

# OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



nummer 108 november 2019

## Foto voorpagina

'Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad. Die ambities hebben we met de Agenda Amsterdam Autoluw die voor u ligt. We willen ruimte maken voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen en stellen ons ten doel de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen en groener te maken. De nadruk ligt daarbij op auto's vanwege hun grote ruimtelijke impact.'

In haar volgende inleidende zin benadrukt Sharon Dijkma weliswaar niet tégen auto's te zijn, het is klip en klaar: de gemeente zet zwaar in op groene mobiliteit. En dat voelt goed, ontzettend goed. De strijd valt in 'ons' voordeel uit, maar let op: stedelijke leefbaarheid kent grenzen. Ruimteverspilling ligt op de loer.

Neem nu Station Sloterdijk, waar het naar mijn ervaring nog net aan past. Hoewel, dit gaatje liet zich niet vullen! De constructie van de krat bleek een blokkade voor mijn voorwiel. En dan rijst de vraag: mogen we van fietsers mét kratjes verlangen zich zonder naar de stalling te begeven? Kortom, mogen we de hand ook in eigen boezem steken?

Ik denk het wel. Met een miniem aantal auto's dreigen (sic) wij daadwerkelijk de dominante mobiliteitspartij te worden. En wij zijn al met zo velen. Mooi natuurlijk, er is geen betere! Maar we moeten die weelde wél kunnen dragen. En dus niet van 'alles mot kunnen en schijt aan de rest'. Wij doen het met elkaar, voor de stad.

**Marcel van Kempen, hoofdredacteur**

### Ben je actief op de sociale media?

Volg ons dan op Facebook en Twitter! En belangrijk: vind ons leuk en deel onze berichten, zo help je mee Fietzersbond Amsterdam te promoten. Bedankt!



facebook.com/  
amsterdamfietzersbond



twitter.com/  
adamfietst

### Verhuisd?

ledenadministratie@fietzersbond.nl

### Privacywetgeving

Wilt u weten hoe betrouwbaar wij met uw adresgegevens omgaan?  
fietzersbond.nl/privacy

### Klachteninformatie

- Amsterdam: 14020, 241111
- Fout geparkeerde auto's: 5530333
- Storing straatverlichting: 5972626
- Fiets-bewegwijzering:  
bewegwijzeringdienst.nl  
ovv lokatie en nummer wegwijzer cc  
aan amsterdam@fietzersbond.nl
- Wegdek op trambanen:  
infraservice@gvb.nl  
cc aan amsterdam@fietzersbond.nl
- Storing verkeerslichten:  
licht@fietzersbondamsterdam.nl ovv  
kruispunt en rijrichting

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond, verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 5000 en wordt gratis bezorgd bij alle Amsterdamse leden, geïnteresseerde aktiegroepen 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 2020.  
Bijdragen zijn welkom tot 1 februari op  
oekredactie@fietzersbondamsterdam.nl

### Fietzersbond afdeling Amsterdam

WG-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794  
amsterdam@fietzersbond.nl  
fietzersbond.amsterdam.nl  
Facebook: amsterdamfietzersbond  
Twitter: @adamfietst

Het kantoor is doorgaans geopend op maandagen van 13 tot 16u en op woensdagen van 10 tot 13u  
Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, bel dan even.

### Onderafdelingen

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

**Tekening:** Aleida Leeuwenberg

**Vormgeving:** Sandra du Maine

**Druk:** Rodi Rotatiedruk

### Lid worden

De Fietzersbond 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.fietzersbond.nl



# Manifest Amsterdam Autoluw

Het College van B&W van Amsterdam wil een autoluwe stad. Wij zijn blij met dit initiatief. Een autoluwe stad is immers een voorwaarde om de voorstellen uit onze *Fietsvisie Amsterdam 2025* te realiseren.

Op uitnodiging van Rover (Reizigers Openbaar Vervoer) hebben de Fietsersbond, voetgangersverenigingen en Vrienden Van de Amsterdamse Binnenstad een gezamenlijk manifest Amsterdam Autoluw opgesteld. Deze organisaties streven allemaal voluit naar autoluw. We hebben een aantal hoofdlijnen ontwikkeld, waaraan we de plannen van de gemeente kunnen toetsen. Om zo te kunnen beoordelen of de Agenda Autoluw van de gemeente écht doorpakt, of blijft steken in marginale maatregelen.

De kern van ons Manifest is een fundamentele herverdeling van de openbare ruimte. Nu nemen rijdende en geparkeerde auto's meer dan de helft in van alle straten en pleinen. Dat aandeel moet fors omlaag. De vrijkomende ruimte wordt naar evenredigheid verdeeld over voetganger, fiets en OV. Door gezamenlijk op te trekken willen we voorkomen dat we politiek tegen elkaar worden uitgespeeld.

Twee voorbeelden van herverdeelde ruimte: indien er in drukke straten éénrichtingsverkeer komt en autoparkeren verdwijnt, betekent dat 6 tot 8 meter extra breedte. Daardoor wordt het in veel gevallen mogelijk om fiets-

en voetpaden te verbreden tot 3 meter elk, naast een vrijliggende trambaan. Helaas zijn sommige straten dan nog te smal, met name in de binnenstad. Dan moeten voetgangers, fietsers en OV (auto's op een trambaan) evenredig inschikken. In onze Fietsvisie 2025 bepleiten we 10.000 minder autoparkeerplaatsen, ten gunste van fietsparkeren, wandelen en spelen. Het College van B&W heeft dit overgenomen.

Met Amsterdam Autoluw kan je eerst per buurt afspreken welke ruimte er nodig is voor lopen, fietsen, fietsparkeren en spelen, en daarna kijken welke ruimte er nog voor auto's overblijft. In de Frans Halsbuurt, waar bewonersparkeren verdwenen is naar de nabijgelegen parkeergarage, wordt op deze wijze een heel nieuwe straatinrichting ontwikkeld. De komende maanden brengen we het Manifest in de publiciteit. In de komende discussies zullen wij het Manifest en onze Fietsvisie 2025 gebruiken om échte verbeteringen voor de Amsterdamse fietser te realiseren.

Het Manifest *De stad van de toekomst is autoluw* staat op onze website.

*Frans van der Woerd*



Een zeldzaam beeld: geen auto's op de Plesmanlaan (Foto: MvK)

# Wanneer begint het feest?

**Wethouder Sharon Dijksma maakte begin oktober haar langverwachte visie op het verkeer van Amsterdam bekend in de Agenda Amsterdam Autoluw. Maar hoe autoluw is autoluw, en wanneer?**

'Autoluwe-worsten', schrijven centrumbewoners '1011' op hun website als reactie op de nieuwe Agenda Autoluw van wethouder Sharon Dijksma. Zij stelt als pilot een knip voor op de drukke Weesperstraat. Maar, stellen de bewoners, wanneer gaat dat eindelijk gebeuren? Want het plan voor die knip is de motie-Vroege uit 2018, van vóór de verkiezing. Ook moet er nog een kentekenonderzoek aanbesteed worden, wat Dijksma al toezegde in december 2018. Van aanpak van luchtvervuiling blijkt uit de nota bovendien niets, concludeert de Nieuwmarktbuurt. Ze zijn uit moedeloosheid geld aan het inzamelen voor een rechtszaak over de te vuile lucht in hun buurt.

Die bewonerskritiek klinkt niet mals. Maar wat betekent de voorgestelde Agenda Autoluw voor fietsers? Juichen of huilen? We bekijken de Agenda vooral op maatregelen voor nu (tot 2023 volgens de gemeente) en straks (2025). Het is positief dat die data enige controle geven op een serieuze uitvoering. Later (2040), als alles volgens Dijksma 'optimaal' is, blijft buiten beschouwing.

De cijfers waarop de Agenda zich baseert zijn duidelijk. Slechts 24% van de Amsterdammers heeft een auto. Die auto staat evenwel meestal stil en neemt veel plek in. Steeds meer inwoners lopen of fietsen (59%). Meer ruimte voor voetgangers en fietsers stelt de Agenda juichend. Die kreet valt ook te lezen in elk herinrichtingsprofiel: brede trottoirs, fietspaden en fietsstraten zijn het motto.

