

OEK

Op eigen kracht
Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond



nummer 97
oktober 2015



Fietsfeest
21 november

Scoters
van het fietspad

Verder zonder
subsidie?

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 februari 2016

Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot 6 januari 2016 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: [fietsersbond.amsterdam](https://www.facebook.com/fietsersbond.amsterdam) (ook Facebook)

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:

Floor Fagel (FF), Gerrit Faber (GF), Pete Jordan (PJ), Roland Haffmans (RH), Marcel van Kempen (MvK), Johan Kerstens (JK), Marieke de Lange, Marjolein de Lange (MdL), Anne-Mariken Raukema (AMR)

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

Druk: Rodi Rotatiedruk

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

Lid worden

U bent al lid vanaf € 2,17 per maand

Zie: lid.fietsersbond.nl

Abus (van de fietsloten) doet ook aan fietshelmen en wint er geen doekjes om. Op hun website staat: "Wetenschappelijke studies bevestigen het steeds opnieuw. Het dragen van een fietshelm verlaagt op drastische wijze het risico op hoofdletsel tijdens en na een ongeluk met uw fiets. Gelukkig zien steeds meer fietsers dit in en schaffen een fietshelm aan – niet alleen tijdens het sporten, maar ook voor het dagelijks leven." Zou dat laatste waar zijn? Via de ANWB kon je in juni 40% korting krijgen, dus zo'n run zal er ook niet op zijn. En of het echt helpt? Volgens de Fietsersbond bevorderen fietshelmen alleen maar de onveiligheid (zie: bit.ly/helpteenhelm).

Wist u trouwens dat de zin "Het dragen van een fietshelm verlaagt op drastische wijze het risico op hoofdletsel tijdens en na een ongeluk met uw fiets" ook waar is als je "met uw fiets" vervangt door "bij een willekeurige activiteit"? Zoals: wandelen of spelen in de zandbak of achterin de auto met je ouders

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 o.v.v. 'email-lid'.

In dit nummer:

- 3 Subsidie kwijt | Scooterbrief
- 4 Tijd voor een verhuizing
- 5 Tunnel scootervrij
- 6 Nieuws
- 7 Beeldbank fietsfeest
- 8 Amstelveens en ander nieuws
- 9 Meten is weten
- 10 Lezers schrijven
- 11 Shared space achter CS
- 12 Wij Amsterdamse fietsers
- 14 Fietsen in Praag
- 15 De fiets in...
- 16 Fietskwaliteit
- 17 VVAB 40 jaar
- 19 Voorzitter (mijn mening)
- 20 Floor fietst | Hoofd- & plusnet
- 21 Fietsbravo
- 22 Ons Stalen Ros (bespreking)
- 23 OV-fiets (column)
- 24 Niet zo, maar zo (fietsfeest)

Alles voor je fiets
Veel nieuwe artikelen!

Alle artikelen in deze folder zijn exclusief online verkrijgbaar op anwb.nl/webwinkel

Abus en Giro fietshelmen
Kleur: blauw, roze en zwart
Diverse modellen en kleuren.
Leden-voordeelprijs vanaf 47% **28,77**
Kortingscode: 4897, code: 28.97

11 tot en met 28 juni 2015
anwb.nl/webwinkel

Alle artikelen zijn exclusief verkrijgbaar op anwb.nl/webwinkel.
Op werkdagen vóór 12.00 uur.
Artikel beschikbaar in meerdere of zelfs af op te halen in de winkel.

anwb

meerijden"? Dus waarom dringt Abus er niet op aan altijd en overal een helm te dragen?

DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit in Amsterdam via onze nieuwsbrief per mail. Meld je aan via: fietsersbond.amsterdam (knop 'NIEUWSBRIEF' in bovenbalk)

Hier kan het beter!

Meld het op
fietsersbond.nl/meldpunt

Fietsersbond 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

Subsidie ingetrokken

Fietsersbond op zoek naar andere financiering

Vanaf 1 januari krijgt Fietsersbond Amsterdam geen subsidie meer van de gemeente voor twee beleidsmedewerkers. De gemeenteraad heeft op 2 juli ingestemd met dit voorstel van het College van B&W. Deze uitkomst stond door afspraken in de coalitie van VVD, SP en D66 eigenlijk al van tevoren vast.

Toch hebben alle mailtjes, gesprekken, inspraak en de aanwezigheid bij de raadscommissie van betrokken leden van de Fietsersbond wel degelijk zin gehad. Raadsleden en de wethouder hebben goed geluisterd naar ons verhaal. Er werd unaniem een motie van GroenLinks aangenomen om te “onderzoeken hoe de fietsverkeerskundige adviezen van de Fietsersbond na beëindiging van de subsidie voor de gemeente zoveel mogelijk behouden kunnen blijven via bijvoorbeeld ondersteuning van de SRA (stadsregio), via een inkooprelatie of op enigerlei andere wijze”. Ook de wethou-

der wil de “waardevolle advisering van de Fietsersbond behouden”. Maar hij benadrukte ook dat hij geen garantie kon geven dat dit voor hetzelfde bedrag kon en ook niet voor alle huidige activiteiten.

Daarom wordt er nu onderzocht of het advieswerk van de Amsterdamse afdeling ook als ‘adviesopdracht’ van de gemeente kan worden uitgevoerd, zoals ook verkeerskundige bureaus doen.

Een optimist twitterde al “dan krijgen jullie meer geld voor minder werk”, maar zo simpel ligt het helaas niet. In-

gewikkelde Europese aanbestedingsregels kunnen nog roet in het eten gooien. Kortom, we zijn er nog lang niet. Er bestaat het risico dat straks al het werk, ook het specialistische, door vrijwilligers gedaan moet worden. Dat betekent minder adviezen, minder continuïteit en op straat meer onlogische en gevaarlijke situaties voor fietsers.

We moeten de komende tijd nog flink aan de slag om ervoor te zorgen dat we ook in 2016 goed kunnen blijven opkomen voor de fietsers in Amsterdam. (GF)

Wachten op scooterbrief van de Minister

Van Amsterdamse fietsers wordt veel geduld gevraagd. Maar tegen de tijd dat deze Oek in de brievenbus ligt, krijgt de Tweede Kamer een brief hoe het verder moet met het probleem van gevaarlijk snelle snorscooters op het fietspad. Dat belofde minister Schultz. Daarna is het weer de beurt aan de Tweede Kamer.

De Fietsersbond hoopt dat Amsterdam van de Minister binnen de snelwegring een pilot mag beginnen waarbij snorscooters de rijbaan in plaats van het fietspad gaan gebruiken, met helmplicht. In Amsterdam zijn bijna alle partijen in de gemeenteraad voorstander van dit plan. Maar de Tweede Kamer is erg verdeeld. Ze vroeg de Minister begin dit jaar om meer onderzoek.

Voorals in Amsterdam neemt het aantal snorscooters nog steeds gestaag toe, waardoor het probleem steeds groter wordt. De gemeente Amsterdam onderkent het probleem al jaren. Ook de huidige VVD wethouder Lit-

jens doet in Den Haag zijn best om de minister en de Tweede Kamer te verleiden Amsterdam een proef te gunnen.

Zo schrijft hij: “De snorfietser van nu gedraagt zich op het fietspad hetzelfde als de bromfietser in het verleden. Eind jaren negentig werd voor de verplaatsing van de bromfietser naar de rijbaan (met helm) ook als hoofdargument gehanteerd dat de veiligheidssituatie op

fietspaden zou verbeteren. Destijds zijn in verschillende steden pilots uitgevoerd om de effecten van de maatregel te meten. De algehele verkeersveiligheid en de specifieke verkeersveiligheid voor de bromfietser bleek aanzienlijk te zijn verbeterd. Nergens trad een negatief effect op.”

Lees verder op pag. 4



Ook de Fietsersbond probeert de Kamerleden te overtuigen dat snorscooters in de stad op de rijbaan veiliger zijn. Het lijkt erop dat D66, Groen-Links en ChristenUnie dat ook vinden. Ook is er hoop op steun van SP en dat ze geen roet in het eten gooien omdat ze liever een andere oplossing kiezen. Bij een stemming in december 2014 steunde de PvdA dit niet, maar er is hoop dat ze dat nu wel gaan doen. Anders dan in Amsterdam was de Kamerfractie van de VVD steeds tegen.

Wie weet of druk van haar Amsterdamse achterban dit kan veranderen. Steun van CDA en PVV lijkt zeer onwaarschijnlijk.

Het stemgedrag van de verschillende kleine afgesplitste één en tweemansfracties in de kamer is moeilijk voorspelbaar, maar hun steun is waarschijnlijk hard nodig om aan een meerderheid te komen.

Fietsers, vooral die met contacten bij politieke partijen, roepen we daarom

ook op om bevriende kamerleden in mail, brieven of anderszins uit te leggen waarom Amsterdammers deze pilot willen. (GF)

Met hetzelfde doel heeft een groep fietsers het initiatief genomen om via facebook de aanpak van scooteroverlast te steunen:

- [facebook.com/Fietspadscootervrij](https://www.facebook.com/Fietspadscootervrij)

- [facebook.com/scooterfreebikelanesamsterdam](https://www.facebook.com/scooterfreebikelanesamsterdam)



Tijd voor een verhuizing

Laatst zag ik iets waar ik nog vaak aan moet terugdenken. Ik liep in een winkelcentrum en zag een klein meisje van amper vier jaar op een roze miniscooter voorbij komen. Naast haar liep de moeder te glunderen van trots. Ze duwde het meisje zachtjes voort. Toen ik dichterbij kwam stapte het meisje af. "Wat heb jij nou?" zei ik met verbazing.

"Ga maar een stukje rijden," spoorde de moeder haar aan. Het kind ging weer zitten maar snapte niet hoe ze gas moest geven. Ik vond het een bespottelijk en tegelijkertijd aandoenlijk gezicht. Ik wist zeker dat dit meisje nog nooit op een kinderfietsje had gezeten. De scooter werd er hier letterlijk met de paplepel in gegoten, en ondanks mijn glimlach had ik best

een beetje met haar te doen.

De scooter, ach ja die scooter. Het lieflijk roze speeltje gaat nu nog stapvoets op een pleintje in een winkelcentrum. Straks sjeest weer een echt exemplaar over het fietspad. En welke fietser ergert zich daar niet aan? Het is weliswaar een ergernis van korte duur, toch schrik ik me elke keer kapot als ze toeterend proberen in te halen. Maar zoals de stank van de uitlaatgassen vervliegt, zo vervliegt ook mijn schrik en ergernis.

Anders is dit bij veel ouderen. Zij kunnen soms zó schrikken dat ze uiteindelijk niet meer op de fiets durven.

Ik begrijp die scooteraars ook niet, wil ze niet begrijpen. Wie gaat er nou op

zo'n stink lawaai-ding zitten, waarbij je als bijkomstigheid ook nog eens dikke billen kweekt?

Weliswaar zullen er met de voortschrijdende technologie steeds meer geluidsarme elektrische scooters komen, en dat is beter voor het milieu, geeft minder stank en lawaai, maar is helaas op het fietspad hoe dan ook levensgevaarlijk.

Daarom vind ik ook dat alle scooters beter kunnen verhuizen van fietspad naar rijbaan. De fietspaden zijn namelijk veel te smal om al die brede gevaartes te kunnen faciliteren. En zouden scooterrijders die verhuizing zelf ook niet liever willen? Dan hoeven ook zij zich niet meer te ergeren aan die slome duikelaars, lees fietsers, die met tegenzin en ergernis voor ze opzij gaan.

Volgens de Bovag zijn het vooral ouderen die op een scooter zitten, en die zijn op hun beurt weer bang om tussen auto's en vrachtwagens te rijden. Maar in Amsterdam heb ik goed opgelet en de meeste scooteraars die ik voorbij heb zien komen, zijn echt amper van moeders tiet af. Bovendien zie ik die gasten toch al steeds vaker zelf de rijbaan kiezen, als ze denken dat ze zo sneller kunnen.

