kan oplossen, een Excel-bestand kan beheren en de afhaalweek met de kantoormedewerkers kan coördineren. En dit drie maal per jaar. Ben je nauwkeurig en oplossingsgericht, neem dan contact op met de vrijwilligerscoördinator Teeja Arissen via teeja.arissen@fietsersbondamsterdam.nl

Kantoormedewerkers

Deze administratieve spilfunctie houdt in: het beantwoorden van telefoontjes, het behandelen van de post en ontvangen van bezoekers tijdens openingstijden van het kantoor, in overleg vast te stellen momenteel ma 13-16u en woe 10-13u. En, eventueel vanuit huis, het behandelen van binnengekomen e-mail en het doorsturen ervan naar de desbetreffende deskundige. Optioneel: een bijdrage leveren aan het beheer van de website, schoonhouden van het kantoor en voorbereiden van evenementen en acties. Heb je ervaring met dit soort werkzaamheden, neem dan contact op met vrijwilligerscoördinator Teeja Arissen via teeja.arissen@fietsersbondamsterdam.nl

Contactpersonen Amstelveen

De onderafdeling Amstelveen bestaat momenteel uit 2 actieve leden en die willen graag aanvulling hebben. Het werk bestaat uit contact onderhouden met leden, gemeente en het beoordelen van verkeerssituaties. Zou jij het leuk vinden om enkele uren per jaar actief te zijn voor de Fietsersbond in Amstelveen, mail ons via amstelveen@fietsersbond.nl

Nieuws uit Amstelveen

Veiligheid fietsers bij rotondes

Gemeente Amstelveen laat een onderzoek uitvoeren naar verbeteringen voor de veiligheid van fietsers bij rotondes in Amstelveen. De Fietsersbond heeft een schouw uitgevoerd bij de rotonde met de meeste verkeersongevallen t.w. Groen van Prinsterenlaan – v. Heuven Goedhartlaan en heeft enkele aanbevelingen gedaan. Deze worden deels overgenomen.

Colijnweg

Sinds de aansluiting van de N201 op de A9 in 2011 is de onderafdeling bezig met het oplossen van een goede en veilige fietsroute tussen de Noordelijke Bosrandweg en de Colijnweg. De Provincie heeft hiertoe een bedrag in depot gesteld bij het Amsterdamse Bos, maar er waren steeds weer andere beren op de weg die een uitvoering in de weg stonden. De gemeente Amsterdam heeft nu ineens besloten,

zonder overleg met de Fietsersbond, om de opdracht te geven aan de aannemer die de verbreding van de A9 moet uitvoeren, Veenix. Wij hebben overleg gevoerd met de omgevingsmanager van RWS en geëist dat hierdoor geen vertragingen in de uitvoering mogen ontstaan.

Sportasroute

De gemeente Amsterdam is al jarenlang bezig met een verbeterde fiets/wandelroute door het Amsterdamse Bos en parallel aan de museumtramlijn. N.a.v. bezwaren van bewoners aan de Amstelveenseweg heeft het projectteam, naast de oorspronkelijke trambaanroute, een alternatieve route t.w. de bosroute ontworpen. Lees meer op pagina 22.

Cor Roof

Heeft melden zin?

Als fietser kom je wel eens onhandige, hinderlijke of gevaarlijke situaties tegen. Vaak zul je er voorbij fietsen, op weg naar je bestemming. Voor de oplossing is de 'wegbeheerder' (meestal de gemeente) verantwoordelijk. En die is tegenwoordig online te bereiken via verschillende websites en apps. We willen weten of melden werkt en of het zin heeft.

Nog niet zo lang geleden had je MORA: 'Meldpunt Openbare Ruimte Amsterdam'. Daar kon je terecht met klachten over wat er op straat niet in orde of kapot is. Dat gemeentelijke meldpunt was geen succes, omdat het onhandig en dus praktisch onbruikbaar was. Gelukkig bestaat ook al jaren *verbeterdebuurt.nl*, een website of applicatie waarmee je niet alleen problemen kunt melden maar ook oplossingen ('Actieve ideeën') kunt voorstellen. De Fietsersbond heeft bovendien een eigen versie van Verbeterdebuurt, het zgn. Fietsersbond meldpunt. Beide alternatieven worden daadwerkelijk gebruikt, waarvan hierna twee voorbeelden.

1. dikke randen in het asfaltvoeg met tegels.

Amsterdam



Deze melding is gemaakt door: **Amsterdamer buurtverbeteraar**
De melding is gemaakt op: **22-01-2019**
De melding is gemaakt op: **14:00:00**
De melding is gemaakt op: **14:00:00**

Beschrijving

1. dikke gaat over in tegels, herleid zijn dikke randen in het asfalt glijden. Deze laatste is lastig, en bij grote snelheid gevaarlijk. Dit moet van de aanbesteding gebreuk op vele plaatsen. Remmer: wegbeheer behoudt 3 tegels leggen in.

dat er tegels los liggen. De status op 4 februari van deze melding is: "Geregistreerd bij gemeente". Drie dagen eerder meldde iemand op *verbeterdebuurt.nl* dat een straatlantaarn in het Vondelpark niet brandt. Op deze melding volgt 2 weken later een reactie van "crayonrozijn" die er op wijst dat een melding over een niet brandende lantaarnpaal gedaan moeten worden via de app 'amsterdam.nl'. Ook van deze melding is de status: "Geregistreerd bij gemeente".

Straatverlichting en klokken

Van Eeghenstraat 80, Amsterdam



Deze melding is gemaakt door: **Amsterdamer buurtverbeteraar**
De melding is gemaakt op: **04-02-2019**
De melding is gemaakt op: **14:00:00**
De melding is gemaakt op: **14:00:00**

Beschrijving

Lantaarn klopt niet. Lantaarn in VONDELPARK overtuigd brandt en lantaarn van wegbeheerder aan de verkeerskant. Het moet beter worden bijgehouden. De lantaarn heeft het brandpunt en uitgang stomt uit het licht. Het brandpunt is niet geluid. Melding was niet mogelijk omdat de lantaarn in het verleden niet meer heeft.

Reacties

De laatste melding laat een aardig trekje van *verbeterdebuurt.nl* zien, namelijk dat je op meldingen kunt reageren. In dit geval een behulpzame reactie die ik echter niet heb kunnen opvolgen: ik ken geen applicatie *amsterdam.nl*. Wel leidt de website *amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/melding-openbare-ruimte-en-overlast* mij naar het nieuwe gemeentelijke meldpunt, de opvolger van MORA. En als je daar een niet brandende straatlantaarn

wil melden, krijg je een kaartje te zien met alle lantaarnpalen. En dat is een vooruitgang, want voorheen moest je kapotte lantaarnpalen per telefoon melden en dan het nummer ervan opgeven.

Intussen is het de vraag of het melden van ongerechtigheden zin heeft. Weliswaar staat onder de meeste meldingen op *verbeterdebuurt.nl* dat ze bij de gemeente geregistreerd zijn. Maar is er ook iets mee gedaan? Is het asfalt op de Stadhouderskade gerepareerd? Branden de lantaarns in het Vondelpark weer? Daar staat niets over op de verschillende sites. *Verbeterdebuurt.nl* meldt over Amsterdam: "Meldingen per maand: 3234, oplossingen per maand: 321". De Fietsersbondversie vermeldt 11 meldingen per maand en 1 oplossing. Via *amsterdam.nl* is geen informatie te vinden over het lot van de meldingen.

Dat is jammer, maar is het niet nog teleurstellender dat nauwelijks 10% van de meldingen tot een oplossing leiden. Een resultaat dat je de lust beneemt om een melding te doen. Maar klopt dat ook? We zullen het navragen bij de gemeente, maar vrezen dat daar geen score van wordt bijgehouden. Ook eigen ervaringen stemmen niet optimistisch. Daarom bij deze een oproep aan de lezers. Hebt u wel eens van een van de genoemde meldpunten gebruik gemaakt om een melding te doen? Meldt uw ervaringen aan fietsersbond@amsterdam.nl

Johan Kerstens

Alternatieve routes: 'comfortabel' naar DAM en Centraal Station

Het is druk in het Centrum. Op de schaarse doorgaande fietsroutes zitten fietsers, voetgangers en leveranciers elkaar te vaak in de weg. De gemeente wil de druk verminderen.

Het is druk in het Centrum. Op de schaarse doorgaande fietsroutes zitten fietsers, voetgangers en leveranciers elkaar te vaak in de weg. De gemeente wil de druk verminderen.