Eerst het goede nieuws: er komen OV-deelfietsen bij metrostations, omdat deze deelfiets enorm populair is. Het zal forenzen helpen, die plekken als Westpoort of Amstel III aandoen. In een gemeentelijke enquête geeft 70 procent aan dat zij meer **fietsstraten** wil. De oplossing daarvoor ziet de wethouder in afname van het aantal auto's zodat wegen van 50 naar 30 km per uur afgewaardeerd worden. Dat moet een kwaliteitsprong voor fietsers betekenen, analoog aan de 'Auto te Gast'-Sarphatistraat. Echter, volgens de gemeente mogen fietsstraten met eenrichtingsverkeer auto 3.50 tot 4.00 meter breed zijn, zelfs met tweerichtingsverkeer fiets. Dat is volstrekt onvoldoende.

Ook wordt het bekende plan voor een tweede fietsring (van Amstel via Ceintuurbaan naar Frederik Hendrik-

plantsoen) genoemd. Die wordt pas werkelijkheid als de hoeveelheid autoverkeer er afneemt. Maar hoe krijg je dat voor elkaar? Een streefdatum wordt niet genoemd.

Maatregel 12 spreekt over **stadsstraten**, waar fietsers en wandelaars veel te winnen hebben. Dit zijn de middelgrote drukke straten, waar voor een leuk bankje of wat groen amper plek is. Om efficiënter met ruimte om te gaan wil de gemeente vaker auto's en fietsers gaan mengen onder een 30 km regime. De autosnelheid kan pas omlaag als er minder auto's rijden. Dat kan via zogeheven circulatiemaatregelen: eenrichtingsverkeer, afsluiten van zijstraten of een knip. De kop van de Van Woustraat is zo'n voorbeeld waar chaos nu gaat verdwijnen door een knip in te lassen. Ook wordt de situatie voor fietsers beter door auto-eenrichtingsverkeer op de Oostertoe-gang (naast CS).

De Agenda wil nu wat verbeteren in 9 stadsstraten met minder dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal, zoals JP Heijestraat, Oostelijke Handelskade, Postjesweg EN AJ Ernststraat. Ook zijn er dertien clusters gekozen waar meer dan 5000 auto's passeren. Die stadsstraten zullen worden onderzocht, ook om auto-sluipverkeer in buurs-traten te verzachten als er een beperking komt. Hierbij gaat het om Middenweg, Jan Evertsen/De Clerq/Kinkerstraat, Weesper/Valkenburgerstraat, en Zeilstraat.

Het is veelbelovend dat zoveel straten tegelijk onder de loep worden genomen. De gemeente maakt een afweging tussen fiets, auto en OV, maar kiest er niet voor om auto en OV te mengen. Zij mengt de auto met de zwakkere fiets. De fietser is hiervan de dupe, omdat veelal het fietspad zal verdwijnen. En vooral bij de clusters is het onduidelijk op welke termijn effect te verwachten valt. De kreet 'Op weg naar parkeervrije stadsstraten' is vaag. Net zo vaag als de datum waarop we van die tienduizend autoparkeerplaatsen af zijn, zoals in 2018 al toegezegd is.

Samenvattend: het gaat de goede kant op. Maar of alle Oek-lezers het nog gaan meemaken, is de vraag. Bovendien zou ruimer onderzocht kunnen worden waar 30 km en parkeervrij op korte termijn (nu) mogelijk is. Het blijft allemaal kaasschaaf-werk. Wie een revolutionaire visie met groene allure verwacht, komt bedrogen uit. En er mag best wat meer tempo in. Laten we praten over een-



richtingsverkeer op de radialen: zoals via de Overtoom de stad in, en op De Clerqstraat de stad uit. Zeeburgerdijk erin, Middenweg eruit. Dat levert ruimte op! De herprofileringen die momenteel in de planning zitten, zijn allemaal even behoudend. Er gaan wat parkeerplekken af, maar het spectaculair groeiend aantal fietsers moet het blijven doen met die beroerde 2 meter of een gevaarlijke fietsstrook. Inclusief (illegale) scooters, bakfietsen, biro's en e-bezorgfietsen.

Waarom analyseert de gemeente niet waar de grootste fietsstromen zijn en waar knelpunten op die routes zitten? Dan kan zij daarna autoluwe maatregelen gebruiken als instrument om die op te lossen. Wanneer gaan we splitsen op snelheid, met maximaal 20 km op het fietspad en de rest naar de 30 of 50 km rijbaan? En waarom blijven zoveel stadsstraten buiten schot? Neem de Marnixstraat of de Rozengracht, waar bewoners al jaren snakken naar een autotandje minder.

### **Rozengracht: spectaculaire groei aantal fietsers**

De Rozengracht is een belangrijke route tussen Amsterdam West en het Centrum voor duizenden fietsers per dag. Een steekproef op 8 oktober van acht tot negen uur in de ochtendspits wees uit dat het aantal fietsers is gegroeid naar 1848, van 1124 op 18 februari 2016. Dat is 64% erbij! Toch blijft dit één van de laatste grote straten in het centrum zonder vrijliggend fietspad. Het resultaat is dat op deze snelweg met regelmaat een ernstig

ongeluk gebeurt.

Afgelopen jaar viel zelfs twee keer een dode, onder wie een oudere buurtbewoner die wilde oversteken, iets waarvoor taxichauffeurs weinig respect hebben. Zij rijden vaak te hard op de Rozengracht en zijn in Amsterdam betrokken bij veertien procent van de ernstige ongevallen, waarvan vaak een fietser of voetganger het slachtoffer is.

Bewoners vechten al jaren voor meer veiligheid, 30 km per uur maximaal, cameracontrole, verkeersdrempels en een fietsstraat. De laatste maanden verzetten zij zich bovendien tegen bomenkap die gepaard gaat met de beoogde herprofilering. Het is onbegrijpelijk dat fietsers er in dat nieuwe plan keihard op achteruit gaan. De naar schatting tienduizend fietsers per etmaal moeten zich volgens het plan tussen een verhoogde trambaan links en een laad- en losstrook rechts mengen met ongeveer 12.000 auto's per dag.

De Fietsersbond adviseerde dan ook negatief over deze herinrichting. Eerst maar eens 30 km invoeren, met hulp van drempels, schrijft de bond, en dan weer verder zien. Of, hopen wij: snel éénrichtingsverkeer invoeren voor auto's. En dan ruim baan voor fietsers!

Steun Rozengrachtbewoners in hun strijd voor meer veiligheid op [rozengracht30nu.nl](http://rozengracht30nu.nl)

*Freek Bakker*



*Fietsers in de knel op de Rozengracht. (Foto: Louis Nagtegaal)*

# KORT

## Geen autovrije Zondag Wibaut-as

Het leek allemaal in kannen en kruiken. De autoroute tussen Amstelstation en IJtunnel zou op 29 september transformeren in een speel- en feeststraat. In augustus hoorden we helaas dat het evenement is afgeblazen. Na de lancering van het idee door de Fietsersbond, kwam er geleidelijk veel steun, ook van politici van diverse partijen en de wethouder. Dit veranderde na raadpleging door de gemeente eind juli van de hulpdiensten: politie, brandweer en ambulances.

De hele beoogde route tussen Prins Bernhardplein en IJtunnel blijkt aangewezen te zijn als calamiteitenroute voor nood- en hulpdiensten en dient altijd beschikbaar te zijn. In het verleden zijn hier afspraken over gemaakt. De diensten hebben om die reden negatief geadviseerd en daarmee is het evenement in deze vorm en op deze plek van de baan.

Het nieuwe jaar brengt nieuwe kansen. De gemeente heeft het experiment niet helemaal afgewezen en voorstellen gedaan voor alternatieve locaties.

Wordt - hopelijk - vervolgd.

