

OEK

Op eigen kracht

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond

nummer 88
oktober 2012



**Waar zijn we vóór
en
waar zijn we tégen?**

**Ontvlechten
voor de fiets**

**Knelpunten:
opgeloste en nieuwe**

Colofon

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

De volgende OEK verschijnt 27 februari 2013

Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot

7 januari 2013 o.v.v. "kopij OEK".

E: oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl (@adamfietst)

I: www.fietsersbondamsterdam.nl

Twitter: @adamfietst

Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond Amsterdam

Bezorging: oe k@fietsersbondamsterdam.nl

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

Onderafdelingen

Amstelveen:

p/a Nieuwe Kalfjeslaan 2, 1181 CA Amstelveen

E: amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

E: diemen@fietsersbond.nl

Aan dit nummer werkten mee:

Gerrit Faber, Floor Fagel, Pete Jordan, Marcel van Kempen, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Anne-Mariken Raukema, Fred Redemeijer, Cor Roof, Govert de With

Foto's: archief Fietsersbond, afd.

Amsterdam (tenzij anders aangegeven)

Druk: Dijkman Offset / Diemen

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

Lid worden

U bent al lid vanaf € 2,17 per maand

Zie: www.fietsersbond.nl

Fietspad door de duinen eindelijk erdoor

De gemeenteraad van Amsterdam heeft niet alleen de Onderdoorgang van het Rijksmuseum gered (p.13), zij heeft ook op 19 september de komst van een fietspad door de Amsterdamse Waterleidingduinen definitief mogelijk gemaakt. Eerder waren de gemeenteraden van Zandvoort en Bloemendaal al akkoord gegaan.

Natuurbeschermers zeggen te vrezen dat het fietspad de rust voor mens en dier verstoort en de natuur in gevaar brengt. Nu is het gebied alleen nog toegankelijk voor wandelaars. Er zijn de afgelopen jaren protestmarsen gehouden en bijna 1500 mensen tekenden een petitie waarin ze een fietspad volledig buiten het duingebied – door de lanen van Aerdenhout en Bentveld – be-

Foto omslag: Mede door de financiële crisis wordt overal in de stad bezuinigd op onderhoud, soms met ernstige gevolgen, zoals hier op de Emmastraat. Lag er zo al ruim een jaar bij...

DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit in Amsterdam via onze nieuwsbrief per email.

Mail ons o.v.v. "Fietsband":

amsterdam@fietsersbond.nl

In dit nummer:

- 3 Afscheid oudste vrijwilliger
- 4 Amstelveen verkeersveiliger
- 5 **Ontvlechten voor de fiets**
- 7 Aanvaring met lange nasleep
- 8 Meer fietsplek op pont | puzzelfoto
- 9 'Een gevoel van vrijheid'
- 11 Over choppers en cruisers
- 12 Museumpassage 2001-2012
- 14 Vreemde fietspadgebruikers
- 15 Alle Fietsers Tegelijk Groen?
- 17 Thuis op de fiets | Lezers schrijven
- 18 Nieuws (Zuidas, stoepfietsen)
- 19 Knelpunten
- 23 Column Pete Jordan
- 24 Niet zo Maar zo

pleiten. Volgens voorstanders van het fietspad wordt met de nu gekozen route aan de bezwaren tegemoetgekomen. Die loopt vooral over bestaande paden zodat "99,9% van de Waterleidingduinen het unieke domein van wandelaars blijft".

De Fietsersbond is ervan overtuigd dat fietsers niet slechter voor de natuur zijn dan wandelaars.

Aankondiging

Wat: Algemene Actieve Ledenvergadering

Wanneer: Woensdag 23 januari 2013, 20.00 uur

Waar: WG-plein 84

- Agenda:**
- jaarrekening 2012
 - begroting 2013
 - evaluatie van het bestuur
 - stand van zaken van de diverse-groepen
 - Landelijke Ledenraad 26 januari

Klachtennummers

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

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

- **Fout geparkeerde auto's** 5530333

- **Storing straatverlichting** 5972626

- **Fiets-bewegwijzering:** 088-2696747 of schadebew@anwb.nl o.v.v. locatie en mast- of bordnummer (s.v.p. ook doorgeven aan de Fietsersbond, afd. Amsterdam, 020-6854794)

- **Wegdek op trambanen:**

infraservice@gvb.nl (c.c. aan amsterdam@fietsersbond.nl)

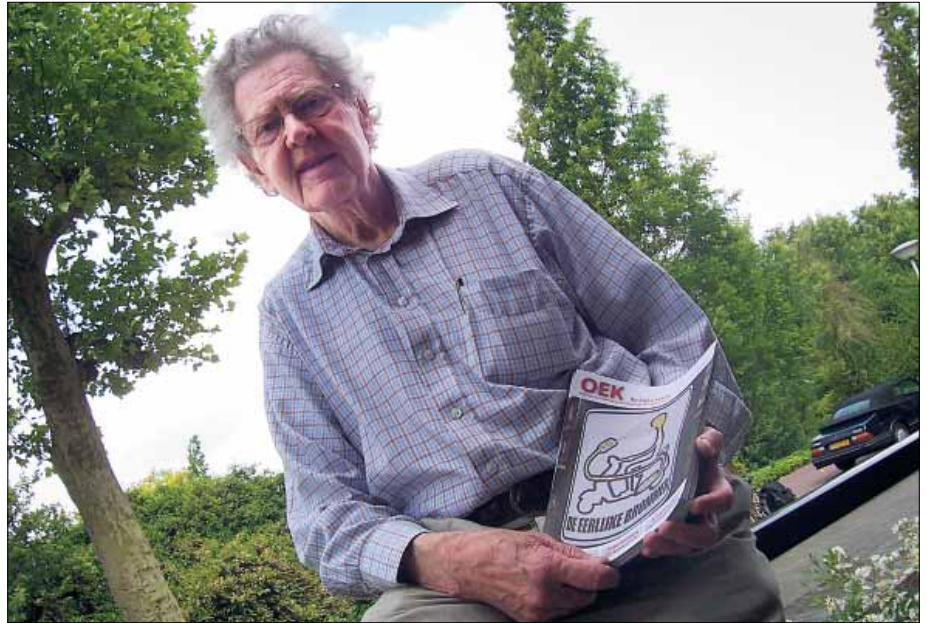
- **Storing verkeerslichten:**

licht@fietsersbondamsterdam.nl o.v.v. kruispunt + rijrichting



Afscheid van de oudste vrijwilliger

Meer dan twintig jaar heeft Sweis Ubels de OEK bezorgd bij andere leden van de Fietzersbond in zijn postcodegebied. Aanvankelijk in Amsterdam Zuid, de laatste jaren in Amstelveen. Nu – 84 jaar oud – zet hij er een punt achter, maar heeft natuurlijk wel in zijn eigen opvolging voorzien; twee dames brengen voortaan het blad rond. Wie is Sweis Ubels?



Geboren in 1927 in Drachtstercompagnie (Frl.), studeerde hij aan de TU in Delft. “Wij werden de ‘fietsmakers’ genoemd en de elektrotechnici heetten de ‘vonkentrekkers’, nu nog schijnt het.” Tot een jaar voor de pensioengerechtigde leeftijd werkte hij als ingenieur in de (petro)chemische industrie. Twaalf jaar in Dokkum, omdat zijn vrouw meende dat Friesland wel een rustige provincie was om te wonen. Maar Sweis wilde weer terug naar de firma Comprimo in Amsterdam waar hij als jonge man was begonnen. Intussen was dat bedrijf gegroeid van tachtig naar tweeduizend werknemers. Kort na zijn pensionering werd het door Stork overgenomen en daarna weer door een Amerikaanse firma.

We spreken af in het ruime appartement waar de heer en mevrouw Ubels wonen, aan de rand van het Amsterdamse Bos. De gepensioneerde ingenieur heeft op advies van zijn vrouw hun auto weggedaan, nadat hij met het vrijwel nieuwe exemplaar over de kop was geslagen. “Ik ben een robuuste rijder”, zo formuleert hij het zelf. “Maar geen schrammetje. Ik deed de gordel los en kroop zo uit de wagen.” Sindsdien gebruikt mevrouw Ubels het openbaar vervoer; haar man fietst zoveel mogelijk. Altijd waren ze actieve fietsers, en maakten sinds 1992 gebruik van een vouwfiets.

Bezorgerervaring

Drie keer per jaar bracht Sweis Ubels de OEK rond, zo’n veertig exemplaren, volgens een vaste route van ruim dertien kilometer, waar hij – op zijn gemak – twee uur over deed. “Ik ken alle adressen uit m’n hoofd. Het was leuk om te doen, je maakt af en toe een praatje. Zo raakte ik in Amsterdam in gesprek met een mevrouw die erg met milieu bezig was en zij heeft m’n wijk in Amsterdam Zuid overgenomen toen wij gingen verhuizen. Mijn vrouw vroeg een tijdje geleden ‘hoe lang wil je dit nog blijven doen’. Zo lang ik nog kan fietsen, gaat het goed. Ik wacht natuurlijk wel tot het lekker weer is, bij regen doe ik het niet.” Maar zijn 85e verjaardag in augustus vormde toch een breekpunt. Het besluit om de stoppen werd genomen. “Wij hebben ook het lidmaatschap van de Fietzersbond opgezegd, daarvoor fietsen we echt te weinig.”

Het rondbrengen van de OEK is een vrij anonieme zaak; niettemin betekende dit door Ubels een verrassing. “In januari dit jaar besloot ik op een zondagmiddag bij een van de lezers in de buurt langs te gaan, ik had wel eens een praatje met hem gemaakt. Zijn vrouw was lid van de Fietzersbond, maar hij zou de OEK wel willen rondbrengen. Maar, ze zouden gaan verhuizen. ‘Waar heen?’, vroeg ik. ‘Naar Leeuwarden’, was het antwoord. Ik vertelde hem dat wij daar wel kwamen

toen we in Dokkum woonden. Bleek hij bij onze oudste zoon in de klas te hebben gezeten, en onze zoon herinnerde zich hem ook. De wereld is klein, soms.” Sweis: “Met het bezorgen van de OEK in februari belde ik ook aan bij iemand van wie ik dacht ‘maar eens proberen om hem als vervanger te strikken’. Ik zei ‘Ja, ziet u, ik doe dit nu zo’n zes jaar en zie vanwege mijn leeftijd om naar iemand anders. U bent nog jong en ik oud, straks 85.’ Hij reageerde met ‘Ojee’. Toen ik thuis kwam vertelde ik het mijn vrouw, we moesten er erg om lachen. Ojee, oud, en dan ben je niet helemaal meer van deze wereld. Of hij het over wilde nemen? Daar hoorde ik niets meer van.”

In de OEK van juni deed hij bij de exemplaren in zijn wijk een persoonlijke oproep in de vorm van een handgeschreven briefje. Weer een nieuwe OEK die ik als vrijwilliger bij u in de bus doe. (...) Het stickeren duurt een uur, rondbrengen twee uur. Indien interesse, belt u mij. Daaronder het telefoonnummer. Omdat hij die keer de OEK in twee rondes bezorgde – een ten oosten en een ten westen van de Keizer Karelweg – kwam er aanvankelijk geen reactie, maar na de tweede ronde wel. Twee dagen later belde er nog een mevrouw. “Zij mogen kiezen: of een van beiden mijn hele wijk of allebei de helft.” De routes heeft hij alvast voor hen op papier gezet.

tekst/foto AMR

Amstelveen investeert in verkeersveiligheid



Kruising Van der Hooplaan-Keizer Karelweg nu

De Gemeente Amstelveen kent een aantal richtlijnen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Voor fietsers is er o.a. het gemeentelijk beleidsdocument *Nota Fiets* en het in 2011 door de Fietsersbond uitgebrachte onderzoeksrapport *Fietsbalans*. Uit dat laatste rapport blijkt dat er nog veel te verbeteren valt voor de Amstelveense fietsers. In beide stukken worden daar veel aanbevelingen voor gedaan, ook om het fietscomfort te verhogen.

Bij de afdeling Amstelveen van de Fietsersbond waren we daarom zeer verheugd toen we merkten dat de gemeente Amstelveen veel van de aanbe-

velingen uit bovenstaande rapporten heeft overgenomen en daarmee het zgn. *Uitvoeringsprogramma Verkeer 2012-2015* heeft opgesteld. In dit uitvoeringsprogramma staan o.a. verbeteringen voor een aantal zgn. Black-spots (kruisingen met een groot aantal ongevallen) zoals de kruising Keizer Karelweg-Graaf Albrechtlaan en Beneluxbaan-Rembrandtweg.