De Haarlemmerstraat en de Hoogstraten staan in de Agenda Autoluw te boek als 'stadsstraten met te weinig voetgangersruimte'. Ze zijn druk met fietsers, voetgangers en auto's, wat leidt tot irritaties en conflicten. De gemeente bekijkt hoe op korte termijn de omstandigheden verbeterd kunnen worden en denkt aan kleine ingrepen in overleg met bewoners en ondernemers.

Een van de maatregelen behelst een proef om doorgaande fietsers te verleiden andere routes te nemen. Dus werden in februari fietsers nabij het Westerpark en het Mr Visserplein met vrolijke, groene borden 'Comfortabel naar CS en de Dam' gewezen op het bestaan van routes langs de Van Diemenstraat en over het Muntplein.

Schiet nu de gemeente z'n doel niet een beetje voorbij? Op z'n minst wordt de schijn gewekt dat na de auto's nu ook de fietsers onwelkomte gasten zijn. Zullen fietsers zich

überhaupt laten verleiden tot omrijden? De omwegen zijn niet bepaald uitnodigend, met auto's, verkeerslichten en lange wachttijden.

De Fietsersbond verwacht dat alternatieve routes ten minste veilig, comfortabel en snel zullen moeten zijn, voordat men zich vrijwillig rond het Centrum laat sturen. We zijn daarom benieuwd naar de resultaten van de proef. Het verbeteren van de drukke straten zelf is ook altijd nog een mogelijkheid. Om voor voetgangers het oversteken in de Haarlemmerstraat te vereenvoudigen, worden bijvoorbeeld steunpunten aangelegd mede op advies van de Fietsersbond.

Tekst en foto: Jan Pieter Nepveu

Oproep

Is het een goed idee om de fietsdrukte te spreiden? Vermijd jij wel eens drukke fietsroutes? Waar en welke alternatieven kies je dan? Laat het weten via amsterdam@fietsersbond.nl.



Relaxte routes: alleen voor senioren?

'Creëer rustige routes zonder nare randjes, goten of paaltjes, om zo senioren een veiliger en prettiger fietstocht te bieden.' Dat is de doelstelling van het project 'Relaxte Routes door de stad', geïnitieerd door de gemeente.

Bedenkers van de relaxte routes zijn Marjolein de Lange, deskundige (fiets)verkeer en betrokken bij Fietsersbond Amsterdam, en Karin Broer, fietsdocent en journalist voor o.a. de Vogelvrije Fietser. De gemeente heeft hen gevraagd het idee uit te werken en ze stelden drie mooie routes samen, inclusief een lijst met verbeterpunten op.

Op een door de gemeente Amsterdam georganiseerde klankbordbijeenkomst zijn vooral Amsterdammers van 60 jaar en ouder en bijna allemaal lid van de Fietsersbond aanwezig. Opvallend: vrijwel iedereen blijkt nog op een ongemotoriseerde fiets door de stad te rijden. De meesten hebben ook een tourfiets. Fitte senioren kortom. Dat er aan veilige routes behoefte bestaat wordt bij de opening van de bijeenkomst al duidelijk: 2 deelnemers hebben zich afgemeld wegens een fietsongeluk.

De drie tot nu toe uitgedachte routes lopen door zuid (globaal vanaf de Amstel naar het Amsterdamse bos), door west (van Geuzenveld naar de Brouwersgracht met een paar niet zo relaxte kilometers ter hoogte van de Markthallen) en door oost vanaf het Entrepotdok naar IJburg. Het zijn mooie routes die jammer genoeg alleen maar met elkaar te verbinden zijn door toch weer een stukje door de drukte te gaan. 'Helaas, in de gordel '20-'40 wordt relaxt fietsen steeds lastiger,' vertelt de programmamanager verkeersveiligheid van de gemeente.

Wat misschien gaat helpen is dat de gemeente ook bezig is met een Groennet: fietsroutes langs groen en water, waar het relaxt fietsen is, of moet worden. Nadat de routemakers foto's hebben laten zien van al het schoons dat er op de routes te zien is, tonen ze de hindernissen die verwijderd of aangepast zouden moeten worden om de routes veiliger te

maken. De foto's van onbegrijpelijk gepositioneerde paaltjes en andere obstakels wekken in de zaal de nodige hilariteit. Soms is een obstakel zo gevaarlijk dat er een ander obstakel voor is gezet om verkeersdeelnemers te waarschuwen voor het naderend onheil.

Het publiek krijgt papier en stiften en wordt uitgenodigd de voorstellen te verbeteren. De meeste aanwezigen kennen de locaties en de vreemde obstakels goed, en komen met interessante oplossingen en aanvullingen. Zelf ben ik een warm voorstander van relaxte routes: hoe meer, hoe beter. Maar een vraag blijft bij mij hangen. De projectleider van de gemeente vertelt dat zich bij de ernstige fietsongevallen in Amsterdam twee pieken voordoen: bij senioren, en bij jongeren van 15-25.

Waarom richt dit project zich dan vooral op de oudere fietser? Ook ouders die hun kinderen met de fiets naar school brengen en fietsforensen zullen blij zijn met relaxte routes. Bovendien ontlasten deze routes het drukke hoofdnet. Amsterdam zal pas echt fietsvriendelijk zijn als fietsers van alle leeftijden zich veilig per fiets door de hele stad kunnen bewegen. De relaxte routes zijn een mooi begin.

Johanna Kroon



De uitgewerkte relaxte routes (oranje)

De fietsen van ...

... de Amsterdamse schrijver en documentairemaker **Dirk Jan Roeleven**. De fiets is voor hem een belangrijke bron van inspiratie.

De fiets waarop Roeleven door de stad crost is een Gazelle van meer dan twintig jaar oud. "Hiervóór had ik een Amerikaanse fiets, een Mongoose," zegt hij. "Die is helaas gestolen in de Marnixstraat. Jacco Jan Leeuwangh, ooit wereldrecordhouder op de 1500 meter schaatsen, vond dat zielig voor me. Ik mocht de Gazelle voor een klein bedrag van hem overnemen." Het was een mountainbike; niet zo handig in de stad. Dus verving hij de voorband door een die nauwelijks profiel heeft, en koos hij voor een achterband die breed maar niet geribbeld is: "Mijn fiets is heel erg rock-'n-roll. Hij zit slecht in de lak maar rijdt als een trein."

Dwangneurose

Ook als schrijver en filmmaker vindt Roeleven inspiratie bij de fiets. In zijn boek *De Nieuwe Fiets*, waarvan inmiddels de negende druk in de winkel ligt, beschrijft hij hoe hij zijn voornemen een fiets te kopen bij een Italiaanse fietsmaker, die hem ooit uit de brand hielp, gestand deed. Op deze handgemaakte Cucchietti reed hij vanuit Italië terug naar Amsterdam. "Ik heb hem Rossonero [rood-zwart] genoemd," vertelt hij. "En dat neem ik heel letterlijk. Alle onderdelen moeten absoluut 100 procent rood-zwart zijn. Er mogen ook alleen Italiaanse spullen op. Anders trek ik het gewoon niet. Je zou het een dwangneurose kunnen noemen."

In februari was Roeleven samen met singer/songwriter Stef Bos te gast bij DWDD. De aanleiding was dat Bos zich voor zijn nieuwe nummer *De Klim* had laten inspireren door een hoofdstuk uit



De Nieuwe Fiets. Een golf van bestellingen en een nieuwe druk van het boek waren het gevolg. Vandaar dat Roeleven voor dit interview met OEK, die hij als lid van de Fietsersbond graag leest, het signeren van een aantal boeken moet onderbreken.



Nieuwe helden

Voor *Nieuwe Helden*, een documentaire die ook in de bioscoop

te zien was, volgde Roeleven Team Argos-Shimano in de Tour de France van 2013. Met het Duitse sprinttalent Marcel Kittel als blikvanger wilde deze ploeg bewijzen dat je ook zonder doping hoge ogen kunt gooien in de tour. Wielerfans smulden van de successen van de ploeg, maar ook de dieptepunten van het leven in koers kregen in de documentaire aandacht.

Verleden jaar werd een nieuwe documentaire van Roeleven uitgezonden in *Andere Tijden Sport*. Dit programma ging over het leven en lijden van Gerrie Knetemann. Na een ernstig ongeluk in België ternauwernood overleefd te hebben, won 'De Kneet' twee jaar later de Amstel Gold Race. "Ik ben vandaag de gelukkigste mens op de wereld," snikte de populaire Amsterdammer live op tv.

