

FIETSSTAD AMSTERDAM

Hoe Amsterdam de fietshoofdstad van de wereld werd



FRED FEDDES in samenwerking met **Marjolein de Lange** UITGEVERIJ BAS LUBBERHUIZEN

Achter de voorpagina

Jazeker, dit is de OEK op eigen kracht, Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond, nummer 106 maart 2019. Het vertrouwde stramien van onze voorkant wijkt alleen voor speciale aangelegenheden. Zoals eerder bij het feestelijke honderdste nummer. En nu vanwege het verschijnen van een prachtboek.

Deze speciale boeken-OEK is ook nog eens geld waard. U, trouw lid en lezer, krijgt met de bon vijf euro korting op *Fietsstad Amsterdam*, net zoals de veilige fietspaden mede mogelijk gemaakt door onze afdeling. Knippen in de altijd waardevolle OEK heeft niet onze voorkeur, voor deze gelegenheid heeft u permissie. Verzilver snel uw aandeel, want lezen geeft een hoog rendement.

In de vorige editie schreef ik dat wij geen toestemming kregen voor publicatie van een foto met Sharon Dijksma óp de fiets. Een journalist zocht vervolgens tevergeefs naar een onthullende reden. Een verbaasde verkeerswethouder liet weten dat er sprake was van een misverstand. En prompt gaf de afdeling voorlichting groen licht, zodat u in deze OEK Dijksma wél ziet fietsen.

Marcel van Kempen, hoofdredacteur

FIETSSTAD AMSTERDAM

Op donderdag 4 april (17.00 uur) wordt de tentoonstelling geopend en het boek gepresenteerd in het Stadsarchief Amsterdam
Graag vóór 1 april aanmelden via:
tentoonstelling.saa@amsterdam.nl

Verhuisd?

ledenadministratie@fietsersbond.nl

Privacywetgeving

Wilt u weten hoe vertrouwelijk wij met uw adresgegevens omgaan?
fietsersbond.nl/privacy

Klachteninformatie

- Amsterdam: 14020, 241111
- Fout geparkeerde auto's: 5530333
- Storing straatverlichting: 5972626
- Fiets-bewegwijzering: 0882696747
bewegwijzeringsdienst.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, 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 juli 2019. Bijdragen zijn welkom tot 1 mei op oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Fietsersbond afdeling Amsterdam

WG-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794

amsterdam@fietsersbond.nl

fietsersbond.amsterdam.nl

Facebook: amsterdamfietsersbond

Twitter: @adamfiest

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

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Eindcorrectie: Terri Kester

Vormgeving: Sandra du Maine

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

Bromfietspaden buiten besluit

Vanaf 8 april mogen op een groot aantal Amsterdamse fietspaden geen snorfietsen meer rijden. In het Verkeersbesluit 'Snorfiets Op Rijbaan' (SNOR) is echter geen rekening gehouden met de bromfietspaden.

Op bromfietspaden rijden fietsen, snorfietsen (meestal scooters met blauw kentekenplaatje, geen helm) én bromfietsen (geel kentekenplaatje met helm). Door de opmars van de snorfiets vervaagde in de praktijk het verschil tussen bromfietspaden en fietspaden. Voorafgaand aan SNOR hadden de bromfietspaden geëvalueerd moeten worden. Zoals in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021 ook wordt beloofd: *"In 2014 zijn alle bromfietspaden in de gemeente in kaart gebracht. Waar mogelijk worden bromfietzers naar de rijbaan verplaatst, door van bromfietspaden fietspaden te maken."* Van deze belofte hebben we weinig tot niets gemerkt. De bromfietspaden zijn daarmee onterecht buiten het Verkeersbesluit gehouden.

Omdat SNOR alleen voor fietspaden geldt heeft het geen zin om tegen het Verkeersbesluit SNOR in beroep te gaan. En eerlijk gezegd hebben wij in de aanloop naar SNOR ook zelf dit punt over het hoofd gezien. Wat niet betekent dat er niets aan gedaan moet worden. Wij hebben de kwestie inmiddels aangekaart bij politici en ambtenaren. Onze verkeerstechnische werkgroep heeft een inventarisatie gemaakt van alle bromfietspaden die zouden moeten veranderen in fietspaden, met argumentatie. Deze inventarisatie staat op onze website.

Bromfietspaden zijn er in alle soorten en maten en om allerlei redenen. Zo is er een heel smal en kort 'vergeten' bromfietspad langs de Herengracht van Spiegelstraat

naar Koningsplein. Een ander heel smal, maar heel druk bromfietspad ligt aan de noordkant van de Sarphatistraat van Hoogte Kadijk naar Alexanderplein. Hier een fietspad van maken betekent voor de bromfietser (en vanaf 8 april ook de snorfietser) een klein stukje omrijden via de Mauritskade. Op grond van hetzelfde argument zijn er ook bromfietspaden in het 'Meerpark', het parkachtige gebied met sportvelden en kinderspeelplaats in de Watergraafsmeer.

Het grootst zijn de belangentegenstellingen op de Centrumring. Dit is de 'doorstroomroute' Nassaukade, Stadhouderskade, Mauritskade. De Centrumring hoort bij het Plusnet Auto, maar het is ook een belangrijke doorgaande route voor fietsers, snor- en bromfietzers. De fietspaden hier zijn smal en druk. Het autoverkeer moet echter kunnen doorstromen. Daarover hebben de gemeente, de vervoersregio, politie, brandweer en ambulancediensten afspraken gemaakt. Bovendien is dit een omleidingsroute bij tunnelsluitingen. Door snor- en bromfietsen op de rijbaan te laten rijden, zou de doorstroming in gevaar kunnen komen.

Er is toch een lichtpuntje: als blijkt dat op andere wegvakken, waar SNOR nu wél wordt ingevoerd, de doorstroming van het autoverkeer niet vermindert, zal de gemeente het invoeren van SNOR langs deze wegen heroverwegen.

Teeja Arissen



8 April: feest-actie snorvrij fietsen!

Vier de eerste SNOR-dag met een feestelijk rondje om een school bij jou in de buurt, samen met ouders en

kinderen. Hou onze website in de gaten voor meer informatie: fietsersbond.amsterdam.

Kort

Ping Fiets meet Ping if you care meet fietsbeleving

In maart start de pilot 'Ping if you care Amsterdam': 1.000 fietsers krijgen een knop voor op hun fiets waarmee ze op hun dagelijkse fietsrit registreren wat ze tegenkomen. Als je op de knop drukt, komt er via een app op je smartphone een stip op de kaart te staan. Dan kun je invullen wat je slecht, of juist fijn vond aan die plek. De gemeente wil zo meer te weten komen over hoe fietsers het fietsen in de stad ervaren. Meer info op pingifyoucare.eu/nl/amsterdam. Je kunt daar meteen zien of je je nog kunt aanmelden om mee te doen.



Haarlemmer Houttuinen: een brug slaan?

Het is druk in de Haarlemmerstraat en op de -dijk. En er komen ieder jaar 4% fietsers bij, onder andere doordat in de Houthavens en Havenstad het aantal woningen groeit. De gemeente heeft daarom een plan gelanceerd om zo'n 50% van de fietsers die nu nog de Haarlemmerstraat/-dijk nemen te verleiden een noordelijke parallelle route over de Haarlemmer Houttuinen te nemen. Hierbij is het van groot belang dat de huidige chaos op het Nassauplein als eerste moet worden verkleind en de voorgestelde nieuwe fietsbrug over het Westerkanaal (naast de spoorbrug) lijkt daartoe de beste oplossing. Tot zover zijn we het eens met de gemeente. Maar dan de Korte Prinsengracht. De Fietsersbond verkiest een nieuwe lage fietsbrug en behoud van het huidige viaduct over de Korte Prinsengracht. Dit geeft de meeste verkeersveiligheid voor de fietser, aangezien over het huidige viaduct veel bussen en auto's rijden. Fietsers, waaronder ook veel scholieren,



kunnen dan kruisingsvrij via de Haarlemmer Houttuinen route en vanuit het centrum naar het IJ of Bickerseiland. De gemeente wil echter het viaduct afbreken en een gelijkvloerse kruising maken. Hierdoor zal het jaren een bouwput worden. Gemeente, laten we eerst de rest van de route aanleggen en als het viaduct aan groot onderhoud toe is en de verkeersintensiteit daadwerkelijk veel lager is, de discussie over dit deel van de route nogmaals voeren!

Rob Versfeld

Meldpunt overlast inactief?

Verkeerstechnisch is de kruising Ruyschstraat-Wibautstraat interessant uitgewerkt, zie OEK 104, artikel CVC, zodat overstekende fietsers vaak probleemloos achter een aantal eventueel wachtende fietsers op de Wibautstraat om kunnen fietsen. Aan de uitvoering is wel wat te verbeteren. De regenwaterafvoer aan de westkant van de kruising ligt zo diep dat erover heen rijden lijkt alsof je over een put waar de deksel van ontbreekt rijdt. De klap die ik kreeg op mijn stuur was zo groot dat ik verbaasd ben teruggereeden. Ik hoop dat er nog geen ongevallen zijn gebeurd en dat dat zo blijft. Bij melding van dit punt bij het Meldpunt overlast van de gemeente Amsterdam werd ik van het kastje naar de muur gestuurd. Na aandringen dat het de taak van de gemeentemedewerkers is om dat intern door te sturen, kreeg ik het bericht dat dat voor deze keer (vreemd!) doorgestuurd was en dat er contact met me opgenomen zou worden. Zonder resultaat. Het zou toch fijn zijn als de gemeente het putdeksel weer meer op niveau van het asfalt brengt, zodat de oversteek ook fysiek verbetert.

Huib van Schaijk



In autoluw Amsterdam schijnt altijd de zon

In het Amsterdamse coalitieakkoord van GroenLinks, D66, PvdA en SP is afgesproken dat de stad autoluw moet worden. De levendigheid van de stad moet gecombineerd worden met leefbaarheid, is het idee.

Op 6 februari vond daarover in Pakhuis De Zwijger een informatiebijeenkomst plaats met ruimte voor discussie. Er waren, waarschijnlijk omdat het evenement 's middags plaatsvond, relatief veel senioren op afgekomen. Aan de reacties te horen zitten er veel mensen in de zaal die al tientallen jaren voorstander zijn van minder auto's in de stad. Een fotocollage laat zien hoe lang die strijd al wordt gevoerd.

