

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



nummer 111 december 2020

Foto voorpagina

Fietsen is de pakkende titel van een film uit 1965 gemaakt door de Amsterdamse fotograaf en cineast Ed van der Elsken (1925-1990). Een stomme film, duur 10 minuten en 35 seconden. Als een choreograaf heeft hij beelden van fietsende stadgenoten verweven tot fietsballet. Op Youtube staat de verkorte versie, begeleid door Vivaldi's vier jaargetijden.

Doordat zijn focus op de fietsers ligt, bestaat het decor als vanzelf uit auto's. Amsterdam was immers nog een autojungle, ook de snorscooters hadden vrij baan, en na het zien van deze film besef je hoe wij erop vooruit zijn gegaan. Men spreekt nu weliswaar van een fietsjungle, maar nooit meer terug naar toen.

In het Rijksmuseum is momenteel een tentoonstelling met werk van Van der Elsken te zien, *Crazy world*. Vast de moeite van een bezoek waard, maar de banner op de gevel was bijvangst. Mijn focus lag op het mooiste fietspad van onze stad: dwars door de nationale kunsttempel, en daarmee het onderwerp van de middenpagina's in optima forma verbeeldend.

Corona werpt een diepe schaduw over ons leven. Het is in deze 'crazy times' fijn om zonder mondkap op de fiets te kunnen stappen voor de broodnodige beweging. Hoewel er nog veel werk is te verrichten voor de gewenste ruimte, is fietsen toch vooral plezier. De jongen maakt een Churchilliaans V-teken: let us go forward together.

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/
amsterdamfietsersbond



twitter.com/
adamfietst

Verhuisd?

ledenadministratie@fietsersbond.nl

Privacywetgeving

Wilt u weten hoe betrouwbaar wij met uw adresgegevens omgaan?
fietsersbond.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@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 Fietzersbond, verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 4000 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 maart 2021. Bijdragen zijn welkom tot 1 februari op oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Fietzersbond afdeling Amsterdam

Wg-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794
amsterdam@fietsersbond.nl
fietsersbond.amsterdam
Facebook: amsterdamfietsersbond
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@fietsersbond.nl
Diemen: diemen@fietsersbond.nl

Foto voorpagina: Marcel van Kempen

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.fietsersbond.nl

Waar blijft de handhaving op snorscooters?

Vorig jaar april kon de gemeente Amsterdam, na veel politiek getouwtrek in de Tweede Kamer, eindelijk de snorscooters (snorfietsen) van het grootste deel van de fietspaden naar de rijbaan verbannen. De introductie verliep zonder ongelukken.

In december van dat jaar verscheen een eerste evaluatie en die was positief van toon. De verkeersveiligheid is erop vooruit gegaan. Het aantal ongelukken waarbij berijders van snorscooters letsel opliepen, daalde fors. Voor een belangrijk deel was dit te danken aan de afname van het aantal geregistreerde snorscooters (37.000 in januari 2018, 26.000 in oktober 2019). Ook het aantal ongelukken met letsel voor fietsers is afgenomen. De doorstroming van het verkeer op de wegen heeft onder de maatregel niet geleden. De naleving werd in oktober 2019 nog bepaald op 81%, met grote verschillen per locatie in de stad, maar een dalende trend werd toen al zichtbaar. Nu zijn we een jaar verder. Een jaar waarin handhaving grotendeels is uitgebleven en waarin door Covid-19 het verkeer in de stad erg is veranderd. Binnenkort komt naar verwachting de tweede evaluatie uit. De conclusies kennen we nog niet, maar we ervaren zelf wat er op straat gebeurt en dat stemt allerminst vrolijk. Snorfietsen en ook bromfietsen rijden waar het ze het beste uitkomt: op de rijbaan of als daar een rij wachtende auto's staat, op het fietspad. Het is een voortdurend heen en weer zigzaggen. De pakkans ligt dicht bij nul. Fietsers die er iets van durven zeggen krijgen een grote mond of erger.

De capaciteit aan camerahandhaving, die de gemeente Amsterdam bij het Openbaar Ministerie heeft weten te bedingen, gaat voornamelijk naar handhaving op zwaar verkeer in de binnenstad.

De laatste maand zien we een enkele keer handhaving op straat door de politie. Handhaving door boa's lijkt echter vrijwel afwezig. Iedereen kan de politie tippen via sociale media over de plekken waar gehandhaafd zou moeten worden. Bijvoorbeeld via [facebook.com/polvhtamsterdam](https://www.facebook.com/polvhtamsterdam) of twitter. In Den Haag wacht de Tweede Kamer al bijna twee jaar op de uitvoering van een in januari 2019 aangenomen motie over het invoeren van een nationale helmplicht voor snorscooters (snorfietsen). Minister Van Nieuwenhuizen is opgeroepen voor het eind van dit jaar met een voorstel te komen. We verwachten een verdere daling van het aantal snorscooters als die helmplicht er is. Dat zou voor fietsers gunstig zijn. Eén lichtpuntje in dit verder nogal droeve verhaal is mijn eigen ervaring: ik hoor vrijwel nooit meer 'tutuut' achter me.

Teeja Arissen

Foto: Marcel van Kempen



Coronamaatregelen op straat

In mei bracht de gemeente de menukaart *Tijdelijke maatregelen openbare ruimte* uit. Een caleidoscoop aan maatregelen, die het voor de kwetsbare gebruiker op straat veiliger moesten maken tegen coronabesmettingen: meer ruimte voor fietsers én voetgangers.

Plots kon je als fietser het fietspad niet meer gebruiken. De Jan Pieter Heijestraat was 'coronaproof' gemaakt. Later volgde de Rijnstraat. Het fietspad was bij het trottoir getrokken en de fietser moest van de rijbaan gebruik maken. Ruim baan voor de fietser! Maar was dat wel zo? En die voetganger, gebruikte die het fietspad wel?

Er zijn nu voor ongeveer zes straten maatregelen genomen, waarvan er inmiddels drie zijn teruggedraaid: de Jan Pieter Heijestraat (JP Heije), de Rijnstraat en de Eerste van Swindenstraat. Direct nadat de JP Heije was verbouwd, werden enkele terrassen tot aan de stoeprand uitgebreid. Gelukkig werden die snel ingebonden door handhaving. En behalve om voorbij zo'n terras te komen, maakte geen enkele voetganger gebruik van het lege fietspad. Bij drukte was het voor

fietsers gevaarlijk op de rijbaan, vooral door vrachtwagens die vaak midden op straat laden en lossen. Toen de scholen weer begonnen, liep het flink uit de hand. Bewoners hebben zich samen met de Fietsersbond verenigd en de gemeente aangesproken op wat er zoal mis was met deze maatregel. Dat resulteerde in het terugdraaien ervan. Bij de Rijnstraat heeft de Fietsersbond ook aan de bel getrokken, maar de situatie was daar zo evident gevaarlijk dat na twee weken de gemeente zelf inzag dat dit niet kon. Overigens zijn de trottoirs daar best breed en kunnen voetgangers meer ruimte krijgen als de reclameborden wat meer inschikken. Ook in de Eerste van Swindenstraat had de gemeente de fietspaden opgeheven. De Fietsersbond kreeg daar veel klachten over. De in- en uitparkerende auto's (schuin parkeren!) zorgen vaak voor penibele situaties en op de

nauwe rijbaan wordt vaak geladen en gelost. Als het druk is, durfden oudere mensen en ouders met kinderen daar soms niet meer op de rijbaan te fietsen. De Fietsersbond heeft er bij de gemeente op aangedrongen ook die maatregel te heroverwegen. Op 31 oktober werden de fietspaden gelukkig weer in ere hersteld. De Haarlemmerstraat is nu verboden voor inrijdende auto's. Daar is de situatie voor voetgangers en fietsers duidelijk verbeterd. Het zou mooi zijn als daar veilige oversteeplekken voor wandelaars kunnen komen. Ook de Museumbrug is voor fietsers nu veel prettiger. De Fietsersbond begrijpt niet waarom het fietspad in de Spuistraat bijna in zijn geheel voor voetgangers is bestemd, waardoor de fietser op de zeer nauwe rijbaan moet rijden. De trottoirs zijn er heel breed, behalve op een klein stuk (zuidelijk deel) waar winkels en terrassen zijn. Daar is het gerechtvaardigd om fietsers naar de rijbaan te sturen. Het argument dat wel wordt gebruikt: het is veel mooier om de maatregel over de hele straat uit te rollen. De Spuistraat is nu echter heel lelijk geworden met al die hekken op het fietspad, dus het is maar wat je mooi vindt. Wat aan alle mislukte maatregelen opvalt, is dat bij het afsluiten van fietspaden de voetgangers de vrijgekomen ruimte niet of nauwelijks benutten, terwijl de fietser op de rijbaan in de knel komt.



Florrie de Pater
Foto: Jan Pieter Nepveu

Prijsvraag een moeilijk te vinden canta

Slechts drie reacties op de prijsvraag in OEK 110. Was de opgave te moeilijk, of houden onze lezers in Oost niet van ontdek het plekje?



Alle drie de oplossingen waren goed, en gelukkig ook weer vergezeld door wetenswaardigheidjes. Zo schreef **Hans van Lent**: *Dat was weer een lastige opgave, die overbelichte foto met wel heel veel lucht en nog meer Canta in beeld. Maar ik denk wel dat ik er uit ben. De foto is gemaakt op de Nieuwe Herengracht, bij de Latjesbrug, hoek Anne Frankstraat. Toeval of niet, maar juist hier bevindt zich de Amsterdamse vestiging van Mijksenaar, een bedrijf*

gespecialiseerd in wayfinding, de moderne term voor bewegwijzering. Ze zijn onder andere bekend van de mooie en duidelijke bebording op Schiphol.

