

OEK

Op eigen kracht

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond



nummer 95
februari 2015



**Scooters:
gebed zonder end?**

**Fietsambitie
voor de Zuidas**

**Parkeerleed
in de binnenstad**

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 thuisbezorgd bij 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 mei 2015

Bijdragen (liefst digitaal) zijn welkom tot 13 april 2015 o.v.v. "kopij OEK".

E: oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl

I: www.fietsersbondamsterdam.nl

Twitter: @adamfietst

Bezorging: oe k@fietsersbondamsterdam.nl

Het kantoor is als regel voor publiek geopend van ma-do van 10 - 14 uur. 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

Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

E: diemen@fietsersbond.nl

Aan dit nummer werkten mee:

Gerrit Faber (GF), Floor Fagel (FF), Pete Jordan (PJ), Marcel van Kempen (MvK), Johan Kerstens (JK), Dirk Kloosterboer (DK), Marjolein de Lange (MdL), Jan Pieter Nepveu (JPN), Anne-Mariken Raukema (AMR), Roland Haffmans (RH)

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



In dit nummer:

- 3 Zuidas : Meer ruimte voor de fiets
- 4 Fietsvrijwilligers gezocht
- 5 Tweede kamer ligt dwars
- 6 Van: meldpunt.fietsersbond.nl
- 8 Minder chaos door nieuwe indeling?
- 9 Kennismaking: Wouter Haver
- 10 Lezers schrijven
- 11 De fiets van...
- 12 Fietsshulpposten
- 14 Mijn fiets en ik | Vaart eruit
- 15 Minder rood
- 16 Kansen voor fietsers
- 17 Parkeerleed in de binnenstad
- 18 Parkeerleed rond CS
- 19 Beeldbank Fiets: Fietsdiefstal
- 20 Autorijden dehumaniseert mensheid
- 22 Vorstelijk stallen bij de Hallen
- 23 Het IJ maakt een fietsbrug nodig
- 25 Maximum snelheid voor fietsers
- 26 Pijnpunt Munt
- 27 Hoe fietsvriendelijk is Amsterdam?
- 29 Knelpunten
- 31 Column (Pete Jordan)
- 32 Niet zo & Niet zo

Niet zo & Niet zo

Het gaat niet goed in de stad. Op de ene plek worden gevaarlijke gebreken niet aangepakt, op andere gebeurt dat wel, maar dan gebeurt het weer niet goed. Wie haalt het nou in z'n hoofd om op die steeds drukker hoofdfietsroute over de Dam opnieuw van die akelige keitjes neer te leggen?

LAAT JE MAILEN

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 ov.v. 'email-lid'.

DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit in Amsterdam via onze nieuwsbrief per mail. Meld je aan via: fietsersbondamsterdam.nl (knop 'NIEUWSBRIEF' rechtsboven)

Hier kan het beter!



Meld het op fietsersbond.nl/meldpunt



Klachtennummers

- **Amsterdam** 14020
- **Fout geparkeerde auto's** 5530333
- **Storing straatverlichting** 5972626
- **Fiets-bewegwijzering:** 088-2696747 of via: www.bewegwijzeringdienst.nl (men vraagt naar lokatie en nummer wegwijzer). Graag ook doorgeven aan: amsterdam@fietsersbond.nl
- **Wegdek op trambanen:** infraservice@gvb.nl (c.c. aan amsterdam@fietsersbond.nl)
- **Storing verkeerslichten:** licht@fietsersbondamsterdam.nl o.v.v. kruispunt + rijrichting



Meer ruimte voor de fiets op de Zuidas

Op 30 oktober organiseerde de Fietsersbond Amsterdam een symposium over fietsen en de Zuidas. Lang was de Zuidas een zorgenkindje voor de Fietsersbond. Bij de grootschalige en prestigieuze ontwikkelingen werden kansen voor de fiets gemist en dreigen bestaande fietsvoorzieningen te verslechteren of zelfs te verdwijnen. Jarenlang heeft de Fietsersbond er op aangedrongen meer fietsambitie te tonen. En dat leidde er een jaar geleden toe dat het stadsbestuur aan de Zuidas-organisatie om een nieuwe Visie vroeg, een met meer ambitie voor de fiets. Voor de Fietsersbond aanleiding voor een symposium dat de partijen die belang hebben bij de Zuidas bij elkaar bracht en een gelegenheid bood om hardop na te denken over de vorm welke die grotere ambitie voor de fiets het best kon krijgen. Een kans voor de Fietsersbond om haar visie uiteen te zetten en te toetsen aan die van anderen en uiteindelijk beter en hopelijk kansrijker te maken. Als u dit leest heeft de Fietsersbond haar visie al naar buiten gebracht. Hieronder een kort verslag van het symposium en – zie kader – de belangrijkste punten uit onze visie.

‘De nieuwe visie Zuidas, die we het komende jaar gaan schrijven, zou zomaar “Zuidas op de fiets” kunnen heten’, verklapt Ton Schaap, stedenbouwkundige van de dienst ruimtelijk ordening van de gemeente Amsterdam en sinds een jaar ‘supervisor Zuidas’. Maar dat vraagt nog wel een omslag, weet Schaap. ‘In de zakenwereld is de auto nog koning. Ik weet dat topbankiers klagen bij Klaas de Boer, de directeur van de dienst Zuidas, als zij in de file op de Beethovenstraat staan.’

ZUIDAS WORDT GEWONE STAD, MET GEWONE STRATEN

Schaap is ervan overtuigd dat er meer aandacht voor de fiets moet komen. De komende decennia wordt er fors gebouwd en verbouwd op de Zuidas: woontorens met appartementen, 10.000 nieuwe woningen, nieuwe kantoren, de uitbreiding van het station en extra rijstroken op de A10. Schaap: ‘We zitten nu in een proces van verdichting en groei. Het zal hier steeds meer gaan lijken op de gewone stad, met gewone Amsterdamse straten.’

FIETSERSBOND AMSTERDAM

Marjolein de Lange van de Amsterdamse Fietsersbond heeft net uit de doeken gedaan hoe raar dingen kunnen gaan op de Zuidas. Een nieuwe kantoorcolos van Stibbe bleek pontificaal voor een fietstunneltje onder de Beethovenstraat gepland. Daardoor werd een belangrijke fietsroute verslechterd.

Niet alles wat gebeurt is slecht voor fietsers, maar bij sommige plannen lijkt de fiets achteraan te staan, zo stelt De Lange. ‘De maaswijdte van het fietsnetwerk is 2 à 3 keer zo groot als je zou wensen.’ Het ZuidasDok, de uitbreiding van het station, maakt dat niet beter. De OV-terminal wordt voor fietsers een onneembare vesting. De Lange: ‘Wij willen een robuust netwerk dat bestand is tegen de groei van het fietsverkeer.’

ONTWERPLAB

Er waren workshops en daar ging de discussie deels over hoe je het netwerk voor fietsers kunt verbeteren. De Fietsersbond wil binnenkort met een voorstel komen. Vraag is bijvoorbeeld

of je moet inzetten op fietspaden en het behoud van de ongelijkvloerse kruisingen die er nu zijn of toch meer de levendigheid van de stadsstraat moet zoeken. Planoloog Marco Te Brömmelstroet pleitte vooral voor diversiteit (‘niet alle mensen zijn hetzelfde’) en het uitproberen van oplossingen. ‘Zet er een ontwerplab op.’

Hoe het nieuwe station geen barrière kan zijn voor fietsers, ook dat is een lastige opgave. Kees Peters van ingenieursbureau Movares toonde beelden van vele stations die met hetzelfde probleem worstelen, vaak opgelost met een extra tunnel aan de zijkant van het station. Op de Zuidas wordt een oplossing bemoeilijkt doordat de (Rijks)plannen voor het station al gevorderd zijn, een fietstunnel erbij is lastig en kostbaar. Fietsersbond-directeur Hugo van der Steenhoven opperde de mogelijkheid om een fietsproject in te dienen voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van het Rijk en zo de financiering van een betere fietskwaliteit voor elkaar te boksen.

Volgens Van der Steenhoven hebben de bedrijven op de Zuidas ook een economisch belang bij betere fietsvoorzieningen. ‘Gebieden als de Zuidas, Brainport Eindhoven, TU Delft willen allemaal aantrekkelijk zijn voor jonge kenniswerkers. Dat type werknemer laat zich graag zien op de fiets, fietsen is gezond en laat zien dat je goed bezig bent. De fiets is een belangrijk ‘tool’ om je gebied aantrekkelijk te maken voor hoogopgeleide werknemers.’

Dat besef lijkt nog niet overal doorgedrongen. Renny Kootstra van Hello ZuidAs, een samenwerkingsverband van bedrijven en overheid: ‘De basis is dat we goede bereikbaarheid willen, zowel voor de auto, OV en fiets. Dat wil zeggen dat we alle modaliteiten goed moeten faciliteren.’ Maar ook Kootstra weet dat de fiets essentieel

Het stuk dat de Fietsersbond op het Symposium aankondigde is – als u dit leest – klaar en staat te lezen op onze website: bit.ly/fietsambitiezuidas Hier een paar punten daaruit:

1. *Het fietsnetwerk voor de Zuidas moet fijnmaziger worden (300 m, het is nu vaak meer dan 600m).*
2. *Kies voor de Groene Zoomroute (O-W) en de Minerva-as (N-Z) als hoofdroutes.*
3. *Houd die routes zo kruisingsvrij mogelijk, dus: verlaag de Strawinskylaan niet en realiseer een*

directe verbinding tussen de Minervalaan en het Mahlerplein.

4. *Behoud de 2-richting fietspaden (2-richting fietsen is niet te stoppen, dus beter veilig).*
5. *Zorg voor ruim voldoende, makkelijk bereikbare fietsparkeervoorzieningen (op zoveel mogelijk plekken). Ook bij bedrijven en woningen.*
6. *Promoot de fiets in de Zuidas, ontmoedig het autoverkeer, dan kan de Zuidas zich wereldwijd positioneren als een duurzame toplocatie.*

is voor de bereikbaarheid van het gebied: ‘Van de vertraagde ritten is 70 procent korter dan 7,5 kilometer. Dat zijn natuurlijk afstanden die mensen op de fiets kunnen afleggen.’

Karin Broer

Onze visie is te lezen op onze website: www.fietsersbondamsterdam.nl/zuidas

Fietsvrijwilligers gezocht!

In de laatste twee edities van de OEK heeft u kennis gemaakt met één van de verkeerseducatie-projecten van Verkeersplein Amsterdam: Op weg naar het VO.

Tijdens dit project bestuderen leer-

lingen van groep 8 de fietsroute naar hun nieuwe school met behulp van de routeplanner van de Fietsersbond. Daarna gaan de leerlingen onder begeleiding van ouders en vrijwilligers de nieuwe route fietsen. Onderweg

worden opdrachten gemaakt, waarbij aandacht wordt besteed aan blackspots en andere onveilige verkeerssituaties. Doel van dit project is dat leerlingen met meer vertrouwen op de fiets zitten, zich bewust worden van

de gevaren in het verkeer en gestimuleerd worden om te gaan fietsen.

Ook dit jaar is er weer behoefte aan fietsvrijwilligers voor dit project in de maanden mei en juni. Omdat er weer meer scholen meedoen, is uw hulp meer dan welkom!

Lijkt het u leuk om een groepje van maximaal 4 leerlingen te begeleiden op de fiets? Meld u dan aan bij Tjallie Smakman: tjallie.smakman@verkeerspleinamsterdam.nl of 06-44760017. De fietstochten vinden plaats in de ochtend van 8.30 tot uiterlijk 12.00 uur.



Verbazing en ongeloof in Amsterdam toen op 18 december de Tweede Kamer een stokje stak voor het plan om snorscooters met een helmplicht naar de rijbaan te kunnen verplaatsen. Fietzersbond, stadsbestuur, burgemeester en de voltallige gemeenteraad (op één CDA-lid na) hadden daar met klem op aangedrongen, omdat zij de overlast van te snel rijdende scooters op de krappe fietspaden beu waren. Maar een meerderheid in de Kamer gaf Minister Schulz van Verkeer opdracht om te stoppen met het uitwerken van dit plan. Naast CDA en PVV lagen ook de coalitiepartners VVD en PvdA dwars. Vooral de PvdA verraste vriend en vijand, omdat ze tot dan toe hadden aangegeven de plannen wel te zullen steunen.

In Amsterdam voeren we al sinds 2007 campagne tegen de overlast van snorscooters op het fietspad. Uit metingen blijkt dat 96% harder rijdt dan toegestaan. Daarmee brengen ze zichzelf en anderen in gevaar, wat alleen al blijkt uit de ongevals cijfers voor de scooteraars zelf. Door de breedte passen ze niet goed op de smalle Amsterdamse fietspaden. En de uitstoot van met name het fijnstof is gevaarlijk voor de gezondheid, vooral voor de fietsers die dit inademen.

STEUN VAN DE GEMEENTE

De gemeenteraad en daarna ook B&W raakten overtuigd dat er iets moest gebeuren. Zo startte in september 2011 de campagne 'Slowriders', die met voorlichting en snelheidscontroles het gedrag van scooteraars moest verbeteren. Maar helaas: zowel uit onze snelheidsmetingen als uit de evaluatie van de gemeente bleek dat 'handhaving' geen effect had. Er moest iets anders gebeuren.

Nadat het gemeentebestuur jarenlang – en met de handen in het haar



Strijd om scooters van het fietspad nog niet beslecht Tweede Kamer ligt dwars

– bleef steggelen met de raad, kondigde in januari 2014 Burgemeester Van der Laan aan dat de snorscooters dat jaar toch echt van het fietspad af zouden gaan. Gemeente en minister gingen werken aan een voorstel waarmee Amsterdam een zone zou kunnen instellen (binnen de ring en onder het IJ) waar een helmplicht en fietspadverbod voor snorscooters zou gaan gelden. De Fietzersbond ondersteunde de gemeente met een eigen lobby en verzamelde in ongeveer een week tijd 10.000 handtekeningen voor een petitie.

Dit had succes: werden we in 2011 in de Tweede Kamer alleen nog maar door GroenLinks gesteund, nu waren er veel meer fracties die de Amsterdamse fietsers ondubbelzinnig steunden, zoals D66 en de ChristenUnie. Ook waren er geluiden dat de PvdA mee zou doen. De SP nam zelfs het standpunt in dat het blauwe kenteken meteen maar helemaal afgeschaft moest worden.

Maar uiteindelijk ging het toch fout. De nieuwe woordvoerder van de PvdA vergiste zich – althans, dat zegt men – en als gevolg hiervan stemde de hele fractie tegen.

LOBBY GAAT DOOR

Niet alleen wij, maar ook het stadsbestuur en de gemeenteraad laten het er

niet bij zitten. VVD-wethouder Litjens beloofde om samen met Van der Laan in Den Haag te blijven lobbyen. Ook het idee om het blauwe kentekenplaatje op te heffen kent intussen steeds meer voorstanders. Immers, de snorfietz zoals die ooit in 1976 bedoeld was – fiets met hulpmotor, maximaal 20 km/u voor bijvoorbeeld oude dames die in klederdracht ter kerke gaan – is achterhaald.

