

OEK *Op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond



Colofon

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond. Het verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 5000, en wordt gratis thuisbezorgd bij alle Amsterdamse leden. De in de OEK weergegeven opvattingen hoeven niet overeen te komen met die van het bestuur of de redactie. Het overnemen van artikelen is mogelijk na schriftelijke toestemming.

De volgende OEK verschijnt in juni 2016. Bijdragen zijn welkom tot 15 april op oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Adresgegevens

Fietsersbond afdeling Amsterdam

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

Het kantoor is doorgaans voor publiek geopend op ma t/m do van 10 tot 14 uur. Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, bel dan even: 020-6854794.

Onderafdelingen

Amstelveen: p/a Nieuwe Kalfjeslaan 2, Amstelveen, amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen: p/a Tapijtschelp 10, Diemen diemen@fietsersbond.nl

Aan dit nummer werkten mee

Teeja Arissen (TA), Floor Fagel (FF), Roland Haffmans (RH), Pete Jordan, Marcel van Kempen, Jacob Ketting (JK), Johanna Kroon (JKR), Marieke de Lange, Marjolein de Lange (ML), Aleida Leeuwenberg (AL), Reinjan Mulder (RM), Louis Nagtegaal, Jan Pieter Nepveu, Florrie de Pater (FP), Hennie Ridderikhof (HR), Thomas Wuts (TW)

Foto's: Louis Nagtegaal, Myriam Corzilius, Jep Boot, archief Fietsersbond Amsterdam
Druk: Rodi Rotatiedruk

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen.

Lid worden

U bent al lid vanaf € 2,17 per maand
lid.fietsersbond.nl

Penningmeester gezocht

Onze penningmeester regelde de financiën de afgelopen jaren tot in de puntjes. Nu gaat ze ermee stoppen.

Daarom zoekt de Fietsersbond Amsterdam een penningmeester voor het:

- uitvoeren van de financiële administratie
 - voorbereiden van de financiële verantwoording, de jaarrekening en de begroting.
- Ervaring met het voeren van een boekhouding en Excel (of vergelijkbaar) is zeer wenselijk.

DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit in Amsterdam via onze nieuwsbrief per mail.

Meld je aan via: fietsersbond.amsterdam
knop 'NIEUWSBRIEF' in bovenbalk

Achterzijde

Poster uit 1983 van Dienst Parkeerbeheer, actiegroep tegen overlast van foutparkeerders. De politie deed alleen iets als de foutparkeerder de doorstroming van autoverkeer of tram belemmerde.

De poster is niet meer verkrijgbaar.

Ontwerp: Rob Nuyten

In dit nummer:

- 3 Scooters mogen naar de rijbaan
- 4 Hoe drukker de stad
- 5 Fietsoversteek verdwijnt
- 6 Ronde in gevaar
- 7 Fietsduim Tweede Cuyperspassage
- 8 Nieuws
- 9 Nieuws uit Amstelveen
- 10 Werkt de Shared Space?
- 12 Wij Amsterdamse fietsers
- 14 Drukke fietspaden
- 15 De wielrijdersbond en de fiets
- 16 Floor fietst | Fietstaxi
- 17 De flitsbus en de fietser
- 18 Knelpunten
- 20 Verzinkbare paal
- 21 Einde van een tijdperk | Effe dimme
- 22 Verkeersplein | Soms is de tram fijner
- 23 De sleutelman
- 24 Mooie strook Vuile streek

UITNODIGING AALV

De volgende halfjaarlijkse Algemene Amsterdamse Ledenvergadering is woensdag 6 juni om 20.00 uur op het kantoor aan het WG-plein 84. Mail ons als je de stukken wil ontvangen.

Blij
dat ik
fiets



LAAT JE MAILEN

Om onze leden in Amsterdam snel te kunnen benaderen, bijvoorbeeld om ze te kunnen raadplegen over een kwestie in hun buurt, is het handig hun emailadres te hebben. Vind je dat ook een goed idee? Mail ons ovv 'email-lid'.

Klachtennummers

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

Scooters mogen naar de rijbaan

Gaat het nu eindelijk echt gebeuren? Ja, maar het duurt nog wel even voor het zo ver is.

Dinsdag 26 januari was een spannende dag. In de Tweede Kamer werd gestemd over de snorfiets. Het ging om de vraag of er eerst nog meer onderzoek gedaan moet worden naar de veiligheidseffecten van een verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan, voordat met het uitvoeren van die maatregel begonnen kan worden.

De toestemming voor verplaatsing naar de rijbaan was al eerder gegeven door minister Schultz-Van Hagen.

Van de 150 Kamerleden bleken er 73 vóór meer onderzoek te stemmen en 77 vonden dat niet nodig. Nu is er dus groen licht om de verplaatsing uit te gaan voeren.

