

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



nummer 112 april 2021

Foto voorpagina

Rubrieken komen en gaan. Of blijven. Ik kan me geen OEK zonder Pete Jordan voorstellen. Floor fietst ook alweer een tijdje door de stad. De knelpunten zijn als vanzelf van vaste waarde. En Aleida's tekening, ze spreekt liever niet van cartoon, is al bijna niet meer weg te denken van onze achterpagina.

Zelf tekende ik enige edities de fietsverhalen van min of meer bekende Amsterdammers op. In den beginne met plezier, maar De fiets van... ging me toch tegenstaan. Het werd, zoals dat heet, een kunstje. Steeds een andere fiets, maar vergezeld van dezelfde vragen en antwoorden.

En er zijn rubrieken die een sluimerend bestaan leiden. Zoals De fietsduim, naar analogie van die van Facebook: een duimpie omhoog voor een positief initiatief waar de Amsterdamse fietser van profiteert. Ik kon me de laatste al niet meer heugen, toen ik blij verrast over de Hobbemakade fietste.

Er kan een OEK gevuld met ergernissen over afsluitingen en omleidingen. De onvrede komt vooral voort uit de manier waarop: zoek het maar uit fietser, lijken de omleiders, al dan niet met borden, veelal te zeggen. Zo niet hier, alleen een dak ontbreekt nog. Een duim op de voorpagina, wát een comeback.

Marcel van Kempen, hoofdredacteur

Ben je actief op de sociale media?

Volg ons dan op Facebook en Twitter!
En belangrijk: vind ons leuk en deel onze berichten, zo help je mee Fietzersbond Amsterdam te promoten. Bedankt!



facebook.com/
amsterdamfietzersbond



twitter.com/
adamfietst

Verhuisd?

ledenadministratie@fietzersbond.nl

Privacywetgeving

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

Klachteninformatie

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

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond, verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 4000 en wordt gratis bezorgd bij alle Amsterdamse leden, geïnteresseerde aktiegroepen 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 2021. Bijdragen zijn welkom tot 1 juni op oekredactie@fietzersbondamsterdam.nl

Fietzersbond afdeling Amsterdam

Wg-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794
amsterdam@fietzersbond.nl
fietzersbond.amsterdam
Facebook: amsterdamfietzersbond
Twitter: @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@fietzersbond.nl
Diemen: diemen@fietzersbond.nl

Foto voorpagina: Marcel van Kempen

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Vormgeving: Sandra du Maine

Druk: Rodi Rotatiedruk

Lid worden

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

U bent al lid vanaf € 2,50 per maand lid.fietzersbond.nl

Zilveren Amsterdamspeld voor Jeroen Verhulst: 'wereldverbeteraar op Amsterdamformaat'

Jeroen Verhulst is jarenlang beleidsadviseur wonen geweest bij de Gemeente Amsterdam. Na zijn pensionering in 2014 ging hij aan de slag als vrijwilliger voor de Fietsersbond, en kreeg zo dus weer vaak met de ambtenaren te maken. Hij is nu zijn activiteiten aan het afbouwen, want hij is ongeneeslijk ziek.



Waar ging je je op richten toen je in 2014 vrijwilliger werd voor de Fietsersbond?

'Ik werd als vrij snel coördinator voor de advisering aan de CVC, de Centrale Verkeerscommissie van de gemeente. Dit is een overlegorgaan van ambtenaren, brandweer en politie over zaken als kruispunten en wegvakken. Als Fietsersbond mochten wij schriftelijk commentaar geven op plannen die al vrij ver uitgewerkt waren. Ik ging altijd eerst zelf even kijken via Google Streetview, schreef een advies, dat ging dan naar de wijkcontactpersonen van de Fietsersbond, die konden reageren en dan paste ik het eventueel aan. De ambtenaren lazen onze adviezen niet altijd of deden er vaak weinig mee.'

Wat waren je grootste triomfen?

'Triomfen? Nou... dat kun je zo niet zeggen. Meestal werd ons commentaar niet overgenomen. Kijk, wij zaten

er zelf niet bij, we moesten iets schriftelijk inleveren en zagen er in de verslagen vaak weinig van terug.....'

Hoe hield je dan de moed erin?

'Tja... we probeerden wel eens langs andere wegen, de politiek bijvoorbeeld, invloed uit te oefenen. Of we gingen de ambtenaren rechtstreeks benaderen. Op een gegeven moment had de Fietsersbond het voor elkaar dat ze wél aanwezig mochten zijn bij de vergaderingen, maar zonder stemrecht. Maar daar had ik geen zin in, daar zou ik gefrustreerd van raken. Ik heb trouwens ook geleerd dat je vooral in het voortraject invloed moet uitoefenen, want als de plannen al panklaar bij de CVC liggen dan begin je niet zo veel meer. Dan heeft de gemeente er al veel te veel geld en moeite in gestoken. Dus wat ik toen ben gaan doen is kijken wat belangrijke straten zijn waar op termijn iets moet gebeuren, maar waarvoor de plannen nog niet uitgewerkt zijn.'

Bijvoorbeeld?

'De Weesperzijde, één van de drukste fietsroutes van Amsterdam. Stadsdeel Oost ging daar via een enquête vragen aan de bewoners of ze liever baksteen wilden of asfalt. Die kozen voor baksteen. Maar ze hadden die vraag helemaal niet mogen stellen, want het beleid schrijft hier asfalt voor. Daar heb ik toen de portefeuillehouder Verkeer op aangesproken. Uiteindelijk met succes.

De Rozengracht, een heel belangrijke fietsroute. We hebben toen een coalitie gesmeed met buurtbewoners. Zij wilden een fietsstraat, maar dat klinkt mooier dan het is. Een fietsstraat betekent namelijk niet, zoals menigeen denkt, dat er dan minder auto's komen. Dus die drukke Rozengracht als fietsstraat zou veel te gevaarlijk worden voor fietsers en gelukkig was de gemeente dat met ons eens. Wij hebben met succes gepleit voor een fietsstrook die breder zou zijn dan de huidige. En met meer voetgangersruimte. Er gingen daarvoor parkeerplaatsen weg, maar de mooie bomen konden blijven staan. Een simpeler plan dan dat van de gemeente dus, en aangenomen!'

Wat zijn de grootste bedreigingen voor Amsterdamse fietsers?

'Het is natuurlijk heel goed nieuws dat er in Amsterdam niet alleen veel wordt gefietst, maar ook heel veel wordt gelopen. Een grote bedreiging is echter dat de ruimte die de voetgangers nodig hebben wordt afgesnoept van de ruimte voor fietsers – terwijl wij natuurlijk willen dat de auto's ruimte gaan inleveren! Een andere bedreiging is de opkomst van de 30 kilometer straten – waar we op zich natuurlijk heel blij mee zijn. Het gemeentebeleid schrijft echter voor dat in een 30 kilometerweg

de vrijliggende fietspaden verdwijnen. De fietsers komen dan tussen de auto's terecht, heel gevaarlijk dus. En verder hebben we de gemeentelijke richtlijnen voor het maaiveldontwerp, Puccini genaamd. Er zijn dikke handboeken waarin voor elk stukje openbare ruimte tot in detail is voorgeschreven hoe dat eruit moet zien qua materialen, esthetiek enzovoort. Het streven naar uniformiteit en naar een bepaalde esthetiek blijkt vaak strijdig met het fietsbeleid dat juist op veiligheid en doorstroming gericht is.' En overall moeten klinkers komen in plaats van comfortabel asfalt.

Hoe hebben die maaiveldontwerpers dat voor elkaar gekregen?

'Die hebben een heel beleidscircus opgetuigd met dikke handboeken waarin voor elk stukje straat tot in detail bedacht is hoe dat eruit moet zien - en dat is nu de norm geworden. De hele stad krijgt zo dezelfde gelikte uitstraling maar het gaat ten koste van de kwetsbare verkeersdeelnemers.'

Hoe kijk jij aan tegen de drukte op het fietspad?

'Ik vind dat alles met meer dan twee wielen naar de rijweg moet, en als de hele stad een 30 km-zone is dan kan dat ook op een veilige manier gebeuren. Dan zijn we verlost van stints, biro's en driewielige bakfietsen op het fietspad.'

Wat vind je positieve ontwikkelingen?

'De knips in de Van Woustraat, het geplande eenrichtingsverkeer op de Ceintuurbaan, en de geplande fietsroute door de Haarlemmer Houttuinen die rechtstreeks eindigt in het Westerpark.'

Johanna Kroon

Een digitale ceremonie

In het diepste geheim had de Gemeente Amsterdam een digitale ceremonie voorbereid, waarin Jeroen Verhulst de zilveren Amsterdam-speld opgespeld zou krijgen. Hij vertelt: 'Ik werd digitaal toegesproken door Rutger Groot Wassink, de loco burgemeester. Hij had de ambtsketting om en heeft wel een kwartier gesproken over wat ik allemaal betekend heb. De speld werd gebracht door een chauffeur van de gemeente. Mijn vrouw, die in het complot zat, heeft de chauffeur buiten opgevangen zodat ie niet ging aanbellen. En toen Rutger aangaf dat het moment daar was, heeft zij 'm me opgespeld.' Fragment uit de toespraak van loco burgemeester Rutger Groot Wassink:

' Beste Jeroen, Jij hebt altijd geloofd in wijkdemocratie, en je was daar een geweldig vertegenwoordiger van. De mensen die met je gewerkt hebben noemen je een bescheiden en hardwerkende "wereldverbeteraar op Amsterdamformaat". Zij, en ook het stadsbestuur, kijken met grote waardering terug op jouw inzet en goede werk. Werk dat Amsterdam, die stad waar we van houden, vooruit heeft geholpen. Mooier en leefbaarder heeft gemaakt. Het is gezien, het is gewaardeerd. En het is fijn om je er vandaag voor te kunnen eren. Dat doen we met een speciale onderscheiding. Want voor mensen die zich langere tijd onbetaald hebben ingezet voor een Amsterdams maatschappelijk doel, is er de Amsterdampeld. Die zal je kersverse vrouw nu aan je uitreiken. Veel dank en van harte gefeliciteerd.'

