

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



Foto voorpagina

Meer fietsen dus meer ruimte ! Onze fietspaden waren al aan de krappe kant , Covid19 heeft er een uitroep teken achter gezet . De fiets , nu wereldwijd beschouwd als virusvrij vervoermiddel , heeft meer ruimte nodig om als medicijn succesvol te zijn . Ook om fietsers die het ultieme vervoermiddel hebben herontdekt op gepaste afstand te kunnen verwelkomen . Om deze vanzelfsprekende eis kracht bij te zetten , heeft Amsterdam in de afgelopen maanden kennis gemaakt met een nieuw fenomeen : de fietssliert . Een protesttocht met deelnemers op veilige afstand van elkaar die zich binnen de pré corona lijntjes een weg baanden door de stad . Wij merken dat het alweer drukker wordt en dus is het de hoogste tijd de kaders te doorbreken en op zoek te gaan naar

Marcel van Kempen, hoofdredacteur

AALV verplaatst naar 2 september

De AALV (Amsterdamse Algemene Leden Vergadering) is verplaatst naar 2 september. We zien ons vanwege corona genoodzaakt een slag om de arm te blijven houden: mogelijk wordt het een digitale bijeenkomst. Geïnteresseerden kunnen zich alvast aanmelden via:
amsterdam@fietsersbond.nl

Verhuisd?

ledenadministratie@fietsersbond.nl

Privacywetgeving

Wilt u weten hoe betrouwbaar 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 november 2020. Bijdragen zijn welkom tot 1 september 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: Archief fietsersbond

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Opmaak: Johan Kerstens

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)

alternatieve ruimte . Onze afdeling heeft hiertoe puike voorstellen ingediend die weinig geld kosten en veel rendement opleveren : voor veiliger fietsen én een veiligere en gezondere stad . Wie kan het hiermee oneens zijn ?

Visie Fietsersbond op post-Corona Amsterdam

Tijdens de lockdown is het verkeer in de stad flink afgenomen. Na het afschalen van de beperkingen zal de mobiliteit groeien, maar toch anders zijn dan voorheen. Hoe anders zal afhangen van de maatregelen die genomen worden.

Fietsersbond Amsterdam hoopt op maatregelen die de aanzet vormen tot een besmettings-bestendiger stad. De plannen in de Agenda Amsterdam Autoluw wijzen de goede kant op. Wij denken dat er nu al concrete stappen gezet kunnen worden in de richting van een sowieso robuust gezonde en duurzame anderhalve meter-stad.

1. Om voldoende afstand te kunnen houden

- Stel in principe in de hele stad een maximum snelheid van 30 km/uur in en maak fietspaden onverplicht. Snelle, brede, stoere fietsers kunnen dan op de rijbaan rijden.
- Stel op wegen met 2x2 autorijbanen de rechterrijbaan open voor fietsers.
- Verwijs waar nodig auto's naar de tram- of busbaan.

De maatregelen b en c creëren ook broodnodige ruimte voor voetgangers.

2. Voldoende ruimte voor fietsers bij verkeerslichten, bruggen en ponten.

- Zet verkeerslichten uit.
- Geef fietsers eerder en vaker groen licht.

- Geef fietsers meer opstelruimte waar gewacht moet worden.
- Zet meer ponten in en maak één buis van de IJ-tunnel voor fietsers.

3. Minder autoverkeer in de stad

- Sluit parkeergarages voor bezoekers, vooral in de binnenstad.
- Verbied ouders kinderen met de auto bij de school af te zetten.

4. Verlicht de druk op fietspaden

- Maak bestaande alternatieve routes aantrekkelijker én bekend onder fietsers.
- Herstel verloren gegane alternatieve fietsroutes.

5. Creëer meer ruimte op stoepen

- Vorm autoparkeerplekken om tot fietsparkeerplekken zodat voetgangers meer ruimte krijgen.

Meer info: bit.ly/2ZbZN1m of:



Melden kan helpen

In OEK 109 (*Heeft melden zin?*) stelde ik de vraag of het zin heeft bij de overheid aan de bel trekken over ongerechtigheden die je als fietser op straat kunt tegenkomen. Aanleiding was dat de Fietsersbond haar eigen meld-app uit de lucht haalde omdat hij nauwelijks gebruikt werd. Bovendien bleek slechts 10% van de meldingen tot een oplossing te leiden. Dat laatste geldt ook voor de - door veel gemeenten aanbevolen - meldings-site Verbeterdebuurt.nl.

Op mijn vraag reageerde minder dan 0,03% van de lezers: 13 van de 4000; de oplage van OEK. Dat was geen echte verrassing; wel opmerkelijk was dat maar 4 (zo'n 30%) van hen uitgesproken negatief zijn: ze hebben de ervaring dat melden niet tot een oplossing leidt. Bij de overigen valt op dat de veel-melders meer succes lijken te boeken dan de weinig-melders. Een aantal van

hen suggereert dat dat komt doordat ze vasthoudend zijn (nabellen). Maar vasthoudendheid of aanhoudend melden bieden geen garantie op succes. Wel zou je uit de binnengekomen gegevens kunnen opmaken dat vooral gebreken die eenvoudig te verhelpen zijn, kans maken opgepakt te worden.

Mogen we nu concluderen dat melden zin heeft? Als de reacties representatief zijn lijkt een voorzichtig 'ja' op z'n plaats. Maar moeten we ook concluderen dat maar weinig lezers van de OEK die mogelijkheid gebruiken? Dat lijkt me voorbarig.

Tenslotte twee tips die binnen kwamen:

1. het twitteren van een gebrek is effectiever dan melden;
2. de app Buitenbeter (werkt ook op android) is beter dan Verbeterdebuurt.

Johan Kerstens

Uit het Openbaar Vervoer op de fiets?

Op een maandagavond in mei, middenin de intelligente lockdown, nam ik plaats achter de video-app Zoom. Via een live verbinding met Pakhuis de Zwijger kon ik zo de bijeenkomst bijwonen waar Sharon Dijksma zich uit ging spreken over het verkeersbeleid tijdens en na corona.

Mijn verwachtingen waren hooggespannen. Aan deze wethouder verkeer gaan we nog plezier beleven, dacht ik na een eerdere bijeenkomst waarop zij sprak. En ik had burgemeester Halsema eerder horen zeggen 'Pak de fiets, dat is de veiligste en beste optie.' Van Saar Muller van de Fietsersbond had ik intussen ook begrepen dat de Amsterdamse fietscultuur wordt bedreigd door het coronavirus: 'Veel mensen zijn bang geworden om met het OV te reizen en als zij dan de auto gaan pakken, zijn we weer verder van huis.'

Amsterdamse fietsers moeten zich veilig voelen in het verkeer, en ze moeten anderhalve meter afstand kunnen houden tot andere fietsers. Voor beide is ruimte nodig. En in de stad kan die ruimte maar op één manier gecreëerd worden en dat is door de ruimte voor auto's in te perken. Helaas zag ik Dijksma vooral vluchtbewegingen maken: '...Ja, het is belangrijk dat we de openbare ruimte meer toegankelijk maken...'; '...Nee, we gaan deze maatregelen niet verwarren of vermengen met de Agenda Autoluw. Ik weet dat actievoerders dat graag willen, maar dat gaan we niet doen.'

Nieuws uit Amstelveen

Sportasroute

De gemeente Amsterdam wil, ter ontlasting van de drukke fietspaden op de Amstelveenseweg en Amsterdamseweg, een parallelle route realiseren langs de museumtramlijn tussen de Havenstraat en Amstelveen Westwijk. Er is een hevige discussie

geweest over het gedeelte tussen de Kop van de Bosbaan en het Wagener Stadion.

De opties waren de Trambaanroute welke nieuw langs de huidige trambaan zou moeten komen of de Bosroute welke de huidige fietsroute volgt. De Fietsersbond had een

voorkeur voor de Trambaanroute omdat deze recht loopt en onafhankelijk van alle evenementen in het bosgebied begaanbaar blijft. De Bosroute daarentegen loopt kronkelig door het bos en wordt bij evenementen een aantal weken per jaar afgesloten.

Iedereen die van mening is dat de huidige, met niets te vergelijken coronacrisis om drastischer verkeersingrepen vraagt dan de wethouder bij haar aantreden in gedachten had, is blijkbaar een actievoerder. De presentator, die goed lijkt te weten wat veel Amsterdammers willen, vraagt gretig: 'Nu Amsterdam toch tijdelijk de snelheid gaat verlagen, blijft dat dan ook lekker zo?' Dijkma: 'We zijn met een onderzoek bezig voor de lange termijn en dat is nog niet klaar.'