In eerder onderzoek door de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) is gebleken dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan voor zowel fietsers als bestuurders van snorfietsen naar verwachting tot minder ongevallen zal leiden. Nog meer onderzoek zal geen nieuwe inzichten opleveren en alleen maar uitstel betekenen.

Voor de Gemeenteraad van Amsterdam, die bijna unaniem vóór is, is de uitslag van de stemming in de Tweede Kamer een opsteker. Eén dag na de stemming stond de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan al op de agenda van de Commissievergadering Infrastruc-

tuur en Milieu. Ook wethouder Litjens (VVD) is - in tegenstelling tot zijn partijgenoten in Den Haag - een voorstander. Dat de stemming in Den Haag gunstig uitpakte, is volgens hem te danken aan de invloed die de Amsterdamse gemeenteraadsleden hebben uitgeoefend op partijgenoten in Den Haag. Daarbij noemde hij ook de inspanningen van de Fietsersbond. Zowel de Amsterdamse afdeling als de landelijke Fietsersbond hebben achter de schermen flink gelobbyd en actie gevoerd.

Om de verplaatsing ook daadwerkelijk mogelijk te maken gaat de minister het RVV (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens) wijzigen. Daarna moet deze maatregel 'goed onderbouwd en voorbereid worden' volgens Litjens. Hij waarschuwt dat dit minimaal twee jaar in beslag zal nemen. Ons lijkt dat veel, nog niet zo lang geleden werd gesproken over een half jaar. Wij hebben met onze inspraak bij de commissievergadering aangedrongen op een snellere invoering, wat door verschillende raadsleden ondersteund werd. Het afgelopen half jaar hebben we via flyeracties en social media de scooteroverlast zeer succesvol onder de aandacht gebracht en gehouden. Waarschijnlijk heeft ook onze oproep om e-mails te sturen naar Kamerleden bijgedragen aan de goede afloop.

TA

Kijk voor het laatste nieuws op facebook.com/fietspadscootervrij.nl en voor Engelstaligen facebook.com/scooterfreebikelanes.nl



‘Hoe drukker de stad, hoe moeilijker het zal worden om te behouden wat we hebben’

Wat is het bestuur van de Fietsersbond van plan de komende jaren? En hoe gaan ze het wegvallen van de gemeentelijke subsidie opvangen? OEK vroeg het bestuursleden Florrie de Pater en Jan Pieter Nepveu. ‘Veel zogenaamd asociaal gedrag van fietsers is in feite een symptoom van een falende fietsinfrastructuur.’

Wat staat er voor de komende jaren op het verlanglijstje van de Fietsersbond?



‘Wij willen dat je als fietser veilig en comfortabel door de stad kunt, zonder dat je steeds moet wachten, afstappen, opzij springen, of omfietsen. Amsterdam

afficheert zich graag als fietsstad maar vergeet dat dit een predicaat is dat moet worden verdiend. Een beetje meer ambitie van de stad voor de fiets graag. Auto’s hebben tunnels en fly-overs, de metro krijgt een prachtige Noord-Zuidlijn. En de half miljoen fietsers? Die worden verpletterd bij het oversteken van de Stadhouderskade of staan eindeloos in files bij het Mr. Visserplein. En ze mogen God op hun blote knietjes danken als bij het Beatrixpark een fietstunnel via een olifantenpaadje bereikbaar blijft. De komende jaren willen we zorgen voor goede fietsroutes vanuit het centrum naar Haarlem, Noord, Zaandam en Zuidoost. In Zuidoost wonen nu steeds meer studenten maar de routes erheen zijn gevaarlijk, zowel verkeerskundig als sociaal, en onlogisch: als je even niet oplet sta je opeens op een industrieterrein. Daar valt veel winst te boeken.’

Wat is de grootste bedreiging voor het fietsen in Amsterdam?

‘De drukte, vooral in het centrum. Die maakt het steeds moeilijker om lekker door te fietsen zodat het fietsen minder aantrekkelijk wordt.

Te vaak nog moeten in Amsterdam fietsers wijken voor belangen van gemotoriseerd verkeer. Het huidige college is het bijvoorbeeld een doorn in het oog dat op het Haarlemmermeercircuit duizenden fietsers voorrang hebben, waardoor auto’s niet altijd kunnen doorrijden. Dus wil de stad hier fietsers hun voorrang afnemen. Zo blijft Amsterdam geen fietsstad hoor.’

‘Het GVB is ook een bedreiging: de gemeente wil dat het openbaar vervoer sneller doorstroomt waardoor er steeds meer stoplichtastellingen komen die gunstig zijn voor tram en bus maar niet voor de fietser: die staat maar voor het rode licht te wachten terwijl er tussen de passerende trams genoeg tijd is om over te steken. De fietser neemt dan soms het heft in eigen handen, maar dat leidt tot gevaarlijke situaties. Naarmate er meer ondoordringbare rivieren van het OV door de stad komen te lopen zal dat alleen maar verder toenemen.