We moeten gewoon het experiment aangaan in onze hoofdstad. Dan wordt fietsen weer een ontspannen en gezonde bezigheid. Voor jong én oud. Ook voor kleine meisjes die een klein roze fietsje misschien wel veel spannender vinden dan zo'n suf scootertje. (FF)



Waarom die tunnel (snor)scootervrij moet blijven

Dit najaar gaat de fiets- en voetgangerstunnel bij CS tussen het stationsplein en de IJ-oever open. Nog steeds is niet duidelijk of snorfietzers van die tunnel gebruik mogen maken. Wij zijn daar wel duidelijk over: niet doen! Nergens voor nodig!

Begin september hebben we de gemeente nog weer eens uitgelegd waarom volgens ons de Langzaam VerkeersPassage (LVP) onder CS vrij moet blijven van snorfietzen (in Amsterdam vrijwel altijd scooters met brandstofmotoren met jeugdige bestuurders; zie pagina 6). Voor het geval u het nog niet wist, dit zijn onze redenen.

1. VEILIGHEID VAN FIETSERS, SNORFIETSERS EN VOETGANGERS

Doordat de LVP een lang recht stuk is, kunnen snorscooters flink hard. Inhalen door scooters van fietsers, die onvermijdelijk in grote cohorten vanaf de ponten komen, zal tot gevaarlijke situaties leiden. De breedte is beperkt en dus kunnen bij inhalen ernstige aanrijdingen met tegenliggers ontstaan. Ook kan het uitwijken en schampen van de stoepwand of de tunnelwand (met z'n metalen raster) ongelukken veroorzaken.

Nog groter is het risico bij de beide in- en uitgangen. Daar zijn afslagen (bij de stadzijde naar de fietsenstalling en naar IBIS), voetgangersoversteken (aan beide kanten, aan de noordzijde ook tussen taxi en station of pont). Er is weinig zicht op scooters die de tunnel uitkomen en de bestuurders van die

scooters hebben ook slecht zicht op de anderen.

Door de te verwachten drukte biedt de LVP eigenlijk geen plaats meer voor scooters

2. GEZONDHEID

In de nieuwe *Ontwerpwijzer Fietsverkeer* wordt ook gezondheid als een aspect van veiligheid van fietsers beschouwd. Het is een gemiste kans dat bij de ambtelijke advisering geluid en stank van scooters niet meeweegt. Een tunnel is niet zomaar een wegvak, maar een route waar stank en herrie een veel grotere impact hebben op de objectieve en subjectieve veiligheid.

In een tunnel klinkt het geluid van scooters extra hard en dat maakt het verblijf in de LVP onaangenaam. Uitlaatgassen en fijnstof blijven in een tunnel hangen en zijn zeer ongezond. Sommigen hebben er onmiddellijk fysiek veel last van en zullen de tunnel daarom niet gebruiken. Het longfonds kan hier meer over vertellen.

3. HANDHAAFBAARHEID/LOGICA

Als snorfietzen in de LVP worden toegestaan, zien we niet hoe ook bromfietsen geweerd kunnen worden. Hoe dan ook kan bij handhaving dat onderscheid niet met automatische

systemen gemaakt worden (zoals onder het Rijks). De aanwezigheid van bromfietsen verdubbelt de onveiligheid en de overlast.

4. SYMBOOLFUNCTIE

De naam van Amsterdam als fietsstad staat onder druk. Buitenlandse delegaties zijn bijzonder onaangenaam verrast door de aantallen scooters op de fietspaden, die veilig en aantrekkelijk zouden moeten zijn. Amsterdam investeert hier voor een enorm bedrag in een prachtige voorziening voor de fiets, een showcase. Het zou een gotspe zijn als ook deze voorziening bedorven wordt door de aanwezigheid van scooters.

6. ALTERNATIEF

De huidige routes voor fietsers en scooters blijven in tact. Snorscooters gaan er na de opening van de LVP niet op achteruit, wanneer ze deze oude routes blijven volgen.

7. TIMING

We wachten op de evaluatie van de scooterdetectie onder het Rijks. Daarna kan bekeken worden of deze toepasbaar is in de LVP. Wanneer tot die tijd scooters door de LVP mogen, is het lastig ze daarna alsnog te verbieden. Dat zou dan een verwarrende boodschap zijn, die veel communicatie vergt. Andersom is geen probleem: als je allereerst scooters in alle soorten verbiedt, zal het – wat God verhoede – geen problemen opleveren om ze later alsnog toe te staan. >>>

8. E-SCOOTERS

E-scooters (zijn er in snor- en bromvorm) kennen niet de bovenstaande nadelen van luchtkwaliteit en geluid. Maar daarvoor in de plaats komt het nadeel van het schrik-effect, wanneer een e-scooter zonder geluid fietsers passeert. Ook hier geldt dat het alternatief geen achteruitgang voor ze betekent.

Verder is de begrijpelijkheid en handhaafbaarheid van een totaal verbod

van gemotoriseerd verkeer veel groter, dan wanneer e-scooters (als de LVP een onverplicht fietspad zou worden) wel zijn toegestaan. We pleiten er daarom voor deze niet uit te zonderen, tenzij daar juridisch niet onderuit te komen is.

9. OMGEVING

In de Verennota wordt overwogen om scooters niet meer toe te staan op de Buiksloterweg-veer, maar deze via

o.a. het IJplein-veer te laten reizen. Dit veer zou dan beter verschoven moeten worden naar de Oostertoegang. Dan kunnen scooters vanaf de Piet Heinkade door de Oostertoegang/Odebruggen en de Prins Hendrikkade om het station geleid worden.

Dat is een kans om een scootervrij (of emissievrij) Stationseiland te maken, wat voor voetgangers en fietsers een veel prettiger klimaat zou opleveren.

Scooterlobby

In augustus liet de BOVAG weten dat de 'keiharde aanpak' van te snel rijdende snorscooters werkt: de verkoop ervan daalt. Maar klopt dat ook? In Amsterdam zijn er sinds 2013 alweer zo'n 7000 snorfietsen bijgekomen, een groei

van 27%. De BOVAG kan het nog sterker vertellen: "het overgrote deel van de snorfietskopers bestaat tegenwoordig uit verstandige dertigplussers." Alsof die leeftijdsgroep minder herrie en uitstoot produceert en met hun massa, snelheid en omvang minder gevaar vormen dan de – volgens dezelfde BOVAG – "sensatiebe-

luste jochies van 16 en 17". Die zijn – aldus de BOVAG – in 2015 niet meer op snorscooters te vinden: "de lol is ervan af".

Dus wie toch zo'n jongere op een scooter treft, ziet spoken of een jochie dat de scooter even geleend heeft van zo'n verstandige oudere?

Nieuws – Nieuws – Nieuws – Nieuws – Nieuws – Nieuws

Nieuwe voorzitter

De Fietsersbond heeft in juni een nieuwe voorzitter gekozen. Alexandra van Huffelen, in het dagelijks leven directeur van het GVB. Haar voordracht was aanleiding voor een deel van de afdeling Amsterdam om zich af te vragen of die twee verschillende petten verstandig is. Iemand die in het dagelijks leven de belangen van het openbaar vervoer in Amsterdam moet behartigen kan immers in gewetensnood komen als zij in haar vrije tijd moet opkomen voor de belangen van fietsers. De belangen van fietsers en van het GVB zijn namelijk nogal eens strijdig. Waar het bijvoorbeeld gaat om schaarse ruimte of om voorrang bij verkeerslichten.

Na een uitgebreide discussie tijdens de ledenraadsvergadering van de afdeling bleek zo'n 75% tegen de voordracht. Tijdens de daarop volgende ledenraadsvergadering van de landelijke Fietsersbond stemden daarom drie van de vier afgevaardigden uit Amsterdam tegen de benoeming. Maar een meerderheid aldaar vond de benoeming een goed idee. De beden-

kingen van de Amsterdammers werden door sommigen zelfs als typisch Amsterdamse kleinzieligheid, dan wel als arrogantie betiteld.

In de afdeling is de conclusie: we moeten het met deze voorzitter doen en er het beste van maken. Sommigen zien zelfs kansen. Wie weet kunnen we in het GVB (eindelijk) een medestander vinden om de ruimte die de auto beslaat terug te dringen, ten gunste van duurzaam verkeer.

Tramversnelling

In de vorige OEK stond dat de versnelling van tram- en buslijnen vaak ten koste gaat van de veiligheid, snelheid en het comfort van fietsers. Voorbeelden daarvan zijn de veranderingen op de Willemsparkweg, het Leidseplein en langs de route van lijn 13. Naar nu blijkt kan ook de kruising van de Haarlemmerweg met de Molenwerf aan het lijstje van 'slachtoffers' worden toegevoegd. Daar worden in het kader van de versnelling van tram 12 twee tramhaltes tot één samengevoegd en

wordt ook het tramspoor vernieuwd en verlegd. Volgens de Nota van Uitgangspunten over dat project (in juli door de gemeenteraad aangenomen) komen de fietsers er daar niet slecht vanaf. Maar nu ineens blijkt er een addertje onder het gras te hebben gezeten: volgens een nieuw plan worden er één fietspad en een deel van de fietsoversteek opgeheven. Alle fietsers moeten dan via één te smal 2-richtingen bromfietspad de kruising over. Het plan wordt aanbevolen omdat het veiliger zou zijn. Maar nadere beschouwing leert dat dat niet geval is en dat het daar voor voetgangers en fietsers alleen maar slechter en onveiliger zal worden. Intussen krijgen tram 12 en de auto's die via de Velserweg de stad binnenkomen het daar beter: meer ruimte en minder hinder van kruisende fietsers. We proberen dit plan, waar de gemeenteraad in november over moet besluiten, nog van tafel te krijgen. En opnieuw weten we ons gewaarschuwd dat het voor de fietsers en voetgangers in Amsterdam de verkeerde kant op gaat.

Meer weten? Lees onze uitvoerige brief aan de wethouder: bit.ly/molenwerf.



foto Eric Dix 1978

Actiegroep "Amsterdam Fietst" demonstreert op het Museumplein met een optreden van het duo Wim de Bie en Kees van Kooten

Beeldbank

“Geachte heer Van Kooten, Geachte heer De Bie, Uw beider permissie gevraagd voor het feit dat ik u via deze weg voorzichtig benader voor het volgende. De Fietzersbond bestaat veertig jaar en presenteert in samenwerking met Felix Meritis een Culturele Stadsfietsshow op zaterdag 21 november 2015. In de Concertzaal wordt een pop-up fietspad aangelegd, dat zal fungeren als podium én catwalk voor sprekers en artiesten, die hun licht laten schijnen op de geschiedenis én toekomst van fietsstad Amsterdam. Een hoogtepunt uit de geschiedenis van de Fietzersbond, toen nog geen bond maar ‘Amsterdam Fietst’ gehe-ten, is de manifestatie op het Museumplein in 1978, waaraan u, getuige een foto uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam, heeft deelgenomen. Namens de organisatie verzoek ik u deelname aan ‘Felix Fietst’ in overweging te nemen.”

Het duurde even voordat ik mijn stou- te schoenen durfde aantrekken voor het benaderen van de geachte heren. Mijn bewondering en eerbied stonden het ‘vragen staat vrij’ overduidelijk in de weg. Na het versturen van de mail (aan kootenbie.nl, hun digitale schat- kist met televisiefragmenten) kwam de berusting: de kans op reactie was miniem. Niet dus, een paar dagen later antwoordde Wim de Bie: “Dank voor de uitnodiging. Helaas kunnen we niet aan uw verzoek voldoen. We zijn

beiden met diverse projecten bezig en er kan ‘niets mee bij’. We wensen u veel succes met de stadsfietsshow.” Na de teleurstelling rees de vraag hoe het ‘Amsterdam Fietst’ wél gelukt was deze heren te strikken?

