

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond



STOP MAAR MET ADEMEN

Op achtenveertigjarige leeftijd ging ik mijn demonstratiedebuut maken. Zo iemand noemen ze wel een pluche strijder: actief ver achter de frontlinies. Doordrongen van dit besef fietste ik samen met enkele echte actievoerders naar het protestpleidooi voor schone lucht en ruimte. Natuurlijk, ik was te jong ten tijde van de grote boze bom, maar plausibele redenen om bij latere initiatieven voor dit of tegen dat verstek te laten gaan, waren er niet.

Onderweg naar het Jonas Daniël Meijerplein ontmoetten onze rode vlaggen en pamfletten met Geef het fietspad terug! enthousiaste reacties. Op het vrijwilligend fietspad van de Weesperstraat hadden we een confrontatie met de mondige, alwetende Amsterdammer: 'Wat nou, jullie hebben hier toch een eigen fietspad?!' Mijn schampere lach over dit onbegrip werd beantwoord met: 'kijk 'm nou staan met z'n vlaggetje. Heb je niks beters te doen?'

Een half uur voor aanvang stonden de dozen met actiemateriaal nog onuitgepakt rondom de Dokwerker. Beginnersvrees. Een kwartier later stroomde het plein vol. En dus trok een bonte stoet fietsers tijdens de avondspits door de stad. Verkeersregelaars hadden grote moeite het steeds langer wordende fietslint te beschermen tegen al te opdringerige auto's en scooters. Op het Haarlemmerplein taaide ik af. Niets beters, wél iets anders te doen.

POWned zond een item over de demonstratie uit. De jonge verslaggever, weggeplukt bij AT5 want zo lekker provocerend bezig, trachtte zijn stedelijke faam nationaal te bevestigen. Het lukte hem echter niet de 'linkse bakfietsbrigade' uit de tent te lokken. En dus zette hij een tandje bij. Aan een actievoerder op leeftijd suggereerde hij 'dan maar te stoppen met ademen'. De oproep tot zelfmoord ontging de man. Ik besloot nooit meer te verzaken.

MARCEL VAN KEMPEN



AALV
AMSTERDAMSE
ALGEMENE
LEDENVERGADERING
24 januari 2018
20 uur, WG-plein84



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 maart. Bijdragen zijn welkom tot 1 februari 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 woensdag en donderdag 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, Marieke de Lange

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Eindcorrectie: Hendrina Kester

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

Snorscooter nog altijd op het fietspad

Reinjan Mulder was in 2014 slachtoffer van een ongeluk. Afgelopen september reed hij mee in de fietsdemonstratie voor Schone Lucht en Ruimte en was hij in Den Haag om de petitie tegen scooters op het fietspad aan te bieden aan de Kamercomissie voor Infrastructuur en Milieu.

Vannacht droomde ik dat Amsterdam zich eenzijdig onafhankelijk had verklaard van Nederland. In navolging van Catalonië had de stad genoeg gekregen van het geneuzel op het Binnenhof dat er nu al jarenlang voor zorgt dat de half miljoen fietsers die de stad telt dag in dag uit blootstaan aan de dreiging het slachtoffer te worden van een snorscooter.

Geschept door een scooter

Drieënhalf jaar geleden werd ik zelf slachtoffer. Ik reed op het fietspad langs de Linnaeusstraat, stapvoets, omdat ik bij de zebra linksaf wilde en achter me iemand zag. Nog geen seconde later lag ik languit op de rand van de stoep en lag mijn verfrommelde fiets minstens een meter verder. Ik was in volle vaart van achteren door een scooter geschept. Er kwam een ambulance voorrijden en in het OLVG hoorde ik dat mijn enkel op twee plaatsen gebroken was en mijn kuitbeen ook. Ik kon geen stap meer zetten.

De twee mannen die op de scooter hadden gezeten, waren flink tegen me tekeer gegaan omdat ze een afspraak dreigden te missen. Een van beiden was meteen druk gaan bellen om te zeggen dat ze nu iets later kwamen.

Wie zij precies waren, wist ik tot vorige week niet. Toen tekende ik eindelijk een contract met de verzekeringsmaatschappij van de scooterrijder, die mij in ieder geval royaal de schade vergoedde. Op dat contract kwam ik voor het eerst de naam van de dader tegen. Ik was weliswaar uitvoerig gehoord door een vriendelijke politiemann, maar die zei dat hij de privacy van de dader moest beschermen en dat die waarschijnlijk totaal niet geïnteresseerd was in de schade die hij met zijn scooter had aangericht. Ook op de rechtszitting, nu twee jaar geleden, is hij niet komen opdagen. Laten we hopen dat hij uiteindelijk wel de € 750 boete heeft betaald, die de rechter hem toen heeft opgelegd.

Natuurlijk is het mooi dat ik nu dankzij een letselschadeadvocaat na allerlei medische onderzoeken en onderhandelingen een materiële genoegdoening heb gekregen voor het feit dat ik een paar maanden met mijn been in het gips heb gelopen, een wandelvakantie in het water zag vallen, maanden fysiotherapie onderging en soms slechts met moeite mijn werk kon doen. Het is ook wel een prettig idee dat ik na al die jaren

eindelijk te horen kreeg welke naam er bij de bestuurder van de ongeluksscooter hoort. Na het ongeluk had ik hem mijn kaartje gegeven, maar ik kreeg helaas nooit iets terug. Ik wil toch wel graag een keertje weten wie mij zomaar op een warme doordeweekse middag het ziekenhuis in reed.

Permanent gevaar

Ondertussen blij ik bang voor een volgend ongeluk. Bijna dagelijks ben ik getuige van bijna-ongelukken, en soms gaat het ook echt goed mis. Het was dan ook heel wat praktischer geweest als het bestuur van dit land, toen het erop aan kwam, meteen zijn verantwoordelijkheid had genomen. Dan was al veel eerder voorkomen dat onze fietspaden permanent gevaar opleveren voor fietsers.

Daarom ben ik anderhalve maand geleden voor het eerst sinds mijn studententijd weer gaan demonstreren in de stad. De beweging 'Schone lucht en ruimte' had op 22 september een fietstocht door de binnenstad



georganiseerd. De actiegroep 'Geef het fietspad terug' sloot zicht hierbij aan, om de politiek te bewegen scooters snel van het fietspad te verbannen.

Of dat signaal inmiddels tot alle politici in Den Haag is doorgedrongen, weet ik niet. Op straat heb ik onder de circa 500 demonstranten alleen wat actieve leden van GroenLinks in Amsterdam gezien, herkenbaar aan hun felle, groene jacks, en een enkele plaatselijke D66er. Ook weet ik niet of we erg veel indruk hebben gemaakt op de scooterrijders die we onderweg tegenkwamen. Terwijl de meeste automobilisten en fietsers nog geduldig wachtten tot we met zijn allen voorbij waren, reden sommige scooters meteen dwars door onze optocht heen, of ze raceten lachend langs ons over de stoepen. Ja, zo kende ik ze weer.

Luidruchtige lobby

Tien dagen later mocht ik nog als scooter-slachtoffer mee met een delegatie die aan de Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu een map met 20.000 handtekeningen overhandigde. Van tevoren was ons ingefluisterd dat vooral het commissielid van de VVD, Barbara Visser, nog aarzelde welk standpunt haar partij zou innemen. Zou ze gehoor geven aan de stem van de Amsterdamse fietsers of zwichten voor de luidruchtige scooterlobby? Van alle kanten werd ze in het Kamergebouw door ons bijgepraat.

Amper twee weken later werd bekendgemaakt dat juist zij de Kamercommissie ging verlaten, om staatssecretaris op Defensie te worden. Er was toen nog steeds geen overleg met de minister geweest over een aantal schriftelijke Kamervragen die over onze zaak waren gesteld.

Kom in actie!

De actiegroep Geef het Fietspad terug, waarin de Fietsersbond participeert, houdt er nu rekening mee dat in dit overleg al meteen gestemd gaat worden over een aantal scootermoties, zodat als alles meezit de maatregel nog net voor 1 januari afgekondigd kan worden.

Lukt dat niet, omdat de zaak nog langs de Raad van State moet en ook nog het probleem van de speed-pedelec meespeelt, dan zou 1 juli 2018 pas weer de volgende mogelijkheid zijn voor een maatregel tegen scooters op het fietspad. Daarna zijn er sowieso nog drie maanden nodig om de maatregel in te voeren. De actiegroep roept daarom iedereen op om in ieder geval tot de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2018 zijn of haar stem te laten horen, omdat de gemeente ook zonder een aparte maatregel van de minister al snorscooters tussen de auto's kan laten rijden. Ook wordt er rekening mee gehouden dat het verbieden van de snorfiets in Amsterdam juridisch nog aangevochten gaat worden, zodat snel alle zeilen bijgezet moeten worden.

Iedereen moet er van doordrongen worden hoe gevaarlijk de huidige situatie is. 'Kom in actie,' zegt de actiegroep, 'en vertel luid en duidelijk overal uw eigen verhaal'. Laten we er voor zorgen, voeg ik daaraan toe, dat Amsterdam zich niet zoals in Spanje hoeft los te maken van het Koninkrijk der Nederlanden, omdat het geen oog heeft voor onze noden.