Kees Gerbrands woont tegenover de oplossing: *Opmerkelijk is dat de gracht aldaar onlangs is beplant en de parkeerplekken zijn verdwenen. Soms gebeurt er ook iets goeds in onze stad. En **Ton van der Hoeven** vergezeld zijn goede antwoord met een parkeerpluim: *Ik werk in de buurt, de Canta staat er nog. Er zit ook een verzekeringsplaatje op, maar die is door OEK handig weg gefotoshopt. Op de terugweg naar huis kwam ik langs het Spui. Wat een mooie parkeerplekken zijn er bijgekomen. Erg prettig. Nu kan je weer netjes je fiets kwijt als je wilt winkelen**

in de Kalverstraat. Hopelijk gebeurt iets dergelijks ook in de Kinkerstraat.

De winnaar van de fietskaart is **Ton van der Hoeven**. Wilt u ook kans maken op die puike kaart? Laat dan via oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl weten waar deze blokkade voor fietsers in gesitueerd.



Marcel van Kempfen



Meerjarenplan Fiets: een tegenvallende tussenstand

Het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 is halverwege. De Fietsersbond constateert dat maar een deel van de doelen is gerealiseerd. De Agenda Autoluw uit 2020 biedt nieuwe kansen, maar ziet de gemeente die wel?

Nuttig, maar weinig ambitie

De gemeente wilde met het Meerjarenplan Fiets (verder: MJP) zorgen voor *Comfortabel doorfietsen* en *Gemakkelijk fietsparkeren*. Waarmee wij het natuurlijk van harte eens zijn: door het drukker fietsverkeer namen conflicten op fietspaden toe en fietsparkeren werd moeilijker zowel op drukke punten als in woonwijken.

Bij *Comfortabel doorfietsen* was het meest concrete doel de helft van de fietspaden binnen de A-10 op de gewenste breedte van 2,50 meter te brengen. Met 20 kleine projecten zouden bestaande routes verbeterd worden, bijvoorbeeld met fietsdoorsteekjes en ontbrekende stukjes fietspad. Ook wilde men kruispunten aanpassen met meer opstelruimte voor fietsers en een fietsvriendelijker regeling van verkeerslichten. Bij *Gemakkelijk fietsparkeren* richtte de aandacht zich vooral op de hotspots, zoals uitgaanscentra en treinstations. Daar zou de gemeente investeren in overdekte stallingen en parkeerbeheer.

De Fietsersbond vond de ambities van het MJP te laag (OEK 102). Belangrijkste kritiekpunt was dat de gemeente met dit beperkte programma achter de feiten aan bleef lopen. Er werd namelijk geen oplossing geboden voor het overdrukke fietsnetwerk. Daarnaast ontbrak zicht op de eerder beloofde completering van het Hoofd- en Plusnet Fiets. Het MJP noemde 10 grotere gewenste projecten, maar zonder uitwerking en financiering ervan. Bij de 20 kleine projecten werd de keuze ontweken vóór fiets en voetganger ten koste van (geparkeerde) auto's; een keuze die volgens ons noodzakelijk is. Onze conclusie in 2017: Het MJP is nuttig, maar toont te weinig ambitie.

Wat is erop straat te zien?

Om te beginnen het goede nieuws. In het kader van *Comfortabel doorfietsen* wordt elk jaar een aantal kruispunten fietsvriendelijker gemaakt. De fietsvoorzieningen rond de Berlagebrug zijn een mooi voorbeeld: meer opstelruimte voor de superdrukke fietsstromen aldaar. Maar ook bij reconstructie van bestaande kruispunten krijgen fietsers meer ruimte, zoals bij Hoofdweg- Postjesweg. Verder is op 44 kruispunten de

verkeersregeling aangepast. Regelmatig worden kleine verbeteringen in het netwerk aangebracht. Door de vage omschrijving bij de 20 kleine maatregelen uit het MJP, is niet goed te beoordelen hoe het met de uitvoering staat.

In het kader van *Gemakkelijk fietsparkeren* rond hotspots is goede voortgang geboekt. Zo kwamen er overdekte stallingen bij op het Beursplein en het Rokin en aan de Strawinskylaan (Station Zuid). Op het Leidseplein en voor het Centraal Station zijn stallingen in aanbouw. Voor Station Lelylaan is een bouwrijp ontwerp. Een pluim voor de gemeente!

Op het gebied van fietsparkeergedrag wordt fors ingezet op handhaving van parkeerverboden op hotspots als de rode loper. Handhaving op wrakken en te lang parkeren bij woningen krijgen helaas beduidend minder aandacht.

Maar dan het minder positieve nieuws. Het verbreden van drukke fietspaden gaat tergend langzaam. In 2017 misten we een plan van aanpak voor dit belangrijke onderdeel. Zo'n plan is er nooit gekomen. Met als gevolg dat er alleen wat gebeurt als een straat groot onderhoud krijgt. Dit betekent dat structurele verbetering voor het fietsnetwerk erg lang gaat duren. Van de in het MJP genoemde 10 gewenste projecten is in 2020 slechts één project gerealiseerd: de fietsbrug over de Haarlemmervaart tussen Sloterveer en Sportpark Spieringhorn. Voor drie projecten zijn plannen gemaakt: een fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal bij de Sixhaven, een fietsbrug over de Weespertrekvaart en de fietsroute langs de Haarlemmer Houttuinen. Er gebeurt wat, maar te langzaam.

Ook het ombouwen van de Binnenring tot fietsboulevard (MJP maatregel 3) is vertraagd: de Binnenring is niet voor 2024 klaar. En de verbouwing betekent wéér langdurige overlast voor fietsers op een route die nog maar enkele jaren geleden op de schop werd genomen om brede fietsstroken aan te leggen. Dat moet beter bij toekomstige grote fietsprojecten, bijvoorbeeld bij de voorgestelde tweede fietsring Ceintuurbaan- Van Baerlestraat- Bilderdijkstraat. Zorg als gemeente eerst

voor echt autoluwe straten, dus met uitsluitend bestemmingsverkeer. En voer vervolgens wegconstructies selectief en flexibel uit. Langs de hele route fietsstraten aanleggen is niet nodig. En laat nieuwe fietspaden langs Ceintuurbaan en Frederik Hendrikstraat lekker liggen.

Onze conclusie: van de toch al beperkte ambities uit het MJP wordt een groot deel niet gehaald. Wat ons vooral zorgen baart is dat de kwaliteit van het fietsen de afgelopen jaren is afgenomen. Logisch, want het fietsnetwerk is nauwelijks verbeterd, terwijl de groei van het fietsverkeer doorgaat. De gemeente blijft daardoor achter de feiten aanlopen. Sterker, de achterstand van de gemeente is sinds 2017 verder toegenomen. Kan de Agenda Autoluw dat verbeteren?

Autoluw en Corona

In maart 2020 nam de gemeenteraad de *Agenda Amsterdam Autoluw* aan (verder: *Autoluw*). Met als hoofddoel meer ruimte voor voetganger, fietser en het openbaar vervoer ten koste van de auto. Prachtig! Dit biedt immers goede perspectieven voor de noodzakelijke ruimte voor bredere fietspaden en voldoende fietsparkeren op straat. Wij zijn dan ook blij met de plannen om 10.000 autoparkeerplaatsen op straat op te heffen. Wel is doorpakken nodig voor een merkbaar effect. Vreemd is dat het MJP Fiets nergens in *Autoluw* wordt genoemd. Het lijken gescheiden werelden, terwijl

Autoluw een perfecte kans biedt om de doelen van het MJP alsnog te realiseren. Integendeel, *Autoluw* suggereert dat in toekomstige 30 km-straten de auto en fiets weer gecombineerd kunnen worden. Dus weg de fietspaden en de fietsstroken, wat betekent weg met het Hoofd- en Plusnet Fiets! Ongewenst, maar ook onveilig.

Als geluk bij een ongeluk hebben recente Corona-maatregelen dit bevestigd. Fietsen op de rijbaan in de drukke Rijnstraat werd al binnen een week afgelast wegens onveilige situaties. Maar ook op de rustiger Jan Pieter Heijestraat bleek de proef onhoudbaar. Zoals een ervaren lid van de Fietzersbond verzuchtte: 'De gemeente ervaart nu opnieuw waarvoor in de jaren 70 en 80 het fietsroutenetwerk is bedacht: alleen bij zeer rustig auto-bestemmingsverkeer is combineren van auto en fiets veilig'. Gelukkig zijn de verkeersspecialisten bij de gemeente in de Centrale Verkeerscommissie het met ons eens. Bij drukker autoverkeer blijven aparte fietsvoorzieningen nodig.

Ons advies aan de gemeente: gebruik het programma autoluw om knelpunten in het fietsnetwerk op te lossen. Een programma voor quick-win maatregelen voor fietsroutes en fietsparkeren kan de dagelijkse fietser in Amsterdam weer perspectief bieden.

Frans van der Woerd en Marjolein de Lange

Ledenvergadering

Op 13 januari 2021 om 20u staat de Amsterdamse Actieve Leden Vergadering (AALV) gepland. Het wordt vanwege Corona een digitale vergadering. Aanmelden kan via amsterdam@fietsersbond.nl. Wij sturen u dan de agendastukken toe en berichten u indien er alsnog een fysieke vergadering kan plaatsvinden.

Informereren per e-mail

De landelijke Fietzersbond verzamelt zoveel mogelijk e-mailadressen van haar leden. Op die manier kunnen zij u makkelijk van nieuwe ontwikkelingen op de hoogte brengen. Wij vragen u uw e-mailadres te mailen naar d.vanderputten@fietsersbond.nl, onder vermelding van uw lidmaatschapsnummer of uw postcode. Wanneer uw e-mailadres verwerkt is in de landelijke ledenadministratie, beschikken wij als afdeling er automatisch ook over. Voor ons is dat ook prettig.