Marco te Brommelstroet, fietsprofessor en ook te gast, is geen voorstander van wachten op allerlei onderzoeken om pas jaren later iets te gaan uitrollen: 'Je moet al onderzoekend leren wat het beste werkt.' 'Daar wordt aan gewerkt', zegt wethouder Dijkma, 'vooral ook voor de langere termijn.' Wat ons volgens Te Brommelstoet het meest in de weg zit is ons denken: 'We zijn de straat gaan beschouwen als een buis waar het verkeer doorheen moet, en zijn vergeten dat de straat eigenlijk publieke ruimte is.' Hoe onze stad eruit had gezien als die keuze niet was gemaakt kunnen we nu elke dag vaststellen: kinderen spelen op straat, op pleinen wordt gesport, je ziet kindertekeningen op stoeptegels en wildvreemden voeren gesprekken met elkaar.

De fietsprofessor, die nog even memoreert dat van elke verkeersinrichtingsnorm mag worden afgeweken

als daar aanleiding toe is, vindt dat de gemeente niet alleen moet meten wat een ingreep voor het autoverkeer doet maar ook wat het voor kinderen doet. Ook de vragen die via Zoom binnenkomen wijzen erop dat veel kijkers een stuk verder willen gaan dan de wethouder. Dijkma heeft wel een verklaring voor die reacties: 'Op dit tijdstip zitten een hoop mensen met hun kinderen aan tafel, die horen we nu niet.' Een wonderlijke conclusie.

Ik denk juist dat heel veel Amsterdamse ouders niets liever zouden willen dan dat ze hun kinderen met een gerust hart op de fiets door het verkeer kunnen sturen. Dan krijgt Dijkma de vraag of ze gelooft in het adagium 'Never waste a good crisis.' En gelooft ze in experimenten die, als ze goed werken, geruisloos de normale praktijk worden? 'Ik geloof in geen van beide,' zegt ze. Wel speelt er inderdaad, voor de lange termijn, een ouderwets sociaal-democratisch verdelingsvraagstuk waar ze graag haar tanden in wil zetten. 'Op de lange termijn moeten we komen tot een herverdeling van de ruimte.' De frase 'op de lange termijn' wordt in tien seconden twee keer genoemd. Ik ben er niet gerust op.

Johanna Kroon

Haarlemmermeercircuit Tóch voorrang voor auto's

Eindelijk zijn er vrijliggende fietspaden op het deel van de Amstelveenseweg ten zuiden van het Haarlemmermeercircuit. Tegelijkertijd is op het circuit zelf een nieuw probleem voor fietsers ontstaan: ondanks protest van de Fietsersbond is er voorrang gegeven aan de doorstroming van auto's.

Ruim twee jaar geleden kwam het plan om de rotonde van het Haarlemmermeercircuit om te vormen naar een rotonde-vormige vijsprong. Toen het een rotonde was moesten de auto's van de Amstelveenseweg nog voorrang verlenen aan fietsers die de Amstelveenseweg

kruisen. En dat leidde door de vele auto's richting zuid (A10) en de vele fietsers richting oost (Zuidas, scholen, station Zuid) tot vertraging voor automobilisten, vooral in de ochtendspits. De vorige gemeenteraad besloot de Amstelveenseweg voorrangsweg te laten worden. En dus fietsers van oost naar west uit de voorrang te halen. De Fietsersbond had velerlei redenen hier tegen te zijn, en dat die redenen

steekhielden wordt, nu de ombouw klaar is, maar al te pijnlijk duidelijk.

Omdat het nog een rotonde lijkt krijgen fietsers gere-

De Amsterdamse Gemeenteraad heeft, evenals de Amstelveense raad, voor de Bosroute gekozen met als voornaamste redenen dat er minder bomen hoeven te worden gekapt en deze route iets goedkoper is in uitvoering. We hebben de toezegging van de Amstelveense wethouder Rob Ellenmeijer gekregen dat de Fietsersbond inspraak krijgt bij de

besprekingen over mogelijke oplossingen van de gesignaleerde problemen op de Bosroute.

Actieve leden gezocht

De onderafdeling Amstelveen is naarstig op zoek naar meer actieve leden. De oproep in de vorige OEK heeft 2 nieuwe leden opgeleverd waarvoor we dankbaar zijn. Wij

krijgen regelmatig casussen ter beoordeling, die we graag per e-mail voorleggen aan de expertise van gedreven leden om een bredere kijk te bewerkstelligen. Wil je ook graag vaker jouw mening geven over het fietsbeleid binnen Amstelveen, geef dan jouw e-mailadres door aan: amstelveen@fietsersbond.nl

Cor Roof



geld voorrang, terwijl ze geen voorrang hebben. Op zich niet onaanvaardig van de automobilisten maar wel onduidelijk en dus risicovol. Dat op de zuidtak naast de fietsoversteek zonder voorrang zebra's mét voorrang liggen, geeft ook onduidelijkheid (foto onder). Automobilisten moeten stoppen voor voetgangers maar niet voor fietsers. Ze stop-

pen dan geregeld op de fietsoversteek. Ook proberen fietsers snelheid te houden om nog voor de auto's langs te kunnen.

De zuidelijke tak (richting stadion) is de meest ingewikkelde. Hier moeten fietsers van het Haarlemmermeerstation naar de Marathonweg voorrang geven bij maar liefst zeven (!) verschillende banen: de autobaan richting zuid, twee busbanen richting zuid, trambanen richting zuid en noord, een busbaan richting noord, een autobaan richting noord en tenslotte een fietspad. Voor fietsers in groepen – er rijden hier heel veel scholieren – is zo'n complexe oversteek extra risicovol, want als de ene fietser stopt kan de andere toch nog onverwacht doorrijden. Bovendien maakt de soepeler bocht dat auto's richting zuid hier met hoge en dus gevaarlijke snelheid de kruising verlaten. Op de autobaan vanaf het stadion richting het circuit wordt de snelheid beperkt door een

drempel. Maar hier is het weer lastig dat de OV-haltes het zicht op het autoverkeer beperken.

De noordelijke tak van het circuit is voor fietsers minder hectisch. De drukte treedt hier vooral op in de middagspits en die is meer gespreid. Bovendien zijn hier geen OV-haltes. Maar voor voetgangers is het er niet goed toeven. Zonder zebra is oversteken voor kwetsbare voetgangers gevaarlijk. Ook is onduidelijk dat over het stukje klinkerbestrating voor de kerk een drukke fietsroute loopt, terwijl het zicht tussen fietsers en voetgangers daar ook al niet goed is. Nog een risicopunt is de afslag naar de Cornelis Krusemanstraat. Door de zeer soepele bocht kunnen automobilisten met forse snelheid afslaan en doorgaande fietsers afsnijden of aanrijden.

Bovenop deze risico's kunnen fietsers op het nieuwe Haarlemmermeercircuit de 'klare lijn' van Puccini, de ontwerpmethode voor openbare ruimte, ten volle ervaren. Een doorlopende rand langs de rijbaan (klare lijn) is een element uit die methode. Op het Haarlemmermeercircuit lopen die randen niet alleen langs de voorrangrichting, maar langs alle rijbanen die fietsers kruisen. Met bij elke fietsoversteek hinderlijk en soms zelf gevaarlijk gehobbel en gerammel tot gevolg (foto links).

Het circuit is er dus niet beter op geworden voor fietsers. We houden ons hart vast als naast het circuit de Engelse school met 800 leerlingen opengaat: nog meer scholieren die gevaar gaan lopen. De vorige gemeenteraad vond de doorstroming van auto's hier belangrijker dan de veiligheid en doorstroming van fietsers. Het huidige college en gemeenteraad hadden vermoedelijk anders beslist. Laten we hopen dat hier voor de laatste keer gekozen is vóór de auto en tegen de veiligheid van fietsers en voetgangers.

Marjolein de Lange, Florrie de Pater, Dick de Jongh





Snelfietspad krijgt vorm in slakkengang

Een snelle fietsroute aanleggen tussen Amsterdam en Haarlem bedoeld om forensen te verleiden op de fiets te springen in plaats van de auto te pakken: goed voor de volksgezondheid én het verminderen van file's. De realisering ervan schiet niet echt op.

Het Parool noteerde op 3 juni 2010: "De gemeente Haarlem heeft het initiatief genomen tot een snelfietsroute langs de N200 tot Sloterdijk. Het Rijk betaalt waarschijnlijk de helft, de Vervoerregio de andere helft. De snelfietsroute moet in 2013 gereed zijn". Het geld van het Rijk is er gekomen, en ook de Vervoerregio Amsterdam betaalt zijn deel. Maar de F200, zoals de snelfietsroute is gaan heten, is nog verre van compleet. Van de 15 kilometer is nu 9 kilometer zo goed als klaar. Dat betekent minder dan 1 kilometer per jaar. Twee kilometer gaat binnenkort open. En de resterende vier? Uitvoering onbekend!