Reinjan Mulder

Volg de campagnes en acties op facebook Fietspad Scootervrij en op www.fietspadterug.nl





Fred Redemeijer 'Mr Positivo'

20 december 1961 – 26 augustus 2017

Fred kwam in 2001 als bureaumedewerker bij de Fietsersbond Afdeling Amsterdam. Aanvankelijk zonder al teveel enthousiasme. Wat moest hij bij een club die zo fanatiek aan beter fietsen werkte? Destijds deden wij onderzoek naar de kwaliteit van het fietsen in Amsterdam. Op de meetfiets van de Fietsbalans werden tien trajecten onderzocht. Ter vergelijking deed een auto dezelfde bestemmingen aan. Fred vond het, als een van de weinige autobezitters binnen de afdeling, vooral lollig om in opdracht van de Fietsersbond auto te rijden. Op negen van de tien trajecten bleek de fiets sneller. Misschien is toen wel zijn waardering voor het fietsen ontstaan.

Op het kantoor raakte Fred thuis in het reilen en zeilen van de bond. Hij organiseerde en notuleerde vergaderingen en deed allerlei hand- en spandiensten. Bij het beantwoorden van telefoontjes en mails had hij een speciaal talent voor het tactvol tot bedaren brengen van zeurderige of boze mensen. Zelf kon hij ook wel eens explosief zijn, en dus verliep de samenwerking met de 'bureaucratische' beleidsmedewerkers niet altijd vlekkeloos. Bij het ontvangen van gasten was hij juist in zijn element: thee of koffie en een praatje, voor de directeur van de Fietsersbond belangstellende en kritische vragen. Over zijn ervaringen als bureaumedewerker schreef Fred sappige stukjes in de rubriek Helpdesk van de OEK.

Fred bestierde ook de kas voor dagelijkse uitgaven. Zijn briefjes en verwijzingen waren voor de penningmeesters soms moeilijk te doorgronden, maar hij keek

financieel vooruit: postzegels kocht hij groot in vlak voordat de tarieven stegen. Daar hebben we nu nog profijt van. Voor de inwendige verzorging was hem zelden iets te veel. Hij zorgde voor lekkere en bijzondere lunchgerechten, zoals boterhammen met kaas, augurken en sambal. En was teleurgesteld als iemand niet mee at: de lunch is belangrijk, je moet goed voor elkaar zorgen!

In 2013 stopte de subsidieregeling voor het werk van Fred. De Fietsersbond kon hem geen contract bieden. Desondanks bleef hij zich, nu als vrijwilliger, inzetten. Voor al het werk dat hij voor de afdeling deed, ontving Fred in 2015 de 'Binnenband van Verdienste', een intern blijk van grote waardering.

Al vanaf zijn schooltijd kampte Fred met suikerziekte. Tien jaar geleden kreeg hij daardoor ellende met zijn benen en lag vaak en lang in het ziekenhuis. Vanuit zijn ziekbed bleef hij de nieuwsbrief en website verzorgen. En in zijn rolstoel figureerde hij in een campagne die fietsers moest bewegen hun fiets netjes te parkeren. Zijn ziekte leek 'm geenszins te breken; naar buiten toe bleef hij 'Mr Positivo'. En hij bleef actief. In zijn scootmobiel scheurde hij door weer en wind met wapperende haren door de stad, gemeentelijke beleidsstukken en brieven voor de leden bezorgend. Alles om het fietsen in Amsterdam te verbeteren. Begin dit jaar werd bij Fred een ongeneselijke vorm van darmkanker geconstateerd. We missen hem.

Marjolein de Lange en Jan Pieter Nepveu

Ponten rookvrij

Vanaf 1 januari 2018 is het niet meer toegestaan om op de veerponten te roken. De huidige regel, roken alleen toegestaan op het achterdek, blijkt in de praktijk voor verwarring te zorgen. Bovendien kunnen niet-rokers door de toegenomen drukte niet altijd meer kiezen waar zij willen staan aan boord. Met het rookvrij maken van alle GVB veerponten, worden passagiers niet meer ongevraagd aan sigarettenrook blootgesteld. Wel zo gezond voor de reizigers aan boord. Aldus de gemeente. Nu de ponten zelf nog, want elektrisch is ook schoner en gezonder. Of een fietsbrug, zonder scooters.

Ludiek gedragsexperiment

Tijdens werkzaamheden rondom het Amstel Station deze zomer werden fietsers door middel van ludieke borden omgeleid. Het bord met de tekst: 'Ja, het is echt dicht, sorry!' en de bijbehorende race met snelheidsmeters hebben ervoor gezorgd dat veel fietsers meteen de alternatieve route namen. De omleiding Schollenbrugstraat/Schollenbrugpad, aangegeven met groene pijlen op de weg, werd door bijna alle fietsers gebruikt. Bij de Berlagebrug en de Overzichtsweg/Julianaplein hadden de interventies minder effect. De aangebrachte teksten op de weg sleten sneller dan verwacht. De gemeente is voornemens meer ludieke maatregelen toe te passen bij grote wegwerkzaamheden.

Deelfietsen verwijderd

Tot uiterlijk 20 oktober hadden deelfietsbedrijven de tijd om hun waar van straat te halen. Aan die oproep hebben ze ook gehoor gegeven. Het verbod (artikel 2.50 van de APV) op het plaatsen van deelfietsen in de openbare ruimte blijft van kracht totdat er vervangend beleid is. De bedrijven zijn uitgenodigd voor een marktconsultatie die als input hiervoor wordt gebruikt. Eind dit jaar liggen de uitgangspunten voor dit nieuwe beleid er. De inspraak en definitieve vaststelling vinden begin 2017 plaats.

Ongevallenregistratie niet op orde

Er valt op korte termijn geen verbetering te verwachten in de registratiegraad van verkeersongevallen met gewonden. Op zijn vroegst in 2019 zou een oplossing in zicht komen, gebaseerd op het gebruik van ambulancedata. Het probleem zit vooral in de niet-dodelijke

ongevallen. Het gaat hierbij dus ook om de registratie van ongevallen tussen snorscooters en fietsers op de fietspaden, wanneer de ernst meevalt. Ook in de toekomst, wanneer we gebruik zullen maken van de gegevens van ambulances zoals de bedoeling is, zullen veel ongelukken tussen fietsers en snorscooters niet meetellen. Bij veel ongelukken wordt immers de hulp van ambulances niet ingeroepen.

Rode looper bandensloper

Amsterdam investeert flink in haar historische entree. Met het vernieuwen van de openbare ruimte vanaf het Damrak tot en met het Cornelis Troostplein brengt de Rode Loper de allure en de grandeur terug in de stad. Aldus de gemeente, die in haar streven naar allure de vorm boven de functie en de auto boven de fiets heeft gesteld: de fietspaden worden bestraat met rode gebakken klinkers, terwijl auto's over het veel comfortabelere asfalt mogen racen.





Brommers op fietspad

Terwijl de Amsterdamse fietsers met smart wachten op het bericht dat hun fietspaden definitief scooterrij worden, gooit de gemeente nog even olie op het vuur. Zij is namelijk voornemens op de Amsterdamse brug en Schellingwouderbrug brommers van de rijbaan te verplaatsen naar het fietspad. Uiteraard heeft de Fietsersbond tegen dit gevaarlijke voornemen bezwaar geuit.

Betalen op CS

Voor de Noordweststalling (1.300 plaatsten) en de Zuidooststalling (1.700) op het Centraal station blijft het regime 'betaald vanaf dag 1' ook in 2018 van kracht. De gemeente Amsterdam, Vervoersregio Amsterdam, Prorail en NS hebben besloten dat het '1e 24 uur gratis' regime pas in 2019 wordt ingevoerd. In dat jaar wordt de Zuidooststalling uitgebreid naar 5.100 plaatsten.

Plan Haven-Stad

In de Ontwikkelingsstrategie Haven-Stad schetst de gemeente haar ambitie het westelijk havengebied, binnen de ring A10 en aan weerskanten van het IJ, te ontwikkelen tot een dicht woon- en werkgebied. Met 70 duizend nieuwe woningen en intensievere bedrijvigheid, zullen er 150 duizend mensen komen te wonen en werken.

De Fietsersbond ondersteunt het idee van verdichting op deze plek. Het is relatief dichtbij waardoor veel vervoer per fiets kan gaan. Het stedelijk netwerk en de verbinding naar Zaandam kunnen hiermee versterkt worden. Maar dit kan alleen slagen, en passen binnen grenzen van leefbaarheid en bereikbaarheid als de plannen nauwelijks extra autoverkeer veroorzaken. De Ontwikkelingsstrategie gaat ervan uit dat slechts 15% van de verplaatsingen per auto zal gaan. De rest per fiets, OV en te voet. Dat is vergelijkbaar met Amsterdam Centrum en West, en voor dit gebied heel ambitieus te noemen. Om dat voor elkaar te krijgen wordt voorgesteld de metro door te trekken, één parkeerplek per vijf woningen (ongekend weinig!) te maken en te zorgen voor uitstekende mogelijkheden voor fietsers en voetgangers.

Dat klinkt heel mooi, maar als we kijken naar wat er over het fietsnet staat zijn we er niet gerust op of dit ook gaat lukken. In de conceptversie van de Ontwikkelingsstrategie is dat beslist nog onvoldoende doordacht. De

Fietsersbond heeft daarom concrete aanbevelingen gegeven. Zo vinden we dat er een goede analyse van het fietsnetwerk moet komen die duidelijk maakt waar aanvullingen op het netwerk nodig zijn en hoe het optimaal kan aansluiten op het OV en de rest van de stad. Daarnaast moet het fietsnetwerk goed geborgd worden, zodat het niet verminkt raakt bij alle grootse ontwikkelingen van Haven-Stad.