Herinrichting Koninginneweg

Als het aan de gemeente ligt, is een van de engste fietsstroken in Amsterdam in de toekomst verleden tijd. De Koninginneweg wordt eindelijk aangepakt.

De parkeerplekken aan de zuidkant zullen verdwijnen, waardoor er meer ruimte komt voor fietsers en voetgangers. Afgelopen is dan het gevoel bijna geplet te worden tussen een passerende tram en geparkeerde auto's. Nu wordt de hele straat aangepakt en krijgt de fietser meer ruimte. De Fietsersbond is hier blij mee, maar we pleiten wél voor een iets bredere fietsstrook (minstens 2m, nu 1.80m). De stoplichten bij het Valeriusplein verdwijnen. Daar is de Fietsers-



bond minder over te spreken. Gelukkig wordt wel de afslag naar het Valeriusplein onmogelijk gemaakt, omdat dat kan leiden tot zeer gevaarlijke situaties met het afslaande auto's. Maar de oversteek vanuit het Vondelpark naar het Valeriusplein en vice versa wordt zonder stoplichten moeilijker en gevaarlijker. En dat is Plusnet Fiets, waar veel scholieren gebruik van maken. Bij het materiaalgebruik hebben we grote bedenkingen. Waarom de fietsstroken in klinkers en de rijbaan annex trambaan in asfalt? Waarom niet andersom, hetgeen veel logischer is? Je wilt toch op Hoofdnet Fiets op een redelijk drukke weg prettig en comfortabel kunnen doorrijden? Op asfalt kan dat wel, met klinkers hobbel je meer en vooral voor oudere mensen is dat vaak een



probleem. En ga maar eens breekbaar materiaal vervoeren op klinkerbestrating. Helaas is dit een nieuw voorschrift van de gemeente en zullen we steeds vaker asfalt rijstroken zien verdwijnen. Past niet in het beleid, is dan het antwoord! De Fietsersbond zal zich tegen deze trend blijven verzetten. Ook in onze inspraakreactie hebben we talrijke argumenten aangedragen om vooral de fietsstroken toch in asfalt aan te leggen.

*Florrie de Pater
Foto's: MvK*

De Biro, het speeltje van Zuid

Daar staat er weer een geparkeerd op de stoep of rijdt je van de sokken op het fietspad. Dat zou verleden tijd moeten zijn met de nieuwe regels voor de Biro, die per 1 juli zijn ingegaan. Maar zijn we nu wel bevrijd van die typische Zuidcanta 2.0?

Begin 2019 oordeelde de rechter dat Biro's moeten worden gezien als brommobielen en dus dat de voertuigen niet meer op de stoep mogen parkeren. Ook op het fietspad rijden was er niet meer bij. Op 1 juli 2020 gingen de nieuwe regels in Amsterdam in. De eigenaar van de Biro moest het karretje melden bij de RDW en een regulier nummerbord aanvragen. Dat betekent op straat parkeren, op straat rijden en parkeren mét vergunning. Voor 450 euro kon de eigenaar een vergunning voor de hele stad aanvragen, die normaal het dubbele kost en geldt tot 1 juli 2022. Die korting hebben de Biro-adepten te danken aan het feit dat de gemeente de Biro ziet als een duurzaam alternatief voor vervoer, immers ze rijden elektrisch. Overigens wordt er nog wel een uitzondering gemaakt

voor mensen die vanwege een handicap in een Biro of Canta rijden. In mei had de helft van de Biro-eigenaren een kenteken aangevraagd. Dat aantal is nu flink opgelopen. Toch zie je nog steeds Biro's op de stoep geparkeerd, die geen kenteken hebben, hoewel het grootste deel keurig een plekje veroverd tussen de grote broers. Dat de auto's niet altijd blij hiermee zijn, moge duidelijk zijn. Vaak staan Biro's zo geparkeerd dat op de opengelaten plek net geen auto meer kan staan. Maar de Fietsersbond is blij met de nieuwe regelgeving. Het betekent geen enge brede en hard scheurende karretjes meer op het fietspad en geen concurrentie meer voor parkeren op de stoep.

Florrie de Pater

De strijd tegen sluipverkeer Sloterweg en Nieuw-Sloten

Toen ik aan het begin van deze eeuw namens de Fietsersbond in de verkeerscommissie van het stadsdeel Slotervaart zat speelde het al; de gevaarlijke verkeerssituatie voor fietsers op de Sloterweg. Er is in vele vergaderingen en werkgroepen uitgebreid nagedacht over het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers op deze dijkweg. Maar allerlei technische oplossingen liepen vast. De Sloterweg is een oude, slappe veendijk die trillingen sterk doorgeeft aan de omgeving. Drempels zijn daardoor onmogelijk. Bovendien is het verboden om te graven in de kruin van een dijk. Verbreding van de weg is ook onmogelijk omdat er aan beide zijden van de dijk water loopt.

Na veel wikken en wegen kwam men op het idee van een 'knip' voor gemotoriseerd verkeer in de Sloterweg. Maar dat zou een enorme verkeerstoename betekenen voor het toch al ernstig door sluipverkeer dat richting snelweg rijdt, geteisterde Nieuw Sloten. Dagelijks vinden er binnen Nieuw Sloten honderden (fiets) oversteek bewegingen plaats, onder andere door kinderen die naar een van de vier basisscholen in de wijk onderweg zijn. Wat te doen?

De Fietsersbond heeft in november 2009 een enquête gehouden onder haar leden in het betreffende gebied en het stadsdeelbestuur organiseerde drukbezochte inspraakavonden voor bewoners en ondernemers van Sloten en Nieuw Sloten. Omdat bleek dat inderdaad "elk voordeel zijn nadeel had", werd unaniem besloten om niets te doen. Ondertussen werd de situatie er zowel in Nieuw Sloten als op de Sloterweg niet beter op. De rotonde Sloterweg/Anderlechtlaan werd dubbelbaans en fietsers werden met een kulargument uit de voorrang gehaald. De Fietsersbond



heeft geprobeerd dit tegen te houden maar helaas, andere krachten waren sterker. Ondertussen werd het hoofdnet auto geknepen door versmallingen aan te brengen op de Johan Huizingalaan ter hoogte van Nieuw Sloten waardoor de doorstroming werd belemmerd. En als klap op de vuurpijl kwam het besluit om de Sloterbrug te verbreden, waardoor er een verkeertoename over de Sloterweg van 40% werd voorspeld. Dit kon niet langer zo doorgaan.

De werkgroep verkeer van de Dorpsraad Sloten stelde opnieuw voor een knip in de Sloterweg te maken. In Nieuw Sloten werd tegelijkertijd, we hebben het over de zomer van 2019, de werkgroep Stop Sluipverkeer Nieuw Sloten (formally known as de Fietsplaatjes) weer nieuw leven ingeblazen. Ik nam, als voormalig Verkeersouder én Fietsersbond-lid, plaats in deze werkgroep. Ons doel was een oplossing voor het hele gebied. Toen begon het lobbywerk. Ik kan je zeggen; dat was af en toe met bloed, zweet en tranen. De werkgroep werd een handje geholpen door het noodlot, 13 tot en met 17 januari 2020 was de Sloterweg af gesloten. Wat de werkgroep SSNS al vreesde gebeurde; het autoverkeer explodeerde. Vijf maal werd langzaam verkeer geschept. Auto's reden in grote getalen door rood en over de fietspaden en stoepen. Er werd gescheurd door kleine binnenstraatjes om zo iets op te schuiven in de file. En toen... luisterde het stadsdeel, inmiddels Nieuw West, ineens wél naar ons.

Ondertussen zijn wij in nauwe samenwerking met onze bureaus uit Sloten tot een prachtig gemeenschappelijk plan gekomen. Wethouder Sharon Dijksma gaat in principe akkoord met ons plan om (sluip)verkeer over de Sloterweg en door Nieuw sloten tegen te gaan met "elektronische knips" die werken door middel van nummerbordherkenning. Zoiets werpt uiteraard heel veel vragen op bij automobilisten en buurtbewoners. Dat is dan ook meteen de reden dat ik op dit moment nog geen details uit de doeken kan doen. Maar wat in ieder geval vast staat is dat zowel de Sloterweg als Nieuw Sloten in de zomer van 2021 een stuk veiliger wordt voor langzaam verkeer. Wordt vervolgd.

*Henny Ridderikhoff
(namens de werkgroep Stop Sluipverkeer Nieuw sloten)
Foto: MvK*

Postvak in

Put Balistraat

Toen ik jullie foto in de OEK (110, juli 2020) zag, en de meldingen, moest ik meteen aan mijn eigen straat denken. Bij de putten hebben ze echt een diep profiel gemaakt bij de herbestrating. Ze liggen precies tegenover elkaar dus daar heb je ongeveer een halve meter minder fietsruimte in een toch al vrij smalle straat. Ik wil er absoluut niet vlak langs rijden, want volgens mij krijg je dan zo'n tramrail-effect: vallen. Er is nu weinig sneeuw en gladheid, maar dan is het nog enger om te fietsen. Automobilisten begrijpen waarschijnlijk niet waarom fietsers hier zoveel ruimte nemen. Ik heb het indertijd wel gemeld, ik denk via het meldpunt, maar kreeg nooit een reactie. In de Borneostraat ligt het ook, maar minder diep zo te zien.

Liesbeth van Riessen



Haarlemmerweg

Ik snap niet goed waarom het fietspad naast Haarlemmerweg een knelpunt is (OEK 110, juli 2020). Het is daar een 50 km weg geworden. Het fietspad ligt daarom net als fietspaden in de stad niet afgescheiden. Verderop richting Halfweg waar 80 km gereden mag worden, is wel een afscheiding.