Lappendeken

Wat is er de afgelopen tien jaar gebeurd? Tussen Amsterdam en Halfweg ligt sinds november 2019 een breed, roodgekleurd fietspad langs de N200. Helaas wordt het nieuwe fietspad wegens bezwaren van omwonenden, onderbroken door oud zwart asfalt nabij Halfweg. Haarlem heeft zijn deel, vanaf de Amsterdamse Poort langs de Amsterdamse Vaart tot aan de Zoete Inval (Haarlemmerliede), tussen 2016 en 2019 in etappes verbeterd. Hier en daar door ruimtegebrek wat smal, maar wel in vlak rood asfalt.

Maar wat te denken van het middenstuk tussen Halfweg en Haarlemmerliede! Binnen Halfweg worden op dit moment de bruggen over Zijkanaal F vervangen. Dat betekent tot eind 2020 omfietsen. Maar dan zal er een breed fietspad aan de zuidkant van de brug liggen. Samen met enkele fietsstraatjes en fietsdoorsteken wordt Halfweg zo goed te doorkruisen. Blijft nog over: de vier kilometer tussen het Outlet Centrum, dat eind 2020 opengaat, en de Zoete Inval. Nu een rommelige, slecht onderhouden weg met gevaarlijke uitritten van het verouderde bedrijventerrein. Sinds 2016 ligt er een plan om dit stuk te verbeteren. En er is geld, maar er gebeurt al jaren niets.

Moeizaam

Waar is het misgegaan? De oorzaken zijn problemen bij de financiering, trage besluitvorming en moeizame uitvoering. Voor snelfietsroutes zijn geen aparte geldpotjes beschikbaar. Het Rijk betaalt soms mee, de Vervoerregio betaalt de helft, maar iedere gemeente moet de rest bijpassen. Dat betekent budget vinden en veel, heel veel vergaderen. Bij de F200 zijn betrokken: het Rijk, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Amsterdam, Haarlem en Haarlemmerliede & Spaarwoude. Kortom: een spaghetti van vijf besturen. Bij de uitvoering koos iedere gemeente zijn eigen tactiek. Amsterdam wachtte op de renovatie van de N200, nodig wegens vervanging van de drinkwaterleiding. Dat bespaarde kosten, maar daardoor kon dat werk pas in 2018 beginnen. Haarlem koos voor stapsgewijze verbetering. Met succes, maar dat kostte jaren. En de voormalige gemeente Haarlemmerliede? Die deed weinig tot niets. Deze kleine gemeente ontbrak het aan een verkeerskundige en moest dus extern binnen het toch al magere budget dure expertise inhuren. Daarbij kregen andere projecten ook nog eens voorrang. Begin 2019 is de gemeente Haarlemmerliede opgegaan in de gemeente Haarlemmermeer. Een grotere gemeente met meer slagkracht. Vanaf het begin was de afspraak om de F200 strak langs de autoweg N200 aan te leggen. Naar verluid vindt Haarlemmermeer de huidige plannen onveilig, en wil het een nieuwe variant zuidelijk van de Ringvaart uitwerken. Zo staat het ontbrekende tussenstuk wederom op losse schroeven.

Snelfietsroutes en Amsterdam Autoluw

Door de Agenda Amsterdam Autoluw neemt het belang van snelle, comfortabele fietsroutes naar omringende gemeenten verder toe. Hoe kan de planning en aanleg van deze routes in de toekomst beter? In de eerste plaats moet de financiering anders worden georganiseerd. Door het huidige systeem van

co-financiering, waarbij meerdere overheden ieder een deel betalen, bepaalt de langzaamste partner de voortgang. Is het niet beter als een partij financieel verantwoordelijk wordt voor het regionale snelfietspadenplan? Rond Amsterdam is volgens ons de Vervoerregio daarvoor de meest logische partij.

In de tweede plaats blijkt het in de praktijk vrijwel onmogelijk een snelfietsroute door meer dan twee gemeenten goed te regelen. Te veel eigen meningen, te vaak een gemis aan lokale prioriteit. Werkt het niet veel effectiever als de Vervoerregio, Metropoolregio of zelfs de provincie beslissende invloed krijgt op de planning en de uitvoering? Bij de aanleg van autowegen, zoals de N200, lukt dat wel. Dit moet ook voor de realisering

van snelfietsroutes kunnen, die de komende jaren alleen maar belangrijker worden.

Het rustige alternatief

Natuurlijk kun je de groene route tussen Amsterdam en Haarlem volgen: van Sloterdijk langs de Brettenroute, over Zijkanaal F bij Station Halfweg-Zwanenburg, en verder langs de noordkant van de spoorbaan over de Liede naar IKEA Haarlem. Meer kilometers, maar zeker zo interessant en vooral veel rustiger.

Frans van der Woerd

Wat wil Puccini?

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

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

Aan de mensen achter dat beleid (verder afgekort als Puccini) danken we die keitjes en ook de doodenge fietspaden met klinkers en hoge haakse stoepranden op Damrak en Rokin. En als het aan Puccini ligt, komt er meer van datzelfde, stukjes straat waar fietsers last of erger van hebben. Ondanks het feit dat het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 zegt dat Amsterdam wil dat "fietsers gebruik kunnen maken van een fijnmazig netwerk van autoluwe fietsstraten of vrijliggende fietspaden van tenminste 2,5 meter breed, voorzien van rood asfalt." Ik vroeg me af wat Puccini beweegt en om dat te weten te komen, heb ik het boek *Openbare ruimte, Amsterdam 2012-2017* opgeslagen. Volgens de inleiding geeft het antwoord op de vraag hoe men bij de gemeente ontwerpen voor de openbare ruimte zo kan "maken dat flexibiliteit, schoonheid en praktisch gebruiksgemak in een logisch geheel samenkomen." Laten we eens kijken

hoe Puccini het streven naar "praktisch gebruiksgemak" kan rijmen met keitjes en ander fietsongerief.

De weggedachte fietsers

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

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

De te temmen fietsers

Ook Heiko Miskotte, landschapsarchitect en secretaris van de commissie Puccini, komt aan het woord. Hij vraagt zich af of "de fiets met de huidige groei en druk op de openbare ruimte niet op weg [is] de nieuwe auto



te worden?" Daarmee bedoelt hij: "Moeten we niet voorkomen dat op te veel plekken één belang de straat-functie en het beeld domineert?" Daarbij laat hij zich ontvallen dat van fietsstraten nog onduidelijk is "wat tot het gewenste (fiets)gedrag leidt."

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

Intussen ben ik over hoe het zit met dat logische geheel waarin schoonheid en gebruiksgemak samenkomen, niet veel wijzer geworden. Toch valt daar wel iets over af te leiden uit dat boek, althans uit de manier waarop het is ontworpen. Zo is er voor gekozen de tekst te zetten in een kleine schreefloze letter, die voor een flink deel met

witte inkt op zwart papier gedrukt wordt. Dat oogt fraai, maar, zoals bekend, leest dat niet makkelijk, vooral niet bij zwak licht of als je zwakke ogen hebt. Ook is van de talloze fraaie foto's en ontwerpen in het boek wel erg vaak onduidelijk wat ze voorstellen, anders dan een fraai beeld.

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

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

Anna Bragt

Op de grachten en in De 9 straatjes heeft de gemeente met gele verf voetgangers, fietsers en automobilisten opgeroepen de spaarzame ruimte liefdevol te delen. Wie van de drie neemt verreweg de meeste ruimte in? Dit is geen prijsvraag, het is niet eerlijk delen.

Marcel van Kempen



Prijsvraag een rotonde met een verhaal

Aan de oproep de oplossing te vergezellen door een persoonlijke noot is goed gehoor gegeven. Een stukje asfalt en wat gras leverden behoorlijk wat herinneringen op.

“De rotonde ligt naast (noordkant) Sloterplas en is de afslag van Noordzijde naar Oostoever. Vind het prima om buiten mededinging mee te doen, wij wonen daar om de hoek.” Helemaal goed **Gerda Doornbos**, en dat je er dichtbij woont ontslaat je niet van mededinging! **Tineke Stricker** rijmde: “een makkie voor mij want ik woon er vlak bij.” **Marianne van Seeventer** is vooral blij: “De nieuwe verkeerssituatie is overzichtelijker voor alle deelnemers. De omgeving van de Sloterplas is prachtig.”