Ook pleiten we ervoor om routes voor fiets en voet in samenhang te versterken waarmee ook de sociale veiligheid is gediend. Tegelijkertijd moet de ruimte voor autoverkeer niet uitbreiden, het liefst beperkt worden.

Dat alles vraagt om aandacht voor de positie van de fiets gedurende het gehele planproces. De Fietsersbond zou daarin een goede rol kunnen spelen. Met deze aanbevelingen kunnen de ambities voor Haven-Stad resulteren in uitstekend fietsen en een succesvol leefbaar nieuw deel van Amsterdam.

Marjolein de Lange



Nieuws uit Amstelveen

Rijkswaterstaat en de gemeente Amstelveen hebben diverse infosessies georganiseerd omtrent de verbreding en gedeeltelijke overkapping van de A9. Ook de onderafdeling Amstelveen heeft in 2016 een zienswijze ingediend. Het merendeel van onze adviezen is verwerkt in het eindrapport.

Het hellingspercentage van de geplande fietsbrug over de A9 voldoet naar onze mening aan alle normen. Rijkswaterstaat (RWS) geeft echter te kennen dat het percentage lager zal zijn dan het huidige hellingspercentage Fietspad A9-Ouderkerkerlaan. Als een ontwerp gereed is, zal dit ter toetsing worden voorgelegd aan de Fietsersbond.

De nieuwe fietsbrug is een vervanging van de huidige twee vrijliggende fietspaden. De Fietsersbond vindt dat de brug breed genoeg moet worden, conform Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW. RWS heeft aangegeven dat het ontwerp zal voldoen aan de regelgeving en dat het niet de bedoeling zal zijn dat, naar wij vrezen, ook bromfietsverkeer van de brug gebruik kan maken.

Inzake de oversteek fietsverkeer Keizer Karelweg/Ouderkerkerlaan zijn wij van mening dat hier een zeer gecompliceerde verkeersafwikkeling voor fietsers plaatsvindt. Ook wordt het Keizer Karelplein voorzien van een rotonde, en wordt het deel van het noord-zuid fietsverkeer in beide richtingen via de ventweg bij de Fietsenhandel geleid. Alhoewel de gemeente Amstelveen gaat bezien of deze ventweg enigszins verbreed kan worden, blijven we hier alert op.

Momenteel rijden fietsers vanaf de Meander richting het oosten en vice versa. De fietsbrug komt echter veel noordelijker uit. Hierdoor kunnen fietsers vooral op marktdagen het winkelgebied niet meer inrijden. De gemeente gaat bezien of de ingang van de parkeergara-

ge boven het busstation omgelegd kan worden, wat ruimte maakt voor een fietsstraat. Ook neemt de gemeente onze zorg inzake de sociale controle bij de fietsenstallingen van het busstation mee in haar besluitvorming.

De afwikkeling van het fietsverkeer op het noordelijke stuk fietspad tussen het Sandbergplein en de Groen van Prinstererlaan is ons al jaren een doorn in het oog. Wij hebben voorgesteld het oostelijke fietspad te verbreden en in beide richtingen te gebruiken. Ook wordt overwogen het verkeersplein Keizer Karelweg/Groen van Prinstererlaan om te bouwen naar een rotonde met voorrang voor fietsers.

Ter hoogte van het oude KPMG-gebouw wordt een nieuwe fiets- en wandeltunnel aangelegd. Wij hebben verzocht om aandacht voor de veiligheid bij de oversteek over de Burgemeester Reindersweg. De gemeente heeft toegezegd te voorzien in een verkeerseiland en snelheidsremmers voor auto's.

In een eerder ontwerp was er inzake de fietsoversteek langs de museumtramlijn voorzien in een haakse bocht in het fietspad ten noorden van de A9, in plaats van een vloeiende bocht noord-zuid met een aftakking naar het centrum. In de laatste tekeningen is onze wens verwerkt.

Wij blijven de ontwikkelingen met grote aandacht volgen. De werkzaamheden vangen aan in oktober 2019 en zullen zes jaar in beslag nemen.

Cor Roof

Floor fietst



De zomervakantie liep ten einde en iets begon me op te vallen: de deelfiets op straat. Ik had er wel eens een naast een fietsenrek zien staan. De fiets sprong nogal in het oog met zijn geel grijze kleurstelling en mandje voorop. Ik weet niet meer precies wat ik dacht toen ik de eerste zag, behalve dat ik concludeerde dat de toeristen het wel zouden kunnen waarderen.

De bedoeling is dat je altijd een fiets ergens kunt pakken en kunt openen met een applicatie van je smartphone. Als je hem niet meer nodig hebt, zet je hem gewoon weer ergens anders neer. Makkelijk toch?

Af en toe zag ik zo'n fiets dus ergens staan en ik sloeg er niet zoveel acht op. Maar in de eerste week van september zag ik ze ineens overal, alsof ze zich massaal hadden voortgeplant en razendsnel waren opgegroeid.

Het fascineerde en ergerde mij tegelijkertijd, en ik moest denken aan de halsbandparkiet die zich in Amsterdam

heeft gehuisvest. Geelgroene uitheemse wezens die je 's morgens met een krassend geschreeuw wekken. Zij winnen steeds meer terrein in de stad. Zou dat ook met deze deelfiets gaan gebeuren?

Ik besloot de deelfietsen te gaan tellen en een uurtje telwerk leverde maar liefst 42 exemplaren op. Het gekke was dat ik in diezelfde tijd nul mensen op zo'n fiets zag rijden. En de volgende dagen nog steeds niemand. Ze staan er maar te staan en nemen kostbare ruimte in.

Sinds kort is de gemeente bezig om ze weg te halen. Een deelfiets is oké, maar alleen als erop gefietst wordt. Daarna moeten ze weer netjes 'op stal' staan. Een paar afgiftepunten en een borgsysteem moeten ze hebben, want nu is de stad met deze zogenaamde grijsgele exoot vervuild.

Binnenkort ga ik weer een uurtje tellen. Ik hoop dat het opruimen zijn vruchten heeft afgeworpen.

Floor Fagel

Binnenring

Met de opening van de Noord-zuidlijn gaan op de Binnenring aanzienlijk meer trams rijden. Overstekende voetgangers en fietsers krijgen dan meer hinder. Met haar beleid voor meer ruimte voor langzaam verkeer mag je verwachten dat de gemeente zint op maatregelen om die hinder te beperken. De opening van de Noord-zuidlijn is een mooie gelegenheid.

De kruising Utrechtsestraat–Binnenring bijvoorbeeld, is nu een grootse asfaltvlakte met veel opstelvakken voor de auto. Uit de richting van de Van Woustraat niet minder dan drie. De omvang van de kruising maakt verkeerslichten noodzakelijk, met bijbehorende vertraging voor voetgangers, fietsers en de tram.

Een andere inrichting van deze kruising én een lage maximumsnelheid maken verkeerslichten wellicht overbodig, zoals op het Alexanderplein bij de Plantage Middenlaan. Daar zijn de verkeerslichten na een proef weggehaald.

Wat is nodig voor zo'n proef?

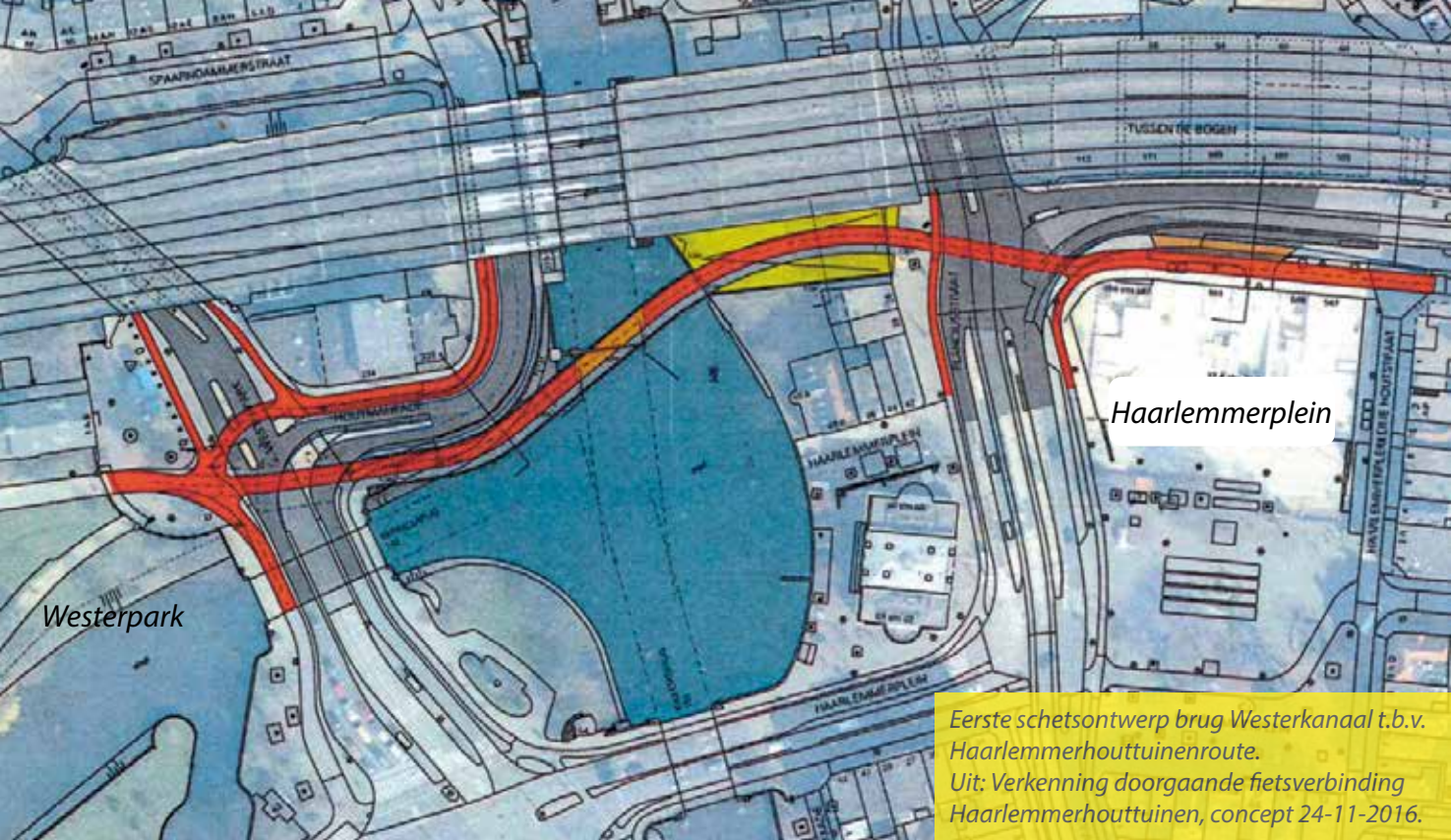
- Begin met een lagere maximumsnelheid voor het