De wethouder zal een overzicht maken van maatregelen die de scooteroverlast kunnen tegengaan. Mogelijk bieden snelheidscontroles met een lasergun – nu juridisch nog niet mogelijk – nog wat soelaas. Maar hoge verwachtingen hebben we niet, na de mislukking van een enorme campagne als 'Slowriders' in 2011. Met controles de snelheid effectief terugdringen is haast onbegonnen werk. Het kost veel menskracht en door de sociale media zijn snelheidscontroles niet langer dan een kwartier effectief. Tegelijkertijd zal er op voorstel van GroenLinks gekeken worden of van het gebied binnen de ring een 30 km zone gemaakt kan worden. Want dan durft de gemeente het wel aan om scooters zonder helm naar de rijbaan te sturen.

OVERAL 30 KILOMETER

Alles maximaal 30 km maken is op zich natuurlijk goed voor de ver-

Lees verder op pag. 6

keersveiligheid, mits er geen fietspaden worden weggehaald. En dat laatste is een groot risico, want veel wegontwerpers denken dat in 30 km gebieden fietspaden niet meer nodig zijn. Ten onrechte, want waar veel drukte is door autoverkeer, blijven vrijliggende fietspaden voor onze veiligheid keihard nodig. Als 30 km-bordjes ertoe leiden dat fietsers op de Rozengracht tussen ladende auto's en scheurende trams door moeten blijven laveren wordt het fietsen een stuk gevaarlijker. Helemaal als elders zelfs fietspaden opgeheven worden.

De opvattingen van de politie en het GVB tonen aan dat we niet alle kaarten op dit sympathieke 30km-voorstel moeten zetten. De verkeerspolitie zal

eisen dat er alleen bordjes '30' neergezet mogen worden als eerst alle straten zijn voorzien van drempels en andere snelheidsremmers. Maar bij tramrails kunnen geen drempels en op wegen zonder trams is het aanbrengen van drempels een tamelijk dure en langdurige operatie. Het GVB zal zich daar hard tegen verzetten, omdat zij hun bussen niet over drempels willen laten rijden. Bovendien zullen de vervoerders het langzamer rijden van trams en bussen niet accepteren: ze investeren juist vele miljoenen om tram- en buslijnen te versnellen.

INZETTEN OP TWEE PAARDEN

Langzamer rijden is veiliger voor iedereen, mits je fietsers met vrijliggende fietspaden blijft beschermen tegen

in- en uitladende busjes, parkerende auto's, vuilniswagens en openslaande portieren. Maar voor een echte oplossing van de scooteroverlast moet de minister de snorscooter aanpakken. Laat de berijder de keus: wil je harder dan 25, zet dan een helm op en stap over naar een bromscooter. Wil je op het fietspad blijven, stap dan op een e-bike of gewone fiets.

De Fietsersbond vindt dat voorkomen moet worden dat met het badwater het kind wordt weggegooid. In dit geval moeten we daarom niet de scooters van de fietspaden krijgen door de fietspaden op te heffen!

(GF)

Van: meldpunt.fietsersbond.nl

Anderhalf jaar meldpunt in Amsterdam

Dit meldpunt is in het leven geroepen als extra instrument om hindernissen en gevaarlijke situaties op straat voor fietsers te helpen oplossen. Via het meldpunt gaat de melding namelijk rechtstreeks naar de wegbeheerder van de plek van de melding.

HOE HEEFT HET MELDPUNT TOT NU TOE GEWERKT?

Vanaf het moment dat het meldpunt er kwam (medio 2013) bleken de meldingen soms wel, maar vaak ook niet, tot snelle oplossingen te leiden en bleken de wegbeheerders in het algemeen niet of nauwelijks te communiceren met de melders. Door het monitoren van de effectiviteit van het meldpunt - zowel via de site als in de praktijk op straat - konden we al vrij snel vaststellen dat het meldpunt niet het wondermiddel bleek waarop was gehoopt. Toen dat duidelijk werd hebben de

vrijwilligers die het meldpunt 'beheeren', besloten niet alleen het meldpunt te monitoren, maar ook in kaart te brengen hoe in Amsterdam door de wegbeheerders op het meldpunt wordt gereageerd. Waar wordt meer of minder gereageerd? Hoe adequaat zijn de reacties? Worden sommige soorten meldingen wel opgepakt en andere niet en waar ligt dat aan? Wordt het meldpunt sinds de start meer of minder gebruikt? In welke mate wordt er door anderen op meldingen gestemd? Met behulp van zo'n overzicht wil de afdeling gericht gaan praten met de diverse wegbeheerders en/of de politiek.

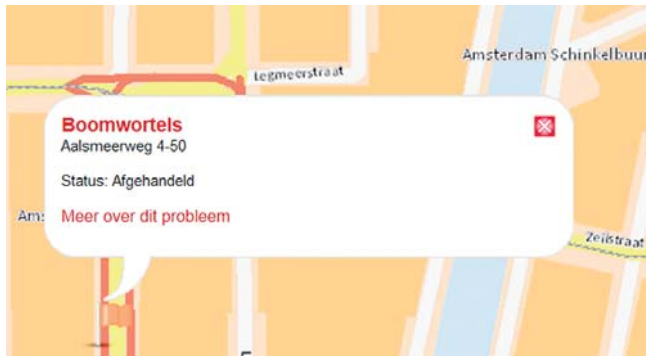
WAAR WORDEN IN DE STAD MEER OF MINDER MELDINGEN OPGELOST?

Afgaande op de checkers - dit zijn actieve leden die op straat de stand van zaken bekijken na een melding - blijven vooral in het Centrum veel meldingen onopgelost (73%). Daarna volgen West (67%), Zuid (61%) en Oost (59%). Het beste scoren Nieuw-West (49%) en Noord (34%).

Zien we hier een verschil in de mate waarin wegbeheerders de meldingen oppakken of is hier een andere factor in het spel? Ons lijkt dat je een effect ziet van de drukte in het algemeen op de weg en de ruimte die er is voor het verkeer in de diverse stadsdelen. De stadsdelen met (gemiddeld) de meeste ruimte en de minste drukte scoren het best. In een druk stadsdeel als het Centrum met weinig ruimte is het voorstelbaar dat veel meldingen niet of heel moeilijk oplosbaar zijn. Bovendien hebben in drukke gebieden de meldingen juist ook vaak te maken met de drukte en het gebrek aan ruimte.

WORDEN SOMMIGE MELDINGEN WEL OPGEPAKT EN ANDERE NIET?

Checkers zien vooral weinig verbetering bij de categorieën Kruispunten (70% niet opgelost), Verkeerslichten (62% niet opgelost) en Fietsparkeeren (59% niet opgelost). De categorie 'Wegdek' scoort met 39% opgelost naar verhouding goed.



Geschiedenis van deze melding:

26-01-2015 11:55: De melding is afgehandeld verklaard door Wegbeheerder gemeente Amsterdam Stadsdeel Zuid
 26-01-2015 10:52: De melding is toegekend aan Wegbeheerder gemeente Amsterdam Stadsdeel Zuid
 26-01-2015 10:52: De melding is automatisch in behandeling genomen
 26-01-2015 10:52: De melding is automatisch geaccepteerd
 26-01-2015 10:52: De melding is nu actief
 26-01-2015 10:52: De melding is bevestigd
 26-01-2015 10:52: Melding toegevoegd
[Verbergen](#)

Op 26 januari jl. komt om 10:52 uur op het meldpunt de volgende klacht binnen: “Vreselijk irritante hobbels over gehele fietspad Aalsmeerweg (oneven zijde)”. Bekijk je de geschiedenis van deze melding dan blijkt

(rechts boven) dat de melding 1 uur en 4 minuten later is “afgehandeld verklaard door Wegbeheerder gemeente Amsterdam Stadsdeel Zuid”. Een snelle actie, maar is dat nou een reactie waar de melder op zit

te wachten? Want, wat betekent dit eigenlijk? Is de wegbeheerder onmiddellijk begonnen om de klacht te verhelpen of is de klacht afgewezen (‘afgehandeld’)? We hebben geen idee.

Bij ‘**Kruispunten**’ gaat het ondermeer om onveilig oversteken, weinig opstelruimte en onduidelijke voorrangssituaties. Van dit soort meldingen kunnen we ons voorstellen dat die vaak moeilijk oplosbaar zijn.

Bij ‘**Verkeerslichten**’ gaat het om meldingen die beoordeeld worden door een aparte ambtelijke verkeerslichtencommissie (de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam). Er zijn normen voor de minimum oversteektijd voor voetgangers en fietsers. Die zouden volgens ons eens onder de loep genomen moeten worden. Er blijken een paar ‘hotspots’ te zijn waar veel mensen over klagen. Oudere fietsers, voetgangers en mensen met kinderen (op eigen fietsjes) krijgen hier erg weinig oversteektijd. Op deze ‘hotspots’ (kruisingen op de Middenweg in de buurt van de A10 en op de rotonde van het Prins Bernhardplein bij het Amstelstation) is sprake van een grote stroom autoverkeer die de stad in of uit moet, er zijn bussen en trams, fietsers en voetgangers. Daar trekken de fietsers en voetgangers aan het kortste eind.

Bij ‘**Fietsparkeren**’ gaat het om de beschikbaarheid van fietsparkeerrekken of het beheer daarvan (weghalen van weesfietsen en wrakken). Deze meldingen lijken in bijna alle gevallen prima oplosbaar en we zijn teleurgesteld dat hier weinig mee gedaan wordt.

Bij ‘**Wegdek**’ gaat het om gaten, hobbels (boomwortels!), randen en kieren in de weg. Hoewel dit soort meldingen naar verhouding vaak worden opgelost, zijn we hier niet echt te tevreden. De tijd die het gemiddeld duurt voordat de melding wordt opgepakt is te lang. Een uitzondering hierop zijn de meldingen over losliggende tegels op een fietspad. Die worden meteen verholpen. De reden hiervoor is waarschijnlijk het willen voorkomen van schadeclaims wanneer ten gevolge van losliggende tegels een ongeluk gebeurt.

DOEN MENSEN MEER OF MINDER MELDINGEN SINDS DE START VAN HET MELDPUNT?

De mate waarin het meldpunt gebruikt wordt, gaat een beetje op en neer in de tijd. Toch lijkt er sprake van een afnemende trend. Ook wordt er in de loop van de afgelopen anderhalf jaar minder gestemd op meldingen. Dit zou kunnen wijzen op een afnemende betrokkenheid van het publiek bij het meldpunt.

CONCLUSIE

Om het meldpunt daadwerkelijk effectief te maken, is het nodig dat wij in gesprek komen met de wegbeheerders en/of de mensen die bij de gemeente verantwoordelijk zijn voor het meldpunt. Het gesprek zou volgens ons moeten gaan over de posi-

Lees verder op pag. 8

Lauwe respons

We vermoeden dat de relatief lauwe respons van wegbeheerders op het meldpunt niet zozeer komt door een persoonlijk tekortschieten van de ambtenaren, maar heel goed een gevolg kan zijn van twee elkaar versterkende ontwikkelingen in Amsterdam. Ten eerste zijn de stadsdelen ‘afgeschaf’t en moet het ambtenarenapparaat daardoor ingrijpend gereorganiseerd worden. Dat werkt verlamdend. Het apparaat is daardoor niet alleen heel veel met zichzelf bezig i.p.v. met de buitenwereld, ook is door de hoge mutatiegraad onder de ambtenaren de continuïteit van het werk vaak zoek. Ten tweede maakt Amsterdam een politieke omwenteling door, zodat ook de bestuurders minder met besturen bezig zijn dan met het opbouwen van dossierkennis en verkennen en vernieuwen van politieke verhoudingen. Tel daarbij op dat Amsterdam nog steeds sterk moet bezuinigen en dan heb je het giftige mengsel dat op straat zichtbaar wordt doordat alleen het allernoodzakelijkste – d.w.z. schade(claims) voorkomende – gebeurt. Het stadsbestuur heeft uitgesproken dat het Amsterdam fietsvriendelijker wil maken en heeft in dat kader het meldpunt omhelsd. Het wachten is nog op de daden die nodig zijn om dat meldpunt het werk te laten doen waar we allemaal op gehoopt hadden.

tieve aspecten van het meldpunt voor de wegbeheerders (en of dit verbeterd kan worden) en over wat wij van hen verwachten. Wij willen graag weten welke problemen door hen oplosbaar zijn, welke termijnen daarvoor gel-

den en hoe wij kunnen helpen van het meldpunt een (door de politiek gewenst!) succes te maken. Daarnaast willen we metingen en observaties doen bij een aantal verkeerslichten.

Je kunt wel zeggen dat voor Amsterdam 2015 het jaar van de waarheid zal worden, als het om het meldpunt gaat.

*Teeja Arissen
Dirk Kloosterboer*

Minder chaos door nieuwe indeling?

Het fietsplatform aan de IJ-zijde van het Centraal Station is opnieuw ingericht. Met nieuwe rekken, allemaal dubbellaags, en een andere indeling. Voorheen stonden er dubbellaags rekken langs de randen van het platform en in het middendeel een aantal rijen van lage rekken. Via één ingang vlak bij de De Ruyterkade kon je het platform op en af. De dubbellaags rekken staan in rijen, evenwijdig aan de kade. Elke rij is direct te bereiken vanaf de pier op het einde waarvan vroeger de snelpont naar IJmuiden vertrok.

Een mooie verbetering, maar is het geen gemiste kans als fietsers komend vanuit het westen niet (zoals voorheen) al eerder het platform op kunnen rijden in plaats van te moeten omrijden via de pier?

Na er iets langer over nagedacht te hebben, denk ik dat deze indeling

toch beter is. Want hij leidt vermoedelijk tot minder 'tussenpropen'.

Immers, wanneer fietsers op zoek naar een plek in de richting van hun bestemming rijden, zullen ze bij de eerste geschikte plek geneigd zijn door te rijden

Want misschien is er dichterbij de bestemming ook een vrije plek. Maar als die er niet blijkt te zijn, wordt het een dilemma: teruggaan of dan maar ergens snel je fiets tussenpropen. Een aantal fietsers zal dat laatste kiezen. In de nieuwe situatie rijden



fietsers die een plek zoeken min of meer weg van hun bestemming (CS, pont). Bij de eerste geschikte plek zullen ze hun fiets stallen. De neiging tot propen zal minder zijn. Ik ben benieuwd of de feiten deze gedachtegang zullen waarmaken. (MdL)



Prinsengracht

De actie van de gemeente om in 2013 massaal onnodige paaltjes te verwijderen en gevaarlijke paaltjes ongevaarlijk te maken, had succes. Minder succesvol is wat er daarna



Stormsteeg

gebeurd is, want op veel plaatsen verschijnen ze weer, zelfs in nieuwe, nog gevaarlijker vorm. Is men bij de gemeente dan zo vergeetachtig?

'Leuk, spannend en wat een betrokkenheid!'

Wouter Haver (Groningen, 1983) werkt sinds half september als beleidsmedewerker bij de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond. Omdat er eind augustus al belangrijke besprekingen zouden plaatsvinden waar zijn aanwezigheid gewenst was, schoof hij toen al (voor z'n vakantie) aan. De eerste honderd dagen zitten er op. Tijd om eens kennis te maken.

