

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond



Frontsoldaten

In den beginne streden we tegen een éénduidige vijand: een voermiddel dat evolutionair gezien ver van ons afstaat. De auto stond fout geparkeerd, reed te hard, maakte slachtoffers en vervuilde de lucht. De fiets herwon langzaam maar effectief terrein, het aantal confrontaties nam af en sindsdien spreken we van een breekbaar staakt het vuren.

Nu zijn onze pijlen gericht op een indringer op veroverd terrein: de scheurende, slachtoffers makende en vervuilende snorscooter. Het strijdplan is uit de archiefkast gepakt om dit ongewenste, tweewielige bijproduct op zijn plaats te zetten. Maar in het commandocentrum zijn er die spreken van een tweede front: een aanval door soortgenoten!

De e-bike belazert de kluit! Ze doen het niet op eigen kracht! En dus moesten ze onderaan in onze pikorde komen te staan. In het heetst van de strijd laat je je meeslepen. En toegegeven, het is niet fijn te worden ingehaald door een fietser op leeftijd. Dus nam ook ik stevig stelling tegen de exponent van het fietsen met ondersteuning: de erg snelle speed pedelec.

Een televisiereportage heeft mijn blik verruimd. Een erg snelle rijder begaf zich, gedwongen door de verkeerswet, middenin de vuurlinie. Achter hem stapelde de gemotoriseerde agressie zich snel op. Hij werd opgejaagd, voorbij getoeterd en afgesneden. Zo moeten dappere fietsers het in de jaren zeventig en tachtig ook hebben ervaren.

Erg snelle rijders hebben de strijd op ons oude front opgepakt. En kunnen fors terrein veroveren, want met hoe meer ze zijn hoe vaker autobezitters zullen verzuchten dat het 'zo niet leuk meer is'. Dat ze voor hun werk of boodschapje om de hoek ook een kekke fiets pakken. En daar was het ons toch om te doen: meer autolozers dus meer ruimte voor de fiets.

Marcel van Kempen
eindredacteur ad-interim



DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit.
Meld je aan via: fietsersbond.amsterdam.nl
knop NIEUWSBRIEF in de bovenbalk

LAAT JE MAILEN

Wil je snel op de hoogte zijn van wat er in je buurt speelt? Mail ons ovv é-mail lid'én het stadsdeel waar je woont.

KLACHTENNUMMERS

- Amsterdam 14020 of 624 1111
- Fout geparkeerde auto's 5530333
- Storing straatverlichting 5972626
- Fiets-bewegwijzering 088-2696747
of www.bewegwijzeringdienst.nl
ovv lokatie en nummer wegwijzer
cc aan amsterdam@fietsersbond.nl
- Wegdek op trambanen:
infraservice@gvb.nl
cc aan amsterdam@fietsersbond.nl
- Storing verkeerslichten:
licht@fietsersbondamsterdam.nl
ovv kruispunt en rijrichting

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond, verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 5000 en wordt gratis bezorgd bij alle Amsterdamse leden, en geïnteresseerde actiegroepen en instellingen.

In de OEK weergegeven opvattingen hoeven niet overeen te komen met die van het bestuur of de redactie.

De volgende OEK verschijnt in juni 2017
Bijdragen zijn welkom tot 1 mei op
oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Fietsersbond afdeling Amsterdam

WG-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794
amsterdam@fietsersbond.nl
www.fietsersbond.amsterdam.nl
Facebook: [amsterdamfietsersbond](https://www.facebook.com/amsterdamfietsersbond)
Twitter: @adamfietst

Het kantoor is doorgaans geopend op di t/m do van 10 tot 14 uur. Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, bel dan even.

Onderafdelingen

Amstelveen: amstelveen@fietsersbond.nl
Diemen: diemen@fietsersbond.nl

Foto's: Louis Nagtegaal, Kees Bijleveld, Jan Pieter Nepveu, Reinjan Mulder, Marjolein de Lange, Robert Alten

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Vormgeving: MSDL

Druk: Rodi Rotatiedruk

Lid worden

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. U bent al lid vanaf € 2,17 per maand
lid.fietsersbond.nl

Fietsersbond Amsterdam in 2016

Op 25 januari werden tijdens de Algemene Amsterdamse Ledenvergadering (AALV) de plannen voor 2017 besproken en werd teruggeblikt op het afgelopen jaar.

In 2016 hebben we alles op eigen kracht gedaan, we ontvingen immers geen subsidie meer van de gemeente. Dankzij de grote inzet van onze toegewijde actieve leden is dat – soms met enig kunst- en vliegwerk - gelukt. Ook dit jaar hebben we weer actie gevoerd, politici benaderd, ingesproken en veel overleg gevoerd om het fietsen in Amsterdam te verbeteren.

Hier een aantal van onze activiteiten:

- De strijd om de snorscooter van het fietspad te krijgen. We trokken op met verontruste burgers, organisaties, de gemeenteraad en de landelijke Fietsersbond. Resultaat: heel veel reacties op “de internet consultatie” en een redelijk goede uitgangspositie waarmee de snorscooter in 2018 naar de rijbaan kan.
- Meedenken en praten met de gemeente over het Meerjaren Beleidsplan Fiets en het Meerjarenplan Verkeersveiligheid.
- Politieke actie voor een veilig fietspad van de Minervalaan naar Station Zuid. Resultaat: gemeenteraad stemt voor een amendement van D66 en GroenLinks op voorstel van de Fietsersbond.
- Inspraak over o.a. Sprong over het IJ, de Westtangent, de Zuidas Visie, herinrichting 1e Oosterparkstraat, plannen voor de Van Woustraat, het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam
- Fietslessen aan vluchtelingen en buitenlandse studenten van de VU ('Bike safety class').
- Deelgenomen aan twee acties van de politie gericht op fietsdiefstalpreventie en fietsverlichting
- Deelname aan de actie van Milieudefensie 'Duurzaam door de Stad'.
- Deelname aan AMSTERDAM FAIR CITY demonstratie en fietsparade 'Voor de Wind' van Haarlem naar Amsterdam.
- Werk aan het 40 jarig archief van de afdeling, zodat het voorjaar 2017 kan worden overgedragen aan het Stadsarchief.
- Drie nieuwe edities van de gerestylede OEK, waaronder het honderdste (!) jubileumexemplaar.
- De Knelpuntengroep heeft elke week advies uitgebracht aan de Centrale Verkeerscommissie om de veiligheid en het comfort van de fietser te garanderen.

De AALV stemt met grote ondersteuning in met een nieuw bestuurslid: Teeja Arissen. Jan Pieter Nepveu is penningmeester geworden en voor het eerst in 41 jaar heeft onze afdeling in de persoon van Florrie de Pater een voorzitter.

Ook afdeling Amstelveen was in 2016 zeer actief:

- Ondertunneling A9: indienen zienswijze met voorstellen rondom oversteken Oude Dorp, Stads- hart en Bovenlanden.
- Infrastructuur: betrokken bij diverse aanpassingen waaronder asfalteren fietspad Bovenkerkerweg, aanleg rotondes Van Heuven Goedhartlaan en Laan Helende Meesters, verbeteren T-splitsing GroenelaanSportlaan en wijzigen entree Amsterdamse Bos/Nieuwe Kalfjeslaan.
- Vervanging brug over de Amstel in Ouderkerk: mede opstellen eisen/wensenpakket, waaronder een alternatieve fietsroute.
- Vervanging sneltram Amstelveen: op verzoek van aannemer meegewerkt aan de plannen, zoals tijdelijke omleidingen.
- Aanpak van weesfietsen en fietswrakken: meegewerkt aan onderzoek door Politie Amsterdam Amstelland.

In 2017 blijven we ons inzetten voor de veiligheid en het plezier van de Amsterdamse en Amstelveense fietsers.

Bestuur Fietsersbond Amsterdam

Wijkcontactpersoon oostelijk deel Amsterdam-Noord gezocht

Een wijkcontactpersoon is een lid van de Fietsersbond, die op fietsgebied goed op de hoogte is van zijn/haar buurt en samenwerkt met de verkeerskundige groep van onze afdeling. Deze groep adviseert wekelijks de Centrale Verkeerscommissie van de gemeente over verkeersplannen. Voor deze vrijwillige functie is het van belang dat je tijd hebt om verkeerssituaties te bekijken, in staat bent verkeersplannen digitaal in te zien en vergaderingen kunt bijwonen. Het kan ook voorkomen dat jij fietsknelpunten signaleert die je graag op de agenda wilt zetten. Woon je in het oostelijk deel van Amsterdam-Noord en ben je gemotiveerd voor deze functie: meld je aan bij onze vrijwilligerscoördinator Teeja Arissen via teeja.arissen@fietsersbondamsterdam.nl

Scooters, internetconsultatie en meer steun voor afschaffing 'snorfiets'

De scooter met het blauwe kentekenplaatje rijdt zeker ook dit jaar nog op de Amsterdamse fietspaden. Maar we zien een kleine verschuiving in het denken over deze 'snorfiets'. Er komen meer stemmen op die pleiten voor de opheffing van de 'snorfiets' als categorie.

Internetconsultatie

Met ruim 2000 reacties was de internetconsultatie over de aanpassing van de wet, die nodig is om de verplaatsing van de scooter naar de rijbaan mogelijk te maken, een groot succes. Dank aan allen die gereageerd hebben! Dit aantal reacties, wat hoogst ongebruikelijk is bij internetconsultaties, maakt ook aan het ministerie in Den Haag duidelijk hoezeer het onderwerp leeft. Zoals verwacht, zijn niet alle reacties positief over zo'n verplaatsing, maar in grote meerderheid wel. Veel reacties pleiten voor een zonale aanpak, het aanwijzen van een gebied waarbinnen de snorscooter naar de rijbaan gaat. U kunt de reacties raadplegen via internetconsultatie.nl/snorfiets_oprijbaan.

Het grote aantal reacties en zelfs de inhoud, zegt helaas nog niets over de invloed daarvan op de voorgestelde wetsaanpassing. Verplaatsing van de snorfiets binnen een gebied (zonale aanpak) zou een prachtig eindresultaat zijn, maar daar durven we nauwelijks op te hopen.

Opheffing van de snorfiets als categorie

Om draagvlak te creëren voor SNOR(snorfiets op de rijbaan) organiseerde wethouder Litjens van Infrastructuur en Duurzaamheid een bijeenkomst met voor- en tegenstanders.

Aanwezige voorstanders waren de Fietsersbond, Milieudefensie, een burgerinitiatief tegen de snorfiets op het fietspad en een vertegenwoordiger van de Maculavereniging (belangenbehartiger van mensen met een visuele beperking). Als tegenstanders waren Veilig Verkeer Nederland (VVN), BOVAG, ANWB en Scooterbelang uitgenodigd.

In zijn openingstoespraak maakte de wethouder meteen duidelijk dat over de verplaatsing zelf geen discussie meer mogelijk is. Hij stelde vast dat de situatie in Amsterdam onhoudbaar is geworden.

In de 3 minuten durende 'pitch', die alle genodigde organisaties mochten houden, stelde de Fietsersbond dat ons uiteindelijke doel het afschaffen van de snorfiets is. Maar omdat dit tijd kost (creëren landelijk draagvlak) staan we positief tegenover de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. We denken dat dit een verbetering kan geven wat betreft veiligheid voor de snorfiets, de fietser, en de voetganger.

Tot onze verrassing meldde VVN eveneens af te willen van de snorfiets en de BOVAG op termijn ook! Op de website van de Fietsersbond Amsterdam staat het verslag van deze bijeenkomst.

Had de gemeente het snorfietsprobleem al eerder kunnen oplossen?

