

**'Amsterdam is  
een autostad'**

**Weg met de  
autopaaltjes!**

**Knelpunten:  
opgelost en nieuw**



# 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 26 februari 2014**

**Bijdragen (liefst digitaal) zijn welkom tot 6 januari 2014 o.v.v. "kopij OEK".**

**E: [oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl)**

## Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)

I: [www.fietsersbondamsterdam.nl](http://www.fietsersbondamsterdam.nl)

Twitter: @adamfietst

Bezorging: [oek@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:oek@fietsersbondamsterdam.nl)

Het kantoor is als regel geopend op werkdagen van 11 - 16 uur (behalve op woensdag en vrijdag). Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, bel dan even: 020-6854794.

## Onderafdelingen

### Amstelveen:

p/a Nieuwe Kalfjeslaan 2, 1181 CA Amstelveen

E: [amstelveen@fietsersbond.nl](mailto:amstelveen@fietsersbond.nl)

### Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

E: [diemen@fietsersbond.nl](mailto:diemen@fietsersbond.nl)

## Aan dit nummer werkten mee:

Gerrit Faber (GF), Floor Fagel (FF),

Pete Jordan (PJ), Marcel van Kempen (MvK),

Johan Kerstens (JK), Marjolein de Lange

(MdL), Michel Post (MP), Anne-Mariken

Raukema (AMR)

Foto's: archief Fietsersbond, afd. Amsterdam (tenzij anders aangegeven)

Druk: Rodi Rotatiedruk

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](http://www.fietsersbond.nl)

## OPROEP

Om onze leden in Amsterdam snel te kunnen benaderen (bijv. om ze te kunnen raadplegen over een kwestie die in hun buurt speelt) is het handig hun emailadres te hebben. Vind je dat ook een goed idee? Mail ons dan ovv 'email-lid'.

## DIGITALE NIEUWSBRIEF

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

Mail ons ovv "Fietsband":

[amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)



## In dit nummer:

- 3 Paaltjes op fietsroutes
- 5 Scooteroverlast | Zinloos gehobbel
- 6 Moeten we aan de fiets-chip?
- 7 Dr. Beyk online
- 8 Marlies Stouthard uit bestuur
- 9 Parkeerduurbeperving | Fiets en OV
- 10 Doe de fietser een plezier
- 12 Lezers schrijven
- 13 De fiets van...
- 14 Amsterdam is een autostad
- 15 De Canta | Gedragscampagne die wél werkt
- 16 De fietsbeldoppen van het Leidseplein
- 18 Het gemak van de fietser
- 19 Schipper, mogen wij overvaren?
- 20 Wie is Michel Post?
- 21 Fietsen vissen
- 22 Fietshelmen
- 23 Nieuws
- 25 Fietsen over Cycle Super Highways
- 26 Fietsbranche verduurzaamt
- 27 Fietsers doen jullie mee?
- 28 Knelpunten
- 31 Column Pete Jordan
- 32 Niet zo Maar zo

## Aankondiging

**Wat:** Algemene Actieve Ledenvergadering

**Wanneer:** Woensdag 22 januari 2014, 20.00 uur

**Waar:** WG-plein 84

- Agenda:**
- Stand van zaken groepen
  - Jaarrekening 2013
  - Benoeming kascontrolecommissie
  - Begroting 2014
  - Structuur Afdeling
  - Landelijke Ledenraad 25 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](mailto:schadebew@anwb.nl) o.v.v. locatie en mast- of bordnummer (s.v.p. ook doorgeven aan de Fietsersbond: [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl))

- **Wegdek op trambanen:** [infraservice@gvb.nl](mailto:infraservice@gvb.nl) (c.c. aan [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl))

- **Storing verkeerslichten:** [licht@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:licht@fietsersbondamsterdam.nl) o.v.v. kruispunt + rijrichting



## Paaltjes op fietsroutes

**De botsing met dodelijke afloop van een snorfietser met een paaltje op de Veemkade bracht afgelopen mei het gevaar van paaltjes voor fietsers – en snorfietzers – volop in de aandacht. Maar de risico's van paaltjes, en andere obstakels, op fietsroutes heeft al langer de aandacht van o.a. de Fietzersbond.**

Landelijk onderzoek laat namelijk zien dat maar liefst 60% van de fietsers die na een ongeval in het ziekenhuis terecht komen, slachtoffer zijn van een enkelzijdig ongeval. Ze zijn bijvoorbeeld gevallen door slecht wegdek of gladheid. Of ze kwamen in botsing met een object. Botsingen met paaltjes maken een aanzienlijk deel uit van die enkelzijdige ongevallen.

Voor de Fietzersbond in Amsterdam was dit vorig jaar aanleiding om de paaltjes op het Hoofdnet Fiets in beeld te brengen en de stadsdelen op te roepen de gevaarlijke daaronder aan te pakken. De Fietzersbond vindt dat er op fietsroutes geen paaltjes mogen staan, tenzij ze bewezen noodzakelijk zijn. En als ze noodzakelijk zijn, dan mogen ze geen gevaar vormen voor fietsers, d.w.z. ze moeten goed zichtbaar zijn en zo geplaatst dat fietsers er veilig langs kunnen.

Noord heeft als eerste stadsdeel gehoor gegeven aan de oproep van de Fietzersbond en is aan de slag gegaan met paaltjes op fietspaden. In Zuidoost, met name in Gaasperdam, zijn al daarvoor tal van paaltjes weggehaald. Helaas is dat niet altijd erg netjes gebeurd, waardoor er nu kuilen zijn ontstaan die ook weer

gevaarlijk voor fietsers kunnen zijn. En in opdracht van de dienst IVV zijn vorig jaar in stadsdeel Centrum risicopunten voor eenzijdige ongevallen op het hoofdnet fiets in kaart gebracht. Dit was onderdeel van een maatregel uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid voor 2012-2016: "Alle paaltjes op het regionale netwerk fiets worden verwijderd of aangepakt".

Het dodelijke paaltjesongeval op de Veemkade was voor de gemeente aanleiding om de paaltjes in de stad nog dit jaar met voorrang aan te pakken. En niet alleen paaltjes op het regionale fietsnetwerk maar op alle routes waar gefietst wordt. Want ook buiten het regionale fietsnetwerk – zoals op de Veemkade – zijn paaltjes een risico.

### Inventarisatie

Om een goed beeld te krijgen heeft de centrale stad de afgelopen zomer een nieuwe inventarisatie laten maken van paaltjes op alle wegen en paden in Amsterdam waar fietsers rijden. Het Projectbureau van de Fietzersbond heeft die inventarisatie met 10 actieve leden binnen vijf weken geklaard.

Dat leverde bijna 2500 plekken op, met in totaal 6000 paaltjes op ongeveer 1800km weglengte. Hierbij zijn de Amsterdammertjes langs de randen van voetpaden niet meegenomen, maar wel locaties met gaten die voor een paaltje bedoeld zijn. Dat was op ongeveer 15% van de locaties het geval. Hier zijn enkele conclusies:

- 60% van de paaltjes zijn voldoende hoog (min. 75cm)
- iets meer dan de helft heeft de aanbevolen roodwitte kleur
- de meeste paaltjes, 86%, staan vol-

### Paaltjes zijn niet het enige risico

Door het dodelijke ongeluk op de Veemkade staan de paaltjes nu even bovenaan de agenda. Maar dat mag ons niet doen vergeten dat er ook nog andere risicopunten voor eenzijdige ongevallen bestaan. Zoals haakse randen langs volle fietspaden (de Witte de Withstraat), overvolle fietsenrekken waar fietsen uitsteken over het fietspad, gaten en kuilen, (aansluitingen op) tramrails enz.

De Fietzersbond doet zijn best om dit soort risico's te voorkomen. U kunt ons helpen door gevaarlijke hobbels en gaten etc. te melden bij het Meldpunt:

[meldpunt.fietzersbond.nl](http://meldpunt.fietzersbond.nl)

doende dicht bij een lantaarnpaal, maar

- bijna 30% van de paaltjes staat op een moeilijke locatie, vlak bij een bocht of helling
- de helft staat in de baan van fietsers die dus moeten uitwijken om er langs te gaan
- en ruim 80% van de paaltjes heeft geen enkele inleidende markering, wat vooral een risico is als fietsers achter elkaar rijden.

Tenslotte bleek stadsdeel Centrum de hoogste paaltjesdichtheid te kennen, 1,64 paaltjeslocaties per km weglengte, terwijl Westpoort de laagste dichtheid kent met 0,25 locaties per km.

Lees verder op pag. 4



### Functie: auto's weren

Hoewel de paaltjes vaak fietspaaltjes worden genoemd, zijn ze bedoeld voor auto's. Ze moeten voorkomen dat auto's op fietspaden of -bruggen gaan rijden of parkeren, of sluiproutes nemen via doorsteekjes.

Omdat dit wangedrag hinderlijk en gevaarlijk is voor fietsers, heeft ook de Fietsersbond op tal van plekken om paaltjes gevraagd. Tegelijkertijd vormen de paaltjes zelf ook een risico, vooral als ze niet goed zijn vormgegeven. Om te beoordelen of paaltjes weg kunnen of niet is een zorgvuldige afweging nodig. De Fietsersbond zal daarover de komende maanden (extra) meedenken met de stadsdelen.

### Richtlijnen voor paaltjes

Het Fietsberaad, het kennisinstituut voor fietsverkeer, heeft in het voorjaar (concept)richtlijnen opgesteld voor paaltjes. En deze zijn door de centrale verkeerscommissie van Amsterdam overgenomen. Uitgangspunt is dat er op fietsroutes alleen paaltjes worden toegepast als ze bewezen noodzakelijk zijn. En voor de vormgeving van die noodzakelijke paaltjes zijn er ambitieuze richtlijnen. In concrete situaties zullen die richtlijnen niet allemaal kunnen worden toegepast. Bijvoorbeeld vanwege de kosten of de beperkte ruimte, of technische complicaties. Ook passen sommige aanbevelingen niet bij het gewenste beeld van de

openbare ruimte in bepaalde gebieden. Zo worden in Centrum en de Zuidas vaak roestvrijstalen paaltjes geplaatst en in het Oostelijk Havengebied staan overal donkerblauwe paaltjes die passen bij het maritieme karakter. Deze paaltjes zijn veel minder goed zichtbaar dan de aanbevolen rood-witte paaltjes, maar ze voldoen wel aan richtlijnen uit de handboeken voor de openbare ruimte.

Bij de aanpak van de paaltjes moeten dus aanvullingen worden ontwikkeld die passend, werkbaar en betaalbaar

zijn in de stad. Dat vraagt ook om een aanpassing van de richtlijnen die Amsterdam hanteert voor de inrichting van de openbare ruimte. Er zal een compromis gevonden moeten worden tussen een ontwerp dat veilig is maar ook goed past in de openbare ruimte. Een mooie ontwerpuitdaging voor verkeerskundigen en stedenbouwkundigen samen. De Fietsersbond houdt een lijst bij van uitgangspunten en aanbevelingen (zie kader). Deze zal tijdens het beoordelen van de paaltjes de komende maanden ongetwijfeld worden aangevuld. (MdL)

## Uitgangspunten Fietsersbond t.a.v. paaltjes

- Paaltjes moeten in principe weg, tenzij ze een duidelijke noodzaak hebben en er geen beter alternatief is.
- Noodzakelijk zijn eigenlijk alleen paaltjes die een gevaarlijke sluiproute blokkeren.
- Bij de aanpak hebben paaltjes op de belangrijkste routes prioriteit.
- Paaltjes mogen niet in de baan van fietsers staan. Bij een 2-richting fietspad betekent dit dat ze op de middenstreep moeten staan.
- Paaltjes moeten goed zichtbaar zijn, ook voor mensen die niet zo goed zien: rood-wit
- Er moet altijd goede verlichting bij de paaltjes zijn.
- Inleidende wegmarkering is noodzakelijk om paaltjes tijdig op te kunnen merken als iemand voor je rijdt en je het zicht erop beneemt.
- Ribbelmarkering verhoogt de attentie extra.
- Paaltjes direct bij een kruising vormen een extra risico. Daar hebben fietsers hun aandacht nodig voor andere zaken. Bovendien is er geen plek voor inleidende markering.



haast niks mis mee, maar zijn ze nodig? En kan het niet wat netter?



roestvrij stalen paaltjes op grijze ondergrond zonder inleidingen



donkerblauwe paaltjes volgens Handboek Openbare Ruimte slecht zichtbaar



donkerblauw met reflectie en markering

## Veel te snel, te vies en te traag

Inmiddels geven sommige van de snorscooteraars op de Jan Pieter Heijestraat gehoor aan de borden en andere aanwijzingen om op de rijbaan te rijden in plaats van op het fietspad. Ook is er in Den Haag weer aandacht voor de brom- en snorfiets. Dit keer op de burelen van de staatssecretaris van Milieu. Een rapport van TNO maakt nogmaals duidelijk dat de meeste brom- en snorfietzen veel meer uitstoten dan bijvoorbeeld auto's. En opmerkelijk was de conclusie dat vooral snorscooters veel te vies waren.

### Veel te vies

Veel snorscooters zijn bromscooters met een snelheidsbegrenzer. En door dat 'afknijpen' van de motor wordt de brandstof slecht verbrand en is er veel ultra-fijnstof. Die ultrakleine roetdeeltjes vervliegen snel, zijn moeilijk meetbaar maar juist bij de bron (dus achter de uitlaat) extreem ongezond. Dus daar waar de fietser staat, als ie voor rood moet wachten...

Staatsecretaris Mansveld zint op maatregelen. Terecht. Bijvoorbeeld een strengere controle van de snorfietfabrikan-

ten of hun producten wel aan wettelijke normen voldoen. Ook wil ze op den duur (vanaf 2017 in Europees verband) een verbod van de verkoop van scooters met een snelheidsbegrenzer. Die daarmee dus een bromfiets worden in plaats van een snorfiets. Met gele kentekenplaat, helmplicht en niet op het fietspad.

### Veel te traag

Dat verdwijnen van die begrensde scooters zou mooi zijn en geeft op den duur wat meer lucht en ruimte op het fietspad. Maar dat kost veel tijd. Voor de drie organisaties Natuur en Milieu, Milieudefensie en Fietzersbond is dat niet genoeg. Deze zomer pleitten ze voor een verkoopverbod van vervuilende snorscooters. Hopelijk gaan gemeenten zich bij deze oproep aansluiten! Uit enquêtes van grote kranten bleek dat zo'n maatregel best veel draagvlak heeft. De helft van de telegraaflezers – die niet bekend staan om hun groene instelling – juicht dat toe. Van de Volkskrantlezers is maar liefst 85% blij met een verbod op snorfietverkoop. Genoeg draagvlak voor verregaande maatregelen dus.

Zover is de Amsterdamse wethouder Wiebes nog niet. "De snorfiet heeft geen toekomst op het fietspad", zo verklaarde hij onlangs nog opnieuw in de raadscommissie, "maar zonder helmplicht heb ik niet de moed snorfietzers naar de rijbaan te sturen". De raadsleden nemen daar geen genoegen mee. "Een brevet van onvermogen", "gemeentelijke toezichthouders laten bekeuren" of "een scooterteam opzetten", klonk het vanuit de commissie.

Ook de Fietzersbond gaat het allemaal te traag. Terwijl alle snor- en bromfietzen in een voor hen verboden Apeldoornse fietstunnel al jaren automatisch een bekeuring thuis krijgen, moet dat voor de fietstunnels onder het Rijks en straks CS nog onderzocht worden. Ook hadden snorfietzen op de fietspaden in parken zoals het Beatrixpark allang de toegang ontzegd kunnen zijn. De snorfiet is nog steeds te veel snel, maar de aanpak veel te traag. (GF)

## Stop zinloos gehobbel!

Niets is vervelender dan nutteloze sierranden over een verder glad fietspad. Zoef je lekker over asfalt, word je bij de kruispunten uit elkaar geramd, knappen spaken, valt bagage.

Roemrucht is de Wibautstraat, waar de wegbeheerder destijds het wegdek moedwillig met een cirkelzaag vernield heeft.