Omdat hij van vaderskant Amsterdammer is en vrienden hier wonen, is de stad niet nieuw voor hem, al woont Wouter zelf met zijn vriendin in Leiden. 'Gelukkig vlakbij het station en tussen Leiden en Amsterdam zijn goede verbindingen en de rit is kort.' Soms stapt hij uit op station Lelylaan, soms op CS en wat vaker op Zuid. Het stuk van het station naar het WG-terrein of welke locatie dan ook, legt hij natuurlijk op de fiets af, zijn derde inmiddels. Type beetje barrel, al vindt hij eigenlijk dat hij gezien zijn functie wel op een meer verantwoorde fiets zou moeten rijden, een met een dynamo in plaats van ledlichtjes... Haver: 'Ik merk dat ik nu heel anders naar de stad kijk, ik zie veel meer fietsers en fietsen dan ooit, vooral geparkeerde.'

ACHTERGROND

Na kinderjaren in Wijk bij Duurstede en vormende jaren in Wageningen, koos Wouter Haver voor de studie technische planologie in Groningen en studeerde begin 2011 af. Dat klinkt technischer dan het is, maar je leert er wel de bouwtechnische taal van de ingenieurs spreken. De eerste maanden hier heeft hij al gemerkt dat hij veel profijt heeft van zijn studie. Het planologische deel geeft hem inzicht in alle functies in een bepaalde ruimte: woningbouw, vervoer, infrastructuur. Ook geeft het hem een voorsprong wat betreft inzicht in processen en

context. En de manier van denken die in Groningen werd aangeleerd geeft hem een breed blikveld – dat tegelijkertijd het zoeken naar een geschikte baan niet makkelijker maakte. Gelukkig had hij tijdens zijn studie – via een oom – een parttime baan gevonden bij de kleine demografische afdeling van een onderwijskoepel. Daar adviseerde hij schoolbesturen in groei- en krimpregio's. Dat deed hij drie jaar. Daarna stapte hij over naar de landelijke overheid, waar hij in twee jaar tijd vier verschillende werkplekken als rijkstrainee had. De omvang van Rijkswaterstaat met zo'n 8.500 werknemers – vindt hij – is heel wat anders dan het kleine bureau op het WG-terrein, waar hij en Gerrit Faber de enige betaalde krachten zijn.

VERDELING

Net als zijn voorganger Michel Post heeft ook Wouter Haver een werkverdeling gemaakt met collega Gerrit Faber, in werkgebieden en op hoofdlijnen. Wouter 'doet' Centrum, Zuid en Nieuw-West, Gerrit ontfermt zich over Noord, Oost, Zuid-Oost en – samen met Dick de Jong omdat het zo'n fors project is – de Zuidas. Johan Kerstens tenslotte houdt alles in West in de gaten. Daarnaast is er een verdeling tussen rijdende en stilstaande fietsen: alles wat met rijden te maken heeft, zoals routes, doet Gerrit; gaat het om fietsparkeren, dan is het voor Wouter. Zo is hij ook verantwoordelijk voor het fietsenstallen rond station Zuid, ook al is de Zuidas niet zijn gebied. Daar komt onder het Mahlerplein – aan de zuidkant van het spoor – een nieuwe fietsparkeergarage. Groter (er kunnen 4.000 fietsen in) en vooral lichter dan de bestaande en erg populaire garage aan de Noordkant.

EN...BEVALT HET?

Is het interessant werk, bij de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond? Wouter Haver vindt het erg aantrekkelijk om voor de fietsers in Amster-



Wouter Haver

dam te werken. In vergelijking met zijn vorige baan wordt hij nu veel meer betrokken bij het zoeken naar en uitwerken van oplossingen. En, er is hier heel veel te doen, wat voor een deel door de sterke groei van de stad komt. Uit ervaring weet hij dat er in steden als Groningen en Leiden veel minder aandacht voor de bereikbaarheid met de fiets is. Wouter is al verschillende keren betrokken geweest in gesprekken en bijeenkomsten waar de Fietsersbond als een deskundige partij wordt gezien. 'De Fietsersbond is erg sterk in details zonder de hoofdlijnen over het hoofd te zien. Details lijken onbelangrijk, maar een te scherpe bocht ('een te krappe boogstraat' in vakjargon) in een veelgebruikte fietsroute vormt voor fietsers een flink probleem. Zoals dat het geval is als je komend vanaf de Droogbak onder het spoor naar de ponten fietst: de bocht naar rechts om op het fietspad langs het IJ te komen, is veel te scherp.'

NOORD-ZUIDLIJN EN PARKEERGARAGES

Wouter is onder de indruk van het feit dat 62% van de verplaatsingen in het Centrum per fiets gebeurt (lopen niet megeteld). Dat is heel veel, veel meer dan in andere steden. Dat hebben de verkeersdeskundigen van de gemeente niet voorzien. Wat ze trouwens wel hebben zien aankomen is de groei van de verplaatsingen over het IJ en daarom zijn er meer ponten ingezet. 'Maar het is ook een oude en ijzeren wet dat een extra pont meer verkeer

veroorzaakt. En dat je dus met een extra pont het probleem alleen tijdelijk oplost, en op den duur niet zelden vergroot', weet Wouter.

Als ideaalbeeld ziet hij gebieden waar voetgangers en fietsers alle ruimte hebben en zelden of nooit een auto tegenkomen, zoals het Vondelpark. Ook de toekomstige route vanuit de Jordaan die via het Foodcenter en langs

de noordzijde van het Erasmuspark en via het Gerbrandypark uiteindelijk naar de Osdorperpolder voert, moet zo'n autoluwe route worden. Fietsers hoeven dan niet meer door de drukke Jan van Galenstraat. In andere steden zie je deze ontwikkeling veel meer, bijvoorbeeld het populaire fietspad van Utrecht naar Nieuwegein, waar het fietsverkeer fors is toegenomen. Als hij parkeergarages voor auto's ver-

gelijkt met die voor fietsen, valt hem steeds op dat de toegang van auto-garages veel gebruiksvriendelijker is dan die van fietsgarages. Hij noemt als voorbeeld de fietsparkeergarage op het Oosterdokseiland, waar je buiten op straat uitkomt en niet in het conservatorium of de bibliotheek. (AMR)

Inmiddels is Wouter van Leiden naar Amsterdam Nieuw-West verhuisd. (red)

Lezers schrijven

De vorige OEK viel niet bij alle lezers in goed aarde. Hieronder de reacties, waarvoor dank.

OBA (2x)

Beste AMR, Anne-Mariken, Ik heb me geërgerd aan de humbug van de OBA-fietskelder-prijsvraag en nu erger ik me ook aan jouw verslag daarover. Er is bij de aanleg van de OBA en de stalling een cruciale fout gemaakt: geen directe verbinding. Was die er geweest dan had het probleem nooit gespeeld. In plaats van dat te erkennen, en er al op te anticiperen ('Sorry, stomme fout, maar daar kunnen we nu niks meer aan doen'), schrijft men doodleuk een prijsvraag uit waar, nogal logisch, 30 mensen met de oplossing komen om een directe verbinding te maken. Die mensen hadden allemaal de eerste prijs moeten krijgen ('Sorry, maar we gaan jullie briljante en nogal voor de hand liggende idee niet uitvoeren'). Nu jouw stukje. Dat fietst over het hele probleem heen door in de volgende zin over een fietsendiefstalgedoogzone te beginnen. Dat is geen goede journalistiek.

Frans van Galen

.....

Meestal lees ik met veel genoegen de OEK. In het laatste nummer struikelde ik over jullie kritiekloze stuk

over de "ontwikkelingen" rond de fietsenstalling bij de OBA. Ik heb als in de buurt wonende en regelmatig gebruiker van de OBA van het begin af aan geërgerd aan het foute ontwerp van die stalling. De prijsvraag gaf die ergernis nog een extra impuls. Uiteraard heb ik mijn oplossing (doorgang maken naar de kelder) ingezonden, evenals een aantal anderen. Die zat natuurlijk niet bij de winnaars. Dat kwam de organisatoren waarschijnlijk slecht uit.

Valk Beekman

.....

Wel of niet paaltjes

Jullie oproep in de OEK van oktober 2014 om nog meer paaltjes te verwijderen vind ik niet verstandig. Weghalen van paaltjes geeft automobilisten de kans om de hoofdfietsroutes als sluiproute te gebruiken, en die kans pakken ze. Ik zie dat vanaf mijn balkon regelmatig op de hoofdroute Schinkel-Amstel. Auto's op een fietsroute zijn gevaarlijk en maken het fietsen onaantrekkelijk.

Als iemand die paaltjes niet ziet, zelfs nu ze duidelijk rood-wit zijn met witte aanrijstroken, dan is zo iemand niet geschikt om te fietsen. Als je alle paaltjes weghaalt, rijdt hij of zij wel tegen een stoep of tegen een andere fietser aan.

Kunnen jullie dit op de site zetten, of



in de volgende OEK?

Martijn Katan

Reactie: De Fietsersbond blijft tegen paaltjes die onveilig zijn voor fietsers, ook als ze dienen om autosluiproutes te blokkeren. In het voorbeeld op de achterkant hadden de gevaarlijke (niet zo) paaltjes beter gemarkeerd kunnen worden als ze wat verder van de kruising waren geplaatst.

.....

ANWB

Graag wil ik een reactie geven op het artikel "Wat moeten we met de ANWB" van Fred Redemeijer in OEK 94 - oktober 2014.

Om te beginnen zou ik nooit lid zijn geworden van de Fietsersbond als het een anti-auto club zou zijn. Ik hecht belang aan een vereniging die opkomt voor de belangen van fietsers, zonder anti gevoelens voor andere verkeersdeelnemers. Dat is niet realistisch en niet nodig. Ik juich de wegenwacht service van de ANWB zeer toe. Het is een extra dienstverlening voor fietsers en het is goed dat de Fietsersbond de advertentie plaatst.

Jan Witteveen

DE FIETS VAN...

Marre van Dantzig (Bombay 1953) is mede-eigenaresse van misschien wel de leukste boekhandel in Amsterdam: Evenaar, gelegen op de hoek Singel / Oude Spiegelstraat en gespecialiseerd in reisverhalen en 'literatuur van ver.' Met *Zolang niet alles is verteld* debuteerde ze als schrijver.

MERK

Er staan de namen Pointer en Horizon op. Ik heb 'm ongeveer tien jaar geleden nieuw gekocht. In de garage van mijn nichtje staat zijn voorganger, een Motobecane fiets waarop ik vijftien jaar lang door de stad heb geseesd. Ik kan er nog steeds geen afstand van doen, teveel dierbare herinneringen. We zijn samen in Zwitserland, Frankrijk en op fietsvakantie in Indonesië geweest.

SLOT

Een vaste en een ketting. Toen dertig jaar geleden mijn fiets bleek gestolen, was ik enorm boos. Ik ben toen naar het gevonden-fietsendepot van de politie gegaan en heb me via een smoes en dus onrechtmatig een vervangend exemplaar toegeëigend. Nu zou ik dat niet meer durven.

STALLING

Binnen, in het portaal van onze woonboot. Vanwege de logge fietstassen is het wel een gedoe om 'm aan en van boord te krijgen, maar die heb ik nu eenmaal nodig om onze boeken naar lezingen te vervoeren.

FIETSKNELPUNT

De Paleisstraat! Te smal, te druk en dus levensgevaarlijk voor fietsers en voetgangers. En die verkeerslichten staan slecht op elkaar afgesteld, zoals ook bij de Filmacademie. Ik heb echt het idee dat ik daar soms wel tien minuten voor rood sta te wachten.

FIETSCOACHES

Goed initiatief! Ze doen hun werk geruisloos. Mensen smijten minder vaak hun fiets of brommer tegen onze etalageruiten, dat valt de laatste tijd echt op.

FIETSRMANTIEK

Mijn man Bert beleende jaren geleden, onze liefde was nog pril, uit geldgebrek zijn 'RIH fiets' regelmatig bij de bank van lening om mij met de trein in Frankrijk, waar ik toen woonde, op te kunnen zoeken. Uiteraard spraken we af in Parijs. Hij rijdt overigens nog steeds op die fiets.

DE 9 STRAATJES

Volgend jaar zitten we hier met Evenaar alweer vijftientig jaar. Die verzamelaar is overigens vijftien jaar geleden door de winkeliers bedacht, als tegenhanger van de Jordaan. En met succes, want het is nu, vooral op zaterdag en zondag, het drukste winkelgebied van Amsterdam.

"WAT EEN MOOIE COLLECTIE"

Nog steeds zijn er mensen verrast over de ruime keuze. We lezen zelf veel, spitten de boekenblijlagen door en krijgen tips van vaste klanten. We verkopen ook gidsen, maar onze passie geldt reisverhalen en literatuur uit verre landen.

DE FIETSREREPUBLIEK

Het boek van Pete Jordan verkoopt goed, ook onder toeristen. Voor hen is de fiets echt het symbool van Amsterdam. Vandaar ons bij-assortiment aan miniatuurfietsen. Soms staan toeristen al voor openingstijd bij de deur te wachten om nog snel een fietsje als aandenken te kopen, voordat ze vertrekken naar Schiphol.



E-BOOKS

Wij verkopen ze niet. Ik beschouw het als een verarming als boeken en foto's alleen nog maar virtueel te raadplegen zijn. In een huiskamer horen boeken. Een boekenkast is een herinneringskast.

E-BIKES

Heb ik ook niets mee, maar wellicht denk ik daar over tien jaar noodgedwongen anders over.

"ONTROERENDE ODE"

Dat schreef Geert Mak over *Zolang niet alles is verteld*. Toen mijn vader alzheimer kreeg en het geheugen hem in de steek begon te laten, ben ik op zoek gegaan naar zijn verhalen. Over zijn vlucht tijdens de oorlog, zijn jaren in het verre oosten en zijn tijd bij het Concertgebouworkest. Boeken lezen, verkopen en nu ook zelf schrijven is voor mij onlosmakelijk met elkaar verbonden.

VEERTIG JAAR FIETSRERSBOND

Ik had natuurlijk, net als mijn zusje, al lang lid moeten zijn en ga dat nu meteen worden. Gefeliciteerd!

foto/tekst Marcel van Kempen

Fietshulpposten

Amsterdam kent meer dan 200 fietszaken waar fietsers hun fiets kunnen laten maken. Maar in sommige buitengebieden – Noord, Nieuw-West, Zuidoost – zijn ze dun gezaaid en dan ook nog eens vaak op flinke afstand. Een gat in de markt, dachten enkele onofficiële fietsmakers, en ze sprongen erin. Zij werken vanuit garageboxen, opslagplaatsen, voortuinen en zelfs huiskamers.

En ook al zijn de fietsen die sommige van die clandestiene fietsmakers te koop aanbieden misschien van verdachte herkomst, toch zullen hun – vaak met de hand geschreven – reclameborden door iemand wiens band het plotseling begeben heeft, blij verwelkomd worden.

foto's/tekst Pete Jordan



Eerste Jacob van Campenstraat

Parlevinkepad





Buikslotermeer

Meeuwenlaan



Kraandrijverstraat



Mijn fiets en ik

Achttien jaar heeft Joke Kruijmel haar oude fiets gehad, en hij was al tweedehands toen ze hem kreeg. “Mijn broer heeft meteen een plaatje in het frame gelast met mijn toenmalige adres en telefoonnummer. Niemand heeft ooit een poging gedaan om hem te stelen. Daarvoor heb ik 6, 7 fietsen gehad, die zijn allemaal gestolen, maar deze niet.” Dat plaatje, dat had haar broer zelf bedacht. “Ik heb een erg handige broer.”