Omgevingsvisie 2050: veelbelovende vergezichten, maar ook gevaren

De gemeente Amsterdam maakt elke tien jaar een ruimtelijk plan voor de lange termijn. Vroeger heette dat het Structuurplan, nu de Omgevingsvisie. Afgelopen februari zijn de plannen tot 2050 gepresenteerd.

De stad gaat uit van 150.000 woningen extra, voor 250.000 inwoners. De meeste huizen moeten komen in grote nieuwbouwgebieden, zoals Haven-Stad (tussen Sloterdijk en het IJ), de IJ-oevers en het Schinkelkwartier (zuidelijk van Slotervaart). Door compact te bouwen, met veel huizen per vierkante kilometer, kunnen de bestaande groene gebieden worden ontzien.

Eén van de thema's van de Omgevingsvisie is Duurzaam en gezond bewegen - Heel Amsterdam een wandel- en fietsstad. Dit klinkt veelbelovend. Inderdaad kunnen veel plannen uit de Omgevingsvisie positief uitpakken voor het fietsgebruik. En door voortzetting van de Agenda Autoluw krijgt de fiets, als meest ruimte- en energiebesparend vervoermiddel, een steeds belangrijker rol in het verkeer.

Werk aan de winkel

Om deze mooie doelstellingen waar te maken, moet nog wel veel gebeuren. Zo worden de grote nieuwbouwgebieden slechts aan de buitenrand verbonden met het stedelijke fietsnetwerk. En aan de noordelijke IJ-oevers ontbreekt het fietsnetwerk nog volledig. De Fietsersbond vindt dat voor maximaal fietsgebruik in deze nieuwbouwgebieden het fietsnetwerk niet om, maar centraal door het gebied moet lopen. En aan de Omgevingsvisie moet het fietsnetwerk voor de noordelijke IJ-oevers worden toegevoegd.

Amsterdam wil haar stationsgebieden uitbouwen tot intensief gebruikte werk- en woongebieden. Daarmee worden deze gebieden nog belangrijker bestemmingen voor fietsverkeer. Een goede strategie om de combinatie fiets-en-trein nog aantrekkelijker te maken. Dit vereist nog wel extra investeringen in een betere fietsbereikbaarheid, bijvoorbeeld rond station Sloterdijk.

Voortzetting van de Agenda Autoluw is een noodzakelijke voorwaarde voor een leefbare en fietsveilige stad. De Omgevingsvisie wil meer autoknips in het Hoofdnet Auto, waardoor doorgaand autoverkeer binnen de ring A-10 onmogelijk wordt. Wij zijn daar al jaren een groot voorstander van, dus zo snel mogelijk uitvoeren! Wel maken we ons zorgen over het ontbreken van concrete plannen voor autohubs. Hubs (overstappunten) voor

zowel personen- als vrachtauto's zijn essentieel voor het slagen van Amsterdam Autoluw. Wij vinden dat er voor 2030 minimaal 5 hubs rond de A-10 moeten zijn gerealiseerd.

Gevaren voor veilig fietsen

Toch is het niet allemaal rozengeur en maneschijn. Zo wil de Omgevingsvisie auto's en fietsen meer mengen. Dit kan inderdaad bij Fietsstraten, waar in het drukste uur minder dan 250 auto's rijden. Maar bij meer auto's treden gevaarlijke conflicten op, zoals bleek bij de mislukte Corona-proeven in 2020 in de Rijnstraat en de J.P. Heijestraat. Daarom blijft het standpunt van de Fietsersbond: eerst vergaand Autoluw maken (maximaal 250 auto's per uur), daarna eventueel mengen van fiets en auto! Volgens ons blijven daarom vrijwel alle bestaande fietspaden nodig voor de fietsveiligheid. Nieuwe veiligheidsrisico's dreigen te ontstaan bij wat de Omgevingsvisie 'stadslanen' noemt: brede stadsautowegen als de Cornelis Lelylaan krijgen met meer bomen en meer woningen een prettig verblijfsklimaat. De suggestie dat de fietsers op dergelijke stadslanen veilig tussen de auto's kunnen rijden is volledig misleidend. Met druk autoverkeer (Hoofdnet Auto), hoogwaardig OV (Hoofdnet OV) en beperkte oversteekbaarheid zullen aparte fietspaden nodig blijven. In geval van on-oversteekbaarheid blijven aan beide zijden tweerichtings-fietspaden noodzakelijk.

Ontbrekende schakels

De Omgevingsvisie bevat een kaartje met het toekomstige Netwerk Fiets. Dat geeft overigens alleen de grote lijnen aan, en is lang niet zo gedetailleerd als het bestaande Plus- en Hoofdnet Fiets. Positief is dat belangrijke doorgaande fietsroutes door parken als het Vondelpark en Westerpark lopen. Verder juichen wij toe dat in het fietsnetwerk wederom de routes langs de Kostverlorengracht en door de Markthalen zijn opgenomen. Waar wij kritisch over zijn is dat dit al heel oude, nimmer gerealiseerde intenties zijn die met name stuklopen op ontbrekende schakels. Dat geldt ook voor reeds lang geplande (snel)fietsroutes naar omringende gemeentes. Zo willen wij dat er eindelijk werk wordt gemaakt van de snelfietsroute Zuidas- Oeverlanden-

Schiphol, met de in deze visie opnieuw opgenomen fietsbrug over de Schinkel.

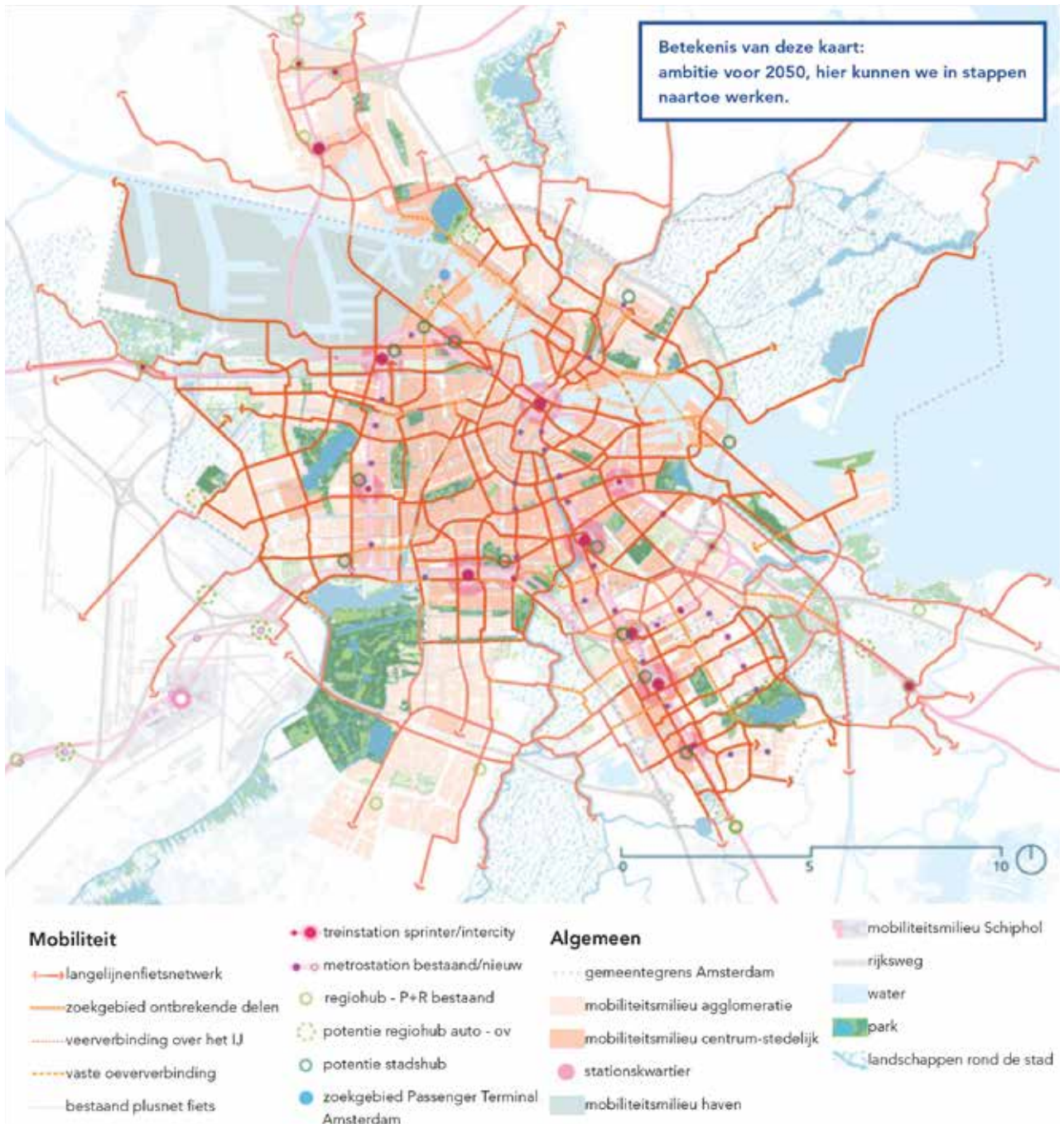
Het grootste gemis in de Omgevingsvisie vormen goede fietsverbindingen over het IJ en over het Amsterdam-Rijnkanaal. In de Omgevingsvisie zijn de Fietsverbindingen met Zeeburg en IJburg volstrekt onvoldoende voor de toekomstige 50.000 inwoners. Over het Amsterdam-Rijnkanaal is binnen vijf jaar een vaste fiets/voetverbinding naar Zeeburg nodig: de pontverbinding die op dit moment wordt voorbereid, is niet afdoende en gaat ten koste van het IJpleinveer. Rond de Zuiderzeeweg-IJburglaan zijn aanvullende, veilige fietsvoorzieningen hard nodig.