Iemand van het ministerie van Infrastructuur en Milieu liet weten dat de gemeente Amsterdam in theorie de snorfiets kan verbieden binnen (een deel van) de stad, overeenkomstig de manier waarop er een milieuzone ingesteld kan worden. De uitvoering zou eenvoudig zijn door zogenaamde C13-borden (gesloten voor brom- en snorfiets) te plaatsen aan de randen van de zone. Ideaal zou dan het gebied binnen de ring A10 zijn, met 64 tunnels en 5 bruggen goed af te sluiten. Navraag hierover bij de gemeente Amsterdam en bij Wim Bot, lobbyist van de landelijke Fietsersbond, leverde op dat een dergelijke drastische maatregel heel sterk onderbouwd moet zijn, wil deze stand houden bij de Raad van State. De vrijheid van het gebruik van een vervoermiddel mag niet teveel ingeperkt worden. Zij vergelijken deze maatregel met het verbod op de bierfiets of het instellen van milieuzones. Individuele weggebruikers werden daarbij disproportioneel geschaad en stonden juridisch sterk. De houdbaarheid is het sterkst als alle andere mogelijke maatregelen al geprobeerd zijn. Toch lijkt het interessant deze optie verder te verkennen.

Teeja Arissen



Heb je ook zo genoeg van die scooters op het fietspad? De Fietsersbond kan jouw hulp goed gebruiken!

- Doe mee met onze campagne: ondersteun acties, help flyers uitdelen of video's maken, of help ons online met social media. Geef je op via amsterdam@fietsersbond.nl
- Doneer geld om de acties mogelijk te maken: NL32 TRIO 0197 9626 88 onder vermelding van 'voor Afdeling Amsterdam'

Dit jaar beslissen het Ministerie en de Gemeente Amsterdam om snorscooters van het fietspad af te halen. Als veel meer mensen laten zien dat ze het zat zijn, is over een jaar het fietspad weer van ons! Zie ook fietspadterug.nl

Snel betere veren, een goed befietsbare Javabrug en een Eyetunnel

In januari hebben B&W hun *Voorkeursbesluit Fase 2 Sprong over het IJ* bekend gemaakt. Hoofdpunten daaruit zijn het rechte trekken van het IJpleinveer en het bouwen van de Javabrug. De Fietsersbond geeft haar reactie op het besluit.

De Fietsersbond ondersteunt het rechte trekken van het IJpleinveer. Door de kortere vaartijd kan de frequentie omhoog. Verder zijn wij verheugd over het besluit om op korte termijn een fiets/voetgangersbrug over het Noord-Hollands Kanaal te bouwen. Daarmee kan de drukte flexibel over de ponten verdeeld worden.

Omdat de komende jaren het vervoer over het IJ met 10% zal blijven groeien, pleit de Fietsersbond voor meer verbeteringen van de veren op korte termijn:

- Een nieuw Eyeveer tussen Westerdoksdijk/Westerdokskade en Eye, ter verlichting van de druk op het Buiksloterwegveer.
- Verplaatsing van het huidige Oostveer naar een Javaveer. Via een korte, rechte oversteek met hoge frequentie zal het Javaveer de centrale IJveren aan de oostzijde ontlasten. Dit veer is nodig voor de periode dat de Javabrug er niet is.

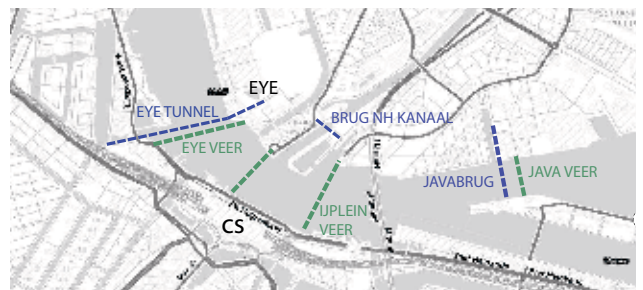
Beide opties ontbreken in het voorstel van B&W.

De Fietsersbond ondersteunt het bouwen van de Javabrug, mits niet hoger dan 9,5 meter. Maar eerst afdalen van de Jan Schaeferbrug, en vervolgens weer

stijgen naar de Javabrug is onaanvaardbaar. Fietsers van de Jan Schaeferbrug moeten zonder onderbreking door kunnen stijgen naar de Javabrug.

In onze reactie op het Voorkeursbesluit van B&W doen we ook suggesties voor de toekomst. We zijn voorstander van een Eye-tunnel, ten westen van het Centraal Station. In een later stadium is een vaste oeververbinding ter hoogte van de Houthaven denkbaar.

De Fietsersbond verzet zich tegen een tunnel alleen voor voetgangers, zoals B&W nu willen laten onderzoeken. Het zal altijd moeten gaan om een gecombineerde fiets-/voetgangerstunnel.



Plusnet Fiets: fietsen toegestaan

Amsterdam heeft een netwerk van drukke, doorgaande fietsverbindingen (hoofd- en plusnet fiets), waarover fietsers snel, veilig en comfortabel moeten kunnen rijden zonder hinder te ondervinden van andere verkeersdeelnemers. Wegbeheerders nemen het netwerk niet serieus en veranderen delen van doorgaande routes in voetgangersgebieden. Het Christoffel Plantijnpad, de Groene Zoom, de Kalfjeslaan, de Brettenroute, het zijn drukke, interlokale verbindingen waar je lekker kan doorfietsen. Het valt daarom moeilijk te pruimen dat ze afgewaardeerd zijn naar voetgangersgebieden, fietsen toegestaan. "Hardlopers, wandelaars met kinderen en toeristen zien de borden en gedragen zich alsof de fiets te gast is, nota bene op het Plusnet fiets," zegt Eric Plankeel, forens op de Brettenroute tussen Amsterdam en Haarlem. "Ze vinden het niet meer nodig om opzij te gaan en fietsers krijgen vervelende opmerkingen over hun fietsgedrag op een 'voetpad'." De gemeente ontkent trendmatig hoofd fietsroutes te veranderen in voetgangerszones. Wel moeten, op plekken waar gerecreëerd wordt, voetgangers en fietsers rekening met elkaar houden, zegt Margreet Hoedjes (Ruimte en Economie): "Maar fietsers kunnen er nog steeds fietsen." Omdat voetgangers altijd al op het fietspad mochten lopen, lijkt een afwaardering van fietspad tot voetgangerszone nogal overbodig, en veelal ook in strijd met de



werkelijkheid. Voor een voetgangerszone pleit hooguit dat daar ook brom- en snorfietsers verboden zijn, maar hetzelfde effect heeft een bord Onverplicht Fietspad 'dus niet brommen'. Alleen zijn daar ook elektrische snorscooters toegestaan, waardoor de hinder niet helemaal verdwijnt. Het is de wereld op z'n kop, vindt Plankeel: "De fietser wordt van z'n fietspad verdrongen. Je zet langs de A10 toch ook geen bord 'voetgangerszone' met onderbord 'auto's toegestaan'?"

Jan Pieter Nepveu

Afgewogen

Hoe handelt de gemeente op kruisingen tussen fiets, tram/bus en auto en wie krijgt de meeste voorrang en ruimte?

Er was een tijd dat op drukke routes ongelijkvloerse kruisingen voor de fiets in de mode waren, zoals bij de dreven in de Bijlmer. Ook Noord, Nieuw-West, de ZuidAs en het centrum met bijvoorbeeld de onderdoorgang van de Weesperstraat bij de Nieuwe Herengracht hebben dergelijke voorzieningen. Ongelijkvloerse kruisingen raakten echter uit de mode: een deel van de dreven is verlaagd en de autotunnel op het Mr. Visserplein is gesloten.

Gelijkvloerse kruisingen kun je ook uitvoeren als mini-rotonde. In Amsterdam raakte ook deze kruisingsvorm uit de mode, in tegenstelling tot in Amstelveen, waar nog regelmatig rotondes worden aangelegd. In de gemeentelijk nota *Afwegingsleidraad verkeersnetten Amsterdam* wordt de rotonde niet eens meer genoemd. Wel kent deze nota de bijlage *Toelichting Afwegingskader Verkeerslichten*

Het verkeerslichtenbeleid toont hoe de gemeente daadwerkelijk met de prioriteit voor verschillende soorten voertuigen omgaat. Voor voetganger en fietser is de gemiddelde wachttijd 45 seconden en voor tram en bus 25 seconden. Voor de auto geen gemiddelde wachttijd maar een aantal 'voorwaarden': een cyclustijd van maximaal 100 seconden, voldoende doorstroming en voorkomen van blokkades. Met inbegrip van deze 'voorwaarden' blijft de autowachttijd veelal (fors) onder de 50 seconden. De eis 'voorkomen van filevorming en blokkades' zorgt voor een verdere verlaging ervan. De beschrijving stelt: "Het ontwerp van het kruispunt (vorm) en/of het gebruik moet dan worden aangepast om filevorming of te hoge wachttijden te kunnen voorkomen." Zo'n aanpassing is in de drukke, krappe stad vaak niet mogelijk, zodat door de doorstromingseis de autowachttijden nóg lager worden.

Een treffend voorbeeld is de fietsoversteek van het Mr. Visserplein over de Valkenburgerstraat, waar de overstekende fietser door de gewenste autodoorstroming langer moet wachten. De aantrekkelijkheid van de

Muiderstraat-fietsroute wordt zo weer deels ongedaan gemaakt. Pikant is dat de fietsoversteek Weesperplein op diezelfde autoroute veel beter geregeld is door het samengaan van de tramoversteek en het belang dat de gemeente stelt aan tramdoorstroming. Het kan dus wel! Steeds meer verkeerslichten worden door de tram en bus beïnvloedt, waardoor de wachttijd voor kruisende fietsers aanzienlijk stijgt. Een verdubbeling van de gemiddelde wachttijd is geen uitzondering. Het is dan ook onwaarschijnlijk dat in spijtstijden de gemiddelde wachttijd van 45 seconden daar telt.

Met een verkorte cyclustijd kun je ook de doorstroming van tram en bus bevorderen, dat levert tegelijkertijd een verbetering voor voetgangers en fietsers op. Voor een drukke autoroute is dat echter nadelig, want niet alle auto's kunnen in dezelfde groenfase over de kruising. De belangrijkste fietsroutes noemt de gemeente 'doorfietsroutes'; een misleidende aanduiding voor drukke fietsroutes met veel verkeerslichten. Voor de fietswachttijd op deze doorfietsroutes geldt geen hogere eis, alleen vrijblijvende wensen. Te hinderlijk voor auto's, tram en bus?

Doorfietsroutes zonder duidelijke kwaliteitseisen blijven vooralsnog een papieren werkelijkheid.

Roland Haffmans

Meest irritante verkeerslicht

Dirk Jan Kloosterboer houdt op zijn blog dirkmjk.nl de meest irritante verkeerslichten voor fietsers bij. Tien jaar geleden stond het Frederiksplein op 1.

Nu is de top vijf als volgt:

1. Middenweg-Wembleyalaan
2. Amstelveenseweg-Zeilstraat
3. Middenweg-Veeteeltstraat
4. Rozengracht-Marnixstraat
5. Meer en Vaart-Cornelis Lelylaan

Update Van Woustraat

Het heeft decennia geduurd, maar nu gaat de Van Wou eindelijk op de schop. Het voorlopig ontwerp, met fietsstroken (geen vrijliggende fietspaden) en laden en lossen op de stoep, zoals vastgesteld door de bestuurscommissie van stadsdeel Zuid, wordt verder uitgewerkt. Door de vele bezorgde insprekers, waaronder de Fietsersbond, is er wel wat gedaan om fietsers meer ruimte te geven. Zo zullen auto's deels over de trambaan worden geleid en komen er venstertijden voor laden en lossen buiten de spits om. Maar de Fietsersbond en bewoners vinden dit niet voldoende. Immers, er is nog steeds te veel verkeer en het laden en lossen met vrachtwagens, die telkens over de fietsstroken

heen manoeuvreren, is gevaarlijk.

Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar het doorgaande verkeer in de Van Wou en omgeving en naar mogelijke maatregelen om het verkeer te minderen. Dit onderzoek is onderdeel van een groter onderzoek naar verkeersstromen in Amsterdam. Er wordt gedacht aan een afslagverbod linksaf vanuit de Van Wou naar de Stadhouderskade. Dit zal resulteren in een afname van het aantal auto's in noordelijke richting, maar in zuidelijke richting wordt auto's niets in de weg gelegd. Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek zullen we al dan niet pleiten voor meer maatregelen.

Florrie de Pater



Fietsduim **Muntplein en omgeving**

Op 2 november 2016 was het zover: het autoverkeer op de Munt werd geknipt. Een historische gebeurtenis. Auto's mogen alleen nog doorrijden vanaf Amstel naar het Rokin. Fietsers en voetgangers krijgen hierdoor veel meer ruimte. Een verademing voor de fietser en de voetganger en een grote stap op weg naar een fietsvoetstad. De stoplichten bijvoorbeeld zorgden in het verleden voor grote ophopingen wachtenden. Nu staan ze uit en dat komt het geheel ten goede. Er is een zekere mate van rust gekomen op de Munt. Hoe is het nu voor de fietser?

Aan de Amstel is het oorspronkelijke fietspad langs het water vrijgegeven voor voetgangers. Begrijpelijk want voorheen kon je hier niet langs het water lopen. De fietsers vanaf de Blauwbrug daarentegen moeten nu wel de weg delen met de automobilisten. Dit kan in de spits zorgen voor benauwde situaties, vooral bij het

voorsorteren richting Singel. De Fietsersbond zou graag een drempel zien ergens bij de Halvemaansteeg om dat veilig te laten verlopen.

Langs het Singel is tweerichtingsverkeer voor fietsers gekomen. Helemaal vanaf de Munt tot aan het Spui. Dat is fijn! De lange wachtrij van auto's om de Munt op te komen met de zich hierdoorheen manoeuvrerende fietsers is verleden tijd. Alleen auto's naar de parkeergarage en busjes die komen laden en lossen, rijden daar nog. Ook aangenaam is dat de Oude Turfmarkt autovrij is gemaakt. Het lijkt nu op een wandelpromenade, maar je mag er gewoon fietsen. En de Langebrugsteeg is autovrij geworden. De gemeente werkt momenteel aan het herinrichten van de Munt en omgeving in het kader van de Rode Loper. Wij geven dit project alvast een mooie fietsduim.

Floor Fagel

Voor zijn eindschrijft Bachelor Technische Bestuurskunde TU Delft heeft Maarten Roosmale Nepveu een enquête afgenomen. Uit zijn analyse blijkt dat de maatregelen rond het Muntplein bovengemiddeld worden geaccepteerd. Er werd gemiddeld een 7 gegeven. Uit de antwoorden blijkt ook dat men verwacht dat de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers en voetgangers erop vooruit zal gaan. Omdat de maatregelen kortgeleden zijn geïntroduceerd zal hij, om uitspraak te kunnen doen over de maatschappelijke acceptatie ervan, het onderzoek over een aantal maanden nogmaals uitvoeren.



Stukje Nieuwe Spiegelstraat autovrij

In de Nieuwe Spiegelstraat is het gedeelte tussen Prinsengracht en Kerkstraat fietspad geworden. Een mooi begin voor het autovrij maken van de hele straat. En scootervrij natuurlijk, want die mogen helaas nog steeds van het fietspad gebruik maken. Voor het autoverkeer is het nog wennen: op de brug over de Prinsengracht staat het regelmatig vast omdat auto's vanaf de Spiegelgracht het bord 'verboden in te rijden' vóór de brug negeren.

Kort

Fietspad Minervalaan toch gered

In de vorige OEK berichtten we al over de herinrichting van de Vijfhoek. In het ontwerp van projectbureau Zuidas was slechts plaats voor één breed fietspad aan de westkant van het plein i.p.v. de twee die er nu lopen. De aansluiting op de Minervalaan en het Strawinskypad zou aan beide kanten via twee flinke haakse bochten gebeuren en de toegang tot de fietsgarage zou moeilijk zijn. De Fietsersbond en bewonersgroep Beethovenstraat-Parnassusweg kwamen met een alternatief ontwerp, waarbij het fietspad langs de oostkant van de ingang van de fietsparkeergarage komt te liggen. Dit ontwerp is na eerdere verwerping door Projectbureau Zuidas alsnog door de Gemeenteraad aangenomen. Fietsers kunnen straks rechtuit de Prinses Irenelaan oversteken en later het Strawinskypad: comfortabeler en veiliger, ook voor voetgangers.

De Lairessestraat wordt veiliger

De De Lairessestraat, nogal een racebaan met gevaarlijke situaties voor fietsers, gaat op de schop. Een aantal bewoners had een alternatief ontwerp voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC). In dat ontwerp zou de straat breed blijven met fietsstroken ernaast, zelfs zonder schampstroom. De Fietsersbond, voorstander van vrijliggende fietspaden, kon op het laatste moment nog advies uitbrengen aan de CVC. Die heeft gelukkig geoordeeld dat het plan van de bewoners minder veilig zou zijn dan ons ontwerp. Het stadsdeelbestuur nam dit advies over.

Scooters grootste hinderbron

Tijdens de Fietstelweek is een enquête afgenomen onder de deelnemende fietsers. Zij konden drie ergernissen in het verkeer aangeven. Met stip op één (80 respondenten) de overlast van scooters, met termen als: constant toeteren, stank, te snel en asociale berijders. Op twee (59) staat het gedrag van fietsers zelf, zoals via de stoep inhalen, door rood rijden of spookrijden. Slechte infrastructuur, opbrekingen en slecht onderhouden fietspaden komen als goede derde (55) uit de bus. Op plaats vier (29) het smartphonegebruik tijdens het fietsen. Op een gedeelde vijfde plaats (26) de voor fietsers slecht afgestelde verkeerslichten en het gedrag van toeristen op de fiets.

Meer fietsen in De Hallen

Er komen meer fietsparkeerplekken in de stalling van hotspot De Hallen in West. De weinig gebruikte autoplekken in de aanpalende garage worden omgebouwd tot fietsplekken. Bovendien zegde de portefeuillehouder toe dat fietsers ook vanaf het Bellamyplein naar binnen zullen mogen, een lang gekoesterde wens van de Fietsersbond. Dit bespaart fietsers uit het westen en noorden een lastige omweg. Hiermee ontstaat de eerste vorstelijke ingang naar een fietsenstalling in Amsterdam.

Herinrichting Nieuwe Kalfjeslaan

Het gedrag van de automobilisten, hard rijden en fout parkeren, bij de entree Amsterdamse Bos, rondom het hockeystadion was jarenlang een grote ergernis voor fietsers en leverde vaak gevaarlijke situaties op. Dat wordt nu aangepakt. De verkeersveiligheid voor met name fietsers verbetert door het versmallen van de rijweg, het aanleggen van verkeersdrempels en het opheffen van de autoparkeerplaatsen.

Bloedbank test vervoer per fiets

Kun je donorbloed vervoeren met de fiets? Dat wordt momenteel door Sanquin Bloedvoorziening onderzocht. Fietskoeriers rijden een aantal proefritten, waarbij vanwege de testfase nog met boxen zonder bloed wordt gewerkt. Als de proef slaagt, zal het bloed straks met de fiets door Amsterdam worden vervoerd. Volgens de bloedbank 'stimuleren we hiermee schoon vervoer en in de stad is het soms nog sneller ook'.

Ruim 63.000 geknipte fietsen

In 2016 zijn er 63.710 fietsen binnengebracht bij het Fietsdepot aan de Hemweg. Hiervan bestond 37% uit 'verwaarloosde fietsen'. "De eigenaar zou zijn kapotte fiets nog wel kunnen (laten) repareren, maar neemt die moeite kennelijk niet meer," aldus een woordvoerder van de gemeente. Na het invoeren van de '6-weken-regel' wordt bij controle een nauwelijks zichtbaar bandje aan het wiel geplaatst. Als de fiets er na zes weken nog steeds staat, wordt er een sticker op geplakt. Eén week later wordt de fiets verwijderd.

Light my Ride

De 2017 editie van dit verlichte fietsspektakel was weer een lust voor het oog. Een stroom van kleurrijk verlichte fietsers trok door de stad en zette zo hét vervoermiddel voor enthousiaste toeschouwers in de spotlights. Ed Koomen, alias Mister bakfiets en al 40 jaar betrokken bij de Fietsersbond, won met zijn, met hulp van afdelingsvrijwilligers verlichte bakfiets, de derde prijs.



Nieuwe snelfietsroute

Om het woon-werkverkeer op de fiets tussen Zaandam en Amsterdam te stimuleren is onlangs een snelle verbinding opgeleverd. De route is een kilometer korter geworden en loopt voornamelijk over een gloednieuw vrijliggend fietspad. In nog geen 40 minuten, gemeten zonder trapondersteuning, van Amsterdam Centraal naar station Zaandam. Een leuke pontvaart tussen Centraal en NDSM inclusief. Momenteel worden de laatste plooiën gladgestreken. Gefinancierd door het Rijk, Vervoerregio Amsterdam en de beide gemeentes. Met adviezen van de Fietsersbond.

Test het Rek!

Er is een nieuw type fietsenrek geplaatst op het Bellamyplein: de fiets wordt niet aan het voorwiel maar aan de voorvork vastgezet. Hierdoor staan zowel fietsen met smalle en brede fietsbanden stabiel en vaster. Ook fietsen met een drager en bakfietsen kunnen erin geplaatst worden. De rekken bieden plaats aan circa 40 fietsen en blijven tot half 2017 staan. Daarna wordt het Bellamyplein definitief ingericht. Fietsers die hun fiets in deze rekken plaatsen, worden uitgenodigd hun ervaringen te melden aan robert.de.roos@amsterdam.nl

Urbee: de "witte" E-deelfiets

Dit najaar gaat een nieuw deelfietsproject van start met 300 E-bikes, uit te breiden naar 1500. Urbee maakt gebruik van een slim op afstand te bedienen fietsslot. Gebruikers zoeken en reserveren een fiets via een app en ontsluiten deze met een code. Anders dan bij veel deelsystemen in het buitenland zijn er geen fietsstations op vaste locaties nodig.



Bijzonder tijdelijk fietspad

Het Atrium, hoek Strawinskylaan en Parnassusweg, breidt uit met twee torens en krijgt een ondergrondse parkeergarage. Aan de Parnassusweg is ook de rechtbank gestart met sloop en nieuwbouw. Doordat het Atrium uitliep in de planning zouden zowel het fietspad langs het Atrium als dat langs de rechtbank tegelijkertijd moeten worden afgesloten. De Parnassusweg is voor fietsers een populaire route. Een eis vanuit projectbureau Zuidas was dan ook dat voetgangers en fietsers in principe aan beide kanten van de Parnassusweg in beide richtingen de fiets- en wandelpaden zouden kunnen gebruiken. En dat kon met een beetje creativiteit, door het fietspad aan de kant van het Atrium tijdelijk door de fundering van het nieuwe gebouw en de nieuwe parkeergarage te laten lopen. De alternatieve route - helaas gesloten op zaterdagen - blijft zeker nog tot en met april. Een street-art kunstenaar heeft een speciale beleving gecreëerd.