Joke woont in Oost en werkte in Geuzenveld, waardoor ze elke dag een flink stuk fietste. Twee jaar geleden raakte ze arbeidsongeschikt, waardoor ze nu minder fietst. Op een gegeven moment merkte ze dat het fietsen moeizamer ging. “Ik begon me af te vragen, ga ik nou achteruit qua conditie? Het

costte me moeite om over bruggetjes heen te fietsen of om op gang te komen tegen de wind in. Ik ging me zorgen maken en ben als een gek aan het trainen geslagen, maar het werd maar niet beter.”

Laatst haalde haar vriendin Floor haar over om toch weer eens een tochtje op de fiets te maken. Joke fietste een stukje op Floor’s fiets. “Het ging als een zonnetje! Het lag allemaal aan mijn fiets, hij was aan het eind van z’n leven. Het is ontzettend fijn om weer normaal te kunnen fietsen.”



Joke Kruijmel en haar beide fietsen

De oude fiets gaat binnenkort naar de schroot. Inmiddels heeft Joke een nieuwe tweedehandse fiets en haar broer heeft er weer een plaatje in gelast met haar nieuwe adres. (DK)

*Heeft u zelf ook een mooi fietsverhaal?
Ga dan naar www.dirkmjk.nl/mijn-fiets
(of stuur hem naar
oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl)*

Vaart eruit

Een ‘stoplicht’ haalt de vaart uit de reis, maar met de aftellende verkeerslichten gaat de vaart door in je hoofd. Dit schreef Esther Gerritsen, vaste columnist van de VPRO gids, een tijdje geleden. Ik vond het mooi verwoord. Zij vindt het jammer dat deze tellers in het straatbeeld zijn gekomen omdat zij houdt van de onderbroken vaart. Haar stukje zette mij aan het denken. Dit komt omdat ik er juist slecht tegen kan om mijn vaart te moeten onderbreken. Of ik nou haast heb of niet, dat maakt eigenlijk niks uit. Zo’n aftellend verkeerslicht maakt het wachten een stuk draaglijker, omdat je ziet hoe lang het nog duurt. Bovendien zie ik het als een sport om precies op het moment dat het licht op groen springt de straat over te steken, allemaal tegelijk in de pedalen, een ‘klaar voor de start, af moment.’ Het is net zo iets als op tijd komen: ik hou er van om ergens aan te bellen als de wijzers

precies op de afgesproken tijd staan.

Nu zijn er ook veel mensen die net wat eerder beginnen met oversteken. Ongeduld. Ik wil graag zien waarom ik wacht. Controledrang. Daarom houd ik de verkeersstromen in de gaten en weet ik op den duur wie wanneer aan de beurt is, maar ik weet ook, als je groen hebt bij een bepaald verkeerslicht, dat er vaak toch nog twee auto’s door rood rijden. Of, paradoxaal genoeg, dat je bij bepaalde kruisingen juist door rood moet rijden omdat er op dat moment géén verkeer aan komt. Daarom vind ik verkeerslichten niet altijd veilig.

Hier kom ik bij mijn stokpaardje. Waarom niet overal rotondes waar dit mogelijk is?

Ik weet niet precies of er ruimte genoeg voor is, in de stad. Ik weet wel



dat ik erg hou van de rotonde op het Hugo de Grootplein in Westerpark met in het midden een bloembed en tram 3 die het bed doorklieft. Elke keer als ik daar kom, denk ik: Dit is een schitterend voorbeeld van hoe het zou moeten zijn. Nooit meer ‘voor niks’ dom naar zo’n stoplicht staan staren. Op een rotonde kun je zelf zien wat er gebeurt. Je kunt veel makkelijker oogcontact maken met andere bestuurders. Als je dat doet, weet je in ieder geval zeker dat de persoon je gezien heeft. Als fietser voel ik een soort gedrevenheid. Ik wil zelf inschatten of ik door kan rijden of toch beter even kan wachten. Ik wil graag dat alle verkeersstromen kunnen doorstromen. Als je geen barrières inbouwt waar

door voertuigen zich noodgedwongen moeten ophopen, dan zal er vanzelf meer ruimte en tolerantie ontstaan. (FF)

Minder rood

Veel moeten stoppen voor verkeerslichten vinden fietsers niet leuk. Het kost tijd, extra energie en bovendien is de plek waar je moet stilstaan meestal geen plek waar je graag wil zijn. Hoe krijgen we voor elkaar dat we meer kunnen doorrijden?

In Amsterdam zijn vrijliggende (solitaire) fietsroutes een uitzondering. In nieuwe wijken vallen fietsroutes vaak samen met auto-, tram- en busroutes – zoals in IJburg, de Aker of de Zuidas. Op deze fietsroutes zorgen de kruisingen voor de meeste vertraging. Ongelijkvloerse kruisingen, vooral die met helling-vrije fietstunnels, zorgen voor snelle fietsroutes. Een sterk punt in de voormalige Bijlmer, waar je voorheen ongehinderd kon doorfietsen. Die gebiedsinrichting raakte echter uit de mode en wordt nu vervangen door verlaagde dreven en grillige fietsroutes die deels door woonstraten voeren. Ook elders – bijv. in de Zuidas – dreigt sloop van bestaande (fiets) tunnels, waarbij men meer fietshinder en onveiligheid op de koop toe neemt. (Mini)rotondes kunnen voor veilige, snelle doorstroming zorgen. Maar in



de grote steden blijken minirotondes veel minder geliefd dan in kleinere steden. Zo kent Buitenveldert geen enkele (mini)rotonde, terwijl het daar genoeg ruimte voor biedt. Wel is er een slecht ingericht, onnodig ruim verkeersplein aan het einde van de Europaboulevard. Hier zou men een voorbeeld kunnen nemen aan Amstelveen, waar in korte tijd een aantal rotondes zijn aangelegd.

Drukke kruisingen

Drukke fietskruisingen zijn meestal kruisingen met verkeerslichten. Rijden daar ook trams en/of bussen (en dat is vaak het geval), dan zorgen die trams en bussen – doordat ze voor zichzelf groen licht kunnen afdwingen – bij drukke lijnen al gauw voor verdubbeling van de duur van het op rood staan van de lichten voor fietsers (de zgn. fietsroodtijd). De daarop volgende groentijd kan dan weer gemakkelijk te kort worden voor al de verza-

melde fietsers, met als gevolg dat men het alweer op rood springende licht negeert. Gevaarlijk, en het wordt de fietser ook nog nagedragen.

Roodlichttijden oplopend tot ver boven de 100 seconden is het gevolg. En dat staat haaks op een beleid waarbij gekozen is voor voetgangers en fietsers. Het is ook nog onnodig, omdat voldoende doorstroming van tram en bus kan worden bereikt met een fietsroodlicht-wachttijd van maximaal 60 seconden, aangevuld met een voldoende lange fietsgroentijd.

Kleinere kruisingen

Amsterdamse kruisingen vallen nogal eens groot uit en kennen niet zelden een ingewikkelde verkeerslichtenregeling. Dat is jammer, want een kleine kruising met een eenvoudige lichtregeling geeft maar weinig hinder. Bij die regeling volstaan namelijk korte roodlichttijden en dus een geringe fietswachttijd. Bovendien kan die

Stellingen

In een bijeenkomst van de Knelpuntengroep in januari werden 7 stellingen over kruisingen besproken. Vooral de laatste twee leidden tot discussie.

1. Voorkom zo mogelijk kruisingen met verkeerslichten. Maak kruisingen liever ongelijkvloers. Voorkeur hebben: 1) fietstunnels, 2) rotondes, 3) oversteek zonder verkeerslichten met één rijstrook/richting + een middenheuvel + verkeersdrempels.
2. Beperk de omvang van een kruising met verkeerslichten. Kies voor een simpele afstelling met tegelijk

groen voor tegenover liggende wegen, zonder afzonderlijk geregelde afslagen.

3. Fietsers krijgen standaard groen als de tram dat krijgt. Heeft het openbaar vervoer prioriteit, beperk dan de fietswachttijden met een scherpe maximale rood-tijd voor kruisende fietsers.
4. Beperk de gemiddelde roodlichttijd tot maximaal 20 seconden. Sta alleen in uitzonderlijke omstandigheden (tijdelijk) een gering aantal – minder dan 10% – afwijkingen toe, goed gemotiveerd.
5. Verklein de kans op wachten voor rood licht door al ruim van tevoren

aan te geven hoe hard je moet fietsen om groen te halen. En breid het aantal groene golven uit. Maak dat verplicht op het plusnet fiets.

6. OV krijgt geen prioriteit van november tot april (in die periode is de verleiding om op te houden met fietsen – vanwege de hinder door voorrang van het OV – het grootst.)
7. OV krijgt geen prioriteit tijdens de spits en sowieso niet op het plusnet Fiets en Comfortnet OV.

Hebt u een mening over deze stellingen? Laat hem ons weten:
oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

worden verkort door het instellen van vier richtingen tegelijk fietsgroen, ook al reistijdbesparend dus.

Hoe anders gaat het met auto's. Op kruisingen kennen die namelijk vaak meerdere rijbanen naast elkaar om meer auto's in een keer de kruising over te krijgen. Ook kennen ze vaak afzonderlijk groen voor afslaand verkeer met als gevolg langere wachttijden voor voetgangers en fietsers. De keuze voor afzonderlijke auto-afslagvakken wordt een enkele keer (zoals bij de JP Heijestraat–Overtoom) in-

gegeven door verkeersveiligheid: men wil afslaande auto's niet in conflict brengen met rechtdoor gaande fietsers of voetgangers. Maar meestal wil men meer auto's kunnen verwerken: rechtdoor gaand verkeer niet laten wachten achter afslaand verkeer dat moet wachten op rechtdoor gaande fietsers of voetgangers. Zulke kruisingen leiden vaak tot fors oplopende fietswachttijden. Soms helpen afzonderlijke fietslichten om de wachttijden te verkleinen, maar meestal zorgen die juist voor nog langere wachttijden.

In het gemeentelijke Meerjarenplan Fiets 2012-2016 staat: "De gemiddelde snelheid van fietsers is sterk afhankelijk van de afstelling van de verkeerslichten op de route. Het verkorten van de wachttijd en het verlengen van de groentijd dragen bij tot een betere doorstroming" De tussenrapportage van dit meerjarenplan toont bij dit punt geen vorderingen. Dat komt mede door een gebrek aan bereidheid om echt voor de voetgangers en fietsers te kiezen. (RH)

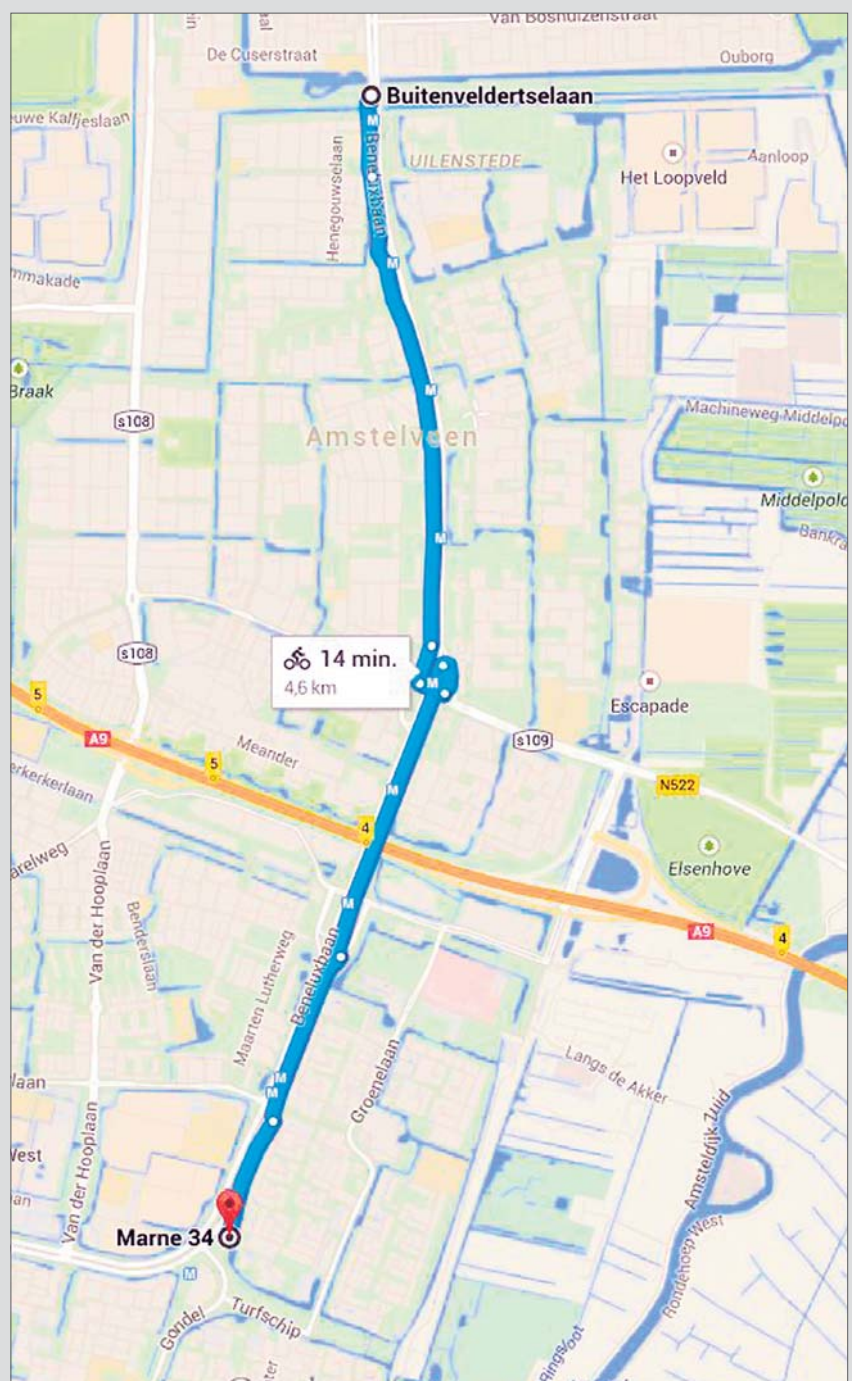
Kansen voor fietsers

Het vernieuwingsplan voor de Amstelveenvlijn (tram) wil drie nu nog gelijkvloerse kruisingen ongelijkvloers maken. Met deze kostbare ingreep ontstaat een lange ongelijkvloerse weg tussen het punt waar de Amstelveenvlijn afbuigt van de Beneluxbaan (Gondel) en de gemeentegrens bij de Kalfjeslaan. Deze route biedt de mogelijkheid van een nonstop snelfietsroute van zo'n 5 km (rechts).