## Gezocht: reserve OEK-bezorgers

OEK-bezorgers fietsen door weer en wind om ons blad bij de leden thuis te brengen en kunnen dus tegen een stootje. Toch komt het wel eens voor dat we een afmelding krijgen, ook vanwege bijvoorbeeld een vakantie. In dat geval is het handig als we een beroep kunnen doen op een invaller. Voelt u ervoor deel uit te maken van de reserve-pool, geeft u zich dan op via [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)

## Meepraten over autoluw? Komt naar onze ledenvergadering!

De Amsterdamse Algemene ledenvergadering (AALV) wordt gehouden op dinsdag 7 januari 2020, aanvang 20u op ons kantoor. Wilt u op de hoogte gehouden worden van een eventuele wijziging van de datum of wilt u de stukken voor de vergadering per mail ontvangen, dan kunt u dit aangeven via [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)

## Uw hulp bij handhaving SNOR

De gemeente heeft de intentie uitgesproken om ook camerahandhaving in te zetten. Dat werkt bij uitstek op locaties die de kenmerken van een tunnel hebben. Snorfietzers kunnen daar niet even makkelijk uitwijken om buiten het blikveld van de camera te komen. Op dergelijke locaties kan een mobiele camera opgesteld worden. Kent u een plek die aan dergelijke kenmerken voldoet? Mail het ons zodat we een lijst met suggesties aan de gemeente kunnen overhandigen. Ook plekken waar u vaak snorfietzers in overtreding ziet vermelden wij graag: [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)

## Gezocht: lid RAR

De Fietsersbond heeft als "consumentenorganisatie" twee zetels (uit 15) in de Reizigersadviesraad die breed adviseert over het OV in de Vervoersregio Amsterdam (van Purmerend t/m Haarlemmermeer). De huidige afgevaardigden komen uit de regio Zaanstreek/Waterland en Amsterdam. Van beiden lopen de termijnen af: dit najaar respectievelijk over 2 jaar. Een nieuwe kandidaat uit Zaanstreek/Waterland heeft zich al aangemeld. Andere kandidaten met brede interesse in het OV kunnen zich aanmelden via [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)

# Fietscoalitie moet breder worden

In Pakhuis De Zwijger was onlangs een avond over heden, verleden en toekomst van Fietsstad Amsterdam, rond het gelijknamige boek van Fred Feddes en Marjolein de Lange.

Het boek verhaalt hoe Amsterdamse fietsers in de jaren zestig en zeventig wisten te verhinderen dat het stadsbestuur de halve stad zou slopen om plaats te maken voor autowegen. Dit lukte omdat fiets het symbool werd van een brede progressieve beweging die zich inzette voor milieu, historisch erfgoed, verkeersveiligheid, democratisering, anti-consumptisme en een leefbare stad.

Cultureel was er ook iets interessants aan de hand. Was de fiets in de jaren zestig nog het vervoermiddel van de brave huisvader met een broodtrommeltje onder z'n snelbinders, in 1973 zagen we Rutger Hauer in Turks Fruit op een omafiets door Amsterdam scheuren, met Monique van de Ven op de bagagedrager. De fiets was het symbool geworden van een vrije, anti-burgerlijke levensstijl.



*Leefbaarheid in de Eerste Jacob van Campenstraat...*

Inmiddels moeten we in Amsterdam oppassen dat de fiets niet aan z'n eigen succes ten onder gaat. Veel Amsterdammers vinden het allang niet meer prettig op de overvolle fietspaden. Saskia Kluit van de landelijke Fietsersbond vertelt dat Amsterdam in de nationale fietsenquête niet eens in de top 100 voorkomt. En de scooter mag dan naar de rijweg verbannen zijn, een heel assortiment elektrische voertuigen staat al klaar om hun plek in te nemen. De grootste bedreiging is de elektrische vrachtfiets, een bakbeest van 500 kilo met een kruissnelheid van 25 kilometer per uur die niet op de rijweg mag. Maar ook de alomtegenwoordigheid van de bakfiets is een veeg teken: die is vooral zo popu-

lair, omdat ouders hun kinderen niet meer op de fiets door het verkeer durven te sturen. En als de jeugd niet meer leert fietsen, dan zal de fietscultuur snel uitsterven.

De zaal zit vol met publiek dat de eerste fietsrevolutie nog persoonlijk heeft meegemaakt. Vaak klinkt de verzuchting dat Amsterdam radicale keuzes moet maken, maar wat voor keuzes dat zijn blijft vaag. Jongere aanwezigen vinden het jammer dat de Fietsersbond zich vooral richt op infrastructuur, en geen onderdeel meer is van een veel bredere beweging, zoals dat in de jaren zestig en zeventig wel het geval was. Ook gemeenteraadsleden waarschuwen dat een smal lobbydoel riskant is: als je de fiets louter als een milieuvriendelijk alternatief voor de auto neerzet krijg je maar twee politieke partijen mee. Maar ideeën om mensen in Zuidoost aan het fietsen te krijgen, zijn voor de gemeente wel weer interessant. 'Zorg dan eens dat er daar fietsborden richting Centrum hangen,' wordt er vanuit de zaal geroepen.

De conclusie lijkt dat het goed zou zijn als het fietsactivisme aansluiting zou vinden bij de talloze zaken die momenteel in de stad spelen: veiligheid, bereikbaarheid, armoede, luchtvervuiling, tweedeling, inclusiviteit, gezondheid, cultuur, leefbaarheid, groen, de sociale stad. Hetzelfde succesrecept dus dat een halve eeuw geleden zo geweldig heeft uitgepakt.

*Johanna Kroon*



*...even verderop denkt Carel Willink er het zijne van.  
Foto's: MvK*





**Kalkmarkt**



**Duivendrecht**

## Opgeloste knelpunten

### Amstelveen

Langs het meest zuidelijke stukje van de Nieuwe Meerlaan (Amsterdamse Bos) is eindelijk een fietspad aangelegd. Voortaan kan je zonder omweg naar de rotonde Bosrandweg fietsen. Het maakt de route naar de Ringvaart (en Schiphol Oost) weer wat korter en logischer.

### Centrum

De oost-west verbinding via de Hoogstraten, Dam en Rozengracht begint strikt genomen bij de oversteek van de Prins Hendrikkade naar de Kalkmarkt. Door het éénrichtingsfietspad aan de noordzijde van de Prins Hendrikkade een asverspringing te geven, is er opstelruimte ontstaan voor fietsers en voetgangers. De asverspringing is tijdelijk (een herinrichting is aanstaande) en daarom uitgevoerd in tegels. Daarmee is wel klein een nieuw probleem ontstaan: de asverspringing is slecht zichtbaar en het steunpunt voor voetgangers is verhoogd uitgevoerd: als je even niet oplet knal je er bovenop.

De hobbelige ventweg langs de Eilandenboulevard (Czaar Peterstraat - Scheepvaartmuseum) is vervangen door een tweerichting fietspad, een kleine kilometer strak asfalt waarover je comfortabel door het oostelijk deel van Centrum zoekt. Je hebt er voorrang op de zijwegen en geen last van parkerende auto's. Dit fraais is wel

ten koste gegaan van het fietspad langs het water.

### Duivendrecht

Wie er aardigheid in heeft in korte tijd door drie gemeentes te fietsen, zou een tochtje kunnen overwegen over De Slinger. Dit is een fietspad dat Amsterdam vanuit de omgeving H.J.E. Wenkebachweg via Duivendrecht verbindt met Diemen. Voorheen was het hobbelig en licht vervallen. Thans is het voorzien van gladde, (nog) goed op elkaar aansluitende, rode betonplaten en aangenaam golvende bromfietsdrempels.

### Oost

De rijbaan door de tunnel van de Spaklerweg onder het spoor naar de Solitudolaan (voorheen H.J.E. Wenkebachweg) is veranderd in een geasfalteerd fietspad. Waar je voorheen verder hobbelde over grijze klinkers naar een lugubere bocht langs Angels Place, fiets je thans over rood asfalt door een nieuwe woonwijk. Het fietspad kan een nuttige verbinding worden naar toekomstige bruggen over de Weespertrekvaart, en naar de opgeknapte Slinger in Duivendrecht.

### West

Op de Pontsteiger, tussen de kade en de inrit van de parkeergarage ligt een voetpad waar fietsers die verkeers-

**Eilandenboulevard**



**Wenkebachweg**







**Pontsteiger**

lichten wilden ontwijken dankbaar gebruik van maaken. Voetgangers raakten geërgerd. Nu is het pad geblokkeerd met dicht op elkaar staande rood-witte paaltjes. Het is een twijfelachtige oplossing want het werkelijke probleem blijft natuurlijk dat fietsers die de officiële route volgen richting de Van Diemenstraat, twee keer moeten oversteken en wachten voor stinkende en lawaaïge autostromen.

### Noord

Na diverse overleggen en veel mailverkeer over de voortgang heeft stadsdeel Noord nu één van de ongeveer tien door de Fietsersbond in de nota Waterlandpleinlijn aangedragen verbeteringen doorgevoerd. Er is een stoep verlaagd bij de afrit van een voet/fietspad naar de weg. Een klusje van niks, maar we zijn er blij mee.

**Waterlandplein**



**Rooseveltlaan**



**Prins Hendrikkade**

### Zuid

Het fietspad langs de Rooseveltlaan is vernieuwd, speciaal het deel tussen Dintelstraat en Europaplein. Waar jarenlang fietsers en bromfietzers door teksten op bordjes werden gewaarschuwd voor slecht wegdek en losliggende tegels, ligt nu strak rood asfalt.