In zijn kwaliteitsboekhandel aan de Weteringschans ontbrandt Ton Schimmelpennink, nauw betrokken bij de toenmalige organisatie, een kwaliteitspijp en vertelt: “Die mani- festatie was een ultieme climax. Am- sterdam was begin jaren zeventig ver- geven van ongelukken veroorzakende, schots en scheef parkerende auto’s. Een doorn in het oog van geëngageer- de burgers, die doende waren de stad mooier te maken. Er ontsproten vele actiegroepen, zoals de Amstelveld- groep, de Zoef Zoef-groep rondom de Hazestraat, De Sterke Arm in Oost en Wetering Verbetering. Uit deze initi- atieven met één gemeenschappelijke vijand ontstond Amsterdam Autovrij. Een collectief met anarchistische in- slag. Elke zondagavond discussieer- den wij in wijkcentrum De Oude Stad over de te voeren strijd, het ontwikke- len van een leefbaarheidsvisie.

Het aantal demonstraties nam on- derwijl toe, het aantal deelnemende fietsers navenant. Eerst nog ludiek. Onder aanvoering van een elektrische melkkar met megafoon door de stad

fietsen. De sfeer werd al snel grim- miger. Autowrakken op invalswegen, vechtpartijen met automobilisten. De agressie tegen Goliath, het autover- keer, was enorm in die tijd. En David groeide als kool, wat culmineerde in de massale demonstratie op het Mu- seumplein. Daar ging overigens een jaar aan voorbereiding vooraf. Met een plan de campagne, het versprei- den van duizenden affiches, aanvrage- n van vergunningen, het benaderen van artiesten enzovoorts.”

En Koot en Bie? “Die hebben we ge- woon gebeld. Wij voelden ons zeker van onze goede zaak en zij waren ge- engageerde entertainers. We braken alle records. Duizenden fietsers in drie stromen naar het Museumplein. Maar het was ook een kantelmoment. Voor ons was de fiets meer het sym-bool voor de leefbaarheid in de stad.”

De voorbereidingen voor Felix Fietst! zijn in volle gang. De namen van arti- esten die wél komen worden gepu- bliceerd op onze website. In de Con- certzaal van Felix Meritis is plaats voor 250 bezoekers, u bent van harte welkom.

tekst Marcel van Kempen

Nieuwe rotonde Groenelaan – Laan Helende Meesters

Tijdens de afgelopen vakantie heeft de gemeente Amstelveen weer een kruising omgebouwd naar een rotonde. Het ontwerp is vooraf door de gemeente Amstelveen met o.a. de Fietsersbond besproken met (geringe) aanpassingen als gevolg. Het resultaat ziet er erg goed uit, al dient de afwikkeling van fietsers nog in de praktijk getoetst te worden. Er zijn nog meer nieuwe rotondes gepland.

Fietsroute Bovenkerkerweg - Handweg

Deze weg maakt deel uit van een Provinciale hoofd fietsroute. Het Amstelveense deel sluit aan op de N521 die van Amstelveen naar Uithoorn leidt. Het fietspad is al jarenlang een bron van ergernis omdat het steeds verzakt. Dat komt doordat het op een veendijk is aangelegd. Jaarlijks kost het de gemeente veel geld om dit goed te onderhouden.

Een deel van het fietspad is uitgevoerd met betonplaten die verzakken. De Fietsersbond heeft in 2011 n.a.v. de "Fietsbalans" geadviseerd dit deel te asfalteren. De Provincie heeft dat advies genegeerd en het provinciale deel tussen Amstelveen en Uithoorn van betonplaten voorzien. Maar de gemeente Amstelveen heeft wel goed geluisterd en is afgelopen juli begonnen met het asfalteren van de Handweg en de Bovenkerkerweg.

Fietsroute Burgemeester Colijnweg

Bij het aansluiten van de Schipholdijk N232 via de Burg. Colijnweg op de A9 is een deel van de fietsroute langs de Colijnweg in 2011 opgeheven. Ik heb hierover de afgelopen jaren al meerdere keren in de OEK geschreven. In eerste instantie zou de uiteindelijke fietsroute van Amstelveen naar de Ringvaart dezelfde zijn die er momen-

teel ligt. Dat vinden wij in Amstelveen geen goed idee, want deze route loopt over een groot traject verder van de A9 en deels door het bos, is onverlicht en bezorgt daardoor de vele scholieren die vanuit Badhoevedorp in Amstelveen naar de middelbare scholen gaan, een sociaal onveiligheidsgevoel.

In 2011 was met de Provincie afgesproken (project omlegging N201) dat er een nieuw fietspad zou komen dat vanaf de rotonde Colijnweg ten zuiden van deze weg met een nieuwe fietsbrug aan zou sluiten op de Bosrandweg. Maar in 2013 gooide Rijkswaterstaat (bij de verbreding van de A9) roet in het eten door deze route af te blazen. Daar lieten wij het niet bij zitten en diverse onderhandelingen later kwam er afgelopen augustus eindelijk schot in de zaak met het voorstel om de hele fietsroute vanuit Amstelveen tot aan de Bosrandweg te voorzien van openbare verlichting en om het deel dat nu nog door het bos loopt langs de Colijnweg buiten het bos te leggen. Ook wordt een onveilige fietsoversteek veiliger gemaakt. De Fietsersbond blijft partij in het overleg tussen gemeente, Amsterdamse Bos en Provincie.

Gevraagd contactpersonen

De onderafdeling krijgt regelmatig mails van kritische Fietsersbondleden over verkeerssituaties. Daar zijn we blij mee. We willen ook graag een breder inzicht hebben in wat men vindt van verkeersaanpassingen en dus meer feedback vanuit alle delen van Amstelveen.

Wil je meedenken over Amstelveense fietsaangelegenheden, meld je dan aan via amstelveen@fietserbond.nl.

Cor Roof

Heb je een klacht over b.v. losliggende tegels of overhangend groen dan kan je dit direct melden bij de gemeente op tel. 5404911 of gebruik de app van het meldpunt van de Fietsersbond (of van Verbeter de buurt).

IJ-oeververbinding



Volgens wijkvereniging Overhoeks zijn binnen enkele jaren 11 ponten nodig om de vraag op verbinding tussen CS en de Buiksloterweg aan te kunnen. Maar omdat zo'n groot aantal veren niet realistisch is, doen ze een beroep op de gemeente om snel te besluiten alsnog metrostation Sixhaven aan te leggen. Die kan een groot deel van de overzetvraag opvangen. Dit standpunt is gebaseerd op wat volgens de wijkvereniging een realistische prognose is in plaats van de gedachte waar de gemeente vanuit gaat. Voor fietsers die het IJ over willen is station Sixhaven overigens geen optie, vooral niet omdat het GVB tegen het meenemen van de fiets in de metro is.

Stijlen met airbags

De Kampioen (ledenblad van de ANWB) meldt deze maand dat veel mensen klagen dat ze in hun nieuwe auto fietsers vaker over het hoofd zien en niet begrijpen hoe dat komt.

Ton Hendrikse weet het wel:

"In nieuwe auto's is de ruitstijl vaak breder door de hogere veiligheidseisen, zoals voor de montage van airbags. Een naderende fietser kan makkelijk achter die stijl schuil gaan. Uit mails die wij van leden krijgen, weten we dat dat nogal eens gebeurt. Oplossing: vaker en bewuster kijken. En kijk ook goed om de stijl heen. Je kunt je overigens afvragen of de voordelen van zo'n extra airbag opwegen tegen de nadelen van slecht zichtbare fietsers. Wij houden de ontwikkelingen in de gaten."

Is die laatste zin nu geruststellend of juist verontrustend?

Meten is weten

Maar is meten ook goed voor de fietser?



**Metten. Weten.
Verbeteren.**

Onder het motto 'Meten. Weten. Verbeteren.' vond midden september de fiets-telweek plaats. Ook in Amsterdam. Het meten zit erop, en nu is het wachten op het weten en het verbeteren. Bent u ook zo benieuwd?

Eind augustus werd de applicatie *App de Fiets* gelanceerd waarmee fietsritten geregistreerd worden. Het Parool besteedde daar aandacht aan en iemand van de Fietsersbond legde het nut van die app als volgt uit: 'Veel fietsers lijken het groen van het park te verkiezen boven de uitlaatgassen van de hoofdroute. Na afloop van het onderzoek heeft de gemeente daar meer zekerheid over en kan daarop worden ingespeeld.'

Die uitleg suggereert dat dit in kaart brengen van fietsgedrag de fietsers ten goede komt. Maar hoe? Als je weet dat meer fietsers in het Vondelpark rijden dan op de Overtoom, wat weet je dan? Dat ze het Vondelpark fijner fietsen vinden? Nee, want dat wordt niet geregistreerd. En wat kun je verbeteren met wat wel geregistreerd wordt? Besluiten het fietspad op de Overtoom op te heffen? Ook niet natuurlijk (dat mogen we tenminste hopen).

Maar wat weten we dan wel? In hetzelfde Parool-artikel staat dat er de komende tien jaar 200 miljoen euro geïnvesteerd wordt in het fietsnetwerk van Amsterdam. En iemand van de Stadsregio legt uit: 'Dat geld moet besteed worden waar het nodig is. Daarom is het zo belangrijk dat we de fietsstromen in kaart brengen.' En ook hier wordt gesuggereerd dat je moet weten waar de meeste fietsers rijden om dat geld goed te kunnen besteden. Maar wat is goed besteden? Moet je meer geld uitgeven om routes die fietsers links laten liggen, aantrekkelijker te maken? Of moet je voorkomen dat je geld steekt in routes waar fietsers ook zonder die besteding toch al voor kiezen? Ik zou het antwoord niet weten.

Laten we wel wezen. Amsterdam weet natuurlijk allang waar fietsknelpunten zitten. Die heeft de gemeente al

eerder in kaart gebracht. Onlangs nog – voor de zoveelste keer – in de *Uitvoeringsagenda Mobiliteit*. Daar blijkt de fietsroute langs de 1ste Const. Huygensstraat-Van Baerlestraat-Roelof Hartstraat-Ceintuurbaan zwaar overbelast te zijn. Iedereen die daar wel eens fietst weet dat: de fietspaden zijn daar te krap, zo smal dat een snorscooter er eigenlijk niet veilig kan inhalen. Maar dat gebeurt natuurlijk wel, en bovendien maken op drukke tijden (en dat is vaak) ook brommers en zelfs motorfietsen er gebruik van om de auto-files in die straten te omzeilen. (Vreemd genoeg zie je die piraten nooit op de lege trambaan rijden, vermoedelijk omdat ze bang zijn daar tegen de lamp te lopen en denken dat ze op fietspaden onzichtbaar zijn voor handhavers.)

Het is daar een ramp die al lang bekend is en waarvoor helemaal geen fietsritten geregistreerd hoeven te worden. Maar intussen gebeurt er niets. Er zijn ook geen plannen om dat probleem aan te pakken. En er is dus ook geen enkele reden om te hopen dat de gegevens die die app verzamelt daar iets aan zullen veranderen.

De mevrouw van de Stadsregio zei dat ze hoopte dat 10.000 fietsers de app zouden gebruiken, maar ze weet dat er 3 jaar geleden in de stad al per dag 628.000 fietsritten gemaakt werden. Als je dat weet, kun je toch niet serieus geloven dat het registreren van 1,5% daarvan tot een doorbraak kan leiden bij het oplossen van de problemen die al bekend zijn? Hooguit kan blijken dat er nog meer problemen zijn. Maar de oplossing daarvan komt ook niet uit die app.

Aanvankelijk dacht ikzelf nog even dat als via die app zou blijken dat fietsers bij bepaalde verkeerslichten erg

lang moeten wachten, dat dat voor de gemeente reden zou kunnen zijn de wachttijd bij die lichten korter te maken. Maar bij nader inzien moest ik die hoop laten varen. Nu krijgt de gemeente namelijk ook al vaak klachten over te lange wachttijden bij verkeerslichten, maar dat leidt zelden tot verbetering. Niet zozeer omdat die klachten genegeerd worden (al gebeurt dat wel), maar omdat zo'n wachttijdvermindering voor ander verkeer (auto, OV) negatieve gevolgen kan hebben die men zwaarder vindt wegen dan het ongemak van fietsers. En dus gebeurt er niets.