Ton van der Hoeven vindt de ruime bocht een beetje onhandig. Karin van der Lee heeft een parkeerwens: “Mensen uit alle hoeken van Amsterdam West komen hier om een rondje Sloterplas te rennen of wandelen. Hierbij is de rotonde het ‘officiële’ beginpunt. Het zou een mooie aanvulling zijn als er een paar mooie fietsenrekken komen te staan.” Map van der Wilden is kort en bondig: “Mooi aangelegd.”

Hans van Lent moest even graven: “Na een korte zoektocht in mijn geheugen was ik eruit. Ik ben vlakbij



geboren op de Robert Fruinlaan en in mijn jeugd heb ik vele uren besteed aan het rondhangen in en bij de Sloterplas.” En hij heeft oog voor detail: “Het watertje aan de overkant noemden wij ‘het Kommetje’. De typerende brugleuning was het eerste wat ik op de foto herkende.”

Elly Dekker verlangt naar een versnapering: “De rotonde bij het voormalige café Oostoever, waarvan we hopen dat het ooit weer eens open gaat.” **Ben Diepstraten** geeft enige duiding: “Het café is verkocht en door de nieuwe eigenaren is een ambitieuze verbouwing gestart die het einde betekende van de voetgangersonderdoorgang. Helaas is het vernieuwde café-restaurant, hoewel op het oog bijna gereed, nu al jaren buiten gebruik.”

Marcel Geurtjens is iets kwijt: “Daar heb ik vele jaren op de maandagavond gekaart bij Hans en Willem de toenmalige uitbaters. Totdat er in ‘De Westerpost’ omstreeks 2013 een artikel verscheen van een jonge journalist die vond dat er een upgrade nodig was tot hoogwaardige horeca. Wij, de voormalige klanten, zijn ‘heel blij’ met deze hoogwaardige horeca en zijn onze buurtvoorziening kwijt.”

De winnaar van de fietskaart is Marcel Geurtjens.

Nieuwe ronde, nieuwe kans

Wie weet waar deze Canta staat geparkeerd, met als gevolg een leeg fietsenrek?
Stuur je oplossing, persoonlijke noot blijft leuk, naar oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Marcel van Kempfen



Snelheidsdenken ontmaskerd

Voor haar onlangs verschenen boek *Het recht van de snelste* ondernam Thalia Verkade een ontluisterende ontdekkingstocht door mobiliteitsland. Het is omdenken in optima forma.

‘Mobiliteit was voor mij een technische uitdaging waar ingenieurs steeds slimmere oplossingen voor vonden. Zij brachten ons de toekomst.’ En die toekomst ging volgens Verkade ‘om het verkrijgen van een nog efficiëntere, snellere, flexibeler en comfortabeler reis.’ In de proloog wordt meteen duidelijk wie haar denkbeeld heeft doen wankelen: Marco te Brömmelstoet, zelfbenoemd fietsprofessor en in dit verhaal figurerend als haar gids én klankbord.

Kinderen, vooral jongens, spelen graag met autootjes, en hoe groter of sneller hoe beter. Uiteraard beseffen ze niet dat ze hiermee het symbool van hun vroegste vijand in huis halen. Zodra een kind kan lopen, loert buiten het gemotoriseerde gevaar. En dus beginnen bezorgde ouders er al vroeg mee de straat te benoemen als een ‘no go area.’ In haar boek onderzoekt Verkade waarom deze inperking van de publieke ruimte als zo vanzelfsprekend wordt ervaren.

In gesprekken met mobiliteitsdeskundigen ervaren Verkade en Te Brömmelstoet steeds weer dat de mens tot machine is verworden. Het fileprobleem lossen we op met meer asfalt omdat auto’s nu eenmaal meer ruimte nodig hebben. Er wordt beslist op basis van modellen die uitgaan van voertuigverliesuren, waarbij (dodelijke) ongevallen en miljoenen aan medische kosten voor lief worden genomen. De oplossing wordt niet gezocht in het bieden van een alternatief voor de bestuurders, mensen die kunnen kiezen.

En terwijl in Verkade’s mobiliteitsdenkbeeld de menselijke maat opgeld doet, valt ze van de ene verbazing in de andere. Speelgelegenheden uit veiligheid buiten de bebouwde kom aanleggen, zodat erbinnen het verkeer voort kan razen. Buurtbewoners die hemel en aarde moeten bewegen voor een veiliger straat. Een verkeersminister die extra geld ter beschikking stelt om bergers sneller het kapotte blik van de weg te laten halen, want time is money. Ze kijkt verlangend naar oude foto’s van haar Rotterdamse straat en verzucht: ‘hoe hebben we onze leefomgeving zo uit handen kunnen geven?’

Door middel van Amerikaans literatuuronderzoek maakt ze duidelijk hoe de dominante positie van de automobiel zijn beslag kreeg. Uit *Wenken voor automobilisten* (1908): ‘Men moet steeds voor ogen houden, dat, hoewel een voetganger honderdvijftig pond en uw wagen drieduizend pond weegt, dit niet tot de gevallen behoort, dat macht recht betekent.’ Tien jaar later al werd de term

‘jaywalker’ geïntroduceerd: iemand die zomaar op straat liep. En terwijl de auto werd geafficheerd als een symbool van vrijheid, werd die van voetgangers ingeperkt. Het ‘doe voorzichtig met uw auto’ veranderde in ‘kijk toch uit je doppen!, pas op voor die auto!’

Dat de transformatie ook in ons bewustzijn heeft postgevat, maakt Verkade inzichtelijk via een opgetekend gesprek met haar vader. Hierin vertelt hij over het litteken op zijn knie. Zijn eigen vader stond aan de overkant van de weg: ‘Ik was zo blij hem te zien, zo euforisch, dat ik zonder te kijken de straat op rende. En toen kwam daar die bromfiets aan...’ Het ongeluk haalde de plaatselijke krant: ‘Op de Blakenbergseweg stak gistermiddag een jongetje onverhoeds de weg over.’ De berichten over verkeersongelukken uit krantenarchieven spreken boekdelen, zoals deze: ‘flink wat oponthoud door aangereden voetganger.’

En er is zoveel meer, zoals een ontmoeting met de woordvoerder van Veilig Verkeer Nederland. Trots vertelt hij over hun educatieve programma’s, gesponsord door de veroorzakers van al het leed. Kinderen zijn als herten die een weg oversteken. Maar het gevaar beteugelen dan? Ho stop maar. Een interview met Maartje van Putten van voorheen ‘Stop de kindermoord!’, kon voor deze OEK geen doorgang vinden. Thalia Verkade heeft met haar boek een bewustwordingspamflet geschreven, dat de als te radicaal afgeserveerde boodschap uit de jaren zeventig van nieuw elan voorziet. Verpakt in lieve taal, opdat het in meer hoofden terecht komt. Dankjewel Thalia!

Marcel van Kempen

Thalia Verkade en Marco te Brömmelstoet. Het recht van de snelste - Hoe ons verkeer steeds asociale werd. De Correspondent Uitgevers, €20



du-



Fietstad in tijden van Corona





De lockdown maakte het ineens stil in onze fietsstad.

Geen toeristen maar eenden op het Damrak, lege stallingen en zelfs vlak voor Centraal Station vrije fietsplekken.

Bij rood licht of open brug wachtten fietsers op afstand van elkaar.

Auto's stonden te verstoffen.

Op het Rokin werden de kunstige hekjes rond de fietsenrekken ineens zichtbaar.

Nu de drukte weerkeert, blijkt 1,5m afstand houden ook op fietspaden moeilijk.

De gemeente schreef een menukaart met mogelijke oplossingen, maar concrete maatregelen laten nog op zich wachten.



Beeld en tekst: Marjolein de Lange





Westerdokskade



Tulpplein-Weesperzijde

Opgeloste knelpunten

Centrum

Er groeien planten langs de NIEUWE HERENGRACHT. Omdat de kademuur is verzwakt, hebben de geparkeerde auto's hier, net als langs wel meer grachten, tijdelijk het veld geruimd. Houden zo, ben je als fietser geneigd te denken...

Langs de WESTERDOKSKADE verbindt een nieuw strak tweerichting fietspad de Korte Prinsengracht met de De Ruijterkade. Dus wie achter het Centraal Station moet zijn, kan de Haarlemmerstraat voortaan gemakkelijk, veiliger en comfortabel mijden.

In 2017 lag hij er ineens: de grafzerk voor de Tulpbrug nabij het Amstelhotel. Hij was bedoeld tegen auto's maar werkte als een bottleneck voor fietsers. Na kritiek is de doorgang nu weer wat verbreed en is de zerk beter zichtbaar gemaakt. Het blijft de vraag of deze hindernis op één van de drukste fietsroutes echt noodzakelijk is. Een soortgelijk monstrem op de WEESPERZIJDEN aan de andere kant van de aansluitende tunnel is eerder wél verwijderd.