Voor de IJ-oeververbindingen ondersteunt de Fietsersbond de in de Omgevingsvisie opgenomen bouw van

de door de Commissie d'Hooghe voorgestelde twee bruggen. Wij zijn dan ook verheugd dat nu ook het Rijk akkoord is. Maar rond het Centraal Station is aanvullend een gecombineerde fiets/voettunnel noodzakelijk. En een pontverbinding bij het Stenen Hoofd, conform het advies van de commissie-D'Hooghe. De omgevingsvisie laat verder zien dat de locatie van de Westelijke verbinding niet goed aansluit op het fietsnetwerk. Een goede aansluiting van de geplande Westelijke brug op het fietsnetwerk moet worden toegevoegd.

Frans van der Woerd

Omgevingsvisie Amsterdam 2050: amsterdam2050.nl
Volledige reactie: fietsersbond.amsterdam



Prijswinnende foto

De wegafsluiting in OEK 111 riep veel reacties én emoties van verschillende aard op, een bloemlezing:



De opa van **Robert Holslag** woonde een paar huizen verder van de hoek Bloemgracht/Lijnbaansgracht dus was het voor hem 'een eitje': 'overigens, wat een afschuwelijk hekwerk staat daar. Wij zijn als Amsterdammers wel heel raar bezig dat een paar levensgrote borden niet genoeg zijn om een voetpad vrij te houden van "voertuigen"'. **Ingeborg Seelemann** vindt het een aangename plek geworden met die tuinaanleg en vermoedt dat de broze kade een rol speelt. **Eveline Smit** spreekt, mede namens haar kleindochter, juist haar ongenoegen uit over de afsluiting, en vraagt zich af waarom. **Frans van der Veen** is het met hen eens: 'dat je auto's hier tegen

wel houden, kan ik me voorstellen, maar die vreedzame fietsers?' **K. de Bruin** is erg voor groen in de stad en meent dat actieve bewoners voor dit stukje promenade hebben gezorgd. **Hans van Lent** had dit keer geen gepeins en slape-loze nachten. Immers: 'jarenlang was ik hier wijkagent. Vanuit het -inmiddels verkochte- bureau Raampoort heb ik hier heel vaak mijn surveillancerondjes gefietst.' OEK bezorger **Herman Willems** merkt scherp op dat 100 meter naar het zuiden de foto van een aantal edities geleden is genomen (Lijnbaansgracht) en weet nog te melden dat in het pand op de andere hoek in de zeventiger en tachtiger jaren van de vorige eeuw een postkantoor was gevestigd alwaar je als student je studietoelage in termijnen in ontvangst kon nemen. **S.Lijesen** maakte ook gebruik van dit postkantoor. **Siu Yin Tjoa** bewijst dat elk nadeel zijn voordeel heeft, sinds corona wandelt zij vaker door de stad en liep

dus tegen de oplossing aan. **Hans Koenen** maakte van het hoekpand een foto ter voorbereiding op het vorig jaar verschenen boek over de Art Nouveau in Amsterdam. De man van **Kitty Mascini** herkende de plek en ziet op de foto zelfs de Combino lijn 13 of 17 in de verte op de Rozengracht rijden. **Koos Keus** geeft stellig antwoord op het waarom van de afsluiting: de kade die bijna op instorten staat/ stond. En **Marlies Vaz Nunes** constateert een lek: 'het maffe is, dat deze hekken de fietsers helemaal niet tegenhouden! Die gaan gewoon via de stoep.'

De winnaars van de puike fietskaart zijn **Eveline Smit en haar kleindochter**. Gefeliciteerd! Een nieuwe OEK, een nieuwe kans: waar ligt deze, volgens Marjolein de Lange 'redelijk veilige, maar nog niet optimaal vergevingsgezinde' drempel? oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Marcel van Kempen



Wat wil Puccini? (deel 3)

De vorige keer (OEK 111, red) schreef ik over gevaarlijke stoepbanden die doorlopen over fietsoversteken. Een voorschrift uit de Puccini methode, het handboek voor het ontwerpen van de openbare ruimte in Amsterdam. In dit deel ga ik nader in op een ander aspect van die stoepbanden: de opstaande rand waar fietsers langs moeten rijden.



Afbeelding 1

Puccini gaat uit van zo'n 10cm hoge, haakse stoepranden (afbeelding 1). Dat is "om te voorkomen dat de voetgangers door fietsers, of bromfietsers omver worden gereden". Met dit argument wordt een beeld opgeroepen van voetgangers die als een bedreigde soort beschermd moeten worden tegen (brom)fietsers. Is dat stoepfietsen werkelijk een probleem? Volgens de SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) is bij maar 5 procent van de ongevallen met voetgangers, een fietser betrokken. Bij gedragsonderzoek op straat bleek dat fietsers vrijwel niet op de stoep fietsten, en dat ze dat ook niet vaker doen als er géén hoge stoeprand is. Sterker, in de zeldzame gevallen dat fietsers toch op de stoep fietsten, ontstonden er geen conflicten met voetgangers. Dus, als we afgaan op de feiten blijkt dit argument voor haakse randen uit de lucht gegrepen.

Intussen is het wél een feit dat (hoge) haakse stoepranden slachtoffers maken. Vooral onder fietsers. Zo staat al in het Amsterdamse Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016 – 2021 op pagina 25 dat de meeste ongevallen onder fietsers enkelzijdig zijn: "bij circa 70% van alle fietsongevallen die tussen 2000 en 2012 zijn geregistreerd, zijn geen

andere bestuurders betrokken []. De helft van enkelzijdige ongevallen wordt veroorzaakt door één of meer infrastructurele factoren []. In Amsterdam botsen fietsers vooral op paaltjes en stoepranden." Maar fietsers zijn niet de enige slachtoffers van akelige stoepranden, ook voetgangers kunnen er over struikelen en rollator- en rolstoelgebruikers hebben er last van.

Het gevaar van hoge haakse stoepranden openbaart zich wanneer fietsers er langs rijden. Dan kan het gebeuren dat ze die opstekende rand ongewild met hun voorwiel schampen, daardoor hun balans verliezen en ten val komen. Of hun trapper komt er tegenaan. Om die risico's te vermijden willen fietsers afstand houden van haakse randen. Hoe hoger de rand hoe groter de zogenaamde schuwafstand. Met haakse randen hebben fietsers dus meer ruimte nodig om veilig en prettig te fietsen. Helaas is er in

Amsterdam vaak juist een gebrek aan ruimte: op veel fietspaden, maar ook in straten zonder fietspaden, vooral op de momenten dat ze de weg moeten delen met auto's.

Dit nadeel van hoge haakse stoepbanden is al lang bekend. En al lang vóór het verschijnen van het MJP Fiets van 2016 heeft dat er toe geleid dat in bepaalde stadsdelen langs smalle fietspaden schuine stoepranden zijn toegepast. Bijvoorbeeld op de De Clercqstraat en de Overtoom. Iedere fietser die wel eens met zo'n schuine stoeprand in aanraking is gekomen, heeft kunnen merken dat het net is of je met zachte hand tegen gehouden wordt. En als je door dat duwtje niet op het rechte pad komt, is er nog geen man overboord, want je kunt de stoep oprijden in plaats van te vallen. En toen besloot de gemeente dat de openbare ruimte fraaier en eenvormiger moest worden. Dat werd de Puccini-methode en die



Afbeelding 2: Bloemgracht

zette meteen een streep door de schuine stoepbanden en schreef overal in de stad haakse stoepbanden voor. Dat die eis onverenigbaar is met de eisen van Duurzaam Veilig (vergevingsgezindheid), leek Puccini te ontgaan. Zo werd ook een nieuwe inrichting voor grachten voorgeschreven met stoepen met haakse stoepbanden. Dat dat op erg smalle grachten leidde tot onbegaanbaar smalle stoepen (afbeelding 2), werd op de koop toegenomen. Sinds kort zet de gemeente in op meer ruimte voor voetgangers en daardoor wordt de rijbaan op de grachten smaller, namelijk 3,40 meter. Voor fietsers die niet dapper genoeg zijn om te voorkomen dat auto's ze inhalen, blijft er – wanneer een wat bredere auto hen voorbij rijdt – minder dan een meter over tussen auto (incl. spiegel) en stoepband. En dat is echt te weinig:

volgens de officiële normen moet dat minstens anderhalve meter zijn. Ook voetgangers ondervinden nadeel van de haakse randen: wie wel eens op een gracht wandelt, weet dat je daar vaak even de rijbaan op moet om een obstakel op de stoep te omzeilen. Vooral voor mensen met een rollator of rolstoel is dat problematisch.

Dit alles overziend moet de slotsom zijn dat het de hoogste tijd is om Puccini te herijken in het kader van het overige beleid van de gemeente. Dat streeft namelijk niet alleen naar meer ruimte voor voetgangers en fietsers, maar ook naar meer verkeersveiligheid voor fietsers. En die schiet er door Puccini nu juist bij in.

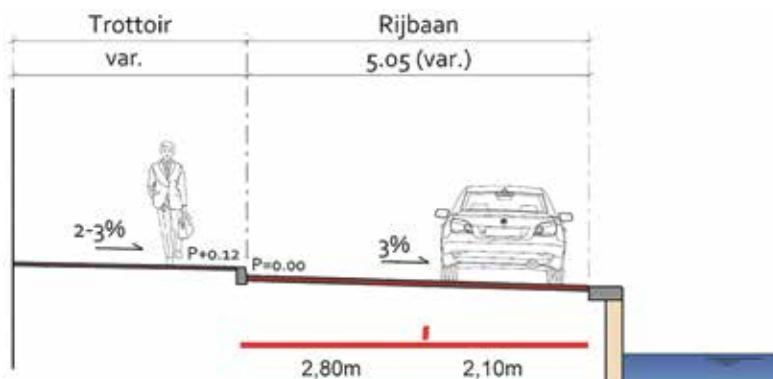
Anna Bragt

Grachtenprofiel

Puccini heeft de ambitie recht te doen aan het historische karakter van de stad. Maar het Amsterdamse grachtenprofiel kent van oudsher geen (verhoogde) stoepen. De rand tussen 'voetpad' en 'rijbaan' werd tot de 21e eeuw enkel aangegeven met een rij lichte klinkers in de lengterichting. Op sommige plekken bestaat dat nog (afbeelding 3). Zou dat oorspronkelijke profiel worden aangehouden, dan zou dat niet alleen een historisch meer verantwoorde maar ook een optimaal vergevingsgezinde inrichting opleveren, waar zowel voetganger als fietser baat bij hebben. En het parkeren van auto's op de stoep (wat hoge stoepen niet voorkomen) kan tegenwoordig digitaal worden tegengegaan, dus Amsterdammertjes zijn daar niet meer voor nodig.