Even dacht ik nog: nou ja, baat het niet, het schaadt ook niet. Maar ook nu moest ik mezelf terecht wijzen: het schaadt wel degelijk. Want alle tijd, aandacht en geld die in dit onderzoek gaat zitten, wordt niet besteed aan problemen die nu blijven liggen wegens geldgebrek. En dan ook nog met de zegen van de Fietsersbond.

Intussen wordt wel de indruk gewekt dat men niet stil zit en bovendien op een eigentijdse manier ('smart'). Dat is misleiding en ook dat is schade. (JK)

Over meten gesproken

Een kleine 4000 panelleden hebben onlangs meegedaan aan een enquête van de ANWB (ruim 4 miljoen leden). Daaruit blijkt o.a. dat voor hen winkelen de voornaamste reden is om naar de stad te gaan, dat bijna 50% dat met de auto doet, dat daarbij weinig stress ervaren wordt maar men zich wel ergert, vooral aan weggebruikers die zich niet aan de regels houden. Ook ondervinden voetgangers en automobilisten – zeggen ze – vooral overlast van fietsers, terwijl fietsers zeggen last te hebben van brommers. Tenslotte willen de meesten vooral investeren in veiligheid, daarna in het verbeteren van de snelheid (doorstroming, beter doorrijden) en in de derde plaats in de kwaliteit van de omgeving. En nu maar afwachten wat de ANWB met die opinie-meting gaat doen.

Lezers schrijven

Vergevingsgezindheid (2)

In de vorige OEK verklaarde Hans Groen dat hij de petitie *Scooteroverlast* niet wil tekenen omdat sommige fietsers zich slecht gedragen. Na een buitenlands verblijf was hij verbijsterd over het fietsgedrag dat hij waarnam. Blijkbaar is het Pete Jordan met zijn boek *De Fietsrepubliek* (nog?) niet gelukt de bewering 'vroeger was het beter' te ontcrachten. Marco te Brömmelstoet deed onderzoek bij een aantal kruisingen, 5% negeerde rood. Hans telt en concludeert dat 10% van de fietsers "redelijk gemakkelijk zonder gevaar voor eigen leven door rood fietst", al geeft hij toe dat verkeerslichten in stille tijden best fietsvriendelijker kunnen.

Als fietsers op scooters of een snelle e-fiets overgaan, zullen ze dezelfde overlast veroorzaken, beweert Hans. Een vreemde stelling die de veel grotere snelheidsverschillen tussen scooter en fiets of tussen fietsers onderling negeert. Voor hem verschilt het rijgedrag van scooters door de bank genomen kennelijk niet van dat van fietsers. Maar de straat geeft een ander beeld.

Net zoals de brommers vroeger zorgden de scooters op het fietspad voor veel onveiligheid. In verhouding met hun aantallen is het aantal ongevallen behoorlijk hoog. Telt de verbetering van de verkeersveiligheid nog voor de overheid? De scooterpetitie legt daar de nadruk op. Vermeend slecht fietsgedrag wordt niet beter door deze petitie te negeren.

Roland Haffmans

De pont op fietsen

Mijn man kreeg afgelopen juni een boete in de bus van het Centraal Justitieel Incassobureau. Die was uitgeschreven op 29 oktober 2014 na een incident dat eind september of begin oktober plaatsvond. Er staat niks bij de omschrijving van de boete, alleen "veerponten." De boete bedraagt € 90.



Wij wonen al 30 jaar in Amsterdam noord en gebruiken dagelijks de pont (Buiksloterwegveer). We fietsen altijd de pont op, dat was nooit verboden. Plots stonden er op die 29ste oktober twee controleurs die bonnen uitschreven aan iedere fietser die de pont fietsend opkwam. Een actie die daarvoor niet was aangekondigd.

Absurd! Zeker omdat de scooterrijders al een maand via borden werden gewaarschuwd dat ze niet rijdend de pont op mochten. Zij werden dus niet zonder enige waarschuwing vooraf beboet. En sinds die 29ste oktober zijn er geen boetes meer uitgedeeld aan fietsers. Wel staan er af en toe controleurs die zich met de scooters bemoeien.

Wij willen uiteraard niet betalen. dit ziet eruit als willekeur. Waarom mag je niet fietsend de pont op, wie doe je daar kwaad mee en waarom is dit 30 jaar gedoogd, op één dag in 2014 niet, en daarna gewoon weer wel?

Wat te doen? Zijn er meer meldingen van dit geval? Kunnen we ons verenigen?

Karin van As

Eervolle vermelding

Dit voorjaar fietste ik weer mee met de jaarlijkse fietstocht rond het IJsselmeer, georganiseerd door René de Heer. Er bleken zich dankzij het artikel in de OEK van Anne-Mariken vorig jaar en de recente aandacht voor de fietstocht in de *Fietsband* diverse Amsterdammers te hebben aangemeld. Uit erkentelijkheid hebben de Fietsersbond en de OEK een eervolle vermelding gekregen op het T-shirt.

Michiel Bardet

Mijn Mening

70 i.p.v. 50 km/u?

De gemeente wil de maximum snelheid op de belangrijkste stedelijke wegen verhogen van 50 naar 70 km/u.

De minister van verkeer wilde enkele jaren geleden de maximum snelheid op de A10-west verhogen van 100 naar 120 km/uur. Het Amsterdamse gemeente-bestuur vond dat geen goed plan. Zo'n hogere snelheid zou voor meer onveiligheid, meer luchtvervuiling en meer geluidsoverlast zorgen, terwijl het gemeentebestuur zich nu juist inspande voor een verkeersveiligere en geluidsarmere stad met gezondere lucht. De VVD wethouder van verkeer ging zelfs naar de rechter om de minister te dwingen het besluit te veranderen.

Wat een verschil met het nieuwe Amsterdamse bestuur. Dat vindt dat op de belangrijkste stedelijke wegen beter maximaal 70 km/uur gereden kan worden in plaats van 50 km/uur. Ook al leidt dat tot meer onveiligheid, meer geluidsoverlast en meer luchtvervuiling. Immers, anders dan de A10-west kennen de stedelijke wegen veel gelijkvloerse kruisingen, dus met een veel onrustiger verkeersbeeld met veel remmen en optrekken. Bovendien kennen die wegen – anders dan de A10-west – geen hoge geluidsschermen. Een hogere snelheid zorgt daar naar verhouding dus voor meer onveiligheid, meer luchtvervuiling en meer geluidsoverlast dan op de A 10-west.

Uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit van juni j.l. blijkt dat men een deel van de Johan Huizingalaan geschikt acht voor zo'n snelheidsverhoging. Dat is een weg dwars door Nieuw-West die bij het Slotervaart ziekenhuis de belangrijke (fiets)route naar Nieuw Sloten kruist. Wie worden dus de dupe van de snelheidsverhoging? Fietsers en voetgangers.

Toen dit nieuwe bestuur aantrad was dat met de ambitie om "de Amsterdammers de ruimte te geven door te snoeien in de regels." Die maximum snelheid van 50 km/uur waar je best harder kan (en velen het ook doen), is natuurlijk zo'n regel. Weg ermee, leve de ruimte voor de automobilist! (RH)

Shared space achter CS

Een stukje van de De Ruijterkade tussen station en pont wordt shared space: voetgangers en fietsers moeten onderling maar bepalen wie er voorrang krijgt. De eerste reactie die in me opkwam: 'Kom op mensen, dit is een doorgaande fietsroute en geen speeltuin voor experimenten.'



OK, dat was misschien wat kort door de bocht. Maar op Twitter blijkt dat mensen met verstand van zaken ook hun bedenkingen hebben:

- Fietsprofessor Marco te Brömmelstroet en voormalig gemeenteraadslid Fjodor Molenaar willen het plan wel een kans geven maar alleen als het fietspad scooter vrij wordt gemaakt.
- Adviseur David Hembrow waarschuwt dat er onnodige ergernis zal ontstaan tussen fietsers en voetgangers. Ook al manoeuvreren fietsers voorzichtig tussen de voetgangers door, dan nog zullen voetgangers zich onveilig voelen en zich ergeren aan de fietsers.
- Bram Fokke, tot voor kort raadslid in Utrecht, ziet het ook niet zitten: 'Doe het niet. Shared space werkt alleen bij overzichtelijke situaties en dan bij (zeer) spaarzaam gebruik'.

SHARED SPACE

Verder is er een petitie gelanceerd tegen shared space en voor een groene golf voor fietsers (zie link onderaan dit artikel). Hoewel er vooral kritiek valt te beluisteren zijn er ook voorstanders van shared space, met HvA-lector Walther Ploos van Amstel als belangrijkste woordvoerder. Hij wijst erop dat voetgangers veel te weinig ruimte krijgen in de binnenstad. 'Shared space kan een oplossing zijn, als we er genoeg ruimte voor hebben en aan bepaalde voorwaarden voldoen.' (in Folia).

Het plan voor shared space is niet helemaal nieuw. Drie jaar geleden werd een stuk naar de gemeenteraad gestuurd met de volgende uitleg: *Het gebied bij de aanlanding van de ponten is een druk knooppunt. Het grootste deel van de voetgangers en*

fietsers in dit gebied heeft de pont als bestemming. Voetgangers en fietsers komen hier in een soort golfbeweging in grote groepen van de ponten. Ze bewegen door elkaar en zullen elkaar hinderen op hun eigen toegewezen verkeersareaal. Gekozen is om juist de chaos in het gebied als uitgangspunt te nemen en daarom te kiezen voor een inrichting conform de zogenaamde 'shared space' principes. Door zo min mogelijk het verkeer te regelen of te scheiden maar juist te mengen houden verkeersdeelnemers meer rekening met elkaar.

PROBLEMEN

Verschillende organisaties hebben gewaarschuwd voor problemen achter het station. De Fietsersbond heeft gepleit voor het omleiden van scooters en voor een breder fietspad. De NS waarschuwde voor aanrijdingen op de plek waar fietsers en voetgangers elkaar kruisen.

De De Ruijterkade is niet zomaar een fietsroute. Het is een belangrijke verbinding tussen Oost en West en één van de drukste fietsroutes van Amsterdam. Op werkdagen rijden er tijdens de avondspits meer dan 2.400 fietsers (dat zou overigens neerkomen op gemiddeld tenminste één fiets per 3 seconden; ik neem aan dat het er regelmatig een stuk meer zijn).

Niet voor niets is de De Ruijterkade opgenomen in het Hoofdnet Fiets. Dat betekent dat er kwaliteitscriteria gelden: je moet er bijvoorbeeld snel kunnen fietsen (nou ja, gemiddeld 12 tot 15 km/u) en er moet ruimte zijn om andere fietsers in te halen. Ik heb niet de indruk dat deze criteria leidend zijn geweest bij het nieuwe ontwerp.

En dan zijn er de voetgangers. De GVB-ponten bij het station zetten op

een werkdag gemiddeld zo'n 40.000 mensen over het IJ, waarvan 20 tot 40% voetgangers, met een flinke piek tijdens de ochtend- en avondspits. Dat worden er nog meer door woningbouw en groei van de werkgelegenheid in Noord.

De situatie wordt nog ingewikkelder doordat de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder het station door precies uit zal komen op het stukje shared space (zie pagina 5).

De gemeente heeft een artist's impression laten maken van de nieuwe inrichting (zie boven). Het ziet er goeddelijk uit: het is niet erg druk en bijna niemand lijkt haast te hebben. Het valt te vrezen dat de werkelijkheid tijdens de spits grimmiger zal zijn: een combinatie van voetgangers en fietsers uit verschillende richtingen die de pont of de trein willen halen of die gewoon onderweg zijn van A naar B. En daartussen toeristen die ook niet kunnen weten dat ze de doorstroming blokkeren op een druk knooppunt.