Maar in de Sarphatistraat zijn tekenen van verzet waarneembaar. Bij de kruising met de Hoogte Kadijk was iemand kennelijk het gehobbel zo beu dat hij de rand heeft gladgestreken met een kwak cement. Onbekende mevrouw of meneer: bedankt! (JPN)





# Moeten we aan de fiets-chip?

**Stadsdeel Centrum wil de fiets-chip invoeren. Dat staat in de Fietsparkeervisie Stadsdeel Centrum 2013-2016. Het is de bedoeling eerst een proef te doen en de chip daarna verplicht te stellen.**

## Proef

De eerste proef komt op het Leidseplein. Waarom? Om de bewoners te verlossen van het probleem dat hun fiets wordt verwijderd. Op het Leidseplein geldt namelijk dat fietsen alleen in zogenaamde 'fietsparkeervoorzieningen' (rekken en vakken) mogen worden geparkeerd. Die zijn 's avonds allemaal vol en dus blijft voor thuiskomende bewoners weinig anders over dan hun fiets buiten de voorzieningen te plaatsen. Zijn ze er de volgende ochtend niet op tijd bij ('s avonds en 's nachts worden er geen fietsen verwijderd), dan wordt hun fiets weggehaald. Met een chip in de fietsen van de bewoners kunnen de handhavers deze fietsen herkennen en ontzien.



## Expert meeting

In juni organiseerde DIVV (Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer) een bijeenkomst met mensen uit de fietsparkeer-wereld. Ondernemers en initiatiefnemers konden daar hun ideeën over de bruikbaarheid van fiets-chips spuien. Er bleek veel variatie: van vrijwillige tot verplichte systemen en van lokale tot landelijke systemen. Uitgebreid werd ingegaan op de voor- en nadelen, gezien vanuit de fietser maar ook vanuit de overheid. Eén ding werd duidelijk: er zitten veel haken en ogen aan het gebruik van een fiets-chip. Vrijwillige lokale systemen blijken nogal fraudegevoelig, je kunt er bijvoorbeeld gestolen fietsen mee 'witwassen'. Meer robuuste, landelijk verplichte systemen zijn weer lastig in te voeren vanwege de hoge kosten

van techniek en bijbehorende bureaucratie. Net als rekeningrijden riekt een verplicht fietskenteken naar onvrijheid en beide doen het in de politiek dan ook niet goed. Onlangs heeft minister Schultz besloten dat zelfs het verplichte framenummer voor fietsen er niet komt.

## Het nut van de fiets-chip

Helpt een fietschip tegen fietsdiefstal? Volgens één deelnemer op de bijeenkomst kan de chip onklaar worden gemaakt door er 3 seconden een brandende aansteker bij te houden. Dat is een stuk makkelijker dan het wegvijlen van een framenummer. Kan een fietschip helpen bij het opsporen van weesfietsen en dus het oplossen van dat probleem? Technisch kan het, maar is het ook handiger dan de huidige methodes met stickers of labels? Als alle fietsen een chip hebben waarschijnlijk wel, maar zolang dat niet het geval is zal de gemeente daarnaast ook met de oude methode moeten blijven werken. Dat bevordert de efficiëntie niet en leidt dus tot extra kosten. Een chip zal het handhaven trouwens sowieso nauwelijks goedkoper maken omdat de meeste kosten toch zitten in het wegnippen, afvoeren en opslaan van de fietsen.

## De aantrekkelijkheid

Op de bijeenkomst werd nog tegenwerpen dat het wegnippen bij het werken met chips vaak niet nodig zal zijn. Bijvoorbeeld omdat je via de chip de eigenaar van de fiets kan achterhalen en haar of hem via sms of email kunt verzoeken (of gebieden) de fiets zelf weg te halen. Maar de handelingen die daarvoor nodig zijn kosten natuurlijk ook tijd, méér tijd, en dus meer geld. En ook hier geldt: zolang niet alle fietsen een chip hebben wordt het voor handhavers alleen maar ingewikkelder. En stel dat de fiets-chip niet verplicht is maar vrijwillig, waarom zou iemand dan kiezen voor de chip en daarmee voor een systeem dat tegen hem kan worden gebruikt? Dat doe je natuurlijk alleen als er grote voordelen tegenover staan. Wat zouden die voordelen kunnen zijn? Eén mogelijkheid is dat gechipte fietsen exclusief de beschikking krijgen over

parkeerplekken pal voor de deur van de supermarkt of de makkelijkst bereikbare rekken van de fietsflat. Maar dat privilege kan aan slechts een beperkt aantal mensen worden verleend en is dus geen goede manier om de chip breed ingevoerd te krijgen. En gezien de omvang van het probleem in Amsterdam gaan we dat met elite-parkeren niet oplossen. Integendeel: plekken vrij houden voor mensen met een chip gaat ten koste van de bezettingsgraad van de rekken en vergroot daarmee het probleem.

## Fietsersbond is tegen

De Fietsersbond is overigens tegen een landelijk fietskenteken (of meer algemeen tegen fietsregistratie) omdat het voor mensen een reden kan zijn om niet te (gaan) fietsen. Overigens wordt in geen enkele beleidsnota ooit gesuggereerd dat het fietsparkeerprobleem zou moeten worden opgelost door mensen minder te laten fietsen. Nergens wordt gezegd: ga maar lopen of pak het OV. Intussen moeten we oppassen dat de neiging de fiets te laten staan niet stilzwijgend realiteit wordt. Hoeveel mensen zijn er nu al niet die de tram naar CS pakken vanwege het fietsparkeerprobleem? (MP)

## Mijn Mening

Beleidsmakers kunnen gerust zijn: het fietsgebruik in Amsterdam zal nog hooguit verdubbelen en dus zal ook de fietsparkeerbehoefte hooguit verdubbelen. Daarna houd het op. Er kan dus rustig worden nagedacht hoe die fietsparkeerbehoefte maximaal kan worden gefaciliteerd en dat is een klus die gewoon geklaard kan worden. Het is geen gevecht tegen de bierkaai. Het kost natuurlijk wel veel geld, want op veel plaatsen zal het parkeren onder de grond moeten. Maar het is geen weggegooid geld. Investeren in fietsparkeren is de meest kosteneffectieve manier is om de stad bereikbaar en leefbaar te houden. En hou het fietsparkeren vooral gratis. Niet alleen omdat fietsers normaal belasting betalen, maar ook omdat goede fietsparkeervoorzieningen behalve fietsers ook voetgangers, OV-gebruikers en automobilisten ten goede komen. (MP)

**Sinds ruim zeven jaar zit Dr. Beyk in de rustige Uiterwaardenstraat in Amsterdam-Zuid. De pui suggereert een grote fietsenzaak, maar wie goed kijkt ziet dat links Dr. Beyk zit en rechts Dr. Beyk online. Aram Brucker is de online broer van Ruben. OEK ging met hem praten.**



## 'Life is too short to ride a shitty bike'

Aram (Haarlem, 1974) vertelt hoe ze de eerste dertig jaar vrijwel alles samen deden, ook de zaak op de Overtoom, die ze in 1998 opzetten. Nu zijn de zaken strikt gescheiden. De vier jaar jongere Ruben doet reparaties en handelt in tweedehands fietsen. Aram verkoopt nieuwe fietsen, hoofdzakelijk via internet en bestiert de mobiele fietsenmakerij. Vier middagen per week is hij tussen 17 en 19 uur in de Uiterwaardenstraat om online bestelde fietsen af te monteren. 'De Overtoom was hectisch; een hoge huur, een erg drukke winkel op weinig vierkante meters. Lange tijd hebben we op de twee locaties gezeten, dan repareerden we de fietsen die op de Overtoom werden gebracht hier op de Uiterwaardenstraat.' Eerder zat er een reclamebureau, met onderin een fietsenstalling. Die stalling annex reparatieplaats is gerenoveerd voor de Bruckers het huurden. Liefhebbers en buurtbewoners, zo schetst hij de klantenkring van Dr. Beyk.

### Jong geleerd

Een buurman van de kleine Aram knapte in zijn schuurtje in een dorp boven Amsterdam fietsen op en daar liep het ventje 'm vaak voor de benen. Daar is de liefde voor fietsen en fietsherstellen wel ontstaan. 'Met zestien jaar ga je dan sleutelen aan je brommer en niet veel later ben ik bij een van de eerste bedrijfsfietsenzaken van Nederland gaan werken. We leverden vaak honderden fietsen per bedrijf; die hadden we daarna in onderhoud. Het fietsenvak is echt iets wat je in de praktijk moet leren. Nu scharrelt zijn tweejarig dochtertje tussen de fietsen en vermaakt zich met onderdelen en gereedschap - vrijdag is papadag. Die

dag werkt hij tot een uur 's middags, dat maakt zo'n vijftig uur per week. Ruben begint om 11 uur, maar Aram om 9 uur. Van maandag tot en met donderdag tot 9 uur 's avonds. En op zondag ook. Daarover straks meer.

### Merken

Het zijn niet de meest voor de hand liggende merken die Aram Brucker voert: Avalon, Azor, Brik, Bullit, Cortina, Ecomo of Pointer. Wat die gemeen hebben is dat ze mensen fietsplezier bieden. Achter die keuze zit zeker een vorm van idealisme. Zo wil Aram niet dat de fietsen die hij verkoopt worden gemaakt in landen waar kinderarbeid wordt verricht. 'Een fiets moet solide zijn, en goed rijden', zo luidt zijn devies. Zowel de mensen die een nieuwe fiets komen kopen als degenen die gebruik maken van zijn mobiele reparatieservice zijn vaste klanten en komen niet zelden bij hem via internet.

### Mobiele service

Zelf is hij bijna dagelijks tussen 9 en 17 en tussen 19 en 21 uur met z'n goed geoutilleerde bus onderweg naar gestrande fietsen. Dat kunnen huisadressen zijn, maar ook bedrijven en mensen die onderweg zijn gestrand en een afspraak maken voor de volgende dag. 'Ik ben geen pechhulp.' Lekke banden is het meest voorkomende probleem. Voor een band plakken hanteert hij het basistarief van €12,50. Normaal is dat €8,00, maar hij moet er wel heen met z'n bus. Voor alle andere verrichtingen zijn de tarieven dezelfde als een reguliere fietsenmaker. Met 875.000 fietsen in Amsterdam – die niet zelden aan een hek of ander vast obstakel zijn vastgemaakt

– heeft Aram het ook druk met het openbreken van fietssloten. Veel sloten zijn van slechte kwaliteit en ons klimaat werkt ook niet echt mee als je fiets een tijd op dezelfde plaats staat. De politie of gemeente komt dat niet meer doen, en een slotenmaker vraagt al gauw €120. Aram breekt 'm open voor €25. Dan is je slot kapot, maar je kunt wel weg. Ook problemen met kettingen en remmen komen vaak voor.

Omdat hij bijna vier jaar geleden met de mobiele service is begonnen, kan hij moeilijk een vergelijking maken met de periode voor de crisis. Maar, zo meent hij, fietsenmakers hebben niet te lijden onder de crisis. Mensen fietsen vaker dan ze de auto of tram nemen en laten 'm vaker repareren dan dat ze een nieuwe kopen. Ook van de ANWB, die sinds enige tijd ook een fietsreparatieservice voor leden heeft, ervaart hij geen concurrentie. 'Dat komt omdat m'n meeste Amsterdamse klanten geen lid van de ANWB zijn, vaak geen auto hebben, maar alles op de fiets doen. En de service is erg gericht op mensen die op een elektrische fiets plots stil vallen in een bos. Tja, in de provincie kan dat een probleem zijn. Hier niet.'

### Op zaterdag dicht

Aram Brucker is belijdend joods. Dat betekent dat er niet op zaterdag mag worden gewerkt. Vrijdags tegen zonsopgang – en dat is 's winters vrij vroeg! – gaat hij trouw naar sjoel. Ruben, die wat minder hecht aan het joodse geloof, werkt niet op zondag. Aram wel. En dat is ook weer handig, want in het weekend gaan de meeste fietsen stuk en die moeten het maandag weer doen om naar school of werk te kunnen. Van oudsher

zijn rijwielherstellers op maandag gesloten. Eigenlijk erg onhandig nu, meent Brucker. De zondag ervaart hij als een fijne dag om te werken. In het verkeer is het rustig en de vraag naar reparaties is relatief hoog. Kortgeleden zag hij ergens

staan 'Life is too short to ride a shitty bike'. Maar als ik hem vraag wat voor advies hij heeft voor fietsend Amsterdam is de eerste reactie: 'Vertrouw op God en zet je fiets op slot.'

tekst/foto AMR

**Meer info:**

[www.drbykonline.nl](http://www.drbykonline.nl)

[www.mobielefietsenmakeramsterdam.nl](http://www.mobielefietsenmakeramsterdam.nl)

[www.fietsleutelkwijt.nl](http://www.fietsleutelkwijt.nl)

## Marlies Stouthard verlaat bestuur 'De taken moeten beter gedefinieerd worden'

**Deze zomer heeft Marlies Stouthard vrij plotseling het afdelingsbestuur verlaten. Opmerkelijk, dus de OEK zocht haar op.**

Marlies, opgeleid als psycholoog, is in het dagelijks leven directeur van de Graduate School van het AMC, waar promovendi korte cursussen en werkgroepen volgen. Haar werkkamer in dat gebouw heeft uitzicht op wat groen. Het is er aangenaam toeven. Alleen is het er volgens Marlies 's winters "stervenskoud" vanwege de niet geïsoleerde muren.

Met recht mag Marlies een oudgediende van de Fietsersbond in Amsterdam genoemd worden. Al in de jaren zeventig werd ze lid van wat toen nog de ENWB heette. Sinds 1990 is ze actief als vrijwilliger, eerst als wijkcontactpersoon in Zuid en later, na een verhuizing, in Nieuw-West.

De fiets is haar enige eigen vervoersmiddel en ze houdt zich naar eigen zeggen aan de verkeersregels, rijdt niet tegen het verkeer in en stopt voor rood. Niet omdat ze braaf is, maar omdat ze zo het beste kan zien waar de regels en infrastructuur knellen.

### Betaalde krachten

Indertijd kwam Amsterdam tot de ontdekking dat het stadsverkeer steeds onveiliger voor fietsers werd. Als voorbeeld noemt Marlies het Leidseplein, dat door een ingreep nog gevaarlijker geworden was. "Toen de gemeente zich dat begon te realiseren, werd besloten de Fietsersbond voortaan vooraf bij de stedelijke planvorming te betrekken." De gemeente verleende subsidie, zodat de afdeling betaalde krachten kon aanstellen om de gemeente te adviseren en de actieve leden van de afdeling te ondersteunen. Omdat het landelijk bureau van de Fiet-

sersbond in Utrecht de formele werkgever van die betaalde krachten was, maar weinig zicht had op wat zich in Amsterdam afspeelde, riep de afdeling een Commissie Betaalde Krachten (CBK) in het leven. Daar is Marlies vanaf 1993 lid van geweest.

De CBK begeleidt de betaalde krachten en voert de noodzakelijke functioneringsgesprekken. In achttien jaar heeft Marlies acht betaalde krachten zien komen en gaan. De werving en selectie vergen veel tijd en inspanning, veelal in de avonduren en weekeinden. "Gelukkig vertrokken de twee betaalde krachten nooit tegelijk. Daardoor konden ze elkaar inwerken." Overigens wordt door verdere professionalisering van de Fietsersbond de landelijk directeur steeds meer ook de praktische werkgever. Hij gebruikt zijn zeggenschap in de werving en selectie en is aanwezig bij de functioneringsgesprekken.

De taken van de betaalde krachten zijn in de loop der jaren niet wezenlijk veranderd, maar de projecten van de stad zijn wel steeds nieuw. De laatste jaren kwamen bijvoorbeeld IJburg, de Zuidas en het Rijksmuseum voorbij.

De betaalde krachten moeten weten waarop ze hun energie het beste kunnen richten en de juiste prioriteiten stellen. Marlies: "Want als je ergens wel tijd in steekt en het loopt dood, dan straalt dat negatief af op de Fietsersbond."