Als een tijger

Terug naar Dirk Jan Roeleven als een van de duizenden die dage-

lijks door Amsterdam fietsen. "Ik fiets als een tijger," zegt hij. "Mijn tactiek is zo min mogelijk remmen en anticiperen op het verkeer om me heen. Dat vind ik geweldig." Zelf aan zijn fietsen sleutelen doet hij niet. Voor zijn racefiets gaat hij naar Ger Bikes in Betondorp. Als er aan zijn stadsfiets iets moet gebeuren, heeft hij weer andere adresjes: "Moes, van Nirifak op het KNSM-eiland, zit vlakbij, en Theo, bij het Rapenburg, is de tovenaars van de stalen fiets. Die heeft nog lekkere Italiaanse koffie ook!"

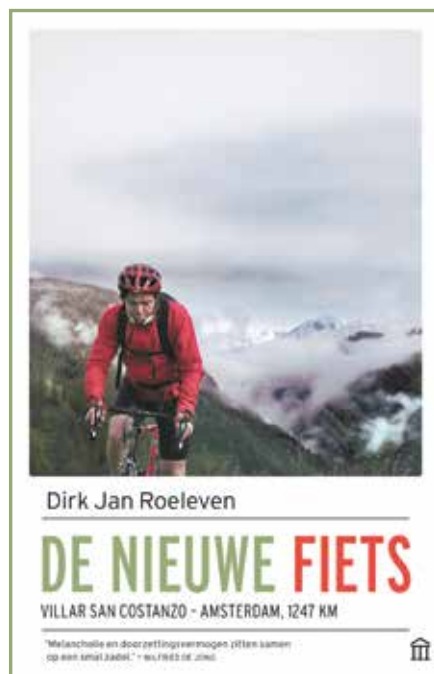
Wat zou er volgens Roeleven beter kunnen voor de Amsterdamse fietser? "Als ik het voor het zeggen had, telde mijn verkiezingspamflet

twee belangrijke punten. Eerst zou ik de IJ-tunnel onderhanden nemen. Van de twee banen per rijrichting zou ik er een voor fietsers reserveren. Ten tweede zou ik ervoor zorgen dat er nog veel meer fietsstraten komen met rood asfalt. Een geweldige uitvinding."

De Nieuwe Fiets: Atlas Contact, ISBN 9789046706763, € 15

Op NPO start:
Nieuwe Helden - In het Hart van de Tour
Gerrie Knetemann – de dood & de gladiolen

Terri Kester



Blijven plakken

In Weesp wist ik het zeker: er zaten niet steeds meer hobbels en kuilen in het wegdek. Mijn achterband liep leeg. Te voet ging ik verder, op zoek naar een fietsenmaker. Ooit hebben ze in Weesp een fiets van me geknipt, omdat er in de wijde omtrek van 't station opeens geen fiets meer op straat mocht staan, terwijl je daar overal gratis een auto mocht parkeren. "Ja, mevrouw", zei de man op het politiebureau, "wij gaan met onze tijd mee". Maar kom, dat was een halve eeuw geleden. Niet boos blijven op Weesp.

Het stadje lag er schattig bij, in de ochtendzon. Leuke winkeltjes, maar geen fietsenmaker. Tenslotte vond ik er een, aan de rand van het centrum. "Nee, mevrouw, banden plakken, dat doen wij niet meer". "Maar wat doen jullie dan met een lekke band?" "Die gooien wij weg. Wij leggen alleen nog maar nieuwe banden om." Hij verkocht wel solutie en plakkers, en ik mocht zijn bandenlichters lenen.

Er reden daar zoveel auto's langs dat ik het gaatje niet kon horen. Ik vroeg om een bakje water. Hij had geen bakje. Maar wel een emmer", riep een jongen die achterin de zaak stond. Ik kreeg een emmer water. Zo kwam alles toch nog goed. Ik stapte weer op de vouwfiets, reed voor de noordenwind uit naar Hilversum – in plaats van een E-bike te kopen laat ik me duwen door de wind; dat kan, in een land met veel stations en weinig haarspeldbochten - en nam vandaar de trein naar huis.

Het heerlijke Centraal Station. De prachtige nieuwe fietstunnel. En dan de plek die ze 'Shared Space' noemen, terwijl er een pont leegloopt. Daar kijken mensen naar elkaar, en niet in hun telefoon. Het geeft een heel stuk bewustwording. En verder naar huis, langs drie fietsenmakers die hopelijk blijven plakken en niet met hun tijd meegaan. De rijkdom van fietsstad Amsterdam.

Aleida Leeuwenberg

Fietsen tijdens sail

Onze afdeling wil graag een activiteit rond SAIL organiseren. Te denken valt aan het uitzetten van een route langs het Noordzeekanaal naar plekken waar de intocht van de schepen goed te zien is. Dat biedt de Fietsersbond de gelegenheid om wenselijke fietsroutes onder de aandacht te brengen. Wij zoeken vrijwilligers die het leuk vinden om mee te denken over het organiseren van dit evenement.

Aanmelden bij Gemma Kenter, vrijwilliger Fietsersbond in Amsterdam Noord: ggkenter@gmail.com

Station Lelylaan: nieuwe fietsenstalling en betere bereikbaarheid

De gemeente Amsterdam wil het gebied rond Station Lelylaan ontwikkelen tot de Poort van West. Doel is om het trein- en metrostation beter aan te laten sluiten op de vervoerwijzen waarmee reizigers naar het station komen, waaronder de fiets.

Blikvanger van het project wordt een nieuwe, overdekte fietsenstalling met 3500 plaatsen. De stalling wordt gebouwd onder de trein- en metroviaducten, tussen de huidige stationshal en het busstation. De ingang komt aan de zuidkant, richting Schipluidenlaan. Over deze stalling is al jarenlang gesproken. De Fietsersbond is blij dat er nu geld voor is. In de stalling komen, zoals ondertussen gebruikelijk is, aparte vakken voor brede fietsen.

De gemeente kijkt ook naar de omringende fietspaden. Een belangrijke verbetering is een rechtstreeks fietspad vanaf de noordzijde van de Lelylaan naar de Comeniusstraat. Daarmee wordt de Jacob Geelbuurt goed bereikbaar. Wel blijft de oversteek van de drukke Comeniusstraat een probleem. Vrijliggende fietspaden langs de Comeniusstraat zijn volgens de Fietsersbond zeer nodig.

Beide fietsoversteeken van de Lelylaan blijven bestaan. Vanuit de oostelijke oversteek richting fietsenstalling stelt

de gemeente 'shared space' voetganger/fietser voor. Dat is zowel aan de oost- als aan de zuidzijde van de fietsenstalling. De Fietsersbond wil hier nader onderzoek naar doen. Aan de oostzijde lijkt gedeelde ruimte acceptabel. Maar aan de zuidzijde, waar de in/uitgang van de fietsenstalling en de looproute busstation-treinstation elkaar kruisen, kunnen conflicten ontstaan tussen fiets- en voetgangersstromen. Wij verwachten dat daar een fietspad in rood asfalt voor meer veiligheid zorgt.

Wij hebben de gemeente suggesties meegegeven voor verdere verbeteringen, zoals het herstel van fietspaden in de Jan Tooropstraat, het creëren van een directe aansluiting op het tweerichtingsfietspad langs de Wittgensteinlaan en een verbreed tweerichtingsfietspad richting Johan Huizingalaan. Het definitieve plan is waarschijnlijk eind 2020 gereed. Dan gaat in 2021 de schop in de grond.

Frans van der Woerd



Foto: MVK

Dat was een makkie!

De foto in OEK 107 leverde een tiental reacties op, waarvan slechts eentje met het goede antwoord: de parkeerplaats voor fietsen in de duinen nabij Castricum. In nummer 108 keerden we terug naar de stad, wat een hausse aan reacties opleverde: allemaal goed!