## Nieuwe knelpunten

### Centrum

Vanwege werkzaamheden aan de Prins Hendrikkade tegenover het Centraal Station is het voetpad geblokkeerd. De voetgangersstroom wordt geacht het fietspad te gebruiken. Voor fietsers resteert slechts een smalle passage en juist daar, ter hoogte van nummer 33, is een paaltje geplaatst dat, al is zijn bestaan nog zo tijdelijk, al ernstige problemen heeft veroorzaakt.

De Vomar in de Cornelis Vermuydenstraat (bij de Molen in Oost) had een kortparkeervoorziening avant la lettre: een muur waartegen je je fiets kon neerzetten, handig voor kooplustige klanten met zware fietstassen. Laat nou precies voor deze muur een geveltuintje aangelegd zijn, zodat fietsers er geen gebruik meer van kunnen maken.

*Tekst: Jan Pieter Nepveu*

*Foto's: Jan Pieter Nepveu, Louis Nagtegaal, Caro Beerhorst*

**Cornelis Vermuydenstraat**



# Floor fietst



## Zwart wit denken

In het verzorgingshuis hoorde ik in de wandelgangen, dat Bas, een collega vrijwilliger was gevallen.

“Hoe is het gebeurd?”

“Gevallen op straat.”

“Lopend of op de fiets?”

“Op de scooter, maar nu moet ik echt dóór,” zei de collega toen we de eetzaal bereikt hadden.

Oh, dan was het vast zijn eigen stomme schuld, dacht ik er achteraan.

Twee weken later zag ik Bas. Strompelend, maar vol goede moed. Nu kon ik mijn peloton met vragen op hem afvuren.

Maar hij begon al uit zichzelf het hele verhaal te vertellen:

“Ik reed op mijn scooter in een heel rustig stukje van de Jordaan en ineens schoot er vanuit het niets een fietser voor mijn wiel. Ik moest zo abrupt remmen dat ik met scooter en al onderuit ging. Het meisje op de fiets reed gewoon door terwijl ik daar op de grond lag.”

“Had ze wel gemerkt dat je gevallen was?”

“Ja, natuurlijk, ik schreeuwde nog: hé, wacht even!”

“Nou ja zeg. Stel dat je haar had aangereden, was jij dan misschien niet zo hard gevallen?” vroeg ik.

“Nee, dan was ik waarschijnlijk nog heel, maar dan was zij overhoop gereden met alle gevolgen van dien.”

“Dus jij hebt haar gespaard?”

“Dat kun je wel zeggen ja.”

We gingen weer aan het werk. Ik schikte de bloemen en hij schilderde met een bewoner van 103 jaar oud. Ik luisterde naar hun gesprekje. De bewoner vertelde dat ze kon terugkijken op een mooi leven. “Als je oud bent dan kijk je op je leven terug, en is het wel zo prettig als je niet teveel rottigheid hebt uitgehaald. Want die dingen zullen oprakelen, zoals een vieze boer die je moet laten, of een oprisping van iets dat heeft liggen rotten in je maag.”

Dat gunde ik die meid op die fiets daar in de Jordaan. Want Bas kon dan wel op een stomme scooter zitten, ik had op dat moment erg met hem te doen.

Een paar dagen later besprak ik de situatie van het ongeluk met mijn moeder. Zij is goed in bespiegelingen. Ik vroeg haar of Bas nu een extra goed mens is. “Dat heeft niks met goed of slecht te maken. Als je iemand voor je wielen krijgt, dan rem je automatisch. Je hebt op dat moment geen tijd om edelmoedig te zijn, om te overwegen: mijn leven ten koste van het hare,” zei mijn moeder.

“Als er een dier voor je wielen schiet dan rem je toch ook automatisch af, ook al weet je dat er een automobilist achter je zit die onherroepelijk op je bumper gaat knallen. Als mens heb je op dat moment niet echt een bewuste keuze, het zijn je reflexen die het overnemen.”

“Dus dat meisje was geen slechterik?”

“Nee, natuurlijk niet, ze is waarschijnlijk van schrik doorgereden.”

Het gaf me rust dat ik mijn oordelen overboord kon gooien.

*Floor Fagel*



# Prijsvraag

U reageerde niet massaal op de locatie van de fietsenstalling in OEK 107. Het kan zijn dat de OEK lezer meer van echte puzzels houdt. Of dat de vraag te moeilijk was. Of begeeft u zich nooit in onze mooie ommelanden?

**Nynke de Vries** gaf op 10 juli als antwoord aan de 'OEK puzzelredactie' *Terschelling aan de oostkant bij het begin van de Bosplaat*. Een mooie locatiebepaling, maar helaas fout en nogal ver uit de buurt. Twee dagen later deed **Margot Mudde** een poging met een kortere aanduiding: *Bij Parnassia aan Zee*. Je zat er zeker dichterbij Margot, goed is het antwoord helaas niet. Weer drie dagen later meldde **Frans Biesboer** zich. En ook hij was vrij stellig in zijn antwoord: *De fietsenstalling in het julinumnummer is aan het eind van de Zeeweg, vlak voor de duinopgang, in het natuurgebied Duin- en Kruitberg*. Weer wat dichterbij gekomen Frans, iets noordelijker, maar nog steeds ver verwijderd van de glorie!

De **Familie Bakker uit Edam** zocht het de volgende dag weer iets té noordelijk. Ook mooi hoor daar, prachtig zelf, maar *Hargen aan Zee*

was een paar strandjes te ver. En toen bleef het even stil, maar gelukkig bracht **Carla Niessen-Boomgaard** de spanning weer helemaal terug. Haar *de fietsenstalling bij het strand van Heemskerk in het duin naast de Zwarte weg*, was warm, o zo warm, maar nog niet helemaal goed. Weer een week later bracht **Henk Wynia** de puzzelredactie enigszins in verwarring. Zijn *de locatie is Duin en Kruitberg strandovergang Middenreep* zorgde voor een terug naar af gevoel. Dat was op 29 juli en toen bleef het stil, heel lang stil. Wat moeten we nu, gonsde het onder de puzzelredactie, zonder winnaar?

Maar we hadden buiten **Bastiaan Smits** gerekend. Hij dacht vast laat de redactie maar even zweten alvorens ik met het goede antwoord kom. Op 19 augustus stuurde hij de verlossende mail, tevens de laatste puzzelmail welke wij ontvingen, met als

antwoord *bij strandopgang paal 46, tussen Castricum strand en Heemskerk strandopgang, in de Kennemerduinen*. En aanvullend: *Ik kom er geregeld, vandaar dat ik de plek direct herkende, en net terug van vakantie natuurlijk ook de OEK lezen!* Helemaal goed, dit strand wordt ook wel het 'stille strand' van Castricum genoemd.

Bastiaan ontvangt zoals aan de goede inzender beloofd, de nieuwste editie van Metropoolregio Amsterdam op de fiets, waar de goede locatie ook op te vinden is.



## Nieuw: Waar worden hier fietsen uit de gracht gevist?

Stuur uw oplossing naar [oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl) en maak kans op die fijne kaart.





# Sleutelen op de stoep



Waar repareer je je fiets als je op 1,2,3 of hoger woont?

Op de stoep natuurlijk!

Bij een beetje lekker weer zijn ze her en der te spotten, de **stoepsleutelaars**...

*Tekst en fotografie: Marjolein de Lange*









# In Antwerpen kan het wél

Door de hier afgebeelde, nog te bouwen tunnel, fiets je over zo'n vijf jaar naar de overkant. Nee, niet vanuit het centrum onder het IJ door naar het toekomstige Haven-Stad, maar onder de Schelde in Antwerpen.



Deze Oosterweeltunnel wordt alweer de derde Scheldefietstunnel. De Sint-Annatunnel voor voetgangers en fietsers stamt uit 1933, ligt in het centrum en is bereikbaar met roltrappen en een lift. Twee kilometer zuidelijker ligt, in de autoring, de fietsbuis van de Kennedytunnel uit 1969, met toegangsliften en vaste trappen.

Het aandeel van de auto in de regio Antwerpen moet van zeventig naar vijftig procent dalen. Op de plek van de Kennedytunnel is een fietsbrug over de Schelde voorzien om het toenemende aandeel van het OV en de 'zachte weggebruiker' op te vangen. Daarvoor komen naast de huidige fietsboten op de Schelde, dit jaar ook de waterbus op het Albertkanaal én een fietsbus door de Liefkenshoek tunnel (toeltunnel gelegen in de Antwerpse haven).