Er is ruimte voor fietsen gecreëerd op de RAAMPOORTBRUG (Singelgracht/Tweede Hugo de Grootstraat) ten koste van een oude busbaan. Op de brug liggen nu een

fietsstrook en een breed fietspad. Aan de andere kant van de kruising is de opstelruimte bij het verkeerslicht slechts 'geoptimaliseerd'. Hier zou wat getalsverhoudingen betreft, het opheffen van een autostrook ook meer dan redelijk zijn geweest maar zover wilde de gemeente nog niet gaan.

Nieuw-West

Het doorgaande CHRISTOFFEL PLANTIJNPAD is dankzij bewegwijzering ontsloten voor iedereen die ter plaatse minder bekend is. Wie comfortabel langs de Sloterplas en de Oeverlanden naar Schiphol wil fietsen, volge voortaan gewoon de borden.

Oost

Er gebeurden veel ongelukken op de WEESPERZIJDEN bij de Nieuwe Amstelbrug tegenover de Ceintuurbaan. In een proefopstelling wordt nu geprobeerd de situatie overzichtelijker maken. Fietsers vanaf de brug rijden niet meer met de tram mee door de bocht naar de Ruyschstraat, maar dienen op een T-splitsing voorrang te verlenen aan het verkeer op de Weesperzijde, hoofdzakelijk fietsers. Trams en auto's delen de rijbaan, zodat de oversteek korter wordt. Gezien de getalsverhoudingen zouden fietsers op de Weesperzijde redelijkerwijs voorrang moeten krijgen op de auto's en het OV

2e Hugo de Grootstraat



Weesperzijde-Amstelbrug





Haarlemmerweg



Erasmusgracht

maar zover is men nog niet.

Het ZEEBURGEREILAND ten oosten van de A10 is verrijkt met een fietspad. Het is bedoeld als ontsluitingspad voor de bewoners van de naar de Zuider IJdijk verplaatste boten en is tevens een comfortabele verbinding tussen IJburg en de woonwijk Nieuwe Diep.

West

Het brede trottoir langs de ERASMUSGRACHT in de Kolenkitbuurt was een ontbrekend schakeltje in de regionale fietsroute tussen de binnenstad en de Osdorperpolder. Het stadsdeel heeft het hardnekkige gebruik ervan door fietsers nu legitiem gemaakt door er een voetpad van te maken waar fietsers zijn toegestaan. Alle kleine beetjes helpen.

Nieuwe knelpunten

Nieuw-West

De Haarlemmerweg is heringericht, inclusief een aantal nieuwe oversteken en bruggen die Nieuw-West beter aansluiten op de Brettenzone. Een serieus minpunt is evenwel het ontbreken van een afscheiding tussen de rijbaan en het fietspad. Fietsers zijn hier zagezegd vogelvrij.

Noord

Als gevolg van de maatregelen tegen corona is Noord momenteel lastig te bereiken. Op de pont mogen per keer nog maar zo'n vijftig mensen mee en die moeten ook nog eens allemaal een mondkapje op. Het openstellen van de IJtunnel is door de wethouder afgewezen vanwege logistieke gevolgen voor de binnenstad en de vermeende onveiligheid voor fietsers.

Andere alternatieven zijn nog niet gepresenteerd. Sterker nog, de fietsroute over de Oranjesluizen is voor onbepaalde tijd afgesloten waardoor de enige goed functionerende verbinding tussen de IJ-oeveren nu wordt gevormd door de Schellingwouder- en Amsterdamse brug.

Zuid

Het afgelopen jaar heeft de wegbeheerder in Zuid kosten nog moeite gespaard om van het Haarlemmermeercircuit een knelpunt te maken. Het circuit is voortaan een rotonde zonder eenduidige voorrangregels. Meer over dit knelpuntencircuit leest u elders in deze OEK..

Jan Pieter Nepveu

Foto's: Marjolein de Lange, Jan Pieter Nepveu

Pontaanlanding IJ-oever



Haarlemmermeercircuit





Floor fietst

Ruimte en relatieve rust

Het is maandag 16 maart 2020 als de bevolking van Nederland wordt gevraagd zoveel mogelijk thuis te blijven. Dit valt precies in de ophaalweek van de OEK's.

Ik ben heel blij dat ik ergens heen kan, onder de mensen kan zijn voor wat afleiding.

Het is bijzonder rustig op straat als ik naar het WG terrein fiets. Het voelt alsof Amsterdam aan mijn voeten ligt. Maar hé, wat is dat?

Als ik in gedachten verzonken de straat oversteek, verschijnt daar ineens een fietser van links en knallen we bijna op elkaar. Was dat fietspad niet alleen voor mij bedoeld?

Toch maar beter uitkijken voortaan, maar door de rust op het fietspad was ik dit al snel weer vergeten, en maakte diezelfde dag alweer een bijna ongeluk.

Ik spreek mezelf ferm toe, als een soort moeder. Dat ik te allen tijde gewoon goed moet blijven opletten in het verkeer zoals daarvóór!

Ik wil niet in de euforie ten onder gaan. De euforie van veel minder auto's, scooters, bussen en fietsers in de openbare ruimte.

Een kleine week race ik desondanks als een gek over de straten en af en toe gaat het bijna mis. Daarna begin ik te wennen en programmeer ik mezelf in op extra goed opletten, omdat in de rust blijkbaar het venijn zit.

Nu kachel ik in de relaxmodus door de stad, en steek voorbeeldig mijn hand uit, ook als er geen andere weggebruikers te bekennen zijn. Knik ik voetgangers vriendelijk toe en stop voor elk zebrapad, wanneer ik zie dat iemand wil oversteken.

De behoedzaamheid die ik mezelf heb aangewend werpt onmiddellijk zijn vruchten af. Het gevaar van de roekeloosheid is in elk geval ingedamd. Voorbij is het geïrriteerde geklak met de tong, het zuchten en het jeetje geroep. En auto's stoppen zelfs voor mij als dat helemaal niet hoeft.

Toch hoor ik ook andere geluiden. Dat mensen dit hele gedoe militaristisch vinden. Dat er met een boog om je heen gelopen en gefietst wordt bijvoorbeeld.

Sommigen voelen dat als een afwijzing, alsof in iedereen een potentieel gevaar schuilt. Dat ik dit omzichtige gedrag als positief ervaar spreekt waarschijnlijk boekdelen over mezelf.

Het volgen van de pijlen in winkels, het keurig wachten achter de plakstreep, het verzoek om vriendelijk te zijn tegen het personeel en niet je geduld te verliezen, het niet meer nek aan nek staan bij de opstelstroken van het verkeerslicht geven mij een gevoel van orde, reinheid en rust.

Dat dit allemaal overheidshalve is opgelegd om een virus te bestrijden is natuurlijk een bizarre situatie, maar die coronaregels zitten nu ingebakken in mijn tweede natuur.

Laten we elkaar meer ruimte en rust gunnen. Of er een coronavirus actief is of niet!

Floor Fagel



Onduidelijke omleidingen

Al jaren is de slechte bewegwijzering in Amsterdam en regio mij een doorn in het oog. Bij afsluitingen wordt er vaak pas op het laatste moment kennis van gegeven. Omleidroutes worden te laat ingezet, of niet weggehaald als de route weer gebruikt kan worden. De afgelopen twee jaar was de doorgang vanuit de Burgemeester Fockstraat naar station Sloterdijk over de Haarlemmerweg vaak gesloten. Aanvankelijk zonder vermelding, je fietste gewoon tegen een hek op. Nadat de doorgang weer geopend was, stond een jaar lang (!) de omleidingsroute nog vermeld. Ik heb hierover geklaagd bij het stadsdeel, maar die weten van niets, moeten eerst foto's zien omdat ze op hun stoel vastgeplakt zitten. Vandaag (2 juni) weer een afzetting met omleiding genegeerd in de Hoogstraat, want stond daar overbodig. Stadsbestuur, jullie werken met verkeers tekens: door dit slordige gebruik worden die gewoon genegeerd. Zie toe dat omleidingen en afzettingen correct gebeuren.

Geert van Boxtel

Een paar dagen nadat de redactie jouw mail ontving, fietste ik tegen een onmogelijke omleiding aan (zie foto) in de Burgemeester Fockstraat. Met gevaar voor eigen leven moesten fietsers via de rijbaan het fietspad rechtsaf op de Burgemeester De Vlugtlaan vervolgen. Gelukkig is drie dagen later het hek vijf meter verderop neergezet.