Tevens zijn er voorstellen gedaan om op een aantal plaatsen de oversteekbaarheid voor fietsers en voetganger op langgerekte wegen veiliger te maken zoals bij de Van der Hooplaan en de Keizer Karelweg (noord en zuid).

Ook overgenomen zijn de aanbevelingen om het comfort op fietspaden te verhogen door deze te asfalteren en om diverse fietsenstallingen bij OV-haltes, wijkwinkelcentra, sportvoorzieningen en scholen te verbeteren. Dat allemaal met als doel het gebruik van de fiets te stimuleren.

De afdeling Amstelveen heeft – als steun voor de gemeente – vlak voor de commissievergadering waar dit geagendeerd stond, in de diverse Amstelveense media laten weten enthousiast te zijn over de plannen.

Afgelopen mei heeft de gemeenteraad dit Uitvoeringsprogramma goedgekeurd en is hiervoor een budget van ruim 11 miljoen euro voor de komende 5 jaar beschikbaar gesteld. Voor Amstelveense begrippen is dat een enorm bedrag.

Met recht is dit een succesverhaal te noemen waarbij weer duidelijk blijkt hoe goed de samenwerking tussen Gemeente en de lokale Fietsersbondafdeling is.

CR

Rotonde



Als eerste uitvloeisel van het uitvoeringsprogramma is in de afgelopen zomermaanden de kruising **Van der Hooplaan – Lindenlaan** vervangen door een rotonde. Voorafgaand is er goed overleg geweest met alle betrokken partijen zoals winkeliers, wijkplatform, politie en ook de Fietsersbond. Hierbij was inspraak over bijv. het moment van aanleg en de uitvoeringsvorm. Er is gekozen om de uitvoering in de schoolvakantie plaats te laten vinden. Aangezien dit een zeer krappe tijdsplanning was, waren afsluitingen van doorgaande routes onvermijdelijk.

De omleidingsroutes zijn in goed overleg bepaald. De uitvoering is binnen de planning gelukt en het resultaat is – zoals de foto laat zien – zeer geslaagd. Hiermee is weer een black-spot opgelost.

Y-splitsing

Bij de splitsing **Keizer Karelweg – Van der Hooplaan** komen twee drukke verkeerswegen bij elkaar (zie foto boven). In de spits is het vaak dringen met auto's waarbij veel schade-ongevallen ontstaan en de fietsoversteken vaak worden geblokkeerd. Met de voorgestelde aanpassingen worden diverse weggedelen smaller gemaakt en wordt de hele kruising compacter. De Fietsersbond heeft voorgesteld om deze gehele kruising ook te vervangen door een rotonde, maar die grote uitgave wordt momenteel niet gedaan omdat het nog niet duidelijk is wat er met de A9 gaat gebeuren.

Oversteek



Op de **Van der Heuven Goedhartlaan** wordt van en naar Onderuit overgestoken door scholieren (fietsers en voetgangers) en mensen die van en naar de sneltramhalte Onderuit gaan.

De auto's letten meer op het slalommen en op elkaar dan op de overstekers. De chicane is verder vaak kapot. Hoewel dit alles nog niet heeft geleid tot veel ongevallen, zorgt de huidige situatie voor irritaties bij weggebruikers en bewoners.

De gemeente heeft ook aan de Fietsersbond gevraagd mee te denken over een oplossing.

Ontvlechten voor de fiets

Over netwerken, maaswijdtes en routekeuzes

Dit artikel gaat over het scheiden van fietsroutes en autoroutes (in vakkringen ontvlechten genoemd). Waarom is dat nuttig of zelfs noodzakelijk binnen de bebouwde kom, en dus in Amsterdam? En wat zijn de effecten daarvan? Eén gevolg is in ieder geval dat fietsroutes door zgn. verblijfsgebieden (30 km gebieden) heengaan. En dat roept de vraag op hoe die moeten worden vormgegeven. Als fietspaden of fietsstraten? Kan en mag dat wel? Hieronder gaat Theo Zeegers dieper in op de algemene situatie. Govert de With laat zien wat dat concreet voor Amsterdam betekent.

Wat de fietser wil

Als je onderzoekt hoe de fietser tot zijn routekeuze komt, dan wordt duidelijk wat de fietser in de praktijk wil. De fietser blijkt te kiezen voor groene, directe en veilige routes met weinig uitlaatgasen en verkeershinder. Deze voorkeur sluit nauw aan bij de vijf hoofdeisen die gelden bij het ontwerpen van infrastructuur voor fietsers: Samenhang, Directheid, Aantrekkelijkheid, Veiligheid en Comfort.

Routes langs stroomwegen (50-km uur wegen zoals de Stadhouderskade) scoren volgens deze criteria maar matig tot slecht. Alle vijf pleiten ze voor fietsroutes door verblijfsgebieden waar een snelheidslimiet van 30 km/u geldt. Ook de Fietsersbond ziet liever aparte routes met minder auto's dan een fietspad langs een drukke autoweg. De redenen daarvoor zijn, uitgesplitst naar de 5 ontwerpcriteria, als volgt.

Aantrekkelijkheid (Groen)

Over het algemeen zijn binnen de bebouwde kom stroomwegen niet de meest groene routes. Het groenst zijn vrijgetraceerde (ook wel: solitaire) fietspaden door parken en dergelijke. Sociale veiligheid kan hier wel een issue zijn, maar dat speelt niet op elk uur van de dag even sterk.

Directheid en Samenhang

De directheid van een route is voor de fietser van groot belang, omdat die zelf moet trappen. Bovendien zijn de meeste fietsritjes kort, veel korter dan autoritjes. 60% van de fietsritten is korter dan 2,5 km; 75 % is korter dan 3,75 km. Dat betekent dat een stukje omrijden al snel leidt

tot een hoge omrijfactor, d.w.z. de verhouding tussen hemelsbrede afstand en de werkelijk gereden afstand. De norm voor omrijden is dat een hemelsbrede kilometer fietsend niet langer mag zijn dan 1,2 kilometer. Die norm (omrijfactor < 1,2) is in de praktijk niet makkelijk te halen. Maar duidelijk is dat als er meer 'doorsteekjes' zijn, je minder ver hoeft om te rijden en dus dichterbij die norm komt.

Gegeven de gemiddelde ritlengte en de gewenste omrijfactor, kunnen we berekenen wat de gewenste (gemiddelde) maaswijdte van het hoofdfietsnetwerk moet zijn: ongeveer 400 meter. (Men stelt zich de fietsroutes voor als de draden in een net met mazen.) Dat is aanzienlijk minder dan de nagestreefde maaswijdte van het netwerk van autoverkeersaders, nl. 900 à 1350 meter. Samengevat komt

Stromen vs Verblijven

Verkeerskundigen maken binnen de bebouwde kom onderscheid tussen stroomwegen en verblijfswegen: de eerste hebben de functie het verkeer te laten doorstromen, de tweede hebben vooral een verblijfsfunctie. Op stroomwegen is 50 km/u toegestaan, op verblijfswegen 30 km/u. In Amsterdam vormen de stroomwegen zoals de Stadhouderskade, Overtoom, Stadionweg, Jan van Galenstraat, Haarlemmerweg, Wibautstraat e.d. het hoofdnet auto. Op verblijfswegen geldt een snelheidsbeperking van 30 km/u (die wegen vormen idealiter onderdeel van een verblijfsgebied waar nergens harder dan 30 km/u gereden wordt). Een stroomweg wordt ook wel aangeduid als verkeersader of gebiedsontsluitingsweg; een verblijfsweg wordt ook wel erftoegangsweg genoemd.

dat neer op de vuistregel:

Hoofdfietsnetwerk tweemaal zo fijnmazig als hoofdautonetwerk

Volgens die richtlijn moet er idealiter voor iedere fietsverbinding langs een stroomweg een evenwijdig alternatief door het naastgelegen verblijfsgebied zijn. De Weteringsschans – onderdeel



Niet ontvlochten: misschien direct, maar onveilig, oncomfortabel, onaantrekkelijk en ongezond

van de zgn. binnenring langs de Singelgracht – is zo'n alternatief voor de Stadhouderskade – inderdaad, onderdeel van de zgn. buitenring.

Veiligheid

Door op stroomwegen fietsers d.m.v. een fietspad te scheiden van het snelverkeer, is het fietsen daar nog niet veilig geworden. Aanrijdingen gebeuren immers binnen de bebouwde kom vooral op kruispunten en sinds kort weten we dat op een stroomweg fietsers die de weg volgen (dus niet degenen die hem oversteken!) het merendeel van de fiets-slachtoffers vormen. Het verplaatsen van fietsers van een dergelijke verbinding naar een alternatief door een verblijfsgebied, is dus goed voor de verkeersveiligheid.

Maar de onder verkeerskundigen gangbare opvatting over verblijfswegen is dat alle verkeersdeelnemers daar gelijkwaardig zijn en dus dat voortrekken van fietsers (door bijv. een aparte voorrangregeling of een fietspad) daar niet mag. Maar dat is onjuist. De wet bevat zelfs een aparte uitzondering om het regelen van de voorrang op hoofd-fietsroutes door verblijfsgebieden mogelijk te maken.

Comfort: Uitlaatgassen

De grote lichamelijke bedreiging voor fietsers in het verkeer komt niet van verkeersonveiligheid, maar van uitlaatgassen (zie figuur 2). Verreweg de grootste bedreiging vormt fijnstof, en dan in het bijzonder ultrafijnstof. Ultrafijnstof wordt vrijwel geheel lokaal geproduceerd door verbrandings-motoren (lees: gemotoriseerd verkeer). Dat betekent dat er een heel direct verband is tussen de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer en de mate van bedreiging van de gezondheid van de fietser. Overigens: de gezondheidswinst van het fietsen is nog veel groter, dus lekker blijven fietsen. Alleen fietsen door verkeersluwe gebieden is nóg gezonder!

Comfort: Verkeershinder

Verkeershinder is direct gekoppeld aan de verkeersintensiteit. Het is duidelijk dat de verkeersintensiteit op stroomwegen gemiddeld (veel) hoger is dan in verblijfsgebieden. Daar zijn de stroomwegen im-



Ontvlochten: misschien niet direct, maar wel veilig, comfortabel, aantrekkelijk en gezond

mers voor bedacht! Je merkt dit het best aan de hoeveelheid verkeerslichten die nodig is. Een fietser over de Overtoom komt er op elke kruising eentje tegen. Op de evenwijdige route door het Vondelpark ontbreken verkeerslichten, en dus de wachttijdhinder die daarbij hoort. Op eenzelfde manier laat bijvoorbeeld de Rozengracht zich vergelijken met de route over de Bloemgracht-Leliegracht. Verkeershinder wordt voor fietsers veel minder als zij een route kunnen kiezen door verblijfsgebieden, zo veel mogelijk los van de autostroomwegen.

Hoofd-fietsroutes door verblijfsgebieden: hoe dan?

Nu we gezien hebben dat ontvlechten een goed idee is voor fietsers en dat ontvlechten onvermijdelijk leidt tot hoofd-fietsroutes door verblijfsgebieden, roept dat wel de vraag op hoe de fietsroutes er dan uit kunnen zien. Je kunt denken aan de volgende drie typen (die overigens vloeiend in elkaar over kunnen gaan):

• *vrijgetraceerde fietspaden*

In Amsterdam vooral door parken, bijvoorbeeld het Gerbrandypark in Nieuw-West

• *Fietsstraten*

Zoals de Zaanstraat (de enige officiële in Amsterdam), maar feitelijk ook de Weesperzijde of de Anthoniesbreestraat

• *vrijliggende fietspaden of fietsstroken*

De Gelderse kade

De wet maakt het mogelijk om dergelijke verbindingen voorrang te geven ten opzichte van de kruisende verblijfswegen. Dit geldt in Amsterdam bijvoorbeeld voor de Nieuwe Spiegelstraat. Een

verblijfsweg waar de fietser voorrang heeft op het verkeer op de kruisende verblijfswegen.

In nieuwe gebieden, zoals de Zuidas, pleit de Fietsersbond er al jaren voor om het fietsnetwerk, precies om bovenstaande redenen, niet te beperken tot vrijliggende fietspaden langs de hoofdwegen. Want dan moet de fietser bij alle kruisingen lang wachten, net zo ver omrijden als de auto, en heeft hij ook nog onnodig veel last van alle uitstoot. De inzet is dat er zowel Oost-West, als Noord-Zuid, 'ontvlochten' doorgaande routes blijven, en erbij komen, maar dat vereist een lange adem...