Bart Rijke

Het ontbreken van een deugdelijke afscheiding tussen het fietspad en de rijbanen van de Haarlemmerweg is een knelpunt omdat het autoverkeer makkelijk harder rijdt dan 50 km. Dat de wegbeheerder er rekening mee houdt dat auto's hier inderdaad van de weg zullen raken, moge blijken uit het feit dat aan de overkant een vangrail het afrijden in de Haarlemmertrekvaart moet voorkomen.

Jan Pieter Nepveu

Linnaeuskade fietsstraat?

U weet nogal veel over alle fietsontwikkelingen in Amsterdam. In 2013 werd de Linnaeuskade als eerste fietsstraat in Oost aangekondigd in het gemeentekrantje. Na bezwaren kwam er een definitieve nota van uitgangspunten, in 2015. Daarna was het akelig stil, of ik moet iets gemist hebben. De route naar de Wibautstraat wordt steeds drukker, hele colonnes fietsers uit IJburg en vv hobbelen over de vele, voor fietsers hinderlijke, drempels. Weet u of er ontwikkelingen zijn? Wellicht kunt u in de onovertroffen OEK hier eens aandacht aan besteden, en een beetje druk uitoefenen op de beslissers.

Lex de Lang

Het was een tijd stil rond de Linnaeuskade maar medio 2021 zullen de werkzaamheden beginnen. De Linnaeuskade krijgt een profiel van twee keer 2.30 meter in rood asfalt met een overrijdbare middenstreep en 30 km drempels. Aan de vernieuwde straat geeft de gemeente het predicaat 'fietsstraat.'

Jan Pieter Nepveu

Linnaeuskade wordt eerste fietsstraat in Oost

Oop de Linnaeuskade langs de Ringvaart gaat in 2021 veel veranderen. De herbestrating, het straatprofiel en het groen worden aangepast en er komt een plan. De belangrijkste verandering is een primair de Linnaeuskade wordt de eerste fietsstraat in Oost en een van de eerste fietsstraten in Amsterdam.

De Linnaeuskade is een belangrijke verkeersroute. Dit was de bedoeling van het gemeentebestuur. Het plan voor de herbestating van de Linnaeuskade is nu klaar. Het plan is om de Linnaeuskade te verbreden tot 2,30 meter aan beide zijden van de middenstreep. Dit betekent dat de breedte van de straat nu 12,30 meter is, maar wordt verhoogd tot 15,30 meter. Dit betekent dat de breedte van de straat nu 12,30 meter is, maar wordt verhoogd tot 15,30 meter.

De herbestating van de Linnaeuskade wordt in 2021 uitgevoerd. Dit betekent dat de straat nu 12,30 meter breed is, maar wordt verhoogd tot 15,30 meter. Dit betekent dat de breedte van de straat nu 12,30 meter is, maar wordt verhoogd tot 15,30 meter.

De herbestating van de Linnaeuskade wordt in 2021 uitgevoerd. Dit betekent dat de straat nu 12,30 meter breed is, maar wordt verhoogd tot 15,30 meter. Dit betekent dat de breedte van de straat nu 12,30 meter is, maar wordt verhoogd tot 15,30 meter.

De herbestating van de Linnaeuskade wordt in 2021 uitgevoerd. Dit betekent dat de straat nu 12,30 meter breed is, maar wordt verhoogd tot 15,30 meter. Dit betekent dat de breedte van de straat nu 12,30 meter is, maar wordt verhoogd tot 15,30 meter.

Reisadvies

Van 13 t/m 16 september jl. fietste ik met mijn zusje van Maastricht naar Hespérange, net onder Luxemburg-stad gelegen. Voor het eerst fietsten we samen met e-bikes. Wat een luxe voor 80-plusters. Mijn e-bike was een omgebouwde snorfiets, waar een Pendix-accu op was gemonteerd. Ik had slechts ruimte voor een accu van 300 Watt en probeerde dan ook wat zuiniger te fietsen. Maar op dag twee wist ik dat er later nog gemene klimmetjes in de Ardennen zouden volgen en probeerde ik rond 3 uur een café te vinden. Alle dorpjes die we tot dan toe tegenkwamen waren uitgestorven tot we in Havrenne een jongen op een schaduwrijk bankje bij een boom en bushalte zagen zitten. Hem vroegen we naar oplaadmogelijkheden. Ci-dessous, was het antwoord, wijzend naar onder het bankje waarop hij zelf zat. Grote verbazing bij ons, maar het klopte. Daar zat een stopcontact en: het werkte! Ik kocht voor hem en ons een welverdiend ijsje, terwijl de accu werd opgeladen. Het was wel het enige oplaadstation dat we op deze trip tegenkwamen. Maar het moet gezegd: we hebben geen echt onderzoek daar verder naar gedaan.

Marie-Laurance Eichholtz

Drukte

Over de drukte op de Amsterdamse fietspaden is al heel wat gezegd en ik weet dat het de aandacht van de politiek en van jullie heeft. Daarom kijk ik met stijgende verbazing en afgrijzen naar een aantal ontwikkelingen waarvan ik me afvroeg wat jullie (of ikzelf) daartegen (kunnen) doen.

1. Ik zie steeds meer opgevoerde e-bikes. Het schijnt makkelijk te zijn ze op te voeren heb ik me laten vertellen. Een bepaald model van Van Moof wordt zelfs standaard geleverd met twee standen, een waarmee je voldoet aan de wettelijke regels (heel suf natuurlijk) en een Amerikaanse stand die je via een app kunt inschakelen waardoor hij tot 35 km per uur ondersteunt. Gaan we naar een situatie zoals nu bij de scooters waarbij alle e-bikes straks gewoon na de koop opgevoerd worden afgeleverd?
2. Ik zie steeds meer fantasiemodel e-bikes in het verkeer. Nieuwste trend: kekke dikke bandjes, en maar scheuren. Bijtrappen is nauwelijks nodig want je hebt kennelijk de beschikking over een sterke motor. En een groot percentage loopt gemakkelijk harder dan 30 km per uur.
3. Met regelmaat moet ik de stoep op om een buitenmodel transportfiets te ontwijken. Soms zijn ze net zo breed als het fietspad. Hoe is het mogelijk dat deze dingen toestemming krijgen om op het fietspad te rijden?
4. Snorfietzen trekken zich massaal niets aan van de regel dat ze op de weg moeten rijden. Ook van bruggen of doorsteken die alleen toegankelijk zijn voor fietsers, trekken ze zich niets aan. En vooral niets van zeggen want ze rijden je anders gewoon van het fietspad af, of erger (ik ben een keer door omstanders bevrijd moeten worden). De overheid heeft voor zichzelf een groot autoriteitsprobleem geschapen: want hoe ga je de regels nu weer handhaven nu alle snorfietzers de anarchie gewend zijn?
5. Telefoon en fiets/scooter: de regel kent iedereen inmiddels wel, maar ik durf de stelling wel aan dat niemand zich er iets van aantrekt. Het negeren van de regel is algemeen, inmiddels zie ik dagelijks kinderen van rond de 10 jaar die zich

al facebookend door het verkeer bewegen. De handhaving is geheel afwezig.

Eigenlijk is het zo dat je in Amsterdam alle regels aan je laars kunt lappen, je zonder problemen een gevaar kunt zijn voor anderen en je permanent met een middelvinger naar je medeweggebruikers kunt rondrijden. De gemeente heeft inmiddels wel duidelijk uitgestraald de eigen regels totaal onbelangrijk te vinden. Ik fiets al mijn hele leven, ook als sportieve activiteit. En ben al bijna mijn hele leven lid van de Fietsersbond. Ik ben handig met de fiets, en altijd heel alert. Ik zit bijna dagelijks op de fiets in de stad en schat dat ik dagelijks een paar aanrijdingen voorkom dankzij mijn waakzaamheid, en in 99 van de 100 gevallen is er dan een telefoon of een scooter in het spel. Dan word ik toch heel triest als ik bedenk welke mooie regels er zijn om dit allemaal te voorkomen.

Guus Bomhoff

Onderbrekingen

Met aandacht weer nr.110 gelezen met name "lezers schrijven." Het is soms treurig wat je op je fiets tegenkomt. Ongelijke wegonderbrekingen. Je krijgt er vierkante wielen van. En natuurlijk de aangegeven omleidingen. De mensen die hiervoor verantwoordelijk zijn, zijn geen fietsers. Waarom is het niet mogelijk dat de ambtenaar die verantwoordelijk is voor de werkzaamheden, wordt uitgenodigd om, met zijn fiets, langs die toestanden te gaan? Volgens mij zijn de problemen dan direct opgelost. Maar ik wil ook nog opmerken dat de fietsers zich ook aan de regels moeten houden. Niet fietsen als het niet mag (Amstelpark) en niet op de voetpaden. Ik wens u nog veel mooie O E Ken.

A. Hammacher

Foto: MvK





Kunst en fietsen

Houden fietsers van kunst? Aan de volle fietsenrekken bij veel kunstmusea te oordelen wel.

Wegenbouwers noemen bruggen, viaducten en tunnels kunstwerken. Van dat soort kunstwerken maken fietsers dagelijks gebruik. Meestal zonder diepe esthetische ervaringen erbij. Steden zijn de grootste kunstwerken die mensen maken. Gesamtkunstwerken in ontwikkeling. Met onderdelen en lagen die in de loop van de tijd worden toegevoegd, aangepast, weggehaald. Het fietsnetwerk is als zo'n toegevoegde laag te zien, de beweging van dagelijks duizenden fietsers over de straten en kruispunten van het netwerk als bewegingskunstwerk.