### Bestuur

De afdeling bestaat uit uiteenlopende werkgroepen, zoals de knelpuntengroep (KPG), het strategisch overleg (SO) en het afdelingsblad Op Eigen Kracht (OEK). Het hoogste orgaan is de Amsterdamse Algemene Ledenvergadering (AALV). Het is soms lastig om het overzicht te houden. Daarom heeft de AALV in 2008 een



bestuur ingesteld dat de samenhang van de afdeling moet bewaken. Dat Marlies in 2008 lid werd van het eerste afdelingsbestuur, was gezien haar ervaring en staat van dienst vanzelfsprekend. In het bestuur namen verder zitting Jan Pieter Nepveu, met een OEK-achtergrond, en Saar Muller, uit de knelpuntengroep.

Er staat een organisatiestructuur op papier, maar echt goed functioneren doet het bestuur volgens Marlies niet, zeker niet inhoudelijk. Een bestuur ligt volgens haar gevoelig in een nog altijd tamelijk anarchistische hoofdstad. "Het mandaat is klein en de bestuurstaken zijn niet goed gedefinieerd. Het SO neemt een in mijn ogen veel te grote rol." Kleine irritaties werden groter en na lang wikken en wegen heeft Marlies deze zomer de balans opgemaakt en het bestuur verlaten. "Ik ben plotseling weggegaan, maar het was een weloverwogen besluit. Het heeft me erg opgelucht."

De overblijvende bestuursleden hebben Marjolein de Lange (oud-betaalde kracht) bereid gevonden de opengevallen plaats in het bestuur in te nemen. Zij zullen, in samenspraak met de betaalde krachten en de actieve leden uit de werkgroepen, nadenken over de taken en de positie van het afdelingsbestuur. In de komende ledenvergadering zullen de ideeën die dat oplevert worden besproken.

tekst/foto AMR



# Proef met fietsparkeerduurbepanking

## In twee woonwijken in West

Het is ergerlijk als je geen plaats kan vinden om je fiets te parkeren terwijl er plekken in rekken bezet worden door fietsen die (bijna) nooit gebruikt worden. Fietsers wijken dan noodgedwongen uit naar lantaarnpalen, parkhekjes, brugleuningen, bomen, gevels e.d. waardoor hun fiets geregeld in de weg van voetgangers en gehandicapten komt te staan.

Om dit ondoelmatige gebruik van fietsenrekken door lang geparkeerde fietsen tegen te gaan wordt op stations en andere drukke bezoekersplekken een maximale parkeerduur gehanteerd. Fietsen mogen er niet langer dan een bepaald aantal dagen staan, zodat de rekken door zo veel mogelijk kortparkeerders gebruikt kunnen worden.

Ook in het dichtbebouwde stadsdeel West is er een tekort aan parkeerplekken voor fietsen. Naast het bijplaatsen van rekken – in West zijn de afgelopen paar jaar 10 duizend nieuwe rekken neergezet – gaat men onderzoeken of het instellen van een maximale parkeerduur leidt tot meer ruimte in de rekken en op straat. Dit najaar zal hiermee een proef beginnen in de Kinkerstraat en de Cremerbuurt.

### Proef

Bij een telonderzoek dit voorjaar werden alle 3810 fietsen die in de twee gebieden stonden voorzien van een tie rip om spaak en vork. Dit plastic bindbandje breekt als de fiets gebruikt wordt. Na 1 week bleken er nog ruim 1000 fietsen met een tie rip ongebruikt te staan, zo'n 28% van het oorspronkelijke aantal. Na 6 weken waren er nog 622 fietsen met een intacte tie rip, ongeveer 16% dus. Die waren 6 weken lang niet gebruikt. De kans dat ze nooit meer gebruikt worden is niet onaanzienlijk.

In de proef dit najaar zullen na de periode van 6 weken de fietsen die nog steeds een tie rip hebben, worden verwijderd en naar (waarschijnlijk) het Fietsdepot

(voorheen de AFAC) gebracht worden.

De Fietsersbond is blij met een proef parkeerduurbepanking om zo uit te vinden of dit een manier is om meer plek te realiseren voor fietsen die echt gebruikt worden. Daarom praten we met het stadsdeel over de opzet en uitvoering van deze proef en over de evaluatie en communicatie van deze nieuwe maatregel.

Onze achterban in de wijken waar de proef gehouden wordt houden we op de hoogte en betrekken we graag bij de evaluatie. (MdL)



## Fiets en OV

### Kruisbestuiven of concurreren?

De Stadsregio heeft grote ambities met het Openbaar vervoer (OV). Ondanks bezuinigingen wordt gestreefd naar 20% meer reizigers in 2020, terwijl de reizigersaantallen in de stad nu geleidelijk teruglopen. De focus verschuift van slome trams die allemaal naar CS rijden naar snellere verbindingen voor wat langere afstanden naar meer NS-stations. Daarin worden honderden miljoenen geïnvesteerd, bedragen waarbij zelfs de duurste fietsenstallingen peanuts zijn.

“Het Amsterdamse openbaar vervoer is historisch gericht op korte, lokale ver-

en snel OV-net met goede fietsenrekken bij de haltes kan positief zijn voor fiets én OV. Op de fiets naar de metro, sneltram of snelbus, dan een snelle verbinding naar de stad van bestemming en het laatste stuk op de OV-fiets: een gouden combinatie.

### Maar hoe valt dat uit in de praktijk?

De stadsregio is optimistisch en schrijft dat “met de geplande maatregelen van het OV-Plusnet het voor de fietsers veiliger wordt”. De Fietsersbond komt echter steeds vaker projecten tegen waar de in-

plaatsingen, waardoor het onbedoeld concurreert met de fiets.” stelt de stadsregio. Een grofmazig

vesteringen in het OV ten koste gaan van de fietser.

Zo belemmeren langere trams en langere haltes de oversteekbaarheid voor fietsers. Bijvoorbeeld de potentiële, veilige fietsroute door de Eerste Helmersstraat wordt geblokkeerd door de tramhalte in de 1e Constantijn Huygensstraat. Het versnellen van tram 2 dreigt ertoe te leiden dat de positie van de fietser op de Willemsparkweg en Koninginneweg niet verbetert maar zelfs verslechtert. De wens om geen auto's over de trambaan te laten rijden gaat vaak ten koste van de veiligheid van fietsers, omdat er dan minder ruimte is voor een veilig fietspad. De prioriteit bij verkeerslichten voor OV leidt soms tot lange wachttijden voor veel fietsers. Meer en langere trams



## Waar komen fiets en OV elkaar tegen?

Als concurrenten voor:

1. geld voor investeringen
2. ruimte op straat in de straatprofielen
3. ruimte en voorrang op kruispunten: verkeerslichten geven vaak prioriteit aan OV

Maar OV en fiets kunnen elkaar ook versterken:

1. bij voor- en natransport: op de fiets naar het station, met OV-fiets naar de eindbestemming
2. handig combineren bij evenwijdige routes van fiets en OV-route (samen in de voorrang)
3. fiets mee in OV (of op de ferry)

om tramlijnen binnen de A10 en zelfs in het centrum te versnellen en via andere routes te laten rijden. We houden ons hart vast hoe die maatregelen uitpakken. Als de Noord-Zuidlijn klaar is, betekent dat een nieuwe snelle OV-lijn. We vinden het geen goed plan ook nog andere tramlijnen te versnellen met maatregelen die fietsers vertragen. Op de kortere afstand en binnen de A10 is de fiets (naast veel goedkoper voor de

stad én de reiziger zelf) sneller dan het OV. Sneller OV mag niet ten koste gaan van de veiligheid en/of de snelheid van de fiets. Wij vinden daarom dat van elk uitgewerkt project een randvoorwaarde is dat ook de veiligheid en snelheid van fietsers evenredig toeneemt. Subsidie voor OV-infra mag toch immers niet de steun van de stadsregio voor de fiets tenietdoen.

**Info: lees onze officiële reactie op [www.fietsersbondamsterdam.nl](http://www.fietsersbondamsterdam.nl) ([bit.ly/18s7JaG](http://bit.ly/18s7JaG))**

**Daar staat ook een link naar de stukken van de Stadsregio.**

leidt tot meer slijtage van aansluitend wegdek dan nu al het geval is. Dat is met name op kruisingen en bij aanliggende fietsstroken gevaarlijk voor fietsers. Rail-infra voor afslaande trams maakt een veilige en comfortabele inrichting van de kruising voor fietsers moeilijk.

### Geen sneltram in de stad

In de bijlagen staan nog veel voorstellen

## Doe de fietser een plezier

**Fietsers die door rood of op de stoep rijden. Fietsers die voetgangers op een zebra negeren of hun fiets asociaal parkeren. Er wordt veel over geklaagd, maar wat doe je eraan?**

### Fysieke of psychische maatregelen?

Door rood rijden gebeurt meestal als stoppen voor het rode licht als zinloos wordt ervaren. Hinderlijk stoepfietsen komt voornamelijk voor waar geparkeerde auto's de toegang tot het trottoir belemmeren. Voetgangers op zebra's krijgen geen voorrang als ze hem niet opeisen. Fietsen worden doorgaans asociaal geparkeerd als er geen sociale plek is.

Zo bezien kunnen die problemen met fysieke maatregelen worden opgelost: alleen rood voor fietsers als het écht no-

dig is, fietspaden op drukke wegen waar geparkeerd wordt, zebra's opheffen en fietsenrekken bijplaatsen (zie voor dat laatste p.9).

Maar gebeurt dat ook? Het antwoord luidt: steeds minder. Want fysieke maatregelen zijn duur (en handhaving, die ik daar ook toereken, is bijna onbetaalbaar geworden). Mede daarom kiest de bezuinigende en terugtrekkende overheid bij het oplossen van dit soort problemen steeds vaker voor publiekscampagnes die het gedrag van verkeersdeelnemers moeten veranderen. Dat is goedkoper (tenminste als het werkt) en bovendien kan men die aanpak goed aan de man brengen door hem onder de populaire vlag van de 'eigen verantwoordelijkheid' te laten varen. Geen dwang, maar hooguit (vooral positieve!) aandrang, an-

ders kom je aan de vrijheid van mensen om zelf keuzes te maken. En omdat we sowieso minder regels willen, mag er alleen nog maar verleid worden.

### Werken psychische maatregelen wel?

Er kleeft echter een groot nadeel aan deze ontwikkeling van fysiek en duur naar psychisch en goedkoop: die psychische maatregelen werken meestal niet. Erger nog, ook de wetenschappelijke leest waarop die maatregelen geschoeid zijn, is inmiddels wereldwijd in opspraak geraakt (zie kader). En niet alleen door valspelers zoals Diederik Stapel.

Amsterdam heeft de laatste jaren een flink aantal campagnes, gericht op verandering van gedrag, in de praktijk gebracht. Zo stonden vanaf 2010 op bepaalde kruisingen in de stad bij de verkeerslichten borden met een Smiley

O P I N I E



## Vakgebied in consternatie

In mei 2013 verscheen in het gerenommeerde tijdschrift *Nature* een artikel waarin een aanval gedaan werd op de sociaal psychologische theorie volgens welke menselijk gedrag door onbewuste prikkels kan worden gemanipuleerd. Van een groot aantal onderzoeken die dat zouden hebben aangetoond, was vastgesteld – zo beweerde de schrijver – dat ze bij herhaling niet tot dezelfde conclusie leiden. Dit artikel – het was niet het eerste met die strekking – leidde tot grote consternatie in het vakgebied. Men nam het zo hoog op dat sommigen het einde van het vakgebied voorspelden. Eén van de voormannen, nobelprijswinnaar Daniel Kahneman, voelde zich zelfs geroepen de betrokkenen aan te sporen dat ze “should collectively do something about this mess”. De psychische maatregelen uit de tekst zijn toepassingen van diezelfde theorie en zouden dus door hun falen uitgelegd kunnen worden als een bevestiging van het angstige vermoeden dat er iets niet goed zit.

(“die zijn duimpje opsteekt”) met de vermaning *Wacht op groen!*. Bij een proef van enkele weken telde men 17% minder roodlichtnegatie. Maar toen de proef wat breder en langduriger werd uitgerold, bleek hij geen effect te hebben. Men reed op één kruising ietsje minder, op een andere juist wat meer door rood; maar op de meeste kruisingen veranderde niets. Intussen waren de *Smileys* het doelwit geworden van grappenmakers, en begon men zich zorgen te maken of zulke borden eigenlijk niet de aandacht van het verkeer afleiden en zo meer kwaad doen dan goed.

In dezelfde tijd werden fietsers bij verschillende kruisingen in stadsdeel West gemaand op groen te wachten via op het asfalt aangebrachte teksten. Eerst recht voor z'n raap (*‘Wacht op groen’*), later speelser (*‘Hou van het leven, wacht even’*). Maar het effect daarvan is nooit serieus onderzocht. Evenmin is nagegaan wat het effect was van incidentele acties op o.a. de *Overtoom* waar stoepen tegen-de-richting-fietsers op hun gedrag werden aangesproken. Misschien

omdat men er zelf geen fiducia in had? Of te duur?

In dezelfde tijd werd ook de snel groeiende groep van jonge snorscooterberijders psychisch aangepakt. De campagne *Slowriders* moest hun wangedrag op het fietspad aan banden leggen. Bij de evaluatie van deze campagne in 2012 bleek dat wat te hard rijden betreft “de populariteit van deze overtreding verder is toegenomen”. De doelgroep werd ook aangesproken via de sociale media, maar de enige steekhoudende reactie was het oprichten van een forum waar op snorscooterberijders elkaar konden waarschuwen voor snelheidscontroles. Intussen probeert stadsdeel West al een half jaar in de Jan Pieter Heijestraat de snorfietsers met zachte aandrang van het fietspad af te krijgen, helaas ook zonder noemenswaardig resultaat.

En tenslotte, ook bij de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is men zeer onlangs tot de conclusie gekomen dat het niet mogelijk is ingesleten gewoontegedrag met verkeerseducatie te veranderen. Ook is gebleken dat het geen zin heeft te proberen jongeren te ontmoedigen op de fiets hun smartphone te gebruiken.

### Terug naar beproefd

Het heeft er dus alle schijn van dat campagnes om ongewenst gedrag van fietsers te veranderen zinloos zijn. Betekent dit dat men moet teruggrijpen naar de ouderwetse fysieke maatregelen waarvan zeker is dat ze werken? Volgens mij is dat inderdaad dringend nodig. En in ieder geval is het zeer gewenst dat er niet langer geld verloren gaat door dit soort gepsychologiseer. Dat geld kan beter besteed worden aan fysieke maatregelen waarvan we weten dat ze werken. En als dat gebeurt levert dat in ieder geval tevredener fietsers op, die merken dat ze serieus genomen worden.

## In tegenrichting op het fietspad

Fietspaden blijken een effectief middel tegen stoepfietsen. Maar niet tegen in tegenrichting op een fietspad fietsen. Integendeel, hoe meer fietspaden, des te meer zal dat gebeuren. Vooral als de bestemming zich aan de ‘foute’ kant bevindt en je anders tweemaal zou moeten oversteken en omrijden (al kun je natuurlijk ook met je fiets aan de hand op de stoep lopen). Gelukkig lijkt in tegenrichting op fietspaden rijden een overschat probleem. In de praktijk is dat echt iets dat fietsers vrijwel altijd onderling kunnen oplossen (ze hebben allemaal boter op hun hoofd). Behalve als de fietspaden te smal zijn en fietsers geen voldoende uitwijkmogelijkheid hebben.

Doe die fietsers een plezier, en wie weet rijden ze dan minder door rood en minder op de stoep, geven ze vaker voorrang aan voetgangers op zebra's en nemen ze meer de tijd om hun fiets ergens te parkeren waar hij niet tot last is. Is toch hun gedrag veranderd, maar dan zonder geld verkwistende toeters en bellen. (JK)



## Tot onze verrassing reageerde de wethouder Verkeer van de gemeente op het stukje 'Waarom de gemeente bezuinigt op de fiets':

Beste OEK,

Met plezier lees ik je elke keer. Als wethouder verantwoordelijk voor het fietsbeleid in Amsterdam valt de tekst me soms mee, zoals deze keer [= OEK 90, p3; red.] over de passage onder het Rijks, maar vaak geef je me er flink van langs. Mooi. Daar is de OEK voor en daar moet het openbaar bestuur maar tegen kunnen. Ga dus zo door.