Jammer genoeg zien maar weinig mensen in dat veel zogenaamd asociaal gedrag van fietsers wordt uitgelokt door een fietsinfrastructuur die simpelweg niet voldoet: wildparkeren wordt gestimuleerd wanneer er geen parkeerplekken zijn, fietsen over de stoep gebeurt waar bestelbusjes het fietspad blokkeren, fietsstoplichten die te lang op rood staan leiden tot roekeloos oversteken. Dat guerillagedrag van fietsers leidt bij de gemeente helaas niet tot bezinning, maar tot een laat-maar-waaien houding. In plaats van een knelpunt goed aan te pakken zegt de gemeente: ‘ach,

die fietsers, die redden zich wel, die gaan wel over de stoep.’ Nu het steeds drukker wordt in de stad, zal het moeilijker worden om te houden wat we hebben.’

De Fietsersbond kreeg tot 2016 €124.000 subsidie per jaar van de gemeente Amsterdam en nu niets meer. Hoe gaan jullie dat gat opvullen?

‘Tot begin dit jaar adviseerden we de gemeente over alle vraagstukken rond fietsveiligheid, ook de kleine: mag dit fietspad een halve tegelbreedte breder? De subsidie was in feite een tegenprestatie voor al het advieswerk dat we deden en bespaarde de gemeente kostbare ontwerpfouten. In de toekomst zullen we ons beperken tot de meest in het oog springende knelpunten. En we proberen voor de gemeente betaald advieswerk te doen op projectbasis. En hebben we een aantal nieuwe actieve leden bereid gevonden zich als vrijwilliger in te zetten.



Wat zijn de meest hoopgevende ontwikkelingen?

‘De comfortabele bewaakte stallingen waar je een dag gratis mag parkeren, zoals bij Zuid WTC, briljant. Bij het Centraal Station komen ze ook. En jongeren willen geen auto meer, dat is heel hoopgevend!’

JKR

We streven naar een fietsstad waar ongelijkvloerse kruisingen niet bij voorbaat onbespreekbaar zijn, een fietsstad waar fietsers zonder compromis op drukke routes voorrang krijgen, een fietsstad waar de fietser koning is en de fietster koningin.

Fietsoversteek Haarlemmerweg verdwijnt

Op de kruising Admiraal de Ruyterweg-Haarlemmerweg wordt de westelijke fietsoversteek over de Haarlemmerweg opgeheven. Hij zou gevaarlijk zijn omdat fietsers hier tegelijk groen licht krijgen met linksafslaande auto's uit de Admiraal de Ruyterweg. Maar zal dit plan de kruising beter maken?

De oversteek is belangrijk voor de vele fietsers van het station naar de stad en opheffen ervan druist in tegen de ambitie van de stad meer ruimte te geven aan fietsers. In plaats van de westelijke oversteek komt er een fietsoversteek in twee richtingen aan de oostzijde van de kruising. Dat heeft nogal wat nadelen: Fietsers van noord naar zuid moeten eerst de Haarlemmerweg over aan de oostzijde van de kruising en vervolgens nóg een keer oversteken om aan de goede kant van de Admiraal de Ruyterweg te komen. Dat kost extra wachttijd, en veroorzaakt gedrang op een opstelruimte die te klein is voor de aantallen fietsers die er zijn. Dit is zeer onaangenaam, eens temeer door de luchtverontreiniging. Bovendien zal een klein deel van deze fietsers, en dat zijn er in dit geval toch nog veel, kiezen voor allerlei illegale oplossingen: door

rood rijden, tegen de richting in rijden en stoepfietsen. Met alle hinder en verkeersonveiligheid van dien. Deze effecten zijn in strijd met de doelstellingen van het Plusnet Fiets, waar de Admiraal de Ruyterweg deel van uitmaakt.

De Fietsersbond trok stevig aan de bel, bij het project en de politiek. We hebben ervoor gepleit de westelijke oversteek conflictvrij te regelen, zodat hij niet meer tegelijk groen krijgt met afslaand verkeer. Knelpunten met doorstroming, hinder en verkeersveiligheid kunnen dan worden voorkomen. De Fietsersbond is ervan overtuigd dat dit met kleine aanpassingen kan. Maar het projectteam heeft ons verzoek om een serieus onderzoek hiernaar steeds naast zich neer gelegd. Ze verwijzen naar een stukje tweerichtingen-fietspad en een ongeregelde oversteek, zuidelijk van

de kruising, die op termijn mogelijk zullen worden aangelegd. Dat zo'n ongeregelde kruising eigenlijk niet goed kan worden ingepast, legt het project naast zich neer. Voor die laatste fase stellen ze het stadsdeel verantwoordelijk.