Met een enquête per smartphone peilt men het publiek. Er zijn evenveel mensen die geen auto hebben als die er wel één hebben. Er zitten meer mensen in de zaal die meerdere fietsen hebben dan mensen die er maar een hebben. Slechts een handjevol aanwezigen geeft aan geen fiets te bezitten. Dit alles bevestigt de trends die je op straat ziet en ook in de officiële gemeentelijke statistieken: steeds meer verplaatsingen door Amsterdam gaan per fiets, terwijl het percentage verplaatsingen per ov, auto en te voet juist daalt.

Bij het ontwerpen van een autoluwe stad verdient een groep speciale aandacht: ouderen. Zij vinden het vaak lastig om per fiets het drukke stadsverkeer in te gaan en dat leidt tot allerlei problemen, zoals vereenzaming. Een gepensioneerde man, die van de Rivierenbuurt verhuisd is naar een nieuwbouwwoning op het Westerdok, vertelt dat hij voor het eerst van zijn leven de auto moet pakken om boodschappen te doen: de winkels zijn veel te ver weg en fietsen durft hij niet meer. Hij pleit voor ontwerpen zoals Berlage dat deed: winkels op loopafstand,

ook in nieuwe wijken. Een deskundige bevestigt dat: de grootste winst bereik je als je de behoefte aan automobieliteit terugdringt door voorzieningen op loopafstand te situeren.

Intussen doet ook de gemeente verrassende ontdekkingen. Als ze in een buurt komen polsen wat de bewoners ervan zouden vinden als de helft van het aantal parkeerplekken zou worden opgeheven, dan blijken die bewoners vaak veel verder te willen gaan: waarom niet alle parkeerplekken weg? Ook het buurtcomité van de Frans Halsbuurt ontdekte iets opvallends: sinds er een ondergrondse parkeergarage is, pakken mensen vaker de auto, vooral voor korte ritjes. In de parkeergarage is namelijk altijd plek, dus je loopt niet het risico dat je je auto niet meer kwijt kunt als je terugkomt van je korte ritje, zo vertelt een mevrouw van het comité.

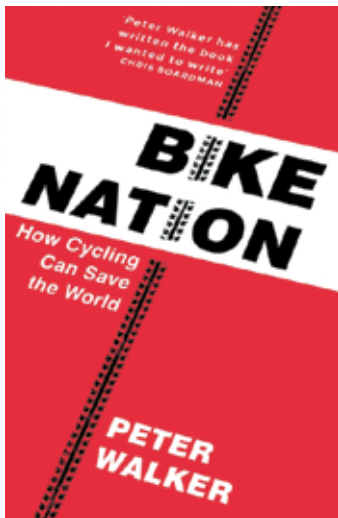
Wethouder Sharon Dijksma laat een 'artist's impression' zien van de nieuwe Nieuwezijds Voorburgwal: bomen in de hele straat, een parkje, geen geparkeerde auto's meer, een paar hip geklede stadse flaneurs, een brede fietsboulevard met overigens verontrustend weinig fietsers. Op de gemeentelijke website kun je de idylle bekijken. De huidige situatie wordt ook getoond: een van de meest deprimerende straten van Amsterdam, gefotografeerd op een grauwe en donkere dag. Op de 'artist's impression' schijnt de zon. Het contrast kan niet groter.

Johanna Kroon



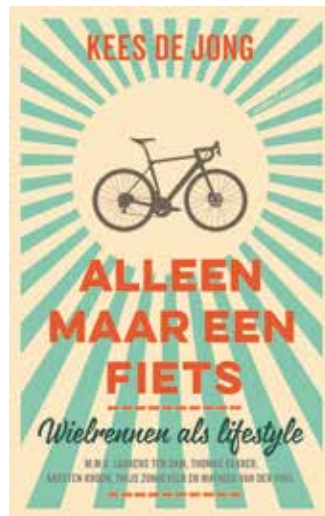
Fietsboekenweek!

Van 23 t/m 31 maart viert de Boekenweek het boek, en de Fietsersbond het fietsboek. Redacteur Terri Kester presenteert een persoonlijke selectie van recent verschenen fietsboeken.



BIKE NATION
door Peter Walker

Dat dit Engelstalige boek prettig leest is logisch, want Peter Walker is correspondent bij *The Guardian* in Londen. Maar zijn ervaringen en bespiegelingen zijn niet beperkt tot Engeland. Walkers *Bike Nation* gaat over alle steden ter wereld waar gefietst wordt, over de fiets als vervoermiddel. De voordelen van fietsen worden breed uitgemeten: "Meer fietsen betekent meer vrienden," "De fiets maakt iedereen gezonder." Er is ook aandacht voor de gevaren, vooral op plaatsen waar je zonder helm veel risico loopt. Maar, zegt Walker: "Als de helm het antwoord is, stel je de verkeerde vraag." Zoals zo vaak wordt Amsterdam opgevoerd als lichtend voorbeeld voor andere steden. In het kader van zijn onderzoek liet Walker zich voorlichten op het hoofdkantoor van de Fietsersbond in Utrecht. Zijn boodschap is luid en duidelijk: fietsen is goed voor je. *Bike Nation: How Cycling Can Save the World* is een boeiend boek. Al ben ik het niet echt eens met de opmerking dat Nederlanders fietsen zien als een efficiënte vorm van lopen.
Uitgever: Yellow Jersey Press, Londen
Prijs: £12,99



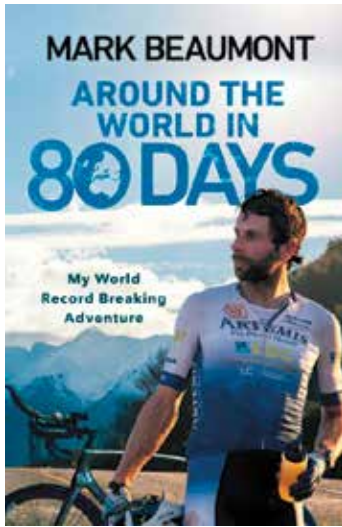
ALLEEN MAAR EEN FIETS
door Kees de Jong

Een prettig geschreven boek voor wielrenners en wielersfans. Kees de Jong, die zelf zijn trainingsritjes vooral maakt in de Noord-Hollandse polders, is journalist, ondernemer en investeerder. Hij schreef *Alleen Maar Een Fiets* voor "de man (!) voor wie goede smaak minstens zo belangrijk is als hartslag, trapfrequentie, gemiddelde snelheid en aantal kilometers". De ondertitel, *Wielrennen als Lifestyle*, zet de toon voor hoofdstukken over merkbewustzijn, fietskleding en digitale hulpmiddelen. Een groot deel van de uitgave bestaat uit interviews met mensen met een uiteenlopend perspectief, van bekende namen als Laurens ten Dam en Thijs Zonneveld tot de inspirator van het Amsterdamse framemark RIH, een soigneur en een inkoper van fietskleding.
Uitgever: Ambo Anthos
Prijs: €18,99



FIETSEN MET WELSTAND
uitgave Commissie voor Welstand en Monumenten

De titel lijkt misschien wat vreemd, maar voor fietsers met belangstelling voor de ruimtelijke ordening van Amsterdam is dit een interessant boekje. Deze reisgids door de stad is samengesteld door de Welstandscommissie, wat een goed gedocumenteerde aanpak garandeert. In zes fietstochten, van *Langs de Noord-Zuidlijn* tot *Eilandhoppen in Oost*, worden routes afgelegd langs 90 projecten die tussen 2010 en 2015 door de commissie beoordeeld zijn. Het boekje is klein genoeg voor gebruik op de fiets, met per route kleurgecodeerde flappen, kaartjes en tekeningen. Zowel beeldbepalende gebouwen zoals het Eye museum als allerlei woningbouwprojecten komen aan bod. Dit alles vanuit het perspectief van de commissie, die niet gaat over mooi of lelijk, maar over de kwaliteit die past in Amsterdam. Ook te downloaden van de website met dezelfde titel.
Uitgever: Commissie voor Welstand en Monumenten
Prijs: €7,50



AROUND THE WORLD IN 80 DAYS
door Mark Beaumont

Een uitzonderlijke conditie, doorzettingsvermogen, organisatietalent... Het zijn enkele van de eigenschappen die Mark Beaumont in staat stelden zijn droom waar te maken. Voor zijn 'tour de la planète' leende de Schotse duursporter de titel van Jules Vernes beroemde roman. Vervolgens berekende hij wat hij ervoor moest doen: gemiddeld per etmaal 16 uur fietsen en een uur of vijf slapen. Dit Engelstalige boek vertelt het verhaal van de obsessie die Beaumont op 18 september 2017, anderhalve dag voor de deadline, aan de finish bracht bij de Arc de Triomphe, waar zijn ronde ook begonnen was. In ruim 400 pagina's beschrijft hij zijn avonturen van dag tot dag, in woord en beeld. De leegte van de steppe in Mongolië, het noorderlicht in Alaska, een kudde bison die de weg verspert. Om wakker te blijven verzint hij trucs, zoals tanden poetsen op de fiets. Hij overleeft valpartijen en blessures. En het lukt hem, in een tijd die 45 dagen sneller is dan die van de vorige recordhouder. Een soigneuse, materiaal- en cameramensen reisden in twee campers met Beaumont mee. En toen, na bijna 30.000 kilometer fietsen, bereikte hij zijn doel. Net als Jules Vernes Phileas Fogg – maar dan anders.

Uitgever: Transworld Publishers, Londen

Prijs: £14,99

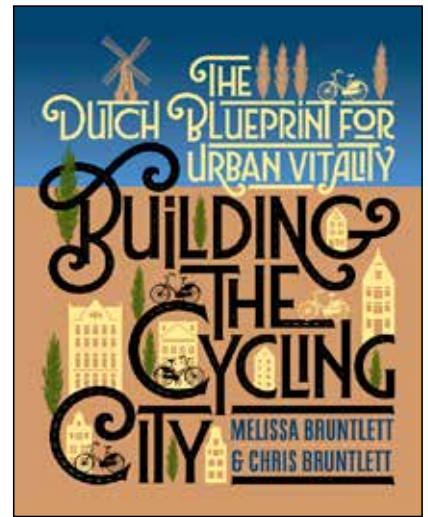


FIETSGEK
door Peter de Lange

Bladeren in *Fietsgek* is een feest. Na een half uurtje genieten van de prachtige foto's (sommige van onze eigen Pete Jordan), spannende vormgeving en informatieve teksten, heb ik het gevoel dat alles over fietsen in Nederland in dit vuistdikke boek gepresenteerd wordt, en met flair. *Fietsgek* is geen uitgave die je van cover tot cover leest. Het is een labyrint om in te verdwalen, zonder dat je de neiging krijgt naar de uitgang te zoeken. Het zijn 43 hoofdstukken, met titels als *Leve de Fiets, Rouwen en Trouwen, De Zondagochtend Fietsgroep*. Wat komt er allemaal nog meer aan bod? Een greep: bakfietsen, bamboefietsen, omafietsen, ligfietsen, witte fietsen, fietsbellen, een fietsambassadeur, een fietsorkest. Mocht je een fietscafé zoeken, dan is er keus uit een lijst van 12. Een mooie bestemming voor een fietstocht. Natuurlijk worden ook de activiteiten van de Fietsersbond beschreven, inclusief een interview met Saskia Kluit, onze directeur. Een boek waarvoor je niet fietsgek hoeft te zijn – maar je kan het ervan worden.