gemotoriseerde verkeer, dus ook voor taxi's. Met borden alleen lukt dat niet, voldoende drempels zijn dan nodig.

- Maak het kruisingsoppervlak kleiner en vooral veiliger, en voeg de afzonderlijke afslagvakken samen.
- Maak van de Binnenring een voorrangsroute en verbeter de oversteek van en naar de Utrechtsestraat voor voetgangers en fietsers, met rustpunten aan beide kanten van de tramsporen.
- Aanvullend kan gezien worden of sommige autoroutes over de Binnenring kunnen vervallen. In plaats van dat auto's vanuit de Weteringschans rechtdoor gaan naar de Amstel, kunnen ze ook het Oosteinde gebruiken om de bestemmingen te bereiken. Meer delen van de Binnenring kennen eenrichting autoverkeer, waarom hier niet?

Een mooie kans om het Frederiksplein beter in te richten. Een politiek besluit dus. Welke partijen durven dit aan?

Roland Haffmans



Fietsroute Haarlemmerhoutuinen

De gemeente werkt aan een plan voor een alternatieve fietsroute via de Haarlemmerhoutuinen, die de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk moet ontlasten. Met 20.000 fietsers per dag, tijdens de avondspits 2.100 per uur, is dit één van de drukste routes.

De route zit aan het maximum van zijn capaciteit, ook al omdat dit drukke voetgangersstraten zijn. Parallel hieraan loopt de Haarlemmerhoutuinenroute, die nauwelijks door fietsers wordt gebruikt. De gemeente wil deze route door een aantal maatregelen aantrekkelijker maken. Met de aanleg van twee fietsbruggen, één over de Korte Prinsengracht en één over het Westerkanaal, ontstaat een 'gestrekte route' van het Centraal Station tot de ingang van het Westerpark. Met de uitkomsten van een technisch onderzoek is de gemeente in gesprek gegaan met omwonenden, ondernemers en de Fietsersbond.

Over het algemeen zijn wij enthousiast over het idee fietsers te verleiden de nieuwe route te gaan gebruiken om zo de Haarlemmerdijk te ontzien en de overbelasting daar te verminderen. Wij zijn het echter niet eens met het voornemen de Haarlemmerdijk en -straat onaantrekkelijker te maken voor fietsers door onder andere het plaatsen van kinderkopjes. Het moet gaan om verleiding naar het alternatief en niet om verdrijving van het bestaande. Fietsers die dat willen, moeten

comfortabel door de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk kunnen blijven fietsen.

De gemeente wil eerst de Haarlemmerhoutuinenroute verbeteren en daarna pas de brug over het Westerkanaal aanleggen. De Fietsersbond ziet de fietsbrug over het Westerkanaal naar het Westerpark als dé succesfactor van deze alternatieve fietsverbinding. Ons advies is juist te starten met de aanleg van deze brug. Uit onderzoek blijkt dat een opvallend groot deel van de fietsers uit de richting van het Westerpark komt. Door de nieuwe brug over het Westerkanaal te nemen, kunnen fietsers het drukke kruispunt bij het Nassauplein vermijden.

De nieuwe fietsroute moet niet alleen direct, maar ook aantrekkelijk zijn. Op dit moment zijn de gevelwanden en de drukke Haarlemmerweg niet leuk om langs te fietsen, terwijl de Haarlemmerdijk en -straat juist erg sfeervol zijn. Het advies is dus om ook te investeren in de kwaliteit van de openbare ruimte. De planning is gericht op uitvoering tussen 2018 en 2020.

Jeroen Verhulst

Fietsbrug Sluisbuurt

Er is veel commotie over de geplande aanleg van een fietsverbinding van de toekomstige Sluisbuurt op het Zeeburgereiland naar Sporenburg, Oostelijke Eilanden. De Fietsersbond plaatst de discussie in een breder perspectief, getuige de volgende inspraakreactie.

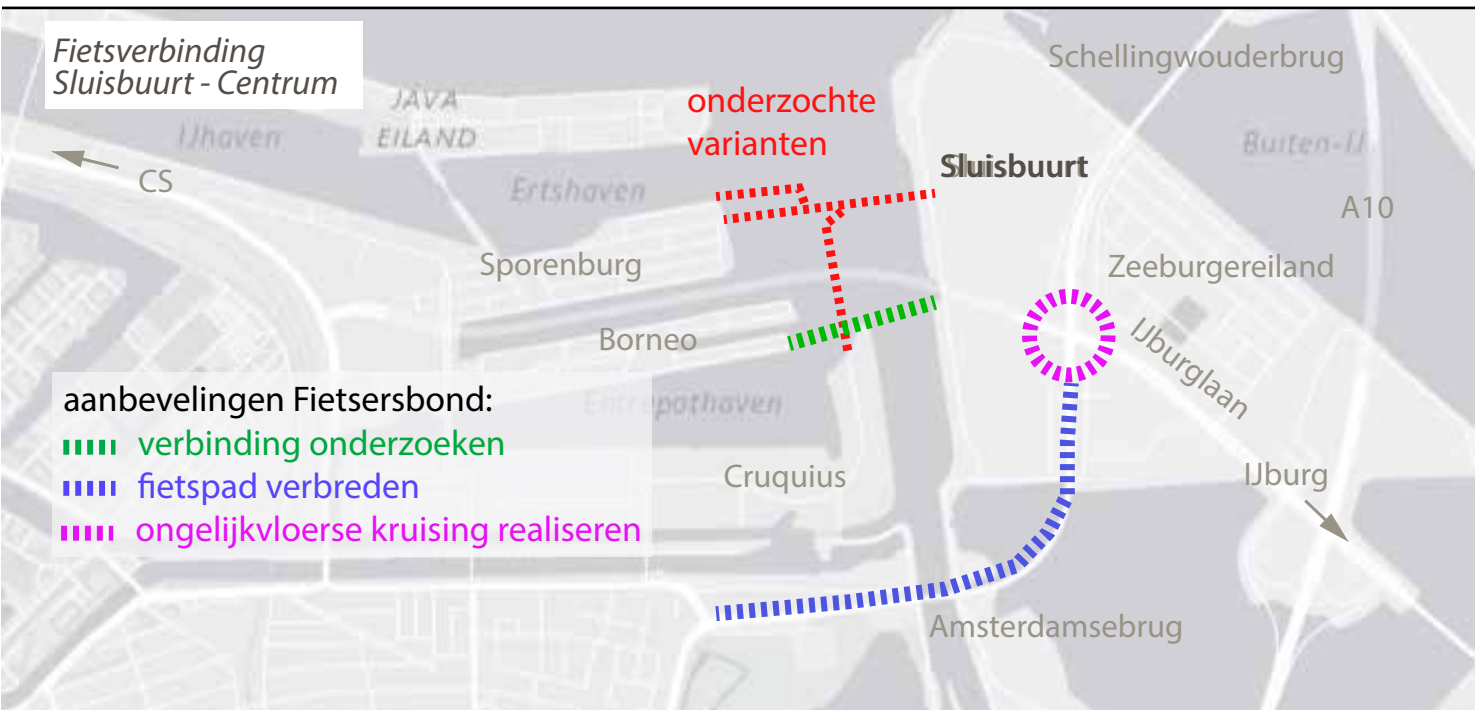
Fietsersbond Amsterdam vindt een nieuwe fietsbrug naar het Oostelijk Havengebied hard nodig. Maar dan moet die niet alleen gericht zijn op de Sluisbuurt, maar ook voordelen bieden voor de rest van Zeeburg en IJburg. Het is vreemd dat alle varianten van het hart van de Sluisbuurt uitgaan. Wij vinden de lus via de Sluisbuurt niet vanzelfsprekend. Voor de IJburgfietsers ligt een rechte verbinding in het verlengde van de IJburglaan meer voor de hand. Daarom moet de verbinding rechtstreeks naar Borneo via de punt van het Cruquiuseiland opnieuw bekeken worden. De gemeente vindt het stratenpatroon van Borneo daarvoor niet geschikt. Daar zijn wij het niet mee eens. De Borneokade is breed genoeg.