Bij behandeling in de raadscommissie vroeg de Fietsersbond de raadsleden alsnog serieus onderzoek te laten doen naar de optie waarbij de westelijke oversteek behouden blijft. En, als dat echt onmogelijk blijkt, alles in het werk te stellen om de verslechtering voor fietsers te beperken door de verkeersregeling zo aan te passen dat het extra oponthoud minimaal is en de beloofde ongeregelde fietsoversteek met de grootste spoed gerealiseerd wordt. Hoewel er wel gehoor was bij de raadsleden van Groen Links, SP en D66 is toch besloten de westelijke fietsoversteek op te heffen. Dat is een ernstige achteruitgang voor fietsers.

ML



Rotonde Haarlemmermeercircuit in gevaar

Auto's op de Amstelveenseweg krijgen straks voorrang op het Haarlemmermeercircuit. In de spits moeten al de kruisende fietsers dan lang en vaak wachten om over te kunnen steken. Tenminste, als het aan de wethouder ligt, die dit in de concept Nota van Uitgangspunten Reconstructie Amstelveenseweg heeft opgenomen.

Kunt u het zich voorstellen: al die fietsers die geduldig wachten voor de auto's uit noordelijke richting, voor de tram, en nog een keer voor de tram uit de andere richting en ten slotte weer eens voor al die auto's vanaf het Stadionplein? De Fietsersbond ziet dat niet gebeuren.

Een aantal jaar geleden was het Haarlemmermeercircuit een black spot: er gebeurden veel ongelukken met fietsers. De situatie is daarom veranderd in de veilige rotonde die er nu is. Waarom worden de veiligheid en de doorstroming van fietsers nu weer teruggedraaid en wordt er een vrije doorgang gegeven aan auto's, terwijl Amsterdam zegt steeds meer een fietsstad te willen zijn en het autoverkeer wil beperken?

Over de risico's van de nieuwe situatie spraken we in bij de raads-

commissie Infrastructuur en Duurzaamheid. Gelukkig maakten ook veel politieke partijen, waaronder de PvdA, GroenLinks, D66 en de SP, zich grote zorgen. Zij drongen er bij de wethouder op aan de veiligheid voor fietsers te verbeteren. De aandacht voor de doorstroming van fietsers was minder groot, maar doorstroming en veiligheid zijn natuurlijk sterk met elkaar verbonden. Als de doorstroming laag is en fietsers lang moeten wachten, nemen ze meer risico om toch een gaatje te vinden. Er werden ook vraagtekens gezet bij de voorrang voor de auto die ontstaat.

Het beleid dat door de Raad is aangenomen, bepaalt dat hoofdnèt auto boven plusnèt fiets gaat. Maar geldt dat ook als dat gevaarlijke situaties voor de fiets oplevert? Kennelijk wel. Een ander argument van GroenLinks om de voorrangssi-

tuatie niet te wijzigen is dat voorrang voor auto's op het circuit en een snellere doorstroming daar elders weer tot opstoppingen zullen leiden. De wethouder had daar geen antwoord op, noch op de vraag van D66 hoeveel fietsers er in de toekomst hoe lang moeten wachten voor ze over kunnen steken.

In de eindversie van de Nota van Uitgangspunten die aan de Raad wordt voorgelegd, zal nog meer aandacht aan de fietsveiligheid worden besteed door voldoende opstelstroken voor fietsers te plannen. Maar het achterliggend principe van de plannen zal daarmee niet veranderen als het aan de wethouder ligt: de Amstelveenseweg tussen de Zeilstraat en het Stadionplein wordt voorrangsweg. Dus, fietsers, bereid je maar voor, en ga minstens vijf minuten eerder van huis weg.

En fluister je kinderen elke dag weer in het oor: voorzichtig, lieverd, bij het Haarlemmermeercircuit!

FP





Fietsduim

Tweede Cuyperspassage

In deze rubriek brengen we geslaagde projecten voor het voetlicht. Om te laten zien dat het goed kán. En als voorbeeld voor andere projecten.

We zijn heel blij met de openstelling van de fiets- en voetgangerspassage onder het Centraal Station. Het is een prachtige aanvulling op het fietsnetwerk van Amsterdam. De grootste investering in fietsvoorzieningen van de laatste jaren. En, net als de Rijksmuseumpassage, een architectonisch bijzondere fiets- en voetgangersverbinding door een gebouw van architect Pierre Cuypers. De Fietsersbond heeft een belangrijke rol gespeeld bij het tot stand komen van de passage. Niet alleen in de advisering over locatie, maatvoering en aansluiting op de omgeving, maar ook toen het voor de tunnel bedoeld spaarpotje van zo'n tien miljoen euro bij overleg in de Tweede Kamer in 2007 dreigde te verdwijnen naar een spoortunnel in Delft. Dankzij een goede en snelle samenwerking tussen de Fietsersbond, de projectleider van het Stationseiland en de Amsterdamse wethouder kon dit voorkomen

worden. Anderhalf jaar geleden steunden we het voorstel om de passage, die toen al klaar was, nog niet meteen open te stellen. Zolang het autoverkeer achter het station nog niet door een tunnel reed en met verkeerslichten gekruist moest worden, was het niet veilig om een drukke fietsstroom hier te laten uitkomen.