Marcel van Kempens



Fietsenrekken

In het maartnummer van Oek zag ik een bericht over slecht om het voorwiel klemmende nieuwe fietsenrekken. Het verbaast mij dat de gemeente nog steeds dit soort rekken plaatst. Met de huidige fietsen met hun brede sturen en hun kratten en rekken voorop, is er soms maar voor de helft van de fietsen een plek te vinden. Nog los van het omvallen, inderdaad. Bij nietjes speelt dit probleem niet en kun je soms zelfs twee fietsen aan één kant wegzetten zonder overlast te

veroorzaken. Heeft de fietsersbond hierin een mening en voorkeur?

Petra Wempe

De Fietsersbond heeft een sterke voorkeur voor nietjes, maar dan wel de juiste: lang genoeg zodat fietsen niet omvallen. Wij erkennen dat er nadelen aan nietjes zitten: er kunnen minder fietsen per vierkante meter geplaatst worden, en op sommige locaties is het hinderlijk dat niet iedereen zijn fiets netjes tegen de nietjes zet. Fietsen die uitsteken kunnen voetgangers, auto's of andere fietsers ernstig hinderen. Daarom wijzen wij het plaatsen van andere rekken niet af, en hebben die op sommige plekken zelfs onze voorkeur. Momenteel is de gemeente bezig met een onderzoek naar hoe nieuw te plaatsen fietsenrekken er uit moeten zien. Gelukkig wordt de Fietsersbond daarbij om advies gevraagd.

Saar Muller

Gevaarlijke driehoek

Op het Museumplein op het fietspad dat grenst aan de tuin van het Rijksmuseum staat een soort gevarendriehoek rechtop, in de grond vast, midden op het fietspad. Ik keek even om mij heen en zag dat ding niet. De punt van de driehoek kwam in mijn ribbenkast terecht, waardoor ik nu gekneusde ribben heb, verder nog een grote wond op mijn been en een grote pijnlijke blauwe plek op mijn bil. Ik heb geprobeerd het te melden bij de gemeente, maar niemand weet daar bij welke afdeling het thuis hoort. Ik wil het vooral melden zodat het anderen niet overkomt en beter nog dat het daar weggehaald wordt.

Margriet van Agtmael

Zie pagina 4 ('Melden kan helpen').

Station Lelylaan

Graag wil ik reageren op het artikel over Station Lelylaan in OEK109. Dit is al heel lang een onhandige situatie voor fietsers. Bijvoorbeeld voor bewoners van de Oostoever wijk, die via wandelpaden en een parkeerterrein van Q-Park (altijd leeg) het station moeten bereiken. Optimaal zou zijn een snelfietspad (geen brommers), die de stations Lelylaan en Sloterdijk verbindt. Dat mag ook heel graag doorgetrokken worden naar Station Zuid. Op het talud van de metrodijk is daar ruimte voor. De Poort van West: laat het iets moois en praktisch worden voor OV gebruikers. Nu is het een obscure wegwaaiplaats.

Gerda Doornbos

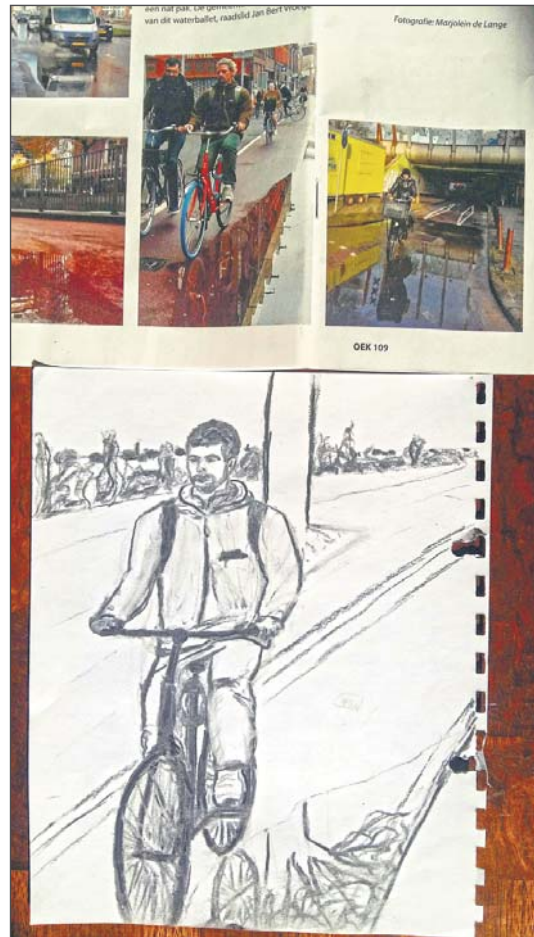
Voor de Oostoever is er meer goed nieuws. Het voetpad langs de spoorbaan, parallel aan de Jacob Geelstraat, wordt binnenkort verbouwd tot een officieel fietspad. Zodat je vanaf Station Lelylaan, langs Q-park en spoorbaan tot aan de Hemsterhuisstraat kan fietsen. En dan verder naar de Oostoever. Voor een goed fietspad Lelylaan-Sloterdijk spannen wij ons al jaren in. Tussen Sloterdijk en de Wiltzanghlaan ligt sinds kort een mooi fietspad. Zodra het gebied Laan van Spartaan volgebouwd is, kan je in principe aan de oostkant van de ringspoorbaan doorfietsen, over de Jan Tooropstraat, die nou net voor fietsers erg verslechterd is. Suggesties over knelpunten en verbeteringen blijven welkom!

Frans van der Woerd

Een vriend van mij bezorgt de OEK en zo kwam het dat ik de laatste onder ogen kreeg en met veel plezier las. Omdat ik wat oefen met houdingen van mensen tekenen probeerde ik het e.e.a. uit. Met als gevolg een tekening en, als jullie willen, een kleurplaat voor in de OEK. Voor ook lezers van 2-92 jaar! Ik noem 'm oekspiratie :)

PS. Ik ben Amsterdamse, dus de omgeving van het getekende fietspad is een soort fata morgana ;)

Jessica Hennis



Advertentie

Met afstand de beste en veiligste aankoop

Een heel voordelige aankoop. Gaat jaren mee!
Ter vergelijking: een Swapfiets kost je in 15 jaar zeker € 2700,-.



Onze solide luxe ex-huurfietsen met 3 versnellingen en handremmen. Nu tijdelijk voor

195,-*

Steun uw buurtfietsenmaker!

*Met 3 maanden BOVAG-garantie!



Verkoop en vakkundige reparatie
Elke dag open:
09.00-18.00 uur

RIJWIELATELIER DE SPECIALIST
Nieuwe Uilenburgerstraat 30
MACBIKE WATERLOO
Waterlooplein 289

MACBIKE OOSTERDOK
Oosterdokskafe 63A
MACBIKE VONDELPARK
Overtoom 45

macbike.nl

Kolken, plassen en afwateringsproblemen

Regeren is vooruitzien. Dat zal gemeenteraadslid Jan-Bert Vroege (D'66) hebben gedacht toen hij in juni 2019 een motie indiende over de verkeersveiligheid in de donkere maanden.

In de motie vroeg hij het college om voorafgaand aan de herfst het Plusnet Fiets te schouwen op straatverlichting, kolken, gladheid en andere ongemakken. Het was niet de eerste keer dat Vroege aandacht vroeg voor de kwaliteit van de fietspaden. In 2017 had hij al een motie ingediend over afwateringsproblemen, en dat wist het college nog. Het college had moeite om met de proactieve opstelling van Vroege mee te komen, want pas op 13 december reageerde het op de diverse punten uit de motie. Maar, eerlijk is eerlijk, het college had al wel een aantal acties ondernomen. Zo werd gemeld dat er inmiddels een Verbeterplan afwatering op fietspaden werd uitgevoerd. "Dit mede naar aanleiding van de afhandeling van motie 1423 Vroege uit 2017.



Projectleider

De vermelding van het Verbeterplan trok de aandacht van de wijkcontactpersonen in Noord, die op onderzoek uitgingen. En wat bleek: er was voor de uitvoering van het verbeterplan een heuse projectleider aangesteld.

Martijn Prins van de gemeentelijke afdeling Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR) werkt een jaar lang aan het verminderen van de wateroverlast op de fietspaden in de stad. Twee wijkcontactpersonen uit Noord hebben een positief gesprek met hem gehad. Martijn heeft er echt zin in en, hij gaf ook aan dat de wethouder erg geïnteresseerd is in dit project.