Conclusie

Het ontvlechten van het fietsnetwerk van het autonetwerk leidt tot een betere gezondheid en meer veiligheid voor de fietser, en tot directere routes en minder omrijden. En bovendien ontstaat daarvoor het type routes waar fietsers zelf graag voor kiezen. Het versterken van de positie van de fiets in stedelijk gebied kan alleen maar, als we bestaande ontvlechte routes behouden en er liefst nog flink wat bij maken.

Dit artikel van Theo Zeegers (verkeerskundige van de Fietsersbond) is door Govert de With enigszins bewerkt voor de OEK.

De oorspronkelijke versie bevat een tiental voetnoten/verwijzingen. Die hebben we hier weggelaten, maar ze ontbreken niet in het oorspronkelijke artikel (als pdf) te vinden is via <http://bit.ly/S4L2kB>.

Een kleine aanvaring met lange nasleep

De zonnige middag van 1 september 2010 zal Arjan Honingh niet snel vergeten. Ruim anderhalf jaar zou de rechtszaak van slachtoffer naar dader en weer terug duren die een klein maar vervelend incident tussen hem en een scooterrijdster op een IJ-pont veroorzaakte.

Arjan Honingh, 39 nu en werkzaam bij de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, stapte op de bewuste dag met zijn fiets op de pont richting CS. Op het achterdek was het al behoorlijk druk. Nauwelijks aan boord werd hij op niet mis te verstane wijze aangesproken door een jonge vrouw op een scooter: 'Ja, klootzak, aan de kant, jij!'

Honingh: 'Zij wilde blijkbaar door de menigte snel naar de voorkant van de pont. Aanvankelijk negeerde ik haar, ze haalde me linksom in. Vreemd, want op de pont dring je niet. Die gaat zo vaak en je komt toch allemaal gelijk aan. Zij schoot er slechts een meter of twee mee op. In haar haast raakte ze mij en ik verloor mijn evenwicht. Daardoor maakte ik een zwaai met mijn linkerbeen, die op zijn beurt haar raakte.'

Vlam in de pan

Dat betekende de vlam in de pan. Honingh: 'Ze zette de brommer neer en begon te meppen. Als een dolle stier, met haar vuisten, haar helm, met mijn fiets. Andere passagiers begonnen zich ermee te bemoeien. Intussen stond de kapitein vanaf het bovendek toe te kijken, maar ingrepen deed hij niet. Nadat we door medepassagiers uit elkaar gehaald waren, werd ik naar de voorzijde van de pont gedirigeerd, zij moest aan de achterzijde blijven.' Daarmee was voor hem de kous af en zonder verdere kleerscheuren bereikte hij de stadswal. Nog nauwelijks van de schrik bekomen en zijn weg vervolgend werd hij door de scooterrijdster achterhaald. Ze had 112 gebeld en de politie was dan ook snel ter plaatse. Wat voor de dienstdoende agent prioriteit had, was het feit dat zij twee getuigen had verzameld en hij geen. 'Het meisje achterop de scooter en een andere jonge passagier. Dat zij intussen een enorme joint aan het draaien was, leek de agent te negeren. Twee getuigen waren blijkbaar meer waard.'

Arjan Honingh werd in de boeien gesla-

gen, meegetroond naar de noodcel op CS en overgeplaatst naar Bureau Nieuwezijds Voorburgwal. Al met al zat hij zeven uur vast, als verdachte. Hij schakelde een advocaat in die hem adviseerde zelf ook aangifte te doen, wat hij een week later deed, maar zonder eigen getuigen. Wel wees hij erop dat het GVB opnamen maakt van elke overtocht en dat de beelden van die dag veilig gesteld zouden moeten worden.

Voor de rechter

In september 2011 – een jaar na het incident – krijgt hij een brief met het verzoek € 300 te betalen. Maar dat zou betekenen dat hij instemde met de veronderstelling dat hij zich aan mishandeling had schuldig gemaakt. In overleg met zijn advocaat besluit hij niet in te gaan op het schikkingvoorstel en de zaak te laten voorkomen. Daar blijkt dat de politie beide aangiften (die van de scooterrijdster en van Arjan) nooit naast elkaar heeft gelegd. De politierechter vindt dit een 'verzachtende omstandigheid' en verlaagt de straf naar € 200. Omdat Arjan zichzelf geen verdachte, maar slachtoffer vindt, gaat hij in hoger beroep.

Intussen vinden Honingh en zijn advocaat tegenstrijdigheden in de verklaringen van beide getuigen van de jonge vrouw. Daarom willen ze hen horen, maar dat verzoek wordt niet ingewilligd. Begin april van dit jaar wordt hij weer opgeroepen, nu in de hoger beroepszaak. De officier van justitie aan de Prinsengracht had zich blijkbaar beter ingelezen en maakte zich direct sterk voor vrijpleiten. Het Gerechtshof heeft dat verzoek overgenomen.

Een behoorlijke opluchting: gerechtigheid, geen strafblad en geen boete. Maar de vraag blijft: hoe is het afgelopen met de tegenaangifte die hij had gedaan en hoe is het uiteindelijk de agressor vergaan?

Honingh: 'Ik vermoed dat de politie er geen zaak van heeft gemaakt omdat ik bij mijn tegenaangifte geen getuigen



kon aanleveren. Wat hij ook betreurt is dat er met dit proces door de betrokkenheid van allerlei instanties vele duizenden euro's gemeenschapsgeld zijn gemoeid. 'Die mug is een olifant geworden. Doodzonde!'

Gelukkig verzamelde zijn advocaat intussen krantenknipsels van vergelijkbare gevallen. Blijkbaar is het schering en inslag, niet alleen op de ponten. Ook bleek dat de pontkapitein niet is ondervraagd en dat de politie de camerabeelden van het GVB nooit heeft opgevraagd.

Leergeld en tips

Als ik hem vraag wat hij van dit langlopende incident heeft geleerd, is hij duidelijk: 'Je moet alles bijhouden, documenteren en uitzoeken. Zo veel mogelijk materiaal verzamelen om je gelijk te bevestigen. Je moet je advocaat alle details vertellen zodat hij daarmee je gelijk kan bewijzen. Bovenal zal ik na zo'n incident niet meer wegfietsten zonder zelf telefoonnummers van getuigen te verzamelen. Achteraf gezien was het naïef om te denken dat het conflict over was nadat we door de medepassagiers uit elkaar waren gehaald.'

Verbaasd is hij nog steeds over het feit dat er mensen zijn die zo makkelijk aangifte doen, nota bene tegen een slachtoffer. 'Je hebt een mobieltje, je belt even en er komt politie.'

In de hoger beroepszaak heeft hij aangegeven een excuus van de jonge vrouw op prijs te stellen, maar daar heeft hij nooit meer iets op gehoord.

Intussen fietst hij er geen meter minder om en kwalificeert het geheel als een 'klein ding met grote gevolgen'.

Tekst/foto AMR

Fietsersbond wil meer fietsplek op Hempont

Steeds meer reizigers gebruiken de fiets als vervoermiddel tussen Zaanstad en Amsterdam-Westpoort. Daardoor komt het vooral in de spits vaak voor dat niet alle fietsers in het voor hen bestemde deel van de Hempont passen. Fietsers stellen zich dan op tussen de auto's en het vrachtverkeer, wat bij het op- en afrijden gevaarlijk kan zijn. Dat moet beter kunnen en daarom hebben de Fietsersbondafdelingen uit de Zaanstreek en Amsterdam bij de gemeente Amsterdam – opdrachtgever van het GVB dat per 1 januari a.s. die pontverbinding gaat verzorgen – een voorstel ingediend.

Ongezond

Niet alleen fietsers nemen de pont. In de afgelopen jaren is het aantal brom- en snorfietzen in Nederland fors toegenomen (CBS: van totaal 690.000 in 2007 tot 1.000.000 in 2011). Ook zij zijn op de pont aangewezen en gebruiken hetzelfde vak als de fietsers. De brom- en snorfietzers rijden veelal – hoewel dat verboden is – met de motor aan de pont op en starten het apparaat op de pont voordat ze kunnen afrijden. Daarbij berokkenen de uitlaatgassen, die veel ongezond ultrafijnstof bevatten, schade aan de gezondheid van iedereen in de omgeving, met name de fietsers.

Het aantal auto's en vrachtauto's op de pont is in de loop van de jaren juist fors afgenomen (Gemeente Zaanstad afd. S&O: van 170.421 voertuigen in 2007 naar 114.321 in 2010).

Door de aanleg van de tweede Coentunnel, het stimuleren van fietsgebruik en de toename van het aantal brom- en snorfietzen zullen deze trends alleen maar sterker worden.

Voorstel

Een extra pont of extra afvaarten in de spits blijken geen haalbare opties. Daarom stelt de Fietsersbond voor om één van de huidige drie rijstroken voor auto's

te bestemmen voor brom-, snor- én gewone fietsen. Het is eenvoudig om hier bijvoorbeeld met een aantal 'barriers' tussen de rijstroken een proef mee te doen. Dat biedt meteen de mogelijkheid om brom- en snorfietzen niet meer toe te staan in de vakken die nu voor fietsers bestemd zijn. Fietsers hebben dan in ieder geval de mogelijkheid om een plaats te kiezen die relatief vrij is van de uitlaatgassen van brom- en snorfietzen.

Alleen maar voordelen

We verwachten dat deze oplossing weinig effect heeft op de doorstroming van het autoverkeer, geen nadelen heeft voor brom- en snorfietzers en met geringe kosten zowel de hinder van uitlaatgassen als het plaatsgebrek voor fietsers oplost. En dat het op termijn meer forenzen en bezoekers zal verleiden om per fiets tussen Amsterdam en Zaanstad te reizen.



Ook bij ponten over het IJ neemt de overlast door voertuigen met verbrandingsmotor toe zonder dat het GVB daar adequaat op reageert.



Puzzelfoto

De puzzelfoto in OEK 87 had maar één goede inzender: Hans van Lent. Inderdaad, de winnaar van de vorige puzzel. Was het zó moeilijk en is hij zó goed? De oplossing: Jan Pieter Heijestraat op de hoek met de Kinkerstraat.

We proberen het nog een keer met een foto die in ieder geval bij daglicht is genomen. Herkent u het? Onder de goede inzenders verloten we weer een mooie fietskaart of een exemplaar van het boekje *Amsterdam Wereldstad op de fiets*.

Stuur uw antwoord naar:

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

'Amsterdam geeft een gevoel van vrijheid'

Kennismigranten uit de BRIC-landen fietsen graag in Amsterdam

Eind 2011 rondde Alwin Groen, student Economische Geografie aan de Universiteit Utrecht, zijn studie af met een onderzoek naar kennismigratie. Dat heeft meer met fietsen te maken dan u denkt.

Alwin Groen is begonnen met een bachelor Planologie. Tijdens zijn master Economische Geografie kwam hij bij de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) van Amsterdam terecht. Aanvankelijk hadden kennismigranten in het algemeen zijn aandacht; gaandeweg focuste hij zich op migranten uit de landen met opkomende economieën – de BRIC-landen Brazilië, Rusland, India, en China.

Nog meer onderzoek

Het Amsterdam Toerisme en Congres Bureau (ATCB) doet regelmatig onderzoek onder de bezoekers van Amsterdam. Daaruit blijkt o.a. dat 10% begin 2012 op de open vraag *Wat zijn volgens u de negatieve aspecten van Amsterdam?* als antwoord "het grote aantal fietsers" geeft (naast vuil op straat, het klimaat en de drukte). Dat lijkt veel, maar men bedenke dat zo'n 25% op die vraag de duurte als antwoord gaf. Overigens bleek ook dat van de bezoekers uit de BRIC-landen 40% geen negatieve punten van de stad kon noemen. En als ze wel iets negatiefs meldden, was dat het vaakst het weer, gevolgd door de hoge prijzen in de stad. Commentaar van de ATCB: "Het weer is met name een punt voor bezoekers uit Brazilië en China. Bezoekers uit China geven veel vaker dan gemiddeld aan dat zij de prijzen in Amsterdam erg hoog vinden. Tevens is opvallend dat een relatief hoog aandeel respondenten uit Rusland de straten vuil vindt." Gevraagd naar hun activiteiten blijkt 85% een museum te bezoeken en 22% te fietsen.