Alleen nieuwe fietsvoorzieningen aanleggen is niet genoeg om het fietsaandeel voldoende te vergroten. Een vorm van tolheffing voor auto's is ook noodzakelijk, al is het maar om de aanzienlijke kosten van de overkapingsplannen te betalen.

De Oosterweeltunnel zou eerst overgaan in een viaduct van 2,4 kilometer, vergelijkbaar met de A5 in het Amsterdamse westelijk havengebied. Dat viaduct, de Lange Wapper genoemd naar de Antwerpse mythologische

reus, kreeg politiek brede steun, zelfs Groen! was voor. Bij de eerste schatting kostte het plan 600 miljoen euro, gaandeweg steeg het bedrag naar zo'n 5 miljard euro. Aan zo'n stijging kan onze Noord-zuidlijn niet tippen! Tegelijkertijd groeide onder de bevolking het verzet tegen het markante gevaarte dwars tussen de bebouwing door. Duidelijk werd dat de rijbanen voor de verschillende richtingen niet naast, maar boven elkaar waren voorzien. Ook de aansluiting op de bestaande Ring vroeg veel bijkomende ruimte.

De Antwerpenaars wezen in 2009 per volksstemming de Lange Wapper af. Na deze afwijzing kwam de overheid met een tunnelplan, doch hield vast aan hetzelfde tracé. De burgerbeweging drong stevig aan op aansluiting op de grote ring A12 / A19. Onder deze druk vroeg de overheid ingenieursbureau Arup om een vergelijkend onderzoek tussen de verschillende plannen. Zij kwamen met een eigen variant die ook aansloot op de grote ring, maar hun voorstel verdween in de bureaulade.

Niet alleen de kosten bleken onjuist in beeld gebracht, ook de gevolgen voor het milieu vertoonde leemten. Dat opende de weg voor juridische procedures en de dreiging van wederom een volksraadpleging. Onder die dreiging sloot de overheid met de burgerbeweging een toekomstverbond voor 'mobiliteit en leefbaarheid',



onder leiding van een intendant.

### Overkap

De Antwerpse ring kent brede aansluitingen van de verschillende autowegen met een groot beslag op de 500 meter brede ringruimte. Overkapping zorgt niet alleen voor minder luchtvervuiling en lawaai, doch ook voor nieuwe aantrekkelijke loop- en fietsroutes met een ringfietsroute, die op snelle en aangename wijze de verschillende Antwerpse wijken verbindt.

De leefbaarheid in deze stadszone verbetert aanzienlijk. Het tientallen miljarden kostende project wordt vooral betaald uit tolheffing. Dat voorkomt het volbouwen van deze strook: er zal slechts 20 procent bebouwd worden. Vaak worden projecten, zoals de Zuidas-tunnels, uit de bouwopbrengsten betaald en blijft er weinig groen over.

Snelwegoverkapping is niet nieuw, al in 1981 is ongeveer 1600 meter autoweg naar Brussel overkapt. Die Craeybeckxtunnel heeft twee maal vier rijstroken met erboven een park. De tunnelsnelheid is verlaagd naar 100 km per uur. Het overkapplan in Antwerpen verdeelt de Ring in een doorgaande snelweg met maximum snelheid 90 km per uur en een stedelijke snelweg met 70 km per uur. Bij een lagere snelheid volstaan smallere rijbanen met minder ruime bochten.

### Antwerpen versus Amsterdam

Beide steden zijn wat inwonertal betreft vergelijkbaar. Met de Zeeburgertunnel werd de Amsterdamse snelwegring in 1990 gesloten. Daarna volgde de rijksoverheid met een tweede Coentunnel (2013) zonder fietsverbinding, verbreding van de A10-oost (2014) en nu een verdubbeling van de A10-zuid. De Antwerpen

Ring wordt niet verbreed, dat zou immers de overkapping sterk bemoeilijken.

Het Amsterdamse kleinere autoaandeel wordt in Antwerpen zelfs als voorbeeld opgevoerd. Echter, dat weerhoudt Amsterdam er niet van om behalve de ring A10 ook de tweede ring fors uit te breiden: de A6, de A9 verbreding en de nieuwe A5.

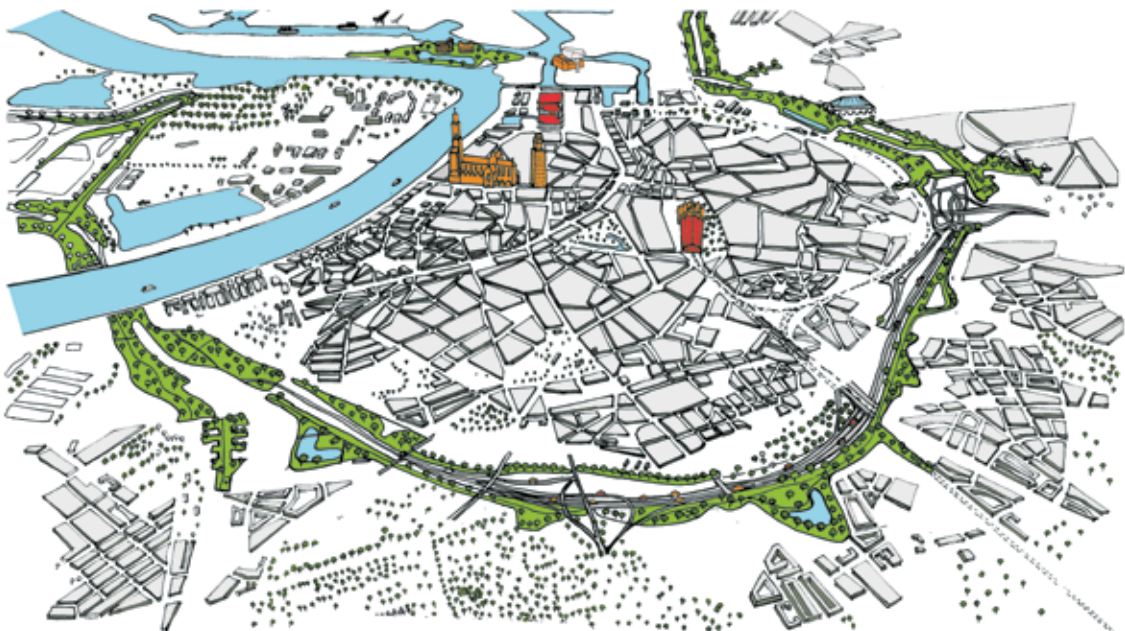
Antwerpen voerde het oude plan voor een tweede ring nooit uit, maar overweegt wél een nieuwe ondergrondse (!) snelweg aan de oostzijde voor het vrachtverkeer in de richting Luik. In tegenstelling tot Amsterdam poogt Antwerpen het doorgaand autoverkeer naar deze tweede ring te sturen.

Amsterdam kiest voor verbreding van beide snelwegringen met bijbehorende toenemende overlast. Een A10-west overkap, waar de woningen veel dichters naast de snelweg staan dan in Antwerpen, is nooit echt overwogen en een fietspad op de A10 zuid tunnel is nu ook wegbezuinigd.

Antwerpen kiest, onder druk van de burgerbeweging, voor een kostbaar leefbaarheidsprogram bij de Ringprojecten, zoals de vele miljarden kostende overkapping. Bij onze A10 verbreding is de leefbaarheid beperkt tot de wettelijke verplichtingen. En de keuze voor opdeling in doorgaand en lokaal autoverkeer, is gemaakt vanwege de doorstroming van het autoverkeer.

*Tekst: Roland Haffmans*

*Illustraties: ZJA Zwartz & Jansma Architecten (tunnel), Ringland (kaart)*



# Postvak in

## **Knelpunt Marnixplein (OEK 107)**

Ik lees de OEK altijd met veel plezier. In de afgelopen editie werd het vernieuwde Marnixplein genoemd als Nieuwe Knelpunt voor wat betreft het linksaf slaan de Marnixstraat in vanaf de Westerstraat. Ik zou toch graag ook een positief geluid laten horen, want ik ben erg blij met de nieuwe configuratie. Die biedt namelijk heel veel ruimte om te kiezen op welk moment je de Marnixstraat oversteekt (om op de rechter weghelft te belanden) en daardoor hoeft je veel minder vaak te stoppen voor ander verkeer. Het is daar een soort shared space geworden. Dat komt door het brede tweerichtingenfietspad en de brede drempel/stoep, en het feit dat je op twee plekken linksaf kunt slaan, nl. rechtdoor 'tegen de tramhalte aan' en een stukje verder links (dan neem je eerst een stuk tweerichtingenfietspad). Dus ik ben tevreden!