Mede dankzij de inzet van de Fietsersbond heeft wethouder Pieter Litjens recent scooters en bromfietsten te verbieden in de passage. Het blijft hierdoor rustig, schoon en veilig in de tunnel. Bij het openstellen kreeg de passage, die in het overleg steeds langzaam verkeerspassage genoemd werd, de naam Cuyperspassage. Je zou hem ook de Tweede Cuyperspassage kunnen noemen. De Eerste Cuyperspassage is natuurlijk die onder het Rijksmuseum.

De Tweede Cuyperspassage krijgt de fietsduim omdat hij een mooie directe verbinding vormt tussen de

binnenstad en de ponten naar Noord waarvan heel veel fietsers en voetgangers profijt hebben. Een grote verbetering ten opzichte van de lastige omwegen met gevaarlijke kruisingen om het station heen. De kruising van de Prins Hendrikka-de met de Martelaarsgracht is nog wel een knelpunt. Fietsers en voetgangers, aangewezen op de krappe restruimte naast de autobanen, zitten elkaar daar nu nogal in de weg als ze in grote kluwen in korte tijd moeten oversteken. Maar dat zal verbeteren als er tussen de Martelaarsgracht en het Damrak geen autoverkeer meer is. Dan zal die kruising van fietsers en voetgangers veel ontspannener kunnen gaan. Het is nog niet duidelijk wanneer de afsluiting voor autoverkeer zal plaatsvinden.

Meer informatie:
www.amsterdamcentraal.nl/projecten/De-Entree/Nieuwe-inrichting-maaiveld

ML

Welk recent project verdient volgens jou de fietsduim? De Oek hoort het graag.

Nieuws

Munt

Voor Muntplein en omgeving worden verkeersmaatregelen uitgewerkt om doorgaand autoverkeer uit de binnenstad te weren. Voor fietsers zijn er grote winstpunten in deze maatregelen: het openstellen van het Singel richting Koningsplein voor fietsers, het verkeersluw worden van de Vijzelstraat en daarmee een betere oversteekbaarheid, het instellen van eenrichtingverkeer voor auto's op de Amstel tussen Muntplein en Blauwbrug en het verdwijnen van doorgaand autoverkeer komend vanaf Singel en Vijzelstraat. We hebben de projectgroep Muntplein een aantal suggesties ter verbetering van het plan meegegeven, Zo bevelen we een fietsstrook op de Amstel aan zodat fietsers door kunnen langs wachtende auto's. En het omdraaien van de rijrichting in de Reguliersdwarsstraat tussen Utrechtsestraat en Vijzelstraat, wat zal zorgen voor minder verkeer in de Vijzelstraat. Vóór het zomerreces wordt het plan voorgelegd aan de gemeenteraad

Kinkerstraat Oost

Kinkerstraat Oost, tussen de Bilderdijkstraat en de Naussaukade, krijgt eenrichtingverkeer voor auto's, en alle autoparkeerplekken verdwijnen van de straat. Zo is er ruimte voor fietsstroken, bredere stoepen en meer fietsparkeerplekken. Auto's stad-in gaan op het grootste gedeelte van de straat over de trambaan. Tussen de Da Costastraat en de Naussaukade gaan ze naar een aparte, smalle rijbaan. Op dat stuk is ook de fietsstrook te smal. De Fietsersbond heeft gepleit tegen autoparkeren tussen fietspad en de stoep, waarvan in een eerder ontwerp sprake was. Dat zou veel parkeerbewegingen over het fietspad met zich meebrengen. Een inrichting als fietsstraat zagen we ook niet zitten: fietsers zouden dan klem komen te zitten achter en

naast auto's. De herinrichting staat gepland van maart t/m augustus 2016.

Vijzelgracht

Het college van B en W heeft ingestemd met het definitief ontwerp voor de Vijzelgracht, onderdeel van het project de Rode Loper. Een belangrijke verandering ten opzichte van de huidige situatie is dat autoverkeer in beide richtingen over de trambaan zal rijden. Er komen fietsstroken van 2,1 meter en een brede stoep aan de oostzijde. Op de Vijzelgracht en de koppen van de zijstraten kunnen in totaal 300 fietsen worden geparkeerd. Er komt mogelijk een ondergrondse bewonersgarage. Behandeling in de gemeenteraad zal naar verwachting in maart 2016 plaatsvinden. De start van de uitvoering staat voor begin 2017 gepland.