Afbeelding 3: Vergevingsgezind profiel Keizersgracht



Grachtenprofiel met rijloper van 2,80m en langspaarvak van 2,10m

Blinden

Volgens Puccini zijn hoge stoepbanden ook nodig voor blinden. Met hun stok kunnen ze voelen waar de stoep ophoudt. Maar is dit 'schrikdraad' – zoals Puccini dat noemt – ook noodzakelijk? Het feit dat blinden bij o.a. het oversteken gebruik maken van geleidelijnen, wijst erop dat het antwoord 'nee' is. Die geleidelijnen worden gevormd door tegels met noppen en ribbels van zo'n 5mm hoogte. Diezelfde markering zou dus ook de rand van de stoep kunnen aangeven. En zou die rand wit zijn, dan zouden slechtzienden, of eigenlijk iedereen, daar ook baat bij hebben.

Lage stoepbanden

Een tijd lang dachten verkeerskundigen dat lage stoepbanden veiliger zouden zijn dan hoge. Of dat afgeronde stoepbanden veiliger zouden zijn dan haakse. Maar in de praktijk blijkt dat hoogte of afronding voor fietsers die er tegenaan schampen geen verschil maakt. Het is de haakse onderkant van de stoepband die het gevaar sticht. Alleen helemaal schuin is vergevingsgezind.

Inspraak over het IJ

Tijdens de raadsvergadering op 3 maart jl. over de belangrijke Sprong over het IJ was er geen mogelijkheid meer voor inspraak vanuit de Fietsersbond. Wij maken uiteraard wél ruimte.

Ik spreek hier graag in namens de grootste groep belanghebbenden bij betere IJ-oeververbindingen: de fietsers. Er is een blijvende en groeiende noodzaak voor betere IJ-oeververbindingen: voor corona was de pont te druk, tijdens corona mocht nog maar de helft van de mensen de pont op en na ons herstel van corona is het de bedoeling dat mensen per fiets over het IJ reizen. Immers, fietsen bestrijdt overgewicht en beschermt ons daarmee tegen het virus. Ook omdat ponten op het IJ regelmatig tegen binnenvaartschepen aan varen – afgelopen december was de recentste - moeten er snel alternatieven komen om de veiligheid op het water te verhogen. Desondanks maakt de gemeente geen enkele haast.

De belangrijkste reden daarvoor is verleden tijd: er is groen licht van de minister voor de bouw van de Oostbrug, zij het met een onredelijke hoogte van 12,50 meter waarvan de haven geen

enkel voordeel heeft. Desondanks vindt de Fietsersbond zelfs met die hoogte dat de Oostbrug meteen gebouwd moet worden, om bovengenoemde redenen van veiligheid en milieuvriendelijke bereikbaarheid. Wij zijn ook voor een tunnel, maar dan wel bij het Centraal Station, en opengesteld voor fietsers. Op rustige plaatsen zoals het oostelijke IJ is een brug onvergelijkbaar veel beter dan een lange tunnel waarin 's nachts een desolate, onveilige sfeer zal hangen.

Ook alle nautische partijen en de Amsterdamse ondernemersvereniging Oram steunen het advies van de commissie-D'Hooghe, los van wat andere insprekers hier mogen beweren. Geldtekort zou de investering in de Oostbrug kunnen vertragen. Dat zou een voorbeeld zijn van 'penny wise, pound foolish' beleid: we weten al uit de kosten-batenanalyses van IJbruggen uit 2016 dat ze veel meer opleveren dan ze kosten, totaal anders dan bijvoorbeeld

een nieuwe metro. Een stad in geldnood zou juist moeten investeren in fietsbruggen, in plaats van discussieren over een nieuw impopulair zwart gat voor gemeenschapsgeld.

Het echte obstakel voor de Oostbrug en andere vaste IJ-oeververbindingen is de gemeente zelf: in de Omgevingsvisie 2050 wordt een besluit over de transformatie en ontsluiting van de Oranjewerf uitgesteld tot na 2040. Zolang er – zonder transformatie – zeegaande schepen naar de Oranjewerf varen, kan Rijkswaterstaat niet akkoord gaan met een brug in hun vaarweg, zoals de cruiseterminal eerder de Javabrug onmogelijk maakte. Wanneer de Oranjewerf met een fietsbrug verbonden wordt met de Oostbrug, wordt deze veel effectiever en krijgt een uitstekende kosten-batenverhouding. Beste gemeente, regel deze kwestie en u helpt de fietser én uw bankrekening meer dan u zich kunt voorstellen.

Geachte commissieleden: Amsterdam snakt in deze tijd naar een hoopgevend beeld. Gun de Amsterdamse toparchitecten – Rem Koolhaas, Ben van Berkel, en alle anderen – een kans om zo'n beeld te scheppen. Schrijf dit jaar nog een prijsvraag uit voor het ontwerp van de Oostbrug. Was er niet ooit een motto "Zin in de toekomst"?

Met optimistische groet, namens fietsend Amsterdam,

Ed Eringa (Adviseur IJ-oeververbindingen, Fietsersbond Amsterdam)





Op de kleintjes letten

's morgens in de vroege. Ik wil even snel een boodschap doen en pak de fiets naar de Stadsmarkt in de Pijp voor drie pakken havermelk. Drie pakken voor zes euro. In andere winkels kosten ze 2,59 per stuk. Bij Albert Heijn zelfs 2,65. 's Lands grootste kruidenier blijft op de kleintjes letten?

Deze slogan hanteerde deze grootgrutter in de tijd dat ik zelf nog kind was en ik weet nog precies wat ik dacht: gaat die supermarkt nu ook op de kinderen passen terwijl vader en moeder boodschappen doen? Net zoals bij Ikea?

Bij de ingang zag ik een grote bak staan. Daarin zaten geen gekleurde ballen maar kartonnen dozen. En waar waren die kleintjes dan? Nou, die zaten gewoon voorop in het winkelwagentje of renden door de paden. Soms lag er een peuter op de grond te krijsen bij het snoep.

Als ik bijna bij de winkel ben stuit ik op twee kerels. Ze staan midden op de weg met elkaar te praten bij een terreinwagen die half op de weg staat. Ik klingel met mijn fietsbel, maar ze blijven gewoon staan. Ik kan niets anders doen dan afstappen en ik herinner ze er voorzichtig aan dat dit toch echt een rijbaan is. Nog steeds blijven ze staan en ik manoeuvreer me tussen hen door.

"Dit is géén 1,5 meter," zegt de bijdehandste van de twee.

Het moment van binnendringen in hun persoonlijke ruimte schat ik op 1 á 2 seconden en omdat we ons in de buitenlucht geven, maak ik me niet al te veel zorgen.

Bovendien, zij gaan niet aan de kant en ik heb een troef: ik ben gevaccineerd, maar dat hang ik ze lekker niet aan hun neus.

Gauw fiets ik verder en haal mijn drie pakken havermelk.

Op de terugweg zie ik de grote wagen nog steeds staan. Verkeerd én gevaarlijk geparkeerd.

Alle zichtlijnen zijn verdwenen. Woede vlamt in mij op en ik hoop ineens ontzettend dat hier een bekeuring op volgt. Ik geef de auto een denkbeeldig trapje in de lucht.

Als ik de hoek om sla zie ik twee agenten op een fiets mij tegemoet rijden. Ik gebaar of ze even willen stoppen en doe mijn beklag, zeg dat de mannen niet opzij gingen en dat hun auto gevaarlijk op de weg staat. Ze bedanken me en zeggen dat ik snel verder moet fietsen omdat zij het zullen afhandelen. Ik ga er als een speer vandoor.

Mijn woede ebt langzaam weg en maakt plaats voor opluchting.

Of het in de haak is wat ik heb gedaan weet ik eigenlijk niet. Ik voel me in ieder geval net het kind dat tegen zijn oppas zegt dat de jongens vervelend deden, in de hoop dat ze nu flink op hun donder krijgen.

Een kind zal ik altijd ergens blijven en stiekem vind ik dit best leuk.

Floor Fagel



Randen

Voor fietsers die op twee wielen moeten balanceren betekent een rand al gauw gevaar. Raak je onverhoopt uit koers dan kan de vorm ervan het verschil maken tussen met de schrik vrij komen en een nare valpartij. Liever niet vallen natuurlijk, dus beter vergevingsgezinde randen. Als het goed is worden alleen





die voortaan toegepast.
Maar voor nu zijn er nog heel wat
akelige haakse, scherpe, slecht zichtbare,
hoge randen en randen met een geul
erlangs. Zelfs op routes die nu worden
aangelegd.