Waar ik minder tevreden over ben, is de planning van de werkzaamheden. In mijn beleving is het pas een paar jaar geleden dat de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein werd vernieuwd, met een mooi resultaat maar langdurige overlast. Nu heeft afgelopen winter de straat weer maandenlang open gelegen rond het Marnixplein. Dat is nu eindelijk voorbij maar nu wordt je als fietser maandenlang geplaagd rond de Elandsgracht (waar ze een vrijwel volledig gereed fietspad nog een week of 4 afsloten ook als er geen werkzaamheden plaatsvonden en je niemand hinderde). En nu kreeg ik in juni een brief in de bus dat de gemeente input vraagt voor weer een geheel nieuwe verbouwing van de Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein in 2021 of 2022. Ik vind de Marnixstraat nu prima voor fietsers, genoeg ruimte en je fietst lekker door. Volgens mij heeft de gemeente wel belangrijker knelpunten aan te pakken, om maar niet te spreken over de capaciteit die nodig is voor het onderhoud van de bruggen. Misschien een idee om eens een artikel aan dit soort planningsperikelen te wijden?

**Branda Katan**

*Schrijfster heeft gelijk dat kwieke fietsers dit prima vinden. De gemeente en het GVB vinden echter de linksafslag op de trambaan uit den boze. Minder handige fietsers worden van de mogelijkheden echter niet blij: meteen oversteken en op de trambaan fietsen is met de hardrijdende taxi's echt geen genoeg. En voor de Marnixstraat linksaf het kleine stukje fietspad op wordt door de auto's ter plekke niet begrepen, en blijkt daardoor gevaarlijk.*

**Saar Muller, namens de afdeling**

## **Roekeloos rijgedrag**

Ik ben al een tijd lid van de fietsbond. Ik meld jullie dat ik de laatste tijd meerdere malen per week aanrijdingen heb

met Uber taxi's, met name op de Van Woustraat, Vijzelstraat en Utrechtsestraat. Steeds gebeurt het volgende: ik rij rechtdoor op een fietsstrook en ik wordt rücksichtslos afgesneden door een Uber-taxichauffeur die ineens bedenkt dat ie naar rechts wil. Bij stoplicht Van Woustraat/Ceintuurbaan en stoplicht Van Woustraat/Stadhouderskade gebeurt het meerdere keren per week. Super hufteerig en gevaarlijk. Ik meld dit bij jullie omdat het onderhand wel stelselmatig is en die verkeerscursus die de Uber-chauffeurs hebben gekregen is dus geweldig, maar niet heus. Wellicht dat jullie hier aandacht voor willen vragen bij de gemeente e.d. Als individu kom ik niet verder vrees ik en dit is gewoon erg gevaarlijk en het lijkt steeds vaker te gebeuren.

**Vincent Ho Tham**

*Een heterdaadje zal moeilijk zijn, daar rijden ze helaas te snel voor, maar jouw vervelende ervaringen zijn toch echt een zaak voor de verkeerspolitie. Gelukkig lezen gemeenteambtenaren ook de OEK, dus wie weet...*

**De redactie**

## **Wrak wil niet weg!**

Sinds 2010 woon ik op de Jan van Galenstraat en al die tijd zijn er al problemen met te weinig fietsenrekken in combinatie met erg veel weesfietsen en fietswrakken. Op dit moment is mijn ergernis weer groot, want ik probeer al sinds 22 februari een aantal fietswrakken weg te krijgen, waarvan één exemplaar mij een doorn in het oog is. Deze fiets heeft een dermate breed stuur dat er ook geen fietsen naast gezet kunnen worden. Op 31 juli is mij medegedeeld dat deze fiets verwijderd zou worden.

Een paar maanden geleden heb ik nog telefonisch contact gehad met 14020, toen is mij beloofd dat het opgepakt zou worden en ook dat ik zou worden teruggebeld door iemand van Openbare Ruimte. Dit is óók niet gebeurd. Het is wel duidelijk dat die afdeling van de gemeente niet gezond functioneert. Ik heb een officiële klacht ingediend bij de gemeente Amsterdam. Heeft u enig idee of ik de gemeente op een andere manier nog onder druk kan zetten om voortaan wél zijn afspraken na te komen?

**Judith Tankink**

*Helaas is dit een heel herkenbaar verhaal: we krijgen meer klachten over de wijze van afhandeling van meldingen. Deze melding is bovendien erg belangrijk, vanwege de parkeerproblemen voor fietsers. De volgende stap is het indienen van een officiële klacht bij de gemeente. Als zij weer in gebreke blijft, zou je je nog tot de ombudsman kunnen wenden. Hou ons op de hoogte!*

**Saar Muller, namens de afdeling**

# Brug van gemiste kansen?

**De Sloterbrug is aan vervanging toe. De plannen voorzien vooral in groen licht voor een toenemend aantal auto's.**

De brug tussen Amsterdam-Sloten en Badhoevedorp heeft nu een autorijbaan met aan beide kanten fietsstroken. Het autoverkeer krijgt per rijrichting afwisselend groen, fietsers rijden daar doorheen. Aan de Badhoevedorpse kant is een vervelende zig-zag route voor fietsers en auto's. Kortom, het is nu onoverzichtelijk en onveilig, vooral voor veel passerende scholieren.

In 2018 zijn de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer begonnen aan plannen voor een nieuwe brug, die er in 2022 moet liggen. De plannen voorzien in twee auto-banen met aan weerszijden vrijliggende fietspaden. De zig-zag in Badhoevedorp wordt vervangen door een kruispunt. Op dit kruispunt krijgen alle fietsen tegelijk groen.

De afdelingen Amsterdam en Haarlemmermeer van de Fietzersbond werken goed samen om de belangen van fietsers te waarborgen. In plaats van een kruispunt, hadden we liever een rotonde met voorrang voor fietsers gezien. Op belangrijke punten schieten de huidige plannen echt tekort. De Fietzersbond wil bredere 2-richting fietspaden aan weerszijden van de brug, op het kruispunt tweemaal groen per cyclus en effectieve maatregelen tegen het auto-sluipverkeer, met name in de relatie A4 – Sloteweg – Badhoevedorp.

Door omringende woningbouw en een voor auto's snellere brugverbinding, zal het aantal auto's, nu 11.000 per dag, sterk groeien. Daardoor wordt het onmogelijk in Sloten veilig de weg over te steken. De huidige sluiptwegen voor auto's, met name de Sloteweg en de Vrije Geer, worden nog drukker en onveiliger. Het begint ambtelijk langzaam door te dringen dat de situatie voor fietsers onhoudbaar is. De FB wil dat sluiptverkeer over deze wegen, respectievelijk Hoofd- en Plusnet Fiets, onmogelijk wordt gemaakt.

Gelukkig vinden we zowel bewoners als bedrijven (!), in zowel Sloten én Badhoevedorp,



aan onze kant. De Dorpsraad Sloten wil middels een petitie afdwingen dat er eerst een oplossing voor het sluiptverkeer komt. De komende maanden volgen afsluitende discussies over de Nota van Uitgangspunten voor de Nieuwe Sloterbrug. Dan wordt duidelijk of de nieuwe brug echt verbeteringen brengt, of dat de brug voor fietsers een 'brug van gemiste kansen' blijft.

*Tekst: Frans van der Woerd*

*Afbeelding: uit 'Nota van Uitgangspunten Sloterbrug'*



*De Sloterbrug badend in een najaarszonnetje, vanaf Badhoevedorpse kant. (Foto: MvK)*



# Vanwege de fietsdrukte: het eiland

Er wordt steeds meer gefietst in Amsterdam en dat is mooi. De fietsdrukte geeft ook nieuwe uitdagingen die vragen om oplossingen. In deze OEK: hoe steek je als voetganger een drukke fietsroute over?

Een drukke fietsstroom geeft geen levensgevaar zoals een drukke autowegen dat doen. Maar voor kwetsbare voetgangers (en fietsers!) is het beslist lastig om de drukke fietsstromen die er in de stad zijn te kruisen. In theorie zou een zebra een goede oversteek voor voetgangers moeten garanderen. Maar iedereen weet dat lang niet alle fietsers daar voorrang verlenen. Voetgangers laten de fietsers meestal ook voor gaan.

Op een aantal plekken heeft de gemeente extra maatregelen genomen. Zo zijn de zebra's over het fietspad langs de De Ruijterkade achter het centraal station aangelegd op verhoogde plateaus die voorafgegaan worden door witte ribbelmarkering. Ook bij de voetgangersoversteken over het fietspad van de Spaarndammerdijk zijn deze ribbelstrepen aangebracht.