Bron: www.atcb.nl

Tien jaar geleden heeft de internationaal opererende investeringsbank Goldman Sachs de term BRIC bedacht en voorspeld dat juist deze landen economische grootmachten zouden worden, met 2032 als hoogtepunt. De gemeente Amsterdam vond het belangrijk uit deze landen hogeropgeleiden aan te trekken. Hoogopgeleiden uit de BRIC-landen onderhouden contacten met de nieuwe groei-landen – denk aan een Russische advocaat die goede banden heeft met zijn vaderland en de taal spreekt – en geven onze hoofdstad meer bekendheid in de BRIC-landen, allicht nuttig als we bedrijven naar Amsterdam willen halen.

Terug in de top-5

Het programma 'Amsterdam Topstad' startte in 2006 om het vestigingsklimaat te verbeteren; er werd geïnvesteerd in internationaal onderwijs, expats werden beter geholpen en kansrijke economische clusters werden gestimuleerd. Het binnenhalen van de Giro d'Italia en het promoten van het merk IAmsterdam maakten ook onderdeel uit van het programma. Uiteindelijk keerde Amsterdam dit jaar weer terug in de top-5 van Europese investeringslanden.

Om de gemeente Amsterdam te helpen bij het bepalen van haar internationale concurrentiepositie vroeg Groen 21 hoogopgeleiden uit de BRIC-landen naar hun vestigings- en blijf-motieven. Ofwel het waarom van hun hier komen en blijven. De onderzoeksgroep was gevarieerd: oud en jong, alfa en bèta, geïntegreerd en net gearriveerd.

Voor de groep Chinezen geldt dat Amsterdam al een eeuw lang vestigingsplaats is, voor de drie andere groepen is Nederland een nieuw en relatief onbekend land. In tegenstelling tot Amsterdam zijn steden als Londen en Parijs al lang populair als vestigingsstad. Een belangrijke conclusie van het onderzoek is dan ook dat Amsterdam voor velen – net als Berlijn, Brussel en Barcelona – een



Alwin Groen

'tweede keuze stad' is. De vermoede taalbarrière versterkt dit imago; kennismigranten hebben het idee het in Amsterdam niet met Engels af te kunnen, terwijl dit juist een kwaliteit van de stad is. Amsterdam kan haar internationale concurrentiepositie daarom verbeteren door meer aan internationale promotie te doen. Wanneer de stad zich beter bekend maakt bij inwoners uit de BRIC-landen, zal zij meer kennismigranten uit deze landen kunnen overtuigen van de kwaliteiten van Amsterdam, is het idee. Met name op studenten en toeristen kan concreet beleid gevoerd worden.

En nu over fietsen!

Anders dan in het aantrekken van hoogopgeleiden uit de BRIC-landen, is Amsterdam zeer goed in het vasthouden ervan. Belangrijke argumenten om in Amsterdam te blijven wonen zijn: de carrièremogelijkheden, een Nederlandse partner en wat wordt genoemd de 'quality of life'. Amsterdam wordt als mooi, schoon, milieuvriendelijk, kleinschalig en veilig gezien. En hoe komt dat? Vrijwel alle mensen met wie Groen sprak brachten zelf de fiets als ideaal vervoermiddel in Amsterdam ter sprake. Niet iedereen had in het vaderland leren fietsen. Zij waren het hier aan het leren. Allen noemden de grote tegenstelling tussen de stad waar ze vandaan kwamen en Amsterdam. Een vrouw uit India formuleerde het als 'This is oxygen'. De grote steden in de BRIC-landen zijn namelijk bij uitstek plaatsen die te kampen hebben met vervuiling, geluidsoverlast, onveiligheid en verkeersopstoppingen.

Het contrast met het verkeer en vervoer in het land van herkomst is dan ook groot. Alle respondenten komen uit wereldsteden met veel meer inwoners dan onze hoofdstad: van 1,1 miljoen (Rostov) tot 19,6 miljoen (Beijing) inwoners. Daar staan zowel openbaar vervoer als auto's het overgrote deel van de dag vast en fietst er (nog) vrijwel niemand (maar zie kader). Hier is eigenlijk alles per fiets te doen; als je de tijd hebt ook van Zuidoost naar Noord, van Nieuw-West naar IJburg. Een andere respondente, een Indiase kunstenaar, zei het zo: 'Ik ben er trots op dat ik met de fiets alles af kan in Amsterdam. Ik vind het fantastisch. Ik kan alles zonder auto doen, dat is heel bijzonder. Amsterdam is voor mij de nummer één stad vanwege het fietsen.'

Maar hier wordt de zaak wel wat mooier voorgesteld dan hij is: vrijwel allen willen in het centrum wonen, en dan bij voorkeur in de grachtengordel. Dat het zoeken naar geschikte woonruimte erbij hoort, nemen ze voor lief. Dat hoort bij een grote stad. Maar buiten de ring: no way! Dus als ze zeggen dat Amsterdam zo lekker doorfietsbaar is, hebben ze het over een relatief beperkt gebied: de grachtengordel en Zuid.

Je fietsend verplaatsen is voor veel kennismigranten een bewuste keus. Daarnaast wordt wel het openbaar vervoer gebruikt maar auto's weinig (ook vanwege de wachtlijst voor parkeervergunningen). Eén respondente vertelde enthousiast hoe ze ook met kinderen door de regen fietste.

Geef mij maar Amsterdam

In december 2010 vestigde de Braziliaanse Nelma Albuquerque zich hier definitief. Dat ze bijna tien jaar geleden naar Nederland kwam, was niet gepland. Op een wetenschappelijk congres in Parijs ontmoette ze iemand uit Nederland en ging voor een paar dagen mee. 'Ik ken Parijs goed en ben bekend met de Franse taal en cultuur, maar ik heb nooit het idee gehad dat ik me daar wilde vestigen. Met Nederland had ik meteen een klik. De Amsterdamse grachten, de mooie gebouwen en al die fietsers...' In 2008 verbleef ze als postdoc in Noorwegen en kon als een van de eersten gebruik maken van een Nederlandse

regeling voor kennismigranten die op 1 januari 2009 in werking trad.

Qua gedrag voelt ze zich soms meer Nederlands dan Braziliaans. Wat haar opvalt is dat veel Nederlanders zo recht op hun fiets zitten – in haar vaderland fietsen mensen om te sporten in hun vrije tijd; die zitten doorgaans voorover gebogen. En ze kijkt haar ogen uit naar jongens die zonder handen fietsen, meisjes die met z'n drieën naast elkaar rijden en kletsen, anderen met paraplu in de hand of telefoon aan het oor. En natuurlijk bakfietsen.



Nelma leert niet alleen Nederlands, maar ook fietsen. Bij TopTaal bereidt ze zich voor op het Staatsexamen 2, en in een sporthal vlakbij huis in Nieuw-West leert ze fietsen. Nu nog op een vouwfiets met kleine wielen, want grote wielen, daar ziet ze tegenop. 'Zelfs kinderen rijden zo vol zelfvertrouwen op fietsen met grote wielen.' Het liefst wil ze zelf ook een fiets waar ze rechtop zit, met terugtraprem. Behalve over muziek en dansen heeft ze ook ideeën over fietsen in Amsterdam voor nieuwkomers en toeristen. Wie weet horen we later nog van Nelma Albuquerque...

Opmerkelijk

Groen vertelt in zijn scriptie ook nog over een Braziliaans gezin met twee puberdochters van 14 en 16. Eén van de ou-

Fietsen in Beijing



In Beijing wordt trouwens, zoals ook uit de foto blijkt, wel degelijk gefietst – al wordt de fiets daar meer en meer verdrongen door brommers en auto's. Maar anders dan in Amsterdam is fietsen er beslist geen onderdeel van een lifestyle of op een andere manier een positief sociaal statement. Dat is een belangrijk verschil met Nederland waar bij wijze van spreken – en in ieder geval in de media – ook de notabelen, ja zelfs de premier en de koningin fietsen.

Volgens www.aroundtheglobe.nl is fietsen in Beijing "een ontzettend leuke manier om de stad te verkennen en de bekendste highlights af te gaan. Er zijn brede fietspaden naast de autobaan waardoor het relatief veilig is om hier te fietsen. Fietsen huren kan je bij bijna elk hostel wel tegen een klein bedrag." En volgens de KLM-website gaan de inwoners van Beijing "hoewel het aantal auto's op de weg snel toeneemt, nog steeds op de fiets naar hun werk, het winkelcentrum en zelfs de kroeg voor een avondje uit."

ders verloor haar baan bij een grote bank en er werd sterk overwogen om terug te keren naar Sao Paulo. Maar de aangename sociale omgeving van Amsterdam, waar dochters 's avonds zelfstandig naar buiten kunnen zonder te worden gekidnapt (wat in Sao Paulo een reëel gevaar is), deed hen besluiten hier te blijven. Zou dat komen doordat de vele fietsers ervoor zorgen dat er altijd iemand op straat is?

tekst/foto AMR

Over choppers en cruisers in Amsterdam

Rhalf van Heusden, de oprichter en oud-eigenaar van The Chopperdome, een bijzondere fietsenwinkel aan de Admiraal de Ruijterweg, heeft een nieuwe bestemming gevonden: een racebaanwinkel waar je ook kinderfeestjes kunt geven en een Bed & Breakfast. OEK ging met hem praten.

Van Heusden startte zijn fietszaak in 2001 in zijn toenmalige woning aan de Admiraal de Ruijterweg. Maar daarvoor al was hij gek van choppers en cruisers: kaalgehaalde, afgepelde fietsen, die vaak brede sturen hebben, een lage zit en door velen worden geassocieerd met de Hells Angels. Ten onrechte, maar de link wordt snel gelegd, zeker als er in groepen en met leren jasjes en vestjes op gefietst wordt. "Omstreeks 1995 zag ik iemand met zo'n fiets op het Waterlooplein, heb die gozer aangesproken en hij gaf me wat namen. Het was nog voor het internettijdperk, dus ik ben wat rond gaan bellen. M'n eerste frame vond ik in Deventer, in een skateboardwinkel." Als reden voor zijn passie noemt Van Heusden het feit dat de choppers en cruisers niet alleen veel mooier zijn dan de gebruikelijke fietsen, maar hij vindt ze ook veel lekkerder fietsen. Je zit niet zo laag als op een ligfiets, maar wel laag, dus als je stopt staan beide benen op de

grond. Het geeft een soort kinderlijk gevoel van vrijheid. Dat kon ik meevoelen toen ik met Rhalf naar zijn oude winkel fietste, op een chopper. Net zo rood als mijn eerste kinderfiets. Rhalf zelf rijdt op een heel lichte versnelling, en maakt dus veel en snelle trapbewegingen. Hij schrijft die gewoonte toe aan het feit dat zijn vader – Piet van Heusden, die in 1952 wereldkampioen achtervolging werd – hem dat heeft geleerd.

Comfort is erg belangrijk, meent van Heusden. Een omafiets of een bakfiets noemt hij een ramp. Lichamelijk comfort en natuurlijke bewegingen, daar gaat het om. Jarenlang importeerde hij frames uit Amerika. "Maar dat is helemaal geen fietsland. De enigen die daar fietsen zijn kinderen, dus de frames waren eigenlijk allemaal te klein. Hij besloot daarom zelf fietsen te gaan ontwerpen en daar kwam in 2005 het eigen merk uit voort: Project 346, naar het huisnummer op Admiraal de Ruijterweg.

week. Nu was de energie op. "Twee van m'n eigen mensen hebben de zaak overgenomen. Het eerste jaar was moeilijk, maar nu loopt het weer."

De cruisers blijven Rhalf van Heusden bezig houden. Niet zonder trots zegt hij één van de mensen te zijn die deze fietsen in Nederland populair hebben gemaakt. Hij maakte speciale edities voor klanten, in allerlei kleuren. Het Nederlandse fietsenpark is er mede daardoor een stuk kleurrijker op geworden. In 2005 was de zaak de grootste van de wereld in zijn soort, niet qua omzet, maar qua bekendheid en collectie zeker.

Sinds kort Van Heusden een nieuwe activiteit gestart. De Bed & Breakfast in zijn nieuwe woning in Nieuw-west telt twee tweepersoonskamers. Logees mogen natuurlijk de voor hen bedoelde choppers gebruiken en in beide kamers hangt er één aan de muur. Eén met Delfts blauwe beschildering en rode boerenzakdoek motief op de spatborden. Een ideale manier om als toerist Amsterdam te leren kennen, want lekker fietsen doen ze zeker.