De gemeente wil ook een upgrade van de Amsterdamsebrug. De Fietsersbond steunt dat idee van harte. Maar de nu voorgestelde upgrade gaat er volledig aan voorbij dat de fietspaden op deze brug veel te smal zijn, vooral vanwege de snorscooters. Een upgrade kan dus niet binnen het huidige profiel. Tot overmaat van ramp wil de gemeente op dit moment de brommers, die nu op de rijweg rijden, ook naar het fietspad verbannen. Het wordt dus voorlopig alleen maar slechter voor de fietser. Als er een tramverbinding via de Amsterdamse brug moet komen, biedt dat wellicht kansen voor bredere fietspaden. Anders zal er aangebouwd moeten worden, of een aparte fietsbrug worden naast gelegd, of het autoverkeer moet eraf.

In alle brugvarianten zijn de aansluitingen op het Zeeburgereiland en IJburg volstrekt onvoldoende belicht. Met name het kruispunt IJburglaan-Zuiderzee-weg is een enorm knelpunt vanwege de lange wachttijden. Dat moet ongelijkvloers. Het is goed dat er nu een mobiliteitsonderzoek wordt gedaan, maar waarom is dat niet vóór de variantenstudie gebeurd? Er hadden dan andere varianten naar voren kunnen komen. De gemeente begroot de brug naar Sporenburg op € 140 miljoen. Waarom zo duur? Dat is bijna tien keer zo duur als de Nesciobrug (€ 18 miljoen). De Dafne Schippersbrug in Utrecht, ook over het Amsterdam Rijnkanaal, kostte 'slechts' € 25 miljoen. Graag worden wij nauwer betrokken bij verder onderzoek naar verbindingvarianten voor fietsers.

Jeroen Verhulst

Jan-Bert Vroege van D66 gaat een amendement indienen met onze variant en die lijkt door meer partijen te worden gedeeld. De verbinding wordt overigens nog op geen enkele wijze vastgelegd in het plan, dus er is nog ruimte voor onderzoek. Het enthousiasme voor een brug naar Sporenburg is bij alle partijen, inclusief de wethouder, behoorlijk gezakt. De Amsterdamse brug oplossing lijkt hogere ogen te gooien, mede vanwege de mogelijkheid van een tram. Wethouder Van der Burg zei wel dat € 140 miljoen het budget is voor alle mobiliteitsmaatregelen samen. Het mobiliteitsplan Zeeburgereiland wordt in het tweede kwartaal van 2018 verwacht. In dat kader zullen de besluiten genomen worden.



Wij Amsterdamse fietsers



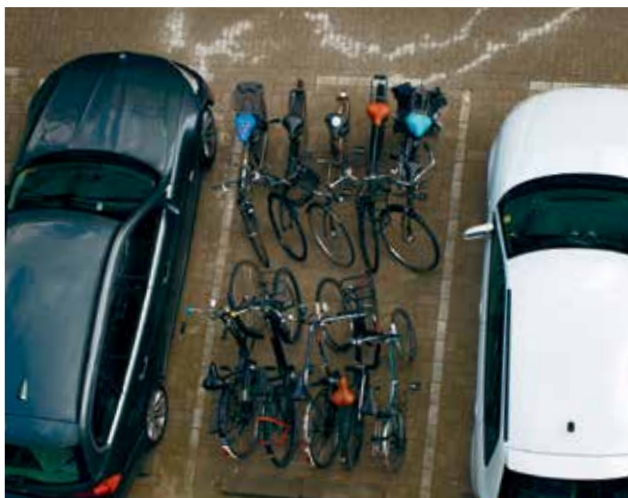


Aan de ketting

Wij, Amsterdamse fietsers, hebben een hechte band met het fietsparkeermeubilair in de stad. Waar het maar kan zetten we er onze fietsen aan vast. We zijn zelfs zo gesteld op de fietsenrekken dat we ze voor veel meer gebruiken dan ter bescherming van onze fietsen.

Pete Jordan

Postvak in



OEK 102 foto voorpagina

Dirk Kloosterboer plaatste de coverfoto op zijn blog, dirkmjk.nl. Dit bericht werd op twitter overgenomen door Mariska van der Meij, die erbij vermeldde: 'Haha, geweldige foto! Maar de gemeente zal wel gek zijn betaalde autoparkeerplekken op te heffen.' En dit leidde ook weer tot reacties, waaronder eentje van Stephan van der Meer: 'In Rotterdam mag je je parkeerplek opheffen en er een fietsparkeerplek van maken. Ik wil best 1/8e parkeervergunning betalen voor vaste plek.' Een kritische reactie ontvingen we van Jolien Kapteijn: 'Leuke foto, maar mij viel gelijk de onvolmaaktheid en onbruikbaarheid ervan op. Onvolmaakt omdat je nog meer fietsen op die ruimte kunt proppen, en onbruikbaar omdat zo'n situatie het gebruik van de fietsen praktisch onmogelijk maakt. Niet alleen vanwege de belendende auto's, maar ook vanwege het gebrek aan ruimte om willekeurig fietsen te kunnen plaatsen en verwijderen. Er moet dus wel een fietsplaats- dan wel fietsophaalautomaat bij gedacht worden of een menselijke fietsparkeerplekbeheerder.'

Leuke reactie Jolien. Het ging ons uiteraard om het bredere plaatje, zonder belendende auto's.



OEK 102 spelfouten

Op bladzijde 8 van het juninummer staan twee storende fouten: 'verdiend' moet zijn: 'verdient', en 'gepleit' moet zijn: 'bepleit'. Elders zie ik dat u het heeft over 'shared space'. Wat er nou zo bijzonder is aan deze ruimte om daar een Engelse term voor te gebruiken, begrijp ik niet. In Het Parool werd enige tijd geleden overgeschakeld op 'gedeelde ruimte'. Er is niets mis met het Nederlands. Overigens lof voor de zeer leesbare en informatieve OEK, die mijn bovenbuurman met mij deelt.

Hans Huijboom

Reactie eindredactie: Het zijn inderdaad storende spelfouten en het is zeker niet onze intentie om mee te gaan in de verengelsing van onze taal. Bedankt voor uw oplettendheid. Fijn om te vernemen dat u en uw buurman desondanks de OEK met veel plezier lezen.

OEK 102 knelpunten

In OEK nummer 102 wordt aandacht besteed aan de oversteek vanaf de Weespertrekvaart over de Rozenburglaan. Een grote ergernis, de drempels voor de automobilisten zouden zo gemaakt moeten zijn, zodat ook de bus er rustiger overheen moet. Autobusjes en het GVB hoeven namelijk alleen maar goed te mikken om in het geheel geen last te hebben van die drempels. Dat is pas echt gevaarlijk. Maar ik heb een aanvulling: nog geen 100 meter verder, stadinwaarts, is een nauwelijks gebruikte fietsoversteek Betondorp in. Die kan weggehaald worden, mits je vanaf Betondorp de heuvel op zou kunnen naar de betreffende fietsoversteek. Of andersom natuurlijk. Je ziet er nu al een olifantspaadje, dat je inmiddels pad mag noemen, want fietsers hebben er zelf hun weg gemaakt. Een oversteek minder op de Rozenburglaan in ruil voor voorrang op het doorgaande fietspad langs de trekvaart? Dat zou echt mooi zijn?

Annemieke Hondius

Reactie Knelpuntengroep: In 2014 werd over de heuvel een fietspad aangelegd, wat helaas onvoldoende was gecommuniceerd. Omwonenden zagen hun uitzicht aangetast, vreesden ongelukken en scooterterreur; ze waren van plan om elke avond opnieuw de tegels eruit slopen (Archief AT5). Het fietspad is verwijderd maar wordt gemist en verdient wat ons betreft een nieuwe kans.

Parkeren en fietsen op de stoep

Er komt een demonstratie om scooters van het fietspad te krijgen, prima, maar kan er door de Fietsersbond ook eens aandacht besteed worden aan de mentaliteit van rijden/parkeren op de stoep? Sinds 2009 ben ik door een visuele beperking minder gaan fietsen. Helaas hebben scooters maar ook veel fietsers, die me in hun

haast bij kruisingen, zo nodig via stoep of zebraapad rechts moesten inhalen, hieraan bijgedragen! Ook al was ik erop voorbereid, door die dode hoek schrok ik me toch regelmatig wezenloos! Omdat ik nu meer loop, stijgt mijn ergernis over de mentaliteit van heel veel fietsers, die het doodnormaal vinden om de stoep als fietspad te gebruiken! Ook bij het parkeren op de stoep lijken ze niet meer na te denken of hun fiets voor voetgangers of andere toegestane stoepgebruikers in de weg staat. Zelfs op speciale stroken voor blinden en slechtzienden wordt 'gewoon' de scooter of fiets geparkeerd! Hoe kunnen we scootrijders en fietsers op een leuke manier leren de stoep terug te geven aan voetgangers en andere toegestane stoepgebruikers?

Elleke Besjes

Ik stuur deze mail omdat fietsers altijd vinden dat ze overal gelijk in hebben en fietsen te pas en te onpas neerzetten. Fietsers vinden dat er met hen altijd rekening moet worden gehouden op de weg, overal. Maar wat opvalt is dat de fietser geen rekening houdt met mindervaliden of invaliden. Ze zetten hun fiets op plaatsen waar blinden en slechtzienden moeten lopen, op stoepen waar alleen een scootmobiel op kan, daar houden ze totaal geen rekening mee. Ik vind dat geen fatsoen, daar moet eens wat aan gedaan worden vanuit de Fietsersbond.