Tekst en fotografie: Marjolein de Lange



Postvak in

Fietsenrekken

Wij wonen op de Nieuwmarkt (ruim 30 jaar) en willen graag een fietsenrek op de stoep zoals die er vroeger ook stond. Er is genoeg ruimte. Er zijn plannen om meer fietsparkeergelegenheden te creëren op het Brederoplein. Maar met zo'n grote stoep voor de deur ga je je fiets natuurlijk niet 50 meter verderop zetten. Wij voldoen aan alle voorwaarden (zie kader) zoals vermeld op de website van de gemeente Amsterdam. De Nieuwmarkt is een woon- en werkplein. Wij zijn bang dat wij als bewoners straks helemaal niet meer onze fiets voor de deur kunnen stallen omdat bepaalde personen die niet op de Nieuwmarkt wonen het plein fietsvrij willen. Ik heb inmiddels al met de gebiedsmakelaar Marije Willems gemaïld en zij geeft ons weinig kans: *Wij hebben het Brederoplein op het oog om veel capaciteit toe te voegen. Hier zouden we het fietsparkeren kunnen clusteren en de drukbezochte stoepen op en rond de Nieuwmarkt zoveel als mogelijk helpen vrijspelen van obstakels. Aan jullie kant zijn diverse terrassen vergund, dus dat maakt een fietsenrek op deze plek zeer ongewenst. Je kunt een aanvraag doen, maar ik acht dat niet kansrijk. Het Brederoplein is aan de overkant van de straat. Ook op het Keizerspleintje kijken we naar een efficiëntere inrichting van plekken. Als het lukt om deze ruimte vrij te spelen, dan zou dat een mooie oplossing zijn. Verder zou je kunnen kijken naar buurstallingen, maar ik geloof dat de dichtstbijzijnde op het einde van de Geldersekafe zit.*

Deze reactie is ronduit teleurstellend en van de gemeente heb ik nog steeds niets vernomen op mijn ingediende verzoek. Ook als het terras er staat voldoen we nog aan de afmetingen voor een doorlooproute. Je ziet op de foto dat er makkelijk naast de lantaarnpaal en groene prullenbak een rek geplaatst kan worden zonder dat de wettelijke looproute wordt belemmerd. Het is een wegjaagbeleid. Fietsen moeten worden verstopt. Straks de bewoners ook nog?

Maaïke Menge



Het probleem dat jij aangeeft is herkenbaar. Dit kaarten wij dan ook regelmatig aan bij de gemeente, maar het blijft een moeizaam verhaal. De gemeente steekt gelukkig wel energie in het realiseren van fietsstallingen op drukke locaties (stations e.d.), maar daarmee zijn bewoners vaak niet geholpen.

Daarom dringen wij bij de gemeente ook aan op meer aandacht voor het fietsparkeren voor bewoners. Waarschijnlijk zullen er pas echt resultaten te boeken zijn als de gemeente daadwerkelijk bereid is om autoparkeervakken om te zetten in fietsparkeervakken. Als ik naar de voorwaarden op de website kijk, lijkt jouw aanvraag aan de voorwaarden te voldoen. Het verraderlijke is echter dat de gemeente in 2018 wel 'parkeernormen voor fiets en scooter' heeft vastgesteld waaruit je zou kunnen afleiden dat de gemeente een loopafstand van 75 meter acceptabel vindt. Die normen hebben echter betrekking op 'toekomstige ontwikkelingen' en op 'niet-woonfuncties'. Dus welke loopafstand in jouw situatie nu als acceptabel ('in de buurt') wordt beschouwd is onduidelijk. Ik ben wel bang dat een bezwaar indienen tegen de afwijzing weer een nieuwe afwijzing oplevert. Als je het echter probeert, zou je aan kunnen geven dat bij de 2e voorwaarde een kwantificering ontbreekt, waardoor onduidelijk blijft wat nou eigenlijk bedoeld wordt. Welke (getalsmatige) criteria hanteert de gemeente om te bepalen of er wel/niet sprake is van onvoldoende gratis stallingsplekken in de buurt? Welke loopafstand (met zware boodschappentassen) vindt de gemeente acceptabel? Benieuwd hoe de gemeente die vragen zal beantwoorden.

Ben Diepstraten

Voor het aanvragen van een fietsenrek gelden deze voorwaarden:

- Op de stoep moet voldoende ruimte zijn voor het fietsenrek. In een normale straat 1,5 meter, in een winkelstraat minimaal 2 meter. Bij uw aanvraag kunt u een situatietekening meesturen (niet verplicht).
- We plaatsen alleen een extra fietsenrek als dat écht nodig is. Dus als er op dit moment onvoldoende gratis stallingsplekken zijn voor het aantal fietsen in de buurt.
- Uw burens hebben geen bezwaar tegen plaatsing van het rek. In sommige stadsdelen moeten zij uitdrukkelijk toestemming geven. U hebt dan hun handtekening nodig.

Verbazing (OEK 111)

Weer met veel interesse de laatste OEK gelezen. Je blijft je er steeds over verbazen, de instelling van de makers van het FIETTERS BELEID van Amsterdam. Ook in het artikel Koninginneweg, waarin staat dat wij, fietsers, op klinkers moeten rijden en niet op geruisloos asfalt. Ik begrijp eruit dat de beleidsmedewerkers van Amsterdam bij de sollicitatie worden aangenomen als ze vreselijk de pest hebben aan fietsers. En dan van de daken schreeuwen dat Amsterdam autoluw moet worden en iedereen moet fietsen. Ik wens de medewerkers van de bond een goede jaarwisseling en veel plezier met het lastig zijn voor die makers van het beleid.

A. Hammacher

Koninginneweg (OEK 111)

De Koninginneweg gaat op de schop waarbij de verkeerslichten bij het Valeriusplein verdwijnen. Dat maakt de oversteek naar en uit het Vondelpark moeilijk en gevaarlijk stelt de vorige OEK. De Koninginneweg maakt juist op die kruising een bocht met ruimte voor 30 km drempels voor een lagere autosnelheid. De gemeenteraad besloot dat 30 km de regel moet worden en de smalle Koninginneweg, Willemsparkweg is hiervoor heel geschikt. Nu is slechts bij één kruising op de Willemsparkweg een 30 km zone! De Koninginneweg fungeert nu ook als een doorgaande autoroute tussen Badhoevedorp en het Rijksmuseum! Beter geschikt voor het doorgaand autoverkeer is de nabij gelegen Krusemanstraat - De Laressestraat route met fietspaden. Maak de Koninginneweg voor auto's alleen via de zijstraten toegankelijk dus niet vanuit de Amstelveenseweg noch de Willemsparkweg. Veel minder doorgaand autoverkeer maakt de Koninginneweg en ook de Willemsparkweg veel rustiger, zeker als 30 km wegen. Dan worden de verkeerslichten op de kruising bij het Valeriusplein overbodig en is de drukke OV kruising met de Van Baerlestraat beter regelbaar met minder vertraging voor de trams en fiets. Heel passend in een autoluwe stad met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Roland Haffmans

Willemsparkweg en de Koninginneweg vormen een drukke autoroute. De herprofilering zal daar niks aan veranderen. Het idee van de heer Haffmans om doorgaand autoverkeer op de route te weren onderschrijven we volledig. Koninginneweg en Willemsparkweg zijn niet geschikt voor doorgaand autoverkeer. Dat kan beter via de De Laresse-

straat rijden.

Hoe doorgaand autoverkeer het best geweerd kan worden en wat er nodig is om knelpunten op alternatieve routes te voorkomen vraagt onderzoek.

Wij zijn voor zo'n onderzoek en een pilot.

Florrie de Pater

Fietsstraten (OEK 111)

Vanmorgen las ik het artikel in de OEK van december over de fietsstraat door Johan Kerstens. Ik maak me ernstig zorgen over de fietsstraten. Voor mij gelden ze als "terug bij af in de jaren zestig": alles weer door elkaar. Ik zie het in Alkmaar in de "fietsstraat" achter het station: 's morgens vroeg moeten daar scholieren, vuilniswagens, auto's die iemand hebben weggebracht enz door elkaar. En je zult er maar met jongere kinderen fietsen met een auto die je "in de nek hijgt". Ik geloof, jammer genoeg, niet in het auto's op een weghelft laten zijn (in uw geval op de rechter). Ik denk dat ze alsnog naar de andere ook zullen uitwijken als hun dat goed uitkomt. En we hebben met veel moeite scooters, biro's enz naar de autoweg gekregen en nu komen we ze weer allemaal tegen op de fietsstraat. Dus terug naar af! Voor mij zit de veiligheid toch het meest in goede, brede fietspaden, gescheiden van de auto's.

Marie-José Wouters

Ik ben het geheel met u eens. Waar het druk is met fietsers en auto's zijn fietsstraten geen oplossing. Fietspaden zijn dan het beste, maar dan moeten ze wel voldoende breed zijn en moeten er geen zware gemotoriseerde twee- of driewielers op worden toegelaten. Het probleem in Amsterdam is echter dat op veel plekken zulke voldoende brede fietspaden niet mogelijk zijn (zelfs als het autoparkeren wordt opgeheven). Vandaar mijn voorstel van een fietsstraat waar de nadelen die u ook noemt niet aan kleven. Of het wat wordt met het voorstel weet ik niet. In ieder geval dank ik u voor het meedenken.

Johan Kerstens

Fietsstraten (OEK 111)

Jullie vroegen naar ervaringen met fietsstraten. In mijn buurt is een fietsstraat (de Zaanstraat) en ik vind het veruit de vervelendste straat in de buurt (ja, nog erger dan de Spaarndammerstraat) en al helemaal met kinderen. Dit komt denk ik vooral door de zwarte klinkerstrook die je op het midden van de straat moet dwingen. Ik vind het heel erg onprettig als er een auto achter me blijft hangen en wil dat hij mij zo snel mogelijk passeert. En al helemaal als je aan het fietsen

Postvak in

bent met een kind, waarbij het idee dat als hij/zij valt er dan meteen een auto overheen rijdt, helemaal niet prettig is. Dus eigenlijk is het hele concept van een fietsstraat niet aan mij besteed.