Soorten wateroverlast

Martijn verdeelt plassen in verschillende categorieën. Als een plas is ontstaan vanwege een verstopte kolk (afvoerput) moet Waternet dit oplossen. Martijn heeft overleg met hen want vindt het heel onhandig dat verstopte kolken bij Waternet moeten worden gemeld. Hij heeft nu geregeld dat verstopte kolken via de site van Amsterdam kunnen worden gemeld, zodat burgers één loket hebben.

Het kan ook zijn dat het water de kolk niet in kan vanwege rotzooi dat tegen de kolk aan ligt. Om dit op te lossen moet er beter of vaker worden geveegd. Waar nodig overlegt hij dat met (de baas van) de veegploegen. Verder kan een plas ontstaan door de slechte infrastructuur. Dit probleem moet door de asset-afdeling van V&OR worden opgelost, waar Martijn zelf ook werkt. Martijn denkt een budget van zo'n 3 ton nodig te hebben. Dit moet uit het reguliere budget voor wegonderhoud komen, maar hij is ervan overtuigd dat dat gaat lukken.

Meld plassen!

Om te weten waar wateroverlast is, is Martijn afhankelijk van meldingen. Zijn advies aan ons: meld elke plas die je dwars zit via een MORA (Melding Openbare Ruimte Amsterdam). Hij houdt op de achtergrond de afhandeling van de meldingen in de gaten en categoriseert ze. Af en toe gaat hij zelf ter plekke kijken. Als een melding niet goed wordt afgehandeld, hoort hij dat graag. Laat dat dan weten aan de wijkcontactpersonen in Noord (fietsersbondnoord@gmail.com) die het met hem zullen kortsluiten: Let op: als het de infrastructuur betreft kan de afhandeling een flinke tijd duren, dus niet te snel ageren. De ervaring leert dat als een project voorbij is, de aandacht ook makkelijk weer verslapt, dus dit is onze kans. Meld de plassen in je buurt via een MORA!

tekst en foto Nico Bot

Bericht uit de confinement

Frankrijk gaat heel anders met het Coronavirus om dan Nederland. Meer dan op veel andere gebieden uitte zich dat in het fietsbeleid.

Als je in Frankrijk woont, al is het zoals in mijn geval in deeltijd, valt je veel op dat voor de gemiddelde vakantieganger verborgen blijft. Al gaan ze snel de straat op, toch accepteren Fransen wetten en regels, geboden en verboden, vaak makkelijker dan Nederlanders. Tijdens de Coronacrisis werd dat mij duidelijker dan ooit tevoren. De dag nadat ik, enkele uren voor de grens gesloten werd, het land was binnengekomen, werd de 'confinement' (de Franse versie van de lockdown) van kracht. Alleen met een gedateerde, ondertekende verklaring op zak mocht ik mijn huis verlaten. Daarvoor moest bovendien een urgente reden zijn, zoals het kopen van eerste levensbehoeften of het bezoeken van kwetsbare bejaarden.

Fysieke activiteit

'Kortstondige individuele fysieke activiteit' stond ook op de lijst. Dus stapte ik op een mooie dag op de fiets om mijn vaste fietstochtje te maken langs een zijrivier van de Ardèche, langs steile rotswanden, uitbottende wijngaarden en een spetterende waterval. Ik fiets meestal alleen; dat was dus geen probleem. En eigenlijk leek fietsen me ook wel een eerste levensbehoefte. Ik realiseerde me natuurlijk dat een postende gendarme dat anders zou zien. Gelukkig kwam ik geen levende ziel tegen; men hield zich aan de letter van het Corona-reglement. Bij de waterval ging ik even op een brug zitten om van het uitzicht te genieten. Op de terugweg had ik een straffe tegenwind en ik moest een venijnig klimmetje overwinnen, maar mijn dag kon niet meer kapot.

List en bedrog

Ik schrok wel toen ik, bij nadere bestudering van de regels online, ontdekte dat de 'kortstondige verplaatsing' zich binnen een kilometer van het woonadres moest afspeelen. De bekeuringen waren pittig: 135 euro bij een eerste overtreding, en een derde aanhouding kon zelfs uitdraaien op zes maanden gevangenisstraf. Frankrijk doet zijn best om een fietsvriendelijk land te zijn, maar in tijden van Corona lukt dat niet altijd. In Parijs werd een man die op

de fiets boodschappen deed bekeurd, omdat de gendarme vond dat hij dat per auto had moeten doen. De gevangenis lokte niet, hoge boetes evenmin. Dus besloot ik een eerste boete te riskeren, maar als het misging rondjes om de kerk te gaan fietsen. Een dag of tien later trok ik mijn stoute fietsschoentjes weer aan, voor dezelfde tocht van 25 kilometer. Toen ik bijna halverwege was, hoorde ik het onheilspellende geronk van motoren. Het waren drie agenten, die mijn Verklaring van Uitzonderlijke Verplaatsing wilden zien. Gelukkig had ik een list bedacht. Langs de route woonde een kennis, een oudere dame die ik best kwetsbaar vond. Ik legde aan de gendarmes uit dat ik haar ging opzoeken en liet de sinaasappels zien die ik voor de zekerheid had meegenomen. Helemaal overtuigd waren ze niet, maar ik kwam ermee weg. Mijn kennis was blij met de sinaasappels. Mijn aanbod om boodschappen voor haar te doen sloeg ze af.

Miljoen boetes

Het is nu een paar maanden verder, en in heel Europa worden de Coronamaatregelen versoepeld. In de eerste fase van de confinement zijn in Frankrijk meer dan een miljoen boetes uitgedeeld. Natuurlijk is Frankrijk een heerlijk land om te fietsen. Maar ik ben toch blij dat ik terug ben in Amsterdam. Ik geniet meer dan ooit van mijn vaste rondje, door het Westerpark via de Bretten naar het Westelijk Havengebied.

tekst en foto Terri Kester





Postvak uit

Op 27 mei stuurden we een RAADSADRES aan de gemeenteraad met het verzoek zo snel mogelijk beleid te maken voor een verkeersveilige en fietsvriendelijke inrichting van zgn. stads- en fietsstraten. De gemeente lijkt te denken dat ze de fietsers met dat soort straten een dienst bewijst, maar de ervaring tot nu toe is omgekeerd: het lijkt soms of fietsers terug zijn in de boze jaren '70 van de vorige eeuw, waarin de stad een autojungle was en elke fietsrit een gevaarlijk avontuur. De tijd van 'Stop de Kindermoord'. Dit is wat we schreven.

Wat nergens in Amsterdamse richtlijnen of een afwegingskader is vastgelegd, is de minimumbreedte van rijbanen voor gemengd verkeer, waar auto en fiets van dezelfde rijbaan gebruik maken. De landelijke normen voor 30 km-straten dateren van twintig jaar geleden en voldoen niet meer nu auto's en de steeds talrijker bestelbussen en vrachtauto's alsmar breder zijn geworden. Ze waren bedoeld voor woonstraten en niet voor de drukke straten die nu overal in Amsterdam tot 30 km-weg worden omgevormd. De Fietsersbond wordt bij dergelijke herinrichtingen steeds vaker geconfronteerd met een te smalle wegbreedte. Deze ontwikkeling is strijdig is met de Agenda Autoluw, die 'meer ruimte voor de fiets' als motto hanteert.

Een speciale vorm van gemengd verkeer is de fietsstraat. Over de breedte van fietsstraten is in de beleidskaders niets vastgelegd, behalve dat in het concept-'Afwegingskader Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken' voor fietsstraten een minimumnorm van 3,50m wordt voorgesteld. Een norm die niet wordt onderbouwd.

Om een indruk te geven van waar onze zorg op gebaseerd is, wijzen we u op bijgaande foto (rechts) van de net aangelegde fietsstraat op de Weteringschans, die hier 4 meter breed is. De fietser komt hier in de knel. Dit is geen veilige situatie voor kwetsbare fietsers zoals ouderen en kinderen. De landelijke CROW-maatvoeringsnormen leiden tot een minimummaat van 4,50 meter. Dit is ook de breedte van de fietsstraat in de Sarphatistraat. De Fietsersbond vindt een norm van 3.50 m dus veel te krap.

Nog erger is een te smalle rijbaan op

een rijweg voor gemengd verkeer die te druk is voor een fietsstraat. Dat dreigt zich voor te doen in het plan voor de Nieuwezijds Voorburgwal, waar een rijweg van slechts 3,85 à 4,00 m breed getekend staat. Op de Marinxstraat zien we hetzelfde (zie foto pag. 22).

Wij stellen voor om voor de benodigde rijbaanbreedte in dit soort straten een apart 'Beleidskader Ruimte voor de fietser bij gemengd verkeer' op te stellen. 'Gemengd verkeer' is daarbij zowel van toepassing op fietsstraten als op overige wegen met gemengd auto- en fietsverkeer, zoals zgn stadsstraten.