Elbert van Duijkeren verwoordde het vanuit Tsjechië (!) zo: *Was de vorige prijsvraag wellicht wat (te) moeilijk voor een geboren Amsterdammer, deze keer wat te eenvoudig. Herkende de Lijnbaansgracht meteen en met hulp van Google Maps zag ik snel dat de fietsen uit die gracht op de hoek met de Rozengracht, links, werden gevist. Karin de Bruin* reageerde euforisch: *Hoera, ik herken een keertje iets. Dirk van der Woude* maakte van de gelegenheid gebruik om zijn waardering uit te spreken: *En alle dank en complimenten voor weer een mooie en lezenswaardige OEK!*

Andere inzenders wisten interessante weetjes over de panden op de achtergrond te vermelden. Zoals **Klaas Bij**: *Rijwielhandel "Lowie" was hier (op nummer 118) gevestigd.* En ook **Nicole de Rop**: *volgens mij heeft er in het pand met de rode deuren vroeger de Manna gezeten, dat was een biologische winkel.* **Prateeksha Bouma** heeft oog voor

detail: *De rode pui is inmiddels wit geschilderd. Ook Nussy Willems, OEK bezorger in de buurt en dus heel sportief afzag van mededinging, heeft oog voor kleur: Zag dat de foto gedateerd is: de rode deuren bij het pand 118 zijn inmiddels wit.* Aan het geheugen van **Fons Verbraaken** blijkt niets mis: *Alweer 20 jaar geleden dat ik daar regelmatig, over de Marnixstraat, langsfietste. Toch herkende ik het direct.* Voor **Karla Hes** was het een thuiswedstrijd: *Wij fietsen daar vaak langs!* En het was **Ineke** die de zwaarte van de zoektocht het beste verwoordde: *Dat was een makkie.* **Aleid van Wifferen** gaf naast de goede oplossing nog een verkeerskundige reactie: *In de rubriek Opgeloste knelpunten noemt u de paaltjes bij de Pontsteiger. Fietsers die door de Van Diemenstraat fietsen, moeten 2 x voor verkeerslichten wachten. Veel fietsers gaan richting Centraal Station. Die moeten bij het Barentszplein weer 2 keer wachten,*

dus totaal 4 keer!

In aanwezigheid van enkele onpartijdige redactieleden is tijdens een vergadering de loting verricht. Op het winnende briefje prijkte de naam van **Prateeksha Bouma**. Zij heeft inmiddels de regiokaart ontvangen, gefeliciteerd!

Voor deze OEK hebben we het maar even wat moeilijker gemaakt. En wat verder weg van de periferie, om lezers die niet in het centrum fietsen meer kans te geven. Waar is de rotonde, welke volgens de deskundigen der afdeling op dit punt bewust van een ruime ronding is voorzien om overstekende voetgangers op het zebrapad niet af te schrikken, gesitueerd?

Stuur je oplossing, mét persoonlijke noot is natuurlijk leuk, naar oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl Succes!

Marcel van Kempen



Foto's: MVK



WATERBA

Regen is goed voor de plantjes, maar plassen kunnen uitgroeien tot onwelkome knelpunten voor fietsers. En niet alleen de plassen op onze paden: die op de ernaast gelegen rijbaan vormen een potentieel voor een nat pak. De gemeente is zich bewust van dit waterballet, raadslid Jan Bert Vroege





ALLETEN

(D'66) strijdt al langer voor drooglegging en wethouder Dijkstra kondigde deze zomer een aanpak aan. Tot die tijd blijft het behelpen, alhoewel het ook mooie plaatjes kan opleveren...

Fotografie: Marjolein de Lange





Kalkmarkt



Eilandenboulevard

Opgeloste knelpunten

Centrum

Tegenover de Kalkmarkt langs de Prins Hendrikkade ligt precies in de fietsbaan een verhoogd steunpunt. Wie niet oplette, knalde er bovenop. Een rood-wit hek werkt als oplossing.

De vernieuwde Eilandenboulevard bij de Oosterkerk is naar beste kunnen ontworpen als een onoverzichtelijk verblijfsgebied. Daardoor waren overstekende fietsers niet altijd bedacht op voortrazend verkeer. De aanwijzing 'opletten' in het wegdek is bedoeld als oplossing.

De ventweg langs de Prins Hendrikkade tussen Waalseilandsgracht en Oude Schans is voortaan een tweerichting fietspad. De situatie was daar onhoudbaar geworden door de talrijke conflicten tussen automobilisten, fietsers en voetgangers. Het is een tijdelijke uitvoering - daarom geen asfalt - die vooruitloopt op de definitieve reconstructie van de Prins Hendrikkade. Auto's kunnen niet meer parkeren op de ventweg en het laden en lossen gebeurt nu langs de rijbaan.

Zuid

De Hobbemakade tussen de Ceintuurbaan en Stadionweg is heringericht. Er zijn brede fietspaden gekomen, met ruime opstelruimtes en een veilige linksafslag naar de Van Hilligaertstraat. De oversteek

bij de Gerard Terborgstraat is verbeterd dankzij een steunpunt. De oversteek bij de Reijnier Vinkeleskade heeft geen steunpunt gekregen maar vanuit de Vinkeleskade kan je fietsen naar de kruising en oversteken bij de verkeerslichten.

West

De verkeerslichten langs de Postjesweg bij de Kinkerbrug, Baarsjesweg en Witte de Withstraat zijn verdwenen. Daardoor wacht je niet meer eindeloos met z'n allen op een smal strookje naast de auto's. De nieuwe oversteek vanaf de Baarsjesweg is voorzien van ronde verhogingen tegen auto's die willen afslaan naar de Baarsjesweg. Overigens zijn er veel fietsers die deze oversteek niet gebruiken maar een eigen vrije weg kiezen.

Op de Overtoomsesluis hebben fietsers die vanaf de Baarsjesweg naar de Amstelveenseweg willen, een eigen opstelplek gekregen. Officieel zijn ze tegen de richting in over de brug komen aanfietsen, maar dat gebeurt al jaren. Voor een volwaardig tweerichting pad op de brug is onvoldoende ruimte. Desondanks is de rode fietsloper er iets verbreed. Nog beter zou het zijn als je gewoon kon oversteken bij de Baarsjesweg en Sloterkade.

Postjesweg



Overtoomsesluis





Haarlemmerweg-Admiraal de Ruyterweg

Op de kruising Admiraal de Ruyterweg met de Haarlemmerweg zijn fietsers een paar jaar geleden de westelijke oversteek kwijt geraakt. Daardoor is de oostelijke oversteek erg druk geworden. Er is nu extra opstelruimte gecreëerd en de groenfases van de twee opvolgende verkeerslichten in zuidelijke richting zijn beter op elkaar afgestemd. Maar het zijn slechts doekjes voor het bloeden.



Meibergdreef

Zuidoost

De Meibergdreef ter hoogte van het AMC is versmald, eenvoudig met betonnen blokken. Voortaan kunnen fietsers en voetgangers de Meibergdreef makkelijker en veiliger oversteken. De versmalling gaat zelfs de bocht om tot in de Paasheuvelweg, zodat ook deze makkelijker valt te kruisen.

Nieuwe knelpunten

Nieuw-West

De reconstructie van de Haarlemmerweg heeft voor fietsers slecht uitgepakt bij de Radarweg. De westelijke tweerichting oversteek is opgeheven en daarmee ook de korte verbinding met de Brettenroute naar Spaarnwoude en Haarlem. Je moet nu langs de oostzijde van de Radarweg en kan pas linksaf bij de Arlandaweg (drie extra oversteken!). De voormalige fietsbrug naar de Fornebukade is alleen nog bestemd voor voetgangers. Doordat het fietspad is verlegd, gaat het niet meer gestrekt naar de Burgemeester Fockstraat. Het zigzagt via de snelle (brom)fietsroute langs de Haarlemmerweg, wat leidt tot voorspelbare conflicten.

Oost

In OEK 107 werd gerept over een mooie, nieuwe fietsverbinding tussen Sciencepark en de Indische Buurt.

Haarlemmerweg-Radarweg



Gebruikers plaatsen evenwel kritische kanttekeningen. Het pad vanaf de MacGillavrylaan de dijk op is steil en wordt in het midden plotseling nog veel steiler, wat de stijging onaangenaam maakt. De kruising van de fietspaden op de dijk is lastig en onoverzichtelijk.

Zuid

Op tal van plekken (o.a. Westlandgracht, Beethovenstraat, Stadionweg, Olympiaplein, Eerste Jan Steenstraat) zijn opeens nieuwe rekken neergezet. Zo te zien klemmen ze niet goed om het voorwiel, waardoor veel fietsen scheef hangen en voorwielen kapot gaan. Fietsen met de meest gangbare wielen hangen eigenlijk allemaal scheef.