Maar goed, niemand ervaart de Zaanstraat überhaupt als fietsstraat, zeker de automobilisten niet. Alleen: het als fietser gewoon negeren en behandelen als een gewone straat (wat wat mij betreft ook goed zou zijn), lukt door de zwarte klinkerrand niet goed. Daardoor willen mensen, bijvoorbeeld mijn kinderen, steeds in het midden rijden, maar als er dan een auto in volle vaart aankomt, moeten we weer naar rechts. Ik ben dus iedere keer aan het zigzaggen, terwijl ik tegelijkertijd de kinderen ook wil leren, dat ze altijd goed rechts moeten houden. Dat er dan één straat is waar het anders is, maakt het niet overzichtelijker. Kortom bij ons werkt de straat niet goed en ik zou aanraden bij eventuele toekomstige fietsstraten in ieder geval de zwarte klinkerrand te vervangen door asfalt, zodat fietsers de keuze hebben om al dan niet mee te doen met het concept van de fietsstraat. Een aanvullende optie om het wel werkend te krijgen, zou misschien zijn om heel veel drempels aan te brengen, zodat auto's echt niet harder dan 15 km per uur kunnen rijden, zelfs al zouden ze het willen.

Maar ik zou als Fietsersbond het idee van de fietsstraat loslaten en de energie richten op vrijliggende fietspaden of fietsstroken. Volgens mij is dat voor iedereen

duidelijker, prettiger en veiliger.

Laurence Verkooyen

Proef met schoolstraat in de Chasséstraat

In de Chasséstraat in West is het (zelfs in coronatijd) tijdens de ochtendspits erg druk met voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer: mensen op weg naar hun werk, ouders die hun kinderen komen brengen naar twee basisscholen – de Sint-Janschool en De Meidoorn – en vaak ook nog bouwverkeer en vuilniswagens. Er vinden vaak bijna-aanrijdingen plaats.

Om de veiligheid voor de kinderen die te voet en met de fiets naar school komen te verbeteren, komt er vanaf 10 mei een proef met een 'schoolstraat'. De Chasséstraat wordt dan tussen 8:15 en 8:40 uur op één punt afgesloten voor doorgaand autoverkeer met paaltjes of hekken. Tussen deze tijden kunnen bewoners de straat wel uit rijden richting Admiraal de Ruijterweg. De afsluiting staat gepland net voorbij de kruising met de Van Kinsbergenstraat.

De verwachting is, naast meer rust in het verkeer, dat er minder kinderen met de auto naar school gebracht zullen worden. Na een proefperiode volgt er een evaluatie onder leiding van de buurtregisseur en wordt besloten of de maatregel voor langere tijd wordt ingevoerd. We zijn benieuwd!

Anne Colenbrander



Het geluk ligt op straat

Noodgedwongen zocht Bas Evers zijn heil bij een oude liefde, het opknappen van weesfietsen. En hij tekende, samen met de liefde van zijn leven Iris, zijn bonte ervaringen op.



In de moderne kunst wordt de term 'found object' gebruikt voor een object dat is gevonden door een kunstenaar en met minimale aanpassingen als kunstwerk wordt gepresenteerd. Bas Evers struint de Amsterdamse straten af op zoek naar fietswrakken die hem 'Maak me!' lijken toe te schreeuwen. Hij geeft alleen gehoor aan deze lokroep als de fiets écht iets mankeert, niet

op slot staat en niet staat vermeld op stopheling.nl. Van minimale aanpassingen is geen sprake, want het verkoopbaar maken van de barrels is een intensief, edoch vreugdevol proces.

Evers is zelfstandig fotograaf en vormgever, maar zag vanwege corona het aantal opdrachten sterk teruglopen. Tijdens zijn puberjaren sleutelde hij al met veel plezier aan fietsen, dus besloot hij van zijn oude hobby zijn alternatieve werk te maken. 'Ik blijf me verbazen hoe laks Amsterdammers doorgaans met hun fiets omgaan. De fiets lijkt verworden tot gebruiksartikel, en gevoeleloos afgedankt als er iets aan mankeert. Toen de fiets waarop ik ooit trouwde en die ik 25 jaar met passie had onderhouden gestolen werd, voelde dit als een traumatisch verlies.'

In het boek valt te lezen, en door de prachtige foto's ook te zien, hoe Evers zijn gevonden voorwerpen omtovert tot zo-goed-als-nieuw exemplaren, een kunststuk op zich. Zijn portiek fungeert als werkplaats, de helft van het balkon als magazijn, want hij blijft naar eigen zeggen een echte hobbyboer. Maar de passie spat van de pagina's af, en de fietsdummy steekt er ook écht iets van op. Welk gereedschap heb je zoal nodig om een fiets te repareren? Welk nut hebben zogenaamde 'vloeibare vrienden' zoals het voormalige JIF? Het wordt met de nodige dosis humor toegelicht.

In het boek staan ook interviews met de gelukkige eigenaren van een nieuwe oude fiets. Evers krijgt zijn klandizie voornamelijk via Marktplaats. 'Ik probeer

gelijkgestemden te bereiken, ervoor te zorgen dat een fiets terecht komt bij iemand die er ook zorgvuldig mee omgaat.' In de advertentieteksten appelleert hij aan dit gevoel, zoals: "Daar stond ze bij de brug: oud en afgedankt. Niemand keek meer naar haar om. Uit verdriet had ze ook haar hoofdje (lees: stuur) laten hangen. Maar er bleek een lichtpuntje. Een liefhebber nam haar mee en knapte haar zo goed mogelijk op."

Het boek is in eigen beheer uitgegeven, wat de eigenheid ervan alleen maar ten goede komt. Het is een curiosum met een verbindende factor: de liefde voor de fiets is iets maar bijna niets. Evers heeft een geluksindex samengesteld, van zaken die hij op straat gevonden heeft. Een ringetje levert 5 punten op, een compleet fietswrak het maximale aantal van 100. Een boekbeoordeling met gelukspunten in plaats van sterren, waarom ook niet? Ik kreeg er minimaal 80 door.

Marcel van Kempen

**Bas Evers, *Het geluk ligt op straat*
info@basinbeeld.nl (€12,95)**





Doctor Jan van Breemenstraat



Heemstedestraat

Opgeloste knelpunten

Diemen

Rotondes lijken niet populair meer in Amsterdam en al helemaal niet in combinatie met een tramlijn. In Diemen evenwel is de kruising **Muiderstraatweg** en de Bernhardlaan vervangen door een rotonde, met tram.

West

De grauwe betonnen palen voor de fietstunnel die de **Doctor Jan van Breemenstraat** verbindt met de James Rosskade, zijn vervangen door frissere rood-witte exemplaren. Paaltjes zijn nooit ideaal maar deze zijn in elk geval beter dan die er stonden.

Nieuw-West

Als bijvangst heeft de aanleg van de Westtangente (een snelle busverbinding tussen station Amsterdam Sloterdijk en Schiphol) de **Louis Davidsstraat** vrijliggende fietspaden opgeleverd. Voorheen lagen daar fietssuggestiestroken.

Oost

Op de drukke kruising **Molukkenstraat-Ringdijk** hebben fietsers voortaan meer ruimte en minder wachttijd voor de verkeerslichten. Automobilisten kunnen de Molukkenstraat niet meer recht oversteken. Daarom hoeft in de lichtenregeling met hen geen rekening meer te worden gehouden en krijgen fietsers op de Molukkenstraat vaker groen.

Molukkenstraat-Ringdijk



Automobilisten op de **Overzichtweg** die met hoge snelheid de niet overzichtelijke bocht nemen bij het spoorviaduct, brengen fietsers en voetgangers in gevaar. Een rammelstrook moet hen tot de orde roepen, doen uitbuigen en afremmen. Succes is niet verzekerd.

Zuid

De **Heemstedestraat**, waar eind 2019 nog een dodelijk ongeval plaatsvond, heeft vrijliggende fietspaden gekregen. De stad uit delen het OV en auto's de rijbaan. Er zijn aan de noordkant parkeerplaatsen opgeheven, zodat daar extra ruimte is vrijgekomen voor laden & lossen, straatmeubilair en fietsparkeren.

Nieuwe knelpunten

Diemen

Uit Diemen komt niet louter goed nieuws (zie Opgelost). De nieuwe wijk De Sniep is vanaf de Muiderstraatweg voor auto's bereikbaar met maar liefst vier voor fietsers hinderlijke afslagen. Aan de afslag bij Het Pontveer zijn ook nog eens vervelende verkeerslichten toegevoegd.

Oost

De **Eerste Oosterparkstraat** is heringericht. Het zal nog moeten blijken of dit een opgelost danwel een nieuw

Overzichtweg





Eerste Oosterparkstraat

knelpunt is. Als pluspunt kan gelden dat een aantal parkeerplaatsen is opgeheven. Daar staat tegenover dat alle vrijliggende fietspaden zijn verdwenen. Voortaan moeten fietsers richting het Oosterpark mengen met auto's en de andere kant op ligt er een fietsstrook. Menging pakt voor fietsers slecht uit bij veel autoverkeer, zeker als auto's op de fietsstrook gaan stilstaan. En klinkers in plaats van rood asfalt? Dat komt het fietscomfort nooit ten goede.

Weliswaar als gevolg van tijdelijke werkzaamheden, maar toch het vermelden waard: wantoestanden aan de zuidzijde van de **Schellingwouderbrug**. Doordat het oversteken van de Zuiderzeeweg lastig is en gepaard gaat met lange wachttijden, wordt er op de brug volop tegen de richting in gefietst. Dat leidt op de drukke, smalle fietspaden tot gevaarlijke situaties.

Nieuw-West

De **Sloterweg** is onlangs voorzien van zeven autodrempels met het oog op de fietsveiligheid. Maar de drempels ('druppels') zijn te smal en maken het fietsen hier nóg onveiliger dan het al was. Automobilisten rijden om de drempels heen met snelheden tot boven de 70 km per uur. Fietsers op de Sloterweg zijn nu echt helemaal vogelvrij.

West

Zolang de aansluiting **Archangelweg-Oostzaanstraat** niet wordt hersteld, zullen fietsers en voetgangers het olifantenpaadje langs de Spaarndammerdijk blijven

Archangelweg-Oostzaanstraat



Sloterweg

gebruiken. Een volwaardig tweerichtingsfietspad met voetpad zou daar meer op zijn plaats zijn. Dat zou kunnen lopen vanaf het bij het Vierde Gymnasium afgekapte fietspad langs de Archangelweg tot de eind vorig jaar geopende oversteek bij de Transformatorweg.