Leidseplein

Er komen toch duidelijk onderscheiden fietspaden op het Leidseplein, een historische overwinning van de verkeersveiligheid op de ontwerpers. Via een motie is besloten om de fietspaden in rood materiaal uit te voeren, helaas geen rood asfalt, maar natuursteen.

Autoluwe stad

In 1992 was er een referendum over de autoluwe binnenstad. Een meerderheid van de stemmers koos voor een beleid met minder ruimte

voor auto's in de binnenstad. Stapje voor stapje is er sindsdien gewerkt aan het terugdringen van autoverkeer en autoparkeerplekken en aan meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Maar het is nog steeds krap. Nog altijd wordt een groot deel van de ruimte in beslag genomen door rijdende en geparkeerde auto's. Er zijn nog steeds grote en groeiende autostromen. Autosnelwegen om de stad zijn of worden verbreed, deels ondergronds. En in ontwikkelgebieden als de Zuidas worden wegen uitgebreid en worden er heel veel parkeerplaatsen bij gebouwd. Binnen deze ontwikkelingen verdienen groeiende aantallen fietsers en voetgangers meer ruimte. Om dat te realiseren is een volgende stap van autoluwe maken nodig. Reden voor Wijkcentrum d'Oude Stad om in december en februari discussieavonden te beleggen. Daaraan deden ook verschillende actieve leden van de Fietsersbond mee. Hun pleidooi voor een platform om Amsterdam verder autoluwe te maken vond breed gehoor. Het komende jaar gaan we daaraan werken.

Fietsenstalling Vijzelstraat

Begin januari is aan de Vijzelstraat een nieuwe overdekte Fietspunt stalling geopend. Tijdens de openingstijden, van 7 tot 23 uur, is continu een beheerder aanwezig. De eerste 24 uur is het stallen gratis.



Commandantsbrug

Vanaf de Dijkgracht kun je over de nieuwe Commandantsbrug naar het voormalig marineterrein en verder naar de Kattenburgerstraat. Een mooie, nieuwe autoluwe route.

Brandweerbrug

Begin januari 2016 is ondanks krachtig protest van bewoners gestart met de bouw van de ondergrondse autoparkeergarage onder de Boerenwetering. Tijdens de bouw zal ook de Brandweerbrug worden gerenoveerd. Die brug verbindt de Pijp met het Museumkwartier en vormt een belangrijke

rustige fiets- en wandelroute. Dankzij acties van buurtbewoners en ondernemers komt er gedurende de renovatie een noodbrug. Fietsers mogen de brug stapvoets over. De renovatie van de Brandweerbrug start in het najaar van 2016 en de brug is dan ongeveer een jaar buiten gebruik.

Categorie Verkeersveiligheid

Via het Meldpunt Openbare Ruimte Amsterdam (MORA) kunnen bewoners vragen of klachten over de openbare ruimte doorgeven. In 2016 zal de categorie 'Verkeerssituaties' worden toegevoegd als apart

onderdeel waarover meldingen kunnen worden gedaan. Als Amsterdammers verkeerssituaties onveilig vinden, kunnen ze dit voortaan melden via de site of de app van MORA.

Fietspad Nelson Mandelapark

Diemen. In het verlengde van de Radioweg slingert al een tijdje een mooi fietspad door het Mandelapark naar de Oud-Diemerlaan. Vanaf het pad kun je over de Ubuntubrug naar de achteringang van het winkelcentrum. Daar heb je geen last van de autoparkeerdrukke.

Nieuws uit Amstelveen

Voor fietsprojecten in Amstelveen wordt altijd een bijdrage gevraagd van de Stadsregio. In het afgelopen jaar heeft Piet van der Linde namens de Fietsersbond flink gelobbyd bij de gemeenten in de Stadsregio en de Regioraad om fietsprojecten op de kaart te zetten.

Amstelveense projecten waarvoor subsidie is aangevraagd, zijn onder andere fietsstraten op de parallelwegen van de Rembrandtweg en het opwaarderen van de fietspaden in Westwijk met rood asfalt en aaneengesloten beton. Er worden verkenningen gedaan naar de fietsroute langs de Beneluxbaan-corridor, het asfalteren van de fietspaden langs de zuidzijde van de Sportlaan, de rotonde Van Heuven Goedhartlaan-Groen van Prinsterenlaan en de aanpak van de kruising Groenelaan-Sportlaan.

Op langere termijn zijn er twee zeer grote projecten: de ombouw van de Amstelveenlijn en de verdieping van de A9.

Ombouw Amstelveenlijn 2017 – 2020

Bij de ombouw van de Amstelveenlijn worden een aantal gelijkvloerse kruisingen omgebouwd tot ongelijkvloerse kruisingen. De verkeersveiligheid en de doorstroming voor



fietsers verbetert hierdoor sterk. Nadeel is dat de fietspaden ter plekke gaan dalen en stijgen, maar dat valt in het niet bij het voordeel van de verkeersveiligheid. Een ander nadeel is dat er geen fietsen meer mogen worden meegenomen in de nieuwe tram 51.