Fred Redemeijer

Fietsers kiezen Fietsstad 2018

Deze keer loopt de verkiezing voor de beste fietsstad van Nederland anders dan in voorgaande jaren. Het zijn niet de gemeenten die de beoordeling doen, maar jij en alle andere fietsers van ons land.

Van 1 maart tot eind mei houdt de Fietsersbond een campagne om zoveel mogelijk mensen mee te laten doen en hun eigen stad te beoordelen op fietsvriendelijkheid. Je kunt vragen invullen via een on-line formulier, en we gaan ook de straat op om mensen te interviewen. Daarmee krijgen we waardevolle informatie en geven we de Fietsersbond meer bekendheid.

Vind je het leuk om een paar mensen te interviewen op straat, op de markt of op je sportclub?

Geef je op: amsterdam@fietsersbond.nl.

Doorstart Fietstocht van de Maand

Tien jaar lang verzorgde een aantal actieve leden de Fietstocht van de Maand. Iedereen, lid of geen lid, kon meefietsen. Tijdens deze tochtjes werden actuele fietsknelpunten bekeken en uiteraard ook verkeerssituaties die dankzij de inzet van de Fietsersbond fietsvriendelijker zijn gemaakt. De mensen die deze tochten jaar in en jaar uit georganiseerd hebben, heel erg bedankt! De afdeling zou het leuk vinden om deze activiteit in een andere vorm terug te laten komen. Bijvoorbeeld met een bepaald thema per tocht en een frequentie van drie of vier keer per jaar. Zin om mee te fietsen? Houd de maandelijkse digitale nieuwsbrief in de gaten. Heb je goede ideeën of wil je helpen bij de organisatie? amsterdam@fietsersbond.nl

Fietsstraat Sarphatistraat

Het aanpassen van de Sarphatistraat naar een fietsstraat is volgens de gemeente succesvol. De doorstroming voor fietsers is flink verbeterd, zonder dat het autoverkeer vastloopt. Ook bewoners, ondernemers en verkeersdeelnemers geven aan zeer tevreden te zijn.

Uit de evaluatie komt een positieve waardering naar voren door de fietsers zelf (88%), een toename van het fietsverkeer (+23%) en een afname van het autoverkeer (-2%). Het autoverkeer is langzamer gaan rijden, gemiddeld -4 km/u. Conclusie is dat men de inrichting van de pilot wil behouden.

Als mogelijke aanvullende maatregelen worden nog wel genoemd duidelijker bebording en aanduidingen op het wegdek, onderzoek naar verbeteren voetgangersoversteek en vervolgonderzoek naar 'beleving' rijnsnelheid taxi's.

De Fietsersbond adviseert dit aan te vullen met:

- Verdere beperking van het autoverkeer, - 2% is marginaal, door circulatiemaatregelen. Een deel van de fietsers voelt zich onveilig en er wordt geklaagd over het gedrag van automobilisten.
- Het 30 km/u regime uitbreiden naar tram en taxi's. Snelheidsremmende noppen op de trambaan. En op termijn de trambaan versmallen en de vrijkomende ruimte toevoegen aan de fietsstraat.
- Het veiliger maken van linksafslaande fietsbewegingen van en naar de Roetersstraat.

Gemeente en Fietsersbond zijn het erover eens dat het succes van de pilot niet betekent dat dit profiel nu overal op de binnenring toegepast kan worden; dit moet per tracédeel bekeken worden.

Jeroen Verhulst

Slimme oplossingen voor drukte op het fietspad

Kenniscentrum voor fietsbeleid CROW organiseerde in januari een 'proeverij' waar deskundigen uit fietssteden hun nieuwe oplossingen voor de toenemende drukte op fietspaden presenteerden.

Als het zo doorgaat met die drukte, zo werd gesuggereerd, dan zou het fietsen wel eens aan z'n eigen populariteit ten onder kunnen gaan. Het palet aan oplossingen waarover wordt nagedacht en waar soms ook al mee wordt geëxperimenteerd varieert van heel simpel en goedkoop tot ingrijpend en duur. Kleine ingrepen hebben soms een enorm effect, zijn voor politici en beleidsmakers makkelijk te verkopen en gaan niet ten koste van andere weggebruikers. Veel van de slimme ingrepen die werden gepresenteerd maken gebruik van de natuurlijke gedragingen van fietsers en passen de infrastructuur daarop aan. Precies die oplossingen leveren veel meer doorstromingswinst op dan ooit kan worden bereikt met oplossingen die gericht zijn op belemmeren en afstraffen.

De top 6:

1. Weg met de rare eilandjes

Als je er op gaat letten dan zie je ze opeens op allerlei kruispunten staan: kleine opgehoogde stukjes straatwerk met daarop een verkeersbord, een paaltje van de gasleiding en soms zelfs helemaal niets. Nog niet zo lang geleden is er bij het stoplicht bij de Berlagebrug zo'n eilandje weggehaald. Resultaat: bredere opstelruimte en betere doorstroming.

2. Blokmarkeringen verplaatsen

Door de markering van het rode naar het grijze asfalt te verplaatsen wordt de ruimte voor fietsers zomaar 50 centimeter breder.

3. Meer fietsers, sneller groen

Bij verkeerslichten waar zich vaak veel fietsers verzamelen installeert Rotterdam warmtesensoren die meten hoeveel warme objecten oftewel fietsers er staan. Worden het er teveel, dan krijgen de fietsers een gunstiger groencyclus. Een soortgelijk principe hanteert Rotterdam ook bij regen.

4. Linksom of rechtsom het kruispunt over

Als een kruispunt tweerichting fietspaden heeft kun je links- of rechtsom de diagonaal oversteken. In Rotterdam geven ze je op dit soort plekken advies, door middel van extra verkeerslichten die aangeven of je beter links- of rechtsom kunt gaan.

5. Doorfietsen in de daluren

Door sensoren te gebruiken zijn ze in Rotterdam in staat om fietsers langs 7 opeenvolgende drukke kruispunten een groene golf te geven op momenten dat er verder weinig verkeer is.

6. Promoten van parallele routes

Fietsers blijven vaak dezelfde hoofdroutes met verkeerslichten gebruiken, ook al zijn er alternatieven zonder verkeerslichten. In Rotterdam experimenteren ze met het maken van reclame voor die parallele routes.

Johanna Kroon



In gesprek met de burgemeester

In juni 2016 werd Anna Luten gekroond tot de eerste Fietsburgemeester van Amsterdam. Hoe is het haar sindsdien vergaan in deze door CycleSpace bedachte erefunctie?

Toen ik je afgelopen zomer sprak was je je nog aan het oriënteren.

Ik heb het afgelopen half jaar met veel mensen gesproken. Zo zat ik met Pieter Litjens, de wethouder van Verkeer en Vervoer aan tafel en voerde ik gesprekken met city planners, de Fietsersbond, toeristen en studenten. De drie speerpunten die ik nu geformuleerd heb, zijn het bevorderen van veilig gedrag op de fiets, zoveel mogelijk kinderen aan het fietsen krijgen én het fenomeen fietsburgemeester wereldwijd op de kaart zetten.

Hoe is je contact met de 'gewone' Amsterdamse fietser?

Ze komen soms langs bij het bureau van CycleSpace of ze bereiken mij via mijn werkmail of LinkedIn. Ik hoop snel een eigen website te realiseren. Als het over concrete zaken gaat, zoals kruispunten of andere dingen waar Amsterdammers tegenaan 'fietsen' dan speel ik die door naar de Fietsersbond. Ik zie mijn rol in deze zaken als signalerend en een doorgeefluik zijn.

Hoe kijk je aan tegen het verbod op appen tijdens het fietsen?

Ik snap dat er iets tegen gedaan gaat worden. Maar hoe ga je het controleren? En hoe zit het dan met je routeplanner die je ook moet kunnen aflezen tijdens het fietsen? Uiteindelijk gaat het toch om een gedragsverandering.

Wethouder Litjens lijkt werk te gaan maken van het terugdringen van de auto in het centrum.

Mijn ideaalplaatje zou zijn dat er binnen de ring A10 geen auto's, tenzij bestemmingsverkeer, meer mogen komen. Ik heb dat ook met de wethouder besproken, maar het verwachte prijskaartje is nu nog te hoog. Je moet er dus voor zorgen dat er een model ontwikkeld wordt zodat er wel winst te behalen valt, maar dat is iets voor de lange termijn. Wat we misschien wel op korte termijn zouden kunnen realiseren is af en toe een autovrije dag.

Nog steeds geeft de gemeente beduidend meer uit aan de auto dan aan de fiets.

Ja, dat klopt. Je kunt daar wel fel tegenin gaan, maar je kunt ook blij zijn met alles wat er op dit moment wél gebeurt. Ik geloof meer in een positieve benadering. Daar win je uiteindelijk meer mee.

Er is een rigoureuze actie gaande om lang geparkeerde fietsen te verwijderen.

Ik ben niet per sé tegen het wegknipbeleid. Ik vind het ergens ook wel goed, hoewel het misschien wel op een

andere manier had gekund. Hoe weet ik niet. Mijn probleem is dat ik geen fulltime fietsburgemeester ben. In het gunstigste geval kan ik naast een dag in de week ook in het weekend nog een dag vrijmaken, maar dat is te weinig.

Wat wil je over twee jaar, als je ambtstermijn afloopt, bereikt hebben?

Ik wil het burgemeesterschap al in juni, na een jaar dus, overdragen. Naast te weinig tijd, speelt ook mee dat er af en toe gesuggereerd wordt dat ik niet onafhankelijk genoeg ben. Ik werk namelijk voor Liv, het fietsmerk van Giant dat speciaal voor vrouwen is ontwikkeld. Ik ben bezig een onafhankelijke Stichting Fietsburgemeester op te richten, die iemand voor vijf dagen in dienst kan nemen. Via diverse bronnen hoop ik het benodigde geld binnen te halen. Ik ben ook op zoek naar bestuursleden, die behalve dat ze geschikt moeten zijn voor hun functie, affiniteit hebben met fietsen.

Hoe wordt in juni de nieuwe burgemeester gekozen en voor hoe lang?

De duur van het Fietsburgemeesterschap is nog onduidelijk. Ik zou graag nu al een locoburgemeester aanstellen, die dan op termijn het burgemeesterschap kan overnemen. Wie het ook wordt, hij of zij krijgt een droombaan.

Tineke Kalk



Wij Amsterdamse fietsers

Wij horen vaak dat we eigenwijs zijn. Als dit al waar is, wat te denken van de jonge passagiers op onze fietsen: de nieuwe



generatie Amsterdamse fietsers. Zeg dat ze moeten staan en ze gaan zitten. Zeg dat ze moeten zitten en ze gaan staan.

tekst en foto's Pete Jordan



Postvak in

Gemeente faciliteert diefstal

Op oudjaarsnacht is mijn fiets gestolen. Niets nieuws onder de zon (helaas), maar deze diefstal deed mij iets merkwaardigs realiseren m.b.t. het Amsterdamse gemeentebestuur omtrent fietsparkeren. Ik heb namelijk de indruk dat dit beleid te eenzijdig is en misschien zelfs fietsendiefstal in de hand werkt. De fiets die is gestolen stond geparkeerd in de 'fietsflat'. Deze fiets had ik 3 dagen daarvoor gekocht omdat de gemeente mijn vorige fiets heeft verwijderd aangezien deze langer dan 6 weken op dezelfde plek geparkeerd stond (ik was 3 maanden in het buitenland voor werk). Dit was al de tweede fiets die de gemeente van mij heeft verwijderd, de vorige keer was mijn fiets niet in een officieel rek geparkeerd. Het huidige beleid in Amsterdam dwingt mij als fietser haast mijn fiets in een dergelijke grote fietsflat te parkeren. Het vreemde vind ik nu dat het zo makkelijk is om op zo'n plek, waar toch al gauw 1.000 fietsen staan, te stelen. Voor zo ver ik heb kunnen achterhalen is er geen enkele vorm van bewaking. Zo lijkt de gemeente haast diefstal in de hand te werken: verplicht parkeren op een plek waar de dief een schitterende keus heeft! Het minste wat ik verwacht is videobewaking. Ik hoop van harte dat u dit met de gemeente kunt bespreken!