Noord

Het oplossen van knelpunten in **Landelijk Noord** zorgt tot in augustus voor afsluitingen. De Zwarte Gouw, het Weerslootpad en het Molenslootpad zijn dicht voor groot onderhoud. Fietsers naar Ransdorp moeten omrijden via de Liergouw of de Nieuwe Gouw. Omfietsen via de Liergouw bleek overigens geen pretje te zijn. Inmiddels zijn er na klachten van bewoners borden geplaatst om automobilisten eraan te herinneren dat de snelheid tijdelijk is verlaagd naar 30km.

Zuid

Er is gefröbeld aan het fietspad westelijk langs de **Parnassusweg** tussen de Fred. Roeskestraat en het tunneltje bij de rechtbank. De voorrangregeling langs de route is niet consequent en voelt volkomen onnatuurlijk. Bij de Fred. Roeskestraat is bovendien geprobeerd om het fietsen in tegenrichting te ontmoedigen. Zoals te verwachten viel, faalt deze poging en veroorzaken de versmalling en de wonderlijke belijning bovenal gevaar.

Jan Pieter Nepveu

Foto's: Jan Pieter Nepveu, Tamar Frankfurter

Parnassusweg



Hoe breed moet een fietspad zijn?

Verkeerskundigen hanteren richtlijnen bij het ontwerpen van verkeersruimte. Hoe komen ze daar aan? En hoe pakt dat uit voor fietsers?

Het trottoir

In Amsterdam geldt sinds 2018 de Leidraad Voetgangersruimte. Daarin staan de breedte-eisen die gelden voor trottoirs. Die worden met een speciaal voor Amsterdam ontwikkelde basismethode bepaald, want de "bedreiging van het loopklimaat zit hem in Amsterdam vaak namelijk niet in het grote aantal voetgangers, maar in de beperkte hoeveelheid bruikbare loopruimte." Andere methodes houden daar geen rekening mee.

Tabel 1

Beschrijving	Breedte
Voetganger zonder hulpmiddel, accessoires of fysieke beperking	60 cm
Voetganger met hulpmiddel, accessoires of fysieke beperking	90 cm
Minimale passeerafstand bij gevel, stoeprand of obstakel	20 cm
Minimale tussenafstand bij samen lopen	10 cm
Minimale tussenafstand tussen onbekenden	30 cm

De basismethode begint met standaardafmetingen, zoals de breedte van een voetganger (tabel 1). Daarna berekent men hoe breed een stoep moet zijn, willen voetgangers er elkaar kunnen passeren. En wat de kwaliteit daarvan is: oncomfortabel, te doen of royaal?

Tabel 2 met illustratie

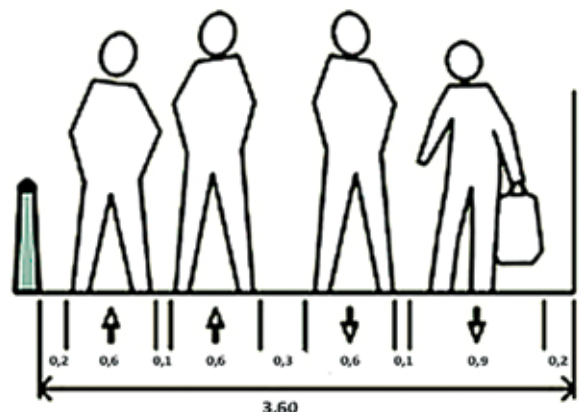
Onbalans	Balans
< 0,9 m	voetpad niet toegankelijk
0,9 - 1,8 m	voetpad altijd oncomfortabel
1,8 - 2,2 m**	OK voor 10 voetgangers/ minuut*
2,2 - 2,9 m**	OK voor 20 voetgangers/ minuut*
2,9 - 3,6 m**	OK voor 30 voetgangers/ minuut*
> 3,6 m	verdere analyse nodig
* = gemiddelde spitsuurintensiteit	
** = links van het streepje de minimummaat, rechts de gewenste maat (in Leidraad CVC	

Uit tabel 2 kun je aflezen dat – met 30 voetgangers per minuut op één punt – wandelen oncomfortabel is als de stoep smaller is dan 2,9 meter, ok als hij breder is, en royaal als hij breder is dan 3,6 meter.

De illustratie naast tabel 2 beeldt een situatie uit die 'ok' is. We zien vier voetgangers zich paarsgewijs in twee richtingen bewegen. Hier zijn de maten uit tabel 1 toegepast: drie voetgangers zonder bagage zijn elk 0,6m breed, de ene met een accessoire (koffer?) is 0,9m breed. De afstand tussen voetganger en stoep of gevel is 0,2m, die tussen de leden van een paar dat dezelfde kant oploopt 0,10m en die tussen de twee paren 0,3m. Die afstanden noemt men ook wel schuwafstand.

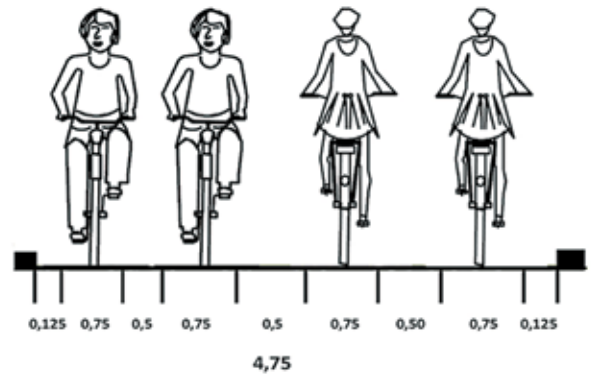
Het fietspad

Wat handig, dacht ik toen ik die Leidraad las. Kan zo iets ook toegepast op fietsers, bijvoorbeeld op een tweerichting-fietspad? Daar kan zich immers een vergelijkbare situatie voordoen: twee stromen gelijkwaardige verkeersdeelnemers die elkaar paarsgewijs (moeten kunnen) passeren. De Ontwerpwijzer Fietsverkeer van de CROW (kennisinstituut voor o.a. openbare ruimte en verkeer) blijkt zo'n methode te bieden. De standaardafmetingen voor fietsers die ik daar heb gevonden staan in tabel 3. En in de illustratie daarnaast heb ik weergegeven waar deze CROW-maatvoering toe leidt: voor 'ok' fietsen op een tweerichting-fietspad is een breedte van minstens 4,75m nodig.



Tabel 3 met illustratie

Beschrijving	Breedte
fietser	75 cm
schuwafstand stoep	12,5 cm
schuwafstand paaltje	32,5 cm
schuwafstand paal	62,5 cm
schuwafstand fietser	50 cm



Ik was nogal verrast door de uitkomst. Want in Amsterdam is volgens de Leidraad van de CVC – die de CROW-normen volgt – de “gewenste minimum breedte” van een twee-richtingen fietspad 4 meter. En dat is een breedte die in onze stad vaak niet gehaald wordt, en ook bij de aanleg van nieuwe fietspaden maar zelden wordt nagestreefd. Maar mijn verrassing werd nog groter toen ik iets nauwkeuriger naar de gebruikte maten ging kijken.

De maten

Bij een vergelijking van tabel 1 en 3 vallen een aantal zaken op. Ten eerste zien we dat een fietser op een fiets 15 cm meer ruimte toebedeeld krijgt dan een voetganger: 0,75m vs 0,60m. Dat lijkt logisch omdat 0,75m de wettelijk maximum toegestane breedte van een fiets is (voor een standaardfiets rekent de CROW 0,64m). Maar is het ook logisch? Niet als we in aanmerking nemen dat een fietser om z’n evenwicht te bewaren een beetje moet slingeren (z’n vetergang). De CROW rekent daar 20 cm extra voor, maar in de maatvoering lijkt dat niet te zijn verdisconteerd. Doen we dat wel, dan zou het ruimtebeslag van de standaard-fietser 84 cm moeten zijn (en voor de ‘maximale fietser’ 95 cm). Maar daarmee zijn we er niet, want een vetergang van 20 cm is – volgens de CROW – onvoldoende als er langzamer dan 15 km/u gefietst wordt. Dan heeft men een bredere slingerruimte nodig om in balans te blijven. Zo kan de benodigde vetergang bij afremmen of optrekken op een kruispunt, of bij het beklimmen van een helling oplopen tot 80 cm, aldus de CROW. Datzelfde zien we ook bij bochten waar fietsers ietwat opzij hellend moeten rijden om niet uit de bocht te vliegen, en dat betekent ook meer breedte. En dan hebben we het over model-fietsers die zich op de fiets als een vis in het water voelen. Maar er zijn ook beginnende of ouder wordende dan wel om andere redenen zwakke en onzekere fietsers met een vetergang die ‘standaard’ breder is dan 20 cm.

Nog iets dat opvalt is dat de CROW uitgaat van een onderlinge schuwafstand van fietsers van een halve meter. Die schuwafstand is nodig vanwege de terechte obstakelvrees van fietsers, maar anders dan bij voetgangers wordt er geen onderscheid gemaakt tussen elkaar tegemoet komende en elkaar inhalende fietsers. Opmerkelijk, vind ik, want is het niet verstandig als fietsers bevreesder zijn voor tegemoetkomende dan voor achterop komende soortgenoten? Laten we wel wezen, in het eerste geval is het snelheidsverschil – en daarmee de te incasseren impact bij contact – groter; en dus is ook de kans groter dat een aanrijding tot ernstig letsel leidt. En dan hebben we het nog niet eens over bromfietspaden.

Ten slotte blijkt dat de CROW een stoepband die hoger is dan 5 cm, ziet als een obstakel, maar een schuwafstand van 12,5 cm voldoende vindt om tegemoet te komen aan de angst dat je daarmee via de trapper in contact komt. Sterker, de CROW vindt een schuwafstand helemaal niet nodig als de stoeprand lager is dan 5 cm. Een inschatting die ik niet begrijp. Misschien is in dat geval contact met een trapper niet mogelijk, maar met het voorwiel wel degelijk en zo’n schamp kan je lelijk uit balans brengen of erger. Dit alles overziend lijkt die 4,75m, waar de CROW op uit komt voor een tweerichtingen-fietspad, te krap berekend en verre van ók’.