Maar twee jaar geleden koos een Amerikaanse handelspartner plotse-ling voor iemand anders dan Rhalf van Heusden en daarmee viel een groot deel van zijn omzet weg. Van de vijf mensen personeel moest hij er drie ontslaan. "Personeel ontslaan doet pijn. Kort ervoor waren we met de zaak naar de Bilderdijkstraat verhuisd en hadden we een nieuw vijfjarenplan gemaakt. De nieuwe zaak liep als een tierelier, maar was logistiek niet meer haalbaar met de groep die overbleef. Dus terug naar de oude locatie op de Admiraal de Ruijterweg." Tien jaar lang draaide hij zijn zaak 24 uur per dag, zeven dagen in de

En zo gebeurt er dankzij Van Heusden nog veel meer in de wereld van de choppers. Jaarlijks is er een meerdaagse fietsmeeting waarbij chopperfietsers vanuit de hele wereld naar Amsterdam, het Mekka voor de cruiser komen. Tijdens die meeting gaat dit jaar een groep binnen 24 uur met zijn allen 200 kilometer fietsen. De sfeer laat zich daarbij het beste omschrijven als relaxed. Al is zo'n afstand geen geringe prestatie, het gaat om het plezier en het groepsgevoel. Bij de lifestyle van de cruiser hoort ook een biertje op z'n tijd. En zo maakt de Amsterdamse groep ook twee keer per jaar een bokbiertocht; met z'n allen op de fiets naar Haarlem en weer terug om het nieuwe bier te proeven. "Aanvankelijk werden we met argusogen aangekeken, maar nu vragen ze waar we blijven."

tekst/foto AMR

Zie voor meer informatie:
www.choppernewsnetwork.com

Museumpassage 2001-2012

Hoe het mooiste fietspad van Amsterdam wederom gered is

In juni wees de gemeenteraad het verzoek van stadsdeel Zuid om de fietsroute uit de onderdoorgang te halen af. Na de heropening van het museum zullen fietsers dus eindelijk weer door de passage rijden.

In 2005 werd dit ook al besloten, maar sindsdien kwamen er keer op keer nieuwe plannen en onderzoeken die de passage als openbare verbinding in gevaar brachten.

Hier een overzicht van het getouwtrek van de afgelopen 11 jaar.

2001 – 1^{ste} ontwerp Cruz&Ortiz

Met een nieuwe benedenverdieping die de twee zijden van het museum onder de onderdoorgang door verbindt, winnen C&O de ontwerpwedstrijd. Maar het trapgat in het midden van de onderdoorgang zorgt voor kritiek. Het vormt een tochtgat en legt een groot beslag op de openbare ruimte. En het dwingt fietsers naar de zijanten bij de voetgangers. Dat is vragen om ongelukken met uiteindelijk afsluiting van de passage tot gevolg.



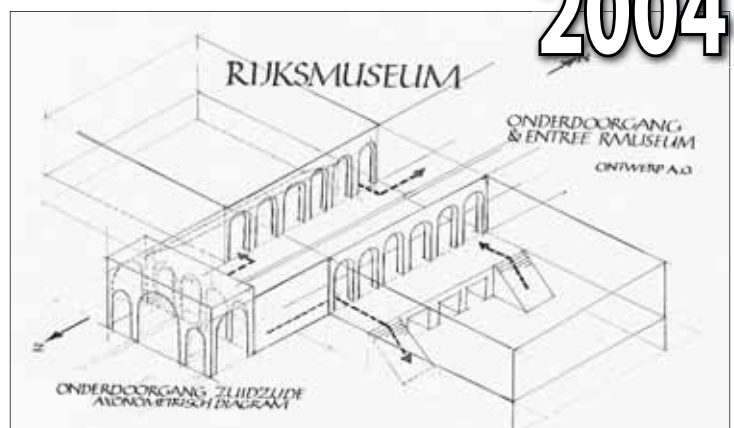
2002-2005 – Verzet Amsterdammers

Ruim 10.000 liefhebbers van de passage tekenen voor het behoud van de onderdoorgang. De voltallige deelraad van Oud-Zuid

vraagt het museum om een alternatief dat geen beslag legt op de openbare ruimte. Het museum beweert dat dat niet mogelijk is, en niet nodig. Het trapgat zou geen enkel probleem vormen.

2004 – Cuypers-variant (Rd0)

Comité Red de Onderdoorgang, een samenwerking van buurtbewoners, Fietsersbond en andere liefhebbers van de passage, toont aan dat een ingang die geen beslag legt op de openbare ruimte wel degelijk mogelijk is. Een voor de hand liggende oplossing met toegangsdeuren in de zijwanden van de onderdoorgang, direct de binnenhoven in.



2005 – Ruimtelijk AfwegingsKader

Stadsdeel Oud-Zuid legt in een Ruimtelijk AfwegingsKader (een vorm van bestemmingsplan) vast dat de openbare ruimte in de passage vrij moet blijven. De

veiligheid en de vele functies van de onderdoorgang zijn de belangrijkste argumenten. De deelraad van Oud-Zuid stemt unaniem in met dit RAK. Cruz en Ortiz maken een definitief ontwerp met ingangen via de zijwanden van de passage.

2009

2009 – Een compromis?

De kersverse museumdirecteur Wim Pijbes komt met (weer) een nieuw plan. Hij krijgt velen achter zich en zelfs de Fietsersbond kan er schoorvoetend mee leven.

Comité Red de Onderdoorgang is tegen omdat vooral gehandicapten er bekaaid af komen. Maar de meerderheid van de deelraad stemt voor.

Toch verdwijnt het plan stilletjes van tafel. Naar men zegt wegens de extra kosten en het risico van verdere vertraging.



2011

2011 – Plan Zuid

Volgens nieuw onderzoek wordt het zelfs zonder trappartij zo druk in de passage dat fietsers er niet meer in passen. Zonder fietsers kan het museum ook leuke boekenmarkten, modeshows e.d. organiseren.

Stadsdeel Zuid is hier gevoelig voor en laat nog meer onderzoek doen. Als een onderzoeksbureau berekent dat het 5% veiliger is zonder fietsers, besluit Zuid om daarvoor te kiezen en de fietsers om te leiden.



2012 – Fouten

De Fietsersbond toont grote fouten in het onderzoek aan, die het onderzoeksbureau toegeeft. Het blijkt veiliger (20%) als fietsers wél door de passage fietsen,

voor fietsers en vooral ook voor de voetgangers. Stadsdeel Zuid trekt zich daar echter niets van aan en doet een verzoek aan de centrale stad om de fietsroute door de passage – onderdeel van het hoofdnet fiets – om te leiden.

2012 – Definitief ontwerp

De gemeente ziet geen reden om de onderdoorgang voor fietsers af te sluiten. Wel zullen snorfietsen geweerd worden en moet er voor drukke momenten een flexibele afscherming tussen fietsers en voetgangers zijn.

Na jaren van omleidingen, alternatieve ontwerpen, dure onderzoeken en gedoe kun je vanaf 2013 eindelijk weer door de passage fietsen. Amsterdam en het Rijksmuseum bezitten dan weer een topstuk van de Nederlandse cultuur: het mooiste fietspad van de wereld.

2012





Vreemde Fietspadgebruikers

Dagelijks bellen Amsterdammers met de Fietsersbond over uiteenlopende onderwerpen. Zoals hoe het nu zit met de fietsenrekken op het Leidseplein of wat de tarieven voor huurfietsen zijn. De laatste tijd wordt er echter steeds meer gebeld met klachten over teveel weggebruikers op de fietspaden.

De Fietsersbond heeft zich al 35 jaar ingespannen om goede fietsvoorzieningen van de grond te krijgen, van buurtstallingen tot vrijliggende fietspaden, van veilige kruisingen tot voldoende fietsenrekken op straat. Dat is tot op zekere hoogte ook gelukt, al blijft er werk aan de winkel, want er zijn nog steeds 'probleemgebieden' waar onze aandacht nodig is.

Wat de fietspaden betreft heeft onze inzet een aardige oogst opgeleverd. Het werk is min of meer af, zou je denken. Maar mooi niet. Want de laatste jaren worden die prachtige fietspaden steeds drukker bevolkt. Eerst door steeds meer fietsen, inclusief racefietsen, later door een groeiend leger bakfietsen, daarna door snorscooters en andere weggebruikers die eigenlijk niet op het fietspad thuishoren, zoals Cantas (rode invalidenwagentjes) en scootmobielen. Om nog maar te zwijgen van skaters, rollerbladers en andere voetgangers op wiel-tjes. En er is nog een probleem: aan de rand van het fietspad geparkeerde fietsen/scooters die met de kont of de kop nog een stukje op het fietspad staan, waardoor de ruimte nog krapper wordt. Een berucht voorbeeld is de Overtoom ter hoogte van de Albert Heijn bij de Pieter Langendijkstraat. Ga er maar eens kijken.

Over de toenemende drukte wordt steeds meer geklaagd. Mensen bellen met de vraag of de Fietsersbond daar niet iets aan kan doen. Het antwoord hierop is kortweg: "Nee". We proberen het wel, maar hebben zelf geen zeg-

enschap over de openbare ruimte. En degenen die dat wel hebben en best iets willen doen, zijn gebonden aan verkeerswetten, tot en met Europese aan toe. De scooters bijvoorbeeld, ondertussen genoegzaam bekend, vormen in de verkeerswet een aparte categorie ('snorfietsen') en voorlopig ontbreekt de politieke wil om die te veranderen of af te schaffen ('Brussel' wil niet). De gemeente Amsterdam is wel begonnen met een onderzoek of de scooters niet beter op 30-km, en op sommige 50-km wegen kunnen rijden, zoals bijvoorbeeld in de Jan Evertsenstraat, in plaats van op de smalle fietspaden. Helaas is deze maatregel niet vergaand genoeg voor een goede regulatie van het verkeer. Tevens worden Canta's en scootmobielen beschermd door de wet. Zij mogen in principe overal rijden. Zowel op de stoep, het fietspad als op de rijbaan. Dit vanwege hun status van invalidevoertuig (al lijken er in veel Canta's kerngezonde mensen te zitten, maar dit tussen haakjes).

Hoe nu verder? De Fietsersbond is bezig te bekijken of op sommige plekken de breedte van de fietspaden kan worden vergroot. Nu is de meest gebruikte breedte 1.80 meter, maar daar waar ruimte is, wordt ook wel eens een breder fietspad aangelegd, bijvoorbeeld langs de Wibautstraat waar het maar liefst 2.80 meter breed is. En daarmee zijn we meteen bij de kern van het probleem: er is simpelweg niet genoeg ruimte in de stad om overal waar dat nodig is brede(re) fietspaden aan te leggen. Bovendien geldt ook nog eens het principe 'hoe meer ruimte, hoe meer gebruikers': als alle fietspaden breder worden, zullen er meer mensen gebruik van maken en schiet je in feite nauwelijks iets op. Een attente 'meedenker' opperde al eens om vier verschillende banen naast elkaar te leggen, eentje voor fietsen, eentje voor bakfietsen en scootmobielen, eentje voor scooters en eentje voor race-

Bredere Fietspaden?



Op 17 september j.l. lanceerden Natuur & Milieu, de Stichting Geluidshinder en de RAI Vereniging een stappenplan voor steden om meer te doen voor tweewielers. Daarmee bedoelden ze **elektrische** tweewielers en de eerste stap die ze aanbevelen is om de fietspaden te verbreden. Reden: elektrische scooters zijn breder en gaan harder dan fietsers en dus moet er voldoende inhaalruimte komen.

Eén stad heeft in ieder geval al negatief gereageerd: in Arnhem wil men geen bredere fietspaden omdat fietsers dan in de verleiding komen tegen de richting in te gaan rijden.

De Fietsersbond is natuurlijk ook voor brede fietspaden, maar niet om snelle scooters te accommoderen. Die scooters moeten er gewoon af, want het verschil tussen hun snelheid en massa en die van gewone fietsers is zo groot dat bij aanrijdingen de kans op ernstig letsel te groot is. Waarom stelt nooit iemand voor om in steden de maximumsnelheid naar 40 km/u te verlagen en alle gemotoriseerde verkeer naar de rijbaan te verwijzen. Alleen mensen die hulpbehoevend zijn, kunnen dan een vergunning krijgen om met een elektrische hulpmotor maximaal 16 km/u op het fietspad te rijden.

En wat betreft die fietsers die op een fietspad tegen de richting in rijden, daar komen we toch zelf wel uit? (JK)

fietsers. Tja, als nou eens al het autoverkeer uit de stad zou worden gebannen, dan zou er misschien zelfs wel ruimte zijn voor zes rijbanen: ook nog eentje voor skaters en eentje voor steps, één-wielers en joggers.