Fietsers kunnen ook genieten van 'gewone' kunstwerken. Mooie of leuke dingen langs fietsroutes die een saaie route aantrekkelijker maken, een eng viaduct vriendelijker of een plek markeert. Ook daarvan zijn in Amsterdam tal van voorbeelden te bewonderen.

Tekst en fotografie: Marjolein de Lange





Fietzersparadijs Amsterdam

Op Youtube dook ongeveer een jaar geleden een videokanaal op genaamd Not Just Bikes. De korte videoreportages, gefilmd vanaf de fiets en van commentaar voorzien door de filmer, spelen zich voornamelijk af in en rond Amsterdam, en laten onze hoogontwikkelde en voor buitenlanders verbijsterend goede fiets-infrastructuur zien.

Onderwerpen zijn bijvoorbeeld: 'in Amsterdam fietsen kinderen zelf naar school'; 'kijk eens hoe slim de verkeerslichten zijn afgesteld'; 'verkeersluwheidsmaatregelen in Amsterdam en Canada vergeleken.' Een van de populairste filmpjes gaat over de enorme ondergrondse fietsenstallingen die de NS overal aan het bouwen is. De video's worden honderdduizenden keren bekeken. De commentaarstem klinkt Amerikaans, dus OEK vroeg zich af: wie is de maker van dit kanaal?

De man achter Not Just Bikes heet Jason Slaughter, een Canadees uit Toronto die in vele landen heeft gewoond. Hij was altijd al geïnteresseerd in verkeer, ergerde zich al zijn hele leven aan het totaal op auto's ingerichte leven in Noord-Amerika, en zag als expat in diverse buitenlanden dat er een heel ander leven mogelijk is. Zijn vrouw, in Toronto bestuurslid bij de plaatselijke fietsersbond, merkte ook dat het daar vechten tegen de bierkaai was. Toegegeven, na tientallen jaren actievoeren kreeg Toronto eindelijk een paar zeer krap bemeten fietsstroken. Maar de enige scheiding tussen de fietsstrook en het langrazende autoverkeer was een streep verf en een rijtje zogeheten flexiposts: buigbare plastic paaltjes zodat auto's die makkelijk plat kunnen rijden.

Allemaal niet verrassend als je hoort hoe de burgemeester van Toronto tegenover fietsen stond: 'wie wil fietsen, die gaat maar naar het park.' Desondanks hadden de armzalige fietsstroken wel enig effect, zeker toen er ook deelfietsen werden geïntroduceerd: opeens zag je mensen in nette pakken op fietsen naar hun werk gaan. Het bewees wat Jason altijd al vermoedde: als je zorgt voor voorzieningen voor fietsers dan komen er fietsers. En als je een plek zo inricht dat mensen voor iedere verplaatsing een auto nodig hebben, dan wordt de publieke ruimte een groot verkeersinfarct.

De familie Slaughter wilde hun kinderen laten opgroeien in een omgeving waar ze zich op een veilige manier zelfstandig door het verkeer kunnen bewegen. Na grondig onderzoek concludeerden ze dat Amsterdam daarvoor de beste plek zou zijn. Ze

wonen hier nu twee jaar, de jongens spreken al heel behoorlijk Nederlands, hun vader gaat goed vooruit. Jason, die van huis uit software engineer is, heeft voorlopig de rol van huisman op zich genomen. In Canada had hij al een twitterkanaal over stedelijke infrastructuur waar hij zijn ergernis in kwijt kon, hier in Amsterdam is hij filmpjes gaan maken om te laten zien hoe het óók kan.

Veel buitenlanders denken dat fietsen in Nederland zo populair is omdat de geografische omstandigheden hier ideaal zijn. Zo hoort Jason vaak: 'In Nederland ligt alles heel dicht bij elkaar,' of 'Nederland is plat.' Dat ons natte en winderige weer helemaal niet zo gunstig is voor fietsers, en dat er in Zwitserland ook veel gefietst wordt, vergeet men dan maar even.

Jason's boodschap is dat bijna alle verkeerskeuzes die mensen maken volledig worden bepaald door de beschikbare infrastructuur, die weer volledig wordt



bepaald door wetten, regels en beleid. Wetgeving waar in Noord-Amerika niemand over nadenkt zijn allesbepalend voor het leven daar: het feit bijvoorbeeld dat in de 'suburbs' geen enkel bedrijf zich mag vestigen: geen bakker, geen supermarkt, geen drogist. Deze erfenis uit de tijd van de stinkende fabrieksschoorstenen leidt er nog steeds toe dat je voor een pak melk een half uur moet rijden naar de dichtstbijzijnde 'megamall'.

Sinds hij in Nederland woont heeft Jason dan ook vele uren besteed aan het doorgronden van wet- en regelgeving over de inrichting van de openbare ruimte. Met rode oortjes bestudeert hij gemeentelijke beleidsstukken over verkeer en ontcijfert hij de geschriften van kenniscentrum CROW. Volgens hem begrijpen Nederlandse bestuurders allang dat goede fietsvoorzieningen (en goed OV) absoluut noodzakelijk zijn om steden bereikbaar, leefbaar en gezond te houden.

Maar hoe enthousiast Jason ook is over het fietserparadijs Amsterdam, hij vindt dat we beslist niet tevreden achterover kunnen leunen. 'Neem mijn oudste zoon. Hij is eigenlijk al te groot voor de bakfiets. Hij kan goed fietsen maar toch durf ik hem

sommige routes niet alleen te laten rijden. Dat is toch een teken dat het ook hier nog niet veilig genoeg is.' En waakzaamheid blijft sowieso geboden. Jason: 'Elk stukje fietsinfrastructuur dat verdwijnt, ook een stukje dat zo klein is dat het lijkt alsof het niet uitmaakt, zal ertoe leiden dat er minder mensen gaan fietsen. Als er minder mensen gaan fietsen, kan er ergens anders ook wel weer een stukje infrastructuur weg. En voor je het weet ben je weer helemaal terug bij af. Wat in tientallen jaren en met heel veel inzet tot stand is gebracht, kan in een paar jaar verdwijnen. Vergeet dat nooit.'

Johanna Kroon



Proef-knip De Clercqstraat-Jan Evertsenstraat

De gemeente maakt plannen voor de 'Oranje Loper', de verbinding tussen Centrum en Nieuw-West via de Nieuwezijds Voorburgwal - Raadhuisstraat - Rozengracht - De Clercqstraat - Admiraal de Ruijterweg - Jan Evertsenstraat. Betere doorstroming van het ov en meer ruimte voor fietsers en voetgangers, dat zijn de wensen. Voor het gedeelte De Clercqstraat tot en met Jan Evertsenstraat wordt gedacht aan een fietsstraat: met minder auto's en een lagere snelheid zouden fiets- en autoverkeer kunnen worden gemengd. De fietspaden worden dan opgeheven. Wat ons betreft kan dat alleen met beduidend minder auto's, een lagere snelheid en het voorkomen van gevaar door laden en lossen en (fout)parkeren.

Om het aantal auto's te verminderen denken de ontwerpers aan een of meer 'knips', plekken waar autoverkeer niet door mag rijden. Er komt een proef om te zien of dat werkt en wat het effect is op de routes waar auto's naar uitwijken. Tot 17 januari zal als proef autoverkeer op de De Clercqstraat geknipt worden op de brug bij de Da Costakade, die in 2018 al een tijd gesloten is geweest. Wij kijken mee naar de effecten van de proef-knip en denken kritisch mee bij de plannenmakerij voor herinrichting. We zijn benieuwd naar jullie ervaringen met de proef-knip en jullie ideeën over fietspaden vs. fietsstraat op deze route. Deel ze met ons via amsterdam@fietsersbond.nl o.v.v. 'De Clercqstraat-Jan Evertsenstraat'. Bedankt!

Groep West van Fietsersbond Amsterdam



Beneluxbaan



Oostertoegang

Opgeloste knelpunten

Amstelveen

Langs de Buitenveldertsebaan fiets je van het ene rode verkeerslicht naar het andere, maar eenmaal aangekomen in Amstelveen zoef je in de voorrang verder. Want langs de **Beneluxbaan** zijn met de vernieuwing van de Amstelveenlijn meteen ook de fietsroutes verbeterd. De kruispunten Kronenburg, Zonnestein en Sportlaan zijn ongelijkvloerse rotondes geworden, waar tram en doorgaand autoverkeer in een diep liggende buis rijden. De onderafdeling Amstelveen van de Fietsersbond bespreekt met de gemeente nog de mitsen en maren van tweerichtingspaden, maar al met al is de noord-zuid fietsverbinding in dit deel van Amstelveen er flink op vooruit gegaan. Extra bonus is een tunneltje bij de Ouderkerkerlaan: fietsers langs de Beneluxbaan en naar het tramstation hoeven niet meer de gevaarlijke oprit naar de Ouderkerkerlaan over te steken.

Centrum

De **Oostertoegang** bij de Oosterdokskaai is berucht vanwege het verspringende fietspad. Opdat fietsers vaker kunnen doorrijden, is een schuine extra oversteek gemaakt. Desondanks blijft het oversteken van de Oostertoegang een hinderlijke onderbreking van het fietsen. De gemeente is daarom voornemens op termijn het gehele fietspad te verplaatsen naar de oostkant van de weg.

Duivendrecht

De bocht vanaf de **Rozenburglaan** in de richting van

Duivendrecht iets voorbij de brug over de Weespertrekvaart is wijder gemaakt. Voorheen moest je hier vlijmscherp naar rechts, waarbij je ook nog eens onverwacht extra vaart kreeg doordat je omlaag ging. Dat was altijd oppassen. Maar nu is de boogstraal prima!