Op dezelfde manier als in uw beleidskader 'Ruimte voor de voetganger' kan daarbij gebruik gemaakt worden van maatgevende elementen. De CROW-Fietswijzer levert de maatvoeringsnormen die daarbij als uitgangspunt kunnen dienen. Bij het ontwikkelen van breedtenormen kan, net als bij het beleidskader voor de voetganger, een relatie gelegd worden met het aantal auto's en het aantal fietsers.





Marnixstraat thv Hoofdbureau van Politie

Wij zijn ervan doordrongen dat het in een stad als Amsterdam altijd moeilijk zal blijven om breedtenormen te halen. Maar om balans en transparantie te krijgen in de afwegingen die gemaakt moeten worden, is het van belang dat er naast een beleidskader 'Ruimte voor de

voetganger' ook een beleidskader 'Ruimte voor de fiets bij gemengd verkeer' komt. Daarom verzoeken wij u om een dergelijk beleidskader te doen opstellen.

Op 26 juni stuurden we een BRIEF aan de gemeente n.a.v. een beleidsstuk dat gaat over het meer toegankelijk maken voor iedereen van volkstuinparken. Ook voor fietsers. Daar zijn we blij mee, maar we waarschuwen ook voor al te grote voortvarendheid.

De Fietsersbond Amsterdam is verheugd over het voornemen in de *Uitvoeringsstrategie Volkstuinparken* om deze beter voor de fiets te ontsluiten (uit de Samenvatting: "de openbare parkzones bieden ruimte aan fiets- en voetpaden en openbare groenfuncties en zorgen voor verbinding met de omringende wijken en buurten")

In de nota wordt onderscheid gemaakt tussen het bereiken van de parken met de fiets en het kunnen fietsen in de parken. Wij willen de aandacht vestigen op een derde vorm van verbinding: die tussen twee wijken die aan weerszijden van een groot volkstuincomplex liggen. Een voorbeeld daarvan is de verbinding tussen de geplande wijk Havenstad en de Bos en Lommerweg. Deze verbinding zou logischerwijs ongeveer tussen de volkstuinparken Nut en Genoegen en Sloterveer lopen, maar in de huidige vorm van de parken is ter plekke geen ruimte.

Bij de volkstuinparken heerst veel weerstand tegen zo'n fietsverbinding waardoor de gedachten al snel gaan in het alleen laten meefietsen van fietsers op voetpaden

gecombineerd met de ijdele hoop dat doorgaande fietsers wel om zullen fietsen. Dit is op de langere termijn geen goede keuze voor alle partijen. Er zullen toch veel fietsers op de voetpaden rijden wat leidt tot overlast van de volkstuingebruikers waardoor de wens ontstaat doorgaande fietsers te weren. Die lopen dan een aangename en snelle fietsroute mis. Een vergelijkbare situatie – geen volkstuinpark maar een park – is het Vliegenbos in Noord. Na lang tobben komt daar binnenkort een oplossing met een aparte doorgaande route.

Hoewel het om een klein aantal routes zal gaan (of juist daarom) pleiten wij ervoor dat in de uitvoeringsstrategie de vormgeving van deze routes apart benoemd wordt. Met een goede vormgeving kan een doorgaande fietsroute uitstekend samengaan met de wensen van voetgangers en tuinders. Waar een doorgaande verbinding tussen wijken nodig is zal deze bij de omvorming van de parken in de uitvoeringsplannen expliciet meegenomen moeten worden.

Een dag als geen ander

Het voelde alsof ik Amsterdam opnieuw, zoals de allereerste keer, beleefde toen ik op een zonnige middag begin mei met mijn fiets op de Dam stond.

Jarenlang was het een van mijn grootste genoegens op zomerse zondagochtenden 5 uur op te staan en door de vrijwel lege, zon beschenen straten van Amsterdam te fietsen. Met zo weinig motorvoertuigen en voetgangers kon ik in alle rust midden op de trambaan rijden of de Nieuwendijk, Kalverstraat en Leidsestraat doorkruisen zonder ook maar één wandelaar te hinderen.

En toen, begin mei – midden in de lockdown – na wekenlange opsluiting in huis met mijn 14-jarige zoon, enkel nu en dan naar buiten voor de boodschappen, wilde ik de benen strekken, en dus stapte ik op de fiets. In West waren de stoepen vol mensen die winkels in en uit liepen of gewoon in de zon zaten. Maar toen ik dichterbij het centrum kwam, gebeurde er iets raars: er waren steeds minder mensen op straat. Uiteindelijk, op de Zeedijk aangekomen, bleek die volledig uitgestorven. Ik hoefde me niet door stromen toeristen te worstelen, nergens uit te wijken voor uitgestoken selfie-stokken of braaksel op de grond. Nergens reed ik door een onverwachte wolk van marihuana-lucht. Ik kon zo hard rijden als ik wilde zonder iemand daarmee lastig te vallen. Daar waren simpelweg te weinig mensen voor, waar ik ook keek.

Een paar minuten later, hield ik stil op de Majoor Bosshardtbrug. De Oudezijds Achterburgwal overziend zag ik enkel een paar magneetvissers die in de gracht stonden te hengelen en een handjevol bewoners die op vouwstoelen voor hun huis in de zon zaten. Het verbaasde me dat ik geen groepsleiders met omhooggestoken paraplu's zag of groepjes dronken Engelse jongelui. Zittend op m'n fiets kon ik eigenlijk niet anders dan om me heen kijken, alsof ik de gebouwen, de gracht, de historische sfeer voor het eerst in me opnam.

Die betovering werd verbroken toen een vrouw de brug op fietste, een fototoestel bungelend op haar buik. Ze stopte een paar meter van me vandaan en begon onmiddellijk foto's te nemen. "Oei, een toerist", dacht ik. Toen liet ze haar camera zakken, keerde zich naar mij en zei "Wat geweldig hè Zonder toeristen!" Aha, ze was eigenlijk net zoals ik: een bewoner van de stad die Amsterdam ervaart alsof-ie zelf toerist is.

Ik fietste verder door de lege straten van de Wallen. Op de Oudezijds Voorburgwal passeerde ik de ingang

van de Trompettersteeg. Al die jaren dat ik zondags mijn ochtend-uitstapjes maakte, was het nooit in me opgekomen hier doorheen te fietsen: de smalste straat van Amsterdam. Zelfs op zondagochtend om 5 uur wemelt deze steeg van de mensen. Maar nu, midden op de dag, was er geen hond te bekennen. En dus keerde ik en reed er in. Het eerste stukje bang dat mijn stuur met handremmen niet tussen de muren zouden passen, maar het bleek net te gaan (met 6 cm ruimte aan beide kanten). Nooit had ik er in mijn wildste dromen aan gedacht door de Trompettersteeg te fietsen - en nu deed ik het! Ik reed hem helemaal uit, draaide en reed er nog eens doorheen, en dacht: "Dit is iets dat ik ooit op een dag aan mijn kleinkinderen zal vertellen!"

Ik reed verder door de ontvolkte straten van de Wallen en kwam via een verbluffend lege Warmoesstraat uit op de Dam. Hier zaten mensen ontspannen in de zon op de treden van het Monument, anderen fietsten langzaam rond of namen voor het Paleis kiekjes van elkaar zonder andere mensen in beeld.

Ik stelde me voor dat ook zij Amsterdammers waren, tevoorschijn gekomen uit hun schuilplaatsen na een langdurig tiranniek beleg door toeristen, om te genieten van de wonderen van hun bevrijde stad.

Ik fietste ook een rondje over de Dam en stopte toen midden op de kruising tussen het Monument en het gesloten Madame Tussaud. Ik keek uit over het Rokin. Ik keek de Paleisstraat in en wierp een blik op het Damrak en de Damstraat. In alle vier de richtingen, waar ik ook keek, zag ik geen enkel motorvoertuig. De klok op het Paleis stond op tien over drie. Tien over drie in de middag en ik sta op m'n gemakje midden op de kruising zonder ook maar één auto, touringcar, taxi, bestelbus of vrachtauto die zich aan mij opdringt.

Ik blijf daar staan en fantaseer over dit hier werkelijk geworden visioen van hoe een autovrij Amsterdam zou kunnen zijn, en span me in om dit moment diep in me te laten doordringen, en ben er nu al zeker van dat dit een van mijn favoriete herinneringen zal worden aan mijn bestaan als Amsterdamse fietser.

Pete Jordan

Die tijd
is voorbij!



Blij
dat ik rij
oprij oprij

Ap