B.W. van den Bosch

Reactie bestuur: Ooit was het de bedoeling dat de bewaking een oogje in het zeil zou houden. En verondersteld werd dat op deze drukke locatie sociale controle ook zou moeten helpen. Het is ons niet bekend of in de fietsflat veel gestolen wordt (anders dan door de gemeente verwijderd). Dat geldt voor zowel fietsen die vastgeketend zijn aan de rekken als voor fietsen die los in de rekken staan. De vraag naar nog meer camera's roept ook wel gevoelens op als: willen we overal camera's, al begrijpen we de ergernis als je fiets weg is maar al te goed. De vraag is ook of meer camera's helpt: worden ze goed in de gaten gehouden en worden de camerabeelden later bekeken als er fietsen gestolen zijn? De Fietsersbond streeft naar zelfwerkzaamheid: we raden U aan om uw voorstel naar de gemeente te sturen, met een afschrift naar de Fietsersbond. En keten vooral uw fiets aan het rek vast.

OEK 101: harde of zachte 'actie'

I Marcel van Kempen verzucht in een ten geleide bij de laatste, als steeds interessante en goed verzorgde aflevering van OEK dat jullie geen enkele inbreng vernemen vanuit de achterban. Die verzuchting is herkenbaar voor mij en waarschijnlijk ook voor vele andere leden. Wij fietsen en zitten niet alleen maar 'thuis een beetje maf achter de beeldbuis te meuren' (pakken de formulering van Marcel!). Wij zetten ons namelijk in voor andere belangrijke zaken, al dan niet ten dienste

van het algemene belang of in ieder geval collectieve aangelegenheden. We kunnen daar druk mee zijn met het rustige gevoel dat er mensen vanaf het WG-terrein de belangen van fietsers in Amsterdam behartigen met harde en zachte acties. Dank dus en ga namens en voor ons door!

Nu de vraag: welke aard en heftigheid hebben de voorkeur? Dat ligt er maar aan waar het om gaat en hoever de aanpak van het probleem gevorderd is. De aandacht vestigen op een misstand verlangt rumoer en spektakel, de zaak tot een goed eind brengen vereist langdurige inspanningen via uiteenlopende kanalen, instanties en bestuursorganen. Dat laatste lijkt naar buiten toe zacht maar valt alleen door gestaalde kaders vol te houden. Staal is keihard.

Frans Meijman

II Ik lees OEK altijd, dus blijf doorgaan met schrijven. Ik was al lid van de ENFB, een kleine 40 jaar geleden, en heb veel ten goede zien veranderen, mede door de Fietsersbond. Op inspraakavonden, waar ik een enkele keer kom, heeft de Fietsersbond het best geargumenteerde standpunt. Er wordt naar jullie, harde kern, geluisterd. Wat betreft actie, houd het ludiek en zacht, want daarmee krijg je de meeste sympathie. Ooit, lang geleden, lag ik met mijn fiets samen met vele anderen op het Museumplein. Dat was een zachte actie, iedereen had veel plezier. Het gaat niet alleen om de actie zelf, maar ook op het versterken van de interne saamhorigheid en het laten zien dat je er bent.

Ik zou, zo mogelijk, acties organiseren rondom duidelijke knelpunten, het liefst met buurtcomités. Daarmee versterk je je achterban. Dat was het, sterkte er mee.

Egbert Boeker

III Allereerst dank en complimenten voor de prachtige retro uitgave! Ik heb ervan genoten en wat mij betreft mag ie zo blijven. Bijzonder leuk waren de zoektocht naar de eerste OEK en het schitterende spatborden beeldverhaal van Pete Jordan. Mijn antwoord op de actie-vraag is: zachte actie, en als dat niet helpt dan hardere actie. Vooralsnog bereiken jullie veel resultaat, de fietsinfrastructuur is enorm verbeterd de afgelopen jaren.

Frans Stoeller

Reactie redactie: Dank drie schrijvers voor jullie complimenterende woorden over de stijl en inhoud van ons ledenblad alsmede het belangwekkende werk der afdeling. Vanwege de honderdste editie koos de eindredacteur ad-interim ervoor zijn 'ten geleide' te beginnen met een citaat uit vervlogen tijden. Uit respect voor de strijders van weleer én uit nieuwsgierigheid of hun gepeperde taalgebruik, kenmerkend voor de roerige jaren tachtig, ook nu

nog reacties uit zou lokken. Voelt u zich niet bedonderd! Uw aansporingen en aanbevelingen worden door de huidige aktievoerders zeer ter harte genomen.

Belverbod

Het is me al zo vaak opgevallen dat mensen door het drukke verkeer van grote steden, zoals Amsterdam, gewoon aan het bellen zijn tijdens het fietsen, vaak ook met oortelefoontjes in. Dat vind ik levensgevaarlijk. Je aandacht is niet bij het verkeer en het veroorzaakt zo snel een gevaarlijk ongeluk. In de auto is het verboden om te bellen onder het rijden, waarom ook niet zo'n verbod op de fiets? Je kan je aandacht niet hebben bij twee dingen tegelijk. Waarom geen algemeen verbod via Veilig Verkeer Nederland. Er staan veel borden met zet je mobiel off-line onderweg. Dit is duidelijk ook voor fietsers bedoeld en het algemeen verbod zal veel ongelukken, ook onder jongeren, verminderen. Hopende dat dit belangrijke artikel geplaatst wordt in de volgende OEK.

Margaret van Furstenberg

Reactie bestuur: Bellen op de fiets is gevaarlijk en hinderlijk voor anderen. Whatsappen is nog gevaarlijker, omdat dat niet alleen de aandacht afleidt, maar je daar je ogen voor nodig hebt. De Fietsersbond zou dus graag zien dat dit niet meer gebeurt tijdens het fietsen. We zijn daarom niet tegen een algemeen verbod op gebruik van de smartphone tijdens het fietsen, maar verwachten daar weinig van, omdat het nauwelijks te handhaven is. De Fietsersbond ondersteunt een technische mogelijkheid om de verleiding om te whatsappen te verminderen door specifiek die mogelijkheid uit te kunnen schakelen. Alles uitschakelen is voor velen niet meer mogelijk door de (gevoelde) noodzaak altijd bereikbaar te zijn. Wij zijn niet tegen een campagne door VVN Nederland, maar zien voor de fietser veel grotere gevaren (zoals de snorscooters) waardoor wij als afdeling daarin onze energie steken. Margaret: mocht je zelf actief willen worden om zo'n campagne met VVN van de grond te tillen: laat dit je niet weerhouden!

Luchtautomaten

I In het stukje van Pete Jordan in de laatste OEK staat dat er nog maar twee luchtautomaten in Amsterdam zijn. Maar er zijn er minstens drie. Fietshandel Cor Mantel op de Hoofdorpweg nr. 11 heeft al jaren een prima (gratis) luchtautomaat.

Olga Ruitenberg

II In de laatste OEK schrijft Pete Jordan dat er nog maar twee 'luchtautomaten' in Amsterdam zijn. Dat is te pessimistisch: fietshandel Parnassus op de Parnassusweg heeft er ook een, buiten en gratis. Er staat altijd wel iemand zijn banden op te pompen.

Martijn

Reactie Pete Jordan: Jullie hebben gelijk. Deze fietshandels hebben inderdaad lucht van een luchtcompressor voor fietsers, zoals heel veel fietsenmakerijen in Amsterdam. In mijn stuk over de sluiting van Grimminck Rijkwielen bedoelde ik dat er nog maar twee werkende ouderwetse muntautomaten voor lucht in Amsterdam zijn: bij Costa Rijkwielhandel (Muiderpoort Station) en Munk Fietsen (Sint Willibrordusstraat). Vroeger waren dat er tientallen. Er is iets romantisch aan zo'n apparaat, het is mechanisch. Toevallig is een stuk van de oude muntautomaat bij Parnassus Fietsen nog te zien. Kijk goed op de gevel of zie de foto hieronder.



De Kwestie

In vakblad Verkeerskunde (december 2016) is een interview met Fietsersbond directeur Saskia Kluit gepubliceerd. Roland Haffmans las het interview, Saskia Kluit reageert.

Binnen de ANWB, eenmaal bekeerd tot de auto, belandde de fiets veertig jaar geleden langzamerhand in de goot. Alles moest immers sneller in de grootschalig omgevormde ruimtelijke omgeving.

Tegen die wereld van steeds grotere afstanden en afnemende befietsbaarheid trok de ENWB ten strijde. Een andere ruimtelijke inrichting stond daarbij hoog in het vaandel. Hoe die vorm te geven en vooral in welke stappen "nabijheid" weer leidend zou worden, was onduidelijk. Zicht op een lange weg en volhouden dus, net zoals de dagelijkse fietser.

Inmiddels is een andere ruimtelijke inrichting uit beeld geraakt en lijkt deze nu, getuige het interview met Fietsersbond directeur Saskia Kluit, ingeruild door "fietsen is gezond". Wie is daar nu tegen?

Wel schijnt die gezondheid niet zonder elektrische trapondersteuning te kunnen. De volgende stap laat zich raden, de speed fiets, waarbij trapondersteuning vervalt tot symboliek.

Hoe past dit bij de club die zich voorheen roerde met "50 is teveel" tegen die gevaarlijke motorvoertuigen? Dit als fiets vermomde voertuig haalt zo'n snelheid gemakkelijk. De fietsersbond raakt in verwarring, de e-fiets werd toch eerder toegejuicht, waarom de variant, de speed fiets niet? Als je toch aan het schuiven bent, is een kleine stap naar de auto, om te beginnen de deelauto, snel gezet.

De Fietsersbond CEO doet in het bewuste interview immers uitspraken als "er zijn veel gebieden waar je niet zonder auto kunt", "de deelauto is een van de knoppen om het fietsen te propageren" en "het fietsgebruik gaat groeien als er meer deelauto's komen". Zeker bij sommige fabrikanten krijg je al jaren bij de aanschaf van een auto een fiets cadeau.

Echt doorgebroken is de deelauto slechts in stedelijke wijken met weinig parkeerruimte en hoge parkeertarieven, vaak benut als tweede auto of door voorheen autolozen. Elders bleef het gebruik marginaal. De (deel) auto ter promotie van de fiets, het kan verkeren. Kluit merkt tot slot op: "de doelstellingen van ANWB en Fietsersbond trekken steeds meer na elkaar toe". Komt de fusie (overname) in zicht, is het wiel weer rond en belandt de fiets zo terug in de goot?