Langs de Beneluxbaan liggen nu aan beide zijde fietspaden, maar die kruisen de op- en afritten voor de auto. De vormgeving van die op- en afritten is vaak zodanig dat de auto die met een hoge snelheid kan nemen. Ongelukken tussen fietsers en auto's komen daar dan ook van tijd tot tijd voor en door de hoge autosnelheid kunnen de gevolgen ernstig zijn.

Als de Beneluxbaan over een lang stuk geheel ongelijkvloers wordt, is een fietspad in het midden naast de trambaan veel veiliger. Zo'n fietspad kan gemakkelijk als 2-richting fietspad worden uitgevoerd door het ontbreken van kruisingen met autoverkeer. Bovendien vergt het minder ruimte dan de beide huidige fietspaden. De op- en afritten voor de fiets bij de ongelijkvloerse kruisende wegen nemen ook weinig ruimte.

Bij Amstelveen centrum kent de Beneluxbaan een kruising met verkeerslichten naast een fietstunnel. Het fietspad naast de Amstelveenvlijn kan dus vanuit deze oversteek naar de gemeentegrens worden aangelegd voor het eerste deel van de fietsroute. De nieuwe route kan zo gemakkelijk in twee delen worden aangelegd. (RH)





Parkeerleed in de binnenstad

Op een maandag fietsen mijn vriendin en ik door de binnenstad. We zijn op weg naar de Hema op de Nieuwendijk om daar te ontbijten. Op het pleintje bij de Beurs van Berlage willen we onze fietsen in de bewaakte stalling zetten, maar tot mijn verbazing blijkt die verdwenen. Nog erger is dat er geen fietsnietjes en rekken meer staan. We fietsen verder over het Damrak richting Centraal Station en zien dat ook daar alle fietsnietjes en rekken zijn weggehaald. Een machteloze woede maakt zich van mij meester. Waar kan ik mijn fiets veilig parkeren? Nergens dus!

Dan fietsen we maar richting de openbare bibliotheek omdat ik weet dat daar wel nietjes staan. Nog wel, denk ik zuur.

“Is de binnenstad wel bestemd voor fietsers?” vraag ik me hardop af.

“Nee, natuurlijk niet! Het centrum is voor de toeristen want die brengen geld in de lade”, zegt mijn vriendin. “En al die fietsen, dat staat zo slordig. Geen goed visitekaartje voor de stad, dus...”. Ze trekt er een sip gezicht bij. “Zo vind ik er niks meer aan hier”, zeg ik en schop tegen een leeg blikje cola. “Het is niet het probleem van de stad dat wij onze fiets niet meer veilig kwijt kunnen. En als je hem zomaar ergens neerzet, haalt de handhaving hem meteen weg.”

Eigen verantwoordelijkheid!

Tja, stal je fiets op een verantwoorde manier zodat anderen er geen hinder van ondervinden. Terecht natuurlijk, maar hoe kun je een fiets op een ver-

antwoorde manier stallen als er geen goede stallingsmogelijkheden meer worden aangeboden? De parkeervakken die ze hebben aangewezen voor de fietsen veroorzaken juist meer ellende. Het is me de laatste tijd opgevallen dat omgevallen fietsen half op het fietspad belanden. Dat staat pas rommelig en is ook nog eens gevaarlijk. En dan worden ze terecht weggehaald, maar wat wil de gemeente nou uiteindelijk? Een spookstad zonder fietsen?

Als kind had ik wel een oplossing: toen ik voor het eerst achter een computer zat, vond ik het meteen handig dat je een programma waarmee je bezig was kon verkleinen. Je zag hem alleen nog in de taakbalk staan en kon tegelijkertijd gewoon met een ander programma werken. Ik fantaseerde

over een wereld waarin het mogelijk was om spullen te verkleinen, zodat ze niet in de weg zouden staan. Wat zou dat handig zijn als je dit ook met je fiets kon doen. Je fiets verkleinen tot een kidneyboon die zomaar in je broekzak past. Je fiets altijd bij je en niemand tot last.

Zou dit ooit werkelijkheid worden? Nee, vast niet. We moeten dit ook eigenlijk niet willen. Amsterdam is nou eenmaal een fietsstad en daar kunnen we trots op zijn. (FF)





Parkeerleed rond CS

Over Fietsparkeerleed gesproken, Rob Houtepen schreef ons:

Op 18 november kwam ik rond het middaguur per fiets op het Stationseiland aan om de trein naar Maastricht te nemen. Omdat ik daar vanwege mijn werk gemiddeld eens per week ook moet overnachten zoek ik voor de zekerheid een overdekte parkeerplek. Normaliter in de rekken onder de westelijke spoortunnel tussen het Stationseiland en de De Ruyterkade. Die waren allemaal vol en toen deed ik wat ik in dergelijke gevallen al jaren doe en ik niet alleen: mijn fiets vastketenen aan de leuning die 'taxistraat' en fietspad scheidt, nog net onder de overdekking en in het deel waar aan de kant van het fietspad een zich verbredende stoep bevindt. Daar waren op dat moment al twee andere fietsen aan vast gemaakt en de mijne kon

daar nog net (zonder dubbel parkeren) achter. Dat stukje stoep is geen onderdeel van een doorgaande looproute, er komen überhaupt op die plek eigenlijk alleen taxi's (langs) en fietsparkeerders en in de jaren dat ik in noodgevallen mijn fiets op die plek heb gezet heb ik nog nooit gezien dat het daar een rommeltje was. Toen ik naar de ingang van het station aan de voorkant liep zag ik de fietsknipploeg in actie en het is geen seconde bij mij opgekomen dat mijn keurig en achteraf geparkeerde fiets het slachtoffer zou worden van die actie.

Ik zal straks in het havengebied mijn fiets gaan ophalen en vraag niet om vergoeding, maar ik protesteer dus tegen deze actie. Het stadsdeel wil terecht fietschaos op het Stationseiland verhinderen en heeft daarvoor strenge regels nodig. Maar het doel van die regels is om zo veel mogelijk fietsen netjes geparkeerd te krijgen en zo lang er acute schaarste aan fietsparkeerplekken is moet er vanuit dat doel een redelijk gedoogbeleid zijn. Op de door mij geschets- te plek is terecht kennelijk altijd gedoogd en daar is dan blijkbaar nu een einde aan gekomen. Als dat al

De Fietsersbond is tegen het verwijderen van fietsenrekken in de binnenstad. Ze is niet tegen een strenger verwijderbeleid. Maar haal dan eerst gevaarlijk geparkeerde fietsen weg (bijv. voor een nooduitgang, in de looplijn of op een blindenlijn). Richt je vervolgens op fietsen die langer in een rek staan dan is toegestaan (moet op een bord staan!). Daarna komen – als er een verbod geldt – fietsen buiten de rekken aan de beurt, MITS er in de rekken voldoende plek is. Maak in die gevallen officieel plek door bijv. hekken als fietsparkeerverzorging aan te geven (als een soort fietsvak).

redelijk zou zijn, dan zouden een tijd lang eerst waarschuwingsstickers op de daar geparkeerde fietsen moeten worden geplakt. Of er zou een tijdelijk bord moeten worden neergezet met een waarschuwing, zoals ook elders op het Stationseiland herhaaldelijk is gebeurd.

Nu was volgens mij dus sprake van onredelijke en willekeurige handhaving van de regels. Mijn tip is dat het handhavingsbeleid prioriteit geeft aan 'ASO-fietsen' die twee parkeerplekken in beslag nemen en aan 'vechtparkeerfietsen' die als derde fiets worden gefrommeld op een plek in het rek waar slechts plaats is voor twee. Beide fenomenen komen vaak voor.





foto Frits Lemaire 1958 | © Beeldbank Amsterdam

Fietsdiefstal



“Wat geweldig dat de politie toen al en op zo een creatieve manier aan diefstalpreventie deed”, is de eerste reactie van Theo Vaal op de in 1958 door Frits Lemaire genomen foto. “Een vroeg voorbeeld van publiek-private samenwerking, het is immers een etalage van de Bijenkorf.” Vaal, hoofdinspecteur nationale politie, eenheid Amsterdam, is projectcoördinator voertuigcriminaliteit en geldt binnen het Amsterdamse Korps als specialist inzake de aanpak fietsdiefstal. Hij was in 2003 samen met de toenmalige voorzitter van de Fietsersbond ondertekenaar van een ‘uitdaging’ in het kader van het offensief ‘houd de dief.’ De ambitieuze doelstelling: het verminderen van het aantal fietsdiefstallen in Amsterdam met minimaal 25 procent binnen drie jaar. “Fietsdiefstal schaarde wij toen onder de noemer prioritair delict. Er was sprake van normvervaging. Een fiets stelen of helen moest bijna kunnen, leek het. Slecht voor het imago van Amsterdam, ook in het buitenland. Amsterdammers durfden geen nieuwe fiets te kopen, bleven op verkeersgevaarlijke fietsen

rondrijden en fietsten minder. Het fietsenpark bestond uit barrels en smaken verschillen – ik vond dat geen fijn gezicht.”

Theo Vaal weet niet of de doelstelling in 2006 is gehaald, want inzicht in precieze diefstalcijfers ontbreekt al jaren. Wel kenmerkt hij die periode als de glorieperiode: “Wat vooral goed werkte was de integrale aanpak, een hechte samenwerking tussen gemeente Amsterdam, justitie, politie en de rijwielbranche. Er zijn toen maatregelen genomen waar we nu nog profijt van hebben, zoals de oprichting van de AFAC (thans Fietsdepot) en het hernieuwd instellen van en controle op een doorloopregister om de handel in gestolen fietsen tegen te gaan.” Deze maatregelen werden ondersteund door de reclamecampagne ‘Geef fietsendieven geen kans’, bedacht door bureau KesselsKramer. De slogan refereerde vooral aan de eigen verantwoordelijkheid van de fietser, iets wat Vaal ook nu nog niet genoeg kan benadrukken. “Maak het de dief zo moeilijk mogelijk. Gebruik minimaal

twee ‘ART’ gecertificeerde sloten en zet de fiets vast aan een fietsenrek of nietje. En stal bij voorkeur binnen.”

Het aantal aangiftes ligt de laatste drie jaar op gemiddeld 9.000 stuks; het werkelijke aantal diefstallen is een veelvoud hiervan, want de aangiftebereidheid is nog steeds laag. Vaal: “Doe aangifte, bij voorkeur digitaal via politie.nl (>aangifte) en check een tweedehands fiets voor aankoop altijd eerst via rdw.nl (>fiets) Wij lachen overigens - zoals u stelt - echt geen slachtoffers uit als ze dit op het bureau komen doen.” En ook: “Laat je fiets graveren en vul een registratiekaart in, het vergemakkelijkt de opsporing en eventuele terugbezorging bij de rechtmatige eigenaar. Dat wisten onze collega’s in de jaren vijftig blijkbaar ook al.”

De prioritaire delicten zijn nu straatroven, overvallen en woninginbraken, dus spreekt Vaal van een ‘waakvlamniveau’ als het om fietsdiefstal gaat. En de lokfietsen dan? “Ik kan natuurlijk niet zeggen hoeveel het er zijn, ga maar uit van enkele tientallen, voorzien van de nieuwste technologische snufjes, zoals GPS. Natuurlijk pak-



Anti-fietsdiefstalactie uit 2003 | foto Kees Stoffels

ken we regelmatig een fietsendief op, maar onze focus is er niet op gericht. We proberen veel meer een bepaald circuit in kaart te brengen, grenzend aan de wat zwaardere criminaliteit.” Fietsdiefstal heeft op dit moment geen prioriteit meer en dus neemt hij het recente bericht dat de Fietzersbond een groei in het aantal fietsdiefstallen vreest, nu minister voor wonen Stef Blok af wil van de bouwweisen rond

in de ‘glorietijd’ overigens zeer prettig samenwerken was. Voor de politie, “de oren en ogen van de maatschappij”, ziet hij meer een signalerende en adviserende rol weggelegd, en hij neemt alvast een voorschot: “Er zou geen fiets de fabriek meer uit mogen komen zonder een trapasslot. De Fietzersbond zou zich sterk moeten maken om dergelijke innovaties in productie te krijgen.” De gemeente Amsterdam laat via een woordvoerder weten dat er eerst onderzoek moet plaatsvinden wat de plannen van minister Blok

fietsenbergingen bij studenten- en zorgcomplexen, voor kennisgeving aan.

Voor beleid op het gebied van preventie verwijst Vaal naar de gemeente Amsterdam, waarmee het

voor Amsterdam betekenen. En over de gemeentelijke rol inzake fietsdiefstalpreventie: “Wij stellen bewaakte fietsstallingen beschikbaar, waarvan fietsers de eerste 24 uur gratis gebruik kunnen maken. Daarnaast gaat elke woensdag het graveerteam in een ander stadsdeel op pad om gratis fietsen te graven. Door de fiets te graven, wordt het voor helers moeilijker gemaakt om fietsen illegaal door te verkopen.”

En waarom worden de nietjes om de fiets veilig aan vast te zetten her en der verwijderd? “Dat is een beslissing van de stadsdelen zelf. Dit kan diverse redenen hebben, bijvoorbeeld door herinrichting van de openbare ruimte. Voor kort parkeren worden steeds vaker fietsvakken aangelegd, die maken dat fietsers hun fiets netter parkeren en meestal ook niet lang.”

Die waaivakken, zoals ze in de volksmond al heten, blijken ook niet alles, maar gelukkig staan er ook her en der nog echte bomen in de stad.

Marcel van Kempen

‘Autorijden dehumaniseert de samenleving’

Volgens onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving kunnen we het buitenlandse kenniswerkers vooral naar de zin maken door ze een gevarieerd en betaalbaar woonmilieu te bieden. Als het om creatieven gaat bij voorkeur in de buurt van een stadscentrum, vooral dat van Amsterdam. Helaas hebben de onderzoekers daarnaast alleen gevraagd hoe belangrijk ze de beschikbaarheid van auto- en OV-voorzieningen vinden en niet naar de mogelijkheden om je per fiets te verplaatsen. Volgens ons een ernstig tekort, zoals moge blijken uit nevenstaand gesprek met Daniel Schechter.

Daniel Schechter (New York, 1957) kun je met recht een globetrotter noemen. Sinds vijf jaar woont hij in Amsterdam, de stad waar hij als jonge man in 1981 voor het eerst kwam. Toen was hij vooral onder de indruk van de hasj, maar dat maakte gaandeweg plaats voor de fiets. Schechter is vertaler Spaans-Engels en schrijft veel, vooral voor zichzelf, maar ook

artikelen. Jarenlang was hij verantwoordelijk voor het up-daten van zo’n veertien Lonely Planet gidsen.

We spreken af bij VondelCS. Het Vondelpark staat net als de rest van Nederland in deze late oktoberzon te gloeien, een ‘real Indian summer’. Voor ik nog maar een vraag kan stellen, begint hij zijn filosofie uiteen te zetten. Of ik weet wat ‘lip service’ is.

Natuurlijk weet ik dat: wij noemen dat lippendienst. Hij vindt dat er heel erg veel lippendienst wordt bewezen aan ‘going green’. En dan heeft hij het vooral over de Verenigde Staten (VS), waar de steden en het platteland allemaal zijn ingericht voor auto’s. Dit in tegenstelling tot New York, en tot Amsterdam. Want, zoals we allemaal weten: Amsterdam is geen Nederland, zoals New York evenmin de Verenigde Staten is. Hybride auto’s, dat is zo’n lippendienst, meent Schechter.