Oost

Langs de **Westelijke Merwedekanaaldijk** is op het eerste stuk vanaf de Amsterdamse brug een aftandse klinkerverharding vervangen door goed glad asfalt met aan de zijkant een keurige witte belijning. Het is een veel befietst toeristisch tracé, dat deel uitmaakt van de LF Zuiderzeeroute (Rondje IJsselmeer).

Nieuw-West

Het **Christoffel Plantijnpad** was sleets en wie onbekend met de omgeving was, kon al te gemakkelijk verdwalen. Nu ligt er tussen de Cornelis Lelylaan en de Sloterweg strak nieuw asfalt waarin ook nog eens - geen onbelangrijk detail - de putdeksels keurig zijn weggewerkt. Drukke kruisingen zoals die met de Pieter Calandlaan en de Plesmanlaan zijn overzichtelijker vormgegeven. Het Christoffel Plantijnpad is een groene, vrijliggende fietsroute die de Sloterplas en de Oeverlanden bij elkaar brengt en deel uit maakt van een handige langere fietsverbinding tussen Sloterdijk en Schiphol. Verdwalen hoeft niet meer want de fietsroute heeft ook bewegwijzering gekregen.



Rozenburglaan



Westelijke Merwedekanaaldijk



Christoffel Plantijnpad

Sommige kruispunten langs de **Burgemeester de Vlughtlaan** waren ronduit gevaarlijk. Ze hadden te weinig opstelruimte, er ontbraken fietsoversteken, en met name bij de Burgemeester Eliasstraat was de situatie kritiek: twee autorijbanen per richting, een groot kruisingsvlak, geen fietsvoorzieningen. Hier zijn nu de rijbanen versmald, is het kruisingsvlak verkleind, en zijn er fietsoversteken aangelegd.

De **Burgemeester Eliasstraat** heeft een oversteek gekregen over de Haarlemmerweg met in het verlengde een nieuwe fietsbrug. Voor wie naar de Brettenroute richting Spaarnwoude fietst, is de straat stilletjes een groen alternatief aan het worden voor de Burgemeester Fockstraat, waar het oversteken van de Haarlemmerweg vorig jaar onnodig ingewikkeld is gemaakt.

De oversteek over de Colijnstraat van de fraaie fietsroute langs de **Albardagracht** is voorzien van een midden-eiland. Fietzers kunnen de drukke Colijnstraat nu makke-



Albardagracht

lijker, in twee stappen, kruisen.

West

Naarmate de Houthavens verstedelijken, ontpopt de **Spaarndammerdijk** ten westen van de autotunnel zich als een hinderlijke barrière. Dat leidt tot een wapenwedloop tussen fietsers die illegaal oversteken en de gemeente die steeds meer waarschuwingsborden en hekwerken plaatst. Maar een staakt het vuren lijkt in te treden, nu op een relatief logische plaats een oversteek wordt aangelegd, voorzien van verkeerslichten. Mede dankzij de Fietzersbond.

Zuid

De Amstelveenlijn rijdt niet meer dwars over het fietspad rechtsaf van de **Parnassusweg** naar station Zuid. De ellendige tramoverweg nabij de Claude Debussylaan, waar fietsers dodelijk verongelukten, kon daarom worden opgeheven en het fietspad rechtgetrokken.

Nieuwe knelpunten

Noord

De fietsroute (Plusnet Fiets) langs de zuidkant van het **Buikslotermeerplein** was al slecht en is nu, als gevolg van de sloop van het Waddenwegviaduct, maar helemaal afgesloten. Fietzers rijden zich als ze niet

bijtijds remmen te pletter tegen een houten schutting.

Jan Pieter Nepveu

Foto's: Nico Bot, Reinout Burgerjon, Marjolein de Lange, Johan Kerstens, Willeke Koops, Jan Pieter Nepveu, Jeroen Verhulst

Spaarndammerdijk



Parnassusweg



Floor fietst



Wisselende wolkenluchten

Een fietstocht maken in de stralende zon. Dat willen de meeste mensen, maar ik spring ook graag op de fiets als het wisselvallig weer is.

Gelukkig heb ik een paar vrienden die niet miepen om een spatje regen. Voor een nat pak krijg je soms iets moois terug.

Wisselvallig weer.

Veel Nederlanders noemen dat 'raar weer,' maar hoe kan het weer nou raar zijn? vraag ik me dan telkens af. Het weer is zoals het is, en soms horen daar dreigende donkere luchten bij, met een scheidslijn van links lichtblauw en rechts donkergrijs met kleine druppels regen. En soms als kers op de taart een regenboog. Met 'raar weer kan het zomaar zijn dat ik me net in regenpak heb gehesen en dat dan pardoes de zon begint te schijnen.

Je kunt je erover opwinden, maar ik zie het nut daar niet van in. Liever koester ik mijn gezicht even in het zonlicht.

Nu in het leven niks meer vanzelfsprekend lijkt, en een lockdown als dreigende donkere wolk boven ons hangt, vind ik het maken van een fietstocht extra belangrijk. Zo heb ik een scala aan tochtjes, die ik vanuit mijn huis kan maken.

Laatst was ik met een vriend naar de Zaanse Schans gefietst. We wilde er heen, om eens mee te maken hoe het daar is zonder Chinezen en Japanners. Over het algemeen vind ik het gezellig dat ze daar rondlopen en genieten van een mooi stukje Noord-Holland, maar nu is alles anders en anders is ook weleens leuk.

Er liepen nog wel wat verdwaalde Italianen rond tussen de Nederlandse gezinnen.

De molens flonkerden in de zon terwijl er donkere wolken over het water joegen.

"Wat een mooi gezicht" zei mijn fietsvriend, waarop een man zijn kant op keek en 'bellissimo' zei.

Mooier dan mooi.

Deze keer maakte ik wat foto's met mijn telefoon onder het mom van 'doe eens als een toerist.'

Maar als je eenmaal aan het fotograferen slaat, is het moeilijk om te stoppen, merkte ik.

Genieten in het moment raakt dan op de achtergrond, dus laat ik het maken van foto's in het vervolg weer graag aan de toerist over. Ik kan er immers zo vaak heen fietsen als ik wil, en dat geeft een gevoel van vrijheid.

En deze vrijheid koester ik nu nog meer dan ooit tevoren. Of het weer nou wisselvallig is of niet.



Floor Fagel

Een echte fietsstraat?

De fietsstraten die nu in Amsterdam worden aangelegd bevallen ons niet. Geen wonder, ze zijn vaak te smal en er rijden teveel auto's. Vaak ook nog vracht/bestelauto's die bovendien nogal eens op de rijbaan parkeren om te laden en te lossen. Vooral nog blijven maatregelen die iets doen aan die bezwaren uit.

Wat te doen?

Volgens mij zou de oplossing kunnen zijn dat we een fietsstraat anders moeten vormgeven. Vooral de fietsstraten waar ook het OV een plek heeft en waar fietsers geen last hebben van tegemoet komende auto's. Zoals op de Binnenring en op de route tussen de Dam en het Mercatorplein.¹

Hoe

Om te beginnen moet het auto's op een fietsstraat verboden worden om fietsers (en auto's) in te halen. Dat zou kunnen met een verkeersbord, in België al eens ingevoerd.



Dat voorkomt dat langzame fietsers (gevaarlijk) worden ingehaald. Bovendien voorkomt het dat een trage auto, als fietsers die willen inhalen, net op datzelfde moment een zwaai naar links maakt om zelf in te halen en hen aanrijdt. Nog beter is het, denk ik, om dit idee uit te werken met een

inrichting die lijkt op die van een straat met fietsstroken. Maar dan een autostrook aan de rechterkant van de weg, die verplicht is. Bijvoorbeeld: rood asfalt met een rechterstrook van 2,50m voor auto's en fietsers en links een strook van



2,00m alleen voor fietsers, zoals hieronder. Om te voorkomen dat auto's fietsers rechts gaan inhalen, kunnen we de maximum snelheid op de rechterstrook stellen op 15 km/u.²

Voordelen

Wat betekent dat in de praktijk? In zo'n fietsstraat nieuwe stijl mogen fietsers over de volle breedte rijden. Auto's, daarentegen, mogen niet op de linker fietsstrook. Een onmiddellijk voordeel is dat fietsers in zo'n straat niet langer (vlak) langs geparkeerde auto's hoeven te rijden en daar last hebben van in- en uitparkerende auto's. En als

een auto op de auto/fietsstrook halt houdt om te laden of te lossen, kunnen fietsers daar makkelijk voorbij zonder dat ze door achteropkomende auto's kunnen worden aangereden.

Een bijkomend voordeel van deze inrichting is dat het automobilisten ontmoedigt daar te rijden. Idealiter rijden er in zo'n fietsstraat dan alleen nog auto's die daar een bestemming hebben. Precies het effect dat je met bijvoorbeeld een knip zou proberen te bereiken. Al jaren geleden ontdekte men dat automobilisten banger zijn voor andere automobilisten dan voor fietsers:³ Ik verwacht daarom dat dubbel parkeren op de rechterstrook zal afnemen omdat auto's die dat doen, niet fietsers maar andere auto's in de weg zitten.

Nadelen

Er is misschien ook een nadeel, namelijk dat fietsers elkaar links en rechts gaan inhalen. Maar of dat een probleem wordt, kunnen we alleen maar vaststellen als we dit ontwerp in de praktijk brengen.⁴ In België mislukte het experiment met het auto-inhaalverbod voor fietsstraten, doordat automobilisten zich te vaak misdroegen: ze konden niet nalaten langzame fietsers op te jagen. Maar laten we wel wezen, datzelfde wangedrag van automobilisten zien we nu ook al overal

¹ En in de toekomst de Tweede Ring (Van Baerlestraat en alles ten oosten en ten westen).

² Of een verbod rechts in te halen.