Uitgever: Scriptum

Prijs: €20,00



BUILDING THE CYCLING CITY
door Melissa en Chris Bruntlett

Wanneer je als Nederlandse fietser dit Engelse boek leest, ga je vanzelf gloeien van trots. En dat is precies wat de auteurs willen. In *The Dutch Blueprint for Urban Vitality* (de ondertitel) constateren zij dat Nederland in Amerika veel te weinig waardering krijgt voor wat we als fietsende natie bereikt hebben, omdat we dat gewoon vinden en niet houden van borstklopperij. De Bruntletts fietsten met hun kinderen door Amsterdam en vier andere Nederlandse steden, documenteerden zich over alles wat met fietsen te maken heeft, en schreven dit prachtige boek. In Nederland, concluderen ze, houden we ons aan de menselijke maat. Het idee is dat andere steden ons voorbeeld gaan volgen. Als ze dat doen, helpt dat om 21ste-eeuwse problemen als obesitas, files, klimaatverandering, ongelijkheid en sociale isolatie op te lossen. Steden als Boston, Portland Oregon en Calgary doen al hun best voor fietsers, maar het gevoel 'dat zo iets hier niet gaat werken' is diepgeworteld. *Building the Cycling City* begint met *A Nation of Fietsers* (sic) en eindigt met *A World of Fietsers* – het toekomstbeeld dat de auteurs voor ogen staat. Zij hebben hun ding gedaan. Nu is het aan ons om onze fiets-gerelateerde succesverhalen internationaal te delen.

Uitgever: Island Press, Washington DC

Prijs: \$25,00

Postvak in

OEK 105: editie juni niet verschenen

Eerlijk gezegd had ik de indruk dat er niet genoeg vrijwilligers zijn om de OEK zo vaak uit te laten komen als de bedoeling is. En ik heb de precieze uitkomstmaanden ook niet in mijn hoofd. Vandaar dat ik niet ga mailen als de OEK er nog niet is, maar rustig afwacht. Dat betekent niet dat de OEK niet belangrijk voor me is. Dit n.a.v. de opmerking in 'achter de voorpagina' in OEK 105.

Sytse Kooi

OEK 105: opinie Johanna Kroon

Een heldere opinie die je beschrijft in OEK nr. 105 en zeer herkenbaar, bijna elke fietser zal het door jou beschreven gedrag wel eens vertonen. Ik ben echter van mening dat je in je opinie iets te mild bent voor de 'gemiddelde' fietser. Ten eerste, je benoemt niet dat de gemiddelde fietser vaak door rood fietst cq voorrang neemt. Daarbij wordt verkeer dat groen en voorrang heeft aangekeken alsof wie die door rood gaat of geen voorrang heeft, in zijn volste recht staat. Een aantal voorbeelden (uit mijn directe leefomgeving) waar dit gedrag van fietsers pregnant te aanschouwen is, zijn de kruisingen Kerkstraat/Vijzelstraat, Prinsengracht/Vijzelstraat/gracht en Spiegelgracht/Prinsengracht. Ik fiets en loop vaak op deze punten met en zonder mijn kinderen en we moeten altijd op onze hoede zijn om niet door een fietser aangereden te worden. Ten tweede, de gemiddelde fietser stopt niet meer voor een zebrapad als er voetgangers zijn die aanstalten maken om over te steken. Een duidelijk voorbeeld hiervan zijn de zebrapaden bij de kruising Weteringschans/Spiegelgracht. Dus ik deel je opinie wat betreft de punten die je noemt, maar ik ben van mening dat je (andere) belangrijke(re) ergernissen over asociaal fietsgedrag niet benoemt. Hierop sluit de visie van verkeersdeskundige Brian Gould uit Vancouver goed aan (ook OEK nr. 105). Ik zou voor de twee door mij benoemde punten willen zeggen: laten we ons vooral niet laten leiden door het asociale gedrag van de fietser, maar ook eens kijken hoe ze elders ontwerpen zodat alle weggebruikers er wel bij varen, en daarmee het anarchistische gedrag van fietsers op deze punten hopelijk teruggebracht kan worden.

Chris Broers Verduyn

Mevrouw kan hem ophalen in het depot

Zo gaat dat dus. Je hebt een fiets en dan heb je niets. Begin 2019 werden bij ons in de straat fietsen gelabeld met de aankondiging dat ze over een week weggehaald zouden worden als ze er dan nog stonden. Fijn, de barrels zouden verdwijnen! Meer parkeerplekken! Maar in het rek stond één fiets die er nog goed uitzag: banden in orde, geen loshangende kabels, leuke witte stippen ter

herkenning. Was er iemand uit de buurt lang op vakantie? Ik kende de fiets: die stond al langer bij ons in de straat en inmiddels al enige tijd op dezelfde plek. Zou het al zes weken zijn? In ieder geval: de sticker eraf gehaald – barrels weghalen is prima, maar goede fietsen mogen van mij wel wat langer bijven staan. Toevallig was ik thuis toen de actie plaatsvond, tien dagen na de plakdatum. Mijn vriend zag dat de door mij geredde fiets opnieuw gelabeld werd (!), dat van de fiets met nieuwe sticker een foto genomen werd (!) en dat ze begonnen het slot door te slijpen. Ik naar buiten. Ik vertelde dat de fiets in orde was, dat hij misschien van een buurvrouw was die voor langere tijd op vakantie was en dat ik de sticker er daarom afgehaald had. Maar het was te laat: 'Een fiets mag niet langer dan zes weken op één plek staan. We hebben hem al doorgeslepen. Mevrouw kan hem ophalen in het fietsdepot.' Hij wees op de witte verfstreek op de achterband, net onder het spatbord: de fiets had niet gereden. Ik had het wiel dus slechts een halve slag hoeven te draaien om hem écht te redden! O nee, dat lukt niet als hij op slot staat; ik had hem moeten verplaatsen. Maar dat kon ook niet, want hij stond aan het rek vast. En nu ging hij weg. Ik kon nog zien dat op de sticker de oorspronkelijke data (7/1 en 14/1) waren geschreven... Een nieuwe sticker, met oude data, een fotootje als bewijs (van wat?) en daarmee kon de fiets verdwijnen. Zo gaat dat dus.

Janneke Dijkstra

We fietsen een goede kant op

Het fietsparkeren bij de Roeterseilandcampus (REC) levert voor veel direct omwonenden en buurtgenoten overlast op. Bij de Universiteit van Amsterdam (UVA) en de REC is het probleem bekend en men is al bezig met stappen die tot verbetering moeten leiden. Een van die zaken is de nieuwe fietsparkeergarage onder de gebouwen aan de Roetersstraat. In samenwerking met de gemeente is ook signalering op het wegdek aangebracht en wordt een fietsparkeerverbod, inclusief handhaven, de komende periode ingevoerd. Om de fietsers te verleiden gebruik te maken van de parkeergarage wordt momenteel zelfs gratis koffie aangeboden. Met de parkeergarage, de wegsignalering en het geleidelijke invoeren van handhaven "fietsen we een goede kant op".

Michel van Wijk

Voetgangersgebieden status voor parken.

Al vijftig jaar lang neemt in Amsterdam de doorlaatbaarheid en de fijnmazigheid van de openbare ruimte af. Vergelijk je een kaart uit 1960 met een van nu dan is het aantal verbindingen met 50 procent afgenomen. Hoewel het beleid juist het fietsen wil stimuleren. Het verklaart

de enorme fietsfiles en is de oorzaak ervan dat auto's niet meer rechtsaf kunnen slaan. Ik noem dit beleid het auto-snelwegdenken in de stad. In feite is het een fietsverbod. Als je kunt aantonen dat er geen alternatieve verbindingen zijn voor fietsers dan die door de parken, dan win je het altijd voor de rechter. Amsterdam wil de snelheid van de fietser vertragen om het openbaar vervoer rendabel te kunnen houden. Eerst worden fietsers verdreven van de Haarlemmerweg, omdat het Westerpark een alternatief zou zijn, daarna wordt de fietser verdreven uit het Westerpark - waar wel dagelijks 100 auto's of meer worden toegelaten! Overal in gemeentelijke nota's en nieuwsberichten kun je tussen de regels lezen dat de onleefbaarheid van de stad veroorzaakt wordt door de drukte van fietsen, de vraatzuchtige parkeerbehoefte van fietsen en het wangedrag van de zich niet aanpassende fietsers in het verkeer. Succes met de juridische procedures.

Kees Stoffels

Fietsen door Vliegenbos

Wij wonen in Amsterdam-Noord, in de buurt van het Waterlandplein. Als wij de fiets nemen naar de Oostpunt, is de route door het Vliegenbos de snelste weg. Afgelopen zomer is het park opgeknapt en zijn de fiets- en wandelpaden opnieuw geasfalteerd. Daarbij is er ook een barrière geplaatst aan de noordkant van het park (vlak bij de hoek van de Nieuwendammerkade en de Nieuwendammerdijk). Gisteren zagen we dat er nu ook een enorme houten barrière is geplaatst aan de zuidzijde van het park (bij de bocht in de Zamenhofstraat, vlak bij Albemarle). Het is nu definitief onmogelijk gemaakt om

door het park te fietsen van Noord naar Zuid, de fietser moet nu aan de buitenkant om het park heenfietsen. Dat voelt als een omweg, en de kaart laat zien dat dat ook het geval is. Is de Fietsersbond hiervan op de hoogte? Op welke manieren worden de belangen van fietsers tegemoet gekomen? Nu lijkt het alsof alleen de belangen van wandelaars en hondenbezitters gediend worden.