Misschien valt het in de praktijk allemaal mee. Maar het valt te hopen dat de gemeente een vinger aan de pols houdt, ook als het gaat om de doorstroming van fietsers. En dat ze de boel weer terugdraaien als blijkt dat het gewoon niet werkt.

Dirk Kloosterboer

De petitie is hier te vinden:
<http://bit.ly/sharedspaceCS>

Bronnen: Gemeente Amsterdam, Doorstroomagenda Plusnetten Amsterdam (aantal fietsers); inno-V; Herkomst-/bestemmingsonderzoek IJveren - vrijdagavond, zaterdagmiddag en -avond (aantal voetgangers).

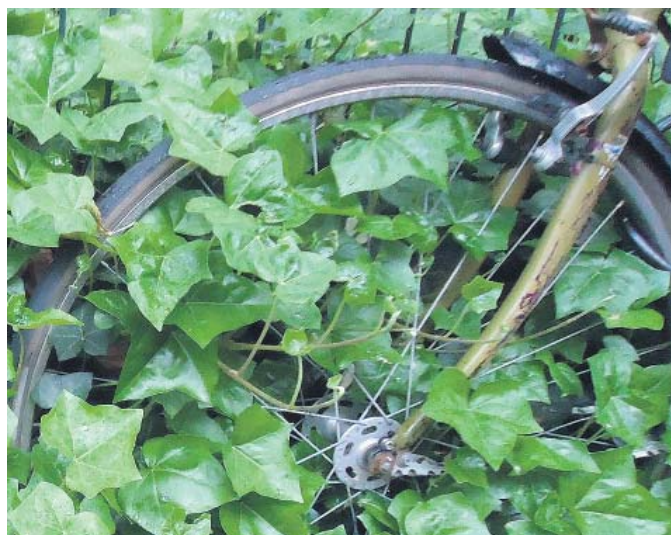
Een eerdere versie van dit artikel verscheen op dirkmijk.nl.

Wij Amsterdamse fietsers

Wij Amsterdamse fietsers worden vaak afgeschilderd als anarchistisch, egoïstisch en zelfs als echte fietshuften. Maar is die reputatie wel terecht? Beslist niet! Neem alleen al onze goedhartigheid jegens de andere levensvormen waarmee wij deze stad delen. In feite zijn veel van

ons zó meelevend dat als er planten opschieten tussen de spaken van onze fiets, we tot het uiterste gaan om die fiets verder met rust te laten. Allemaal om die kwetsbare organismen niet te storen in hun streven naar leven.

tekst/foto's Pete Jordan







'In Praag geen verschil tussen skiën en fietsen'

De 23-jarige Tsjechische student Václav Kríz liep een tijdje stage bij de Fietsersbond in Amsterdam. Hij maakte zich nuttig, maar kwam hier ook om te kijken of er dingen zijn of gebeuren die in Praag, waar hij woont, goed van pas zouden komen (of juist gemist als kiespijn). We vroegen hem iets over zichzelf te vertellen.

'Ik leerde fietsen toen ik 5 was, tijdens een vakantie buiten de stad. Mijn eerste fiets kreeg ik van mijn oudere zus, omdat die voor haar te klein was geworden. Ik reed er voornamelijk op in een park op enige afstand van onze flat. Om daar te komen moesten we heel wat obstakels overwinnen: eerst onze fietsen twee verdiepingen omlaag naar de straat dragen en daarna moesten we nog een paar keer de fietsen flinke trappen op en af sjuouwen.

Tot mijn 16e fietste ik alleen tussen april en oktober en alleen bij uitstapjes met het gezin. Tijdens vakanties, zo'n 2 keer per jaar, maakten we langere fietstochten. Voor mij was fietsen net zoiets als skiën: iets wat je in je vrije tijd doet. Het grote verschil tussen die twee is het seizoen: de winter is voor skiën, fietsen doe je in de lente en zomer.

Dus jullie fietsten niet naar school of werk, of om boodschappen te doen?

Nee, dat deden we niet, ook al hadden we allemaal een fiets. Als je in Praag ergens heen moest, deed je dat met de bus, de tram of de metro. Dat deed iedereen. Nou ja, mijn vader had wel een vriend die geregeld naar zijn werk fietste, maar eigenlijk vond ik dat nogal raar. Je zag ook geen fietsers op straat, zelfs geen geparkeerde fietsen. Wie een fiets had, stalde hem thuis. Net zoals je je ski's binnenshuis opbergt.

Ik zat al jong op de padvinderij en ook daar ging ik met de tram naartoe. In de beginjaren was ik zo'n half uur onderweg, maar toen ik ouder

werd, kwam ik steeds later thuis. De reis duurde langer omdat de trams 's avonds minder vaak reden. Dat vond ik vervelend. Ik had al langer door dat ik met de fiets sneller zou zijn, en ook dat ik fietsen leuker zou vinden dan trampen. Maar mijn ouders vonden dat gevaarlijk. En dat was het ook wel, want in Praag reden de auto's behoorlijk hard. Je had er geen 30 km straten of verkeersdrempels. En ook nauwelijks fietspaden. Die had je alleen in parken en die volgen betekende flink omrijden.

Uiteindelijk ben je meer gaan fietsen? Wanneer was dat en hoe kwam dat?

Al van jongs af heb ik iets met trams. Ik maakte uitstapjes – zelfs naar andere steden – speciaal om trams te bekijken en te fotograferen. Soms met mijn tramvrienden. En één van hen nam me een keer mee naar zo'n demonstratie waar fietsers in een stoet door de straten fietsen om duidelijk

te maken dat ze meer ruimte voor de fiets willen. Die vriend begreep niet waarom die fietsers dat zo belangrijk vonden, hij vond het vooral geinig om te zien hoe ze met hun grote aantal auto's tot stoppen en wachten konden dwingen.

Voor die fietsdemonstratie tuigde ik mijn fiets op met een plaatje van een lelijke rokende auto. Pas daar aangekomen ontdekte ik dat die Critical Mass-tocht georganiseerd werd door Auto*Mat, een Praagse club die sinds 2003 ijvert voor meer ruimte op straat voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Een paar maanden later werd ik lid. Drie jaar later was ik zelf een fietslobbyist. En fietste ik elke dag, ook in de winter.

Intussen is Praag veel fietspaden rijker geworden en zijn er heel wat fietsstroken op de weg geschilderd. Was het fietsaandeel in 2005 nog 0%, nu is dat 2%. Stap voor stap winnen we terrein, maar er is nog veel te winnen.

Fotopuzzel - Puzzelfoto

Onze laatste puzzelfoto stond in OEK 88. Dat was de laatste omdat de puzzel steeds door Hans van Lent werd opgelost. Hij had er ook genoeg van. Maar sommige foto's zijn nu eenmaal echte puzzels. Daarom beginnen we opnieuw. Maar met een andere opzet: de oplossing staat in dezelfde OEK. De vraag is nog steeds: waar is dit? U mag trouwens wel puzzelfoto's insturen. Maar alleen als het antwoord een nieuwe puzzel oproept, zoals in dit geval, naar u op pagina 22 zal blijken.



DE FIETS IN...

Felix Meritis, alwaar op zaterdag 21 november *Felix Fietst!* plaatsvindt. Marcel van Kempen (Wassenaar, 9 januari 1969) is initiatiefnemer van deze culturele stadsfietsshow in wording. En bij toeval ook schrijver van deze rubriek, als afscheidseditie en omwille van de publiciteit omgedoopt in 'De fiets in...'



CAMERASCHUW?

Mijn aanwezigheid trekt geen volle zaal. Dit beeld spreekt meer tot de verbeelding.

MERK EN TYPE?

Mag ik voorstellen het stringente format van je rubriek los te laten? Vragen over dit en dat knelpunt of de relatie met mijn stadsfiets zijn, hoe interessant ook, nu niet relevant.

WELKE WEL?

Over het stadsfietspektakel in wording.

FELIX FIETST?

Met een uitroepteken! Kort, actief en het allitereert lekker. Bovendien de lading goed dekkend. Wellicht wordt de ondertitel Het Gala van de Stadsfiets(er).

WAAROM?

De Fietsersbond organiseert dit jaar activiteiten vanwege haar veertigjarige jubileum. Ik heb het hoofdbureau in Utrecht voorgesteld een Amsterdams evenement te realiseren. Leek me logisch, hier ligt toch de bakermat voor haar ontstaan.

LADING DEKKEND?

O, op die fiets. In de authentieke Concertzaal wordt een heus fietspad aangelegd. Dat zal dienen als rode loper én podium voor de deelnemende gasten en artiesten. Het publiek zit aan weerszijden van het pad, wat het beeld van een catwalk versterkt. Er wordt gefietst in Felix Meritis en de avond staat in het teken van de fiets, vandaar Felix Fietst!

WIE FIETSEN?

Een mix van gevestigde artiesten en aanstormend talent. Met de samenstelling van het programma zijn wij momenteel nog druk doende.

WIJ?

Met Marjolein de Lange en Ed Koomen werk ik sinds een paar maanden aan de uitwerking van het conceptidee en benaderen van gasten. Er komt nogal wat bij kijken en we doen het tussen ieders andere werkzaamheden door. Met plezier, want er heerst bij ons echt een gevoel van 'we zijn aan iets moois en spectaculairs bezig'.

WAAROVER?

Het plezier van het fietsen, want het vrolijke en vrije imago van de fiets staat onder druk. Met uitspraken als 'fietsen is stressen geworden', 'fietsen staan in de weg' en 'die asociale fietsers'. Dat klopt deels wel, maar de fiets is nog altijd hét middel tegen dichtslubbende steden en hart- en bloedvaten. De fiets is geen probleem maar een oplossing.

HOE?

Muzikanten, schrijvers, performers en kunstenaars geven vanuit ieders specialisme blijk van hun fascinatie voor de fiets en hun ervaring met fietsen door Amsterdam. Sprekers blikken terug op de geschiedenis, werpen een blik op de toekomst. En dit diverse moois wordt theateraal verweven tot een avondvullend totaalspektakel.

WAT KOST DAT?

De toegangsprijs voor een avond fietsplezier vol verbazing en verwon-

dering inclusief voetjes van de vloer na afloop is tien euro. Of zoals ze in de jaren zeventig zouden zeggen 'slechts tien pop en je steekt er ook nog wat van op.'

Tekst en foto: Marcel van Kempen

FIETSEBOND PRESENTEERT

FELIX FIETST! met o.a.



Pieter Hulst (AT5), razende reporter van De straten van Amsterdam, is – bijna zeker – gastheer en interviewer. **Henk Hofstede** (de NITS) verzorgt een muzikaal optreden. Publicist **Fred Feddes** (1000 jaar Amsterdam) overdenkt de ruimte voor de fiets. Fiets-immigrant en schrijver **Pete Jordan** (De Fietsrepubliek) geeft zijn originele kijk op fietsstad Amsterdam. Studenten van de **Selma Suzanna Kleinkunstacademie** brengen eigentijds fietsentertainment. Fietser des Vaderlands **Luud Schimmelpennink** doet zijn zegje. Aangevuld met klassieke muziek, fietsacrobatiek en onverwachte gasten. En aansluitend een **swingend dansfeest**.

Meer informatie en reserveren:
fietsersbond.amsterdam/felixfietst



Fietskwaliteit *in en tussen steden*

Wanneer zeg je van een bepaalde route dat hij een goede fietskwaliteit heeft? Hoe meet je dat? Een eerste begin.

Het fietsgebruik in een gebied wordt vaak geteld hoeveel van het totaal aantal ritten gemaakt worden door fietsers. In Nederland ligt dat gemiddeld op zo'n 25%. Vaak beperkt men zich daarbij tot alleen de korte ritten – bij ons in Amsterdam tot 7,5 km (elders meestal tot 5 km).

Op die korte afstanden wordt nog het meest gelopen. Zo wordt in Rotterdam op korte afstanden meer gelopen dan gefietst. In Amsterdam gaan lopen en fietsen ongeveer gelijk op (zie kader), en alleen in echte fietssteden (Zwolle en Veenendaal) wordt zo'n twee keer meer gefietst dan gelopen.