Jan Pieter Nepveu

Foto's: Dick de Jongh, Marjolein de Lange, Saar Muller, Jan Pieter Nepveu

Fietsenrek Zuid





Niet omkijken

Als ik een kat voor het raam zie zitten, stap ik dikwijls van mijn fiets om even gedag te zeggen. Loopt er een kat op straat, dan trap ik op mijn rem, en als het even kan haal ik hem aan. Of het nu druk is in het verkeer of niet, ik maak hiervoor graag een noodstop.

Ook kijk ik vervolgens nog even achterom om heel sentimenteel naar zo'n beest te zwaaien. De meeste katten kijken me dan aan alsof ze willen zeggen: wat moet dat mens van me, ik zit hier gewoon, nou én? En die arrogante blik maakt me dan weer aan het grinniken.

Stel je eens voor dat jij een wandeling maakt door de buurt en er komt ineens al kwelend een reusachtige verschijning op je af: "Lekker aan de wandel? Wat heb je een prachtige paardenstaart op je hoofd, kom eens hier lekker ding?" Dat zou toch veel weg hebben van een me too kwestie?

Gelukkig zijn er ook katten die mijn aandacht wél waarderen. Zo loopt er een bij mij in de straat die altijd opgetild en geknuffeld wil worden. Zodra ze me ziet komt ze al miauw zeggend op me af. Dan pak ik haar eventjes op en druk mijn neus in haar lekker ruikende vacht. Even is het dan alsof de wereld om me heen vervaagt en ik daar heel alleen gelukkig sta met mijn Bella.

Gisteren gebeurde dit ook, en nadat ik haar weer op de grond had gezet, de haartjes nog kriebelend in mijn neus, stapte ik op de fiets op weg naar een etentje. Even keek ik nog achterom. En toen maakte ik een smak met mijn fiets.

Eerst begreep ik niet hoe ik vanuit het niets zomaar kon vallen en zat beduusd op de grond. Was het een rukwind geweest, dan had ik het vast wel voelen aan komen, of had ik misschien een black out gehad?

Door de jaren heen ben ik wat minder impulsief geworden en zeg tegen mezelf dat ik op het verkeer moet letten. Niet op rondlopende katten! Maar nu, in mijn eigen rustige straat, waar kat en kind nog enigszins ongestoord op de weg kunnen lopen, kwam dan toch die smak.

En het was helemaal mijn eigen schuld. Gelukkig kwam er al die tijd geen auto aan.

Sindsdien fiets ik nu als een oud geblesseerd dametje voorzichtig over straat. De schrik zit er goed in. Dus kijk niet om naar een kat terwijl je aan het fietsen bent. Hoe belangrijk dat op zo'n moment ook lijkt.

Floor Fagel

Postvak in

Oek 108: krijstreep

Ik vind dat eigenaren van fietsen buitengewoon slordig en zelfs op onfatsoenlijke manier hun fietsen parkeren. Met de gedachte: ik moet hier zijn dus wordt hier mijn fiets geparkeerd. Ik zou willen dat de handhavers in Amsterdam véél meer fietsen verwijderen die maanden lang staan te roesten en geen ruimte geven voor andere fietsers. Buiten het artikel heb ik met genoegen ons lijfblad gelezen.

A. Hammacher

Wij zijn het volledig met je eens dat er gehandhaafd moet worden op het verwijderen van fietswrakken en fout en/of gevaarlijk en hinderlijk geparkeerde fietsen. Wel ontvangt de Fietsersbond af en toe klachten, waarbij handhavers verweten wordt dat ze niet rechtmatig gehandeld hebben. De krijstreepmethode is in ieder geval discutabel. Daar ging het artikel over. Wij zijn in gesprek met de gemeente om tot betere methodes te komen.

Vervelende randjes

Ik ben gevallen met de fiets bij het Rijksmuseum, gemeen hardstenen stoeprandje, ik dacht dat het op gelijke hoogte was met de straat, maar nee, paar centimeter dus, ging pontificaal zijdelings plat! Beetje geblutst en geschaafd en een paarse hand en nu twee dagen later ontzettende spierpijn! En enorm geschrokken. Dit is niet de eerste, maar de zoveelste keer dat een fietser valt op een van de hardstenen randjes, vooral als ze nat zijn. En onder het Rijksmuseum is het ook nogal donker. Is hier nu niet eens actie tegen te ondernemen? Hebben jullie ideeën?

Margreet Verboog

Er worden nog wel stoepranden toegepast, maar niet meer van glad natuursteen. Dit blijkt uit een stuk van de raadscommissie Wonen en Bouwen van 20 november 2019: 'De standaard schreef voorheen hardsteen voor, dat is nu aangepast naar graniet. Dit omdat de praktijk heeft uitgewezen dat de hardstenen banden glad kunnen worden na verloop van tijd.'

De redactie

De gehandicapte fietser

Ik heb een fysieke beperking en heb daarom in mijn woonplaats Amsterdam een gehandicapten parkeerkaart. Maar de stad is eigenlijk niet te enteren met een auto, files en omleidingen maken mijn reistijd zo lang dat ik geen energie overhoud voor mijn daadwerke-

lijke doel. Na lang sparen heb ik mij een elektrische fiets kunnen aanschaffen. Maar nu mogen fietsen alleen nog in de daartoe aangewezen vakken geparkeerd worden. Over het algemeen zijn die vakken vol en niet voorzien van meubilair om mijn fiets aan vast te zetten. Mijn fiets is voor mij enorm kostbaar en diefstal kan ik niet riskeren. Het komt er vaak op neer dat ik toch een heel eind moet lopen naar mijn doel als ik een geschikte parkeerplaats heb gevonden. Dat is door mijn handicap helaas een enorme horde. Op deze manier is Amsterdam voor mij een onneembare vesting geworden en dat terwijl het mijn woonplaats is! Willen jullie de gehandicapte fietser bij de gemeente onder de aandacht brengen?

Roos Teijken

Het door jou genoemde probleem is bij ons in algemene zin bekend: er zijn te weinig voorzieningen voor fietsparkeren en deze zijn niet altijd goed toegankelijk of liggen te ver uit elkaar. In ons volgend overleg met de gemeente zullen we dit in ieder geval aankaarten.

Opzegging

De reden van mijn opzegging is misschien wel deze: ik erger me verschrikkelijk aan fietsers in Amsterdam. Jullie doen je best om het voor fietsers zo plezierig mogelijk te maken (dank hiervoor), maar een groot deel van de fietsers houdt zich niet aan regels. Het trottoir is fietsgebied geworden (lastig als je je voordeur uitstapt) en een rood licht bestaat vaak niet, want appent en wel rijdt men door rood licht, zonder licht op de fiets. Misschien wordt het tijd eens een nummer te besteden aan de "hufter" op de fiets.

K.A. Busink-Steketee

Dank voor uw mooie woorden over ons goede werk en spijtig dat u de bond en dus ook onze afdeling verlaat. De asociale fietser is voor ons helaas een ongrijpbaar fenomeen, ervan uitgaande dat de leden zich veelal wél aan de regels en het fatsoen houden. Wij zijn geen opvoeders en hebben het al druk genoeg met andere fietsvraagstukken. Het is een beetje zoals de leraar van tegenwoordig, die je ook niet verantwoordelijk kunt houden voor het feit dat zijn leerlingen gewapend naar de les komen. Met een hele OEK voor de hufter doen we dit personage teveel eer aan. Maar wij zullen waakzaam blijven en erover publiceren wanneer mogelijk, zoals bij deze.

Kinkerstraat krijgt nieuw profiel

Begin dit jaar presenteerde stadsdeel West twee inrichtingsvarianten: een Fietsstraat en een Stadsstraat. Aan Amsterdammers werd online om advies gevraagd. Driekwart van de bijna duizend stemmers koos voor de Stadsstraat. Als wij móeten kiezen, heeft dit ook onze voorkeur, maar wij verzochten tevens een fietspad-variant van de Stadsstraat te onderzoeken.



Ooit was het echt ellendig fietsen in de Kinkerstraat. Fietsers moesten hun weg vinden tussen trams en rijdende en (fout) parkerende auto's. Dat was gevaarlijk, onaangenaam en vaak was er zelfs geen doorkomen aan. Toen er begin jaren '90 op het middendeel van de Kinkerstraat éénrichtingverkeer voor auto's werd ingesteld, kwam er ruimte voor vrijliggende fietspaden. Dat was een verademing ook al was het fietspad stad-in tamelijk smal (1,8m) en liep het vlak langs de arcade. Ook de tram profiteerde, met een vrije trambaan had hij immers veel minder oponthoud.