Jair en Johanneke

Kijk naar je eigen

Enkele maanden geleden wist ik het: ik zou stoppen me te irriteren aan het gedrag van andere fietsers - SMS berichten lezen, zonder lichten in het donker, door rood fietsen (zelfs als ik dan moet wachten terwijl mijn licht op groen stond) - en ik zou fietsen zoals ik het goed vind. Dat houdt in: stoppen als een voetganger probeert over een zebepad te oversteken, zwaaien naar auto's die stoppen om mij voorbij te laten gaan in smalle straten, niet door rood fietsen als andere weggebruikers daar last van hebben en excuses aanbieden als ik een fout maak. Wie wil meedoen?

Rose Berl

Rare borden rukken op

Het misplaatste voetpad-bord waar de Fietsersbond op de plusnetfiets-routes in de parken van Noord bezwaar tegen ingediend hebben, is nu ook geplaatst bij de drukke onderdoorgang bij het CS. Volkomen misplaatst. De voetgangers mogen daar nu ook op het fietspad lopen. En andersom?

Caro Beerhorst



Weesperzijde en Omval

Twintigduizend fietsers gaan er nu al dagelijks over de Weesperzijde van noord naar zuid en omgekeerd, een stijging van 10 procent in twee jaar. Er liggen scholen aan, populaire horecagelegenheden, sport- en roeiverenigingen. Deze drukke boulevard kruist ook nog eens twee van de drukste oost-west verkeersverbindingen over de Amstel: de Berlagebrug en de Amstelbrug.

Recent zijn enkele gebieden rondom de Spaklerweg en Bijlmerbajes ontwikkeld, en er staan plannen klaar voor de ontwikkeling van 5.000 woningen én verdere uitbreiding van het Arenagebied.

Door de verdichting van de bewoning van de buitengebieden van Amsterdam ontstaat er meer drukte op de uitvalswegen van en naar de oude stad, zoals op de Weesperzijde. Dit wordt nog versterkt doordat de fiets meer en meer wordt gezien als het belangrijkste vervoersmiddel om de stad mobiel te houden. Zo worden ook de verbindingen van de stad met Duivendrecht en Amsterdam Zuidoost en de verbinding met het Arenagebied steeds intensiever met de fiets bereden en verder ontwikkeld. Mogelijk komen er twee extra fietsbruggen over de Weespertrekvaart en nieuwe woningbouw aan de zuidzijde. Al dit fietsverkeer zoekt zijn weg over de Weesperzijde richting de oude stad.

Autoluw en eenzijdig parkeren

De inrichting van de zuidelijke Weesperzijde tussen roeivereniging De Hoop en de Berlagebrug is sinds de jaren tachtig nauwelijks gewijzigd. In september vorig jaar is het ontwerp voor de herinrichting aangenomen door het Stadsdeelbestuur. Er komt onder andere eenrichtingsverkeer voor auto's naar het noorden, het weggedeelte wordt versmald en in rood asfalt uitgevoerd, met een hinderlijke middenstrook van klinkers. De wens van een deel van de bewoners en vele fietsers om de rij parkeerplaatsen aan de Amstelzijde te vervangen door groen en een extra brede

fietsstraat te realiseren, is ondanks gefundeerde argumentatie vooralsnog niet gehonoreerd.

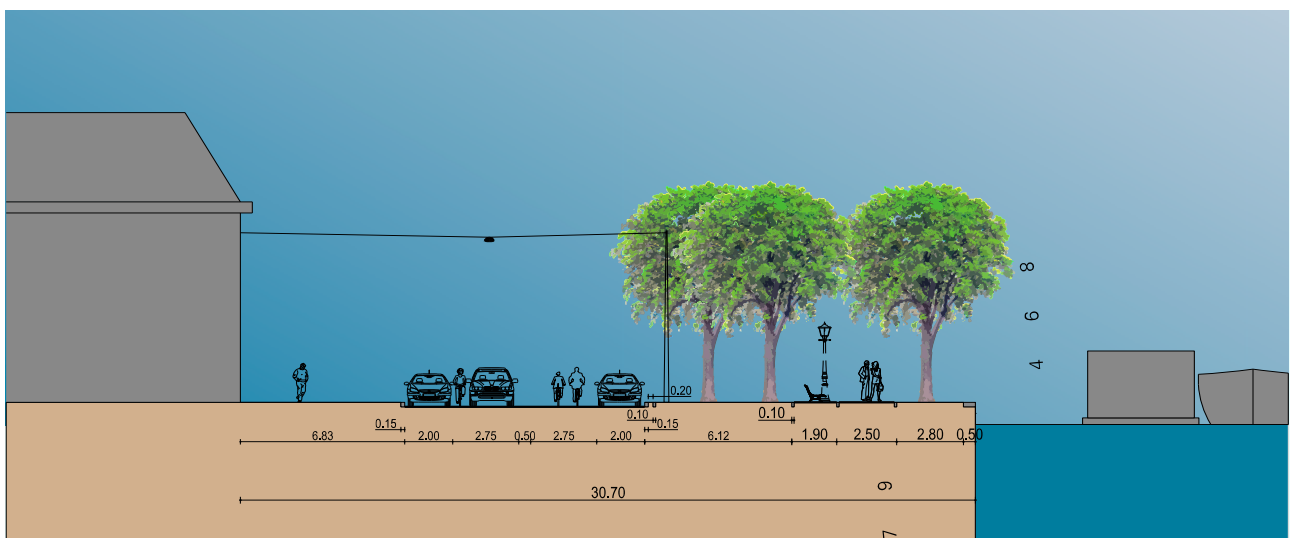
Stoppen met uitgeven van parkeervergunningen

In het kader van 'Amsterdam autoluw' en het opheffen van 10.000 autoparkeerplekken in de komende jaren gaat de wethouder samen met het stadsdeelbestuur de wensen van de buurt opnieuw bekijken. In antwoord op het verzoek geheel te stoppen met de uitgifte van nieuwe parkeervergunningen in de oude stad tijdens een bijeenkomst in Pakhuis de Zwijger, zei wethouder Sharon Dijksma dat het parkeervergunningenbeleid mede een instrument wordt om de stad autoluw te maken.

Fietstunnel voor Omval?

Ook voorbij de Weesperzijde zijn er plannen van de gemeente om het gebied van de Omval en Amsteloever opnieuw te laten ontwikkelen. Een interessant voorstel van bewoners van Amsteldorp is om onder de Spaklerweg naast de Omvalbrug een fietstunnel aan te leggen welke de Omval kruisingsvrij verbindt met de Weespertrekvaart en zo de oversteek bij de rotonde vervangt. De stad maakt zich op voor een nieuwe fase om de leefbaarheid te vergroten en zet in op fietsverbindingen. De bewoners zijn er klaar voor, het is nu aan het gemeentebestuur voorop te lopen in de realisatie.

Huib van Schaijk



Profiel van de Weesperzijde met versmalde straat, hinderlijke klinker middenstrook en ongewenst autoparkeren aan de Amstelzijde (ontwerp september 2018).

Weesperstraat, Valkenburgerstraat en Kattenburgerstraat autoluw?

In Het Parool (18/2/2019) pleitte onze afdeling bij monde van voorzitter Florrie de Pater voor het invoeren van autoloze zondagen op de Wibautstraat. De aansluitende Weesperstraat en verder gelegen Kattenburgerstraat zijn al langer onderwerp van autoluw onderzoek.

De gemeenteraad heeft al bijna een jaar geleden bij de vaststelling van het Beleidskader Verkeersnetten bij motie gevraagd om in overleg met betrokken (bewoners)organisaties te onderzoeken of de Weesperstraat verkeersluwer gemaakt kan worden. Tegelijkertijd vroeg de gemeenteraad om een onderzoek naar de kruising Prins Hendrikade-Valkenburgerstraat en in dat verband ook te bezien of de Kattenburgerstraat afgewaardeerd kan worden tot 'gewone straat'.

Daaraan ging een lobby van omwonenden vooraf, die ageerden tegen het opwaarderen van deze straten van 'Hoofdnet Auto' naar 'Plusnet-corridor Auto'. Op 13 december kwamen beide onderzoeken aan de orde bij de gemeenteraadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Duurzaamheid (MLD), onderdeel verkeer. In het rapport over de Weesperstraat zijn van vier varianten de effecten op de omgeving onderzocht, met een indicatie van de gevolgen voor geluidshinder en luchtkwaliteit. De variant waarin de Weesperstraat wordt teruggebracht naar 2x1 rijstrook levert 10 % verkeersvermindering op.

De varianten met knip in de Weesperstraat bij de Nieuwe Keizersgracht, het Weesperplein of het Rhijnspoorplein leveren wél spectaculaire vermindering op, tot wel 60 %. De beste variant is die met knip bij de brug over de Nieuwe Keizersgracht. Nadeel van de knipvarianten is dat het autoverkeer een sluipteg zoekt door de omliggende woonstraten. Om dit te voorkomen is een alternatief ontwikkeld, waarbij aanvullende knips in het omliggende deel van het autonetwerk zijn aangebracht.

De Fietsersbond is enthousiast over de alternatieve knipvariant, want dit sluit aan bij de ideeën uit onze Fietsvisie 2025. Dit plan is vergelijkbaar met de afsluiting van het Muntplein. Helaas levert al dit onderzoek volgens de conclusies in de voordracht van B&W voorlopig nog vrijwel niets op, want de knipvarianten zorgen voor een zodanige verschuiving van het autoverkeer dat de Piet Heinkade en het oostelijk deel van de A10 te zwaar belast worden. Uit het onderzoeksrapport naar het kruispunt Prins Hendrikade blijkt volgens B&W dat afwaardering van de Valkenburgerstraat en de Kattenburgerstraat door het verlagen van de maximumsnelheid nu niet mogelijk is, omdat de intensiteiten voor het autoverkeer op met name de Valkenburgerstraat dan nog steeds te hoog zijn voor een duurzaam veilige 30km/uur-sstraat. B&W stellen voor de moties hiermee als afgedaan te beschouwen en te wachten op de totaalvisie Autoluw van de nieuwe coalitie, die in het derde kwartaal van 2019 wordt verwacht. Daar nemen de raadsleden Zeeger Ernsting (GroenLinks) en Jan-Bert Vroege (D66) geen genoegen mee. Er is met de alternatieve knipvariant immers sprake van vermindering van het autoverkeer ten gunste van openbaar vervoer en fiets. Zij willen nader onderzoek en houden de motie aan tot het verschijnen van de voorstellen voor 'Autoluw'. Wethouder Sharon Dijksma zegde dit toe, want volgens haar kan de verkeersvermindering alleen worden bereikt door samenhangende maatregelen.