Alle Fietsers Tegelijk Groen?

Stoplichtperikelen

Om te beginnen is het – en heet het – geen stoplicht, maar is het een verkeersregelinstantie en noemt men het in verkeersland een VRI. Voor fietsers voelt zo'n VRI echter vaak wel als een stop-licht, want ze laten je stoppen om de auto's netjes over een kruising te krijgen. Maar over VRIs is meer te doen. Hieronder wil ik een paar zaken op een rij zetten, zaken waar we op dit moment over nadenken of waar we veel commentaar op horen.

'Alle Fietsers Tegelijk Groen' wordt door verkeerskundigen ook afgekort: AFTG. Hier gaat het om het verschijnsel dat op een kruising met een VRI één of twee keer per cyclus alle lichten op rood worden gezet, behalve die voor alle fietsers. Je ziet dan fietsers van vier kanten tegelijk de kruising oprijden. En dat heeft voordelen. Ten eerste hebben fietsers geen conflicten met al dan niet afslaande auto's, en dus kunnen ze veilig in één keer linksaf slaan. Een tweede voordeel is dat als je dit twee keer per cyclus doet (dus voordat alle auto's één keer aan de beurt zijn geweest), de gemiddelde wachttijd voor fietsers flink omlaag gaat.



In Groningen kennen ze op een paar kruisingen AFTG, met dit beeld als gevolg

Helaas zijn er ook nadelen. In 2004 schreef Theo Zeegers van de Fietsersbond dat 'brommers op de rijbaan' een absolute randvoorwaarde is. De brommers wil je vanwege hun hoge snelheid immers niet mee laten rijden in de betrekkelijke chaos van fietsers die bij groen onderling hun voorrang moeten regelen. Die opmerking ging over brommers met een geel kenteken, die nu als regel op de rijbaan rijden en dus onder het rood van de auto's vallen. Maar intus-

sen het tijdperk van de snorscooter (met een blauw kenteken) z'n intrede gedaan, zodat in feite opnieuw (te snel rijdende) brommers met de fietsers meerijden en gevaar stichten.

Ook is het essentieel dat de kruising niet al te groot is, omdat de oversteek anders te veel tijd kost (de fietsers moeten de hele afstand kunnen afleggen terwijl al het andere verkeer stilstaat).

En, als je AFTG invoert, moet iedereen er in de praktijk behoorlijk aan wennen. Ook al zijn we er in Amsterdam nu al aan gewend samen met afslaande auto's groen te hebben en dus attent te zijn op de conflicten die dat meebrengt.

Waarom heb ik het hierover? Dit bestaat toch niet in Amsterdam? Inderdaad, dat klopt. Maar het kwam onlangs onder Amsterdamse verkeersambtenaren ter sprake als optie voor het Mercatorplein waar de Jan Evertsenstraat de Hoofdweg kruist. Die mogelijkheid werd toen eensgezind afgewezen (ook door ons, trouwens). Maar er zijn toch een paar redenen waarom we er nog even over verder denken:

1. Op grote kruisingen met afslaande



trams en veel auto's, zoals het Mercatorplein, moeten fietsers vaak lang wachten. Die kruising heeft verkeerslichten nodig, omdat het anders misgaat met de auto's. De fietsers en voetgangers hebben er echter het meeste last van. Lange wachttijden én meestal alsnog deelconflicten. Dat wil zeggen: de fiets krijgt samen groen met rechts afslaande auto's in dezelfde richting en/of met links afslaande tegemoetkomende auto's. De fietser heeft dan wel voorrang, maar de snelheden kunnen hoog zijn, de auto kan je over het hoofd zien in zijn dode hoek, etc. Dus AFTG zou echt een verbetering zijn, ware het niet dat dan bussen en trams te lang moeten wachten...

2. Ander probleem: nu er op dat soort kruisingen vaak fietspaden zijn, kun je als fiets bijna niet voorsorteren voor linksaf. Je moet dus wel in twee fasen links af slaan: eerst oversteken en dan met het volgende groen van het gekruiste verkeer linksaf. Dan heb je twee keer de nadelen van wachttijd en deelconflicten (met rechts afslaand verkeer), en bovendien: waar moet je je opstellen na die eerste oversteek?

Wat dan wel?

Voor het in één keer links afslaan is er de Opgeblazen Fiets Opstelstrook (OFOS), een rood vlak voor de stopstreep van de auto's waar fietsers zich over de volle breedte kunnen opstellen en dus ook voorsorteren. Onlangs werd er nog één aangelegd op de kruising Nassaukade-Frederik Hendrikplantsoen, die overigens tot klachten leidt omdat je bij het linksaf slaan niet alleen problemen hebt met het kruisen van tramsporen die niet haakje op jouw richting liggen, maar ook in conflict komt met rechtdoor rijdende auto's, trams en bussen. Naar wij hopen,

wordt dat minder als binnenkort de trams en bussen apart groen (wit, eigenlijk) krijgen. Ook nieuw is de OFOS op de 1e Const. Huygensstraat ten westen van de Overtoom. Bovendien is die bijzonder omdat hij vóórbij de zebra ligt en fietsers dus dicht op de kruising staan en goed zicht hebben op het verkeer daar.

De OFOS is niet altijd volmaakt, maar vaak ook wel. Niet alleen staan de fietsers vóór de auto's, dus goed in het zicht, ook hoeven de achteropkomende auto's niet een hele sliert fietsers voor te laten gaan; de fietsers zijn in één keer weg (althans buiten de spits). Dat is de theorie, ook al gebruiken zowel auto's als fietsers de OFOS (nog) niet altijd goed: fietsers blijven nogal eens naast de auto's staan i.p.v. ervoor, en auto's rijden voorbij hun stopstreep en bezetten dan de OFOS.

Knepperslinger

Voor fietsers die op een grote, ingewikkelde kruising in twee fases linksaf willen of moeten, is het lastig om na de eerste oversteek een geschikte plek te vinden waar ze voor de tweede oversteek kunnen wachten. Daarom is op zo'n kruising voor die fietsers vaak een stukje naar voren een extra licht neergezet, en geeft een sierlijk slingerdje (pijl foto onder) in het wegdek aan wat je geacht wordt te doen. De bedenker van dit slingerdje is Piet Knepper, vandaar de naam 'Knepperslinger'.

Fietsers en voetgangers onderling niet regelen

We hebben in Amsterdam overigens wel iets dat een beetje lijkt op AFTG. Er is in



OFOS tussen zebra en kruising - 1e Const. Huygensstraat/Overtoom

deze stad, met instemming van de Fietsersbond, voor gekozen om conflicten tussen fietsers en voetgangers en fietsers onderling als het even kan niet met een verkeerslicht te regelen. Reden: de voorrang is eigenlijk altijd duidelijk (vanwege 'van rechts voorrang' of haaiantanden of zebra's). Daarbij zou regelen via lichten veel extra wachttijd veroorzaken en feitelijk op de meeste plekken net zomin nageleefd worden als de zebra's en haaiantanden nu.



Weesperzijde bij Berlagebrug: opstelvakken (groen) voorbij de kruisende fietsers

Op een paar plekken in de stad geeft dit problemen. Die paar plekken hebben gemeen dat het er heel druk is. Er zijn wel regels, maar omdat iedereen er 'nog

snel even' voorlangs glipt, ontstaat toch nogal eens hinder en ergernis. Zoals bij de kruising Berlagebrug-Weesperzijde op het moment dat alleen fietsers groen hebben. Omdat de fietsers af en toe in beide richtingen groen hebben (omdat er geen kruisende auto's zijn), kunnen ze mooi in één keer linksaf. Maar hier zie je ook het nadeel van de drukte, als de dikke stroom fietsers vanaf de brug de stroom langs de Weesperzijde in de weg zit. We hebben stadsdeel Oost voorgesteld om hier op de kruising meer opstelruimte te maken. Er is nog veel ruimte vóór de fiets-fietskruising die nu niet efficiënt gebruikt wordt (zoals aangegeven met de groen vlakjes op de foto hierboven).

Het stadsdeel is aan het zoeken naar een goede manier om ons voorstel te implementeren.



Knepperslinger + extra fietserslicht voorbij zebra – Churchill-laan/hoek Scheldestraat

GdW

Thuis op de fiets

Op mijn fiets voel ik mij het meeste thuis. Ik laveer door verschillende landschappen en sferen en kan overal naartoe. Soms kachel ik op mijn dooie akkertje door het landschap en kom helemaal tot rust.

Iets wat bloedlink kan zijn, want juist als je in een rustig landschap bent, kan er ineens een trekker om de hoek komen, die je nog maar net op tijd kunt ontwijken. Wakker ben je! En ontzettend geschrokken! Die dingen zijn reusachtig, en de bestuurder was wellicht ook heerlijk aan het mijmeren, in de veronderstelling dat er toch niemand op de weg zou zijn. Het is ook zo stil op het platteland...

Fietsend door de winkelstraten van Oud-Zuid en die van de Rivierenbuurt, ben ik een stuk alerter. Dikwijls heb je daar te maken met sjeke wagens die je bijna overhoop rijden. Met name in de buurt van het Vondelpark is het bal. Rijdend langs statige huizen die me streng aankijken voel ik mij steeds droeviger worden. De straten staan vol geparkeerd met grijze en zwarte voertuigen van groot formaat. Als er één uit het parkeervlak achteruit rijdt ben je je leven niet zeker.

Omdat ik inmiddels goed van dit feit doordrongen ben, rij ik er met een grote slinger omheen. Erop bedacht dat portieren blindelings worden opengeklapt, staat mijn hoofd op scherp.



Als je vervolgens alsnog bijna gelanceerd bent, kijkt de mobiel bellende automobilist je schaapachtig aan en mompelt zachtjes "sorry". Nee, fietsen door Oud-Zuid is niet mijn liefhebberij. Ik rijd dan nog liever door een drukke Marnixstraat, waar al het verkeer kris kras zijn weg vindt.

Al fietsend door het Westerpark ben ik een stuk gelukkiger. Ondanks dat je regelmatig een hardloper passeert die

hijgend als een nijlpaard zijn parcours loopt. Hardlopers steken vaak zomaar over.

Ze zijn zo in trance van het lekkere stofje dat in hun hoofd aangemaakt wordt, dat ze de hele wereld om zich heen lijken te vergeten. Soms denk ik weleens dat ze er vanuit gaan dat ze vanzelfsprekend respect verdienen. "Sportievelingen gaan nou eenmaal voor". Zoals het moeders en vaders met kindervagens toekomt. Die krijgen gelukkig voorrang van de zelfs de meest roekeloze automobilist. Vanuit het park moet ik de Haarlemmerweg oversteken. Bij het stoplicht sta ik te wachten. Vóór mij staan twee kletsende dames.

Zodra het licht op groen springt, wil ik meteen een sprint inzetten, maar de dames zijn wat bedachtzamer. "Tringelingeling" zing ik. De dames kijken achterom en er verschijnt een brede lach op hun gezicht.

Ik glimlach terug en geef na het oversteken vervolgens twee voetgangers voorrang. Ook zij lachen vriendelijk. Dat is fietsen in het stadsdeel Westerpark. Fietsen met een glimlach.

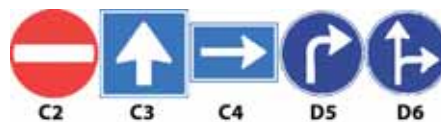
FF

Lezers schrijven

Boetes en eenrichtingsverkeer

De vorige OEK bevatte op de achterkant een opsomming van de Verkeersboetes voor fietsers m.i.v. 2012. Valk Beekman reageerde:

"Dank voor jullie instructieve overzicht van boetes. Ik heb het een aantal jaren geleden al eens voorgesteld maar herhaal het nog eens. De fietsersbond zou moeten propageren de combi C2+C3+C4 (D5/6) standaard niet voor fietsers te laten gelden. M.a.w. die mogen in twee richtingen rijden. Als dat bij uitzondering toch verboden moet worden, dan met een apart bord (C14) of onderbord. Er zijn beduidend meer situaties waarin eenrichtingsverkeer



voor fietsers onnodig, onredelijk en zeer onhandig is dan andersom en men "vergeet" al te makkelijk onderborden voor fietsers te plaatsen. Dagelijks zie ik hier op de gracht talloze mensen tegen de richting in fietsen en ik doe dat zelf ook minstens 2x per week. Nu "handhaaft" de politie hierop niet, maar het is beter om regels die niet gehandhaafd worden en ook niet redelijk zijn te schrappen."