Roland Haffmans

Ik dank Roland voor zijn kritische reflectie. De fietsontwikkelingen in stedelijk en landelijk gebied zijn divers en niet altijd in een opmerking goed weer te geven. In het interview staat op verschillende plekken hoe we aankijken tegen ruimtelijke ordening en bijhorende snelheidsregimes. De verkeersveiligheid is voor de meeste groepen fietsers sterk verbeterd terwijl onze gezamenlijke gezondheid en de impact van verkeer op het milieu steeds slechter wordt. Fietsen is daar een belangrijke oplossing voor, een duurzaamheidsaspect waarmee we een grotere groep kunnen inspireren voor de fiets te kiezen. Het klinkt inderdaad vreemd uit mijn mond, maar ik zie in de deelauto een belangrijk instrument ter stimulering van het fietsgebruik. Elke gedeelde auto is winst, milieutechnisch én ruimtelijk. Het niet altijd beschikbaar en binnen handbereik hebben van een auto zorgt er voor dat men veel vaker voor de fiets kiest. Met het verdwijnen van steeds meer buslijnen is er de keuze tussen de eigen auto of de deelauto. Doe dan maar de deelauto in combinatie met de fiets, wat dan inderdaad veelal een e-bike zal zijn.

Het is overigens niet zo dat de Fietsersbond zich 'op de e-bike heeft gestort'. De reguliere fiets is al jaren grotendeels uitontwikkeld. Vanwege de snelle innovatie in de e-bikebranche testen wij e-bikes als service naar onze leden, aan promotie doen we echter niet. We hebben stevige bedenkingen bij bepaalde ontwikkelingen op dit vlak. Ik maak in het interview niet voor niets duidelijk geen voorstander van supersnelle fietsen (60 of 80km/u) te zijn. De andere kant van het verhaal is dat ik steeds meer leden spreek die van een 'speed pedelec' gebruik maken om naar hun werk te gaan. Zij zijn teleurgesteld in de twijfelende houding van de Fietsersbond: zo van 'laten wij de auto staan, worden we door onze eigen bond naar de 'gevaarlijke rijbaan' verbannen'. Ik vind dat nieuwe ontwikkelingen altijd afgezet moeten worden tegen de impact op kwetsbare fietsers. Tegelijkertijd is de speed pedelec echt de eerste tweewieler die op de middellange afstand een interessant alternatief kan zijn voor de auto. Ik zie de discussie over wel of niet op het fietspad eerder in het verlengde van ons schaalessprong verhaal: een pleidooi voor extra ruimte op straat voor tweewielers.

Je kunt er de mening op nahouden dat de auto hoe dan ook fout is, en die dus negeren. Ik prefereer een andere houding: te weten wat er speelt en daarop te anticiperen. We kunnen komende jaren enorme slagen maken in verkeersveiligheid door veiligheidstechnieken in auto's versneld in te voeren. Daarvoor zullen we moeten samenwerken met partijen die traditioneel wat verder van ons af staan, zoals de ANWB en de autobranche. En ook die ontwikkelt zich. De Fietsersbond is én blijft vanwege onze focus koploper op fietsgebied. Van een fusie zal dan ook zeker geen sprake zijn, maar ik merk wel dat het een organisatie is waarmee steeds beter te praten valt. Ten faveure van de fiets welteverstaan.

Saskia Kluit

*Wilt u reageren op deze kwestie of een onderwerp ter discussie aandragen?
Mail naar oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl onder vermelding van 'De Kwestie'.*

Nieuwe Amsterdammers op de fiets

Deniz Dinc (26) uit Istanbul kwam afgelopen september naar Amsterdam voor een baan als Online Campaign Manager bij KLM.

Haar vrienden in Istanbul zeiden meteen: 'dan moet je leren fietsen!'

Kon je niet fietsen???

Nee, ik was al 26 maar had nog nooit op een fiets gezeten. Mijn zusje was op driejarige leeftijd met haar voet tussen de spaken gekomen. Het was een groot drama en een trauma voor mijn moeder. Niemand in het gezin mocht ooit nog op een fiets. Ik was een baby toen het gebeurde, maar voor mij gold de banvloek ook.

Hoe heb je het leerproces aangepakt?

Ik ben met een paar vrienden naar een rustig pleintje gegaan in het Aziatische deel van Istanbul en heb daar een fiets gehuurd bij een fietsverhuurbedrijf. Mijn vrienden gaven me instructies. In het begin vond ik het doodeng. Het duurde even voor ik door had dat het veel makkelijker ging als ik wat meer vaart maakte. Toen dat eenmaal lukte voelde ik de sensatie van het fietsen: met dezelfde inspanning je opeens veel sneller kunnen voortbewegen, zelf het stuur in handen, een geweldig gevoel van vrijheid!

Wordt er in Istanbul gefietst?

Niet veel, want het is levensgevaarlijk. De stad is vol en druk, automobilisten zijn behoorlijk opgefokt en van mening dat de weg er alleen voor hun is. De fietser staat onderin de pikorde. De laatste jaren zie je wel wat meer fietsers. Meestal zijn dat mensen die ook bezig zijn met gezond leven, duurzaamheid en (in Turkije heel ongebruikelijk) vegetarisch eten. Er gebeuren in Turkije trouwens krankzinnig veel verkeersongelukken. Mensen halen daar hun schouders over op: zo is het nu eenmaal.

Durfde je in Amsterdam meteen het verkeer in?

Absoluut niet. Ik heb eerst een aansprakelijkheidsverzekering afgesloten en ben toen op een geleende fiets gaan oefenen in het Amstelpark. Ik werd daar verbijsterd aangestaard door een paar Amsterdamse kleuters, die vervolgens iets aan hun moeder vroegen waarvan ik, ook zonder het te verstaan, meteen begreep wat ze wilden weten. Na het park ben ik op straat gaan oefenen, eerst in rustige buurten natuurlijk, en 's avonds, want dan was er minder verkeer op straat. Bruggen open affietsen vereiste ook speciale aandacht.

Hoe vind je het voor fietsers geregeld in Amsterdam?

Fantastisch. Vrijliggende fietspaden, plekken om je fiets te stallen, hoe is het mogelijk!

Waar gebruik je de fiets voor?

Vooral nog alleen recreatief. Ik vind het Westerpark erg

leuk om te fietsen. Ik neem m'n fiets mee in de metro en fiets daar dan wat rond. Fietsen naar mijn werk in Amstelveen vind ik te ver. Ik sta bij de bushalte wel altijd wel gefascineerd naar al die voorbij flitsende fietsers te kijken.

Wat valt je daaraan op?

Dat ook mannen met overhemd en stropdas op de fiets naar hun werk gaan. In Turkije is dat ondenkbaar. Hoe belangrijker je bent, hoe groter de auto. Ook vrouwen met mantelpakjes en keurig geföhnde haren fietsen hier. Ik zie ook elke ochtend een grijze oude dame op de fiets voorbij scheuren. Heel inspirerend vind ik dat: hoe oud je ook bent, fietsen kan blijkbaar altijd. Bij ons is fietsen iets voor kinderen. Zodra je volwassen bent en al helemaal als je gaat werken word je geacht je per auto te verplaatsen. Hier is het juist gek om geen fiets te hebben.

Wat wil je nog bereiken als fietser in Amsterdam?

Fietsen met in mijn ene hand een opgestoken paraplu, in de andere hand een smartphone, terwijl ik een krant lees die opengeslagen op het stuur ligt.

Johanna Kroon

Je kunt de avonturen van Deniz volgen op haar blog seagreenseablue.com



'Als ik niet naar Amsterdam was verhuisd, zou ik nog steeds niet kunnen fietsen.'

Op pad met de inspecteur van Werk in Uitvoering

Wat gebeurt er als er bij de gemeente een klacht over een gevaarlijke verkeerssituatie tijdens bouwwerkzaamheden binnenkomt? Op pad met de inspecteur van de Werkgroep Werk in Uitvoering.

In de oude Diemerzeedijk, tegenover de brug naar IJburg, liggen al minstens zevenhonderd jaar sluisen die Amsterdam tegen hoogwater op het Buiten IJ moeten beschermen. Maar bij de laatste controle bleek de historische Ipenslotersluis (ca. 1750) aan vervanging toe. Daarom legt Waternet hier een nieuwe, grotere sluis aan, die ook nog eens 'visvriendelijk' is. Zo'n project gaat al gauw maanden duren, zeker nu er ook door archeologen naar historische resten in de dijk wordt gezocht. En al die tijd kan er geen verkeer over de dijk. In een fietsstad als Amsterdam is dat geen optie. Auto's mogen een paar kilometer omrijden. Voor fietsers heeft de aannemer in overleg met de gemeente een oplossing bedacht. Onder de Ringweg Oost dalen fietsers nu de dijk af via een schuin pad naar het water van het IJmeer, waarna ze over een reeks drijvende pontons de kapotte sluis passeren om een paar meter voorbij de sluis weer tegen de dijk op te klimmen en verder te rijden. Bij de gemeente zijn echter klachten binnengekomen over de steile hellingen. En bij regen en vorst zijn ze glibberig en gevaarlijk.

Met Henk van der Laan van de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) rijd ik mee over de dijk om de situatie ter plekke te bekijken. Henk draagt een fel geel jack, hij is de inspecteur van de werkgroep. Zijn taak is het om de doorgaande hoofdroutes en corridors in de gaten te houden. In zijn dienstauto legt hij me uit hoe de WWU te werk gaat. De meeste werkzaamheden in Amsterdam worden door aannemers uitgevoerd. Die moeten eerst een plan indienen dat de veiligheid garandeert en rekening houdt met de bereikbaarheid, de leefbaarheid in de stad en de communicatie naar het publiek. In het plan voor de Diemerzeedijk was een pontonbrug opgenomen. Maar toen Henk een week geleden een kijkje nam, heeft hij de beide toegangspaden naar de brug moeten afkeuren. Vandaag gaan we kijken of de situatie verbeterd is. Als we aankomen, zien we dat het pad is verlegd zodat het niet meer op de dijk maar op het voetpad daaronder uitkomt. Dat maakt de helling minder steil. Aan de andere kant van de pontons is het pad door ruimtegebrek alleen in het midden een stukje opgehoogd, voor fietsers nog altijd een griezelig avontuur. Om fietsers af te remmen zijn houten schotten gemonteerd, maar een passerende vrouw kan ons al meteen zeggen dat het zeker met een zware fiets bijna niet te doen is. Henk belt met de verantwoordelijke uitvoerder of het pad ook aan deze kant niet langer langs de dijk kan lopen. Deze zegt hem dat het pad dan



door een paar meter natuurgebied gaat dat tegen de dijk aan ligt. De natuur blijkt in Amsterdam nog net een beetje heiliger dan de fiets. Daarom wordt besloten de toegang tot de pontons hier nog van extra houten richels te voorzien, om het gevaar van uitglijden te verminderen.

Dan gaan we op weg naar de andere kant van de stad, waar vandaag een paar grote veranderingen aan de Parnassusweg plaatsvinden. Ook onderweg houdt Henk kantoor. Tussendoor vertelt hij dat hij ook veel inspecties op de fiets doet. De inspecteur blijkt zelfs een fanatiek fietser te zijn. Hij is lid van de Fietzersbond en heeft zijn dienstfiets al lang geleden door een sportiever model vervangen. Zo kan hij zich ook goed in het perspectief van de Amsterdamse fietser verplaatsen. Voor we bij de Zuidas aankomen, doen we eerst nog twee kleinere knelpunten aan. Aan de Nassaukade staat al dagen een ondergrondse vuilcontainer boven de grond. Er ligt zand buiten de omheining, stoeptegels kan iedereen zo meenemen en er staan al dagen lang pompen lawaai te maken. Hier is duidelijk iets mis gegaan. Henk maakt een paar foto's en zal bij de aannemer navraag doen. Een paar kilometer verder zetten we de auto neer bij een bushalte die wordt opgehoogd. Fietzers kunnen nog maar nauwelijks over het fietspad en Henk constateert dat er bij de aanleg van ondergrondse afvoerleidingen wel erg rigoreus in boomwortels wordt gehakt. Ook daarvan maakt hij een notitie.