Conclusies

Eerst concludeerde ik dat de maatvoering van de CROW voor fietsers gunstig uitpakt omdat de fietspaden breder moeten dan ze nu zijn. Maar bij nader inzien doet ook de CROW de fietsers tekort bij het toewijzen van fietsruimte.

De uiteindelijke conclusie moet zijn dat het hoog tijd is dat er een geactualiseerd beleidskader komt waarin duidelijk en eenduidig wordt bepaald welke ruimte echte fietsers – sterk en zwak – nodig hebben om veilig te kunnen fietsen in onze stad. En niet alleen op fietspaden, maar overal op straat.

Cas Dinter

Addendum: 30km-straten

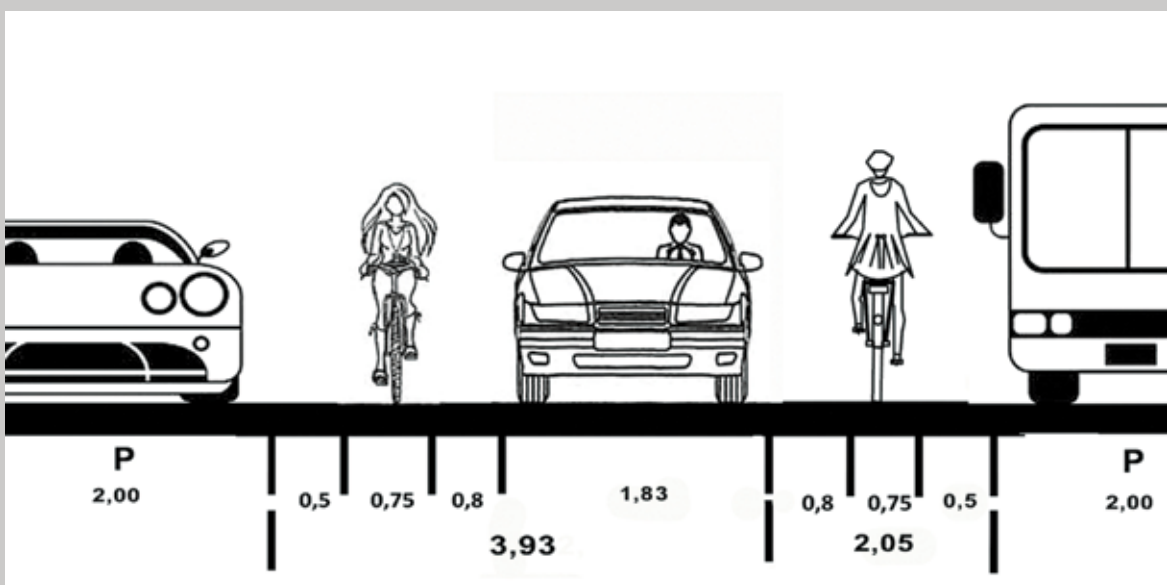
In de hoofdstuk heb ik alleen gekeken naar hoe breed een tweerichting-fietspad moet zijn. Maar hoe zit het eigenlijk met een woonstraat met éénrichting-verkeer voor auto's en tweerichting-verkeer voor fietsen (zonder fietspad)? Rekenen we dat na, dan kom ik – als ik bescheiden ben en geen rekening houd met een vader en kind die naast elkaar rijden – uit op een profiel zoals hieronder, met een 6 meter brede rijbaan.

Straten met dit type verkeer zijn in Amsterdam de meest voorkomende, maar toch komt deze breedte nergens voor. Niet alleen omdat de stad daar te compact voor gebouwd is, maar ook omdat verkeerskundigen zo'n breedte te gevaarlijk vinden. Auto's die een fietser inhalen terwijl ze ook ruimte moeten laten aan een tegemoet komende fietser, dat vinden ze te riskant. Dat moet voorkomen worden door de rijbaan zó smal te maken dat ze dat inhalen uit hun hoofd laten. Daarom wil het ASVV (Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer

Voorzieningen, de 'bijbel' van de verkeerskundigen) geen wegbreedte boven de 3,85 m. Een breedte waar ze op uitkomen door ervan uit te gaan dat een rijdende fietser 1 à 1,45 m ruimte nodig heeft en een rijdende personenauto 2,40 m. Die twee passen dus precies naast elkaar in een straat van 3,85 m en kunnen elkaar dus nipt passeren. Maar een bredere auto (men rekent 3,10 m voor een vrachtauto) kan daar nooit een fietser passeren zonder die fietser in gevaar te brengen.

Amsterdam stuurt aan op meer ruimte voor fietsers door vaker auto's en fietsers één rijbaan te laten delen. Als het belangrijke fietsroutes zijn, worden ze 4 m breed en heten dan 'fietsstraat'. Lag daar eerst een fietspad van 1,50 m, dan hebben fietsers dus 10 cm meer ruimte dan voorheen. Was het fietspad 1,80 m, dan gaan ze er 20 cm op achteruit. Bovendien hebben ze er een extra taak bij: voorkomen dat auto's ze gaan inhalen.

Cas Dinter



Coronafietsen

Eén van de grote genoegens in mijn leven is fietsen in het Vondelpark. Het park mag dan soms gewoon de snelste weg naar huis bieden, vaak komt het voor dat ik omrijd voor een ritje door het park. Het is dan ook niet ongewoon als ik er spontaan een paar extra rondjes fiets voordat ik de weg naar huis insla. En als ik zelf niet aan het fietsen ben, mag ik er graag op een bankje zitten met een boek en naar de fietsers kijken.

Deze gewoonte werd op een zondagmiddag, een paar maanden geleden, in de war geschopt. Ik probeerde, zoals ik gewend was, via het park naar huis te fietsen, toen ik plotseling ingesloten raakte door honderden voetgangers die daar wandelden op het brede asfalt dat normaal aan de fietsers toebehoort. Die menigte verbijsterde me. Was ik hier verzeild geraakt in een of ander evenement? Terwijl ik me zigzaggend een weg zocht door de drommen voetgangers, merkte ik dat veel van hen een papieren koffiebeker in de hand hadden en enige afstand hielden van degenen met wie ze opliepen. Toen drong het tot me door: het Vondelpark was in de Pandemie Sage een nieuwe fase ingegaan.

Aanvankelijk, tijdens de lockdown in de lente van 2020, was het park vooral leeg omdat de mensen thuis bleven. Toen volgde, in de zomer, de fase waarin bewakers bij de hekken fietsers tegenhielden om te voorkomen dat de mensenmassa te groot zou worden. En nu ik, eind 2020, die menigte wandelaars op de rijweg zag lopen, besepte ik dat het – wegens Corona – sluiten van cafés, restaurants, museums, bioscopen etc. van het park een plek had gemaakt waar mensen hun sociale behoefte konden doen. En omdat het te nat en te koud was om op het gras te zitten, en te modderig om over de wandelpaadjes te lopen, kwamen de mensen aan hun sociale trekken door in groepen over het brede asfalt te wandelen.

De zondagmiddag daarop fietste ik opnieuw het park in en ontdekte dat de rijbaan nog dichter bevolkt was met wandelaars. Op een bepaald punt, ter hoogte van het ooievaarsnest, was de menigte zo ingedikt dat ik niet sneller vooruit kon komen dan de kudde voetgangers die voor me liep. Het leek wel Koningsdag in het park –

maar dan zonder de feestelijkheden (en natter en kouder).

Terwijl ik met moeite op m'n fiets tussen de wandelaars door laveerde, vroeg ik me af: zal het Vondelpark zo blijven, ook als Corona voorbij is, met voetgangers die schouder aan schouder lopen, zonder ruimte voor fietsers? Ik huiverde bij de gedachte.

En net toen ik er over dacht me bij dit lot neer te leggen, en me al zag afstappen om ook te gaan lopen, wrong zich van achteren een fietser langs me heen. Met verbazing zag ik hoe hij brutaal een opening afdwong tussen de mensen die voor me liepen. En nog voor die opening zich kon sluiten, glipte ik er doorheen, achter hem. Op een of andere manier was hij in staat snel en behendig openingetjes te vinden in de massa voor hem en zo gestaag vooruit te komen. Ik volgde in zijn kielzog en vond al snel m'n draai. Daarbij moest ik onmiddellijk denken aan de tijd dat ik met mijn vriend Rob optredens in Paradiso bezocht. Rob hield ervan de bands van vlakbij, pal voor het podium, te bekijken. En zodoende ben ik vaak met hem van achter naar voren de bomvolle zaal overgestoken, hij zich door de massa heen worstelend en ik achter hem aan. Er waren vast mensen die aanstoot namen aan zijn brutale ruwheid, maar ik vond hem dapper en stoutmoedig. En elke keer weer was ik verbaasd hoe hij ons binnen 60 seconden pal voor het podium afzette.

Nu, terwijl ik mijn fietsgids volgde door de massa Vondelpark-wandelaars, sloten zich nog een paar fietsers achter ons aan. Als een slang slingerden we ons voorwaarts. In mijn verbeelding waren wij een peloton wielrenners dat zich een weg baant door een dikke massa mensen op de Alpe d'Huez. Alleen waren dit geen toeschouwers maar gewoon mensen die toegaven aan hun sociale aandrang.

Op de lange lijst met dingen waar ik naar uitkijk voor wanneer de pandemie voorbij is, staat ook het asfalt in het Vondelpark dat dan weer het domein van de fietsers wordt.

Pete Jordan

ach, jongeman,
wil jij
een espresso
voor me halen?

ik kom
niet tegen
die stoeprand
op

ja, ik lees hier
net dat de fietspaden
te smal zijn,
en de stoepranden te
hoog. Suiker?
Koekje erbij?

ja, veel te
hoog. Daarom
blijf ik op het
fietspad



Ale