Maar deze keer was ik wel verbaasd over de kritiek. Ik lees, niet zonder verbazing, dat Amsterdam op fietsvoorzieningen zou gaan bezuinigen. Het woord bezuinigen komt me inderdaad bekend voor. We bezuinigen op zo ongeveer alles. Op openbaar vervoer, bijvoorbeeld. Maar uitgerekend niet op fiets. Sterker: we hebben net ons Meerjaren Plan Fiets de wereld in gestuurd. We gaan tot 2020 circa €120 mln investeren in bredere fietspaden en in 40.000 extra fietsenstallingen. Niks bezuinigen.

Lieve OEK, Amsterdam houdt van de fiets. We zijn weer fietsstad nummer één geworden. Probleemloos is het niet rond de fietsvoorzieningen, en wordt het ook niet, want dan moet er nóg meer geld heen. Maar we doen ons best. En nu gaan we ook nog - jawel, te laat - veel van die vreselijke paaltjes weghalen.

Succes, OEK. Ik blijf je lezen.

*Hartelijke groet, Eric Wiebes*

## Gerrit Faber voelde zich aangesproken en reageerde als volgt:

Bezuinigt Amsterdam op de fiets? De OEK-redactie weet het zeker maar wethouder Wiebes ontkent. Tja, met cijfers kun je goochelen wat je wilt. Als je alleen kijkt naar de uitgaven in het "Meerjarenplan Fiets", dan investeert de stad in de komende jaren 42 miljoen. Als je de reserveringen voor een fietsgarage op het Leidseplein en nog een paar andere uitgaven meetelt, dan komt je uit op 70 miljoen. Het vorige Meerjarenplan fiets betrof 69 miljoen. Omdat een aantal grote projecten vertraagd is, zijn ook sommige uitgaven uitgesteld naar de huidige periode.

Maar dat is niet het enige geld dat ten goede komt aan de fietser. 'Gewone' herprofileringen van straten houden vaak ook verbeteringen voor de fiets in (maar helaas niet altijd). Dat gaat vaak om grote bedragen. Welk deel van de kosten voor onderhoud en herprofileringen ten gunste van de fiets komen, is moeilijk vast te stellen. Dus weten we niet precies of de stad nu al of niet bezuinigt op de fiets. En een duur bureau inhuren om dat uit te rekenen, lijkt me niet zinvol.

Los daarvan vind ik dat de stad niet bang moet zijn om meer te investeren in de fiets. Want daar zijn veel steekhoudende argumenten voor:

- de afgelopen jaren zijn Amsterdammers flink meer gaan fietsen. Tegelijk nam het gebruik van OV en auto in de stad af. Meer fietsers betekent dat er bredere fietspaden nodig zijn en meer fietsparkeervoorzieningen. Meer geld voor de fiets, minder voor OV en auto.
- Investeren in fietsvoorzieningen loont: iedere euro investering in de fiets is ook een euro voor schonere lucht, voor gezondere Amsterdammers, voor de bestrijding van obesitas, en voor een leefbaarder stad.
- Investeren in fietsvoorzieningen loont veel meer dan investeren in het OV. Stad, regio en rijk investeren jaarlijks honderden miljoenen in tram, metro en bus, leggen grote bedragen toe op de exploitatie. Dat is een veelvoud van het geld dat nodig is voor grote fietssinvesteringen en fietsparkeervoorzieningen. Raar als je weet dat er veel meer mensen fietsen dan dat er met

de tram gaan!

Overigens is geld niet de belangrijkste factor bij het verbeteren van fietsvoorzieningen. De beperkte ruimte en de keuzes die daar worden gemaakt zijn veel belangrijker. Zoals de keuzes voor parkeerplaatsen, een vrije trambaan of een vrijliggend fietspad. (GF)

## De schrijver van het stukje dat de aanleiding vormde voor bovenstaande reactie, reageert op zijn beurt als volgt:

*In de vorige OEK schreef ik op eigen titel – en dus niet namens de Fietsersbond, de OEK of de redactie daarvan – dat de reden van die bezuiniging moet zijn (een betere kan ik niet verzinnen) dat er voor de stad door extra investeringen niets aan de fiets te verdienen valt. De wethouder weerlegt die bewering niet, en de poging van Gerrit Faber hierboven overtuigt mij ook al niet. Ik laat het hierbij, al moet mij nog wel van het hart dat het pijn doet dat de wethouder zegt dat de gemeente royaal de portemonnee trekt, terwijl hij in werkelijkheid de hand op de knip houdt. Het contrast tussen schijn en werkelijkheid is des te schrijnender door het besef dat voor het OV in Amsterdam flink in de buidel getast wordt (400 mln. de komende 2 jaar!) en dat dat nu al ten koste dreigt te gaan van de fietsers (hun veiligheid, snelheid en comfort) (zie ook p. 24). De fietser gaat – als dat zo doorgaat – zeer zware tijden tegemoet. Zou de wethouder eigenlijk wel eens zelf aan den lijve ondervonden hebben hoe met name in de spits steeds meer fietsers zich met veel te weinig ruimte moeten behelpen? (JK)*

**Carmen Vossen stuurde ons een foto die ze in 2004 maakte had van de Onderdoorgang, waarin een plakker vlak voor de afsluiting nog een treffende Loesje ("Die onderdoorgang is toch zeker openbare kunst") had aangebracht.**





# De fiets van...

*Laurens (Luud) Maria Hendrikus Schimmelpennink (Amsterdam, 27 mei 1935) is een Nederlands industrieel ontwerper en politicus. Hij is bekend geworden door zijn witte fietsenplan en de witkar. In het begin van de jaren zestig van de twintigste eeuw was Schimmelpennink één van de bekendste leden van Provo. Aan de vooravond van het huwelijk van Prinses Beatrix en Prins Claus leverde hij de ingrediënten voor de fameuze rookbom van 10 maart 1966. Aldus Wikipedia, de vrije encyclopedie.*

## Merk

Een VANMOOF met twee achteruittrap versnellingen, perfecte schijfremmen en een ingebouwd lichtstelsel naar analogie van mijn Witte Fiets. De Nieuwe Witte Fiets krijgt ook kleinere wielen en zo inspireren wij elkaar.

## Vorm of functie

Als ik iemand op een barrel zie fietsen dan denk ik wel: ik gun die persoon een mooiere fiets. Dat geeft het fietsen in Amsterdam ook een betere uitstraling.

## "Een fiets is iets maar bijna niets"

Robert Jasper (Grootveld) zag de fiets als het ultieme voorbeeld van een product wat simpel maar tegelijkertijd zeer effectief is en in verhouding weinig kost. Zinnige consumptie voor de 'verslaafde consument' dus.

## Vreemde eend in de bijt

In de gemeenteraadsfractie? Zeg maar gerust in de politiek. Ik stem al veertig jaar op de PVDA omdat ik geen klassenmaatschappij wil. Bij lokale verkiezingen stem ik vaak op andere partijen.

## In de stad

Binnen de ring doe ik alles met de fiets. Naast het openbaar vervoer pak ik ook wel eens een elektrisch wagentje van car2go. Bij de introductie ervan heb ik de eerste sleutel in ontvangst mogen nemen. Op het Amstelveld, de plek waar in 1974 het eerste Witkarstation werd geopend.

## Uit de stad

Waterland! In Noord eindigt de stad abrupt en fiets je zo het boerenland in. In of buiten de stad, het fietsen fungeert als een rustgevende mantra van beweging.

## Weesfietsen

De parkeerplekken die ze innemen zijn nodig voor fietsen die nu lukraak in straten en op pleinen worden gestald. Ik werk aan een systeem van kort parkeren. Gratis. Met een ingebouwde chip; wie zijn fiets toch langer laat staan zal flink moeten betalen.

## Rijksmuseum

We hebben gewonnen. Nu blijkt de angst voor ongelukken ongegrond, bangmakerij. Meneer Pijbes wilde het gebied annexeren en er een soort stationshal van maken.

## Leidsestraat

Dat daar niet meer mag worden gefietst is verdedigbaar. Jij kunt je niet voorstellen dat er vroeger ruimte was voor zowel tram, auto, brommer, fiets en voetganger? Ze gingen er echt allemaal doorheen.

## Fietsbrug of pont

Ik heb een beetje zitten schetsen. Een brug ter hoogte van het CS voor fietsers en voetgangers met een roltrapachtige, lichtgewicht constructie moet mogelijk zijn. Een eyecatcher voor de stad.

## Zelfreinigende kattenbak

Een van de vele ideeën, deze was van een meneer uit Haarlem, die mijn Stichting Y Tech Innovatiecentrum heeft ondersteund. Niet gerealiseerd, maar een nieuw product redt het zelden.

## Wit

Bewust gekozen, een maagdelijk beeld. Witte kleding, witte fiets, witte kar.

## Oranje

Die witte rookbom blijft me achtervolgen. Wist je dat de meerderheid van de gemeenteraad niet naar die bruiloft is geweest? Hieruit is D'66 trouwens voortgekomen.

## Fietspad

Is voor fietsers. Elektrische brommers mogen op een apart pad, de ruimte hiervoor ontstaat als je de binnenring autovrij maakt. Schoner en veiliger, zie de dodelijke ongelukken van de laatste tijd. Als goed gastheer bieden we automobilisten snelle verbindingen naar het centrum aan.



## Naked Bike Ride

Leuk. We moeten zoals 'Amsterdam Fietst' in de jaren zeventig deed weer ludieke fietsdemonstraties organiseren.

## OPA

Lijsttrekker Ouderenpartij? Misschien. Of Red Amsterdam. De stadspartijen moeten daadkrachtiger worden. O ja, ik ben ook een gelukkige opa van vier kleinkinderen.

## Parijs, Kopenhagen, Barcelona, Wenen...

Volgens mij zijn er wel 500 steden waar mijn fietsenplan operationeel is. In Parijs staan 7.000 fietsen voor collectief gebruik ter beschikking! In dé fietsstad van de wereld niet en dat is frustrerend. Na bijna gelukke pogingen in 1965, 2000 en 2006 mag het er nu wel eens van komen.

## OV-fietsmix

Onrendabele buslijnen opheffen en vervangen door witte, trapelektrische fietsen. De haltes van rendabele en snellere tram/bus en metrolijnen voorzien van depots en ingebouwde elektronica. Een fijnmazig, schoner en goedkoper vervoersnetwerk.

## U was uw tijd ver vooruit

Wereldwijd wordt de potentie van de fiets eindelijk onderkend. Noemen ze mij op internet een levende fietslegende? Ach, ik heb best wel iets gedaan natuurlijk.

tekst/foto MvK

# Amsterdam is een autostad, geen fietsstad

**Amsterdam heeft de naam een fietsstad te zijn, maar dat is eigenlijk heel vreemd als je naar de inrichting van nieuwe wijken kijkt. Juist daar is keuze mogelijk en dan blijkt dat de auto de inrichting bepaalt.**

Neem IJburg, een nieuwe woonwijk die men kon inrichten zonder hinderlijke ontwikkelingen uit het verleden. Of de Zuidas, een nieuwe werkwijk met veel geld voor elke gewenste inrichtingsvorm. Beide wijken worden onmiskenbaar als autowijk ingericht, ook al moeten daarvoor veel kosten gemaakt worden, bijv. voor nieuwe ontsluitingen of aanpassingen aan de bestaande. Dit is zichtbaar in de Muidense ontsluiting van IJburg met een directe aantakking op de A9 en een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. En ook de Zuidas kent voortdurende verbreding van autoverbindingen met de A10 om toenemend autogebruik te faciliteren.

Hetzelfde geldt voor werkgebieden als Sloterdijk of het gebied tussen het Amstelstation en het AMC, die aantrekkelijk voor de auto zijn ingericht. Wat nu in de Zuidas gebeurt treft meer fietsers omdat dit ook een doorgaande fietsroute is, eveneens met belangrijke fietsbestemmingen zoals VU/VUMC en station Zuid.

## IJburg

Beleid om het fietsgebruik aantrekkelijker te maken ontbreekt vrijwel, zowel in IJburg als in de Zuidas. Nieuwe fietsvoorzieningen zoals de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal naast de A10, zijn een uitzondering. Bovendien blijft ook met zo'n fietsbrug de auto tussen IJburg en de Middenweg sneller, dus aantrekkelijker dan de fiets. Groter zijn de verschillen als we kijken naar de verbinding tussen IJburg en CS of Amsterdam West. Daartussen bestaat een snelle directe autoroute, terwijl de fiets zich moet behelpen met de bestaande omwegen. De onverschilligheid als het gaat om het bevorderen van het fietsgebruik, blijft niet beperkt tot de verbinding tussen IJburg en de rest van de stad, waar de auto vrijwel altijd aantrekkelijker en sneller is. Ook binnen IJburg zelf wordt het

## O P I N I E

fietsgebruik niet gestimuleerd. Treffend is de inrichting van de IJburglaan, de hoofdroute voor tram en auto. Deze weg is vanuit veel zijstraten niet oversteekbaar, maar toch zijn er geen tweerichting fietspaden aangelegd in deze straat met veel voorzieningen. En dat is niet wegens gebrek aan ruimte. Voor korte ritten tussen al deze voorzieningen wordt het fietsgebruik dus in feite ontmoedigd door de grote afstanden tussen de oversteekbare kruisingen.

## Zuidas

In de Zuidas, een bestaand stuk stad, gaat het scheppen van meer ruimte voor de auto duidelijk ten koste van fietsvoorzieningen. Treffend voorbeeld is de Europaboulevard tussen het Scheldeplein en de A10: die kent maar één fietsoversteek bij de Rooseveltlaan / Kennedylaan, en dat is nog een gebrekkige ook. Alles is daar gericht op zo weinig mogelijk hinder voor de auto door overstekende voetgangers en fietsers. Elders op dit deel van de Europaboulevard is oversteken onmogelijk, en dat is een steeds nijpender tekort nu er steeds meer bestemmingen langs deze route komen. Een ander veelzeggend voorbeeld is de De Boelelaan, een hoofdroute voor auto, tram, bus, fiets en zelfs voetganger. Ook hier wordt steeds meer ruimte gemaakt voor de auto, o.a. door wegverbreding en nieuwe afslagvakken voor de auto. Met de aanleg van de nieuwe tramkeerlus (bij de VU) verdween het fietspad op dat deel van de De Boelelaan, maar vervanging door een zeer gewenst tweerichting fietspad over de hele zuidzijde van deze drukke weg bleek niet in het verkeersbeleid te passen. Alle wegverbredingen veroorzaken dat auto's en OV meer tijd nodig hebben op kruisingen, met als gevolg dat voetgangers en fietsers langer op groen moeten wachten.

Langs de De Boelelaan verdwijnen ook de parkeerkelderinritten. Die gaan naar de zijstraten zoals de Mahlerlaan en de Van der Boechorststraat. Die laatste is nu nog een aantrekkelijke fietsroute

als alternatief voor de steeds drukker wordende Amstelveenseweg. Ook deze fietsroute zal dus verslechteren met de ontsluiting van vele grote parkeerkelders.

## Alles voor de auto

De inrichting van nieuwe wijken zoals IJburg en de Zuidas maakt zichtbaar dat Amsterdam kiest voor autodoorstroming ten koste van voetganger, fiets en ook openbaar vervoer. Een inrichting die aantrekkelijk is voor fietsers ontbreekt vrijwel. Ook vergroten die autovoorzieningen de hinder die fietsers er ondervinden. Er wordt niet gekozen voor afzonderlijke, snelle en aantrekkelijke fietsroutes. Fietsers worden afgescheept met vaak overvolle bestaande routes en met beperktere oversteekbaarheid om versnelling van het OV mogelijk te maken. Ook de voorrang die het OV op kruisingen krijgt, is vaak nadelig voor de fiets. Dat in aanmerking nemend verbaast het lage fietsaandeel in die wijken niet: de fiets wordt er slechts gedoogd.

## Fietser is de verliezer

Vreemd eigenlijk dat Amsterdam de naam fietsstad heeft. Tenminste als 'fietsstad' iets zegt over het overheidsbeleid. Een hoog fietsgebruik in de oude stadsdelen zegt weinig. Daar ontbreekt de ruimte voor de auto, is het openbaar vervoer traag en wordt de fiets daardoor aantrekkelijk, soms zelfs de enige optie. De ruimte die daar voor de fiets bestaat is noodzakelijk voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Dat is een onvermijdelijkheid, niet een keuze voor de fiets, al wordt vaak die indruk gewekt. Nieuw in te richten wijken kennen die keus wel, en die valt steeds uit in het voordeel van de auto. Amsterdam is dus nog steeds een autostad, en de fietser is de verliezer.