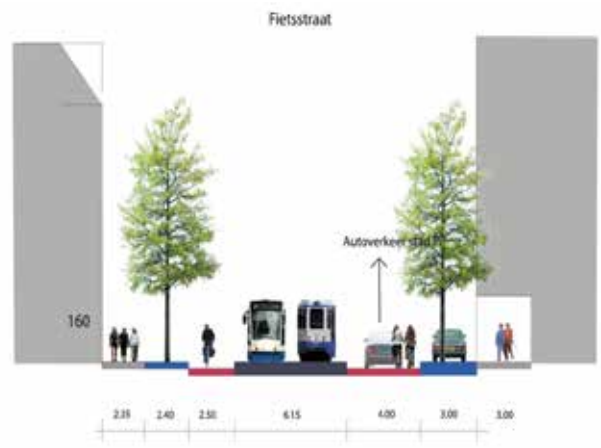
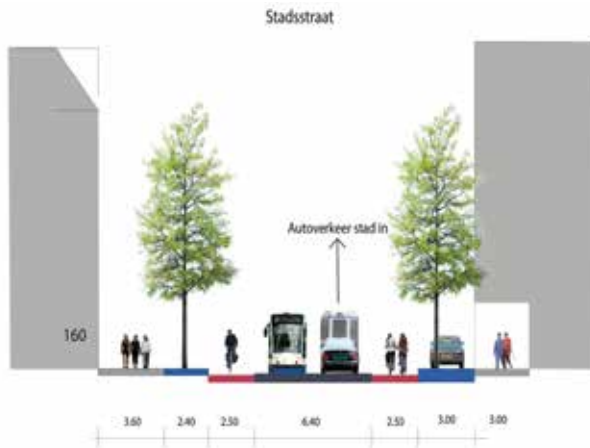
Intussen wordt er in de stad nu zoveel gefietst dat het begint te knellen, vooral op de krappe fietspaden zoals



die van de Kinkerstraat. Het gebrek aan ruimte wordt nog versterkt door de gestage toename van allerlei nieuwe grotere voertuigen op het fietspad. De nieuwe plannen voor de Kinkerstraat beloven meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Hoe zit dat precies?

Fietsers stad-uit krijgen in beide varianten een fietspad van 2,5m breed, 65cm meer dan nu. Fietsers stad-in delen in variant Fietsstraat een 4m brede baan met auto's. In de variant Stadsstraat is er een fietsstrook. Auto's rijden dan op de trambaan. In beide varianten zijn er servicestroken voor parkeren, laden + lossen, bomen en stoepen.





De Fietsersbond vindt variant Stadsstraat de beste van deze twee opties. De 4m brede baan van de Fietsstraatvariant is te krap voor de te verwachten drukte. Auto's kunnen niet of nauwelijks fietsers voorbijrijden. Daardoor zullen langzamere fietsers zich opgejaagd voelen, en snellere fietsers worden opgehouden. De Fietsstraatvariant biedt bovendien minder ruimte voor voetgangers. We zijn blij dat de Stadsstraatvariant een ruime meerderheid van de stemmen kreeg.

Maar we zouden ook graag zien dat er ook een Stadsstraatvariant wordt onderzocht waarbij de fietsstrook en de voorzieningenstrook zijn omgewisseld. Met een fietspad in plaats van een fietsstrook dus. In die variant hebben fietsers geen gevaar van (fout)parkeren te

duchten, waar de Kinkerstraat vroeger zo berucht om was. Voetgangers kunnen makkelijker oversteken doordat de servicestrook een middeneiland vormt tussen fietspad en rijbaan. Uiteraard moet er dan wat geschoven worden in het profiel om ruimte te maken tussen het fietspad en de arcade.

Veel on-line stemmers ondersteunden ons voorstel om zo'n variant uit te werken. De werkgroep West van de Fietsersbond heeft de projectgroep benaderd om samen de haalbaarheid van deze derde variant te onderzoeken. Meer informatie over de herprofilering is te vinden op amsterdam.nl/kinkerstraat.

Fietsersbond Werkgroep West

Nieuw: Fietsplatvorm ABC, Amsterdam Bike City

De gemeente Amsterdam schreef samen met de Vervoerregio Amsterdam vorig jaar een tender uit voor een 'Fietsplatvorm voor kennisdeling, innovatie en experiment voor de Amsterdamse regio'. Fietsersbond Amsterdam en ingenieursbureau Royal HaskoningDHV dienden samen een succesvol plan in.

Een van de projectleiders is Marjolein de Lange van Fietsersbond Amsterdam. Ze heeft voorafgaand aan het interview een Hongaarse stedenbouwkundige over het Hugo de Grootplein rondgeleid. De voormalige 'black spot' welke in 2007 van een kruispunt is omgebouwd naar rotonde, met de trambaan er dwars doorheen. "Hij kwam om inspiratie op te doen en te leren van onze aanpak. In Boedapest hebben ze met het 'Oktogon' een vergelijkbaar kruispunt, ook met trambaan. Zij willen deze veiliger en fietsvriendelijker maken en denken aan een rotonde." Er wordt dus al kennis gedeeld, met de oprichting van het Platvorm zal dit een steviger bedding krijgen. "Wij gaan de nu nogal verspreide kennis van de gemeente, Vervoerregio, fietsorganisaties en -professionals samenbrengen. Om zo verbindingen te leggen én te komen tot een digitaal kennisplatvorm, inzichtelijk voor iedereen die zich met deze vraagstukken bezig houdt.

Met het organiseren van bijeenkomsten in Pakhuis De Zwijger zullen wij ook actuele thema's ter sprake brengen, zoals 'de drukte in de stad'. En wij gaan namens de gemeente delegaties uit binnen- en buitenland ontvangen. Onze deskundigen gaan ook profiteren, want naast het uitdragen van Amsterdamse kennis, kunnen wij ook leren van bezoekers uit andere steden. Studenten, verkeerskundigen, ambtenaren en onderzoekers die zich bezig houden met fietsvraagstukken, zijn meer dan welkom." In de volgende OEK meer aandacht voor het Platvorm. Dan spreken wij met Sjors van Duren, de projectleider namens Royal HaskoningDHV, die met de organisatie van Velo-city 2017 voor een grote impuls aan kennisdeling heeft gezorgd. Twee projectleiders met veel ervaring in het realiseren van goede fietsinfrastructuur: dat kan niet mis gaan.

Marcel van Kempen

Fietservaringen in kaart gebracht

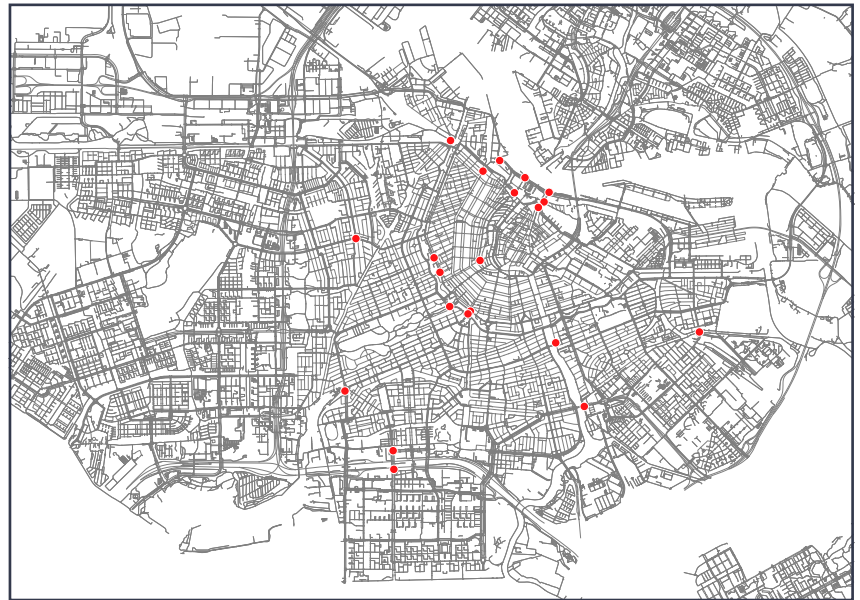
Met Ping if you care heeft de gemeente Amsterdam ongeveer dertigduizend meldingen van fietsers verzameld. De Fietsersbond Amsterdam was betrokken bij het project.

Deelnemers hadden een knop op hun stuur waarmee ze een melding konden doen over de kwaliteit van hun fietsroute. Via de gps van hun telefoon werd daar een locatie aan gekoppeld en achteraf konden ze online het onderwerp van de melding toevoegen. De gemeente gebruikt de meldingen om verbeteringen door te voeren, zoals bijvoorbeeld een betere afstelling van verkeerslichten.