Eindelijk komen we dan op de Parnassusweg aan. Hier heerst een enorme, onoverzichtelijke drukte - terwijl de spits nog niet eens begonnen is. Aan de ene kant van de weg wordt de Rechtbank gesloopt zodat het brede fietspad naar de rijweg moet, terwijl het fietspad aan de overkant, waar andere ingrijpende bouwactiviteiten plaatsvinden, sinds vandaag via een ingenieuze tunnel door en onder een enorm gebouw door wordt geleid. Overal rond het kruispunt zijn op verschillende niveaus mensen van bedrijven en gemeentelijke diensten aan het werk. En staan hekken, versperringen, verkeersborden en aanwijzingen voor het wegverkeer door elkaar heen. De inspecteur kijkt relaxed hoe het allemaal

verloopt. Hier en daar geeft hij een aanwijzing en onderweg maakt hij een praatje met wegwerkers en opzichters. We zien hoe het over de rijweg omgelegde fietspad dat morgen open gaat, nog net op tijd met wat zand en teer en markeringsstrepen wordt afgewerkt. In en om de oude rechtbank zijn inmiddels slopers aan het werk gegaan. Henk van der Laan ontdekt twee

journalisten van AT5 en geeft ze nog wat tips. Ze zijn hier vandaag om opnamen maken voor een item van Het Verkeer, het gemeentelijke programma over werkzaamheden in de stad. Henk doet hiervan ook de planning. Aan hem zal het niet liggen als er de komende dagen weer klachten bij de Werkgroep Werk in Uitvoering binnenkomen.

Reinjan Mulder

Tour d'Amsterdam

Steeds meer toeristen kiezen ervoor de stad vanaf de fiets te bekijken. De fietsverhuur vaart er wel bij. De gemeente plaatst het fenomeen in de context van de drukte in de stad. Fietsende Amsterdammers plaatsen kanttekeningen.

Kerstmis 2016. Ik fiets langs de Amstel tussen de Munt en de Blauwbrug. Plotseling duiken vóór mij drie fietsers op: vader en moeder met een dochtertje, aan de verkeerde kant van de weg, op ramkoers. Ik ontwijk de moeder op het nippertje, maar het meisje slipt en valt op het asfalt. Ze houdt zich flink; de schade valt mee. Het blijken Franse toeristen te zijn. Geschrokken steken ze op mijn advies over en stappen weer op hun fietsen. Dit soort incidenten doet zich in de binnenstad dagelijks voor. Meestal komen de fietsers met de schrik vrij met een mooi verhaal voor thuis. Er zijn er ook die in het ziekenhuis belanden.

Eén op de tien

Eén op de tien toeristen in Amsterdam verplaatst zich volgens de Amsterdamse Thermometer Bereikbaarheid 2016 op enig moment per fiets. *I amsterdam*, dat de marketing van de stad verzorgt, benadrukt op haar website de voordelen van fietsen. De gemeente heeft geen apart fietsbeleid voor de doelgroep toeristen. Een woordvoerder licht toe: "Ons beleid is gericht op alle fietsers in Amsterdam; waaronder toeristen. Wel is er op meerdere manieren aandacht voor de toerist op de fiets. In het nieuwe Meerjarenplan Fiets gaan we meer inzetten op gedragsverandering: de verkeersregels kennen en je er naar gedragen. Ook wordt het aandeel van toeristen bij ongevallen nader onderzocht. De voorlichting willen we de komende jaren intensiveren, en dat hopen we samen met de fietsverhuurbedrijven op te pakken. Er is een routekaart voor toeristen en er zijn ludieke filmpjes van 'bike-instructor' Maxim Hartman, die onder meer op Schiphol zijn vertoond." In de folder 'Happy cycling is safe cycling' geeft *I amsterdam* een aantal adviezen. De bike instructor die de fietstoerist hierin toespreekt, duikt inderdaad ook op in een video. Zijn tips verzanden herhaaldelijk in grappig bedoelde meligheid. Het is zeer de vraag of de gemiddelde fietstoerist het advies om altijd een aardappel in je fietsbroek te stoppen, voor het geval je honger krijgt, herkent als Hollandse humor. Eerlijk gezegd lijkt MacBike's online 'Safe cycle guide' me praktischer.

Verhuurders

MacBike is de oudste en grootste fietsverhuurder van Amsterdam, dat in totaal 150.000 huurders jaarlijks op weg helpt. Marina Vlasman vertelt dat hun fietsen door Batavus worden gemaakt volgens eigen specificaties: "Onze anti-lekbanden zijn de beste die er zijn. Veel toeristen huren pas aan het eind van hun vakantie een fiets. Achteraf horen we dan: 'We wisten niet hoe leuk het is; we hadden het meteen op de eerste dag moeten doen.' Aan de andere kant van het spectrum bevindt zich Amsterdam Vélo, een kleine verhuurder die zich richt op Franssprekende toeristen. Oprichter Paul Spits benadrukt dat hij het fietsen vooral ziet als culturele activiteit. "Onze gidsen weten veel over de geschiedenis van de stad en hebben hun eigen route samengesteld. Zo is er bijvoorbeeld een 'street art tour' in Noord. We hebben de tijd mee, want fietsen is erg in de mode in Frankrijk." Amsterdam Vélo-beoordelingen op Trip Advisor bevestigen de kennis en het enthousiasme van de gidsen alsmede de kwaliteit van de fietsen ("Ik had niet eens zadelpijn").

Amsterdammers aan het woord

Wat vindt de fietsende Amsterdammer van de fietstoerist? Onderzoek is niet gedaan, dus heb ik zelf een aantal fietsende kennissen gemailld. Een vriendin had zich recent erg boos gemaakt op een Spaanse fietstoerist, die zichzelf aan het filmen was terwijl hij het Leidseplein overstak. "Le-vens-gevaarlijk!" Een Jordanese kennis en Air B&B-verhuurder: "Onze gasten vermijden meestal de fiets omdat zij het verkeer te hectisch vinden. Voor mij zijn een rekje voorop de fiets en een harde bel voorwaarden om nog enigszins door de stroom toeristen heen te komen."

Zelf heb ik echt vervelende incidenten met toeristen nog nooit meegemaakt. Bij confrontaties gebruik ik mijn fietsbel, roep 'pas op!' of bied mijn hulp aan. Ik fiets tenslotte ook in steden over de hele wereld en weet dat het even wennen is, dat het belangrijk is met een goed gevoel weer naar huis te gaan.

Hendrina Kester

Knelpunten

Opgelost

Noord

Een belangrijke schakel van de snelfietsroute naar Zaandam is voltooid. Voortaan fiets je comfortabel zonder omwegen langs de Cornelis Douwesweg en door de Noorder IJpolder naar Zaanstad. Je vindt de Cornelis Douwesweg met de routeplanner van de Fietsersbond of door vanaf de NDSM een stukje de bewegwijzering te volgen richting Twiske. Vanuit Noord is ook een handige aantakking op de snelfietsroute gemaakt vanaf de Oostzanerdijk. Je moet dan wel even de drukke Molenaarsweg oversteken.

Zuid

Op de Ruysdaelstraat is voor het verkeerslicht bij de Hobbemakade een Opgeblazen Fiets Opstel Strook (OFOS) gemaakt. Hier kunnen de vele fietsers zich opstellen die willen oversteken naar de Albert Cuyppstraat. Deze OFOS was een jarenlange wens van de Fietsersbond.

Langs de Van Baerlestraat tussen het Concertgebouw en het Roelof Hartplein zijn stukjes nieuw fietspad gemaakt. Jammer is dat je rechtsaf de Joh. M. Coenenstraat in, de bij het verkeerslicht wachtende fietsers niet kan omzeilen. Ter bescherming van voetgangers zijn op het trottoir van de Joh. M. Coenenstraat zware, glimmende palen gepland. Want waarom zou een wegbeheerder proberen te faciliteren waar hij fietsers kan blokkeren?

De fietsoversteken over de Cornelis Schuytstraat bij de Hacquartstraat en de Reijnier Vinkeleskade zijn verbeterd. De steunpunten zijn verhoogd en de fietsstroken verbreed. Dat was lastig, omdat betere steunpunten en brede fietsstroken hier moeilijk te verenigen waren. Er is gezocht naar een zo goed mogelijk compromis.



Amstelveen

Een lang gekoesterde wens is vervuld: het fietspad Van Heuven Goedhartlaan, tussen de Groen van Prinsterenlaan en Stadshart, is brommervrij gemaakt.



Zuidoost

De heg op de hoek van Strandvlietpad-Kelbergenpad is gehalveerd. Nu kan er overheen gekeken worden, ook door de kinderen die aan de overkant naar school gaan. Het jarenlange smeken door schooldirecteuren, buurtbewoners en de Fietsersbond is niet voor niets geweest.

Nieuw

Noord

Op de Adelaarsweg, tussen Kalkoenstraat en Meeuwenlaan (hoofd- en plusnet fiets) zijn over de breedte van de hele straat goedkope, opschroefbare, kunststof drempels (Klemfix) neergelegd, de voor fietsers meest kloterige drempels die je kan bedenken. Een marteling voor de talloze toeristen en zwaar beladen vakantiefietsers op weg naar de rustieke Nieuwendammerdijk. De stoep is comfortabeler.



Oost

Het tweerichting fietspad voorlangs het Amstelstation, tussen Bernhardplein en de Overzichtsweg, is vanwege langdurige werkzaamheden afgesloten. Je wordt geacht het fietspad te volgen dat beneden ligt aan de andere kant van het Julianaplein. Dat vraagt twee keer extra oversteken. Voor velen is hierdoor ook de bewaakte fietsenstalling lastiger bereikbaar geworden.

Ten behoeve van nieuwbouw voor de Hogeschool van Amsterdam (HvA) is al meer dan een jaar het doorgaan-

de fietspad vanaf de Torontobrug naar de Wibautstraat opgebroken. Intussen is de nieuwbouw afgeblazen, maar het herstel van het fietspad wil niet vlotten. Er is namelijk onzekerheid over het vervolg van de planning, doordat er kabels en leidingen teruggelegd moeten worden. Dat de grond is uitgegeven aan de HvA, maakt het niet eenvoudiger.

Centrum

Op het Leidseplein verandert veel ten goede, maar bij de Schouwburg is een mooi staaltje te vinden van nieuwe haakse bochten in combinatie met, voor fietsers die willen oversteken richting het Americain, een oversteek zonder opstelruimte.



De fietser is koning, maar moet niettemin regelmatig te onpas afstappen. Zoals in de Torensteeg (plusnet fiets). Er heerst in de stad namelijk de vervelende trend om keizer voetganger de vrije baan te geven ten koste van koning fietser. De koning wordt niet gefaciliteerd maar geblokkeerd.

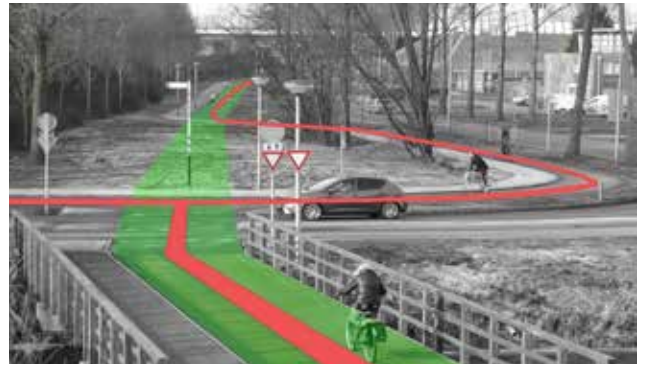


Zuid

Langs de Rijnstraat ten zuiden van het Victorieplein liggen de nieuwe fietspaden mooi in het nieuwe profiel. Maar de oversteken zijn slecht omdat ze niet zijn voorzien van steunpunten waar je halverwege veilig kunt wachten. En nog iets: het verkeerslicht voor de oversteek bij de Uiterwaardenstraat is zo geplaatst dat auto's die stoppen, een blokkade vormen voor de overstekende fietsers.