*Roland Haffmans*



**Door de gemeente verspreide sticker volgens welke de stad van de fiets houdt...**



## De Canta

Ze zijn soms wit maar meestal rood en hoekig van vorm. De Canta, het invalidekarretje, althans dat dacht ik altijd. Totdat ik er steeds meer in het straatbeeld zag. Vooral in Amsterdam Noord heb ik ze vaak gespot.

Mijn liefde voor alles op wielen is behoorlijk groot. Autorijden vind ik leuk, al doe ik het vrijwel nooit. Puur omdat ik zo'n ding gewoon niet nodig heb. Het kost bovendien een reuze smak geld.

Alleen al je rijbewijs halen is een financiële adering.

Zo'n Canta leek me trouwens ook wel geinig. Kan ik autorijden zonder dat verdomde roze papertje op zak te hoeven hebben. Je ziet er Jan en Alleman in rijden trouwens. Jong, oud, dik en dun. "Je zit wel in een koffiemolen hoor." Waarschuwde mijn vader.

Ik hoor ze inderdaad al van verre aankomen, maar ze klinken stukken minder irritant dan brommers en scooters. Eerder gezellig. Gezellig als koffiemolens.

Dit weekend ging ik op bezoek bij een stel in Tuindorp Oostzaan. Het wijkje met die knusse huisjes. En ja, ze hadden waarachtig een Canta voor de deur.

"Wat gaaf, een Canta," zei ik meteen.

"Zullen we een rondje rijden?" stelde de trotse eigenaar voor. Natuurlijk zei ik meteen ja.

Toch, het eerste wat ik deed toen ik in het "blikje" zat was het raam open zetten. En inderdaad, wat een lawaai als je daar binnen zit! Maar goed, het gevoel om een gaspedaal in te trappen was fijn.

Ook een stuur vasthouden met een poezelig vachtje eromheen voelde aangenaam.

Ik fantaseerde wat ik er allemaal in mee kon slepen: zakken kattengrit, tuinaarde en Ikea aankopen in platte pakketten.

Ik genoot van het ritje.

"Wil je nu ook een Canta?" vroeg de trotse eigenaar.

Euh, ja, want ik vind het leuk, maar



daar is dan eigenlijk ook alles mee gezegd. Het is voor mij meer een soort speeltje. Even een ritje maken voor de lol. Gezellig samen kletsen in een blikje. Even naar Ikea – om vervolgens met allerlei overbodige spullen en een buik vol Zweedse balletjes thuis te komen. Dus nee, toch maar niet.

Geef mij maar gewoon de fiets. Lekker trappen op eigen kracht in de buitenlucht. Met eventueel een zak kattengrit op mijn bagagedrager. (FF)

## Gedragscampagne die wel werkt

De afgelopen zomerperiode bracht weer hordes scooters op de fietspaden. Hinderlijk en gevaarlijk en heel vies ook nog, blijkt uit recent onderzoek van TNO (zie p.3). En dan moesten we ook nog vernemen dat de Slowriders campagne van de gemeente niets heeft uitgehaald in het omlaag brengen van de snelheid van snorfietzers. Die blijven onverminderd veel te hard rijden (zie p 11).

Maar toch lijkt er iets veranderd. Althans in mijn beleving. Vergeleken met een paar jaar geleden wordt je als fietser niet meer altijd opzij getoeterd door snorfietzers. En ook lijken snorfietzers, zolang er fietsers zijn, niet meer helemaal als een gek te blijven scheuren. Hoe komt dit?

Ik vermoed dat het veranderde gedrag van de fietsers een rol speelt. Zij gaan niet meer zomaar opzij voor een snelle, toeterende snorfietser. Dat kan de toeteraar boos maken, maar kennelijk ook aan

het denken zetten – bewust of onbewust – en daarmee het gedrag veranderen. Veel Amsterdamse fietsers lijken ook zelfbewuster geworden tegenover snorfietzers en hebben nu vaak een houding van: 'Hoezo moet ik opzij als een snorfietser toevallig langs wil? Blijf maar rustig achter mij rijden, en als het nodig is, maak ik me wat breder om te voorkomen dat die snorfietser me inhaalt waar ik dat gevaarlijk vind.' Er schijnen zelfs fietsers te zijn die er een spelletje van maken en afwisselend elkaar en anderen inhalen zodat die vervelende snorfietser achter hen er steeds maar niet langs kan.



Het is goed om te zien dat Amsterdamse fietsers zich steeds minder gelegen laten liggen aan intimiderende snorfietzers. Het lijkt het intimideren te verminderen. Maar deze ontwikkeling is natuurlijk geen reden om te stoppen met de campagne om de snorfietzers van de fietspaden te krijgen. Er zijn immers genoeg fietsers die niet zo stoer (willen) zijn, en vooral deze groep verdient rustige fietspaden zonder hinderlijke en gevaarlijke snorfietzers. (MdL)



# De fietsbeldoppen

Tijdens de laatste maanden van de Duitse bezetting werden de Amsterdammers steeds afhankelijker van hun fiets. Er waren geen trams, bussen, taxi's, particuliere auto's of treinen meer om je mee te verplaatsen. Maar de fietsen waar men het mee moest doen stelden door het gebrek aan onderdelen nauwelijks nog iets voor. In november 1944 meldde een krant: "Kijk maar op straat en zie op elke tien meter een stuk [fietsband] liggen.

Precies zo is het met moeren, spaken, kettingkasten en jasbeschermers. Fiets een half uur achter een paar fietsende of sleepfietsende Amsterdammers aan en ge raapt een hele fiets van de straat op."

Vandaag de dag lijkt het wel eens of er sinds 1944 niet veel is veranderd. Overall op straat kun je stukjes fiets aantreffen, zóveel dat je zou denken dat het – precies zoals de monkelende journalist in 1944 meende – mogelijk

moet zijn daarmee een complete fiets in elkaar te zetten. En dat is dan ook wat ik dacht en zelfs een aantal jaren heb geprobeerd. Pedalen, kettingen, spaken, zadels, wielen..., ik raapte ze allemaal op met de bedoeling er een unieke fiets mee te bouwen. Maar uiteindelijk kwam ik erachter dat je uit kapotte onderdelen eigenlijk alleen maar een kapotte fiets kunt maken. Trouwens, de meest opvallende fietsonderdelen die onze straten bevolken,





# van het Leidseplein

zijn de beldoppen, maar daar maak je geen fiets van. Hebben andere onderdelen de neiging na een tijdje van straat te verdwijnen, die beldoppen hebben iets waardoor ze juist niet verdwijnen. En hoewel je die doppen overal in de stad op straat kunt aantreffen, zijn ze vooral te vinden op kruispunten waar fietsers tramrails moeten kruisen. Want voor beldoppen die al een stukje zijn losgetrild, is een paar keer met je voorwiel over tram-

rails bonken genoeg om ze dat laatste zetje te geven.

Eén zo'n met tramrails doorregen kruispunt bevat de allergrootste collectie van in het asfalt vastgeklonken fietsbeldoppen van de stad. Op een oppervlak van slechts enkele vierkante meters van het Leidseplein – de kruising tussen de Stadschouwburg, Hotel Americain en het Hirschgebouw – bevindt zich de laatste rustplaats van niet minder dan 13 beldoppen.



tekst/foto's PJ







## Het gemak van de fietser

Eerder dit jaar verscheen dit eenvoudige handvat aan een paal naast het fietspad waar de Weteringschans kruist met de Nieuwe Vijzelstraat. Het heeft er de schijn van in elkaar te zijn gezet door een anonieme weldoener die fietsers die voor rood moeten stoppen in staat wilde stellen op hun gemak te wachten op groen. Als dat het is, is dat een mooi gebaar. Alleen blijft het handvat in de praktijk maar al te vaak onopgemerkt, want de meeste fietsers die daar stoppen maken het zich gemakkelijk met hun rechervoet op de trottoirband. (PJ)







## schipper, mogen wij overvaren?

**Aan de hand van een foto uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam werpen we een blik op ons rijke fietsverleden. Volgens de beknopte beschrijving op deze foto: Wachtende fietsers achter de ketting voor de veerpont over het IJ aan de Buiksloterweg (Valkenwegpont) te Amsterdam, 1928.**

In 2007 bleek uit een landelijk onderzoek dat Nederlanders zich het meest ergerden aan voordringen. 80% was het bovendien eens met de stelling dat asociaal gedrag was toegenomen. Als belangrijkste oorzaak hiervoor werd de opvoeding genoemd, maar ook een gebrek aan duidelijke grenzen of maatregelen. Als reactie op dergelijke peilingen pleegt men vaak te zeggen ‘dat vroeger alles beter was’. Is voordringen een fenomeen van onze tijd?

Op de historische foto uit 1928 staan de fietsers – zonder uitzondering met pet of hoed! – ogenschijnlijk gelaten te wachten tot de aangekomen pont is leeggestroomd. Dat ook toen al maatregelen nodig waren om het op- en afgaande verkeer in goede banen te leiden, bewijzen de verkeersregelaar en de als barricade opgeworpen ketting. En als u goed kijkt naar de voorste wachtende dan blijkt dat voordringen echt van alle tijden is. Hij heeft zich op onreglementaire wijze een perfecte uitgangspositie weten te verwerven! De ketting ligt als

bewijs op z'n achterwiel. Als eerste erop betekent ook als eerste eraf, een beloningstelsel voor vals spel en asociaal gedrag.

De pont naar Zaandam over het Noordzeekanaal wordt nog steeds bemand door de schipper en zijn maat. Die laatste is nodig om de pont te bedienen en toegangspenningen voor de auto's te innen, maar tegelijkertijd fungeert hij of zij als verkapte verkeersregelaar. En dat werkt goed. Op de ponten over het IJ zijn het de schippers zelf die de geautomatiseerde bediening regelen. Deze technische innovatie scheelt arbeidsplaatsen en dus geld. Leve de vooruitgang, maar hoe zorgen we voor een goede door-

stroming van het drukke pontverkeer zonder toezicht?

Wegen zonder verf zijn ondenkbaar. Al dan niet onderbroken strepen, haaientanden, kruisen en pijlen voorkomen verkeerschaos. Wij stoppen voor een stoplicht, maar ook voor een ‘likkie witte verf’. Verf wordt tegenwoordig zelfs ingezet ter bestrijding van criminaliteit. Denk aan de felgele halve cirkels op de grond voor de pinautomaat. Deze ‘safety spots’, bedacht door een Amsterdamse buurtregisseur, blijken een succes. Bij 93 procent van de transacties blijven de wachtende mensen buiten de cirkel. Een simpel doch effectief middel dus en, niet onbelangrijk in tijden van crisis, goedkoop.

“Kleurtjes en pijlen op kade moet chaos bij pont voorkomen”, zo kopte het Parool op 23 mei jongstleden. Een idee



van het GVB, Stadsdeel Noord en Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) als reactie op de vele klachten tijdens spitsuren bij met name het Buiksloterveer. Een vlak rode verf met een pijl voor de uitstroom, geflankeerd door groene vlakken voor de wachtende reizigers die de pont op willen. Een simpele doch effectieve maatregel? Ja, zou je concluderen uit de recente foto, zelfs de brommer staat keurig op het groene vlak opge-

steld!  
De foto is echter niet tijdens de spits genomen. Toch zijn de samenwerkingspartners positief gestemd over de proef. Meriam Juthan, woordvoerder DIVV: "Uit (eigen) meetresultaten blijkt dat gebruikers van de pont zich goed aan de scheiding houden, ook tijdens de spitsuren. De eerste paar dagen stonden er verkeersregelaars om de mensen aan de kleuren te laten wennen en zo mo-

gelijk in te grijpen, maar die waren al snel niet meer nodig. Incidentele voordringers heb je altijd, maar dat hoort ook een beetje bij onze stad. We kijken nu of we de rood/groene looper verder kunnen uitrollen. Aan overige maatregelen, zoals meer fietsparkeerplaatsen aan de Noordzijde (een idee van Verkeerswethouder Eric Wiebes) wordt nog gewerkt." (MvK)

## Wie is Michel Post? "Amsterdam, dat is saamhorigheid"

**Michel Post (Beverwijk, 1960) werkt nu een half jaar bijna full-time ("met reistijd erbij echt full-time!") als beleidsmedewerker bij de afdeling Amsterdam, op het WG-terrein. Hij komt van het landelijk bureau in Utrecht en wil zijn voetafdruk nalaten. Tijd voor een nadere kennismaking.**

Nee, van inwerken is niet echt sprake. "Natuurlijk vraag ik veel aan Gerrit (Faber, de andere betaalde kracht, amr), wel heb ik een reeks gesprekken gehad met Gouvert de Wit, mijn voorganger, en word ik begeleid door Kees Steeman, bestuurslid van de landelijke Fietserbond en ooit wethouder van een klein – in een groter opgegaan – stadsdeel", aldus Michel. Net als Gerrit, die Noord en Oost voor zijn rekening neemt, is Michel betrokken bij de ambtelijke verkeerscommissies. Hij is lid in Nieuw-West en Centrum. In West, Zuid en Zuidoost zijn vrijwilligers van de afdeling wijkcontactpersoon. Aandacht voor de speerpunten van de afdeling hebben de beleidsmedewerkers onder elkaar verdeeld. Houdt Faber zich bijvoorbeeld intensief bezig met snorscooters en het stimuleren van fietsen, Michel focust voornamelijk op fietsparkeren.

### Terug in Amsterdam

In de jaren '80 was Michel kraker in Amsterdam, woonde in de mooiste grachtenpanden – en vier jaar in een kraakpand in de Tesselschadestraat, waar hij een zekere liefde voor de hoofdstad

ontwikkelde. "Amsterdammers zorgen voor elkaar, het is een warme stad. Mensen die hier wonen hebben daar bewust voor gekozen. De saamhorigheid is groot en men zet zich graag in voor de woonomgeving." Hij wil het geen trots noemen; gewoon: saamhorigheid. In 1990 stond duurzaam bouwen hoog op de landelijke politieke agenda, en toen in Utrecht zo'n project startte, is Michel daar gaan wonen. "Veel vrienden woonden er al, dat scheelde." Utrecht vindt hij een fijne stad om te wonen. Amsterdam ervaart hij als groot, druk en vol. In Utrecht kun je vanuit de stad de natuur in fietsen, hier moet je met de trein naar de duinen. Nee, mede gezien zijn lage huur in Utrecht is hij niet van plan om naar Amsterdam te verhuizen. Reizen is leuk, geen verloren tijd, want mail checken en krant lezen – als je tenminste kunt zitten – kan heel goed in de trein. Twee uur per dag reizen betekent wel acht uur per week. Dat opgeteld bij zijn 32-uurs contract is toch 40. Wel heeft hij het voordeel dat hij tien jaar in Amsterdam heeft gewoond: met een goede stratenkennis en ook de politieke wegen kennend is Amsterdam voor hem geen nieuwe stad. Michel kwam er al als kleine jongen en als puber.

Bij het landelijk bureau werkte Michel aan de fietsrouteplanner. Lekker concreet, deed het altijd goed op verjaardagen. "Dan kon je zeggen: 'Daar heb



ik aan meegewerkt'. Dus de eerste tijd heb ik die concrete output wel gemist toen ik in Amsterdam ging werken. Maar nu niet meer", aldus Michel. "Toen deze baan langskwam, heb ik niet getwijfeld. Werken aan de Fietsrouteplanner voelde heel lang als een betaalde hobby. Het minder technische, en meer beleidsmatige en veelzijdige sprak me erg aan."

### Ambitie

Een beter fietsklimaat, dat is waar Michel Post voor gaat. Het klinkt als een dooddoener, maar de overtuiging spat er af als hij zegt dat meer mobiliteit met de fiets veel beter is voor milieu, volksgezondheid en mobiliteit. Daarnaast is fietsen leuk, snel en goedkoop. Natuurlijk zijn er groepen die daar (nog) niet van overtuigd zijn. Post noemt dat de volksmassa, en dat zijn niet de zwigende lagger opgeleiden, maar juist mensen die op inspraakavonden komen en veelal tegenstanders zijn van nieuwe plannen.