Het project heeft een interessante dataset opgeleverd en voor de Fietsersbond mocht ik een verkennende analyse maken. Het zal niet verbazen dat attractieve / atmosferische areas volgens de deelnemers vooral in parken en langs het water te vinden zijn. Maar over andere onderwerpen zijn zoveel meldingen gedaan, dat ik op zoek ben gegaan naar manieren om hieruit toch een patroon te kunnen halen.

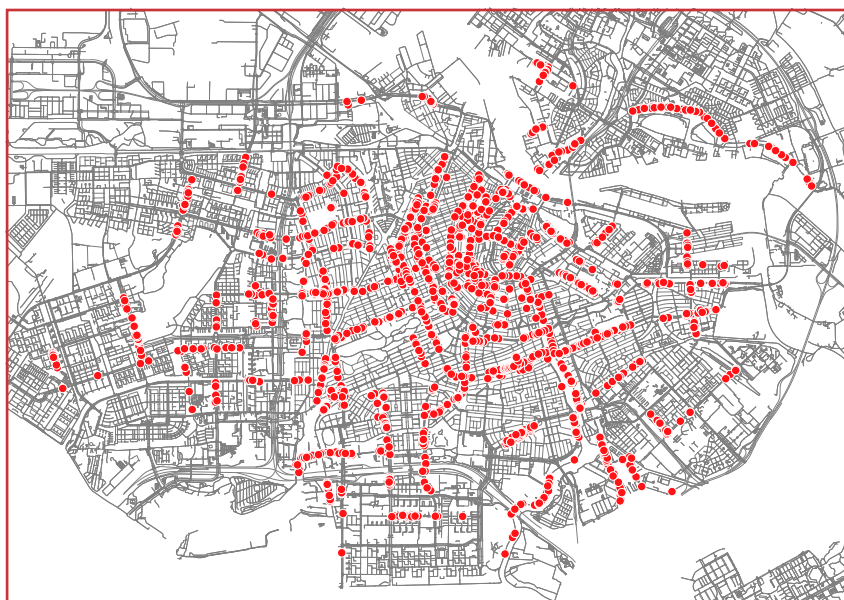
Moeilijke kruisingen

Een voorbeeld hiervan zijn de onoverzichtelijke of ingewikkelde kruispunten (limited overview en complicated crossing / intersection). Ik heb meldingen over deze onderwerpen geclusterd door een melding te nemen; vervolgens alle meldingen binnen 20 meter op te zoeken; voor die meldingen ook weer alle meldingen binnen 20 meter op te zoeken, enzovoorts. Op de kaart zie je alle clusters met meer dan 15 meldingen. Er zijn veel meldingen bij wegen met veel autoverkeer, zoals de Stadhouderskade; op plekken waar recht-doorgaand en afslaand verkeer in de knoop raken, zoals de oostkant van de Nieuwe Amstelbrug; en bij het Haarlemmermeercircuit, waar



een omstreden herinrichting voor veel klachten zorgde. Op dezelfde manier heb ik een kaartje gemaakt

over verkeerslichten waar je lang moet wachten ([too] long waiting time at traffic lights).



Slecht wegdek

De methode die ik hierboven heb gebruikt is bruikbaar om clusters rond een bepaald punt zoals een kruispunt te analyseren, maar minder geschikt om meldingen te analyseren die te maken hebben met een weg of weggedeelte. In zulke situaties kan je kiezen voor een andere aanpak, waarbij meldingen worden gekoppeld aan wegen (wat overigens minder eenvoudig is dan het klinkt). Ik heb een kaartje gemaakt met meldingen over slecht wegdek (bad road surface). Ik heb gefilterd op meldingen die zijn gekoppeld aan wegen met meer

dan 10 meldingen en meer dan 5 meldingen per kilometer. Een gevolg van deze werkwijze is dat lange straten makkelijker worden geselecteerd. Een alternatief zou zijn om

alleen naar het aantal meldingen per kilometer te kijken, maar dan zouden korte straten met slechts enkele meldingen ook worden geselecteerd. De kaart met meldingen

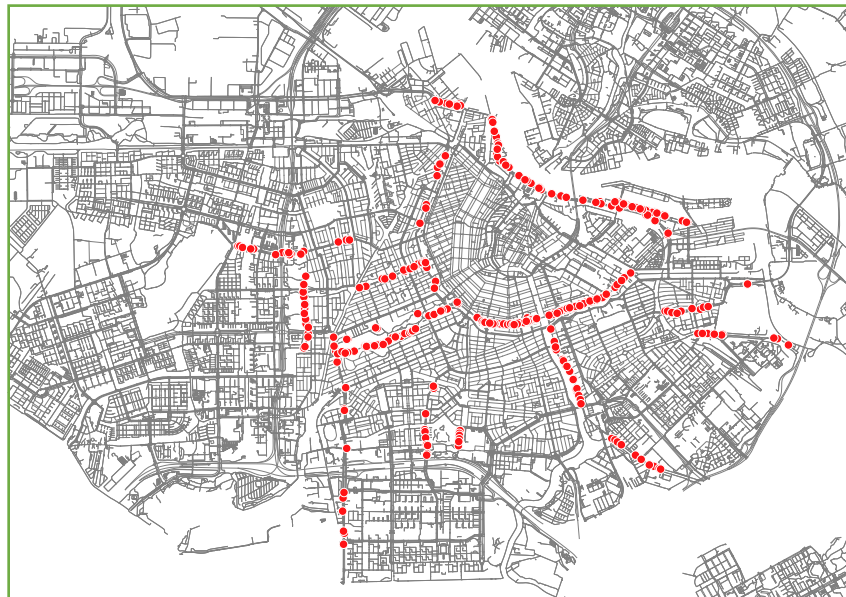
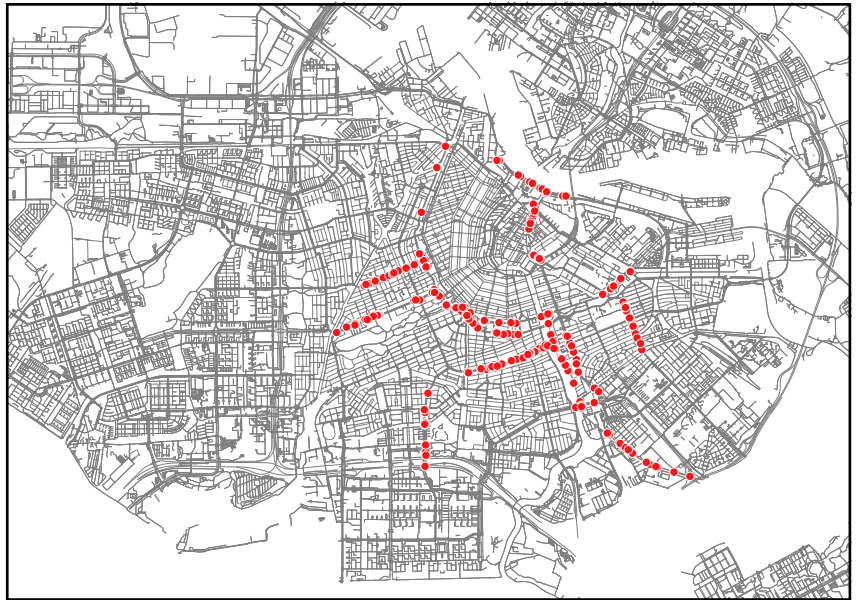
over slecht wegdek is nog steeds best een drukke kaart, maar een stuk overzichtelijker dan wanneer je alle meldingen over dit onderwerp laat zien.

Snorfiets

Met dezelfde methode heb ik concentraties van meldingen over snorfietsen op het fietspad in kaart gebracht (conflict moped on cycle path). Klachten over snorfietsen lijken veel voor te komen op doorgaande routes, al zal dat deels te maken hebben met het hierboven genoemde punt dat lange straten makkelijker door de selectie komen. Tijdens de periode waarin de pings zijn verzameld is een nieuwe regeling van kracht geworden, waardoor veel fietspaden niet meer gebruikt mogen worden door snorfietzers. Vanaf dat moment is er meteen een flinke toename van het aantal klachten over snorfietsen. In die periode waren er veel snorfietzers die de nieuwe

regel negeerden, wat voor irritatie zorgde. De toename lijkt het sterkst te zijn op fietspaden die vanaf

dat moment snorfietzervrij hadden moeten zijn.