GEEN GEMORALISEER, WEL DUIDELIJK

Nee, hij wil beslist niet moraliseren. Maar in je leven maak je zelf keuzes, dus het is ‘to drive or not to drive’. In Spanje en Portugal waar hij woonde, les gaf en vertaalde, reed hij soms in een huurauto. Tien jaar lang woonde

hij in Mexico, waar je dezelfde trend zag als nu in sterk opkomende economieën als China en India: de VS als glinsterend en glitterend voorbeeld, met niet alleen grote steaks en shakes, maar ook drive-in bioscopen; en natuurlijk al het andere ook met de auto doen. Met miljoenen inwoners is dat de weg naar de ondergang. Ook in Oost-Europa zijn deze tendensen te zien. 'Autorijden dehumaniseert de samenleving', zegt Daniel Schechter dan ook stellig. Om dat te illustreren haalt hij een voorbeeld aan van toen hij in Austin (Texas) woonde. 'De helft van het niet-bebouwde gebied was parkeerterrein. Mensen zitten er hun halve leven in het verkeer. Onderweg naar iets, maar veelal in stilstand.' Hij zal niemand verbieden in een auto te stappen, want sommige ritten zijn echt noodzakelijk, maar vele niet. Hij haalt uit hetzelfde Texas een herinnering op. Liep door een supermarkt en raakte in gesprek met een andere klant die zei 'Wat goed dat je fietst, dat is goed voor het milieu.' Maar toen Schechter zei dat hij fietste omdat hij dat leuk vond, was ze verbaasd. Zijn reactie past niet in het plaatje van 'being environmentally-minded'.

ERVARINGEN

Mexico-City vond Schechter heel fietsonvriendelijk. Er was gelukkig

wel een 'critical mass', de regelmatige massale fietsdemonstraties die fiets-aanhangers organiseren: Bicitekas (van het Spaanse 'bicicleta' en 'Aztecas'). Net als in de VS heerste (en heerst) in Mexico het idee dat je wel gek moet zijn als je voor de fiets kiest. Daniel Schechter was 50 toen hij voor de fiets koos, voor het sociaal minst gewaardeerde vervoersmiddel. 'Liever je leven lang betalen aan een auto, waarvoor je nauwelijks benzinegeld hebt, dan je per fiets te vervoeren. Alles draait om status.' Bij zijn keus telde natuurlijk de ervaring van Nederland begin jaren '80. 'Dat iedereen er fietste, was voor mij als niet-Nederlander nauwelijks te begrijpen. Dat iedereen fietste was zo vanzelfsprekend, zo geïntegreerd in het gewone leven. Ze realiseren zich niet hoe speciaal hun fietscultuur is.'

WAAROM AMSTERDAM?

Die vanzelfsprekendheid is een van de redenen dat hij naar Amsterdam kwam. Het internationale karakter speelde mee, hij was zeker niet de enige die van buiten Amsterdam kwam. Geld en gezondheid speelden ook mee. Fietsen is goedkoper dan openbaar vervoer, en zeker dan auto rijden. Schechter is geen sportfanaat, maar als je toch van A naar B moet, dan neem je gewoon de fiets. 'In de VS



Daniel Schechter | foto AMR

gaat vrijwel iedereen met de auto naar de sportschool. Een raar idee, toch?' De esthetiek speelt ook mee; een omgeving met minder auto's en meer fietsen is immers aantrekkelijker. Als hij op 'ontdekkingstocht' door het land gaat, logeert hij bij particulieren, van Vrienden op de Fiets. Niet zonder trots meldt hij dat zijn ervaringen in het jubileumboekje staan, dat dit jaar verscheen. Hij en zijn fietsgezellen hebben nauwelijks door dat ze door steden als Eindhoven of Apeldoorn fietsen. 'Dat gaat zo vanzelf. Voor je het weet ben je de stad uit en in buitengebied.' Verrast is hij ook dat in Nederland alles op de fiets bereikbaar en toegankelijk is ('dat is in de VS wel



Een Amerikaanse applicatie (Human) houdt bij hoeveel energie je stopt in je gezondheid en conditie. En door die gegevens te verzamelen kan worden vastgesteld welke steden het actiefst zijn. U raadt het al Amsterdam staat bovenaan (en onderaan als het om autorijden gaat). Bron: cities.human.co/ranking.html

anders...'). Zeeland vindt hij fantastisch, de Bollenstreek, de Afsluitdijk moet nog genomen worden. Het aantrekkelijke vindt hij dat hij al fietsend het land leert kennen, de geschiedenis, mensen, de taal.

BEVALT NEDERLAND?

Als het aan Daniel Schechter ligt, woont hij over tien jaar nog in Amsterdam. Hoewel het weer in Spanje en Portugal echt aantrekkelijker is, is hij inmiddels wel gewend aan ons gematigder en wisselvallige klimaat. En het gedrag van de Amsterdammer? Dat duidt hij aan met 'smug' (zelfgenoegzaam), soms ook kortzichtig, wat bot en arrogant, zeker in winkels.

'But I like them!' haast hij zich eraan toe te voegen. Verbaasd is hij over de geringe belangstelling voor de eigen cultuur onder jonge autochtone Amsterdammers. 'Als ik vertel dat ik naar Deventer ben geweest, begrijpen ze niet dat je daar iets te zoeken hebt...'

Geen goede ervaringen had Schechter met het leren van de Nederlandse taal. Heel schools, rijtjes woorden, losse grammaticalessen, maar eigenlijk nergens werd de nieuwe taal aangeboden in een betekenisvolle context. Nu heeft hij een taalmaatje, met wie hij elke vrijdagmorgen doorbrengt en die echt les op maat geeft. Dat werkt veel beter, dan die eerdere instituten.

Nu heeft Schechter één fiets, een ste-

vige Batavus Best Breaks, een hybride type zonder versnelling. In eerdere woonplaatsen beschikte hij over meerdere exemplaren. Soms nam hij de fiets mee in de trein en fietste dan terug, naar Maastricht bijvoorbeeld. Of naar Groningen en van daar uit via Schiermonnikoog weer terug naar Groningen. Na een tocht naar IJburg, over de Nesciobrug, sluit hij een van zijn blogs (netherlandsbikeways.blogspot.com) af met: 'Bike traffic is the opposite of car traffic, as it seems to encourage an atmosphere of joy and camaraderie, as opposed to one of bottled rage.'

tekst/foto AMR

Vorstelijk stallen bij de Hallen

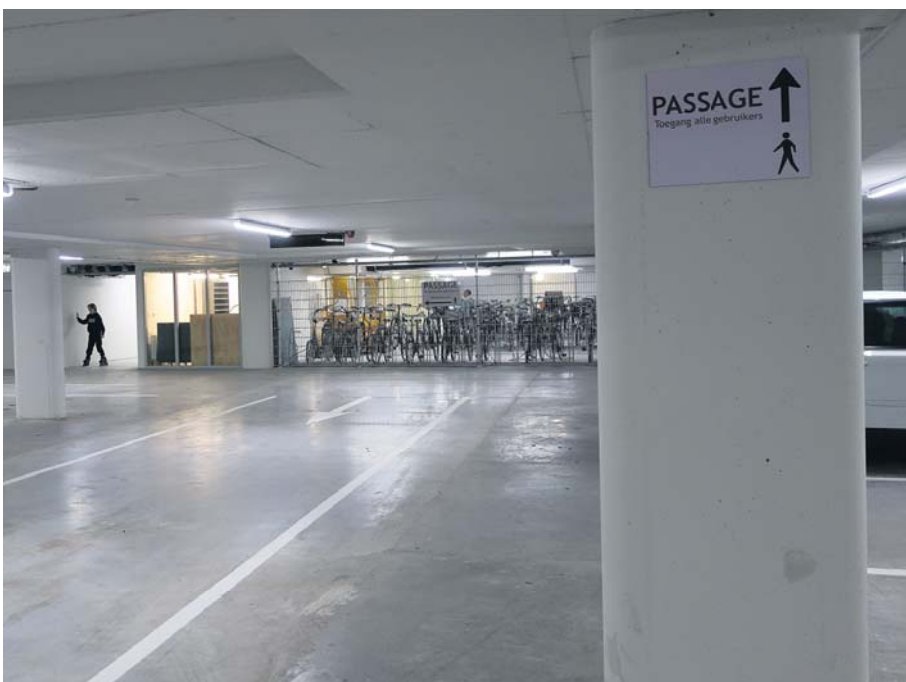
De oude tramremise De Hallen tussen Kinkerstraat en Bellamyplein is een nieuwe hotspot in de stad. Met een bioscoop (Filmhallen met 9 zalen), een culinaire 'foodcourt' (Foodhallen), een bibliotheek met leescafé, een tv-studio (Hallenstudios) en nog meer leuks. De prachtig door André van Stigt cs gerenoveerde Hallen zijn een groot succes, en natuurlijk komt een groot deel van de vele bezoekers

op de fiets. Daar is aan gedacht met een prima fietsenstalling, die nu in het weekend al te klein lijkt. Er komen 200 plekken bij, zegt het stadsdeel, maar of dat voldoende is voor alle fietsen die nu op straat worden gestald, is de vraag.

Om bij de stalling te komen is ook nog een uitdaging. De ingang zit in de centrale hal en is voorlopig alleen vanaf de Kinkerstraat, via de

Tollenstraat, te bereiken. Vanuit alle andere richtingen (westelijk deel van Centrum en West) moet je flink omrijden. De Bilderdijkkade en de Ten Katestraat zijn allebei fors om en nu (nog) afgesloten door respectievelijk de nieuwbouw naast de Hallen en – overdag – de Ten Katemarkt. Fietsers uit het westen kunnen hun karretje wel rond het Bellamyplein stallen, en dan via de westelijke ingang via de Foodhallen, naar binnen. Maar als ze later op de avond weer naar huis willen, hebben ze een probleem. Die westelijke toegang is dan gesloten, en om bij hun fiets op het Bellamyplein te komen is het een stuk lopen. Pas als de nieuwbouw klaar is, zal er een passage zijn van Bellamyplein naar de Tollensstraat, maar dat duurt nog minstens een jaar.

Niet gek dus dat de onderzoekende fietser uit het westen op ontdekkings-tocht gaat, en het eens via de ingang van de autoPgarage aan het Bellamyplein probeert. Aan het eind van die garage zit namelijk de fietsenstalling en daar kun je zo in. De vorstelijk brede hellingbaan omlaag en de gele slagboom zijn goed te doen en dan fiets je recht naar de fietsenstalling. Ideaal! Met zo'n entree wil iedereen wel in de stalling.



Terwijl autoparkeerders er naar de Hallen mogen lopen, mogen fietsers deze toegang niet gebruiken

Maar dit glorieuze stallen duurt niet lang. Na een paar weken zit er een toezichthouder die fietsers tegenhoudt. Het is te gevaarlijk en er zijn zelfs al ongelukken gebeurd, zegt hij. Dat de kruising vóór de ingang van de Pgarage veel meer risico inhoudt dan fietsen in de garage, dat gezichtspunt deelt de toezichthouder niet. Fietsers mogen er niet meer in, punt. Een paar dagen later is de ingang fietsers-proof afgesloten met een automatisch hek. Fietsers uit het westen moeten weer omrijden, of omlopen, totdat de Tolenspassage open gaat. Bij deze daarom een oproep aan de bouwers van de nieuwe woningen aldaar om dat zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen.

Ondertussen blijft het idee van zo'n vorstelijke entree voor fietsparkeren prikkelend. Wat is daarvoor nodig? Beter ontwerpen van stallingen, waarbij vooral ook soepele aansluitingen op de 'aanfiets'-routes van groot belang zijn. Maar ook nodig is om serieus na te gaan of fietsers de auto-ingang van een Pgarage zouden kunnen gebruiken, en hoe dat veilig kan. Om fietsers inpandig te laten stallen moeten zij



En hoe komen al die scooters in de fietsstalling?

minstens zo goed en comfortabel bij – én in – hun stalling kunnen komen, als automobilisten in de Pgarage. En liever nog veel beter, natuurlijk. (MdL)



Amsterdam heeft een fietsbrug over het IJ nodig

Dagelijks varen tienduizenden fietsers en voetgangers over het IJ. Nu blijven er tijdens de spits soms al mensen achter op de kade omdat de ponten vol zijn. De drukte zal alleen maar toenemen en de roep om een fietsbrug wordt steeds luider.

Noord is populair, bij bewoners en ondernemers. De noordelijke IJ-oever hebben met Filmmuseum EYE, de Jumbo Foodmarkt en de NDSM-festivals publiekstrekkingen van formaat. De verwachte groei van de aantallen voetgangers, fietsers en scooterrijders zal door de veerponten en de Noord-Zuidlijn niet opgevangen kunnen worden.

Noord ziet graag grote investeerders komen. Er vinden onderhandelingen plaats over investeringen in een hotel en een congrescentrum op Overhoeks. Bij hun beslissingen laten de ondernemers de bereikbaarheid zwaar meewegen, en die is niet optimaal. Stadsdeel Noord en de gemeente Amsterdam hebben er daarom alle belang bij dat de bereikbaarheid over

het IJ verbetert. Er worden mogelijke alternatieven onderzocht en nieuwe verkeersstudies gedaan.

De Projectgroep Brug over het IJ is een onafhankelijk initiatief van burgers en ondernemers. Zij ziet de oplossing vooral in een fietsbrug. Een betere bereikbaarheid per fiets zou de gebiedsontwikkeling in Noord aanjagen, kwetsbare wijken versterken, het fietsgebruik en daarmee de gezondheid stimuleren.

De ponten varen niet elk ogenblik, waardoor reizigers altijd wachtijd

moeten incalculeren. In de notitie “Nut en noodzaak van een fiets en voetgangers brug” constateert de pro-

jectgroep dat het reistijdverlies voor fietsers die het IJ oversteken naar schatting vijf tot tien minuten be-

draagt, en dat regelmatig zelfs, ook ten gevolge van omrijden naar een andere pont, meer dan een kwartier wordt verloren. Met de opening van de Noord-Zuidlijn zullen de problemen niet zijn opgelost. In de metro kunnen fietsen moeilijk mee, laat staan scooters en Canta's, en de haltes zijn ver verwijderd van drukke bestemmingen.

De bouw van een of meer vaste fietsverbindingen zou volgens de Projectgroep nodig zijn als aanvulling op de bestaande infrastructuur. De projectgroep ziet vijf geschikte locaties (zie illustratie). Vanwege de overvolle ponten bij de Buiksloterweg wordt een verbinding tussen het Centraal station en Overhoeks het meest wenselijk geacht. Eenvoudiger te verwezenlijken zou een brug zijn van het Java eiland naar het Hamerweggebied (in het verlengde van de Jan Schaeferbrug. Bezwaar is dat cruiseschepen dan niet meer kunnen draaien.