Hennie van der Bijl

Reactie afdeling: Fietsersbond Amsterdam heeft al jaren geleden samen met Cliëntenbelang Amsterdam een Fietsparkeer-etiquette gemaakt. We organiseerden samen met Cliëntenbelang verschillende acties bij supermarkten om fietsers er op te attenderen hun fiets niet in de looproute te zetten. En we hebben het idee voor fietsparkeervakken op drukke plekken met veel kortparkeeders geïntroduceerd. Wij kunnen ons voorstellen dat met aanvullende communicatiemaatregelen en handhaving nog verbetering mogelijk is. Om de fietsdruk op de stoep significant te verminderen, pleiten wij voor het opheffen van autoparkeerplekken ten gunste van fietsparkeren.

Fietspaden opheffen?

Ik reageer op jullie oproep om ons (fietsers) te laten horen tegen scooters op het fietspad. Jullie stellen dat fietsers te weinig van zich hebben laten horen. Zou dit kunnen zijn omdat meer fietsers zoals ik het er niet mee eens zijn? Ik vind het voor brommers/scooters te gevaarlijk op de weg, daar zijn zij net als fietsers de kwetsbaarste partij. Deze hetze tegen brommers en scooters is de reden dat ik jaren geleden, aan het begin van deze onzin, mijn snorbrommer heb ingeruild voor een elektrische fiets. Dat scheelde ook nog eens niets in tijd. Nu hoor ik steeds meer stemmen opgaan dat ook

elektrische fietsers niet meer op het fietspad horen, terwijl ik dus nog regelmatig word ingehaald door racefietsen. Die ook maar naar de rijbaan? Misschien gewoon de fietspaden opheffen?

Mike van Hove

Reactie afdeling: Wij krijgen voortdurend signalen dat snorscooters hinder en gevaar veroorzaken op het fietspad en juichen altijd een overstap naar de e-bike toe. Dat zouden meer mensen moeten doen! E-bikes horen op het fietspad. Momenteel wordt er veel gepraat over speedpedelecs. Dat zijn elektrische fietsen die even hard gaan als brommers, soms nog harder, en dus niet zonder meer op het fietspad thuishoren.

Geen plek op Sloterdijk

Ik zet bijna dagelijks mijn fiets bij station Sloterdijk en erger me daar enorm aan het gebrek aan plekken. Ik zoek rond 8 uur 's morgens een fietsrek en moet soms de fiets op een plek zetten waar het niet mag, omdat er echt geen plekje vrij is. Laatst is mijn fiets weggehaald en naar het depot gebracht, dus ik ben heel bezorgd dat dat weer gaat gebeuren. Bij wie kan ik terecht om te pleiten voor meer rekken of een ondergrondse fietsenstalling?

Marijke Schauikes

Reactie afdeling: Ons standpunt is dat er voldoende parkeerplekken bij stations moeten zijn. Dank dus voor deze melding. Wellicht zijn er lezers die dezelfde ervaring hebben. Met veel klachten kunnen we gezamenlijk actie ondernemen bij de gemeente.

Reclamefietsen

Natalie Jansen informeerde ons inzake een door haar bij de gemeente ingediende klacht over de 'oprukkende' reclamefietsen. En dan specifiek dat deze fietsen volgens haar nauwelijks als vervoermiddel gebruikt worden, en slechts dienen als ludieke reclamezuilen. Ze kreeg, na lang aandringen, antwoord: 'Handhaving van fietsen waarop reclame staat is alleen mogelijk indien de fiets een relatie heeft met de winkel waarvoor deze is uitgestald. De fiets moet dan in de directe nabijheid van de winkel staan waarvoor reclame gemaakt wordt. De fietsen die 'gebruikt' worden als drager van een reclamebord en die gebruikt worden als vervoermiddel, kunnen niet gehandhaafd worden. Er is, volgens de regels van de APV, pas sprake van reclame als de fiets uitsluitend of hoofdzakelijk gebruikt wordt voor het maken van reclame. Een fiets die gebruikt wordt als vervoermiddel en waarop een reclamebord is aangebracht, kan dus niet gehandhaafd worden. We geven uw signaal door aan de beleidsmakers van de gemeente.'

Het land waar de fietser koning is

Als scholier heb ik nog meegemaakt dat er in Amsterdam een witte fietsenplan werd geïntroduceerd. Het plan is nooit tot uitvoering gekomen. En nu, een halve eeuw later, op de internationale fietsconferentie Velo-city in Nijmegen, staat een Koreaanse ambtenaar trots te vertellen over het deelfietsenprogramma van Seoul. Hij vertoont er dia's bij: de fietsen zijn wit.

Als Velo-city één ding duidelijk maakt dan is het wel dat alles waar Nederlandse fietsactivisten tientallen jaren voor gestreden hebben in steeds meer wereldsteden wordt omarmd. De buitenlandse bezoekers van Velo-City kijken hun ogen uit: onvoorstelbare aantallen fietsers die elkaar toch niet in de wielen rijden, een fiets-infrastructuur om van te watertanden, en niemand heeft een helm op. Maar het meest verbijsterende vinden ze nog wel dat ook de hogere sociale klasse fietst, zelfs de koning, die even per fiets de conferentie komt openen. Velo-City heeft dan ook een snedig motto bedacht: het land waar de fietser koning is.

Een belangrijk onderwerp op de conferentie was: hoe krijg je stadsbesturen zo gek dat ze voor fietsers geld en ruimte gaan reserveren? Veel ervaringsdeskundigen zeggen: je bereikt het meest als je je niet opstelt als actievoerder maar als meedenker. Leer de taal van de tegenstander spreken, verplaats je in de positie van de politicus of ambtenaar. Als de politiek een kostenplaatje wil, lever dan een kostenplaatje. Bereken tot drie cijfers achter de komma wat fietsen de samenleving oplevert aan CO2-reductie, gezondheidswinst, fijnstofvermindering, instandhouding van de lokale economie, leefbare steden, kortom alles waar politiek mee te scoren valt. Want hoe beter je de maatschappelijke voordelen weet te kwantificeren, des te royaler zal de geldkraan opengaan, des te sneller zal er in regulering rekening worden gehouden met fietsers, des te eerder zullen er kostbare vierkante meters openbare ruimte voor fietsers worden

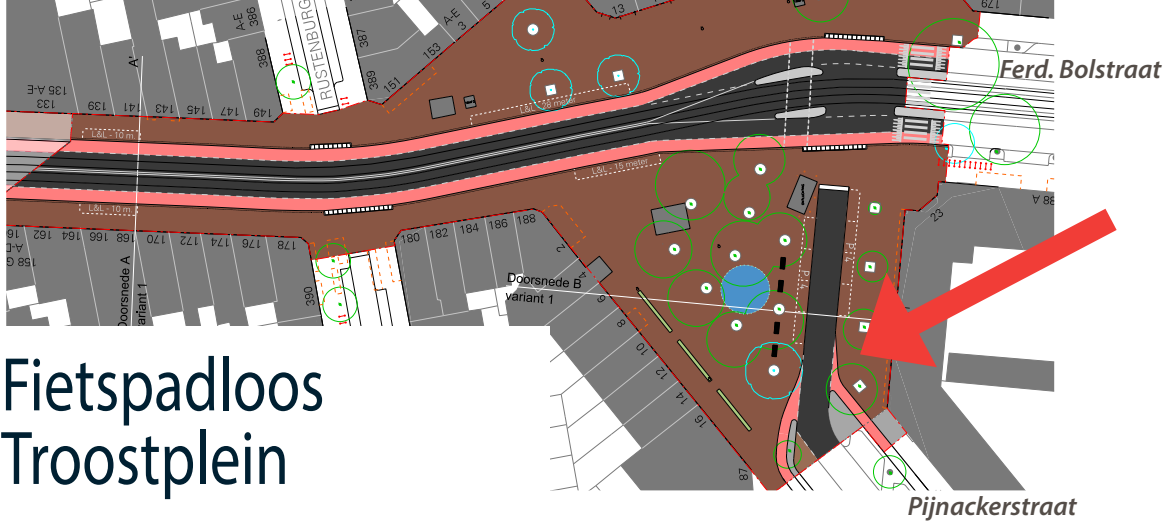
vrijgemaakt. Iedereen die wel eens heeft geprobeerd iets te verkopen, zal het beamen: als je aanhaakt bij wat de koper belangrijk vindt, kom je veel verder dan als je alleen maar vanuit je eigen voorkeuren redeneert.

Ook wordt geadviseerd aan te haken bij mondiale afspraken zoals het Akkoord van Parijs en de Duurzame Ontwikkelingsdoelen van de Verenigde Naties. De slimme fietslobbyist heeft bovendien altijd een verlanglijstje klaarliggen voor het geval er onverwacht extra budget beschikbaar is voor leefbaarheid, CO2-reductie enzovoort. Stapje voor stapje creëer je zo steden waar mensen voorrang hebben op voertuigen.

Denker des Vaderlands René ten Bos heeft echter zijn twijfels over vruchtbare samenwerking tussen bureaucratie en fietsers. Volgens hem zijn deze van nature elkaars tegenpolen. De bureaucraat wil alles vatten in regels. Maar wie ongewenste zaken met regels bestrijdt, werpt daarmee ook belemmeringen op voor dingen die we juist wel willen, zegt Ten Bos. Het tragische resultaat is middelmatigheid. Fietsers zijn allergisch voor regels. Zij willen niks vastleggen, maar lossen dingen onderling op middels geïmproviseerd, non-verbaal en situatie-afhankelijk overleg, dat geen enkele bureaucraat ooit zal begrijpen. Het resultaat is gecontroleerde anarchie. En volgens de Denker des Vaderlands zal dat altijd zo blijven.