Lekker doorfietsen

Met dit project zijn niet alleen klachten verzameld, maar ook positieve ervaringen gebundeld. Ik heb een kaartje gemaakt met routes waar je lekker kan doorfietsen (pleasant continued cycling (no stopping) en broad spacious cycle path). Volgens de deelnemers kan je lekker doorfietsen in parken, langs het water en over de Sarphatistraat, waar een fietsstraat is aangelegd. Een interactieve versie van de kaarten vind je op dirkmjk.nl/ping

Slag om de arm

Deelnemers zijn waarschijnlijk niet helemaal representatief voor 'de' Amsterdamse fietser. Zo lijken de hoogste en laagste leeftijdsgroepen ondervetegenwoordigd te zijn, terwijl zij misschien wel specifieke knelpunten ervaren bij het fietsen door Amsterdam. De locatiebepaling met een mobiele telefoon heeft een foutmarge. En als er ergens veel klachten zijn, kan dat verschillende dingen betekenen. Misschien is het probleem heel irritant. Misschien

komen er veel fietsers langs de locatie. Of misschien niet zoveel fietsers, maar wel relatief veel fietsers met een pingknop. Of misschien heeft één persoon een serie meldingen over hetzelfde onderwerp gedaan. Bij het analyseren van de gegevens heb ik keuzes gemaakt, bijvoorbeeld over drempelwaarden voor afstanden. Andere keuzes zouden misschien tot enigszins afwijkende resultaten hebben geleid.

Dirk Kloosterboer

De Sportas: gemeente stuurt fietsers het bos in

Voorjaar 2019 is de voorbereiding gestart voor de Sportas, een snelfietsroute van het Olympisch Stadion langs het Amsterdamse Bos naar Amstelveen. Wij hebben meteen een duidelijke voorkeur uitgesproken voor een route zo dicht mogelijk lang de museumtram, de Trambaanroute.

Onze route is logisch, kort en zichtbaar vanaf de Amstelveenseweg, en zal daarom de meeste fietsers trekken. De gemeente Amsterdam heeft in een vroeg stadium ook een tweede route onderzocht, de Bosroute. Dit is een verbrede en rechtgetrokken versie van de huidige zig-zgroute tussen de Koenenkade en de Nieuwe Kalfjeslaan.

Deze Bosroute ligt verder van de Amstelveenseweg en heeft bij de sportparken rond het Wagenerstadion haakse bochten. De route langs het Wagenerstadion zal tijdens sportevenementen worden afgesloten, naar verwachting 3-4 weken per jaar. Januari 2020 is de inspraak gestart voor de *Nota van Uitgangspunten voor de fiets- en wandelroute Sportas*. En wat schetst onze verbazing: de gemeente kiest voor de Bosroute en stuurt hiermee dus bewust de doorgaande fietser het bos in!

De Nota vergelijkt de Trambaan- en Bosroute op 12 effecten. Die lopen uiteen van het nut voor fietsers en effecten op de lokale natuur tot effecten op de omgeving en de kosten en baten. Op veel aspecten lopen beide routes weinig uiteen. Het sterkste punt van de Trambaanroute is -niet verrassend- de robuust-

heid, want het is de logische, snelle route. Het zwakste punt van de Trambaanroute is de "omgeving". Uit de toelichting blijkt dit vooral te gaan om de vrees van omwonenden voor meer hinder en minder leefbaarheid.

De Fietsersbond concludeert dat de gemeente niet kiest voor het beste plan voor de doorgaande fietser, maar zwicht voor het belang van mondige omwonenden. En dit belang van enkele honderden omwonenden weegt blijkbaar zwaarder dan het belang van duizenden dagelijkse fietsers. Terwijl er goede manieren zijn om de hinder voor omwonenden te beperken: de Trambaanroute ligt twee meter lager dan de tramrails, verlichting is af te schermen, en de Sportas is sowieso verboden voor (snor)scooters.

Wij roepen de gemeente op écht voor de fietser te kiezen. Dus voor de Trambaanroute, met een zodanige uitvoering dat de hinder voor omwonenden zo klein mogelijk wordt. Als onverhoopt toch de keuze valt op de Bosroute, moet er een alternatieve route langs de sportvelden komen, die het hele jaar open is. Een snelfietsroute Sportas met semi-permanente omleiding is voor ons onaanvaardbaar.

Frans van der Woerd



Thuisbezorgen

Hoewel ik al 18 jaar in Amsterdam woon, wordt mij nog vaak gevraagd wat ik mis van mijn vroegere woonplaats, San Francisco. Mijn antwoord is al die jaren in wezen niet veranderd: naast sommige familieleden en vrienden mis ik fietsen over heuvels en het eten van burrito's zoals je die alleen daar vindt.

Onlangs probeerde ik om van een van die verlangens af te komen te door een burritozaak in de Kinkerstraat binnen te stappen. Opgelucht merkte ik dat er geen rij wachtenden stond, maar toen ik aan de toonbank kwam, zei een medewerker me dat ik geduld moest hebben omdat het personeel de handen vol had aan bestellingen die vóór gingen. Terwijl ik daar op mijn beurt stond te wachten, zag ik achter elkaar bezorgers de zaak binnenkomen, één of twee dozen met bestellingen pakken en daarmee op hun fiets wegrijden.

Het drong tot me door dat ik waarschijnlijk sneller geholpen zou zijn als ik daar was gaan zitten, online een burrito besteld had en een van die koeriers hem mij ter plekke zou hebben bezorgd.

Uiteindelijk mocht ik mijn bestelling doen. Met mijn burrito zette ik me aan een tafel bij het raam en begon te eten. Intussen zag ik een aanhoudende stroom bezorgers buiten hun fiets parkeren, zich naar binnen haasten om een bestelling aan te nemen en weer naar buiten schieten. Hoewel de medewerkers al die tijd dat ik daar zat, ononderbroken en naarstig bezig waren voedsel te bereiden, bleef ik, opmerkelijk genoeg, de enig aanwezige klant. Ik voelde me achterhaald: iemand die daar nog lijfelijk naartoe gaat, iets te eten bestelt en plaats neemt om het bestelde tot zich te nemen.

Toen ik de zaak verliet, leek het of de Kinkerstraat een tweede fietsspits beleefde. De spits van forenzen die zich per fiets naar huis spoedden was drie kwartier geleden uitgedoofd. Nu was er een nieuwe spits op gang gekomen van bezorgers die gestoken in oranje,

groene of blauwgroene bedrijfskleding door de straat suisden. (En wat was er geworden van al die bezorgers in hun roze bedrijfs-outfit?)

Ik stapte op de fiets richting huis en keek naar de bezorgers (allemaal mannen) die de sushi-zaak, de Thai en de shoarmatent in- en uitschoten. Toen ik in de gaten kreeg dat voor de McDonalds een hele verzameling bezorgfietsen (totaal elf!) geparkeerd stond, remde ik. Het was nooit bij me opgekomen dat de producten van McDonalds zo populair waren als bezorgmaaltijd. De laatste keer dat ik daar gegeten had was 31 jaar geleden (en daar schep ik graag over op).

Vijftien minuten lang stond ik daar en zag bezorgers als bijen om een korf rond de McDonalds zwermen. Binnen, zag ik, bleken de bezorgers onder degenen die op een bestelling wachten, in de meerderheid.

Iets anders dat me opviel aan die zwerm bezorgers was dat er onderling geen spoor van kameraadschap viel te bespeuren. Ze liepen elkaar voorbij zonder groet of zelfs maar oogcontact. Stuk voor stuk verkeerden ze, leek het, in een eigen afgesloten wereld.

En onmiddellijk schoot me het San Francisco van de 80-er jaren te binnen, toen veel van mijn vrienden als fietskoerier werkten voor de kantoren uit de binnenstad. Er bestond toen een omvangrijke en levendige fietskoerier-subcultuur. Ze hadden hun eigen typische manier van kleden en praten, hun eigen hangcafés en hun eigen rockbands. Toen, met de opkomst van het digitale tijdperk, verdween de behoefte aan het vervoeren van papieren documenten op de fiets en daarmee kwam een eind aan die bloeiende koerierscultuur.

Ik stapte weer op en richting huis fietsend besepte ik – voor de zoveelste keer – dat ik heimwee had naar die pre-digitale dagen...

Pete Jordan

RELAXTE FIETSPADEN