Bij korte ritten wordt de verhouding lopen-fietsen door verschillende factoren bepaald: de inrichting van een wijk of het stadcentrum, beperkingen op het autoparkeren (waaronder hoge parkeerkosten). Fietssteden als Leiden of Groningen kennen een laag autoaandeel, in andere fietssteden zoals Zwolle en Veenendaal verschilt het autoaandeel niet echt.

FIETSKWALITEIT METEN

Bij ritten boven de 3 à 4 km blijkt de auto doorgaans sneller dan de fiets, al hangt dat af van de aantrekkelijkheid van de route en de hinder die fietsers bij kruisingen ondervinden.

Fietsritten tussen 5 en 10 km (midfietsritten) zijn een goede maat voor fietskwaliteit: ze zijn te lang om te

lopen en bij goed openbaar vervoer is die vervoerswijze aantrekkelijk. Met een goed wegdek en weinig hinderlijke kruisingen vergt een fietsrit van zo'n 10 km zonder veel tegenwind minder dan een half uur.

Midfietsritten bestrijken overigens een groter gebied dan alleen de wijk of een kleine stad. Alleen in de grootste steden overtreft de afstand tot het centrum de 10 km. Het aandeel midfietsritten is een betere maat voor de plaatselijke fietskwaliteit, mede omdat lopen over deze afstand vrijwel ontbreekt. Met een midfietsaandeel van tenminste 50% kun je spreken van een goed stedelijk fietsklimaat. De toename of afname van dit fietsaandeel toont daarmee beter de verandering van de plaatselijke fietskwaliteit.

LANGERE AFSTANDEN

Fietsafstanden langer dan 10 km worden – behalve in de grootste steden – ook gebruikelijker in middelgrote steden. Langere fietsroutes vragen om meer dan alleen een goed wegdek en een gestrekte ligging. Snelfietsroutes pal langs drukke (auto)wegen mogen dan automobilisten wijzen op alternatieven, ze maken het fietsgebruik beslist niet aantrekkelijker. De uitdijende stad maakt het ontwikkelen van snelfietsroutes in stedelijke gebied ook belangrijker. Een goed befietsbare stad lokt immers fietsritten naar na-

In Amsterdam

Volgens de gemeentelijke dienst OIS verplaatsen Amsterdammers zich bijna 3x per dag. Bij die verplaatsingen wordt de fiets in 31% van de gevallen gebruikt; 28% gaat te voet. De auto neemt 20% voor zijn rekening en het OV 16%. Het auto- en OV-gebruik is de afgelopen jaren gedaald, fietsen en lopen zijn toegenomen. Maar men verwacht dat als de NZ-lijn gaat rijden er meer OV-ritten gemaakt zullen worden. Het landelijk beeld is overigens heel anders: auto 50%, fiets 26% en OV 3%.

Ook de stadsdelen tonen verschillen in mobiliteit: in het Centrum en West is het aandeel auto zo'n 10%, terwijl het in Nieuw-West, Zuid en Noord ligt tussen de 26 en 35%. In die laatste stadsdelen wordt aanzienlijk minder gefietst. Die verschillen worden toegeschreven aan het feit dat daar de afstanden tussen de woning en de voorzieningen groter is dan elders in de stad. Ook spelen opleiding en inkomen een rol: hoe hoger de opleiding hoe meer men fietst, hoe hoger het inkomen hoe meer men voor de auto kiest. De veelverdieners mijden het OV.

bij plaatsen uit.

Snelfietsroutes enkel tussen stadsranden zonder goede aansluiting op het stedelijke fietsnet, zijn tot mislukken gedoemde prestigeprojecten. (RH)



‘De stad is voor mensen, niet voor blik’

Walther Schoonenberg, bureausecretaris van de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad (VVAB), ziet duidelijke parallellen met de Fietzersbond. Beide werden veertig jaar geleden opgericht, bemannen een klein bureau van 1,5 FTE, en beide zijn actief in Amsterdam. ‘Wij zijn nog niet klaar!’ Tijd dus om eens langs te gaan.

Op 6 maart 1975 werd de VVAB opgericht, het feestje werd op 27 oktober gevierd in de Zuiderkerk. Schoonenberg (Amsterdam, 1957) vindt het alles behalve een toeval dat beide organisaties even oud zijn. ‘In de jaren ’60 ontstond een beweging tegen het gemeentelijk beleid, dat was gericht op “cityvorming” – louter op het belang van het zakenleven in het centrum van Amsterdam en helemaal niet op de bewoners. In het daarop-

volgend decennium werd het draagvlak hiervoor groter en schoten organisaties als ze onzen uit de grond.’ Deze bewustwording, deze beweging was geenszins alleen aan Amsterdam voorbehouden; landelijk waren al eerder maatschappelijke groeperingen ontstaan: de Waddenvereniging (1965), Milieudefensie (1971) en de Kleine Aarde (1972).

Schoonenbergs woonkamer straalt Amsterdamse geschiedenis uit, datzelfde geldt voor de imposante boekenkast. Voor de zekerheid neemt hij Richter Roegholts standaardwerk Amsterdam na 1900 ter hand om te kijken of deze ook aan de oprichting van de Fietzersbond, of ENFB, aandacht heeft geschonken, maar dat blijkt niet het geval. ‘Een omissie’, meent Schoonenberg.

CITYVORMING

In het modernistische idee – het modernisme was al



foto Wim Ruijrok

voor de oorlog ontstaan als internationale beweging – van “cityvorming” was de binnenstad niet geschikt om in te wonen. De oorlog had er ook nog eens heel veel schade toegebracht; een kwart van de bebouwing in de Jordaan was weggeslagen en de Nieuwmarktbuurt had ook geleden onder het oorlogsgeweld, waar de grote leegstand van gedeporteerde Joodse bewoners nog eens bovenop kwam. In een uitwerking van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Van Eesterens uit de jaren ’30 was het centrum van Amsterdam aangeduid als zaken centrum. Het adagium luidde dat wonen en werken gescheiden moesten zijn; de binnenstad de werkplaats en aan de randen zou moeten worden gewoond. Dat was zeker niet uniek voor Amsterdam of Nederland, de internationale beweging omarmde ook de Engelse Tuinstadbeweging en kende ook voorbeelden in Frankrijk



© Lvdb / Het Parool

Lees verder op pag. 18



en Duitsland. Wezenlijk was echter dat het woon-werkverkeer per fiets zou worden afgelegd, er werd in openbaar vervoer voorzien voor wie fysiek niet in staat was om te fietsen. De naoorlogse wederopbouw betekende een enorme toename van het aantal auto's, en waar voor 1940 de fiets het centrale vervoermiddel was, zou na 1945 de auto de fiets verdringen.

Hiervoor waren bredere wegen nodig. In een verkeersuitwerking van het AUP werden bestaande straten verbreed getekend, zodat de enorme stroom auto's zijn weg kon vinden naar en van de binnenstad.

Zo werden de Utrechtsestraat, de Jodenbreestraat, de Leidsestraat en de Weesperstraat enorm verbreed – achteraf kunnen we vaststellen dat gelukkig alleen laatstgenoemde werd gerealiseerd. Niet voor niets werd die tot voor kort door talloos velen als lelijkste straat van Amsterdam genoemd.

WIJ WILLEN EEN STAD...

De jaren '60 brachten de eerste scheurtjes in het tot dan toe strakgetrokken denken over "cityvorming". Er ontstond verzet tegen sloop van oude

panden. Dit alles vond z'n climax in de jaren '70, met 1975 als onbetwist draaipunt. De Nieuwmarktrelen van 1974 staan nog op veler netvlies. De strijd in de Jordaan waar twee assen voor breed autoverkeer waren gepland, is wellicht minder bekend. In deze antibewegingen stond de bewoner van nu centraal, niet de virtuele bewoner van het modernisme. Het idee van de "compacte stad" deed z'n entree. 'De leus, die lange tijd op een grote muur in de Nieuwmarktbuurt was te lezen, vertolkte eigenlijk perfect het denken van toen', aldus Walther Schoonenberg. Die luidde: Wij willen een stad met buurten waar wonen, spelen, werken, leren en winkelen vlakbij en door elkaar gebeurt voor jonge en oude mensen. Vlakbij had Geurt Brinkgreve, de latere oprichter van de VVAB, als daad van verzet tegen de beoogde verkeersweg (Sint Antoniesbreestraat) Huis de Pinto in volle glorie gerestaureerd. Het zou jarenlang gelden als exponent van het nieuwe denken, als antwoord op het modernisme. In 1975 werd de "compacte stad" gemeentebestuurlijk; de kersverse binnenstadsbelangenvereniging stond voor een gebied

binnen de 17e eeuwse stadswallen waar werd gewoond, gewerkt, gespeeld, gewinkeld enzomeer. Vervallen panden werden hersteld en behoed voor sloop; er kwamen meer en meer mensen in de binnenstad wonen. Actiegroep Au-

toevrije binnenstad ontstond, die bestaat nu niet meer, maar werd destijds gesteund door zowel de Fietzersbond als de VVAB. Er werd voor hetzelfde gestreden maar vanuit verschillende invalshoeken. Eigenlijk wilden we allemaal hetzelfde: een leefbare stad.

HUIDIGE BEDREIGING

De VVAB heeft veel bereikt; van 800 leden aanvankelijk tot zo'n 3.000 nu (waarvan 60% in Amsterdam woont, het grootste deel in de binnenstad) groeide de vereniging gestaag en is uiterst tevreden in de situatie zonder gemeentelijke subsidie. 'Dat maakt het veel makkelijker om kritisch stelling te nemen tegen de gemeente. Daarom zeggen we openlijk dat de gemeente geen goede visie heeft en alleen het economisch belang van het toerisme en festivals wenst te zien, en andere belangen ondergeschikt lijkt te vinden. We willen voorkomen dat de binnenstad een pretpark wordt.' De VVAB gaat zich ook steeds meer buiten de traditionele werkterrein van de binnenstad begeven. Eigenlijk is het hele gebied binnen de A10 op te vatten als binnenstad. Als het aan de VVAB ligt komen er grote P+R locaties, parkeergarages bij de ring – en niet onder de grachten. Het hele gebied binnen de ring zo autoluw mogelijk. De stad is immers voor mensen, niet voor blik.

FIETS(ERS)BELEID?

Walther Schoonenberg is duidelijk over de hiërarchie op straat in de Amsterdamse binnenstad: eerst heb je de voetgangers, dan de fietsers en dan – op afstand – automobilisten. Zo zijn stoepen en bruggen bedoeld voor voetgangers, maar daar staan zo veel fietsen geparkeerd, dat er geen doorkomen aan is. Daaraan hebben





de fietsers geen schuld; je moet je fiets ergens kwijt... Het liefst ziet Schoonenberg dat parkeervakken voor fietsen worden ingeruimd; dat scheelt per vak weer twintig losse barrels. En dat net zo lang tot alle fietsen van de stoepen en bruggen weg zijn. 'Het gaat er in feite om dat we de strijd uit de jaren '70 voortzetten – we zijn nog niet klaar. Een minderheid van bewoners (automobilisten) neemt een meerderheid van de openbare ruimte (parkeerplaatsen) in beslag. In de jaren '70 was zoiets onacceptabel, nu lijken we dat wel geaccepteerd te hebben.' Hij beaamt dat een autovrije straat als de Leidsestraat de levendigheid niet ten goede komt, dat monofunctionele werkt niet. Je hoeft de stad ook niet fysiek af te sluiten voor auto's, maar door het aantal parkeerplaatsen te verminderen, zal ook de lust om met de wagen de stad in te gaan nog meer doen afnemen. Immers, hoe minder parkeerplaatsen, hoe minder auto-

verkeer. Daarbij komt dat de auto al lang geen statussymbool meer is en met name onder jongeren geen artikel 'zu haben', zoals een smartphone dat wel is. Maar dat er sprake is van een fiets(ers)beleid, nou, nee...