³ Die gedachte lag ten grondslag aan het idee om de trottoirs met Amsterdammertjes af te zetten en zo auto's in de positie te brengen dat ze alleen op de rijbaan konden stilstaan en daarmee andere auto's blokkeerden. Dat werkte.

⁴ Er wordt nu al op ruime fietsstraten van die mogelijkheid (fietsers haalt andere fietser rechts in) gebruik gemaakt, voor zover ik weet zonder problemen.

in smalle woonstraten en de paar fietsstraten die er zijn. Mijn hoop is erop gevestigd dat fietsers anders zijn dan voetgangers die zich door intimidatie de zebra hebben laten afpakken. Fietsers moeten leren zich niet te laten opjagen. Maar ook hier geldt: of het daarop uitdraait kan alleen de praktijk uitwijzen. Ik hoor de lezer al mompelen: mooie praatjes, maar hoe pakt dat uit op straat? En wie gaat al die regels handhaven? En hoe realistisch is het dat auto's zich aan die verboden onderwerpen? Het beste antwoord dat ik heb is: dat gaan we zien. Laten we wel wezen, automobilisten (vooral onderbetaalde beroepschauffeurs die onder hoge tijdsdruk staan) trekken zich in Amsterdam nu ook al weinig aan van het gebruikelijke fietsstraat-bord (hiernaast). Geen wonder: dat bord heeft geen

rechtskracht, spoort aan tot iets onduidelijks (auto te gast?) en kan daardoor eigenlijk niet overtreden worden. Dat geldt niet voor de snelheids- en inhaalverbodsborden: daar kan op gehandhaafd worden.⁵ En voor dat daadwerke-



lijke handhaven reken ik niet op de politie (geen tijd en middelen), maar heb ik mijn hoop gevestigd op de moderne techniek: het moet (vooral in de nabije toekomst) eenvoudig zijn met camera's (of andere sensoren) overtredingen van het inhaalverbod vast te stellen.⁶ Dat kan ook met foutparkeerders, en met snorscooters die waar dat niet mag op het fietspad rijden. Zulk soort camera's zullen alleen al door hun aanwezigheid potentiële overtreders afschrikken (zoals nu in de fietstunnels onder het Rijks en CS).

Maar misschien vindt u dit een onbekookt idee. Of denkt u dat het nog beter kan. Dan hoor ik dat graag: oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Johan Kerstens

⁵ Maar de overheid kan nog wel veel tijd uittrekken voor ze zo'n bord toestaan.

⁶ Er ligt al een plan het sluiptverkeer op de Sloterweg met slimme camera's te gaan handhaven. Dus dit is geen science fiction.

Wat wil Puccini? (deel 2)

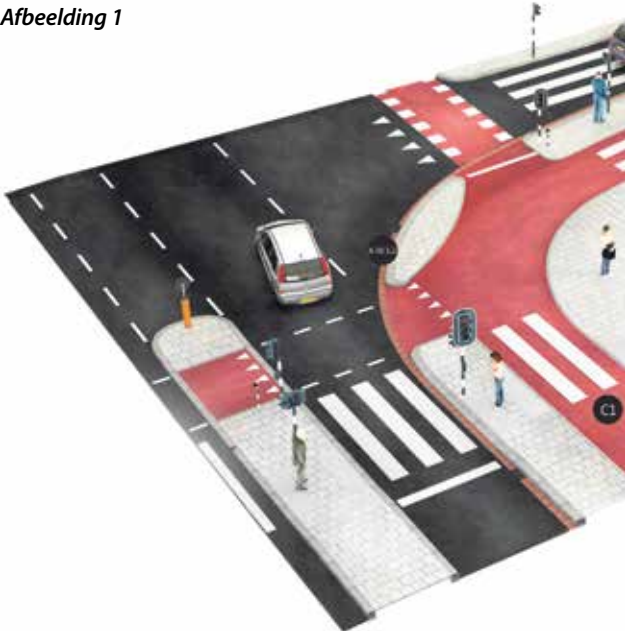
De schoonheidscommissie voor de Amsterdamse openbare ruimte – Puccini – draagt fietsers geen warm hart toe. Dat beweerde ik in de vorige OEK. Nu wil ik dat onderbouwen met wat Puccini's Handboek Rood, Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld, voorschrijft. Ik kijk naar gebruiksgemak, maar leg hun ideeën ook langs de lat van Duurzaam Veilig, de landelijke standaard voor verkeersveiligheid.

Duurzaam Veilig (DV) dateert van 1995 en is een Rijksprogramma om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook in Amsterdam wordt DV al 25 jaar in praktijk gebracht. Beperken we ons tot fietsers, dan is één van de belangrijkste uitgangspunten: het zoveel mogelijk vergevingsgezind, d.w.z. obstakelvrij inrichten van fietsroutes. Het begrip 'obstakel' moet daarbij ruim genomen worden. Het gaat niet alleen om paaltjes op fietspaden, maar ook om het wegdek waar fietsers op rijden en om de grenzen en de toegankelijkheid daarvan. Dat komt er bijvoorbeeld op neer dat het ideale fietspad volkomen vlak is, voldoende breed voor de hoeveelheid fietsers die er moeten kunnen fietsen en niet door scherpe hoge randen wordt begrensd.

Dit idee is verder uitgewerkt in de eis van 'vergevingsgezindheid': als fietsers ongewild de controle over hun fiets verliezen, mag eventueel letsel dat ze daarbij oplopen niet te wijten zijn aan iets onnodigs in de openbare ruimte – zoals paaltjes of haakse stoepbanden. Natuurlijk mag ook het controleverlies zelf niet aan gevaarlijke obstakels te wijten zijn.

Dus als Puccini in het Handboek zegt dat bij de gekozen materialen en inrichtingsprincipes voor de Amsterdamse openbare ruimte de verkeersveiligheid een belangrijk uitgangspunt is, mogen we aannemen dat men zich aan de hierboven genoemde normen van DV wil houden. Laten we zien of ze dat ook doen.

Afbeelding 1



Doorgetrokken band

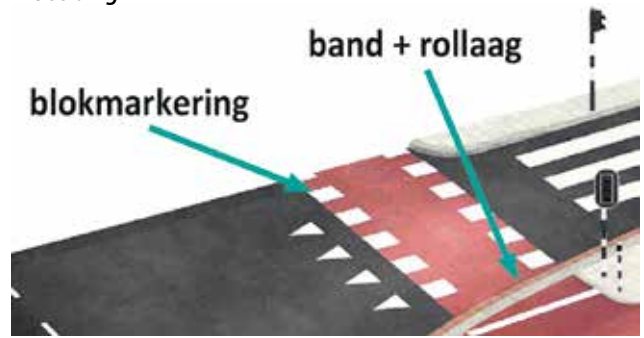
Een goed beginpunt is de manier waarop Puccini een kruispunt van twee wegen met fietspaden wil inrichten. Men geeft (afbeelding 1) een impressie van een kwart van zo'n kruispunt. Kijken we dan naar de fietsoversteek met de witte blokmarkering (afbeelding 2), dan zien we drie typische Puccini-onderdelen: 1) een doorgetrokken verlaagde (stoep)band, 2) een rij klinkers (rollaag genoemd) en 3) witte blokken op het rode asfalt.

Waar die band en rollaag lopen zien we een stukje straat waar verschillende materialen op elkaar aansluiten: asfalt, beton(band), klinkers en weer asfalt. Die band en de klinkers komen uit de koker van Puccini. Waarom liggen die elementen daar? De klinkers tegen de stoeprand vormen verderop in de straat de bedding van straatkolken. Maar hier op de kruising worden ze over de oversteek heen doorgezet ook al zijn daar geen kolken. En die verlaagde stoepband, waarom loopt die door over de oversteek?

Volgens Puccini maakt die band "een helder onderscheid tussen de wereld van het langzame verkeer en gemotoriseerd verkeer". Verder "attendeert de band de fietser er visueel en fysiek op dat er een kruising op gereden wordt" en zo zorgt het kruispunt "voor een heldere indeling, overzicht en een goede geleiding van het verkeer". Dit suggereert dat Puccini hiermee beoogt het gebruiksgemak en de veiligheid van dat kruispunt te bevorderen.

Dat klinkt positief, maar de vraag is of het met die band en rollaag ook inderdaad makkelijker en veiliger fietsen wordt. Om te beginnen kunnen automobilisten door die doorgetrokken band de indruk krijgen dat zij voorrang hebben op fietsers, en omgekeerd kunnen fietsers

Afbeelding 2



op het idee komen dat zij hier voorrang aan auto's moeten verlenen. In beide gevallen een niet ongevaarlijke vergissing. Ook treft de overstekende fietser die de overkant bereikt, daar dezelfde doorgetrokken band aan. Moet hem nu weer te binnen schieten dat hij een kruising met auto's oprijdt? Nee natuurlijk. Die band is dus misleidend en dubbelzinnig en dat kun je geen "goede geleiding" noemen. Integendeel, we mogen hopen dat automobilisten en fietsers die band negeren.

Maar helemaal negeren zal niet gaan. Want die band met rollaag is weliswaar in het ontwerp gelijkvloers en dus geen obstakel, maar op straat is de kans dat die constructie echt vlak is, erg klein (afbeelding 3). Weliswaar hoeft die net aangelegde band voor iemand die erover heen rijdt geen onoverkomelijke hindernis te zijn, maar dat wordt hij vrijwel zeker na verloop van tijd. De onderdelen (band, klinkers, tweemaal wegdek) gaan namelijk door de erop inwerkende krachten van het verkeer dat daar langs rijdt, bewegen en losraken (of zelfs stuk), en zo verandert het wegdek daar op den duur in een puinhoop. En daarmee ontstaat een situatie waar fietsers op z'n minst hinder van ondervinden, een toestand die niet alleen afleidt van het

Afbeelding 3



verkeer maar ook plotseling uitwijken kan uitlokken en zodoende de situatie voor medefietsers gevaarlijk maakt. Onzekere fietsers kunnen door dergelijke onverwachte oneffenheden en het slingeren van fietsers voor ze, de controle over de fiets verliezen en zo ten val komen en in hun val andere fietsers betrekken. In feite gaat het bij deze constructie dus om ingebouwde obstakels. Omdat deze inrichting minstens 25 jaar moet meegaan en de gemeente onvoldoende in staat is dit soort onvolkomenheden te voorkomen of tijdig te herstellen, vormen ze een tikkende tijdbom. Net zoals de losgeraakte tegels in fietspaden die elk najaar vastgezet moeten worden en het jaar daarop opnieuw losliggen en zelfs uit hun verband kunnen springen.