Vaak ingegeven door angst de parkeerplaats voor hun auto voor de deur te verliezen. Zo werd niet zo lang geleden de uit de hand lopende drukte met auto's op bijv. de Sloterweg door bijna niemand in Nieuw Sloten als een probleem erkend... Overigens vindt hij het wel een van de leuke kanten van z'n nieuwe baan, die contacten met de verschillende geledingen in Amsterdam: bewoners, bestuurders, politici, ambtenaren en actievoerders (zoals binnen GroenLinks en milieudefensie). Michel: "Wij zijn zelf als Fietzersbond niet ambtelijk, maar functioneren wel in ambtelijke werkgroepen. We zijn een soort vrije vogels en dat voelt heel goed." Hij noemt het inspirerend nooit iemand tegen te komen die tegen de fiets is. Alle beleidsplannen zijn voor, al worden die wel regelmatig

gestagneerd door gebrek aan budget, armslag of tegenwerkende prioriteiten. Een voorbeeld? "Nou, neem de Koninneweg, hoewel hoofdnet fiets, wint de tram het daar van de fiets." Het spel van geven en nemen dat regelmatig tussen gemeentelijke overheid en Fietzersbond gespeeld moet worden, ervaart Michel Post als erg plezierig en leerzaam. "Ik vind het erg leuk om deze baan serieus aan te pakken en het een paar jaar goed te doen." Wat hem vooral bevalt, is het prettige communiceren, niet alleen met collega Gerrit, maar met een grote groep verschillende mensen en vooral de mensen van het strategisch overleg. Zij houden de twee mannen op het WG-terrein scherp, zijn behoorlijk fanatiek en zeer deskundig.

## Over tien jaar?

En, wat doet Michel Post als hij 63 is? "Geen idee... misschien een wereldreis met m'n vriendin, misschien in de politiek, misschien bezig een boek te schrijven of een eenvoudig beroep uitoefenend, meubelmaker bijvoorbeeld." Want één ding is zeker: de waan van de dag overheerst behoorlijk op het kantoor op het WG-terrein. Elke dag verschillende mails met veel bijlagen, die niet zelden uit pdf's van tientallen pagina's bestaan. Dat alles goed lezen, kan niet binnen het 32-urige werkverband. Je moet keuzes maken en je niet verliezen in details. Die hectiek doet soms verlangen naar de relatieve rust van de ambachtsman. We gaan het zien.

tekst/foto AMR

## Fietsen vissen

Na het lezen van Pete Jordans *De fietsrepubliek* schoot Guus de Mol een gebeurtenis te binnen uit de jaren zeventig. Hieronder zijn herinnering daaraan. Maar het boek van Pete deed hem meer: "Ik fiets al meer dan zestig jaar door Amsterdam en was de laatste jaren langzaam veranderd in een grumpy old man die zijn mede-weggebruikers verwenste om hun fietsgedrag. Door het boek van Pete kreeg ik door dat ik zelf mijn hele leven precies hetzelfde heb gedaan wat ik die anderen verwijt. Maling aan regels en zo. Ik ben fietsen daardoor weer veel leuker gaan vinden, ik zie al die hooligans op de fiets nu als broeders in het kwaad. Wij zijn vogelvrij al kost ons dat het leven."



foto Nulfoto

In de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw werkte ik in een metaalconstructiebedrijf in de binnenstad van Amsterdam. Op een dag kwam een van mijn collega's morgens vloekend binnen, zijn fiets was die nacht gestolen. Onderweg naar zijn werk had hij bedacht dat hij misschien een fiets uit de gracht kon vissen, wellicht zat er een bruikbaar exemplaar bij. Dat leek ons allemaal een puik idee. In een metaalbedrijf is het een fluitje van een cent om een dreg te fabriceren, we bogen en lasten wat stukken betonijzer aan elkaar en togen, vijf man sterk, naar de brug over het Damrak bij het Victoria-

hotel, vlakbij onze werkplaats. Onze eerste poging had direct succes, de dreg haakte ergens in en we moesten met vereende krachten hijsen om de vangst boven water te krijgen. Twee fietsen tegelijk! We trokken ze aan het eind van de brug op de kade van het Damrak. Twee wrakken die onder de modder zaten en die duidelijk onbruikbaar waren. We schoven de twee fietsen een eindje de stoep op en herhaalden onze poging. Weer een fiets, ook onbruikbaar. Dat ging zo een tijdje door, op zeker moment lagen er twaalf fietswrakken op een grote stapel in een steeds gro-

ter wordende kring modder. Bij dit werk werden we zelf ook langzaam net zo modderig als de fietsen, maar wie in een metaalconstructiebedrijf werkt is wel wat gewend.

Net toen we de moed op wilden geven stopte er een politieauto op de brug achter ons. Twee jonge agenten stapten uit en liepen naar ons toe. Wat we aan het doen waren. De man die zijn fiets kwijt was, deelde de agenten mee dat zijn fiets in het water was gevallen en dat we probeerden hem er weer uit te krijgen. Ze wezen op de stapel modderige fiets-

wrakken en vroegen wat dat voorstelde. Dat waren fietsen die we hadden opgevestigd maar tot nu toe zat zijn fiets er niet bij. De volgende vraag lag voor de hand: wat we met die fietsen van plan waren. Niets dus. Maar die konden we niet zo maar laten liggen op de openbare weg, vonden de agenten. We boden aan om ze weer terug in de gracht te gooien zodra we de goeie fiets gevonden hadden. De agenten vonden dat geen goed plan, je mag geen fietsen in het water gooien, zeiden ze, we moesten de wrakken afvoeren. Daar waren wij het niet mee eens, de fietsen waren niet ons eigendom en we konden ze dus niet zomaar

meenemen, dat zou diefstal zijn. Of ze een suggestie hadden.

De agenten keken hulpeloos rond, het waren vermoedelijk geen Amsterdammers en ik denk dat het daarbij behorende gedrag hun onbekend was. Ze gingen informeren bij de centrale wat er moest gebeuren. Daarna liepen ze naar hun auto en begonnen in de telefoon te praten. Daarbij hielden ze ons scherp in het oog.

Wat het antwoord van hun collega aan de andere kant van de lijn is geweest kan ik slechts vermoeden. Ik denk iets in de trant van: jongens, niet mee bemoeien, maak dat je daar weg komt, dat wordt

drie keer niks. In ieder geval stapten ze in en reden weg zonder iets te zeggen en zonder ons nog een blik waardig te keuren.

We gaven de moed op om nog een bruikbare fiets op te dreggen en gingen terug naar de werkplaats. De stapel wrakken op de stoep bleef achter. In de dagen daarna droogde de modder en veranderde de fietsenberg in een soort kunstwerk dat door de toeristen met verbazing werd bekeken. Het duurde twee weken voor hij verdwenen was, een modderige vlek achterlatend.

Guus de Mol

## Fietshelmen

**Met enige regelmaat wordt er in de media gesuggereerd dat we in Nederland toch aan de fietshelm zouden moeten. Er zitten volgens mij een paar heel foute elementen in deze discussie. Daar wil ik hier de aandacht op vestigen.**

Allereerst het altijd anekdotische van de voorbeelden uit de dagelijkse praktijk. Vaak wordt Fabio Casartelli aangevoerd die in 1995 zonder helm in een afdaling verongelukte. Wouter Weylandt deed het hem helaas na in 2011, met helm.

De betrekkelijkheid van een helm heb ik zelf gezien op een mountainbike tour – helm verplicht – op een Canarisch eiland waar iemand in een afdaling viel, buiten bewustzijn raakte, en een paar dagen met een hersenschudding mocht thuiszitten.

Er zijn gewoon geen onomstotelijke en overtuigende gegevens die aantonen dat het gebruik van een fietshelm de veiligheid voor de fietser verhoogt. Het is ook buitengewoon lastig, zo niet onmogelijk, dat bewijs te leveren, en daarom beperken bijna alle onderzoeken naar het effect van een wettelijke helmplicht zich tot cijfers over het feitelijke helmgebruik. Het gebruik van slagzinnen als “Coole kop, helm op” waarmee in Zeeland kinderen in groep 1 nu een fietshelm krijgen aangereikt, en het oproepen van groepsdruk moeten dit gebrek aan overtuigende gegevens verhullen.

Maar het idee dat het dragen van een helm een grote bijdrage levert aan de veiligheid en tot aanmerkelijk minder doden leidt, is net zo’n dogmatische legende als het advies dat je nadat je gegeten hebt twee uur moet wachten met zwemmen.

Het tweede foute element is dat de fietshelm discussie helemaal niet gaat over de veiligheid van de fietser. Het is een goedkope manier om het geweten van de automobilist en de overheid af te kopen. In Noord-Amerika is dit ‘blaming and shaming of the victim’ tot een ware kunst verheven.

Alle gegevens over de veiligheid van fietshelmen zijn statistische gegevens, en statistische gegevens kunnen heel handig gepresenteerd worden. Als een kans van 2 op 100.000 gereduceerd wordt tot 1 op 100.000 denken we “Ach”; als het gesteld wordt als “De kans is met 50% afgenomen”, worden mensen ineens overtuigd. Deze statistiek-fetish komt uitstekend van pas in een Noord-Amerikaanse cultuur waar de automobilist op geen enkele wijze ruimte wil maken voor andere weggebruikers. Elk getalletje wordt dan aangegrepen om ervoor te zorgen dat de ander wat moet doen.

Ik heb van 2005 tot 2008 in Vancouver gewoond en in Brits Columbia geldt een helmplicht. *Bike safety = wear your helmet* is de mantra. Nadat een vrouw op de fiets werd doodgereden door een meisje van 17 die tijdens het autorijden zat te sms-

## O P I N I E

en, antwoordde de verantwoordelijke minister op mijn vraag of het verbieden van het gebruik van mobiele telefoons geen optie was, dat automobilisten met dit soort afleidingen (het bedienen van de radio, de cd-speler, op de kinderen letten, etc.) moeten kunnen omgaan (brief is in mijn bezit).

Na een paar dode-hoek-ongevallen in Oregon, heb ik voor de fietsersbond van Vancouver een rapport geschreven over zij-afscherming bij vrachtwagens. Een verzoek tot het initiëren van wetgeving dienaangaande werd door het ministerie in Ottawa negatief beantwoord: onder meer omdat het aantal fiets-truck ‘ontmoetingen’ relatief laag is, en – werd er aan toegevoegd – materiële maatregelen op zichzelf zijn geen garantie voor succes; voorlichting en training van fietsers is noodzakelijk. Maar fietsers moeten wel een helm dragen, die materiële maatregel geldt onverkort.

Mocht je dus denken dat voor de beleidsmakers elke dode fietser minder er één is, dan geldt dat in ieder geval in Noord-Amerika alléén als het om de helmplicht gaat: dat is goedkoop, de fietser betaalt zelf de helm en eventueel de boete als hij of zij hem niet draagt, en het vraagt geen gedragsverandering van andere weggebruikers, noch investeringen in veilige wegen voor de fiets. Dáárom moet het gevaar van fietsen zonder helm als ex-



treem groot, nee, onaanvaardbaar worden afgeschilderd.

In Nederland hebben we voor de fiets veiliger wegen dan in Noord-Amerika en krijgt de fiets in het vervoersbeleid veel ruimte. Een discussie over fietshelmen vereist een veel beter ontwikkeld oordeelsvermogen dan wat ons door risico-hysterie wordt aangepraat. Wil je als

fietser bijvoorbeeld écht bijdragen aan de fietsveiligheid, ga dan nooit rechts langs een vrachtwagen. Maar laten we ophouden met die fietshelmen, want die zijn alleen maar bedacht om fietsen als extreem gevaarlijk af te schilderen en de onwil van wegbeheerders en andere weggebruikers te rechtvaardigen.

**Noot:** Intussen geldt overigens in Brits Columbia wel een verbod op mobiel bellen achter het stuur, en is er op initiatief van een parlementslid weer een poging gedaan zij-bescherming op trucks in te voeren.

Hans Groen

Zie voor het standpunt van de Fietsersbond over helmen: [bit.ly/16T0yKk](http://bit.ly/16T0yKk)

## NIEUWS

## NIEUWS

## NIEUWS

### Smerig

Op 30 juni jl. liep de erfpacht van *De Fabriek* in de Van Ostadestraat in de Pijp af. Daarmee dreigt er een eind te komen aan het sympathieke collectief *Sme-*

*rig*, waar je op vrijdag kunt leren zelf je fiets te herstellen (zie OEK 81; juni 2010). *Smerig* is met ca. 60 m<sup>2</sup> voor werkplaats en stallingsruimte een fysiek kleine en idealistische onderneming, het enige fietsmakers-collectief dat er nog is uit

de jaren '70.

De bewoners en gebruikers van *De Fabriek*, 10 woningen en 10 bedrijven, willen graag blijven maar stadsdeel Zuid heeft andere plannen met het pand. (AMR)

### Afsluiting fietsroute RAI



Om een internationaal congres van mediamensen te gerieven, had stadsdeel Zuid eind augustus besloten aan de RAI toe te staan 3 weken lang een drukke fietsroute over het RAI-terrein af te sluiten. De Fietsersbond maakte daar onmiddellijk bezwaar tegen omdat dit besluit van het stadsdeel volgens de Fietsersbond niet alleen onnodig was, maar het ook nog eens tot meer verkeers-onveiligheid leidde dan het

beoogde te voorkomen. Bovendien was de vergunningverlening ondeugdelijk tot stand gekomen. Ernstig was dat het hier om een hoofdnet fietsroute gaat die volgens de gemeente zelfs tot het plusnet behoort (een route met de hoogste prioriteit) en die kun je niet zomaar even afsluiten. Wat de zaak ernstiger maakt is dat het om een route gaat die tot nu toe systematisch door de RAI wordt gedwarsboemd zonder dat het stadsdeel haar bestuurlijke verantwoordelijkheid heeft willen nemen om die organisatie tot de orde te roepen. Misschien nog ernstiger was dat er onnodig onveilige omleidingsroutes werden aangegeven. Maar het ergste was eigenlijk wel dat de afsluiting van de route volstrekt onnodig was: auto's (taxi's) mochten daar in die periode wel gewoon rijden.

De ironie wilde dat in dezelfde periode



in de RAI cardiologen uit de hele wereld een congres hielden en op hun aankondigingen reclame maakten voor het fietsen maar nu zelf niet op de fiets naar hun bijeenkomst konden komen. (JPN)

### Niet meer fietsen langs het water van de Eilandenboulevard

Stadsdeel Centrum wil de Eilandenboulevard (Kattenburger-, Wittenburger en Oostenburgergracht) herinrichten. Fietsen langs het water tussen het Scheepvaartmuseum en de molen zal niet meer mogen. Dat de Fietsersbond juist wél langs het water wil fietsen is logisch.

Trouwens, iederéén wil het. Behalve dan de opstellers van het (concept) masterplan voor de Eilandenboulevard.

"Als ik langs de kade fiets, wil ik zicht hebben op het water", zei stadsdeelvoorzitter Jeanine van Pinxteren indertijd in

het Parool over de Eilandenboulevard. Eerder hadden tijdens een tumultueuze inspraakavond buurtbewoners al gesmeekt het fietspad niet op te offeren voor wandelende toeristen, die er toch niet zullen komen. Als er dan zondig toeristen gelokt moeten worden, zei een

inspreker, verhoog dan het bestaande fietspad "zodat fietsende toeristen een nog veel beter uitzicht op de Nieuwe Vaart krijgen". Nog onlangs in de stadsdeelkrant van 5 september, zei deelraadslid Fred Kramer (GroenLinks) over de Eilandenboulevard: "We hechten aan de mogelijkheid om langs het water te fietsen."

Ook het Eilandenoverleg pleit voor het behoud van het fietspad langs het water. Volgens dit platform van buurtbewoners is het aan de huizenkant minder prettig en minder veilig fietsen voor de doorgaande fietser vanwege de vele zijstraten. Bovendien, waarom zouden fietsers niet van het uitzicht over het water mogen genieten? Bovendien, het aantal fietsende toeristen neemt de laatste jaren sterk toe, aldus het Eilandenoverleg in een inspraakreactie vorig jaar op de nota van uitgangspunten. Er is toegezegd dat ook een variant met fietspad langs de waterkant ontwikkeld zal worden. "Dat vinden wij te mager", reageert het Eilandenoverleg. "Wij verwachten een duidelijke keuze voor behoud van

een fietspad aan de Waterzijde."