Zorgen die ribbels en plateaus fietsers er écht voor dat fietsers voorrang verlenen aan de voetgangers? Dagelijks hobbelen duizenden fietsers over de ribbels en de oprijtjes. Maar na geruime tijd observeren heb ik niet de

indruk dat fietsers daar vaker voetgangers voor laten gaan. Uitbreider onderzoek naar de effecten van dergelijke ribbels heb ik niet kunnen vinden.

Zijn er geen maatregelen die het oversteken over een drukke fietsroute écht verbeteren? Jazeker wel! Voor het oversteken van autowegen is bekend dat met een middeneiland het oversteken makkelijker en de wachttijd korter is. Zo'n eiland kan ook voor het oversteken van drukke fietsroutes een verbetering zijn. Een eerste voorbeeld is er al: bij de voetgangersoversteek net ten zuiden van de Cuyperspassage (zie foto) Dat eilandje geeft ook luwte voor de linksaf fietsers naar de fietsenstalling.

Suggesties voor locaties van voetgangers oversteken over fietsroutes waar een eiland van pas zou komen, zijn welkom!

*Tekst: Marjolein de Lange*

*Foto: Louis Nagtegaal*



# Krijtstreep

Met enige regelmaat krijgen we meldingen over een - volgens de melders - onjuist uitgevoerd handhavingsbeleid van het fietsparkeren. De handhavers zouden gemarkeerde fietsen te vroeg weghalen, voordat de wettelijke termijn waarbinnen de fiets mag worden weggehaald is verstreken. De 'krijtstreep', de markering op de band, zou geen krijtstreep zijn, maar een streep van een watervast marker.



Deze markering staat na gebruik van de fiets nog steeds op de band. Op de foto's die bij het fietsdepot worden getoond om te bewijzen dat de fiets na markering niet is gebruikt, ziet men soms op de tweede foto - genomen op het moment van weghalen - dat de markering inderdaad zichtbaar is, maar wel op een iets andere plek zit. Desondanks werd de fiets meegenomen.



Zoals ook Francesca heeft ervaren, getuige haar reactie per e-mail: "Ik heb inmiddels bij Bureau Rechtshulp informatie ingewonnen en heb één uitspraak gevonden betreffende het onterecht verwijderen van fietsen in Amsterdam. (te vinden op: [rechtspraak.nl](http://rechtspraak.nl) en dan zoeken op 'fietsendepot Amsterdam')

Daaruit blijkt dat de krijtstreep, zoals de gemeente beweert te zetten, geen krijtstreep is, maar een vrijwel onuitwisbare markering met waarschijnlijk een marker type Edding.

De rechter heeft de eiser in het gelijk gesteld. Daarmee wordt het door de eiser betaalde griffierecht vergoed, de 35 euro kosten voor het terugbrengen van de fiets en een slot. Er is natuurlijk altijd een mogelijkheid dat de uitspraak voor mij negatief zou kunnen uitvallen en de kosten geheel aan mij vallen, maar ik heb besloten het erbij te laten. Wel ga ik verder met het zoeken van publiciteit, net zo lang totdat hier een halt aan wordt geroepen."

Binnen een overleg tussen de Fietsersbond en de gemeente over het fietsparkeerbeleid is de toezegging gedaan dat er ook een overleg komt met de dienst handhaving. Het wachten is nog op een datum.

Mail ons uw ervaringen: [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)

Teeja Arissen





# Sprong onder het IJ!

**De Fietsersbond verzoekt de Adviescommissie Oeververbindingen om gebruik van de IJtunnel door fietsers op te nemen in haar advies aan gemeente Amsterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.**

De snelle toename in fietsverkeer tussen Amsterdam-Centrum en Amsterdam-Noord en de bestuurlijke impasse in de besluitvorming hierover tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeente Amsterdam hebben geleid tot een adviesopdracht voor verbetering van IJ-oeververbindingen aan de commissie Oeververbindingen. Het huidige beleid voor betere IJ-oeververbindingen is ondanks de urgente noodzaak snel noch effectief: nadat de bestaande plannen voor nieuwe vaste oeververbindingen uit de Sprong over het IJ in 2018 de facto werden geblokkeerd, wordt er voor nu tot 2027 geen vaste, centrale fietsverbinding tussen Amsterdam-Noord en -Centrum verwacht.

Het huidige systeem van ponten kost zo'n 30 miljoen euro per jaar en is kwetsbaar voor overbelasting en stakingen. Daarnaast is het huidige beleid met intensivering van pontverkeer in strijd met de richtlijnen vaarwegen van Rijkswaterstaat: "In het geval van een lage intensiteit van het landverkeer of een kortdurende situatie is een veerverbinding te overwegen, niet als definitieve maar als tijdelijke oplossing. Veerponten kunnen uiteraard tot interactieproblemen met de overige vaart leiden." (Richtlijnen vaarwegen 2017, artikel 5.3.2 Interactieproblemen.) Deze richtlijn

is van toepassing op het IJ, een van de drukste vaarwegen van Europa waar de afgelopen 3 jaar 4 aanvaringen plaatsvonden tussen beroepsvaart en veerponten.

Toen bij een staking van GVB-personeel in mei 2019 de noodzaak van een nieuwe IJ-oeververbinding voor fietsers maximaal en urgent werd, kwam het gebruikspotentieel van de IJtunnel vol in het licht nadat wethouder Dijkzema besloot om deze open te stellen voor fietsers. Zolang er geen nieuwe vaste IJ-oeververbindingen zijn, moet men de bestaande vaste IJ-oeververbindingen optimaal benutten. De IJtunnel is de enige IJ-oeververbinding die hiervoor in aanmerking komt, en de openstelling heeft laten zien dat dit een snelle en effectieve maatregel voor beter fietsverkeer tussen de IJ-oeveren kan zijn. De huidige verkeersintensiteit in de IJtunnel is relatief laag en daalt sterk: begin 2019 reden er per etmaal ongeveer 30.000 voertuigen door de IJtunnel, vergeleken met 47.000 in 2015.

In diezelfde periode nam het aantal pontgebruikers toe van zo'n 45.000 tot 80.000 per etmaal. De Zeeburger- en Coentunnel worden veel intensiever gebruikt dan de IJtunnel, met 117.000 en 127.000 voertuigen per etmaal. De IJtunnel is dan ook een relatief onderbenutte, bestaan-





de oeververbinding, centraal gelegen een gebied met een hoge en stijgende vervoersvraag. Gebruik van de IJtunnel voor fietsverkeer is in 2015 onderzocht in het Sprong over het IJ-project, met als opties volledige afsluiting voor autoverkeer en bestemming van een rijbaan per tunnelbuis voor fietsers. Beide opties gaven een negatieve baten-kosten verhouding (Decisio) en mede daarom zijn deze opties niet nader uitgewerkt.

Een mogelijkheid tot gedeeld gebruik van de IJtunnel is nog niet onderzocht: gebruik van de rijbanen van een buis als wisselstrook voor autoverkeer, waarbij autoverkeer een gedeelte van de tijd alleen in zuidelijke richting rijdt, en in het andere in noordelijke richting. Deze optie wordt sinds 2017 toegepast in de tweede Coentunnel. Dit betekent een afsluiting van de andere tunnelbuis voor autoverkeer, zoals tot 2004 werd toegepast in de IJtunnel bij onderhoud. Destijds werd tweerichtings autoverkeer in een tunnelbuis nog toegestaan, nu verboden door de tunnelwet. Deze constructie, een "wisselweg" voor autoverkeer, is eerder van 1965 tot 2014 toegepast op de Southern Expressway in Adelaide (Australië) en was destijds de enige wisselsnelweg ter wereld. Adelaide is in grootte vergelijkbaar met de regio Amsterdam-Zaandam (1,4 miljoen inwoners) en staat al jaren in de top 10 van meest leefbare steden, onder andere op basis van haar infrastructuur.