Jeroen Verhulst

10e editie Amsterdam op de Fiets

Net verschenen: een geheel herziene editie van onze stadsplattegrond voor fietsers *Amsterdam op de Fiets*. Met aanbevolen routes, nieuwe en geplande verbindingen, openbare bewaakte fietsenstallingen, pontverbindingen, OV-fiets verhuurlocaties, knooppuntenummers en toeristische informatie.

Ook de directe omgeving van Amsterdam staat op de kaart: Amstelveen, Abcoude, Badhoevedorp, Diemen, Durgerdam, Lijnden, Ouderkerk aan de Amstel, het

Westelijk Havengebied en Ruigoord
De kaart is gemaakt door Fietsersbond Amsterdam in samenwerking met Buiten&Schipperheijn | Citoplan

Amsterdam op de Fiets, 10e editie, schaal 1:14.210, prijs: € 7,50

Op het kantoor van de Fietsersbond € 1,- korting voor leden

De kaart is ook verkrijgbaar in boekwinkels.



Wij Amsterdamse fietsers

Onlangs klaagde Mark Rutte over de “witte wijn sippende Amsterdamse elite”. Nu wil het geval dat wij, Amsterdamse fietsers, onszelf als een elite beschouwen. Per slot vinden wij dat we de koninginnen en koningen van de weg zijn. Maar witte wijn?



Jammer dat meneer Rutte, als hij Amsterdam aandoet, kennelijk zoveel tijd doorbrengt in zijn auto met chauffeur, dat het hem ontgaat dat als het op wijn aankomt, wij – te oordelen naar de kratten op onze fietsen – de voorkeur geven aan rode.
Pete Jordan



'Het is hard werken in het paradijs'

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt was Amsterdam al onbedoeld voorbestemd fietsstad te worden. Hoe de fiets toch bijna uit het straatbeeld verdween en welke factoren een rol speelden in zijn definitieve terugkeer, is opgetekend in het boek *Fietsstad Amsterdam*.

Auteur Fred Feddes pakt het boekje 'Opzoek naar leefruimte' (R. Das, W.L.B.J. Rothuizen en S.A. Leeftang, 1967) uit zijn boekenkast en toont de futuristische tekening 'Amsterdam anno 2000'. Een A10 dóór de stad, over de Stadhouderskade, via gigantische viaducten afbuigend richting Overtoom. "En dan te bedenken dat de bedenkers van dit plan niet eens pro-auto waren. Ze aanvaarden de auto slechts als een gegeven, probeerden de opkomst ervan zo goed mogelijk te kanaliseren." Zoals op de afbeelding, ontbreekt de fiets structureel in stedenbouwkundige plannen uit die tijd. "Amsterdamse beleidsmakers zagen door hun kantoorramen nog wel fietsers, die overigens steeds meer gevaar liepen, maar in hun stukken kwam de fiets niet meer voor." De stad slibde dicht met auto's, dus werd er vooral nagedacht over hoe hiervoor ruimte te creëren. Het Amstelveld, de Noordermarkt en het Spui werden parkeerplaatsen. Kenmerkend voor de positie van de fiets was de Leidsestraat: tram, auto en voetganger mochten blijven, de fiets trok aan het kortste eind."

Feddes noteert dat er in het Gemeentebestuur af en toe 'jaloezie' doorklonk op gebombardeerde steden zoals Rotterdam, die 'veel meer speelruimte hadden voor moderne verkeersplanning'. Dankzij een effectieve monumentenlobby was grootschalige sloop in het centrum inmiddels ondenkbaar geworden. En dus kwamen er, zoals die er in de negentiende eeuw in Amsterdam in tegenstelling tot andere Europese steden ook niet waren gekomen, géén brede autoboulevards. En zo bleef er hoop voor het door plannenmakers afgedankte 'edoch zo economische vervoermiddel'.

De kentering ten faveure van de fiets is te danken aan een samenspel van factoren, waarbij Feddes een aantal 'sluimerende troeven' inzet. Zoals het weggehoonde verkeersplan uit de jaren vijftig om de grachten te dempen. En het gegeven van Amsterdam als compacte stad, met alle faciliteiten op fietsafstand. En natuurlijk de historische binnenstad als 'onneembare vesting'. Omstandigheden die tégen de auto pleitten, alleen moest iemand de fiets weer in herinnering roepen.



Foto: Kees Hummel

Een demografische ontwikkeling die volgens Feddes ook een rol ging spelen was de inname van de arbeiderswijken door de babyboomgeneratie. "Een spraakmakend deel van deze nieuwe generatie trok in de jaren zestig naar de stad, om te studeren, om zich te ontplooiën en om van het stadsleven te genieten. Auto's waren voor deze jongeren niet langer het preferente vervoermiddel of het symbool van vooruitgang en voorspoed. In hun ogen waren ze hinderlijk en gevaarlijk, en bovendien een onhandige manier om je soepel door de stad te bewegen."

De fiets werd in de jaren zestig definitief terug op de kaart gezet door een van de spraakmakendste uitdragers van die tegencultuur, de Provo's. Feddes: "Het bracht de fiets in één klap in het centrum van de aandacht, als het vanzelfsprekende basisvervoermiddel in de stad. Het plan zelf mislukte, maar het symbolische succes was fenomenaal." In de jaren zeventig volgden er radicalere acties, met vernielingen van auto's en barricades met autowrakken. In ditzelfde decennium ontsproten er ook initiatieven die met stillere trom het fietsgebruik gingen stimuleren.

Feddes: "Provo en het witte fietsenplan hebben een ongelooflijke culturele en maatschappelijke invloed gehad, maar om die impact te laten voortbestaan, was de praktische en vasthoudende benadering van de Fietsersbond onmisbaar. Met de oprichting van de Amsterdamse afdeling kwam er een huis met adres, waaraan mensen hun grieven konden richten. Straat voor straat werden de knelpunten genoteerd en voorstellen tot herontwerp ingediend. Met het archiveren van de verbeteringen is een schat aan fietsvriendelijke kennis vastgelegd, een theoretisch fundament."

Dat de menselijke maat de overhand nam is ook te danken aan wethouder Jan Schaefer met zijn 'bouwen voor de buurt'. En dat de fiets weer een ambtelijke hoofdrol ging spelen aan wethouder Michael van der Vlis, die de ideeën van de fietsersbond in de eerste nota over fietsbeleid verwerkte. Hierdoor kreeg de bond een stevige ambtelijke stem en werd zo betrokken bij het herontwerpen van het stedelijke stratenpatroon."



Feddes sprak uitvoerig met medeauteur Marjolein de Lange, al jarenlang actief voor onze afdeling en initiatiefnemer van het boek: “mijn ruimtelijke invalshoek en haar specifieke deskundigheid bleken een vruchtbare combinatie. Daarnaast heeft zij veel informatie en beeldmateriaal uit het archief van de afdeling aangeleverd en hoofdstukken van inhoudelijk commentaar voorzien. Met een klankbordgroep namen wij een aantal casussen over het (her)inrichten van een straat door: voor mijzelf tamelijk technisch, maar zeer leerzaam.”

In meerdere essays toonde Feddes zich al voorstander van de fiets als maat voor de inrichting van de stedelijke ruimte. Het schrijven van dit boek heeft niet tot nieuwe inzichten geleid. “Ik ben me nu wel veel meer bewust van het monnikenwerk dat door velen is verricht. Als ik met mijn twaalfjarige zoon door de stad fiets, geniet ik nog meer van zijn opmerkingen over hobbels en ander ongemak. Hoe hij er omheen laveert en opmerkt hoe het beter kan, als een volleerd knelpuntenspecialist.”

Bij monde van onderzoeksvragen werpt Feddes ook een blik op de toekomst. “Hoe worden we een inclusieve fietsstad, waar ook ouderen en kinderen zonder angst kunnen fietsen? Denk hierbij aan de scooters, de beperkte ruimte op de fietspaden. Amsterdam is een behoorlijk fietsvriendelijke stad, maar het kan beter. Ook een vraag: hoe gaan we om met het succes? Je merkt dat de fiets zijn sympathieke underdogpositie verliest. Er wordt over gesproken in termen als probleem en gevaar.”

Fietsstad Amsterdam wordt gepresenteerd op 4 april in het Stadsarchief Amsterdam, wanneer ook de gelijknamige expositie over vijftig jaar Amsterdamse fietsgeschiedenis wordt geopend. Er verschijnt ook een Engelse vertaling. De ‘fietscasus’ Amsterdam kan, Feddes ziet voor Amsterdam zelfs een rol weggelegd als ‘fietslaboratorium’, immers bijdragen aan de aanpak van mondiale stedelijke vraagstukken. Bovendien is een deel van de Amsterdamse fietsers van buitenlandse komaf, zoals de expats.

Het boek is een feest voor fietsliefhebbers. Het is de wordingsgeschiedenis van ‘een lievere stad’ waarin de fiets evolueert van verschoppeling tot hoofdrolspeler. En omdat de spijtoptanten en non-believers er nu ook van overtuigd zijn dat auto en stad niet samengaan, is het boek geschikt voor een bredere doelgroep. En voor degenen die in de veronderstelling zijn dat het fietsparadijs ‘uit de hemel is neergedaald’, is het zelfs een openbaring. Feddes: “Het is er niet als vanzelf gekomen. Er wordt hard gewerkt in het paradijs.”

Marcel van Kempen

Fietsstad Amsterdam. Fred Feddes in samenwerking met Marjolein de Lange.

Uitgeverij Bas Lubberhuizen, 200 pagina’s, € 29,99.

Fred Feddes is schrijver en journalist. Hij oogstte veel lof voor zijn boek *1000 jaar Amsterdam*, dat in 2012 verscheen. In het najaar van 2018 publiceerde hij *De Dam*.

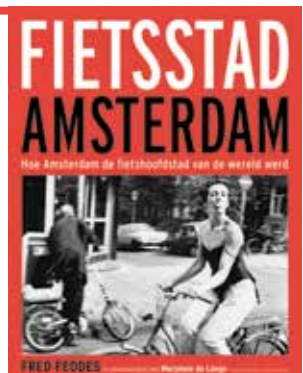
Marjolein de Lange is adviseur en onderzoeker en is gespecialiseerd in fietsverkeer en verkeersveiligheid. Ook is zij verbonden aan de Fietsersbond Amsterdam.