Tijdens de ombouw worden omleidingsroutes gecreëerd. Over de voorbereidingen en uitvoering van de ombouw blijft de Amstelveense afdeling van de Fietsersbond in overleg met de gemeente.

Verdieping A9 2020 – 2025

Bij dit project wordt een beperkte overkapping aangebracht over de snelweg en worden de drie belangrijke fietsroutes die de A9 dwars kruisen, gewijzigd.

Het fietstunneltje tussen de Burgemeester Rijnderslaan en het Meanderpark bij het ex-KPMG-gebouw gaat verdwijnen. Het fietspad komt daar over de verdiepte A9 te liggen, zie impressie hierboven.

Onze grootste zorg is de fietsroute Keizer Karelweg. In de plannen is een fiets- en wandelbrug bedacht. Of deze er komt, is echter niet zeker. Dit is afhankelijk van het totale ontwerp van deze verbinding, waarbij ook de afwikkeling van het fietsverkeer aan de zuidzijde (kruising Keizer Karelweg-Ouderkerkerlaan) tot tevredenheid ontworpen moet zijn.

De onderafdeling Amstelveen zal in veelvuldig overleg treden om dit te toetsen en mee te denken.

CR

Werkt de shared space

We weten wat een fietspad is en wat een voetgangersgebied, maar wat is een voetgangersgebied waar (brom)fietsen is toegestaan? Achter het Centraal Station is sinds kort een zogeheten shared space ingericht waar gemotoriseerd en ongemotoriseerd fietsverkeer de ruimte naar eigen inzicht met voetgangers en treinreizigers moet delen. Werkt dat?



Nieuwsgierig ben ik op een ochtend tijdens de spits gaan kijken wat er van het experiment terecht komt. Tevoren hielden veel mensen, ook in de Oek, hun hart vast. Raakt de fietsroute over de De Ruyterkade niet in de knel? Ontstaat er geen chaos? Worden er geen reizigers aangereden?

Dat blijkt mee te vallen. In Het Parool van 4 februari heb ik al beschreven wat voor een wonder aan zelfbeheersing er door deze vorm van deregulering ontstaat. Om 8 uur 's morgens komen er een paar fietsers over het plein die de schaarse voetgangers makkelijk weten te vermijden. De sfeer is nog heel relaxed. En relaxed blijft het ook, wel een uur lang. Als de ponten aanleggen, wordt het weliswaar drukker, maar vreemd genoeg niet gevaarlijker. Het enige riskante gedrag komt van een paar snorscooters die over de linkerstrook van het fietspad wegrijden - maar dat hadden ze vroeger ook gedaan. Daarna worden de ponten voller en voller en rijden de fietsen en bromfietsen over de De Ruyterkade in beide richtingen twee rijen dik, net als in de nieuwe tunnel onder het CS. Maar eenmaal op de shared

space begint iedereen vanzelf langzamer te rijden. En als er gevaar dreigt, stopt men even, ook de snor- en bromfietsers. Zo krioelt iedereen maar door elkaar heen, zonder dat het erg riskant wordt. Een paar kleine incidenten zien we wel. Een man op een racefiets komt hard aanrijden en houdt net op tijd met piepende remmen voor een voetganger stil die geschrokken het station uit wandelt. Een groep toeristen met rolkoffertjes staat lang te wachten tot er geen fiets meer te zien is. Drie jonge meisjes rijden luid bellend het plein over. En wie nog net de pont wil halen, neemt soms te veel risico door voorrang te nemen en een sprintje in te zetten.

Ook is het vreemd om bromfietsers met hun helm en gele nummerborden diagonaal over het plein naar de taxistandplaats te zien rijden om daar dan opeens de weg op te gaan. Achter het station mogen ze op het fietspad rijden maar aan de westkant moeten ze de kiss & ride-plek op.

Om kwart voor negen gaat alles stapvoets. Iedereen wurmt zich lopend of loopfietsend door de drukte en er worden zelfs geen

sprintjes meer ingezet, nu de ponten al voor ze vertrekken overvol zijn. Voor fietsers is de shared space geen prettig vooruitzicht geweest. Die rijden natuurlijk liever in één keer door naar hun werk, school of recreatiebestemming. Maar het is de vraag of dat hier zonder shared space zoveel sneller zou gaan? Je moet er niet aan denken dat er stoplichten achter het Centraal Station zouden komen.

Ook een duidelijk zebrapad is geen oplossing. Daar komen fietsers op drukke momenten heel moeilijk doorheen.