Johanna Kroon





Fietspadloos Troostplein

In het kader van de zogenaamde Rode Loper, de route boven de Noord-Zuid lijn, worden diverse gebieden en straten heringericht. Zo ook het Troostplein. De vrijliggende fietspaden vormen nu één geheel met die van de Pijnackerstraat. Omdat het Troostplein onderdeel van de Rode Loper wordt, gaan de vrijliggende fietspaden verdwijnen. De Pijnackerstraat valt buiten de plangrens, dus de fietspaden in de Pijnackerstraat blijven bestaan.

Hoe gaat straks de fietsroute veranderen? Fietsend naar de Ferdinand Bolstraat volg je in de Pijnackerstraat het fietspad. Dat eindigt bij het Troostplein. Daar moet je samen met de auto de weg gaan gebruiken. Het fietspad

stopt juist na de bocht, dus zijn de plots opdoemde fietsers slecht zichtbaar voor auto's. Die verwachten niet dat daar fietsers de weg opkomen. Op papier geen probleem met hun lage 30 km snelheid, stelt de gemeente. Maar we kennen de praktijk met de gebruikelijke hogere snelheden. Met het einde van het fietspad halverwege de route zijn de gevolgen voorspelbaar: grotere onveiligheid voor fietsers.

Het zou beter zijn het fietspad op het Troostplein te handhaven. Of anders ook het fietspad in de Pijnackerstraat opheffen en het geheel in richten als 30km-gebied.

Roland Haffmans

Stedelijke drukte biedt kansen voor fietsers

Het wordt drukker in de grote steden: meer inwoners, en dus meer auto's, fietsen, scooters, bestelbusjes en natuurlijk voetgangers. Welke oplossingen zijn denkbaar om te voorkomen dat de zaak volkomen vastloopt?

Het landelijk bureau van de Fietsersbond organiseerde in september een bijeenkomst om antwoorden te bedenken op deze prangende vraag. Steven Schepel van mensenstraat.nl vertelde daar hoe je straten prettiger kunt maken voor, zoals hij het noemde, ongepantserde personen – mensen dus die zich niet in een gemotoriseerd metalen omhulsel voortbewegen. Daarna volgde een ideeënuitswisseling met vertegenwoordigers uit verschillende steden. Van het landelijk bureau waren Wim Bot en Henk Hendriks betrokken in de discussie. Een aantal oplossingen kwam voorbij:

• Verwijder autoparkeerplekken

In Amsterdam wordt zo'n 40 procent van de openbare ruimte in de binnenstad door geparkeerde auto's in beslag genomen. De grachtengordel is een van de weinige werelderfgoed-locaties die vooral dienst doet als parkeerplaats. Het opheffen van autoparkeerplaatsen is de snelste en eenvoudigste manier om ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers.

• Gedoog fietsen in rustige voetgangerszones

In Den Bosch hebben ze goede ervaringen met het

openstellen van voetgangerszones voor fietsers. Ook in de winkelstraten in het oude centrum van Zutphen mag gefietst worden, waarbij fietsers gevraagd wordt rekening te houden met voetgangers.

• Maak van gemengde straten 30 km-zones

Het grote risico dat aan deze oplossing kleef, is dat het fietspad verdwijnt. De wet zegt namelijk dat er bij een snelheid lager dan 50 km per uur geen fietspad wordt aangelegd. In de gemeente Den Haag interpreterden ze die wet zo ruim dat ze, toen een straat een 30 km-zone werd, het bestaande fietspad hebben weggehaald. Dit tot grote frustratie van de Fietsersbond.

Goed nieuws is dat in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen een groeiend aantal politieke partijen het autogebruik in de grote steden wil terugdringen. Zelfs de Haagse VVD hangt dit standpunt nu aan. 'Zijn jullie links geworden?' vroeg de Fietsersbond. 'Nee, realistisch,' was het antwoord.

Johanna Kroon



Fotograferen op de fiets

Het is een mooi, utopisch beeld dat grafisch vormgever Yorit Kluitman ons biedt in zijn magistrale boek *Bicycle Landscape* dat vorige maand verscheen. Voor dit luxueus uitgevoerde fotoboek fietste hij jarenlang door Nederland, 85.788 kilometer in totaal, met het idee tenminste in elke van de 388 gemeenten van ons land een foto te maken vanaf zijn (stilstaande) fiets.

Uit de 10.008 foto's die dit project opleverde koos Kluitman er uiteindelijk 600, en daarmee stelde hij zijn boek samen. Helemaal objectief deed hij dat overigens niet. Zo leverden veel gemeenten slechts één foto op, en werden verstilde, schilderachtige gemeenten zoals Texel (6 maal), Hulst (7) Heeze-Leende (8), Ameland (9) en Schiermonnikoog (9) veel vaker afgebeeld. Daarentegen kwam het autoloze Vlieland maar aan 2 foto's. Amsterdam komt er zo bezien niet slecht vanaf: met één klein fotootje van het IJsselmeer en twee grote foto's van landelijk Noord.

Tijdens de presentatie in Nieuw-Vennep somde Yorit Kluitman de belangrijkste spelregels op waaraan hij zich bij het maken had willen houden: er mochten geen

auto's in beeld komen, geen verkeersborden, geen menselijke ingrepen zoals huizen of kantoren, geen beweging en geen mensen – dus ook geen fietsers. Het resultaat is een landschap dat de meeste fietsers alleen in hun stoutste dromen zullen tegenkomen. Met mooie vergezichten, heel veel akkers, oneindige watervlakten, en overall schitterende lijnen, kleuren en verhoudingen. En natuurlijk heel veel fietspaden – maar altijd zonder fietsers.

Met de dagelijkse werkelijkheid van de fietser heeft dat helaas weinig te maken. Dat hoeft echter geen bezwaar te zijn om het boek aan te schaffen. Zoals Kluitman tijdens de presentatie zei: 'Wat is er tegen een utopie?' Het is dan ook heerlijk dolen in dit boek. Een bewijs te meer dat je met een fiets nog zo veel leukere dingen kunt doen dan alleen maar snel van A naar B rijden.

Reinjan Mulder

Yorit Kluitman, Bicycle Landscape, met bijdragen van o.a. Adriaan Geuze, Wim Pijbes en Timo de Rijk, 2017, nai010 publishers ism Vereniging Deltametropool.

Segregatie via de fiets

Het is hoge noodzaak dat stedenbouwkundigen en architecten de fiets als exclusief rolmodel gebruiken bij het vormgeven van steden en haar gebouwen. Dit betoogt de Australische architect en fietsconsultant Steven Fleming in zijn nieuwste publicatie *Velotopia*.

Mannen die gebogen over een kaart de wereld naar hun hand zetten, willen herschikken. Ze zijn van alle tijden en brachten de mensheid niets dan narigheid. Het kapitalisme is geen weldaad, maar behelst wel de keuze door het vrije individu.

In de stad van Flemings dromen verplaats iedereen zich op de fiets, of we dit nu willen of niet. Zijn publicatie *Cyclespace* (2012) was nog te beschouwen als een originele openbaring, *Velotopia* is een dictaat.

Fleming begint zijn manifest met een afrekening in architectenland, en spaart niet de minsten. Hoe is het mogelijk dat de modernisten zich in hun ontwerpen lieten leiden door de automobiel? En er dus ruim baan voor maakten? Le Corbusier bijvoorbeeld, volgens Fleming een fietsliefhebber, ontwierp zijn wereldberoemde Villa Savoye op palen, met ruimte voor parkeerplaatsen. Waarom schiepen de futuristen snelwegen, terwijl de fiets toen al alomtegenwoordig was?

In droomstad *Velotopia* wordt alles rechtgezet. Flatgebouwen waarin je vanuit de woonkamer weg kunt fietsen. Naar kantoren waarin je de fiets naast je bureau parkeert. Fietspaden zijn overdekt, om het niet willen fietsen vanwege de weersomstandigheden uit te

sluiten. Veel Bijlmerachtige viaducten voor snelle doorstroming. Corridors met turbines voor een windje in de rug, want fietsen met elektrische ondersteuning is verboden. Uiteraard is er ook geen plaats voor gemotoriseerd verkeer, behalve ambulance en brandweer. Fleming erkent dat er mensen zijn die niet - meer - kunnen fietsen, maar biedt als alternatieven slechts lopen of verhuizen.

Een integrale invoering van zijn betonnen fietswalhalla is niet mogelijk, en dus doet Fleming een aantal mondiale voorzetten voor braakliggende 'bicycle only' gebieden. In Amsterdam plaatst hij zijn passer met een diameter van 15 km op het Centraal Station en spot ruimte voor een fietswijk op landbouwgrond. Waterland! Het gebied waar ik fietsend de stad ontvlucht en tussen koeien, vogels en toren van Ransdorp tot rust kom.

Dit boek biedt fantastische fietsperspectieven en is fraai geïllustreerd, maar er zijn grenzen, zelfs in een droom.

Marcel van Kempen

Steven Fleming, Velotopia; the production of cyclespace in our minds and our cities, 2017, nai010 publishers.





Ferdinand Bolstraat-noord



Ceintuurbaan-Ferd. Bolstraat

Opgeloste knelpunten

Zuid

Na dertien jaar is de **Ferdinand Bolstraat** tussen Stadhouderskade en Ceintuurbaan weer open. De straat is mooi en ruim geworden, met een fietsstrook, en auto's kunnen er slechts laden en lossen. Maar wat nemen de trams toch nog altijd veel ruimte in! En in plaats van klinkerbestrating (rode loper) was rood asfalt beter geweest. Bij de kruisingen zijn de inritbanden nogal smal en kort. Maar vergelijk dit met de toestand bij aanvang van de werkzaamheden aan de NZ-lijn in 2004...