Bij inlevering van deze bon bij de boekhandel krijgt u **€ 5,00 korting** op het boek ***Fietsstad Amsterdam***

ISBN 9789059375420 / verkoopprijs € 29,99

Actieprijs: € 24,99 vanaf 25 maart t/m 25 juni 2019

Actiecode: 904-10670 (1 exemplaar per bon)





Amstel



van Woustraat

Opgeloste knelpunten

Centrum

De Amstel tussen Blauwbrug en Muntplein is vernieuwd. Het is nu een dertig kilometer straat. Auto's mogen er nog rijden in slechts één richting, waardoor er ruimte is ontstaan voor een voetpad langs het water. Maar valt dit deel van de Amstel wel te rangschikken onder de opgeloste knelpunten? Indertijd vormden de talloze voetgangers op het fietspad inderdaad een probleem. Die voetgangers zijn er nog steeds maar het fietspad is weg. Zolang er weinig auto's zijn en ze niet hard rijden, kun je er prettig fietsen. Het is alleen de vraag of langs de Amstel tussen Blauwbrug en Muntplein aan die voorwaarden wordt voldaan.

In de Nieuwezijds Voorburgwal achter het paleis is een knip gemaakt in de autocirculatie. De knip heeft de vorm gekregen van een nieuw fietspad inclusief een voorsorteervak naar de Raadhuisstraat. Het fietspad voorkomt dat auto's nog achter het paleis langs richting Prins Hendrikade kunnen rijden. Voor fietsers is het linksafslaan aanzienlijk eenvoudiger geworden doordat zij geen rekening meer hoeven te houden met rechtdoorgaand autoverkeer.

Zuid

Het Piet Kranenbergpad langs de museumtramlijn onderdoor de A10 is na ruim een jaar weer geopend. Het fietspad is op gelijke hoogte gebracht met de rails en zo'n zeventig centimeter verbreed. De grootste vooruitgang hebben evenwel de voetgangers geboekt. Voor hen is aan

de andere kant van de rails een drieënhalve meter breed tegelpad aangelegd, dat evenwel ten tijde van schrijven nog afgesloten was.

Langs de Beethovenstraat tussen de Stadionweg en Stadionkade zijn aan één kant autoparkeerplaatsen opgeheven, zodat de stoep kon worden vrijgemaakt van geparkeerde fietsen. Voor voetgangers is er nu minder reden om nog op het fietspad te lopen.

In de Van Woustraat tussen Lutmastraat en Ceintuurbaan zijn autoparkeerplaatsen opgeheven en brede fietsstroken aangelegd. De straat is daardoor overzichtelijker geworden en je hoeft bijna nooit meer uit te wijken naar de tramrails. Er rijdt helaas nog wel doorgaand autoverkeer.

In de zogenaamde Vijfhoek, het verlengde van de Minervalaan, is het fietspad veel centraler neergelegd dan eerst het plan was. Dit is mede het resultaat van een gezamenlijke actie van bewoners en Fietsersbond. Het fietspad is uitgevoerd in rood asfalt en sluit zo goed mogelijk aan op de beide noordelijke fietsstallingen van Station Zuid.

Bij het World Trade Center Amsterdam dreigden bouwwerkzaamheden ertoe te leiden dat fietsers langs de Beethovenstraat op een onaangename manier de Strawinskylaan gelijkvloers zouden moeten kruisen. Dankzij de aanleg van een stukje fietspad, voorzien van een ingenieuze overkapping tegen vallend puin, kunnen zij toch de



Zuidas



Strawinskylaan



tunneltjes onder de Strawinskyaan en de Beethovenstraat blijven gebruiken.

Op de Zuidas wordt de komende jaren veel gebouwd, met de nodige omleidingen als gevolg. De gemeentelijke organisatie Zuidas wil graag dat fietsers de omleidingsroutes daadwerkelijk volgen en doet daarom een pilot met roze bebording. Door deze kleur onderscheiden zich de fiets-omleidingen van de gele auto-omleidingen. Getest wordt onder meer of roze voor fietsers duidelijker, zichtbaarder en herkenbaarder is. Met de pilot kijkt Zuidas af van de bestaande landelijke richtlijnen voor omleidingen.

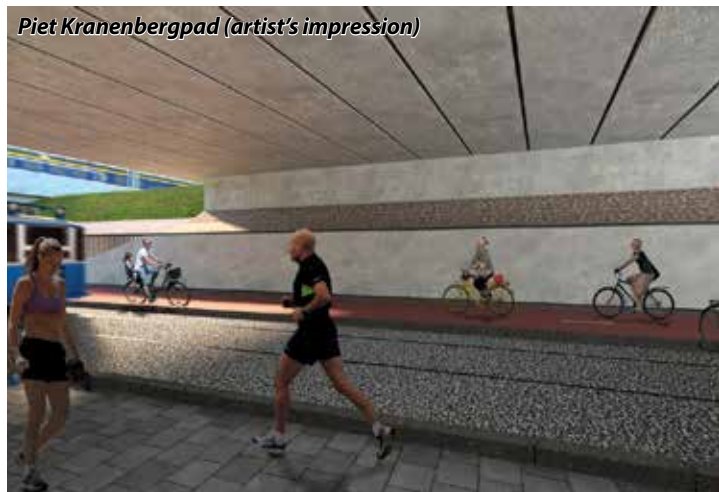
West

Langs de Nassaukade, waar vorig jaar de kade was weggespoeld, is het oude tegelpad vervangen door strak rood asfalt. Ook zijn de opstelruimtes bij het Nassauplein verruimd en beter ingericht, zodat fietsers elkaar voortaan minder in de weg hoeven te zitten.

Op de rotonde Slotermeerlaan en Burgemeester Röellstraat zijn de verkeerslichten weggehaald. Hier geldt nu voorrang voor alle verkeer op de rotonde. Alleen de tram krijgt nog door lichten geregelde doorgang. De bochten voor afslaand autoverkeer zijn ruim bemeten, wat een risico kan zijn voor doorgaande fietsers.

Noord

De nieuwe brug over Zijkanaal I is geopend. De brug maakt deel uit van een autoluwe oost-west verbinding door het westelijk deel van Noord. Voortaan kan je fietsen via het Barkpad, over het Zijkanaal naar de Bongerd, en dan door naar Tuindorp Oostzaan; of andersom natuurlijk.





Nieuwe knelpunten

Centrum

Precies zoals bedoeld op de Rode Loper, zwelt langs het Damrak de stroom van langzaam verkeer. Daardoor begint de Bijenkorf Q-Park onbereikbaar te worden voor automobilisten. Ze komen er niet meer doorheen. Bij het verlaten ontstaat een soortgelijk probleem. De automobilisten kunnen door de stroom langzaam verkeer het Damrak niet meer opdraaien, raken opgefokt, en brengen zo voetgangers en fietsers in gevaar.

Fietsers worden sinds enige tijd geweerd uit de Reguliersdwarsstraat (tussen Koningsplein en Geelvinckssteeg). Er zijn borden geplaatst maar fietsers, die alweer een handige route afgesloten zien worden voor toeristen en terrassen, rijden door. Er zijn dan ook regelmatig incidenten. Niettemin wil de gemeente het fietsverbod formaliseren met een verkeersbesluit, bordjes, palen en hekken. Wij vinden dat je door de Reguliersdwarsstraat moet kunnen blijven fietsen, zeker overdag.

Noord

Voor wie gebruik maakt van het Oostveer was er altijd een groene, korte fietsroute dwars door het W.H. Vliegenbos naar de Nieuwendammerdijk: een functionele en gezonde route, het aangename en het nuttige verenigd! Maar omdat zich op deze route ook wandelaars bevinden die zonder fietsers willen genieten van de heerlijke

natuur, moet je nu omfietsen over bochtige paden of over de rondweg om het park.

Zuid

De toch al verwenste werkzaamheden aan het Haarlemmermeercircuit zijn ook nog eens tijdelijk stilgelegd. Ze gaven te veel druk op de leefbaarheid van de buurt en de bereikbaarheid van de stad. Het circuit oogt tijdens de stillegging nog steeds als een rotonde, maar fietsers is op sommige plaatsen de voorrang reeds ontnomen. Om de verkeersveiligheid te vergroten, zijn enorme stopborden geplaatst. De verwachting is dat de werkzaamheden zullen worden afgerond in november. Fietsers op het voormalige Haarlemmermeercircuit zijn hun voorrang dan definitief kwijt aan de doorstroming van het autoverkeer.

West

Voor de talrijke zebra's op het fietspad langs de Spaarnedammerdijk bij de Houthavens zijn ribbelmarkeringen aangebracht: hinderlijk, ongepast op het plusnet fiets, en met een onduidelijk effect op de snelheid en het gedrag van (brom)fietsers. Voetgangers zijn meer gebaat bij een goed middeneiland op de oversteek.

Tekst: Jan Pieter Nepvue

Foto's: Kees Bijleveld en Louis Nagtegaal



Richting aangeven? Uitstekend idee!

Fietsers die hun hand uitsteken bij het afslaan worden zeldzaam: niet meer dan 5 tot 10 procent van de fietsers geeft aan dat ze van richting gaan veranderen. Dat heeft de Universiteit van Groningen onderzocht, een tijd geleden alweer, dus het zal nu nog wel minder zijn. Die 5 tot 10 procent kwamen van observaties. Wanneer ze mensen ernaar vroégen, bleek het percentage wonderlijk genoeg opeens véél hoger.

In Amsterdam raggen alle fietsers gewoon kriskras door elkaar heen, en komt hand uitsteken echt nog maar zeer zelden voor. Hoe vaak sta je als fietser niet nodeloos te wachten op een andere fietser of scooter die eraan komt scheuren en voorrang heeft, maar op het laatste moment gewoon zonder richting aan te geven doodgemoedereerd toch maar afslaat, zodat je voor niks hebt staan staan? Sociaal, horkerig en uitermate onbeleefd, vind ik dat.

In de woeste wereld blijkt het vaak nog niet zo makkelijk. Soms zie je aarzelende fietsers voor je, die zó angstig om zich heen kijken dat ze duidelijk iets van plan zijn. Maar wat? Keren op de weg? Stoppen voor een fotootje of slokje

water? Of toch maar gewoon afslaan? Wel link, met al die fietsers voor en achter je, met geen idee wat je gaat doen. Hoe maak je ze dat duidelijk? Daar móét toch een manier voor zijn, zie je ze denken, en dan, komt er een voorzichtig fladderend vlerkje uit de jas, maakt zich los van het stuur, wijst wat halfslachtig een onduidelijke kant op, maar jawel en halleluja: het lijkt wel op een hand die uitgestoken wordt!