NIET ALTIJD NAAST ELKAAR, SOMS OOK TEGENOVER ELKAAR

Er is een punt waarop VVAB en Fietsersbond (afdeling Amsterdam) niet gebroederlijk opgaan, en dat is asfalt. De nadruk die de Fietsersbond in Amsterdam legt op het oplossen van black spots en het realiseren van vrijliggende fietspaden komt soms op gespannen voet te staan met de shared space gedachte die de VVAB hoog heeft zitten. Zij staan geen scheiding van (verkeers)functies voor, maar een gebied waar verschillende verkeersvormen samen opgaan, niet voor elke soort gebruiker een aparte strook. Daarom ook zijn ze eigenlijk tegen fietspaden in de binnenstad; in de ideale situatie

past de auto zich als gastgebruiker op de openbare weg aan aan voetgangers en fietsers. Schoonenberg: 'Asfalt doet auto's nog harder rijden.' Met enig afschuivertelt hij over het streepprint, tussen de tramrails op het Koningsplein: asfalt dat op klinkers lijkt (foto links onder pagina 18). En hij waarschuwt: 'De Fietsersbond mag geen actiegroep voor asfalt worden!' en 'Neem alsjeblieft geen afscheid van de ideeën uit de jaren '70!' Toegegeven, ook hij vindt asfalt wel lekker fietsen, maar het past niet bij het karakter van de binnenstad. 'Maar, als je genoeg neemt met fietspaden in een binnenstad, neem je genoeg met je rol als tweede, terwijl je je rol als eerste moet blijven opeisen.' Zo, dat is duidelijke taal en een uitnodiging om samen een discussiebijeenkomst over asfalt te organiseren. En dat niet pas over veertig jaar...

(AMR)

www.amsterdamsebinnenstad.nl

Voorzitter

De Fietsersbond heeft sinds 20 juni een nieuwe voorzitter: Alexandra van Huffelen, directeur van het GVB. In het Parool van die dag werd haar gevraagd of ze het niet raar vond dat 'de directeur van het Amsterdamse openbaar vervoer een hoge functie krijgt binnen een concurrerende organisatie.' Ze antwoordde: 'Zo moet u dat niet zien. Fiets en ov liggen in elkaars verlengde, ze vullen elkaar aan.' Ter verduidelijking voegde ze daaraan toe: 'Ik zit ook in de raad van toezicht van het Catharina Ziekenhuis in Eindhoven, dat geeft ook geen frictie.'

Ik was er niet gerust op en vroeg voor de zekerheid een paar actieve Amsterdamse fietsersbondleden wat zij ervan vinden. Eén wilde mij wel te woord staan.

Is het niet lastig om actie te moeten voeren tegen een GVB dat op dit moment veel maatregelen neemt waar de fietsers de dupe van worden?

'Nee, dat moet je zo niet zien. Wij verwachten juist dat het GVB meer fietsminded wordt en dat onze acties dus eindelijk effect gaan sorteren.'

Maar is het dan niet raar dat jullie voorzitter directeur is van een bedrijf

Mijn mening

dat eigendom is van de gemeente en samen met die gemeente probeert om het OV in de stad te laten groeien? Iedereen weet toch dat die nieuwe OV-gebruikers vooral van de fiets moeten komen en nauwelijks uit de auto?

'Wij zien dat anders en richten onze pijlen juist op de snorscooterrijders die binnenkort, als ze naar de rijbaan worden verbannen en een helm op moeten, hun scooter aan de wilgen zullen hangen. Die moeten dan kiezen tussen Alexandra en de fiets en

we zien haar niet als rol-model voor dat soort jongeren. Die zullen eerder de al ingezette trend volgen en coole oma-fietsers worden.’

Maar hoe kijken jullie dan aan tegen het feit dat de gemeente de subsidie stopt die jullie gebruikten om de gemeente professioneel te adviseren?

‘Dat zien wij ook vooral positief. Zo als onze voorzitter ook zegt: ‘De Fietsersbond heeft landelijk zeer capabele mensen en die kunnen plaatselijk mogelijke problemen heel goed oplossen in samenwerking met bijvoorbeeld

ov-bedrijven.’ Wij voeren daarom nu al sponsorgesprekken met haar zodat wij ons goede werk kunnen voortzetten.

Dus het gerucht dat de stopzetting van die subsidie eigenlijk uit de koker van jullie nieuwe voorzitter is gekomen, berust nergens op?

‘Omdat die subsidie werd verstrekt door de enige aandeelhouder van het bedrijf waar zij directeur van is? Dat lijkt ons sterk. Dan zou je ook wel kunnen gaan beweren dat het GVB fietsvijandige maatregelen neemt om

het fietsen gevaarlijker en onaangenaamer te maken en zo meer ex-fietsers als passagiers te werven! Of dat de gemeente als aandeelhouder van het GVB bijvoorbeeld de Van Woustraat voor fietsers gevaarlijk houdt om ook een bijdrage te leveren aan de passagiersgroei van haar eigen bedrijf. Of dat fietsers die bij een tramongeluk betrokken raken, een leuke meevaler kunnen zijn voor dat ziekenhuis van haar in Eindhoven. Nee, als je zo denkt, ben je niet goed bezig.’

Dat stelde me wat geruster.

(JK)

De langzame en de snelle fietser

Floor Fietst

Het liefst fiets ik alleen door de stad. Lekker in volle vaart over het wegdek glijden. Maar soms gebeurt het dat ik toch met iemand samen ergens heen ga.

Op een slome druilerige zondag fiets ik samen met een wat oudere vrouw door de stad. Deze vrouw zweert bij langzaam fietsen en ik besluit met haar mee te doen. Als echte zondagrijders fietsen we gezapig naast elkaar over de Marnixstraat richting het Westerpark. Het voelt best ontspannen, geef ik toe. Totdat er fietsers beginnen te bellen dat ze er langs willen. Mijn kennis, die links van mij fietst

weigert echter om opzij te gaan. “Ga nou gewoon achter me fietsen”, spoor ik haar aan terwijl mijn tenen in mijn schoenen beginnen te krommen. Ze gaat even opzij maar voegt zich daarna direct weer naast mij. Dan volgt een toespraak: “Alle fietsers moeten net zo langzaam gaan fietsen als wij, want weet je, weet je dat snel fietsen heel slecht is voor je knieën?” “Doe niet zo mal”, werp ik tegen. “Fietsen is onnatuurlijk, je kraakbeen slijt er sneller van,” gaat ze verder. “Quatsch! Er staat toch geen vol gewicht op je knieën, zoals bij hardlopen?” “Maar lopen is natuurlijk en fietsen

niet”, houdt ze vol. Ik laat haar kletsen en begin over iets anders. “Weet je dat wij ontzettend irritant bezig zijn?” zeg ik als weer een van de zoveel fietsers wil passeren. “Wij irritant? Zij zijn irritant!” Er volgt belgerinkel. “Hé stresskip, heb je haast?” roept ze. Wie is hier nou eigenlijk de stresskip? vraag ik me in gedachten af.

Dat ik zelf, als ik alleen ben ook dikwijls bellend overal voorbij race, gewoon omdat ik het lekker vind om door te fietsen, gaat er bij haar niet in. (FF)

Gemangeld tussen hoofd- en plusnet fiets

Het nieuwe gemeentelijke mobiliteitsbeleid komt met de term ‘plusnet fiets’. De vraag is: vervangt dat plusnet het hoofdnet fiets of is het er een aanvulling op? De beleidsnota Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA) maakt dat niet duidelijk. Het zal dus uit de praktijk moeten blijken.

WAT IS WEL DUIDELIJK?

Duidelijk is dat met nieuwe begrippen (zoals ‘plusnet’) het MAA-beleid er vernieuwend uitziet. Maar onduidelijk is of het grovere plusnet fiets het hoofdnet vervangt en daardoor blijft geeft van

een verzwakkend fietsbeleid (want oude wijn in nieuwe vaten). Of is het plusnet fiets een aanvulling en dus een teken van kansen op een verbetering? Is het een aanvulling dat lijkt een kleiner (maar potentieel groter wordend) plusnet dan nu is voorgesteld, het meest kansrijk. Vervangt het plusnet (delen van) het hoofd, dan moet het

juist groter zijn dan nu is voorgesteld en zoveel mogelijk samenvallen met het bestaande hoofdnet.

Duidelijk is ook dat een uitgedund fietsnet haaks staat op een beleid dat juist voetganger en fiets voorrang geeft. Dat is wat het MAA-beleid claimt te zijn.

DE PRAKTIJK

Zoals vaker moet het beleid dus uit de praktijk blijken. Een actueel voorbeeld is de 50 km/u Zeilstraat, onderdeel van het hoofdnet fiets. Deze straat is ook onderdeel van een drukke en belangrijke route naar Nieuw-West. Toch ontbreekt deze straat in het voorgestelde plusnet fiets. Moeten we daar uit afleiden dat men vindt dat fietsvoorzieningen in deze drukke, smalle straat waar zelfs fietsstroken ontbreken, overbodig zijn? Als dat zo is, blijkt dus uit de praktijk van het



MAA-beleid dat het hoofdnet fiets vervangen wordt door het plusnet fiets (want op het hoofdnet fiets is deze inrichting ontoelaatbaar).

Laat dan het plusnet maar samenvallen met het hoofdnet, opdat de kwaliteit van het hoofdnet op z'n minst behouden blijft. (RH)

Fietsduim

Als behartiger van de belangen van fietsers richt de Fietsersbond zich vooral op onderwerpen en plekken die beter moeten. Projecten die al goed gaan, hebben minder aandacht nodig. Toch kan het nuttig zijn ook die voor het voetlicht te brengen. Om te laten zien dat het goed kán. En als voorbeeld voor andere projecten.

Daarom geeft de OEK het beste project van de afgelopen periode een compliment. Op dit moment komen daar volgens ons drie projecten voor in aanmerking:

1. De Ruytertunnel, de nieuwe autotunnel achter het Centraal Station, werd tijdens Sail afgesloten voor auto's en fietsers mochten er doorheen. Gaaf! Over breed asphalt, kon je een deel van de drukte van Sail zonder hinder voorbij rijden.



2. Sinds enige tijd zijn de Negen Straatjes vrij van auto's tijdens winkeltijden in het weekend. Dat klinkt goed, het is er te krap voor auto's.
3. De Muiderstraat is bij de Hortus afgesloten voor autoverkeer en omgevormd tot een groenrode boulevard. Met brede rode asfaltpaden langs een trambaan in gras. Met een beetje geluk fiets je daar met de geur van vers gemaaid gras!

De jury heeft zich over deze drie kandidaten gebogen en velde het volgende oordeel:

1. De Ruytertunnel: is een leuke attractie voor fietsers, zij het van korte duur en op deze plek niet echt nodig (behalve bij Sail dan). Bovendien werd de pret verpest door lawaai en stank van scooters die in zo'n tunnel nog veel erger

zijn dan in de open lucht.

2. Negen straatjes: een fietsduim verdienen ze niet. De afsluiting is (nu nog) alleen in het weekend en de verbetering is er vooral voor voetgangers. Die gaan zonder auto's meer op de rijbaan lopen, mede door de terrassen op de stoepen.
3. Muiderstraat: het ziet er prachtig uit, het fietst lekker en ook tijdens de aanleg konden fietsers steeds goed langs het werk. Een minpunt is dat brommers er ook mogen rijden. Die kunnen net als auto's best omrijden.

Conclusie: Als aanmoediging verdient de Muiderstraat nu een klein fietsduimpje. Als de bordjes 'bromfietspad' vervangen worden door fietspadbordjes maken we daar een dubbele fietsduim van! (MdL)

Weet u een recent project dat volgens u wel in aanmerking komt voor de fietsduim? Meld het ons.