Er gaan ook stemmen op om een buis in de IJ-tunnel aan te wijzen voor langzaam verkeer. Dat zou op korte termijn realiseerbaar zijn. De IJ-tunnel wordt rustiger zodra de Noord-Zuidlijn gaat rijden en minder streekbussen doorrijden tot het Centrum. Bezwaar is wel dat tweerichting autoverkeer in één tunnelbuis gevaarlijk is en wettelijk niet toegestaan.

Van fietsers komen ook kritische reacties op een mogelijke vaste oeververbinding. Een voordeel van de veerponten is namelijk dat men kan kiezen tussen het Distelwegveer, Houthavenveer, IJpleinveer, NDSM-werfveer, Oostveer en IJpleinveer, zodat niemand ver hoeft om te rijden. Eén vaste fietsverbinding zal deze veelheid van verbindingen nooit kunnen vervangen zonder bepaalde groepen fietsers te duperen. (JPN)

In het Museum Amsterdam Noord (Zamenhofstraat 28a) is tot eind mei een tentoonstelling gewijd aan plannen voor bruggen over het IJ

Zie: museumamsterdamnoord.nl



De Nieuwe Magere Brug, gedroomd door XOOMLAB



Van stedenbouwkundige Bart Stoffels komt het meest recente voorstel om de IJ-tunnel deels voor fietsen geschikt te maken. In dit plan (IJfietsTunnel) krijgen fietsers niet één tunnelbuis, maar staan de auto's per buis één rijbaan aan hen af. Dat kan omdat niet alleen de meeste lijnbussen uit de tunnel verdwijnen, maar ook sowieso al het aantal auto's dat er gebruik van maakt gestaag afneemt. Hiermee vervalt het bezwaar uit de tekst dat auto's niet in twee richtingen door één buis mogen. Een ander bezwaar, nl.

dat fietsers in de vuile lucht van die auto's moeten rijden, ondervangt het plan door alleen elektrische auto's toe te staan. De grootste winst zit hem dan in de neveneffecten: stimuleren van elektrisch autorijden en het kunnen afwaarderen van een onnodige en ongewenste autocorridor (Valkenburgerstraat-Weesperstraat-Wibautstraat),

Zie voor meer details van dit plan: bit.ly/IJ-fietsTunnel

Maximum snelheid voor fietsers

Bij ons in Amsterdam wordt er veel gesproken over het intomen van het wangedrag van de fietsers. Al bijna zo lang als er gefietst wordt. In januari kwam het Fietsberaad met een pleidooi voor een snelheidsbeperking van 25 km/u op de fietspaden, ook voor fietsers. Dat moet vooral een eind maken aan de extreme snelheden van e-bikes, racefietsen en ligfietsen.

Nu is een snelheidslimiet voor fietsers niet nieuw in Amsterdam. Toen in de jaren na de Eerste Wereldoorlog het fietsgebruik in de stad explosief toenam, reageerde men daarop door het instellen van een maximale snelheid van 12 km/u. Die werd begin 1921 van kracht op enkele van de drukke straten, zoals de Utrechtsestraat, de Spiegelgracht en de Leidsestraat.

Om die regel te handhaven zette de politie snelheidsvallen op. Wanneer bijvoorbeeld een fietser op de Utrechtsestraat verdacht werd van overtreding, stak een agent die zonder uniform bij de Kerkstraat geposteerd was, zijn hand op. Daarop drukte een andere agent in burger zo'n honderd meter verderop bij de Prinsengracht z'n stopwatch in en klokte de fietser ("alsof het een wereldrecord geldt," ontviel een omstander). Legde de fietser die 100 meter in minder dan 30 seconden af, dan gaf de agent met stopwatch een teken, zodat een verderop opgestelde agent de fietser kon aanhouden en bekeuren.

Enkele weken na het van kracht worden van de nieuwe 'wet', verschenen de eerste bekeurde fietsers voor de rechter. Een monteur (door de politie-agent aangeduid als "zo'n klein sportmannetje") vertelde de rechter dat hij

zo'n 20 km/u gereden had om genoeg vaart te krijgen om tegen de brug op te kunnen komen. Zijn vonnis: 10 gulden boete of 3 dagen cel. Een arts die was betrapt op een snelheid van 27½ km/uur ("Het was ontzettend," verklaarde de agent) zei dat hij op weg was naar een zieke patiënt. Zijn vonnis: 5 gulden of 5 dagen cel. Een bericht uit 1922 had het over meer dan 100 fietsers die dagelijks op de bon gingen. De snelheidslimiet van 12 km/u werd alom belachelijk gemaakt, als veel te laag, zelfs volgens de normen van 1920. De Telegraaf noemde de snelheidsval een "belachelijk bedrijf". Een andere krant – die dit "schandaal" een "onnodige plagerij" vond – beweerde dat sneller fietsen dan die vreselijk lage limiet toestond geen enkel gevaar vormde voor het publiek en dat bovendien deugdelijke handhaving "absoluut niet mogelijk" was.

Een andere criticaster klaagde dat de politie niets deed aan de werkelijke gevaren op de weg: de vrachtwagens. "Zij heeft het nog immer te druk met het verbaliseren van wielrijders, die in de Utrechtsestraat een 'snelheid' hebben van 12¼ KM per uur." Fietsers die zich wel aan de snelheidslimiet hielden, vonden dat ze daardoor zelf gevaar liepen. Voor zo'n fietser, zo werd opgetekend, "is het een ergernis te moeten ondervinden dat hij door



Of deze dames op de Amstel (Munttoren op de achtergrond) een snelheidsovertreding hebben begaan, is niet duidelijk. Het ziet er op deze foto van een onbekende fotograaf uit 1955 in ieder geval wel naar uit dat ze worden aangehouden.

allerlei snelheidsmaniakken wordt ingehaald en daarbij soms nog een snauw moet aanhoren, omdat hij niet spoedig genoeg voor de racers heeft plaats gemaakt".

Overal waar de politie snelheidscontroles hield, kon men rekenen op een grote menigte toeschouwers. Toen de beroemde krantencolumnist Kick Schröder zich aansloot bij de "volksverzameling" die toekeek bij zo'n politieactie in de Utrechtsestraat, vroeg hij zich af waarom iemand ooit nog voor vertier naar een bioscoop zou gaan. "U ziet hier de ambtenarij in haar vreselijkste vorm, zoals geen bioscoop ter wereld ze vermag te vertonen".

Op den duur verloren de snelheidsvallen hun doeltreffendheid. Wanneer fietsers een samengedromde menigte gewaar werden, wisten ze hoe laat het was en remden af. "Iedere wielrijder in de Utrechtsestraat weet waar de politieval staat," moest een agent toegeven. "In het overige gedeelte jakkert hij er maar op los." (PJ)



Pijnpunt Munt

Velen vinden het Muntplein nu al een chaotisch kruispunt. Nu gaat daar het verkeer, ook het autoverkeer, flink toenemen – denkt de gemeente. Tijd voor een duidelijke ingreep om verdere verslechtering tegen te gaan?

Helaas blijkt dat niet het geval. Kennelijk is elk verander-voorstel op tegenstanders gestuit, heeft de gemeente het conflict daarmee uit de weg willen gaan en besloten de kruising vrijwel te laten zoals hij nu is. Alleen de rechtsafslag op het Singel (komend vanaf het Koningsplein) naar de Vijzelstraat mag verdwijnen. Of dat alleen voor auto's geldt of ook fietsers, maakt het voorstel niet duidelijk. Echt onverwacht is deze uitkomst niet. In Amsterdam krijgen de auto en in mindere mate de tram nog altijd bij mogelijke ingrepen alle aandacht, ook al laat de gemeente in beleidsstukken weten dat de voetganger en de fietser

voorrang moeten krijgen boven het gemotoriseerde verkeer. Ook op de Munt geldt dat beleid blijkbaar niet! Alle voorstellen tot andere ingrepen

Mijn mening

die tijdens de inspraakrondes zijn gedaan, heeft de gemeente afgewezen. Ook het plan van de middenstand die het stukje Singel tussen Koningsplein en de Munt tegenover de bloemenmarkt autovrij wilde. Iets waar de Fietzersbond al jaren voor pleit.

Overigens veroorzaakt het verdwijnen van de rechtsafslag naar de Vijzelstraat dat de belasting van het Muntplein door auto's zwaarder wordt. Al die auto's gaan nu óf rechtdoor langs de Amstel óf linksaf het Rokin op. En dus wordt ook de nu al zwaar belaste Amstelroute nog drukker met nog meer opstoppingen op het smalle stuk waar het voetpad vrijwel ontbreekt. Ook de kruising bij de Blauwbrug dreigt hierdoor overbelast te raken, met als gevolg meer vertraging voor

de tram daar. Moeten we aannemen dat die verslechtingen niet meegevoegd hebben omdat ze strikt genomen buiten het plangebied (Muntplein en omgeving) vallen?

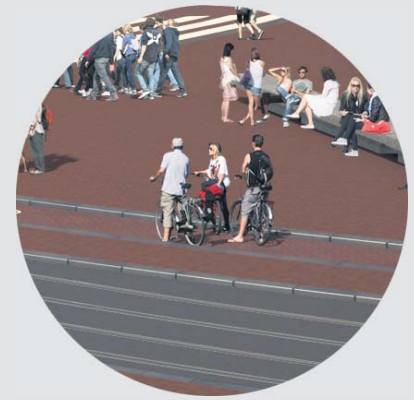
Er is nog een bezwaar tegen dit voorstel. Het zeer krappe, drukke voetpad langs de Vijzelstraat bij Pathé wordt niet breder, en dat geldt ook voor de zeer smalle fietsstrook naast dit smalle stoepje. Een ook zit er geen rechtstreekse looproute tussen Kalverstraat en Reguliersbreestraat in het plan (ter vervanging van de onhandige huidige haakse oversteek). Ook wat dit betreft wordt het beleid van meer voorrang voor voetganger en fietser niet waargemaakt. Daarbij moeten we vrezen dat de nu al slecht afgestelde verkeerslichten nog hinderlijker worden voor overstekende voetgangers en fietsers: voorrang voor de tram en de doorstroming van het autoverkeer zijn belangrijker. Het gevolg zal zijn: meer negeren van roodlicht en meer chaos.

Kortom, deze weigering echt te kiezen zoals het beleid dat wil, zorgt voor verslechting voor bijna iedereen op dit toch al overbevolkte punt. (RH)



De Fietsersbond heeft in een reactie op een eerder ontwerp voor de Munt al bezwaar gemaakt tegen de te smalle fietspaden en tegen het feit dat fietspaden in dit ontwerp niet herkenbaar zijn. Gezien de steeds grotere hoeveelheden buitenlandse toeristen die men hier (en in de rest van de stad) kan verwachten, is het van groot belang dat de weginrichting in de hele (binnen-)stad hetzelfde is en dat fietsers en wandelaars onmiddellijk kunnen zien waar ze geacht worden zich te bevin-

den. Die eenvormigheid en duidelijkheid is hier volledig zoek. We vrezen dan ook grote problemen. Verder zien we aankomen dat fietsers die van de Amstel komend linksaf de Vijzelstraat in willen niet de officiële route (blauwe pijlen van A naar B op afbeelding linksboven) zullen volgen, maar de kortste route via zebra en stoep (groene pijlen). Opmerkelijk in de impressie die de gemeente van de nieuwe Munt heeft laten maken zijn twee details. De eerste is het volstrekt ontbreken van geparkeerde fietsen op de Munt (behalve twee tegen de brugleuning). Vergeten of weggedroomd? Het tweede detail is geen fantasie (zie rechtboven): 3 toeristen op de fiets overleggen op het fietspad ('Waar moeten we heen?') en blokkeren daar-



mee de route voor andere fietsers. Het zijn die stoepranden die het moeilijk maken die fietsers voorbij te rijden. Omdat dit geen uitzonderlijke situatie is, had het gebruik van schuine stoeranden die uitwijken makkelijker maken (Amsterdams beleid) voor de hand gelegen. Dat daar niet voor is gekozen, is des te opmerkelijker gezien het feit dat op het Damrak voor auto's wel schuine randen zijn aangebracht om het uitwijken naar de trambaan te vergemakkelijken. (JK)

Hoe fietsvriendelijk is Amsterdam?

Op 8 januari stuurde wethouder Litjens een brief aan de commissie Infrastructuur en Duurzaamheid van de gemeenteraad om ze te informeren over de vorderingen bij de uitvoering van de eerder gemaakte plannen voor meer verkeersveiligheid in de stad. In die brief schrijft hij:

Ik ga vanwege het ontbreken van betrouwbare ongevals cijfers, mede op advies van de SWOV, 25 indicatoren onderzoeken (de zogenaamde Safety Performance Indicators) om de effecten van het beleid en maatregelen te kunnen meten. Deze indicatoren meten wetenschappelijk gezien de meest relevante gedragingen van weggebruikers die een rol spelen bij ongevallen. Met deze indicatoren wordt bijvoorbeeld gemeten welk percentage fietsers zonder licht rijdt en

hoeveel bestuurders door rood rijden.

Mijn mening

Dat klinkt niet best, want van onderzoek wordt de veiligheid niet beter. Maar het is erger. Want er zijn geen deugdelijke ongevalscijfers en de inspanningen die gedaan zijn om daarvoor te zorgen hebben tot niets geleid. En het is nog erger: men wil nu de verkeersveiligheid gaan meten door vermeend onveilig gedrag te meten. Alsof dat een graadmeter zou zijn voor de daadwerkelijke (on)veiligheid. Dat valt namelijk ernstig te betwijfelen. Er is in ieder geval geen onderzoek bekend dat dat bevestigt. Ook is het maar de vraag of zonder licht rijden (om bij dat voorbeeld te blijven) echt

zo onveilig is: het ligt er maar aan hoe het gebeurt. Beseffen fietsers zonder licht dat anderen hen in het donker niet of te laat zien, en dat ze zelf het wegdek voor de fiets nauwelijks zien? En houden ze daar rekening mee? Zo ja, dan kan hun gedrag wel eens minder onveiligheid opleveren (ook voor anderen), dan veelal gedacht wordt. Sterker, dat gedrag zou wel eens veiliger kunnen zijn dan dat van fietsers die met licht rijden maar niet op het verkeer letten, bijv. doordat ze zich veilig wanen en zich daardoor achteloos door dat verkeer bewegen. (Ik laat hier buiten beschouwing hoe hinderlijk en ergerlijk onzichtbare fietsers in het donker vaak zijn; het gaat hier om veiligheid.)

Pas als men werkelijk riskant gedrag kan meten (en daar ziet het niet naar

Lees verder op pag. 28

uit), is er iets voor de aanpak van de wethouder te zeggen.

Maar dan nog zou ik die aanpak afkeuren. Niet vanwege het verband dat wordt gesuggereerd tussen ongevallen en het gedrag van fietsers, maar vanwege de impliciete veronderstelling dat het gedrag kan worden gemanipuleerd, en wel zodanig dat daardoor de onveiligheid minder zou worden. Het bestaan van airbags, kooiconstructies en alcoholsloten – en binnenkort zelfrijdende auto's – is de vrucht van het inzicht dat dat niet zo is en dat iets anders nodig is.

Mensen zijn intrinsiek feilbaar en kwetsbaar en de kwalijke gevolgen daarvan kun je alleen maar met enige zekerheid beperken door hun omgeving zoveel mogelijk onschadelijk te maken. Dat auto's – vooral voor de inzittenden – steeds veiliger worden

is te danken aan die filosofie – én aan het feit dat auto's nog steeds (voor anderen) levensgevaarlijk zijn en uiterst winstgevend en al die inspanningen daarom lonen.