Het is zo simpel, al klinkt het nog zo belerend: geef gewoon ALTIJD richting aan, op de automatische piloot. Dus ook als je eigen hachje geen gevaar loopt, ook als je geen kinderen bij je hebt om 'het goede voorbeeld' te geven, ook als het geen 'toegevoegde waarde' heeft voor andere weggebruikers. Richting aangeven is nog steeds verplicht in Nederland, er staat een boete van 20 euro op het nalaten ervan. Maar bovenal: het is sociaal, correct en wel zo veilig. Ook de software van de zelfrijdende auto van Google kan inmiddels fietsers herkennen die hun hand uitsteken. Maar dan moeten ze dat wel doen!

Ron Hooijenga

Hinderlijke fietsstraten

Een fietsstraat kan voor fietsers een verbetering zijn, met een goed wegdek, voorrangskruisingen, korte wachttijden bij verkeerslichten, een route zonder vrachtverkeer en bussen en weinig hinder door kort parkeren. De autosnelheid op de fietsstraat moet passen bij de fietsnelheid, zodat kwetsbare fietsers zich niet door auto's aan de kant gedrukt voelen en snelle fietsers auto's gemakkelijk voorbij fietsen. In Amsterdam zijn fietsstraten in de mode, maar vaak zonder bijbehorende fietsvriendelijke inrichting. De aanpak beperkt zich tot het opheffen van fietspad of fietsstrook en soms een rijwegversmalling.

De Binnenring is zo'n voorbeeld met verdwenen fietsstroken en soms wegversmalling. Een belangrijke fietsverbetering, roept de gemeente, immers fietsers mogen daar de hele weg gebruiken. Edoch lang niet elke fietser durft midden op de weg te fietsen.

Is de verdwenen fietsstrook een verbetering? Op kruisingen met verkeerslichten zorgt de fietsstrook er juist voor dat wachtende auto's zich links opstellen, zodat fietsers gemakkelijk de vóór de auto gelegen fietsopstelstrook (OFOS) kunnen bereiken. Op de Binnenring verdween samen met de fietsstrook ook de fietsopstelstrook als niet passend in het gemeentelijk fietsstraat beeld.

Gevolg is dat fietsers bij de verkeerslichten nu niet meer vóór maar achter, of soms naast de auto's, moeten wacht-

ten. Zeker in de spits een verslechtering. En soms komt niet elke fietser tijdig door groen.

Op papier een fietsverbetering, blijkt op straat een verslechtering. De fietsstraat verbetert de fietsdoorstroming roept de gemeente, vergetend dat de fietsopstelstrook om belangrijke redenen en niet voor niets bedacht is!

Het resultaat zie je bijvoorbeeld op de Binnenring bij de Vijzelgracht. Met de drukke metrohalte bij het Weteringscircuit en bijbehorende voetgangersstroom ontbreekt ruimte voor een bredere rijbaan. Daardoor kunnen fietsers niet langs de wachtende auto's.

Op de kruising Binnenring-Frederiksplein is genoeg ruimte, echter daar is juist de rijbaan versmald, een verslechtering. Brede wachtende auto's zijn moeilijk passeerbaar en met een krappe fietsgroenfase lokt dit rood licht negatie uit.

In de oude situatie kregen fietsers en trams op de Binnenring bij het Frederiksplein tegelijk groen. De nieuwe lichten geven fiets en tram afzonderlijk groen met langere wachttijden voor beiden! De Binnenring aanpassing was juist bedoeld om de vele trams op deze route te versnellen. Maar deze verkeerslichten afstelling zorgt eerder voor meer, gemakkelijk te vermijden vertraging!

Roland Haffmans

Floor fietst



Twee keer te laat

Een reservefiets. Het idee kwam in me op omdat ik samen met vrienden van buiten de stad een fiets-tocht wilde maken.

Ik schafte een fiets aan zonder handremmen, want die is goedkoper en minder kwetsbaar.

Af en toe reed ik er eens op, maar telkens als ik wilde remmen maakte ik onwillekeurig een knijpbeweging met mijn handen waardoor het enkele seconden duurde voordat mijn benen wisten wat ze moesten doen. Soms was ik dan bijna te laat met remmen. En had ik het idee dat ik van een behendige stadsfietser was veranderd in een onhandige toerist. Een gevaar op de weg.

Ik parkeerde mijn fiets in een rek vlakbij mijn woning en zette hem vast met een goed kettingslot.

Toch bleef ik een vaag gevoel van dreiging houden. De handhaving knipt regelmatig fietsen weg die te lang ongebruikt op één plek staan, om ze vervolgens mee te voeren naar het fietsdepot ergens buiten de stad.

In het voorbijgaan keek ik daarom altijd of hij er nog stond, en of er een rood waarschuwingslabel op het stuur geplakt zat.

Zo ook op een dag toen ik thuis kwam. Het rek staarde me gapend leeg aan, want het was niet alleen mijn fiets die ontvreemd was.

De gemeente, ik wist het zeker. Had mijn fiets toch langer dan zes weken op één plek gestaan? In eerste instantie voelde ik een vreemd soort opluchting. Nu zit ik niet meer met die extra zorg in mijn maag. En bij iedereen wordt toch wel eens een fiets gestolen, als ze maar van mijn eigen stadsfiets afblijven...

Maar toen ik 's ochtends wakker werd becroop mij toch een gevoel van onbehagen.

Het kon dan wel een fiets zijn waar ik niet zoveel om gaf, het idee om gepiepeld te zijn zat me gewoon niet lekker. En waarom had ik die waarschuwingssticker niet gezien?

Hoe wisten ze dat mijn fiets zo weinig gebruikt werd? Hij zag er toch prima uit, de banden waren op spanning. Ineens vond ik het heel onrechtvaardig.

Begrijp me goed, ik vind het ook niet juist als iedereen een arsenaal aan fietsen buiten laat staan. Zeker als ze niet gebruikt worden.

Ik vond ook dat mijn fiets vaker gebruikt moest worden.

Een paar weken later haalde ik mijn fiets op bij het depot.

Een vriendelijke jongeman hielp mij de fiets terug te vinden. Op de foto die ik meegeleverd kreeg was het waarschuwingslabel op het stuur te zien. Toch heb ik bezwaar ingediend. Ik bleef vermoeden dat er iets niet klopte. Zou de handhavingdienst misschien het label vlak voor het weghalen erop geplakt hebben? En vervolgens hup een foto hebben genomen, doorzagen dat slot, in de laadruimte en weg ermee? Mijn bezwaar is afgewezen. Ik had de termijn, waarbinnen bezwaar kon worden ingediend, net overschreden.

De fiets heb ik maar veilig in de schuur gezet.

Floor Fagel

West Fietst Best!

In stadsdeel West willen enkele leden van de bond in overleg gaan treden met de gemeente en andere bewoners voor (nog) beter fietsen in West. Er spelen onder meer plannen voor de Kinkerstraat, de De

Clerqstraat, de Jan Evertsenstraat en het Rembrandtpark. Fietsparke- ren en niet te vergeten de grootse plannen voor Haven-Stad zijn ook grote uitdagingen. 'West Fietst Best' gaat zich ervoor inzetten dat die

plannen zorgen voor (nog) beter fietsen in dit stadsdeel. Heb je zin en energie om mee te denken en doen?:

west@fietsersbond.amsterdam

Brandbrieven uit Noord

Geachte mevrouw Dijkma,

Wij verzoeken u te voorkomen dat het Plusnet fietspad Nieuwe Purmerweg ter hoogte van Elzenhagen Zuid wordt opgeheven. Recent is ons gebleken dat het voornemen bestaat om, als onderdeel van het nieuwbouwplan Elzenhagen Zuid, het fietspad van de naastliggende Nieuwe Purmerweg op te heffen.

Omwonenden en Fietsersbond hebben in september en oktober jl. tegen deze gang van zaken geprotesteerd bij de projectmanager. Deze reageerde dat er nog gelegenheid zal komen om over het plan te praten. Inmiddels is echter duidelijk dat daarmee bedoeld wordt dat er alleen gesproken kan worden over de situatie ná de verwijdering van het fietspad. De projectgroep gaat door op het ingeslagen pad en beroept zich daarbij op het door de gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwkundig Plan.

In het plan is dit voornemen echter niet zichtbaar en ook in het recent gepubliceerde ontwerp bestemmingsplan Elzenhagen Zuid staat het niet. Het fietspad is namelijk buiten het bestemmingsplan gehouden. Dit is op zich al een bedenkelijke werkwijze, want het maakt een belangenafweging onmogelijk, maar: de Fietsersbond wil u laten weten dat deze plannen in strijd zijn met het gemeentelijke fietsbeleid.

Dit fietspad is namelijk onderdeel van het gemeentelijke Plusnet Fiets en daarmee een belangrijke schakel in het fietsnetwerk van Amsterdam. Het gemeentelijk fietsbeleid is er juist op gericht om ontbrekende schakels in het Plusnet Fiets aan te vullen; niet om nieuwe ontbrekende

schakels te creëren. Opheffing van het fietspad is onnodig voor de realisatie van Elzenhagen Zuid. Op de plek van het fietspad komt een groenstrook. Die kan ook anders worden vormgegeven.

In het Meerjarenplan Fiets staat (blz 70) dat de stadsdelen op diverse manieren een belangrijke rol spelen bij de uitvoering van het Meerjarenplan Fiets. Het stadsdeelbestuur van Noord heeft zich echter achter opheffing van dit vrij liggende, geasfalteerde, aangename en royale fietspad geschaard. Daarom dat wij nu een beroep doen op u. Wilt u voorkomen dat dit Plusnet fietspad wordt opgeheven?

*Namens de wijkcontactpersonen Fietsersbond Amsterdam
Noord Oost en Oud Noord
Nico Bot*

Geacht College,

Een van uw ambtenaren heeft bewoners van de Nintemanbuurt en de kop van de Buiksloterdijk uitgenodigd om te komen praten over verandering van de Nieuwe Purmerweg, omdat het fietspad verdwijnt vanwege de aanleg van het Dijkpark. Wij willen niet dat dit fietspad verdwijnt. Wij gaan dus niet meepraten over hoe dat gebeurt. Het wordt hoe dan ook slecht. De ambtenaar lijkt te denken dat u en de gemeenteraad hebben besloten dit stuk van het Plusnet Fiets op te heffen, maar wij weten niets van zo'n dramatische omwenteling van het Amsterdamse fietsbeleid. Wij willen graag van u de bevestiging dat het fietspad langs de Nieuwe Purmerweg behouden blijft.