"Algemene vragen"

"Is er nou niemand onder de duizenden die zich druk maken over de onderdoorgang van het Rijksmuseum die bedacht heeft dat de oplossing door een kunstenaar gemaakt kan worden? Joep van Lieshout kan vast een installatie bedenken waarbij aan de ene kant de fietsers in hun geheel opgenomen worden en aan de andere kant in verwerkte vorm er uit fietsen en vice versa. Voor een paar duizend euro is er van een probleem een nieuwe bezienswaardigheid voor de stad Amsterdam gemaakt."

Jan Meijer

Is de onderdoorgang zélf al niet zo'n bezienswaardige installatie? (red.)

lees verder op p.18

Damgedicht

Hoy beste lieve mensen van de Fietsersbond.

Ik zal me ff voorstellen, ik ben Harr Wetterhahn de DamDichter uit Amsterdam.

Een tijdje terug heb ik een PoWeZieJewel geschreven over de dagelijkse speedy Tour de France in Amsterdam.

Lees de fietsende straaljagers die je meer en meer voorbij ziet vliegen in andere grote en kleine steden.

Als jullie het mooi of herkenbaar vinden, het PoWeZieJuwiel, mogen jullie het plaatsen op jullie website of gedrukte fietserstijdschrift!

Mooi? De redactie is verdeeld. Herkenbaar? Dat vond niemand. Maar misschien denken de lezers daar anders over. (red)

Fietsende Straaljagers

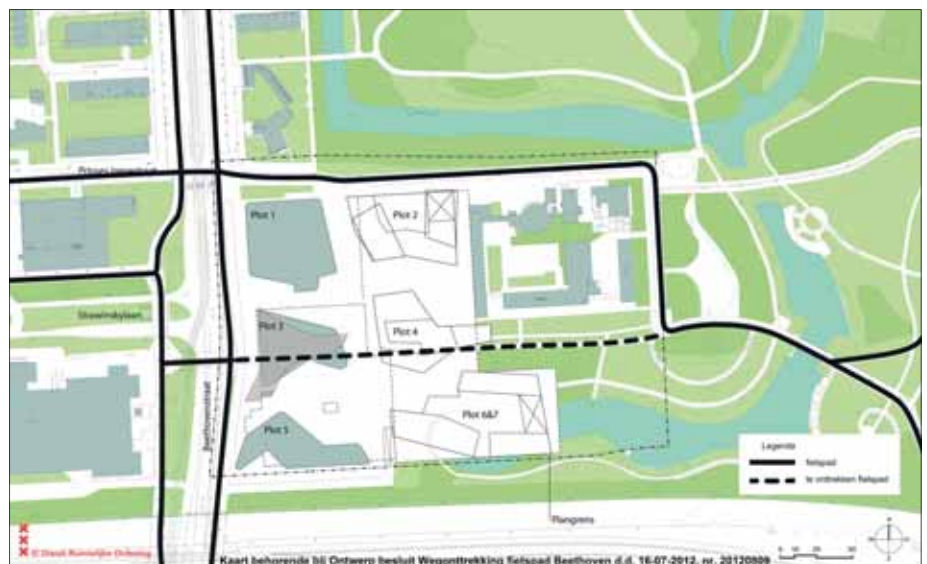
Al die zombies op de fiets met stalen blikken op oneindig sjeezen door blind te racen achter elkaar en letten op niets. Zoveel rijdend verstand op nul van bevrijdend scheuren zonder geluid. Zoefend vliegen ze door de stad met 130 pedaalslagen per minuut maken ze zich snelweg van het fietspad.

Harr Wetterhahn maart 2012

Nieuws – Nieuws – Nieuws – Nieuws – Nieuws – Nieuws – Nieuws

Zuidas

In de Zuidas is het op het moment van schrijven weer onrustig. In de krant kunt u lezen dat Rijk en gemeente het eens zijn over de snelweg die ondergronds gaat. Intussen zijn Fietsersbond, bewoners en Zuidasorganisatie het niet eens over de toekomstige loop van de oost-west fietsroute. Er wordt binnenkort gestart met de bouw van een nieuwe parkeergarage naast de Beethovenstraat, op de plek van de huidige route bij het tunneltje (stippellijn op tekening rechts). Daarvoor moet de route omgeleid worden (ononderbroken lijn daarboven). Logisch, maar wat ons betreft komt-ie daarna weer min of meer op die plek terug. Wat de Zuidas betreft niet, want ze willen er ook een nieuw kantoor (van Stibbe, dat nu een paar honderd meter verder zit) bovenop zetten.



De gemeente is nu dan ook bezig met een wegonttrekkingsbesluit. Bewoners en Fietsersbond hebben daar officieel

bezwaar tegen gemaakt. We hopen dat we nog terug kunnen naar een oplossing waar iedereen mee kan leven. (GdW)

Stoepfietsen

In de week van 17-21 september werd in Amsterdam actie gevoerd tegen wangedrag op de fiets, in het bijzonder stoepfietsen en tegen de richting fietsen (op een éénrichting-fietspad). We weten als we dit schrijven niet hoe dat is afgelopen, maar we weten wel dat er in sommige stadsdelen flink aan de bel werd getrokken. In Zuid bijv. richtte men zich vooral op stoepfietsen en selecteerde men elf "hotspots" waar spandoeken aandacht op de actie moesten vestigen. Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer

Marco Kreuger liet weten: "Met deze actie maken we duidelijk dat fietsen op de stoep echt niet kan." Nu had stadsdeel Zuid op dit gebied dit jaar al eerder van zich laten horen. Toen ging het om de Rijnstraat waar niet alleen de winkeliers zich beklaagden over de overlast, maar waar men het stoepfietsen zelfs een "veiligheidsrisico" achtte, ook al viel er "geen groot letsel" te melden. De politie "ging hard optreden" en stadsdeelvoorzitter Slettenhaar "ondersteunde" dat met een even krachtig "De stoep is voor voetgangers en niet voor fietsers. Onze eigen handhavers doen er vol aan mee."

Uitlokking

Een foto van Google (volgende pagina, rechtsboven) laat de hachelijke situatie in de Rijnstraat zien: een trottoir waar het al zo druk is met uitstallingen dat je er natuurlijk geen rijdende fietsers bij kan hebben. Maar wat ook opvalt aan de situatie op de foto is dat er op dit drukke stuk 50 km/u weg geen fietspaden zijn en dat er druk (ook dubbel) geparkeerd wordt. Voor fietsers die daar langs moeten is dat dus sowieso een onveilig parcours, maar als je daar met de fiets moet zijn, is het helemaal bloedlink. Probeer daar maar eens op de rijbaan tot stilstand

te komen, af te stappen en een opening in de haag geparkeerde auto's en straatmeubilair te zoeken om een veilig heenkomen naar de stoep te vinden. Wie z'n leven lief is, past daar voor en fietst door tot een straathoek en rijdt daar – via het verlaagde trottoir – de stoep op. Het is verboden, maar het stoepfietsen wordt in feite dus wel door de situatie uitgelokt. Immers, het toegestane alternatief is geen veilige manier om je bestemming te bereiken. En daarom kan het stadsdeel de fietsers moeilijk verwijten dat ze niet hun eigen veiligheid op het spel zetten en aan de verleiding toegeven de stoep op te fietsen.

Dat er inderdaad sprake is van uitlokking, blijkt uit het feit dat er geen klachten zijn over stoepfietsen in het stuk Rijnstraat verder stad-in, waar fietspaden zijn aangelegd en fietsers niet verleid hoeven te worden om op hun eigen plek te blijven.



Het profiel van dit stukje Rijnstraat is ronduit fietsvijandig en niet van deze tijd

Het verkeer in stadsdeel Zuid is van de hele stad het onveiligst. Toen dit bestuur twee jaar geleden aantrad, werd er ook flinke taal gesproken en beloofd het probleem aan te pakken. Daar is nog vrijwel niets van terechtgekomen. Maar de taal die gesproken wordt, klinkt onvermin-

derd flink (net als die van partijgenoten Teven en Opstelten). Wordt het geen tijd in Zuid de hand in eigen boezem te steken in plaats van de fietsers – de grootste groep verkeersslachtoffers – de mantel uit te vegen? (JK)



Knelpunten

OPGELOST

Centrum

Ooit wel eens over geklaagd, ineens opgelost. Door de werkzaamheden rond het begin van de NZ-lijn was de inritband om van de Prins Hendrikkade de **Nieuwebrugsteeg** in te rijden, veel te breed. Daardoor voelde het toch altijd eng om daar in tegenrichting te fietsen. Een auto kon immers zó rechtdoor rijden. Het bandje is nu ingekort, en een auto die het steegje in wil, moet echt afremmen en rechtsaf slaan. Dat voelt beter.

Na ruim een jaar is de **Hoge Sluis** (Amstelbrug tussen Saphatistraat en Frederiksplein) weer open en is de oude situatie weer hersteld. Een stuk beter dan de omleiding van drie meter smal op dit drukke punt, maar eigenlijk geen opgelost knelpunt, want het is net als vroeger.

Wat is die brug eigenlijk smal. Volgens ons moeten daar de auto's, in elk geval in één richting, maar helemaal verdwijnen. Dat ging de afgelopen jaren ook prima.

Nieuw-West

De aanleg van de Westrandweg heeft een aantal jaar tot last geleid, maar zo

langzamerhand kun je in de Brettenzone en de Osdorperpolder weer normaal fietsen. Normaler dan je zou denken als je afgaat op de borden aan het begin van de Tom Schreursweg bij Halfweg die je vertellen dat je daar niet door de Osdorperpolder kan. Maar dat kan dus best.



Hoge Sluis toch niet helemaal als vroeger: geen fietswaterballet meer op de warme zomerdagen



Rembandtpark bij Andreas Ensemble



Fietspad vanaf de Heekweg onder de Nieuwe Leeuwarderweg

De fietsroute in het **Rembrandtpark** is enige tijd ter hoogte van het Andreas Ensemble gestremd geweest. De stremming is opgeheven en wat lange tijd een slecht onderhouden, hobbelig weggetje met vervelende bochtjes was, is een breder, soepel buigend fietspad geworden.

Noord

Fietsers in Noord hebben het moeilijk: door alle mogelijke werkzaamheden worden er tunneltjes tijdelijk of definitief afgesloten en fietspaden tijdelijk of definitief omgeleid. Zo hebben fietsers die oost-west parallel aan de **IJdoornlaan** willen fietsen, tussen 't Buikslotermeerplein en 't Noord-Hollands kanaal voortdurend aangepaste routes. En de heropening van het fietstunneltje langs het Noord-Hollands kanaal onder de Van Hasseltweg aansluitend op de Adelaarsweg laat nog steeds op zich wachten. Te lang, vinden wij.

Maar er zijn in Noord ook een paar lichtpuntjes. Zo is het **fietstunneltje** aan de overkant van het Noord-Hollands kanaal weer open, en dat scheelt veel gehobbel. Ook is er een **nieuw fietspad** met fietstunnel onder de IJdoornlaan naar Elzenhagen Noord (Merkelbachsingel).

Deze vervangt de inmiddels gesloten route en tunnel via de Scheurleerweg. En een fietspad en -tunnel aan de overkant van het water langs de Elzenhagensingel is in de maak. Ook is er een nieuw fietspad vanaf de Van Heekweg naar Elzenhagen onder de Nieuwe Leeuwarderweg. En over Zijkanaal I tussen de buurten Kadoelen en De Bongerd is een fraaie **fietsbrug** in aanbouw, een goede verbinding naar de pont bij de NDSM-werf (maar de route door de Bongerd is duidelijk nog niet klaar).

En het **Barkpad** is opgeknapt.

Oost

Op het zgn. **Tropencircuit** kunnen fietsers vanuit het westen eerder voorsorteren naar rechts (richting Linnaeusstraat) of rechtdoor (verder langs Mauritskade). Voor automobilisten is daardoor eerder zichtbaar wat een fietser doet en daarmee is de situatie hopelijk iets veiliger. Ook de fietsoversteek aan de overkant is iets verbeterd, al is de voor velen niet logische voorrangregeling daar niet veranderd. Het dogma dat hoofdnet auto voorrang moet hebben, durft men helaas niet opzij te zetten.

Wil je fietsend van de **Spaklerweg** naar

de voor- of achterkant van het Amstelstation, dan kom je langs een krappe rotonde met een scherpe bocht naar de spoortunnel. De bochten daarvan zijn nu verbeterd en er is wat meer opstelruimte voor auto's zodat ze minder vaak het fietspad blokkeren.