De ironie is dat fietsers – anders dan autobestuurders – diep doordrongen zijn van de risico's die ze lopen en daardoor sowieso al minder ontvankelijk zijn voor extrinsieke motivatie (à la 'Wees veiliger!'). En dat die onontvankelijkheid extra reden zou moeten zijn om fietsers met diezelfde filosofie te bejegenen – maar ja, zij zijn nu eenmaal onveilig en er valt minder aan ze te verdienen.

Geen wonder dat die filosofie pas sinds kort officieel op hen van toepassing is verklaard, in de vorm van het concept 'vergevingsgezindheid'. Daarom ook heeft het zo lang moeten duren voor men linke paaltjes van fietsroutes is

gaan verwijderen (die overigens inmiddels weer overal als paddestoelen uit de straatstenen oprijzen).

Daarom zou een wethouder die de fietsveiligheid hoog heeft zitten, geen onderzoek moeten doen waarvan bij voorbaat vast staat dat de fietsveiligheid er niet beter van wordt. Hij zou maatregelen moeten nemen die de omgeving waarin fietsers hun ding doen vergevingsgezinder maken. Dus betere straatverlichting, bredere fietspaden, beter wegdek, beter wegdekonderhoud, geen snorscooters op fietspaden, etc.

Iedere fietser in Amsterdam kan iedere dag dat hij fietst ervaren dat er veel aan die 'vergevingsgezindheid' schort en dat het er de laatste tijd ook niet beter op wordt. Eerder minder, maar dat is mijn mening. (JK)

'Vergevingsgezindheid'

De term 'vergevingsgezindheid' is pas kort geleden in het kader van het landelijke verkeersveiligheidsbeleid geïntroduceerd. Hij klinkt minzaam, maar er zit een luchtje aan. Drie luchtjes. Wat is om te beginnen het verschil tussen een vergevingsgezind fietspad en een fietsvriendelijk fietspad? 'Vergevingsgezind' veronderstelt dat er iets te vergeven valt, terwijl het er om gaat dat zo'n fietspad door

z'n eigenschappen zoveel mogelijk de kwalijke gevolgen van verkeerd uitpakkend gedrag (stom of niet) moet voorkomen of verzachten; dus fietsvriendelijk is. En vriendelijk zijn is heel iets anders dan vergeven. Daar komt nog iets bij. Vergeven doe je alleen maar als er iets te verwijten valt en er is geen reden om te denken dat fietsongevallen – altijd of in meerderheid – het gevolg zijn van verwijtbaar gedrag op de fiets.

De term 'vergevingsgezindheid' zit er dus op twee punten naast. Maar

het ergste is misschien nog wel dat de keus voor juist die term als het om fietsers gaat blijkt geeft van een populair vooroordeel, namelijk dat fietsers zondaars zijn.

Gelukkig blijkt uit onderzoek dat dat vooroordeel er flink naast zit. Dus reden te meer om – in plaats van fietsers met de term 'vergeven' negatief als zondaars weg te zetten – nu eens werk te maken van fietsvriendelijkheid én van de positieve waardering die fietsers maatschappelijk gezien verdienen. (JK)

Gezocht:

Vertegenwoordiger (vrijwilliger) van de Fietsersbond bij de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA)

De Fietsersbond neemt deel aan de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA). Daar streven we naar concrete resultaten voor

fietsers: minder oponthoud en snellere en veiliger fietsroutes.

We zijn op zoek naar een assistent en opvolger van onze huidige vertegenwoordiger. Iemand die techniek en puzzelen, fietsen en Amsterdam leuk vindt.

De WVA vergadert donderdagochtend om de twee weken. Het kost enige tijd om het werk in de vingers te krijgen, maar er is een uitstekende leermeester die je het vak kan bijbrengen.

De gemeentelijk dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) is bij de reorganisatie opgeheven en per 1 januari 2015 vervangen door de dienst Ruimte en Duurzaamheid (R&D). Hetzelfde is gebeurd met de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV) waarvoor in de plaats gekomen is de dienst Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR). Het is maar dat u dat weet.



Knelpunten

OPGELOST

NIEUW-WEST

In Sloten is de *Sloterweg* nieuw geasfalteerd en tegelijk is ook de oversteek naar het oude dorp Sloten aangepakt (foto linksonder). Voor fietsers vanaf de Sloterweg is er in de bocht een steunpunt gemaakt dat ook voorkomt dat fietsers in die bocht door auto's van de weg worden gedrukt. Ook is daar op de Ditlaar een fietsoversteek naar het Pijlscheidingspad in Nieuw Sloten gemaakt. Fietsers, waaronder ook veel kinderen op weg naar school in Nieuw Sloten, hebben nu vanaf Sloten een stukje tweerichting fietspad naar de oversteek die beschermd is met een drempel en steunpunten.

CENTRUM

Aan de achterzijde van het *Nemo* zijn 2 trappen vervangen door hellingbanen, zodat een hinderlijke barrière is opgeheven en je om het gebouw heen kunt fietsen (foto rechts). Voorheen kon men alleen passeren via trappen (met fietsgootje) of over zigzag hellingbanen voor rolstoelers en het voorplein van Nemo. De Nemoroute biedt fietsers tussen Arcam en het Centraal Station een autoluw alterna-

tief voor de Prins Hendrikkade, langs onder meer het conservatorium, de OBA en Mediamarkt. (foto: JP Nepveu)]

Achter CS heeft de pont naar het IJplein een eigen, meer naar het oosten geplaatste steiger gekregen. Hinderlijk voor wie wil kunnen kiezen, maar wel ontlastend voor de steiger voor de andere ponten. Aanvankelijk bleken het trottoir en het fietspad bij die steiger veel te smal om het pontverkeer en het doorgaande verkeer langs de De Ruyterkade aan te kunnen, maar na enige weken kregen fietsers en voetgangers lucht door verbredening van het fietspad (waardoor jammer genoeg wel ineens paaltjes bij de zebra hinderlijk in de loop van fietsers terecht kwamen; foto rechtsboven). Overigens komen de voetgangers er nog steeds het meest bekaaid vanaf, vooral doordat ook nog eens aso fietsers menen hun fiets op dat smalle stoepje te moeten parkeren (foto rechts onder). Het is te hopen dat de



De Ruyterkade

opening van de autotunnel niet nog meer vertraagd wordt en het langzaam verkeer eindelijk de ruimte krijgt op de IJ-boulevard.



Achter het Nemo langs fietsen

NOORD

De verhuizing van de markt van het Mosplein naar de *Van der Pekstraat* heeft geleid tot vernieuwde fietspaden (hard nodig, het wegdek was abominabel) en op de kop bij het Mosplein een fietsoversteek in twee richtingen (dat laatste om de al jaren bestaande praktijk van het fietsen daar officieel te maken). Aan de zuidkant, waar de



Sloterweg



De Ruyterkade



Agatha Dekenstraat



Hercules Seghersstraat

Van der Pekstraat overgaat in de Ranonkelkade en fietsers op weg naar de pont moeten oversteken naar het twee-richtingen fietspad zit het nog niet lekker en wordt massaal geïmproviseerd.

WEST

Op en rond het Bellamyplein is de inrichting behoorlijk op de schop gegaan vanwege de bouwwerkzaamheden daar in de buurt. Voor de fietsers geen onverdeeld succes mede vanwege het intensieve bouwverkeer dat fietsen daar (met name op het Kwakersplein) heikel maakt. Er is één lichtpuntje: de kop op de hoek van de **Agatha Dekenstraat** die men bij de herinrichting vergeten was, is nu alsnog aangelegd zodat fietsers die daar nu stad in rijdend linksaf slaan beter zicht hebben op het hen tegemoet komende auto verkeer. En dat is hard nodig omdat de rijbaan versmald is en ze (tijdelijk) tegen de richting van de auto's inrijden.

ZUID

De onderdoorgang voor fietsers in de **Albert Cuypstraat** die de Frans Halsstraat verbindt met de Hercules Seghersstraat, is opgeknapt. Wat voorheen een eng doorsteekje was waar men zich haastig en angstig doorheen spoedde (of dat men liever vermeed), is nu een verlichte en feestelijk opgesierde passage geworden. Hopelijk hufterproef.

NIEUW?

ONOPGELOST

CENTRUM

Het **Damrak** heeft aan de drukste kant een klinkerfietspad gekregen met aan beide zijden hoge haakse hardstenen stoepranden (en aan de huizenzijde een leip gootje voor de waterafvoer). Zonde dat hier niet een schuine rand is gebruikt: veiliger voor fietsers, en in het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente aanbevolen. De rand tussen tram en auto's aan de Bijenkorf-zijde heeft wel een vloeiende schuine rand. Op de krappe fietsstrook aan die zijde liggen ook klinkers (zonder fietssym-

bool). Een goede reden om daar in ieder geval in het weekend weg te blijven, wanneer de Bijenkorf-bezoekers-auto-file de boel daar verstopt. Op de Dam zelf is de inzet van vriendelijke fietsparkeer-coaches een succes, behalve als het druk wordt en die coaches het niet meer aankunnen, in het weekend eigenlijk de hele tijd dus (zie foto pag. 17).

Omdat het goed uitkwam, besloot men het wegdek van de **Paleisstraat** tussen Nieuwezijds Voorburgwal en Damrak te vernieuwen. Het gaat hier om een schaars goed: een oost-west verbinding door het Centrum. Het had voor de hand gelegen als men van de gelegenheid gebruik had gemaakt om een historische fout te herstellen en het plaveisel van ruwe keitjes te vervangen door een soort dat niet een dagelijkse kwelling betekent voor de duizenden fietsers die daar langs moeten. Dat dat niet gebeurd is, is onbegrijpelijk.



Damrak westzijde



Damrak oostzijde

Spitsuur

Ik ben met mijn zoon meegefietst naar zijn school in de Kinkerbuurt en verlaat het schoolgebouw om half negen. Ik heb een afspraak in het Centrum om kwart over negen. Als ik op de fiets stap vraag ik me af hoe ik de komende 45 minuten moet stukslaan.

Zonder verder nadenken zet ik me in beweging en merk even later dat ik naar het zuiden rij. Ik steek de Overtoom over en fiets het Vondelpark in. Ik rij nog wat verder, stop dan en ga op een bankje zitten. Daar haal ik het boek van Paul Arnoldussen tevoorschijn over de Olympische Spelen van 1928 in Amsterdam. Ik heb nog maar een paar regels gelezen of mijn aandacht dwaalt af naar de fietsers die haastig voorbischieten. Na een paar minuten, als m'n blik weer terugkeert naar het boek, zie ik dat de pagina's zijn bespat met regendruppels. Snel steek ik het boek onder mijn jas en rij verder.

Ik fiets langs het Paviljoen en als ik bij de kruising kom waar de hotdogverkoper al spoedig z'n karretje zal neerzetten, verbaas ik me erover dat meer fietsers van het Centrum weg fietsen dan er naartoe. Een eigenaardigheid van dat ene moment? Of rijden – anders dan je zo zou denken – meer mensen voor hun werk het Centrum uit dan erin? Ik kan me niet inhouden, stop en begin te tellen. In de volgende minuten tel ik 87 fietsers stad uit, en 66 die naar stad in rijden. Een behoorlijk kleine, onwetenschappelijke steekproef, maar mijn nieuwsgierigheid is voorlopig bevredigd.

Ik voeg me bij degenen die van het Centrum wegfietsen, maar sla al snel af naar de uitgang van de P.C. Hoofstraat. In die straat houd ik even stil om te kijken naar een beveiligingspersoon die een aantal oude, wrakkige fietsen voor de gevel van de winkel van Gucci verwijdert. Waarom weet ik niet, maar ik moet glimlachen. Even verder sla ik rechtsaf richting Rijksmuseum. Vlak voor ik de onderdoorgang inrij, kijk ik omhoog naar de steen waar het woord "INRIJDEN" is in gebeiteld, met een vinger die naar de rechter poort wijst. Zoals altijd volg ik de instructie gehoorzaam op.

Ik rij de onderdoorgang door en sluit me aan de andere kant aan bij zo'n 20 andere fietsers die voor het rode licht staan te wachten. Niet een daarvan, merk ik, probeert door te rijden. Ik ga op de stoep staan en kijk een paar minuten toe. Elke keer dat het licht rood is, zijn er een paar, hooguit drie fietsers die dat negeren en de kruising oversteken,

terwijl tientallen anderen gehoorzaam op het groene licht wachten. Hoe komt het toch dat we in de onophoudelijke debatten over het gedrag van Amsterdamse fietsers zelden iets horen over deze massale meerderheid die zich aan de regels houdt?

Met een groen licht steek ik de kruising over, maar kom bij de Weteringschans alweer tot stilstand. Ik kom hier al jaren, maar nog steeds vind ik deze plek een van de beste om naar fietsers te kijken. De volgende paar minuten zie ik eerst de moeder van een klasgenootje van mijn zoon voorbij fietsen, dan iemand met wie ik tien jaar geleden gewerkt heb, dan een journalist die me vorig jaar heeft geïnterviewd. In Amerika heet het dat als je maar lang genoeg op de kruising van de 42e straat en Broadway in New York staat, je iedereen voorbij ziet komen die je kent. In Amsterdam, zo lijkt het, heb je niet zo lang nodig om al je bekenden te zien als je bij de kruising van de Spiegelgracht en de Weteringschans op je fiets zit.

Ik doe geen moeite de aandacht te trekken van al die bekenden. Ze lijken allemaal bestemmingen te hebben waar ze gehaast heen moeten, terwijl ik alleen maar de tijd doodt tot mijn afspraak van kwart over negen. Ik stap weer op en als ik de Spiegelgracht op rij, zie ik verderop twee vroege toeristen vanaf de Prinsengracht zich op het fietspadje langs het water van de gracht begeven. Naast elkaar lopend, verdiept in een reisgids, zijn ze zich geen moment bewust van wat ze te wachten staat. Ik stop en kijk toe. En precies op tijd is daar een kolonne fietsers die vanaf de Prinsengracht op hen afkomt, luid bellend. In paniek drukken de toeristen zich tegen het hek om de stroom van negen fietsers voorbij te laten. Nadat ze gevluht zijn naar de veiligheid van het trottoir aan de huizenkant, stap ik weer op.

Het is opgehouden met miezeren en ik besluit verder te lezen in mijn boek, op het bankje op de hoek van de Spiegelstraat en de Herengracht. Maar als ik daar aankom ligt er voor die bank een grote plak kots. Ik kies voor doorrijden. Bij de Vijzelstraat sla ik linksaf. Ik houd in als een peloton fietsers, die meer haast hebben dan ik, voorbij snellen. Ik rij kalmpjes richting Munt en kijk naar de torenklok. Tien voor half tien. *Wat?!* Vijf minuten te laat voor mijn afspraak, hoe kan dat nou? Onmiddellijk schakel ik bij en race door het rode licht.

Pete Jordan



Bilderdijkstraat - Kinkerstraat



Paleisstraat -

NIET ZÓ EN OOK **NIET ZÓ**