De afsluiting van een tunnelbuis voor autoverkeer maakt gebruik van de andere tunnelbuis door fietsverkeer mogelijk, zonder de kostbare aanpassingsmaatregelen uit de MKBA van 2015: tijdens de jaarlijkse Dam tot Damloop maakt langzaam verkeer zonder aanpassingen gebruik van de tunnel. De investeringskosten zijn bij deze maatregel dan ook veel lager dan bij de eerder onderzochte mogelijkheden. De openstelling in mei bracht twee aandachtspunten aan het licht met betrekking tot fietsverkeer door de IJtunnel: er werden 8 valpartijen gerapporteerd en er ontstonden opstoppingen bij de noordelijke ingang van de tunnel. Voor het eerste aandachtspunt zijn snelheidsbeperkende maatregelen zoals tijdelijke drempels in de tunnel een mogelijke oplossing, voor het tweede punt kan een nieuwe noordelijke oprit naar de IJtunnel voor fietsers worden aangelegd. Als de oostbuis van de tunnel voor fietsverkeer wordt gebruikt, kan deze oprit een verbinding van 30 meter lengte zijn tussen de Adelaarsweg en de IJtunnel, ten zuiden van de Gerben Wagenaarbrug.

Een derde aandachtspunt, met betrekking tot openbaar vervoer, is de afwikkeling van regionaal busverkeer: enkele buslijnen rijden op dit moment nog door de IJtunnel naar Amsterdam Centraal. Gebruik van de IJtunnel als wisselweg kan betekenen dat deze buslijnen metrostations Noord of Noorderpark als eindhalte zullen krijgen, zoals de meeste regionale buslijnen rond Amsterdam-Noord nu doen.

Tenslotte is het gebruik van de IJtunnel door hulpdiensten een randvoorwaarde voor gebruiksmogelijkheden van de IJtunnel, vanuit de IJtunnelkazerne moet de brandweer bijvoorbeeld te allen tijde via de tunnel naar Noord kunnen rijden. Aangezien de tunnel in de hier voorgestelde constructie geen grote aanpassingen krijgt zal dit mogelijk zijn.

Zoals hierboven beschreven zijn er belangrijke vragen die beantwoord moeten worden voor openstelling van een buis van de IJtunnel voor fietsverkeer. Omdat de IJtunnel tot 2027 de enige realistische vaste IJ-oeververbinding voor fietsers is, stellen we voor om deze vragen te beantwoorden. Dit is mogelijk in een kort pilotonderzoek, waarbij een buis wordt opengesteld voor fietsverkeer gedurende 5-10 dagen in het weekend en 5-10 werkdagen. De verkeersveiligheid in de voor fietsers opengestelde tunnelbuis zal in het slechtste geval vergelijkbaar zijn met die in de IJtunnel tijdens de OV-staking op 28 mei 2019.

De winst van uitvoering van dit onderzoek is een unieke verkeerconstructie ten gunste van fietsverkeer, in lijn met de agenda Autoluw. Bovendien voorkomt eventueel gebruik van de IJtunnel overbelasting van de ponten en maakt een minder hoge vaarfrequentie mogelijk. Hiermee worden de kosten van de veerverbindingen beperkt en de IJ-oeververbindingen meer in lijn gebracht met de richtlijnen Vaarwegen.

De huidige IJ-oeververbindingen zijn in tegenspraak met de agenda Autoluw van de gemeente Amsterdam en de Richtlijnen Vaarwegen van Rijkswaterstaat, en komt niet tegemoet aan de ontwikkeling van de IJ-oevers. Tijdelijke herbestemming van de IJtunnel voor fietsverkeer is een unieke mogelijkheid om deze drie bestuurlijke opdrachten per direct met een besluit op te lossen. Wij hopen dan ook dat de commissie Oeververbindingen dit mogelijke besluit op wil nemen in haar advies aan gemeente en het ministerie van I & W.

*Ed Eringa en David Linssen  
Foto's: Ed Eringa*



IK Val op!



in  
de Molukken-  
straat

Daar kun je mee **THUIS** komen

# Schuilen

Op een herfstmiddag fiets ik over de Kinkerbrug richting Centrum en zie aan de andere kant van de weg een vrouw fietsen met een regenponcho, een andere vrouw heeft een regenjas aan. Daar kijk ik van op want ik ben zonet van huis gegaan in een t-shirt met daarover een hoodie.

Pas wanneer ik de Kinkerstraat in fiets, zie ik de oorzaak van wat die andere fietsers bewogen heeft. Aan de hemel doemen tussen stukjes blauw donkere wolken op. Ik heb geluk dat ik in de Kinkerstraat ben, want daar is aan de zuidzijde meer dan genoeg schuilplek onder de winkel-passage. En ja hoor, het begint te regenen. Ik ga naar de kant en zoek beschutting, net voor een winkel van keukengerei. In de etalage valt veel te zien en zo kom ik de tijd door. Een paar minuten later stopt het met regenen en vervolg ik mijn weg.

Het dringt tot me door dat deze middag met zo nu en dan buien, mij de kans biedt plezier te beleven aan een specifiek kenmerk van fietsen in onze stad: met succes droog blijven door van de ene naar de andere schuilplek te wippen. Ik doe een boodschap in de Jordaan en dan, als ik Paradiso voorbij rij, voel ik een paar regendruppels. Ik zet vaart en haast me naar Amsterdams grootste schuilplek: de onderdoorgang van het Rijks. Daar hou ik halt en luister een paar minuten naar een mix van klassieke hits door een viool/accordeon duo. Het stopt weer met regenen en ik fiets verder. Wanneer ik de Hoge Sluis oversteek begint het opnieuw te druppelen. Ik sla rechtsaf, schiet voorbij het Amstelhotel en schuil onder het viaduct van de Torontobrug. Al gauw staan daar zo'n twee dozijn fietsers te schuilen. Een paar minuten later stappen de schuilers een voor een weer op de fiets. Wanneer ik fietsers die net zo licht gekleed zijn als ik, zie wegrijden, besluit ik het er ook weer op te wagen.

Ik doe twee boodschappen aan de oostkant van de Amstel en keer dan terug naar het westen via de Nieuwe Amstelbrug. Ik hou het droog tot ik de Ceintuurbaan op rij. Maar wanneer ik bij de Van Baerlestraat ben, begint een volgende donkere wolk zich te ontladen. Waar kan ik droog staan? Onder de badkuip van het Stedelijk? Nee, te ver. Daarom duik ik bij een kleedingzaak het portiek in. Net genoeg ruimte voor mij en mijn fiets, en dus voel ik me schuldig

wanneer ik andere fietsers, ook op zoek naar een droge plek, voorbij zie rijden.

Na een paar minuten houdt het op met regenen en rij ik verder. Bij de PC Hoofdstraat aangekomen ben ik in dubio. Speel ik op zeker en ga ik naar huis via de Kinkerstraat, zodat ik in geval van nood weer dáár kan schuilen? Of neem ik mijn favoriete route door het Vondelpark?

Ik kijk taxerend naar de lucht. Nog steeds donkere wolken met hier en daar wat blauw. Mijn instinct zegt dat het de komende minuten droog zal blijven. En dus sla ik bij de PC Hooft links af het Vondelpark in. Maar op dat moment dringt het tot me door dat mijn instinct me in de steek gelaten heeft. Ik voel druppels. Wat nu? Keer ik om en race ik naar de grootste schuilplek van het Vondelpark onder de Vondelbrug? Of gok ik het erop en fiets ik door, weg van het Centrum richting huis? Ik kies voor het laatste en fiets verder het park in.

Plotseling verandert het druppelen in een stortbui. Ik stop bij een boom. Onder de kroon van bladeren is het droog. Maar hoe lang? Ik kijk omhoog en zie dat de bladeren wegwijzen van de stam. Dat betekent, bedenk ik, dat het water dat van boven komt van blad tot blad vallend door de hoek ervan steeds verder van de stam verwijderd zal raken. Vlakbij zie ik andere fietsers ook al schuilen bij de stam van net zulke bomen. Kennelijk hebben zij er ook vertrouwen in dat de bladeren ze als een paraplu zal beschermen.

Dacht ik dat het hard regende, plotseling begint het zó hard te regenen dat het geluid dat het maakt als het water de grond raakt, me pijn doet aan de oren. Een paar druppels zoeken een weg door het bladerdek en vallen op m'n hoodie. Er volgen er meer. En nog meer en al gauw gutst de regen zonder pardon zo hard op me neer dat er tussen mij en de hemel net zo goed geen boom had kunnen zijn. Hier bij de stam blijven staan heeft geen zin. Ik geef het op en begin door de stortregen te fietsen. Iedere vierkante centimeter van mijn kleren is inmiddels doorweekt.

En dus geef ik me over aan een ander fietsgenoege dat Amsterdam biedt: gewoon zorgeloos doorfietsen in de regen.

*Pete Jordan*





Van mijn auto moeten ze afblijven maar dat vliegtje kan uit

zo draag ik ook mijn steentje bij

AUTO'S DE WERELD UIT

WEG MET DE VERVUILING

Ate