Mail naar:

**oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl
onder vermelding van 'fietsduim'**

Ons stalen ros

Boekbespreking



Toen ik me voor mijn boek *De Fietsrepubliek* begon te verdiepen in de geschiedenis van het fietsen in Nederland, had ik geen idee wat ik zou vinden – of zelfs waar ik eigenlijk naar op zoek was. Maar toen ik steeds meer gegevens ontdekte en verzamelde, merkte ik bij mezelf een toenemende voorliefde voor de periode na 1920. En daar is dan ook het geschiedenisdeel in mijn boek vooral op gericht. Waarom na 1920? Omdat precies in die tijd de fiets van status veranderde: van een luxe voorwerp voor de welgestelden in een betaalbare wijze van vervoer voor de gewone man. Daar komt bij dat vóór 1920 niemand verbaasd deed over de Amsterdamse fietsers. Maar na de explosieve groei van het aantal fietsen en fietsers in Amsterdam die in 1920 begon, zag vrijwel elke vreemdeling die de stad bezocht zich gedwongen zich verbaasd uit te laten over zijn of haar ervaringen met het straatleven in een fiets hoofdstad.

Nu, na lezing van het wonderbaarlijk mooie en fascinerende boek *Ons stalen ros*, besef ik dat ik me te snel heb afgewend van het fietsen in Nederland van vóór 1920. De schrijvers van het boek, Hanenbergh en Röben (beiden actieve leden van de historische rijwielvereniging *De Oude Fiets*), schetsen een levendig beeld van de rijke en

dynamische geschiedenis en cultuur van het Nederlandse fietsen in de eeuw voor de fiets in brede kring populair werd. Ze duiden de verschillende intrigerende ontwikkelingen in de evolutie van de fiets en doen dat per decennium. Daarbij brengen ze tegelijkertijd de lange, trage ontwikkeling van de relatie tussen de Nederlanders en de fiets in beeld. Alles in het boek is grondig en helder geordend volgens een schitterend vormgegeven chronologie.

De ontwikkeling van de fiets wordt fraai geïllustreerd met talloze gedetailleerde foto's van 30 verschillende (meestal Nederlandse) fietsen die in die periode werden gefabriceerd. Honderden andere foto's helpen om het historisch verloop in het verhaal zichtbaar te maken.

Onder de onderwerpen die speciale aandacht krijgen zijn: de rol van de fiets in de vrouwen-emancipatie, de vroege geschiedenis van alle Nederlandse fietsfabrikanten die er toe deden (Simplex, Fongers, Gazelle, Batavus, Union, Burgers) en de vroege geschiedenis van de ANWB (toen het nog een bond voor fietsers was en nog geen lobbyclub voor het asfalteren van Nederland ten behoeve van motorvoertuigen).

De schrijvers hebben een verbluffend boek gemaakt dat op allerlei manieren kan worden geconsumeerd. Je kunt het verhaal in strikt chronologische volgorde lezen. Of je kunt verschillende hoofdstukken – of onderdelen daarvan – afzonderlijk lezen, én begrijpen. Het kan ook dienen als een de nieuwsgierigheid opwekkend koffietafelboek, dat zich laat opnemen en genoeglijk doorbladeren op iedere manier en in ieder tempo dat men wenst.

Ons stalen ros is natuurlijk verplichte kost voor iedereen die van fietsen houdt en zal iedereen met belangstelling voor de Nederlandse geschiedenis weten te boeien. Maar bovenal vormt het een volmaakt cadeau voor de fietsfanaten in je leven! (P)

Kaspar Hanenbergh and Michiel Röben, *Ons stalen ros: Nederland wordt een land van fietsers 1820 tot 1920*, 308 pp, fotografie: Pepijn Janssen. Prijs: €27.50

Zie: www.onsstalenros.nl

Op onderstaande foto wordt de puzzel van pag. 14 opgelost, althans oplosbaar. Maar hoe die fietsband daar terechtgekomen is, zal vermoedelijk altijd een raadsel blijven.



Welgestelden vóór 1900 plezierfietsend in het Vondelpark.
foto: B.W Stomps | © Beeldbank Amsterdam

OV-fiets

Niemand heeft mij er ooit van kunnen beschuldigen dat ik een 'early adopter' ben. Onder mijn vrienden was ik een van de laatsten met een e-mail account, een digitale camera of een mobieltje. Trouwens, ik moet m'n eerste smartphone nog krijgen. Mijn leven heeft niet zo'n vaart dat ik me moet haasten voor een hebbing dat ik niet eens mis.

Zo was het ook met de OV-fiets. Toen het gelanceerd werd, leek het me een fantastisch iets. Maar wel voor anderen. Zelf zat ik er niet om verlegen, ook al deed ik al tien jaar werk waarvoor ik geregeld in andere steden in Nederland moest zijn. Om daar te komen, nam ik altijd mijn fiets mee in de trein, zelfs als mijn bestemming op loopafstand van het station was. Was het werk gedaan, dan ging ik voor m'n plezier door de Maastunnel in Rotterdam fietsen, of over de Snelbinderbrug in Nijmegen of vanuit stad Groningen naar de universiteitscampus. In de trein mijn eigen fiets meenemen was voor mij in feite een van de vele genoegens van het wonen in Nederland.

Niet dat er iets bijzonders is aan mijn fiets, behalve dan dat het mijn fiets is en ik me op mijn gemak voel als ik erop zit. Net zoals met mijn schoenen: niks bijzonders, maar toch steek ik liever daar m'n voeten in dan in een paar huurschoenen.

Maar het afgelopen jaar is het meenemen van de fiets in de trein meer en meer een bezoeeking geworden. Het voelt alsof de treinen vlak voor en na de officiële middagspits almaar voller worden. Ik zie er steeds meer tegenop om in de ruimte die voor fietsen bestemd is, mensen te moeten vragen hun klapstoelen te verlaten. Een stel reizigers weigerden; ze beweerden dat zij voor die plaatsen betaald hadden. Ik moest ze uitleggen dat ik nu juist extra betaald had voor die plek voor mijn fiets. Een andere keer raakte een vrouw (in een behoorlijk lege trein) danig van streek en klaagde tegen haar jonge kinderen: "De fietsen van sommige mensen zijn zeker belangrijker dan mensen, zoals wij!" Ook kwam het een keer voor dat een man die ik vroeg om plaats te maken voor mijn fiets, naar me opkeek en zich toen weer over z'n mobieltje boog. Niet alleen ging hij niet in op mijn verzoek, hij deed of ik niet bestond. Ik begon er tegenop te zien om mijn fiets in de trein mee te nemen.

Onlangs werd mij door een organisatie in Utrecht gevraagd of ik daar de plaatselijke fietscultuur wilde bestuderen en mijn bevindingen presenteren. Ik aarzelde niet en op mijn eerste onderzoeks-trip naar Utrecht nam ik als altijd mijn fiets mee in de trein. Maar de tweede keer moest ik daar vroeg genoeg aankomen om de ochtendspits te kunnen bestuderen. Omdat ik zo vroeg mijn fiets niet in de trein kon meenemen, besloot ik in plaats daarvan een OV-fiets te gebruiken. In de moderne fietsenstalling van Utrecht kwam ik in een rij te staan van een dozijn mensen die op datzelfde moment met een OV-fiets op pad wilden.

En wat bleek? Ik vond het leuk om op een OV-fiets te rijden. Geen gedoe met je fiets mee in de trein was heerlijk. En de volgende paar onderzoeks-tripjes liet ik mijn fiets in Amsterdam achter bij station Zuid en reed in Utrecht op een OV-fiets.

Ook op de avond van mijn presentatie. Er was na afloop een receptie. En na de receptie dronken we nog wat in een café. Tegen de tijd dat ik met mijn OV-fiets op Utrecht Centraal inleverde, was het 01.00 uur en er reden geen treinen meer naar Amsterdam Zuid. Er zat niets anders op dan een trein naar station Amstel te nemen. Maar omdat er in Amsterdam geen tram of metro meer zou rijden, wist ik niet hoe ik verder thuis moest komen. (En ik vond dit niet het moment om te breken met mijn gelofte – al een leven lang volgehouden – om geen taxi te nemen; om over Uber maar te zwijgen.)

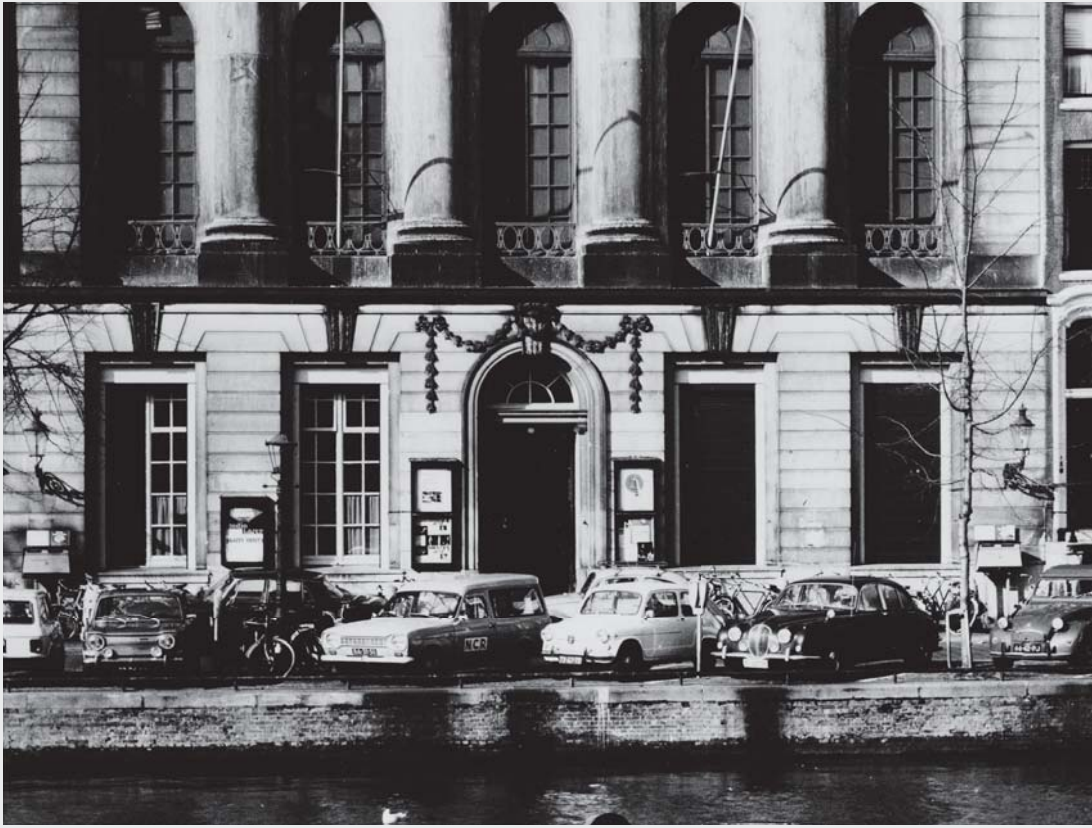
Ik zat in de trein en kwam tot de slotsom dat ik, ook al was ik nog zo moe en had ik nog zoveel spullen bij me, gewoon midden in de nacht van het Amstelstation naar station Zuid zou moeten lopen.

Maar toen – net toen ik in Amsterdam uit de trein stapte – schoot me te binnen: de OV-fiets!

Ik rende naar beneden naar de fietsenstalling, pakte zo'n geel met blauwe fiets en was meteen – en vrolijk als wat – onderweg.

Nooit gedacht dat ik dat zou meemaken: op een OV-fiets door Amsterdam rijden. En niet alleen was dat precies wat ik toen deed, maar ik was ook nog enorm dankbaar dat dat kon.

Pete Jordan



**NIET
ZÓ**



**MAAR
ZÓ**

Felix Fietst!
Zaterdag 21 november 20.00 uur

Mede mogelijk gemaakt door: Fietsersbond, Amsterdams Fonds voor de Kunst, MacBike, Felix in de Steigers

Meer info:
www.fietsersbond.amsterdam
www.felixmeritis.nl