Het Eilandenoverleg krijgt bijval van de Vereniging de Nieuwe Vaart (woonbootbewoners). In een brief aan de deelraad vraagt de vereniging nadrukkelijk om het éénrichting fietspad aan de waterzijde te handhaven, naast een tweerichting fietspad langs de huizenzijde.

Alleen de opstellers van het half september verschenen concept-masterplan zien niets in fietsen langs het water. Het plan bevat dan ook een onaangename verrassing, namelijk de conclusie dat het aanbrengen van een fietspad aan de oeverzijde het onmogelijk maakt een aantrekkelijke wandelroute langs het water te realiseren. En dat er daarom geen fietspad moet komen.



Ook toeristen willen fietsen langs het water van de Eilandenboulevard

Volgens de Fietsersbond komen bij het opheffen van het fietspad langs het water met name de doorgaande fietsers naar het oosten er bekaaid af. Zij zullen dan twee keer extra moeten oversteken en krijgen te maken met zijstraten. De kans is groot dat ze niet zullen oversteken en dus over de wandelboulevard gaan rijden. De bootbewoners zullen haast wel moeten, willen ze hun verblijfplaatsen veilig kunnen bereiken. (JPN)

## Willemsparkweg bedreigd

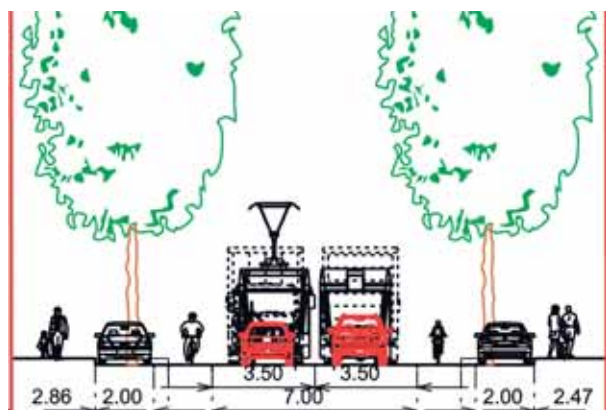
Zoals ook al op pagina 9 van deze OEK aangestipt, investeert de Stadsregio honderden miljoenen om het GVB rendabeler te maken. Dat is te merken bij allerlei herprofileringen die in de stad worden voorbereid. Eén daarvan is die van de Willemsparkweg. Daarvoor ligt nu

een voorstel klaar om twee tramhaltes op te heffen en auto's op de trambaan mee te laten rijden. Daardoor wordt lijn 2 sneller en betrouwbaar, heeft men berekend.

Het opheffen van tramhaltes is te begrijpen: het scheelt kosten om ze toegankelijk te maken voor gehandicapten (incl. mensen met kinderwagens e.d.) en bovendien hoeft de tram twee keer minder te halteren en dat maakt hem sneller. Het meedrijden van de auto's op de trambaan is minder goed te begrijpen. Elders is het GVB daar altijd tegen omdat auto's dan de tram kunnen ophouden. Maar hier ligt dat anders: op de Willemsparkweg

is er sowieso geen ruimte voor een vrije trambaan, behalve op de kruisingen. En op die kruisingen wil men de auto's juist op de trambaan houden, omdat nu het invoegen dat de auto's na de kruising moeten doen tot vertraging en botsingen leidt. De tram moet daar nu voorzichtig zijn en dus langzaam rijden.

Door de bril van de rekenmeester die meer tram voor minder geld wil, is dit alles begrijpelijk. Maar onbegrijpelijk is dat men daarbij de belangen van anderen dan het OV uit het oog verliest, vooral die van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en voetgangers. Voor automobilisten wordt het beter, want die kunnen op de Willemsparkweg net als de tram sneller gaan rijden en er verdwijnt niet één parkeerplaats. Voetgangers moeten het echter met een nog smaller trottoir doen dat ook nog eens ruimte moet bieden aan fietsparkeren – nu al een groot probleem. En de fietsers krijgen het voor hun kiezen met een smallere fietsstrook op een rijbaan die zo wordt ingericht dat slordig en dubbel



Het is hoofdnet fiets, maar het voldoet op geen enkele manier aan de eisen die daaraan gesteld worden



parkeren door auto's wordt uitgelokt. En dat op een weg waar de snelheidsremmende maatregelen op de kruisingen worden verwijderd. Het is hoofdnet fiets, maar het voldoet op geen enkele manier aan de eisen die daaraan gesteld worden.

Een bijkomend probleem is dat de Willemsparkweg ter hoogte van de Jacob Obrechtstraat gekruist wordt door een drukke hoofdnet fietsroute waar veel schoolkinderen fietsen. Op dit moment is de kruising daar redelijk veilig ingericht: de snelheid van het autoverkeer wordt gedrukt door het verhoogde kruispunt, en de klaphekjes op de trambaan voor-

komen dat auto's snel doorsteken over de trambaan. Die hekjes bleken 15 jaar geleden al hard nodig, en zijn dat nog steeds. In de nieuwe plannen worden al die maatregelen tenietgedaan, wat zeker zal leiden tot (veel) hogere snelheden van het autoverkeer, en daarmee tot een grotere verkeersonveiligheid.

Ook de bewoners op en rond de Willemsparkweg zijn overwegend tegen de plannen (die haaks staan op eerdere toezeggingen om het verkeer daar juist veiliger te maken voor voetgangers en fietsers). Aanvankelijk vonden zij bij het stadsdeel gehoor voor hun bezwaren.

Maar het lijkt erop dat de Stadsregio (of het geld daarvan) het hier uiteindelijk voor het zeggen krijgt en dat de plannen werkelijkheid gaan worden. Pikant daarbij is dat diezelfde Stadsregio inmiddels van plan is lijn 2 als 'sneltram' over zo'n jaar of 5 te verleggen naar de Overtoom. De huidige lijn 2 wordt dan ingekort en anders genummerd (lijn 11) en gaat heen en weer rijden tussen CS en het Hoofddorpplein. Dat wordt dan een zgn. comfort-tram die niet sneller dan de huidige hoeft te rijden en vermoedelijk weer graag halteert bij de Jacob Obrechtstraat. (JK)

## Fietsen over Cycle Super Highways en langs Cycle Strips

Denemarkens fietsambassadeur Mikael Colville-Andersen ziet de tijd waarin verkeerskunde helemaal om de auto draait als voltooid verleden tijd. "Ik wil vooruit. Ik wil florierende gezonde steden. En de fiets is domweg het bruikbaarste stuk gereedschap in onze stedelijke gereed-

schapskist om het stedelijke landschap mee te hervormen." Volgens deze zelfverkleerde 'urban mobility expert' biedt het recent verschenen boek *Fietsinfrastructuur* de sleutel tot de toekomst van onze steden.

Het boek over de toekomst van het fietsen begint met de geschiedenis van de auto. Met de aanleg van autosnelwegen deden verschijnselen als forensen, winkelcentra en groeikernen hun intrede en daarmee nieuwe ruimtelijke en sociaaleconomische structuren. De auto veranderde het aanzien van veel landen. Maar nu is wereldwijd de fiets in de strijd tegen verspilling, uitstoot, geluidsoverlast en verkeersopstoppingen herontdekt als duurzaam en goedkoop vervoermiddel.

Omdat de fiets onderhevig is aan technologische innovaties waardoor langere afstanden binnen ieders bereik liggen, wordt het hoog tijd voor innovatie op het gebied van de fietsinfrastructuur. De schrijvers van *Fietsinfrastructuur*, oprichters van het onder-



zoek- en ontwerp bureau Artgineering uit Rotterdam, stelden zich daarom een aantal vragen: Op welke manier kunnen fietssnelwegen en fietsroutes een positieve invloed hebben op de ruimtelijke ordening? Hoe moeten we ze ontwerpen? En kunnen ze werken als katalysator voor economische ontwikkeling, net zoals autosnelwegen dat hebben gedaan?

Het beantwoorden van die vragen zien zij als integrale benadering. En die verduidelijken ze door de beschrijving van tien gerealiseerde, internationale 'good practices', interviews met direct betrokkenen en een doorkijk naar toekomstige innovaties. Dat deze publicatie wordt geafficheerd als handboek voor iedereen die zich bezig houdt met hoogwaardige fietsroutes is vanwege de gebezigde vaktaal begrijpelijk. De Nordbahnstrasse in Wuppertal "verbindt verschillende



**De Cycle Strip, een commerciële en culturele hot spot langs een hoofd fietsroute met diverse activiteiten gericht op de fietser**

stadsdelen en bevolkingsgroepen met elkaar, neemt fysieke en mentale barrières weg en biedt kansen voor stadsontwikkeling en sociale en ruimtelijke integratie." Bij de Ciclovía in Lissabon "is ingezet op een integrale benadering van de opgave, met aandacht voor de kwaliteit van de publieke ruimte, de gelaagdheid van de context en de ruimtelijke integratie."

Uit de interviews blijkt dat de aanleg van een snel fietspad veelal geen sinecure is. Er moet inventief worden omgesprongen met de beschikbare (stedelijke) ruimte, het verkrijgen van draagvlak vragt tijd en er is veelal een tekort aan

financiële middelen. Eenmaal gerealiseerd, moet de fietssnelweg nog 'in de markt worden gezet', want fietsers stromen niet zoals de automobilisten dat vroeger deden als vanzelf toe. Een frequent gebruik geeft beleidsmakers de 'tools' in handen om tot nieuwe aanleg te besluiten en aan commerciële partijen het duwtje in de rug om te investeren.

Als je door de vak- en vormtechnische taal heen kijkt, biedt het boek ook veel moois voor de gewone fietsliefhebber. Je krijgt al lezende grote zin om de deels futuristisch aandoende Cycle Super Highways, Active Transportation Corridors of Fairness Zones tijdens een

vakantie te betreden. En of ze nu 'bottom-up' zijn geïnitieerd, zoals het Rijn-Waalpad door de lokale Fietsersbond, of dat de daadkracht van een burgemeester moest komen (in Londen) maakt dan niet zoveel uit. Voor zowel kenner als liefhebber biedt het mooi vormgegeven en van dito foto's en illustraties voorziene boek een schitterend vergezicht op de definitieve comeback van onze eertijds afgeschreven tweewielige trots. (MvK)

**Stefan Bendiks & Aglaée Degros, *Fietsinfrastructuur / Cycle Infrastructure*, nai010 uitgevers. Paperback, 192 pp, ISBN: 978-94-6208-051-5 €34.50.**



Jitske Verwaal, een jeugdige lezeres van ons blad, stuurde ons een zelfgemaakte bijdrage voor de rubriek NIET ZO, MAAR ZO. We hebben even overwogen hem op de daarvoor bestemde achterpagina te plaatsen, maar zijn gezwich voor het vermoeden dat we met een aankomend cartoon-talent te maken hebben. Dat zou een zeer welkome aanwinst zijn, en daarom hebben we daar alvast een eigen plekje voor ingeruimd.

## Fietsbranche verduurzaamt

De fietsmiddenstand heeft het niet makkelijk dit jaar. Door de crisis natuurlijk. En daarbovenop eerst een lang koud, nat voorjaar. Zelfs nu we een lange fraai fietsweer zomer achter de rug hebben, doet de branche zorgelijk: "omzetzaling verkoop fietsen zet door". Maar wie goed naar de cijfers van Bike Totaal kijkt, ziet dat de omzet van 2e handsfietsen in de eerste 7½ maand met ruim 15% gestegen is. Ook is er bijna 5% meer arbeidsloon omgezet, dus óf meer arbeid verricht óf hoger loon betaald. Meer algemeen blijkt ook de 5% daling in de verkoop van nieuwe fietsen aardig gecompenseerd te worden door een stijging van de verkoopprijs met eveneens zo'n 5%. De pijn zit hem dus in de verkoop van nieuwe artikelen: fietskleding (-14%) en nieuwe fietsen (-4%). En dus zou een buitenstaander kunnen denken dat de fietsbranche dit jaar ongewild verduurzaamt is en dat heel behoorlijk doet. Wie zei ook al weer dat de crisis als een kans gezien moest worden? (JK)



Onderstaand artikel stond in het juni nummer van de *IJ-opener*, een buurtkrant voor en door bewoners van de Indische buurt, het Oostelijk havengebied en IJburg. We hebben toestemming gekregen het hieronder integraal over te nemen.

# Fietsers, doen jullie mee?

Nu steeds meer mensen geconfronteerd worden met rode cijfers, ontstaan er steeds vaker initiatieven om te delen, te ruilen en te verbinden. Alternatieve betaalmiddelen nemen een grote vlucht. In IJburg loopt een pilot om elke kilometer die je fietsend aflegt te laten tellen voor drie.

TEKST: LIENEKE KOORNSTRA  
FOTO: KEES HOOGVEEEN



Janine Hogendoorn, initiatiefneemster van het fietsstimuleringsproject Ring-Ring

**F**ietsen mag veel beter worden beloond. Fietsers leveren een positieve bijdrage aan schone lucht, de bereikbaarheid in stedelijk gebied én het tegengaan van ziektes als diabetes, stress en hart- en vaatziekten. Dat is goud waard.' Aan het woord is Janine Hogendoorn, initiatiefneemster van de pilot Ring-Ring, waarin het gebruik van de fiets op een eigentijdse en spannende manier wordt gestimuleerd.

## Andere ogen

In 2009 vestigde Hogendoorn zich in IJburg. Aanvankelijk ging ze met de tram naar haar werk in hartje Amsterdam, fietsen vond ze veel te ver. Totdat ze werd geconfronteerd met het verhaal van iemand die in Sloterdijk werkt en voor het woonwerkverkeer het stalen ros gebruikt. Via allerlei dwaalwegen slaagde ze er uiteindelijk in de meest directe verbinding naar haar werkstek te vinden. De snelheid kwam er steeds meer in naar gelang haar conditie verbeterde en liep verder op nadat ze een elektrische fiets had aangeschaft. Hogendoorn: 'In diezelfde tijd ben ik dankzij mijn zoon, toen nog anderhalf, de wereld met andere ogen gaan zien. Hij kon een uur naar een mier kijken. In de tram en de auto raasde ik aan alles voorbij. Op de fiets glimlach ik. Vanwege de luchten die ik nu pas echt zie, de bomen en de bloemen. Ook alle vogelgeluiden die ik hoor, vind ik heel intrigerend. Ik ben

ervan overtuigd geraakt dat je jezelf kunt fietsen. En nee, een regenbui hoeft geen einde van de fietspret te betekenen, daar kun je jezelf op kleden.' Ze zat ook op de fiets toen ze op het idee kwam van Ring-Ring.

## Fietskilometers

Hogendoorn wil alle fietsers belonen. Samen met Sebastiaan Raaphorst liet ze een smartphone-app ontwikkelen, waarmee fietsers hun prestaties kunnen bijhouden. 'Tedere kilometer die je fietsend aflegt, telt voor drie', zegt ze. 'Omdat elke fietskilometer (Fkm) ertoe doet in de vorm van Ik-Fkm, Wij-Fkm én Topper.'

Ik-Fkm's kunnen zolang de pilot duurt per 100 worden ingewisseld bij aangesloten IJburgse ondernemers. Dit kan gewoon met je smartphone bij de kassa. Op halloijbug.nl staat een overzicht van alle deelnemers en hun aanbiedingen, maar hun informatie is ook terug te vinden op de smartphoneapp. 'Je kunt er bijvoorbeeld korting mee krijgen op paddlinglessen, massages, fiets- en regenkleding, kindergoed en biologische producten', vertelt Janine Hogendoorn enthousiast. 'Het aantal deelnemende ondernemers groeit nog steeds. Zij waarderen het fietsgebruik en stellen er iets tegenover. Dat kan hun nieuwe klanten opleveren. Een win-winsituatie dus.' Wij-Fkm's leveren geld op voor lokale initiatieven. Als er eind augustus 10.000 fietskilometers bij

elkaar zijn gepeddeld, draagt Ring-Ring € duizend euro bij aan de realisatie van diverse kunstobjecten langs de fietsroute Amsterdam Oost. Een volgend project om voor in de pedalen te gaan is een boerderij op IJburg. Hogendoorn: 'Dit kan omdat Stadsdeel Oost besloten heeft Ring-Ring te subsidiëren. Het betreft een pilot van een jaar. Ik werk er hard aan ook fondsen te interesseren.' Toppers zorgen voor een wedstrijdelement. Wie heeft er het vaakst, het langst of het hardst gefietst of scoort mogelijk zelfs het hoogst in een combinatie daarvan? Elk kwartaal zal er in diverse media een winnaar bekend gemaakt worden.