Je zou kunnen denken dat Puccini het goed meent en om het fietsen veiliger en gemakkelijker te maken – ook al is daar niet om verzocht – per ongeluk een inrichting heeft ontworpen dat in de praktijk ongelukkig of zelfs averechts uitpakt. Als je dat denkt, vergis je je want Puccini kent de hierboven genoemde bezwaren en houdt toch vast aan dit ontwerp.

Blokmarkering

Een dergelijke vasthoudendheid speelt ook een rol bij de positie van de blokmarkering op de oversteek. Die dient om aan het snelverkeer extra duidelijk te maken dat de fietsers voorrang moeten krijgen, de voorrang zelf wordt geregeld door de haaiantanden ernaast. Die blokken worden aangebracht met een dikke laag thermoplast. Dat is slijtvast, maar wie eroverheen fietst komt in een soort hobbel-cadans. En daar houden fietsers niet van. Die rijden het liefst tussen de blokken, een vlakke strook. Maar die strook is door de blokken één meter smaller geworden, en dus eigenlijk te smal.

Ook daar houden fietsers niet van, vooral niet als ze – vanwege het verkeerslicht – met velen tegelijk over moeten. Dan lokt die markering bij fietsers uitwijkgedrag uit, bijvoorbeeld oversteken buiten het fietspad om. Het heeft verkeerskundigen, die dat merkten, ertoe gebracht die blokken buiten de fietsoversteek te leggen.

Ook dit weet Puccini, en toch verzetten ze zich: “De blokmarkering buiten [het rode vlak] plaatsen op het zwarte asfalt zou betekenen dat de fietser die over deze blokmarkering heen rijdt, feitelijk op de rijbaan voor de auto’s rijdt.” Dat klopt, maar waarschuw tegen iets dat een fietser niet graag zal doen (hobbelen), terwijl hún ontwerp nu juist fietsers in de verleiding brengt om via de autorijbaan over te steken, is geen serieus verweer. Het gevaar dat ze stichten lijkt niet tot ze door te dringen.

Mijn conclusie is dat Puccini zich verzet tegen de eisen die DV stelt aan de inrichting van de openbare ruimte. En dat men dat doet onder het mom van ‘helder onderscheid’ of ‘heldere indeling’. Kennelijk vindt men zulke quasi-heldere criteria zwaarder wegen dan die van veiligheid, laat staan gebruiksgemak. Puccini lijkt wel een kwaai schoolmeester die fietsers ziet als onwillige leerlingen die met harde hand in het gareel gebracht moeten worden. In het kader hiernaast blijkt dat dat daadwerkelijk zo is.

In een volgend stukje zal ik dit verder onderbouwen door nog meer Puccini-fratsen waar fietsers nadeel van ondervinden, onder de loep te leggen.

Anna Bragt

Fietsstraat

In de vorige OEK betrapten we een lid van Puccini op de gedachte dat een fietsstraat qua inrichting gewenst fietsgedrag zou moeten bevorderen. Hoe komt men daarbij, denk je. Tot je een Fietsberaadnotitie uit 2019 leest met aanbevelingen voor fietsstraten binnen de bebouwde kom. Daar staat op pagina 3:

*“Ontwerpers staan steeds weer voor de uitdaging om een geschikte vorm te vinden die aansluit bij de functies en het gebruik van het wegvak of het kruispunt. Dat geldt ook voor de vormgeving van fietsstraten. De vormgeving [van fietsstraten] moet enerzijds voldoen aan de eisen van de (beoogde) functies. Voor hoofdfietsroutes zijn dat de bekende vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur: samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. **Daarnaast moet de vormgeving het (beoogde) gebruik bevorderen, zoals een gematigde snelheid, veilig inhaalgedrag en passende intensiteiten.**”*

Die laatste vetgedrukte zin is vermoedelijk de boosdoener: het Puccini-lid dacht dat het hier over fietsers gaat. Maar het gaat natuurlijk over auto’s (niet te veel, niet te snel en niet onveilig inhalen van fietsers), zoals blijkt uit het diagram dat onder die tekst staat. Een verlezing die te verwachten is van iemand die zich in het Handboek ook laat ontvallen dat het zijn opdracht is te voorkomen dat fietsers voetgangers omver rijden. Iemand die denkt dat ze dat willen, heeft gewoon een hekel aan fietsers.

Gevonden voorwerpen

Ik fietste door de Kinkerstraat, haastig om op tijd in de bioscoop te zijn, toen ik aan de achterkant van mijn fiets een 'krak' hoorde. Ik keek achterom naar mijn wiel, maar zag niets ongewoons. De fiets reed nog, alles deed het nog en dus fietste ik door naar Lab 111.

Later, na het verlaten van het filmhuis, onderwierp ik m'n fiets aan een nadere inspectie en zag dat een dikke plastic jasbeschermer in tweeën was gebroken. Dat moest het geluid geweest zijn dat ik gehoord had. Eén stuk bungelde er nog, het andere moest er op de Kinkerstraat vanaf gevallen zijn. Ik reed dezelfde weg terug en zocht op de plek waar ik die 'krak' gehoord had, naar het stuk jasbeschermer dat ik verloren had.

Terwijl ik daarmee bezig was, schoot me te binnen dat ik me zo'n 15 jaar geleden jarenlang bezig had gehouden met het verzamelen van op straat liggende fietsonderdelen. Pedalen, kettingen, kettingkasten, bagagedragers, zadels, handremmen, enzovoorts. Afkomstig van honderdduizenden Amsterdamse fietsen, die langzaam maar zeker stuk voor stuk onderdelen op straat lieten vallen. Van die vondsten zou ik op een goede dag – zo fantaseerde ik – een complete fiets in elkaar kunnen zetten.

Ik had al een flinke verzameling bij elkaar, toen ik er op een dag eens goed naar keek. Maar in plaats van een fiets in onderdelen, zag ik alleen maar dozen vol troep. Weliswaar stukjes die van fietsen waren afgevallen, maar even zo goed kapotte stukjes. Zou dat niet alleen maar een soort Frankenstein-fiets kunnen opleveren? Een fiets die al vanaf het begin gedoemd was stuk te zijn? Ik besloot onmiddellijk al die troep weg te doen.

En nu, 15 jaar later, was ik op de Kinkerstraat op zoek naar een stuk van mijn jasbeschermer. Geen spoor van te bekennen. Uiteindelijk stopte ik met zoeken met de opgewekte gedachte dat iemand het gevonden had, die op straat liggende fietson-

derdelen verzamelde om er een Frankenstein-fiets van te bouwen. Dat een jasbeschermer geknapt was en van mijn fiets gevallen, verbaasde me eigenlijk niet. Een jaar of twee geleden was de andere stukgegaan en van de fiets gevallen. Toen ik de fiets in bezit kreeg – en hij gloednieuw was – waren de jasbeschermers belangrijk om te voorkomen dat de voeten van mijn zoon tussen de spaken zouden komen. Die zoon, toen nog een peuter die als passagier achterop meereed, is nu langer dan ik. Vandaar dat ik geen moeite heb gedaan er nieuwe jasbeschermers op te zetten.

De afgelopen 12 jaar is mijn fiets in verval geraakt en zoveel veranderd dat ik eigenlijk niet kan zeggen dat het dezelfde fiets is als 12 jaar geleden. In de loop van die tijd zijn allerlei onderdelen vervangen door nieuwe: wielen, zadel, buitenbanden, binnenbanden, pedalen, standaard ketting, kettingkast, remkabels, versnellingskabels, handvatten, enzovoorts. De fietstassen werden gestolen en er kwamen nieuwe, en hetzelfde overkwam het zachte zadelhoesje. Ook de oorspronkelijke verlichting is stukje bij beetje door nieuwe vervangen.

Als ik nu naar mijn fiets kijk, dringt het tot me door dat van de fiets die 12 jaar geleden gloednieuw was, alleen het frame nog over is. Is het wel dezelfde fiets? Heb ik wel 12 jaar op dezelfde fiets gereden? Ik denk dat fietsen niet verschillen van onze eigen lichamen. De cellen daarvan sterven voortdurend af en worden door nieuwe vervangen. We vervellen en krijgen een nieuwe huid.

Hoewel. Eén deel van mijn fiets – en dat is opmerkelijk – is de laatste jaren hardnekkig hetzelfde gebleven. Ongeveer 6 jaar geleden, toen ik met mijn zoon van school naar huis fietste, haalde ik een stuk kauwgom waar ik genoeg van had uit mijn mond. Ik wilde het niet op de grond gooien, en plakte het daarom aan mijn stuur, om het later weg te doen. Maar nu, 6 jaar later, is dat stuk kauwgom nog steeds onderdeel van mijn fiets. En op dit moment lijkt het er op dat het veel andere onderdelen ervan zal overleven.

Pete Jordan

Maar dit
is een hoofd-
route in het
Meerjaren-
plan
fiets!

Het meerjaren-
plan kabels en
leidingen zal je
bedoelen.



Ate