Duivendrecht

De fietsroute langs de Rozenburglaan naar Zuidoost is in Duivendrecht vervelend aangepast door de gemeente Ouder-Amstel. Vlak voor het bruggetje naar de gemeente Diemen is het fietspad zo verlegd, dat je een lus moet maken en naast de auto's komt te rijden. Wie de doorgaande route naar Diemen volgt, moet haaks afslaan. Het fietspad is ook nog eens te smal, gezien het aantal brommers dat er gebruik van maakt.

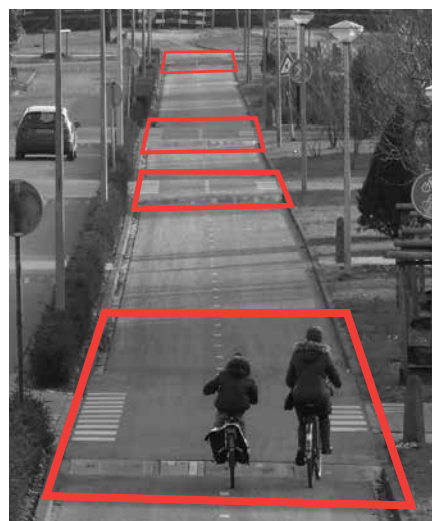


Zuidoost

De fietsroutes in en rond de Amsterdamse Poort voldoen niet goed meer. De doorgaande route over het Abcouderpad is afgesloten tot 2019, terwijl het alternatief via Hoekenrode is getransformeerd in het zoveelste voetgangersgebied 'fietsen toegestaan'. Kies je een meer oostelijk gelegen alternatief vanuit de F-buurt, dan raak je in het Nelson Mandelapark alsnog verzeild in een voetgangersgebied 'fietsen toegestaan'. De politie en handhavers zijn streng voor fietsers die toch een route zoeken. In januari heeft dat geleid tot de omstreden arrestatie van een twaalfjarige jongen.

Het Kelbergenpad (hoofd- en plusnet) iets ten noorden van de Gaasperdammerweg was altijd een fijn glad asfaltpad, totdat er een reeks korte drempels werd neergelegd. Het zijn van die vermaledijde plateaus. Deze zijn ook nog eens te steil en ze verzakken.

Jan Pieter Nepveu





Wachten

Het is zondagmorgen tegen elven. Ik heb nog tien minuten voordat een vriendin mij met de fiets afhaalt om samen te gaan zwemmen. De tas is ingepakt, de verwarming staat laag en mijn jas ligt vast voor het grijpen.

Nog tien minuten. Ze lijken eindeloos te duren.

Meestal is het omgekeerd, ben ik verrast door de tijd, word ik erdoor ingehaald: is het al zó laat, o jee, ik moet opschieten...

Tijdens het wachten vraag ik me af wat ik nou het prettigste vind.

Soms kan het heel lang duren voordat de tijd verstrijkt.

Dan lijkt een minuut een eeuwigheid.

Zo gaat het ook als je moet wachten voor een stoplicht. Als je het gevoel wilt hebben dat je leven lang duurt, moet je vaak voor het rode licht gaan staan.

Laatst stond ik weer eens voor het rode licht. Naast mij een man met een meisje van een jaar of drie voorop. Ze had een stokje in haar hand en drukte daarmee op het knopje voor groen licht.

Nadat ze gedrukt had stond het licht nog steeds op rood. "Zal ik nog een keer drukken pappa?"

"Denk je dat het stoplicht dan sneller op groen springt?" vroeg hij. Zijn stem klonk vriendelijk en geduldig. Het meisje zweeg.

"Wat denk je?" vroeg hij nog een keer.

Het kind keek dromerig voor zich uit.

"Ik denk dat het niet uitmaakt", mengde ik mij in het gesprek. "Eén keer drukken is genoeg. Tenzij de paal denkt: wie te vaak drukt, laten we extra lang wachten."

"Ja, zo van, dat gezeur en gedram daar heb ik geen trek in" vulde de man aan. Het licht sprong op groen en deze minuut wachten was best leuk.

Floor Fagel

Overdracht archief

In haar ruim 40 jarige actieve bestaan heeft onze afdeling een uitgebreid archief opgebouwd. Met duizenden brieven, onderzoeken, rapporten en heel veel meer.

Samen een kleine 50 meter aan archiefstukken die een uniek beeld geven van hoe Amsterdam tot fietsstad is gemaakt. Deze waardevolle stukken waren opgeborgen in kartonnen dozen, archiefmappen en ladenkasten op ons kantoor. Om het voor een groter publiek toegankelijker te maken, heeft de afdeling besloten het archief over te dragen aan het Stadsarchief.

Zij waren geïnteresseerd omdat ze de ontwikkeling van Amsterdam als fietsstad waardevol vinden voor hun collectie. Hoe en wat er dan precies zou worden overgedragen was nog even de vraag. Er moest tijd en aandacht gegeven worden om overzicht te verkrijgen

en vervolgens een selectie te kunnen maken. Daaraan hebben de afgelopen maanden twee actieve leden hard gewerkt.

Een eerste resultaat werd getoond in een presentatie van een aantal highlights uit het archief tijdens onze recente nieuwjaarsbijeenkomst. Deze presentatie is binnenkort te vinden op onze site.

De komende tijd vullen we het archief aan met materiaal en inzichten van betrokkenen van het eerste uur. Zodat het dit voorjaar officieel overgedragen kan worden aan het Stadsarchief.

Marjolein de Lange

Heeft u nog spullen die passen in het archief van Fietsersbond Amsterdam? Laat het ons weten! archief@fietsersbondamsterdam.nl of via ons kantoor.

Nr. 852. Nota van de raadsleden Van der Vlis, Stoffel en Mug, getiteld: Fietsen in Amsterdam.

Amsterdam, 11 mei 1978.

Aan de Gemeenteraad

De fietser heeft het moeilijk in Amsterdam. Dat blijkt bij voorbeeld uit de schrikbarende gegevens over de (on)veiligheid, die de fietser in het verkeer ontmoet. Het gebruik van de fiets, hoewel nog steeds zeer omvangrijk, is in de laatste tientallen jaren dan ook belangrijk afgenomen. Dat is om een groot aantal redenen ongewenst; redenen van bij voorbeeld veiligheid, bereikbaarheid, milieu, rechtvaardigheid, ruimtebeslag en leefbaarheid. Een beleid,

Met twee fietsen

Ik fietste met twee fietsen door het Vondelpark toen iemand van links riep “Meneer! Meneer!”. Ik keek opzij. Naast me fietste een jongen van een jaar of twaalf.

“Meneer”, zei hij, “U moet die fiets niet zó vasthouden.”

De jongen wees naar mijn rechterhand die de gastfiets die ik met mij meevoerde, vasthield bij het linker handvat. Hij plaatste zijn rechterhand midden op het stuur op de plek van de stuurpen en zei “U moet hem zó vasthouden. Zó kunt u de fiets beter in bedwang houden.”

De jongen grinnikte me toe, duidelijk tevreden met de raad die hij aan een volwassene had kunnen geven.

“Klopt niet”, verweerde ik me, “Ik kan de fiets beter aan op deze manier.”

Iedereen die ik met twee fietsen zie rijden, gebruikt de techniek die de jongen aanbeval. Vroeger deed ik dat ook zo. Maar onprettig daaraan vond ik dat je dan voorover gebogen moet fietsen en leunt op de andere fiets omdat je zwaartepunt daar naartoe verschoven is. En dus leerde ik me aan die tweede fiets te bedwingen met de hand op het handvat. In het begin vond ik die techniek een uitdaging. Zo fietsen eiste meer aandacht en handigheid omdat je, in het begin althans, minder grip op die fiets hebt. Maar nu ik die kunst onder de knie heb, ben ik ervan overtuigd dat deze methode verreweg superieur is.

Ik schijn ongewoon veel tijd te besteden aan het met twee fietsen door Amsterdam fietsen. Soms laat mijn zoon zijn fiets achter bij het huis van een vriend. Het regent en daarom neemt hij de tram naar huis en dan haal ik zijn fiets later op. Soms breng ik de fiets van mijn vriendin mee naar station Lelylaan wanneer ik haar van de trein haal. Andere keren – zoals toen in het Vondelpark – heeft een logé mijn logé-fiets elders in de stad achtergelaten en breng ik die terug naar huis.

Gewoonlijk tonen mensen er waardering voor dat ik dit doe. Maar dat is niet nodig. Deze klus zie ik niet als een last. Sterker, ik word er blij van als er zich weer eens een kans voordoet om met twee fietsen te kunnen fietsen. Zo leuk vind ik dat.

Als fietsen met twee fietsen een Olympische sport zou zijn, zou ik – denk ik – met gemak een podium-

plek kunnen veroveren. Met mijn techniek houd ik die fiets niet zozeer vast, eerder geleid ik hem. Mijn vingertoppen vormen het enige contact dat nodig is om de tweede fiets naast me voort te laten rijden, even moeiteloos als het balanceren van een omgekeerde bezem op de top van een vinger. Krapte op de weg of hobbels, het doet me niets. Ook wanneer ik de fiets van mijn zoon meevoer over de keitjes op de Dam, heb ik de zaak volledig in de hand.

Wanneer ik zo’n tien tot vijftien jaar geleden met een tweede fiets door de stad fietste, werd me nog wel eens door voorbijgangers lacherig toegeroepen: “Fiets te koop?!” Tegenwoordig wordt die grap niet meer gemaakt. Kennelijk ziet men een man met twee fietsen niet langer aan voor een fietsendief, allicht een gevolg van de afname van het aantal fietsdiefstallen sinds de jaren 1990 – de gouden eeuw van het fietsen jatten. Een goede zaak, denk ik. Maar tegelijk mis ik het een beetje dat je als grap wordt aangesproken als een fietsendief wanneer je met twee fietsen fietst.

Eenzelfde soort gemis als dat van het contact met toeristen die de weg vragen of met een onbekend iemand die vraagt hoe laat het is. Tegenwoordig lopen we bijna allemaal rond met een klein toverdoosje dat zoveel antwoorden geeft dat we de mensen op straat niet meer hoeven aan te spreken. Maar ik laat vaak als ik de deur uitga expres m’n mobiel thuis. En als ik iemand moet vragen hoe laat het is, geniet ik daarvan. En waag ik me buiten Amsterdam, dan heb ik er plezier in om de mensen daar de weg te vragen.

Ook probeer ik, als ik iemand met twee fietsen zie fietsen, die oude grap te laten herleven door “Fiets te koop?” te vragen. Maar die grap lijkt morsdood, te oordelen aan de reacties. Niemand lacht terug of zegt voor de grap “Ja, duizend euro!”.

De laatste keer dat ik die grap probeerde was op de Haarlemmerdijk. De fietser met de tweede fiets fronste, schudde toen het hoofd en blafte “Nee!”.

Even nog kwam ik in de verleiding hem op te vrolijken door mijn techniek voor het vasthouden van de tweede fiets met hem te delen. Maar ik besloot dat dat hij daardoor waarschijnlijk alleen maar nog meer beledigd zou worden. En dus fietste ik zwijgend verder.

Pete Jordan

Experiment in Rotterdam
-alle fietserslichten op groen-
mislukt.



Hebben ze daar zoveel kleurgevoel dan?