## Fiets je Blij

Hogendoorn werkt nauw samen met Sandra Hueber die het initiatief nam voor het opleuken van de veelgebruikte fietsroute Diemerpark-Molukkenstraat. 'Die route heet nu Fiets je Blij. Jezelf blij fietsen, daar willen we zoveel mogelijk mensen toe verleiden. Als jij nog de enige bent in een straat die de auto gebruikt als harnas voor je kind, of als enige niet samen met buurtbewoners naar het werk fietst, zet je dat aan het denken, toch? Mijn overtuiging: laat mensen dertig dagen fietsen en ze zijn om. Echt, iedereen kan zichzelf blij fietsen.'

Meer info: [www.ring-ring.nu](http://www.ring-ring.nu)



# Kneelpunten



## OPGELOST

### Centrum

**Achter CS richting Odebrug** is typisch zo'n inbreng van de Fietsersbond gerealiseerd (links boven). Ons advies: maak van de restruimte naast het fietspad een mooi afslagvak, zodat fietsers rechtdoor geen last hebben van de afslaande, voor rood wachtende fietsers.

### Noord:

Door grootschalige werkzaamheden is de **fietsroute vanaf het stadsdeelhuis** over de brug over het NoordHollandkanaal elke keer weer anders. Maar nu is de helling naar de brug aardig verbeterd (linksonder).

Een mooie nieuwe schakel in het fietsnetwerk is de nieuwe brug over Zijkanaal I tussen het NDSM-terrein en de Papaverweg: **de Theo Fransmanbrug**. Daar zijn we blij mee. Deze route zullen we straks nog hard nodig hebben, als de Klapprozenweg geheel op de schop gaat. Jammer alleen dat – terwijl stadsdeel

Noord met een flinke operatie bezig is om overall overbodige paaltjes weg te halen – de brug omgeven wordt door ladingen spiksplinternieuwe slecht geplaatste fietspaaltjes (zie rechtsonder; zie ook p. 3). En waarom zijn die fietspaden eigenlijk niet in asfalt uitgevoerd?

Na een mislukte opening in juni (de brug deed het niet) is het nu dan toch gelukt: de LVV (dat is jargon voor langzaam verkeers verbinding) langs de Van Hassellaan over het Noord Hollandskanaal is klaar (onder). Ook dit is een belangrijke



schakel in het fietsnetwerk van Noord. De afrit aan de westkant komt uit op een

fietsknoop, waarbij voor rolstoelers en voetgangers een haarspeldvoetpad is gemaakt met een extra flauwe helling. Maar omdat een haarspeld om is, lopen veel voetgangers over het fietspad.

### Oost

Langs de stille kant van de Amstel naar Ouderkerk fietsen is een genot. Het eerste stukje vanaf de Spaklerweg, de **Korte Ouderkerkerdijk**, was wel altijd een hobbelige toestand, maar het gebied ondergaat met de bouw van het Amstelkwartier een enorme gedaanteverwisseling. Het buitendijkse oeverpark waar het nieuwe fietspad doorheen gaat is nog lang niet klaar. Voorbij de toren van Waternet is de route ook nog wat rommelig. Maar het eerste stukje met uitzicht over de Amstel (rechts boven) is mooi en belooft veel voor de toekomst.

Stadsdeel Oost doet een serie kleine aanpassingen die het fietsers makkelijker moeten maken.

Voorheen was de entree van het fietspad vanaf de Linnaeusstraat de **Eerste van**



Noord: de fietsroute vanaf het stadsdeelhuis



Noord: spiksplinternieuwe slecht geplaatste fietspaaltjes





Oost: entree fietspad aangepast



Oost: kruisen op de kruisingsvlakken



Oost: pijlen op het wegdek

**Swindentraat** in zó onduidelijk dat veel voetgangers en zelfs sommige fietsers deze over het hoofd zagen. Dit is nu aangepast (linksboven).

En bij het asfalteren van de **Nobelweg** zijn ook wat aanpassinkjes voor de fiets gedaan, zoals kruisen op de kruisingsvlakken van de fietspaden die wachtende fietsers voor het stoplicht eraan herinneren anderen niet de weg te blokkeren (midden boven).

Bij de **Maxwellstraat** eindigt het tweerichtingsdeel van het fietspad dat vanaf de Rozenburglaan komt. Dat was niet logisch vormgegeven, waardoor nogal wat fietsers aan de linkerkant bleven fietsen. Door pijlen op het wegdek en door de vorm van de 'eilandjes' langs het fietspad wat aan te passen is dat nu verbeterd.

Wie van de **Carolina MacGillavrylaan** (dat is in Sciencepark) naar de Molukkenstraat of de Linnaeuskade wilde moest voorheen verschillende nodeloze oversteken doen. Of natuurlijk het prachtige olifantenpaadje nemen naar de Oosterlingdijk, waar je wel goed kunt oversteken (links onder). Best jammer dat het misschien wel mooiste olifantenpaadje van Amsterdam weg is. Maar wel heel mooi dat het vervangen is door een heus fietspad (midden onder). Bewoners van de wooncomplexen Milos en Samos schieten er nog niet zoveel mee op, zij

wachten nog op een betere oversteek over de Molukkenstraat vanaf de MacGillavrylaan.

### West

Sinds kort heeft West er naast de Zaansstraat een fietsstraat bij. Hij bevindt zich aan de **Erasmusgracht** en is een bijzondere omdat hij met z'n 55 meter (tussen Hoofdweg en Orteliusstraat) vast en zeker de kortste fietsstraat van Nederland is. Of het daarmee ook de veiligste is, moet nog blijken want tegen de richting inrijden is kennelijk erg aantrekkelijk voor wie in de Orteliusstraat moet zijn:



Op de Admiraal de Ruyterweg heeft de ingreep in de onveilige kruising met de Wiltzanglaan onverwacht geleid tot de oplossing van een heftig knelpunt dat zich langs de gehele Admiraal de Ruyterweg voordoet: het gebrek aan plek

om fietsen te parkeren en te stallen. Een knelpunt dat vooral leeft bij de vele jonge gezinnen met kinderen die daar de laatste jaren zijn neergestreken en voor wie de fiets een vanzelfsprekend en onmisbaar vervoermiddel is. De ingreep maakte het wenselijk de rijbaan achter de trambaan voor autoverkeer af te sluiten. Het waren de bewoners zelf die hun kans schoon zagen en er hun fietsen gingen parkeren. Het stadsdeel heeft daarna een handje geholpen door fietsrekken neer te zetten. Zoals de foto laat zien wordt er gretig van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Je vraagt je af waar al die fietsen vroeger geparkeerd werden. Of zouden de bewoners massaal fietsen hebben aangeschaft nu ze er eindelijk parkeerplekken voor hebben?



West: fietsparkeren op ex-rijbaan



Oost: olifantenpaadje



Oost: vervangen door fietspad



**Zuid: aanliggend fietspad**

### Zuid

In de zomer is op de **Stadhouderskade** aan de huizenzijde een stukje aanliggend fietspad aangebracht tussen de Frans Halsstraat en de Ferdinand Bolstraat (boven). Het werd tijd: al meer dan 20 jaar werd er door fietsers (en ons) geklaagd over de levensgevaarlijke tafereelen die zich daar afspeelden. Ook de OEK heeft er een aantal jaar geleden aandacht aan besteed (in de rubriek NIET ZO MAAR ZO). Jammer genoeg is het bij dit kleine stukje gebeven en moeten de fietsers tussen de Hobbemakade en de Frans Halsstraat zich behelpen met een fietsstrook en zijn ze daar nog steeds niet gevrijwaard van al te vaak al te opdringerige automobilisten die de fietsstrook gebruiken om voor te sorteren. Ook bleek bij de oplevering de aansluiting van putdeksels en asfalt verre van optimaal. Iets waar stadsdeel Zuid patent op lijkt te hebben, maar wat niet nodig is zoals in andere stadsdelen wordt bewezen (zie de achterzijde van de vorige OEK).

Op de fietsroute langs de Museumtramlijn moesten fietsers richting Amstelveen halverwege de A10 en het **Amsterdamse bos**, bij het einde van het fietspad, altijd twee lastige haakse bochten maken om hun weg over de rijbaan te kunnen vervolgen. Velen kozen ervoor die bochten af te snijden via het smalle stukje



**Zuid: doorgaande route**

éénrichting fietspad, tegen de richting in dus. Een knelpunt dat nu verholpen is met een vloeiend doorgaande route voor fietsers in twee richtingen waar de weg voor auto's haaks op aansluit (links-onder). Het stuk waar auto's en fietsers de weg delen is benoemd tot fietsstraat. Deze verbetering versterkt natuurlijk wel het verlangen om ook ter hoogte van de Bosbaan vloeiend rechtdoor te kunnen fietsen in plaats van gehoekt en met onhandige kruisingen langs het restaurant op de kop van de Bosbaan.

### Noord

## NIEUW

De parallelweg langs de **Schepenlaan** is verdwenen. Het fietspad stopt abrupt en fietsers zien zich genooddaakt op de drukke weg (busroute) te rijden. De situatie is een gevolg van woningsloop en zou tijdelijk zijn. Maar door de crisis in de woningmarkt weet niemand of en wanneer er weer een parallelweg komt.



**Noord: doodlopend fietspad**

### West

Niet alleen op het Haarlemmerplein is de verkeersinrichting voor fietsers ingrijpend gewijzigd (en verbeterd), ook op de Willemsbrug en de kruising met de

### Nassaukade

is nu een 2-richtingen fietspad aangelegd. Maar dat heeft ook iets veroorzaakt dat veel weg heeft van een knelpunt. Op het punt waar het fietspad overgaat



**West: heftige hekken op belangrijke fietsroute**

van 2 in 1 richting, heeft men een knik aangebracht, niet alleen om een duidelijkere kruising te krijgen van afslaande met tegemoetkomende fietsers, maar ook om de snelheid uit het fietsverkeer te halen om de kans op ernstige conflicten te verkleinen. Maar over die knik komen veel klachten binnen van vooral fietsers die uit westelijke richting komen. Misschien is het een kwestie van wennen, maar we hebben er bij het stadsdeel op aangedrongen de zaak daar goed in de gaten te houden.

Een groot deel van het fietsverkeer tussen de stadsdelen West en Zuid gaat door het Vondelpark. Er is tussen de 2e Constantijn Huygensstraat en de Amstelveenseweg maar één officiële doorgang voor fietsers, de Kattenlaan, die - een woonerf - eigenlijk niet berekend is op z'n taak. Iets westelijker wordt ook veel gebruik gemaakt van de ingang bij het **Rijtuigenhof** waar tot voor kort via een smalle poort in en uit het Vondelpark gefietst kon worden. Tot klachten van bewoners plotseling leidden tot het plaatsen van hekken die zelfs voor gehandicapten in rolstoelen de toegang praktisch onmogelijk maken. Het merkwaardigste is dat het corrigeren van deze buitenproportionele ingreep zeer moeilijk blijkt omdat niet alleen twee stadsdelen, maar ook de beheerder van het Vondelpark in deze zeggenschap opeisen en er verschillend tegenaan kijken. Een lichtpuntje is dat de hekken nu iets uit elkaar geplaatst zijn en dat de wethouder van West beloofd heeft dat men gaat overleggen met Zuid over een structurele oplossing van het probleem van fietsers (waaronder veel scholieren) die tussen Zuid en West forenzen.



# Berlijn

**M**'n zoon en ik waren een weekje op vakantie in Berlijn. Normaal kies ik ervoor – als ik in steden als Parijs, Londen of New York ben – om niet te fietsen maar de stad te doorkruisen met de wijdvertakte metro die ze daar hebben. Ik heb zelfs de totale lengte van alle lijnen van de New Yorkse metro, alle 337 km, berezen. Tijdens mijn eerste maanden in Amsterdam – in 2002 – heb ik in één weekend in alle (toen nog) 17 tramlijnen de gehele route gereden. Dat was een fantastische manier om ruimtelijk gevoel te krijgen voor de stad die ik de mijne had gemaakt, maar ik moet toegeven dat ik in de jaren daarna zelden een voet in een tram heb gezet. Natuurlijk fietste ik liever, elke dag opnieuw. En ga ik in Nederland naar een andere stad, dan neem ik m'n fiets mee. Fietsen in Nederlandse steden vind ik een genot, ook al duurt het gewoonlijk een paar minuten voor ik gewend ben aan de plaatselijke gewoontes. Zoals samen met de andere fietsers gehoorzaam voor rood wachten ook als er verder op de kruising geen verkeer te bespeuren valt.

Hoewel ik er niet op uit was om in Berlijn te fietsen, bleek ik daar toch voortdurend weerstand te moeten bieden aan de constante prikkel om te fietsen. Praktisch op elke straathoek vroegen talloze huurfietsen erom berezen te worden. In Amsterdam wordt tegenwoordig door de grote spelers in het fietsverhuurwezen wat gemopperd over de toenemende concurrentie van nieuwkomers in de branche. Maar wat betreft de variëteit in bedrijfjes die fietsen te huur aanbieden, valt Amsterdam in het niet bij Berlijn. Naast het openbare leenfietsenplan (een variatie op het in Amsterdam bedachte Wittefietsenplan), staat in de Duitse hoofdstad voor vrijwel elk hotel, elke buurtsuper of souvenirwinkel en naast elke Curry Wurst-tent een rijtje huurfietsen. Het aanbod van huurfietsen was zo alomtegenwoordig, dat ik, geloof ik, zelfs een dakloze zag die een paar fietsen te huur had.

Maar ik ging op geen van die aanbiedingen in en nam liever de U-Bahn en de S-Bahn – en dus ook de benenwagen. We wandelden veel in Berlijn. En al wandelend kom je natuurlijk niet alleen rijden geparkeerde huurfietsen tegen maar ook veel zorgeloos rond peddelende fietsers. Op sommige trottoirs geeft een simpele gele streep de aanwezigheid van een fietsstrook aan. Op andere trottoirs rijden de fietsers zonder het voordeel van zo'n verfstreep. Voor een Amsterdammer is dit verbijsterend. Toch zag ik daar niet één Berlijnse voetganger die ook maar enige acht sloeg op de voorbij zoevende fietsers. OK, de trottoirs in Berlijn zijn meestal breder dan die in Amsterdam. En ook is het zo dat Amsterdam aan fietsers een veel betere infrastructuur biedt zodat ze voor hun gemak en veiligheid de stoep niet nodig hebben.

Sinds we terug zijn uit Berlijn, probeer ik – geïnspireerd door ons reisje – meer wandelen te stoppen in het dagelijks leven van mijn zoon en mij. Als we op drie plekken in het centrum voor boodschappen moeten zijn, fietsen we niet langer van plek naar plek – een jarenlange gewoonte – maar parkeren we onze fietsen op één plek en lopen vandaar naar de plekken waar we moeten wezen. Dat heeft ons vast goed gedaan, niet alleen in het anders gebruiken van onze benen, maar ook in een andere beleving van onze stad: vanuit een nieuw gezichtspunt en in een ander tempo. Toch bleek dat behoorlijk frustrerend. Het heeft ons de ogen geopend voor hoe weinig ruimte voetgangers gegund is op sommige plaatsen in het centrum. Een voorbeeld is waar Spui en Spuistraat bij elkaar komen. Daar is ruimte voor geparkeerde auto's, voor rijdende auto's, voor caféterrassen en – goddank – voor rijdende fietsen. Maar voetgangers komen er zeer bekaaid vanaf. Frustrerend genoeg om mij weer terug op de fiets te krijgen en zo comfortabel de stad te doorkruisen.

*Pete Jordan*



**NIET  
ZÓ**



**MAAR  
ZÓ**

**Mede dankzij de fietsers zelf**