De Damesbende van Buikslot



Foto: Kees Bijleveld

Hoe betrouwbaar is de gemeente?

In december verscheen een gemeentelijk persbericht met de melding dat nu 80.000 reizigers dagelijks het IJ oversteken en dat dit aantal met 10% per jaar groeit. Vreemd, het gemeentelijk plan "Sprong over het IJ" verwachtte pas voor 2030 80.000 reizigers en het raadsplan januari 2019 voor de verplaatsing van het IJpleinveer meldt over het jaar 2017 46.000 reizigers!

Van een overheid verwacht je dat deze de burger juist informeert, dat telt niet in Amsterdam? Het project "Sprong over het IJ" loopt nu 4 jaar en het enige zichtbare resultaat zijn de nieuwe grotere ponten, varend in deze duurzame gemeente op diesel! Nieuwe, zichtbare "Sprong over het IJ" fietsverbeteringen duren nog tenmin-

ste 4 jaar. Van het eerste project "optimalisatie veren" bleef de kortere IJpleinveer vaarroute als enige over. Ook de nieuwe fietsbrug over het Noord-Hollandskanaal is vertraagd, eerst gepland bij de sluis, nu een stuk naar het noorden verschoven. De nieuwe fietsbrug sluit slechter aan op de Van der Pekbuurt en andere oostelijke delen van noord.

Voor de nieuwe Javabrug kregen de burgers vorig jaar 6 varianten voorgelegd, edoch de waterlobby van oa. Rijkswaterstaat zorgde ervoor dat nog een 7e variant werd voorgelegd. Voor fietsers een gevaarlijke en oncomfortabele variant, want er zitten in de helling 2 scherpe bochten. De nieuwe inspraak?

Roland Haffmans



Gespot: Sharon Dijksma op de fiets!



Plezierrit

Door de dichte ramen van mijn appartement kan ik de vroege ochtendwind horen janken. Ik kijk naar buiten en zie geen regen. Beneden zie ik een onafzienbare stroom fietsers op weg naar de binnenstad. Ik voel me als een kind dat met z'n gezicht tegen het raam gedrukt andere kinderen buiten ziet voetballen en niets liever wil dan meedoen.

Hoewel ik op dit moment nergens hoeft te zijn, trek ik haastig m'n jas en schoenen aan en ren naar beneden. Ik haal m'n fiets van het slot, stel me op langs de stoepwand en wacht tot zich een opening voordoet in de vrijwel onafgebroken rij voorbij peddelende fietsers. Er zitten veel kinderen bij: achterop de fiets, in bakfietsen maar ook kinderen op hun eigen fiets. Dit is de schoolspits op volle sterkte. Ik ben jaloers op de passerende ouders. Mijn zoon is al een paar minuten eerder vertrokken naar zijn middelbare school en wil al heel wat jaren niet meer dat ik met hem meefiets.

Als een kind op een schoolplein dat met z'n ogen het ronddraaiende springtouw volgt om het juiste moment te vinden om in te kunnen springen, let ik scherp op de naderende fietsers op zoek naar het gat waardoor ik kan invoegen. Een voorbij fietsende vrouw glimlacht naar me en ik stel me voor dat ze dat doet omdat ze met me meeleeft. Maar misschien is die glimlach er omdat ze, zoals ik, eigenlijk niets heeft om naartoe te gaan, maar enkel blij is met het genot van fietsen in de spits.

Ik vind mijn opening en word onmiddellijk opgenomen in de golf fietsers waar ik nu onderdeel van ben. Een scooterrijder een paar meter voor me probeert zich met veel getoeter door de voor hem rijdende fietsersklont heen te bluffen. Ik glimlach als me te binnen schiet dat ik 8 april op mijn kalender heb omcirkeld: eindelijk de lang verwachte dag dat wij, Amsterdamse fietsers, bevrijd zullen zijn van de snorscooter-terroristen.

Ik laat me als een mak lam meevoeren door de fietshorde. Ik hoeft nergens te zijn, word ook

nergens verwacht. Er zijn Amsterdamse fietsers die voor hun plezier op een warme zondagmiddag langs de Amstel naar Ouderkerk fietsen of door de laantjes van Waterland. Ik? Ik kick nog steeds op meefietsen in het fietspeloton in het spitsuur wanneer ik nergens heen hoeft.

Op de kruising Marnixstraat-Elandsgracht ga ik aan de kant en stap af en kijk naar het gekrioel. Het is nu half negen geweest en de kinderen zijn verdwenen in de scholen. De fietsers nu lijken vooral lieden te zijn die zich haasten naar hun 9 tot 5 banen.

Ik ben 52 en heb nog nooit van mijn leven op een kantoor gewerkt. En ik heb dan ook nooit dagelijks voor m'n werk in de spits hoeven fietsen. En dus ben ik geboeid door die mensen in hun staat van haast, al ben ik een beetje beducht dat een van hen me zal betrappen op mijn ontspannen blik.

Ik rijd verder en bij het Weesperplein kijk ik naar een Biro-bestuurder die als een dronken stuntriejder over het fietspad zoeft, waarschijnlijk tweemaal zo snel als de snelste fietser. Het is de achtste Biro van deze morgen. Gek genoeg moet ik de eerste Canta nog tegenkomen.

Om 9 uur verwacht ik dat de drukte zal afnemen en ben dan ook verrast als ik bij het Frederiksplein nog grote stoeten fietsers voorbij zie komen. Hun tempo lijkt hoger te liggen. Zijn dit degenen die te laat zijn voor hun 9 tot 5 baan?

Maar om 10 over 9 wordt de stroom flink dunner. De voorstelling loopt op z'n eind, voor mij een teken om naar huis te gaan. Op een brug in de Jordaan steek ik m'n linker arm uit om af te slaan. Plotseling schiet er van achter me een Biro tevoorschijn die bij het passeren bijna mijn hand raakt.

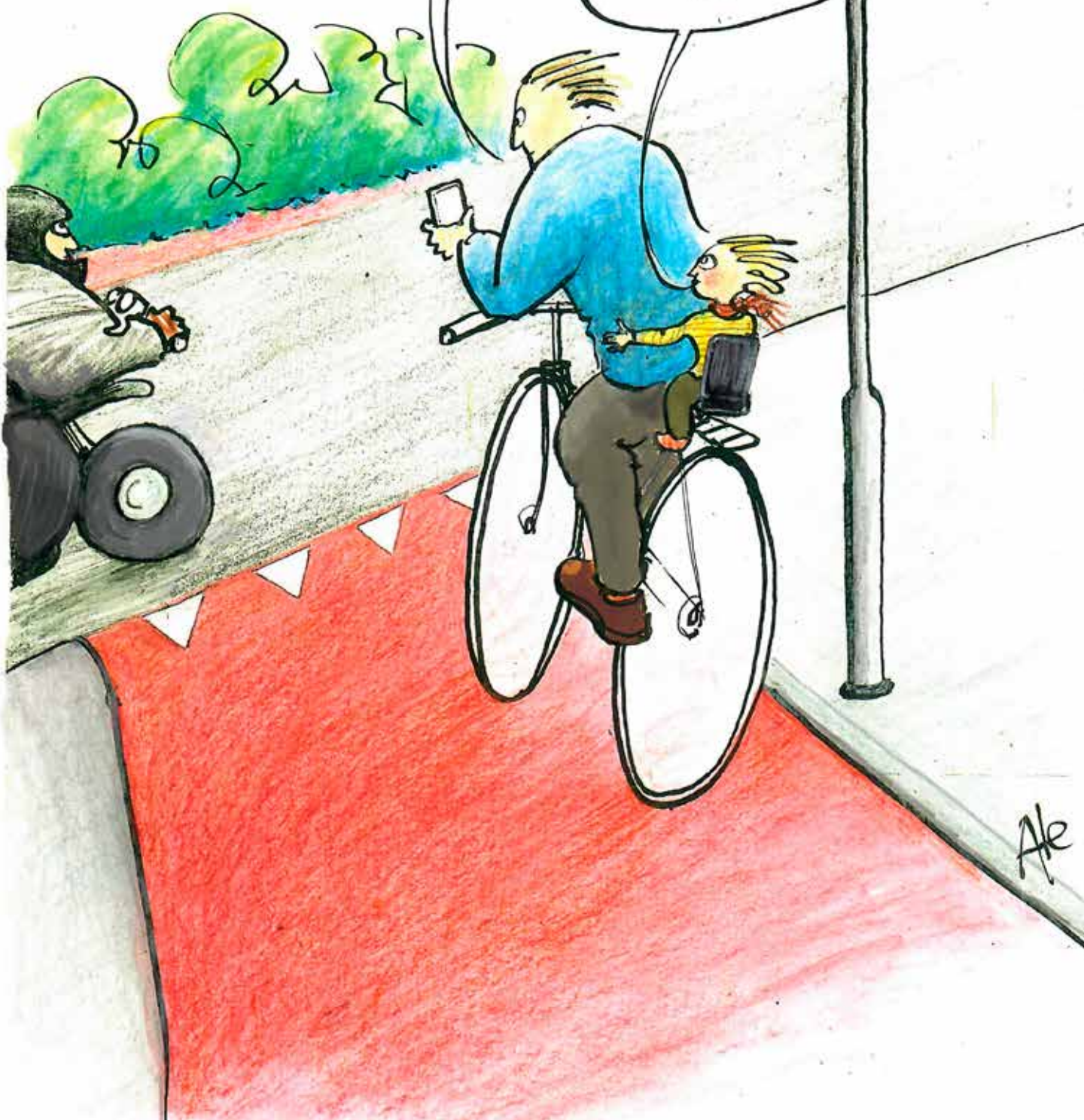
Op 8 april, na jaren strijd door de Fietsersbond, zullen de Amsterdamse fietspaden eindelijk legaal verlost zijn van de snorscooters. Welke dag kan ik op mijn kalender omcirkelen waarop we legaal verlost worden van de Biro's?

Pete Jordan

kanniet.
doe jý maar -
rechtsaf!

is xó, ?
he.

pappa hand uitsteken!



Ae