Tussen de Ceintuurbaan en van Ostadestraat is de Ferdinand Bol voorzien van asfalt fietsstroken. Parkeren, laden en lossen is beperkt tot slechts enkele plaatsen, op de stoep.

Bij het **kruispunt Ferdinand Bolstraat - Ceintuurbaan** hebben fietsers een eigen opstelplek gekregen. Tot nu toe zijn de wachttijden redelijk, maar het is de vraag of dat zo blijft nadat de verkeerslichten definitief worden afgesteld en het Openbaar Vervoer zijn gebruikelijke prioriteit krijgt. Er is een schuine oversteek over de

Ceintuurbaan, alleen begrijpen niet alle fietsers de bedoeling.

De **Albert Cuypstraat** (tussen Ferdinand Bolstraat en Frans Halsstraat) heeft hetzelfde profiel gekregen als de vernieuwde Ferdinand Bol, maar in asfalt uitgevoerd. Comfortabeler voor de fiets. Wel staan hier op de fietsstrook vaak auto's te laden en lossen.

Noord

De fietsonvriendelijke verkeersdrempels op de **Adelaarsweg** worden in oktober en november vervangen door aardiger exemplaren.

Over het **Noordhollandsch Kanaal** ligt een nieuwe brug, in het verlengde van de fietsbrug over de Nieuwe Leeuwarderweg die een paar jaar geleden werd geopend. Hiermee is een extra, parkachtige, oost-west verbinding gecreëerd halverwege de Johan van Has-seltweg en de Buiksloterdijk.

Na jarenlange werkzaamheden is bij het **Mosplein** de fietstunnel weer open. Tussen het Mosveld en de



Ferdinand Bolstraat-zuid



Albert Cuypstraat



brug Noordhollandsch kanaal



Mosveld

Papaverweg kan je voortaan over een nieuw tweerichtingsfietspad rijden, zonder een autoweg te hoeven oversteken.

Het **Hagendoornplein** is voorzien van fietspaden, waardoor de aantakking op de Buiksloterweg (Noordhollandsch kanaal) verbeterd is.

Oost

In juli verzezen obstakels aan weerszijden van het tunneltje onder de **Torontobrug** (bij het Amstelhotel). Ze waren bedoeld om auto's tegen te houden maar veroorzaakten vooral hinder en gevaar voor de talloze fietsers langs de Weesperzijde. In september heeft stadsdeel Oost het obstakel aan de oostzijde weer laten verwijderen; aan de centrumzijde ligt het er nog steeds hinderlijk.

Centrum

Ter bevordering van de verkeersveiligheid is op de **Rozengracht** bij de tramhalte Marnixstraat een verkeersdrempel gelegd. Hij remt autoverkeer af naar behoren en is bovenal fietsvriendelijk.



Mosplein



Papaverweg



tunnel onder Torontobrug



Rozengracht

Nieuwe knelpunten

Centrum

De **Marnixstraat** tussen Leidseplein en Leidsegracht is vernieuwd. De stenen bestrating zal ongetwijfeld zijn bekoring hebben, maar rood asfalt is zeker zo mooi en fietst stukken comfortabeler.

Zuid

Het **Piet Kranenbergpad** langs de oude tramlijn naar Amstelveen is tot komend voorjaar vanwege werkzaamheden afgesloten. Dat is hinderlijk maar we krijgen er een mooi tweerichtingsfietspad zonder hellingen voor terug. Als omleidingsroute is de **Jachthavenweg** heropend, wat de vraag oproept of dit populaire alternatief in de toekomst niet gewoon open kan blijven.

Noord

Het Oostveer is een succes maar de aanfietsroutes kunnen beter. Wie niet in het Vliegenbos wil verdwalen of zich verstrikken in een voetgangersgebied, neemt de **Nieuwendammerkade**, en wordt daar sinds kort getraakteerd op vier stuks goedkope, opschroefbare verkeersdrempels van kunststof. Noord lijkt daar patent op te hebben (zie opgelost knelpunt Adelaarsweg).

Momenteel wordt een tochtje over de bruggen tussen Zeeburg en Schellingwoude verziekt door snorscooters. De gemeente wil daar ook nog eens bromfietsen aan

toevoegen. Maar de smalle fietspaden op de bruggen zijn niet berekend op de bijbehorende krankzinnige snelheidsverschillen. Naarmate het Zeeburgereiland wordt volgebouwd, neemt de hectiek op het fietspad toch al toe. Niet brommers erbij, maar snorscooters eraf! Anders wordt fietsen naar Schellingwoude behalve ziekmakend, ook nog eens levensgevaarlijk.

Wie vanuit Werengouw Zuid boodschappen wil doen in het vernieuwde winkelcentrum Waterlandplein, moet omfietsen; vanuit de zijstraten is de groenstrook langs de **Volendammerweg** niet doorgaanbaar.

Oost

De **Borneostraat** zou een ideale fietsverbinding kunnen zijn van de Zeeburgerdijk via het Timorplein (Stayokay, Studio/K) naar het Javaplein (OBA en velerlei horeca), ware het niet dat tussen Madurastraat en Javaplein zich slechts trams en voetgangers mogen voortbewegen. Niemand zal het verbazen dat hier veel op de stoep wordt gefietst. Illegaal. Het stadsdeel stelt daarom voor om te handhaven, extra stoepranden op te werpen, en fietsers weg te leiden via de Sumatra- en Javastraat. Wij dachten meer aan faciliteren. Ruimte zat. De beoogde omleiding is voor doorgaande fietsers onlogisch en gaat ook voorbij aan veel bestemmingen van het lokale fietsverkeer.

Jan Pieter Nepveu



Fred

Vijftien jaar geleden, toen ik in Amsterdam aankwam als een zelfverklaarde fietsfanaat, ging ik gelijk op zoek naar Amsterdammers die even bevlogen waren van de vreugde van fietsen in de stad. Je had toen geen fietsbloggers of fietstwitteraars, geen fietsburgemeesters en ook geen fietsprofessoren. Dus toog ik onmiddellijk naar de enige plek waar ik mensen dacht te vinden die mijn passie deelden.

Onaangekondigd kwam ik bij het kantoortje van de Amsterdamse Fietsersbond. Door het raam zag ik binnen iemand zitten die in z'n uppie aan het werk was. Toen ik op de ruit tikte, kwam de man overeind en deed de deur voor me open. Ik stelde me gelijk aan hem voor en legde enthousiast uit dat ik net was aangekomen uit San Francisco, dat ik daar lid was geweest van net zo'n club als de Fietsersbond, en dat ik in Amsterdam was om aan de UvA te leren hoe Nederland steden zo ontwerpt dat het er goed fietsen is.

'Eh, OK,' zei de man als ik me goed herinner met een niet begripende blik. 'En wat kan ik voor je doen?'

Dat was niet helemaal de reactie die ik verwacht had van de eerste Amsterdammer die ik vertelde over mijn passie voor fietsen. Hier stond ik na een reis van 8000 km, een pelgrimstocht naar het mekka van het fietsen, het beloofde land, de fietshoofdstad van de wereld! Ik had verwacht ontvangen te worden met open armen en woorden als 'Welkom in Amsterdam, broeder! Je hebt het volbracht! We wachtten al op je!'

De man stelde zich voor – Fred – en liet me binnen. Opnieuw vroeg hij hoe hij mij kon helpen. En dat nu, bracht me in verlegenheid. Eigenlijk wist ik niet wat ik daarop moest zeggen. Want, wat was het eigenlijk dat ik van

hem wilde? Dat wist ik zelf niet eens goed. Ik begon van de weeromstuit zenuwachtig vragen te stellen over de Fietsersbond, waarop Fred me geduldig kort een en ander uitlegde. Toen wees hij me op een kast met flyers en gaf me het weinige materiaal dat in het Engels beschikbaar was.

En weer vroeg hij hoe hij me kon helpen en weer had ik geen concrete vraag waar hij iets mee kon. Fred leek niet goed te weten wat hij met me aan moest, maar bleef geduldig en wachtte rustig af wat ik zou zeggen.

Ik heb me toen schaapachtig verontschuldigd voor het verspillen van zijn tijd. En toen ik het kantoortje verliet en op mijn fiets stapte, stelde ik me voor dat Fred zou denken 'Daar gaat weer zo'n idioot die zich in het fietswalhalla waant en waar ik in dit baantje mee word opgescheept ...'

In de loop der jaren kwam ik Fred nu en dan tegen wanneer ik in West rondfietste – de Postjesweg, de Kinkerstraat enzo. En iedere keer als ik dan een praatje met hem maakte, moest ik terugdenken aan dat eerste non-gesprek uit 2002. Ik moest dan steeds een beetje grinniken bij de gedachte aan de verwachtingen die ik aan Fred had opgehangen, als ware hij mijn eenpersoons welkomstcomité van de wereld van Amsterdams fietsen, en aan het geduld waarmee hij me toen had bejegend.

Het overlijden van Fred Redemeijer is een groot verlies voor de afdeling. En die ontmoetingen op straat zal ik missen. Maar even zo goed ben ik blij dat ik me hem herinner als degene die mij – op zijn eigen wijze – welkom heette in de wereld van het Amsterdamse fietsen.

Pete Jordan



HET BLIJFT TOBBEN
MET DE VERKEERSONGEVALLENREGISTRATIE