Een typisch project voor de Werkgroep Blackspots Amsterdam was de kruising **Wijtenbach-Pontanusstraat**. Een hele enge kruising, en het ging ook wel eens mis. Maar met relatief kleine maatregelen (heuveltje, rood asfalt, lijntje) wordt het verkeer in betere banen geleid. Daardoor is de oversteek een stuk overzichtelijker en lijken de auto's wat rustiger te rijden. Niets is wezenlijk anders, toch een merkbare verbetering.

West

De **Witte de Withstraat** was voor fietsers altijd een te vermijden verbinding tussen de Postjesweg en de Jan Evertsenstraat. Maar sinds kort is het genieten op het strakke asfalt van de fietspaden en ook zijn de oversteeken op de Postjesweg en de Jan Evertsenstraat beter geregeld. Wie dat ontdekt, zal voortaan als het even kan de parallelle Baarsjesweg-Van Speykstraat en Admiralen-



Nieuw fietspad met fietstunnel onder de IJdoornlaan



Fietspad vanaf de Heekweg onder de Nieuwe Leeuwarderweg



Witte de Withstraat met fietspaden in strak asfalt



1^e Const. Huygenstraat met fietspad in tegels (wegens de bomen)

gracht links (of rechts) laten liggen, ook al omdat ze er door overmatig gebruik en gebrek aan onderhoud belabberd bij liggen. Maar de vele doorgaande fietsers die tussen Sloterdijk en Zuid pendelen blijven wel aangewezen op de route over de Van Speykstraat en de Baarsjesweg (niet voor niets hoofdnet fiets). Het is te hopen dat de aanpak van het gevaarlijk slechte wegdek daar niet wordt uitgesteld omdat men nog steeds speculeert op de bouw van een moskee (en niet nieuw wegdek kapot wil laten rijden door het bouwverkeer dat dat met zich meebrengt).

De **1^e Constantijn Huygensstraat** is af. Wat een vooruitgang om ook hier vrij liggende fietspaden te hebben (al is de krapte op sommige plekken bedenkelijk). Hiermee is de zgn. ring Oud-Zuid-West bijna geheel befietspad (ze ontbreken alleen nog rond het Concertgebouwplein en de Ceintuurbaan tussen de Ruysdaelkade en de Ferd. Bolstraat). Ook een vooruitgang is de nieuwe OFOS bij de Overtoom (zie p.16), al lijkt-ie in de praktijk wat krap. Ook krap is de kruising met de in- en uitrit van de parkeergarage tegenover de Bosboom Toussaintstraat. En helemaal mis is het aan de

mond van de Bosboom Toussaintstraat die fietsers die er na het oversteken van de 1^e Const. Huygenstraat niet in mogen via de voor de hand liggende tak. Nu worden ze geacht een rare slinger te maken via een gevaarlijk krap stukje 2-richtingen fietspad. Wij hebben nog geen fietsers erop kunnen betrappen dat ze die riskante route volgen (al maken heel wat fietsers die verderop aan die kant van de Const. Huygens moeten zijn er gebruik van om tegen de richting in die kant op te gaan). Wij vinden dan ook dat het daar gewoon over moet.

Op de kruising **Jan van Galenstraat-Willem de Zwijgerlaan** zijn de fietspaden uitgebogen en is zodoende meer opstelruimte gecreëerd. Aan de noordzijde (stad-in) is ook de autorijbaan vernauwd waardoor fietsers op de brug geen last meer hebben van samenvoegend autoverkeer.

Zuid

Waar de **Honthorststraat** het Museumplein kruist hadden fietsers het niet makkelijk: niet alleen was niet duidelijk wat fietspad was en wat niet, ook het toegepaste natuursteen zorgde bij vocht voor gevaar. Nu ligt er (eindelijk) tussen

trottoirbanden een keurig 2-richtingen-fietspad. Alleen houden we ons hart vast voor de autowerende palen middenop het fietspad (één nog bewegend ook; zie foto rechtsonder) die daar volkomen onverwacht opduiken. Dat moet toch beter kunnen.

DREIGEND

Onderhoud

In veel stadsdelen wordt bezuinigd en dus staat ook het onderhoud van de wegen op een laag pitje. Dat verhuult soms dat sowieso het onderhoud al werd verwaarloosd (opvallend in stadsdeel Zuid; foto omslag), maar het dreigt nu overal in de stad tot gevaarlijke situaties te leiden. Hoewel het erop lijkt dat er net voor de inval van de winter een inhaalslag gemaakt is met herstel van ondeugdelijk asfalt (daar is een minimale omgevingstemperatuur voor nodig), blijven we de stadsdelen erop attent maken dat slecht onderhoud voor fietsers eerder en groter gevaar oplevert dan voor mensen in vierwielaars. Een kuil hier en daar is misschien slecht voor de autobanden, voor een fietser kan een onverwachte oneffenheid fataal zijn.



1^e Constantijn Huygensstraat: gevaarlijk krap stukje 2-richtingen fietspad



Museumplein – fraai fietspad, maar wel met onaangekondigde paaltjes



Jan van Galenstraat: richels en kloven



Hondecoeterstraat – opgeheven doorsteek lokt stoepfietsen uit.

Zuid

De kruising **Prinses Irenestraat/Beethovenstraat** die het alternatief is voor het bestaande fietstunneltje (zie p.18) is niet echt veilig voor de grote groepen fietsers (veel scholieren) die daar de Beethovenstraat over moeten. Er zijn plannen waardoor het echt gevaarlijk dreigt te worden en we bereiden ons voor op actie.

NIEUW

Centrum

Het voetpad aan de Zuidkant van de **Prins Hendrikkade** bij de Kamperbrug is zó smal (en er is ook nog een terras) dat voetgangers er over het razenddrukke fietspad gaan lopen.

Nieuw-West

Er is discussie om het fietspad door het **Jan van Zutphenplantsoen** tegen eerdere afspraken in af te sluiten voor fietsers. Het pad verbindt de doorgaande fietsroute langs de Hoekenesgracht met De Aker en Nieuw Sloten.

West

Door wortelopdruk zijn stukken fietspad op de zeer drukke **Jan van Galen-**

straat (noordzijde tussen Willem de Zwijgerlaan en de Bestevaerstraat) en de **Postjesweg** (tussen Admiralegracht en Hoofdweg) zo slecht dat het gevaarlijk wordt (al was het alleen maar door de onvoorspelbare zig zag bewegingen van de fietsers die de kloven en richels proberen te ontwijken). Men heeft met schrapen van het opgedrukte asfalt geprobeerd het ergste leed te voorkomen, maar intussen gaat de opbolling door. Daar moet echt iets gebeuren, ook al is de definitieve kuur tegen wortelopdruk nog niet gevonden.

Zuid

Ondanks onze bezwaren en strijd, is de fietsdoorsteek **Hondecoeterstraat** nu toch afgesloten. Winst: één extra parkeerplaats. Prijs: volgens een bewoonster die erg vóór de afsluiting was, wordt er nu meer gefietst dan ooit, ondanks de treurige poging om het trottoir bij de Lairessestraat met een rood-wit hek af te zetten. "De hele dag een agent", is haar oplossing. Of de schoolleiding ook blij is met de nieuwe situatie weten we niet en ook niet of men nu met minder toezicht toe kan als de schoolkinderen tijdens de pauzes op het speelstraatje buitenspeelen. Ook een geval van uitlokking van stoepfietsen?

Er waren plannen goedgekeurd om aan beide kanten van de **Cuserstraat** in Zuideramstel een fietsstrook te maken. Maar op het laatst vond stadsdeelwethouder Kreuger het nodig om onder druk van bewoners die hun auto niet om de hoek willen parkeren, aan één kant de fietsstrook te schrappen. Daardoor is de nieuwe situatie in plaats van een verbetering in feite een verslechtering. Het verkeer wordt immers samengeperst in een te krappe ruimte en aan beide zijden komt de zwakste en meest kwetsbare in de verdrinking. Zouden ze in Zuid niet iets aan de verkeersveiligheid doen?

West

Het kruispunt **Jan van Galenstraat/ Adm. de Ruijterweg** is opgeknapt, maar helaas moeten fietsers die recht door langs de Adm. de Ruijterweg stad in rijden, als ze de Jan van Galenstraat over zijn een rare haakse links-rechts slinger maken in een krappe ruimte die bovendien vaak al vol staat met fietsers. Je ziet daar de engste capriolen om van de kruising weg te komen en je houdt je hart vast. En dat allemaal vanwege een grote scootmobieltrommel en een paal voor de tramleiding die beslist niet verplaatst kon worden...



Cuserstraat: autoparkeren belangrijker dan verkeersveiligheid



Rare haakse slinger op de Adm. de Ruijterweg

Weesfiets (2)

Ruim twee jaar geleden schreef ik hier (in OEK 80) over “mijn” weesfiets – de omafiets die een Italiaanse vriendin zes jaar geleden aan mijn zorg had toevertrouwd, toen zij terugkeerde naar haar vaderland. Op dat moment dacht ze dat ze misschien terug zou komen en de door haar zo liefdevol hemelsblauw geschilderde fiets weer zou kunnen gebruiken.

Een paar maanden deed de fiets dienst als gastenfiets voor bezoekende vrienden. Maar toen het fietssleuteltje plotseling dienst weigerde en het degelijke Duitse slot niet meer open wilde, liet ik de fiets aan z’n lot over – in een rek met zo’n 35 andere fietsen – en ontwikkelde ik een hardnekkige nieuwsgierigheid voor wat ervan zou worden.

Bijna zes jaar lang zag ik mijn weesfiets achteruit gaan en langzaam steeds meer ten prooi vallen aan de elementen. Er vielen onderdelen af. Roest kreeg er steeds meer vat op. Het werd een zielig hoopje fiets.

En toen, van de week, was mijn weesfiets verdwenen. De week daarvoor hadden medewerkers van het stadsdeel een oranje sticker op het frame geplakt waarop stond dat de fiets verwaarloosd was en ongewenst – dat het een heuse weesfiets was.

Wat had ze op dat idee gebracht? De gekerfde en verkruimelende banden die sinds Balkenende II niet meer opgepompt waren? De gel die als een lavastroom uit het zadel puilde? De roest die van ieder stukje metaal bezit had genomen?

Dit was in feite de derde sticker die mijn fiets sierde. Toen drie jaar geleden de eerste werd opgeplakt, dacht ik dat dat het eind van mijn verval-project was. Maar na vier dagen was die sticker weg. Hij was op de afbladderende verf van de fiets geplakt en kennelijk waren die verfladders niet bestand tegen een plotselinge

windvlaag of de stromende regen. De sticker was verdwenen en mijn weesfiets bleef.

De tweede sticker verscheen vorig jaar. Weer dacht ik dat dit het eind van mijn weesfiets betekende. Iedere dag keek ik hoe het ermee stond. Steeds was ik verrast dat de fiets er nog stond, met sticker en al. Na een paar weken verbleekte de oranje sticker in de zon en spoedig was hij net zo gehavend en gebutst als het wrak waar hij op aangebracht was. De sticker verweerde en tenslotte was er geen spoor meer van over.

Maar de derde sticker werkte.

Vorige week zag ik dat de fiets echt weg was en ik dacht dat het einde verhaal was. Maar de aanblik van het fietsenrek, voor het eerst sinds zes jaar zonder mijn weesfiets, stemde me weemoedig. Ik miste warempel dat oude wrak. En toen besefte ik ineens: ik moet naar het Fietsdepot – dat Amsterdamse fietsenweeshuis – en mijn fiets redden!

Vandaag zou ik die missie gaan uitvoeren. Maar vanochtend, toen ik het plan nog eens overdacht, stuitte ik op een probleem. Ik zou bij het Fietsdepot aankomen en met de sleutel van het Duitse slot – dat die fiets al die jaren voor diefstal behoed had – mijn eigenaarschap aantonen. Dan zou ik de €10 onkostenvergoeding betalen. Geen enkel probleem. Maar dan? Dan stond ik daar in het Westelijk Havengebied, met een fiets waar waarschijnlijk geen beweging in te krijgen was, laat staan dat er ooit weer op gereden kon worden. Wat had ik mezelf wijsgemaakt? Mijn reddingsplan viel door de mand als een hopeloze fantasie.

En daarom heb ik vandaag besloten in de zaak te berusten, en heb ik definitief afscheid genomen van mijn weesfiets.

Pete Jordan



**NIET
ZÓ**



**MAAR
ZÓ**

Mede dankzij de Fietzersbond?