De beste alternatieven zouden waarschijnlijk een tunnel of een rotonde zijn. Maar daarvoor is geen plaats. De shared space die achter het Centraal Station ontstaat, is naar mijn idee op die plek een prachtig voorbeeld hoe je zonder veel regels en controleurs menselijk verkeer in goede banen kunt leiden. Niet door overal aparte zones in te stellen, die met strepen en borden van elkaar gescheiden worden, maar door te laten zien dat de wereld, en zeker de wereld rondom de stations, zoals het lied zegt, 'van iedereen' is.

Reinjan Mulder

achter CS?



Er is al heel wat gezegd over de shared space bij de ponten. In de vorige Oek, in het Parool, AT5 had het erover en Reinjan Mulder observeerde een uur in de spits. Hij vond het verrassend goed gaan, fietsers en voetgangers houden rekening met elkaar, schrijft hij. Dat is ook het eerste wat ik zelf ervaar als ik er af en toe langs kom. Maar ik heb het relatief makkelijk want ik ben een ervaren en capabele fietser en voetganger, die vlot kan reageren op de drukte en de kris kras bewegingen als er bijvoorbeeld een pont leeg loopt.

Kwetsbare verkeersdeelnemers?

Hoe is het als je niet zo snel kan reageren of als je minder goed (over)zicht hebt? Kom je er dan nog uit? Weet je dan waar je ongestoord kunt lopen en fietsen? Of wordt dit een no-go area voor bijvoorbeeld ouderen, slechtzienden of slechthorenden?

En hoe zal het gaan als de echte topspits komt na de winter? Dan zijn er nog veel meer fietsers, voetgangers en toeristen. En ook talrijke scooters, bromfietzers en canta's.

Ongevallen in de shared space?

Plankje55 twitterde over spoedgevallen waarvoor een ambulance moest uitrukken. Tussen 22 en 31 december was er minstens drie maal een ambulance nodig op de De Ruijterkade bij CS, zag hij op alarmeringen.nl Ook recent waren er regelmatig ambulances achter CS nodig.

Of deze moesten uitrukken voor een ongeval in de shared space kan je niet zien in de lijst.

Net na de opening van het Rijksmuseum moesten er ook verscheidene ambulances uitrukken voor ongevallen. Die waren echter niet in de onderdoorgang gebeurd maar op

de trappen in het museum.

Hoe het echt zit met de verkeersveiligheid in de shared space weten we nog niet. Er schijnen camera observaties gedaan te worden om het te monitoren. Ik ben benieuwd wat die opleveren.

Vertegenwoordigers van gehandicapten groepen meldde de Fietsersbond dat er mensen zijn die niet meer achter het CS durven te komen en de plek dus mijden.

Ontwerpers speeltje?

Veel stedenbouwkundige ontwerpers hebben een voorliefde voor ruime pleinen en straten met zo min mogelijk verschillende onderdelen. Markeringen worden verafschuwd en fietspaden zijn vaak ook niet gewenst. Die delen de ruimte op in verschillende vakken en stroken en dat is niet mooi.

Shared space is dan een toverwoord: doe zo min mogelijk en men regelt het onderling wel. Maar of dat altijd kan en goed gaat is de vraag.

Gehobbel

Als fietsers en bromfietzers bij de shared space aankomen moeten ze niet te hard rijden. 15km/uur is het maximum.

Om dat voor elkaar te krijgen zijn op de routes naar de shared space toe dikke witte verhoogde lijnen dwars over het fietspad aangebracht, en een inritrand bij het begin van de shared space. Werken die witte hobbel lijnen? Remmen ze de fietsers en bromfietzers echt af? Voor fietsers zijn het in ieder geval vervelende hobbels, of je er nu snel of langzaam overheen gaat. En snelle scooters rijden er, met hun vering, juist vloeiend overheen, zo te zien.

Bromfietsdrempels zijn een effectievere manier om de snelheid te beperken. En die zijn voor fietsers een stuk minder hinderlijk.

Marjolein de Lange

Wat zijn jouw ervaringen met de shared space achter CS?

Heb je ideeën voor een betere inrichting?

Laat het de Oek weten.

oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Wij Amsterdamse fietsers

Goed beschermde voorwielen

Wij, Amsterdamse fietsers, zijn enorm gesteld op de voorwielen van onze fiets. We zijn er echt helemaal weg van. En dus gruwen we bij de gedachte dat een dief zijn vuile klauwen naar ons voorwiel uitsteekt. Want wat

houden we dan over? Niet meer dan een lullige éénwieler! En wie zit daar nou op te wachten? Daarom doen we alles wat we kunnen voor een veilig behoud van onze kostbare voorwielen.

tekst/foto's Pete Jordan





Drukke fietspaden

Het was 10 januari nieuws op AT5: er is nu een wetenschappelijk rapport verschenen waaruit blijkt dat er veel meer fietspad nodig is. Wat een merkwaardig bericht. Want schrijft de gemeente niet al jaren beleidsstukken waarin hetzelfde staat? En is 'meer fietspaden' niet één van de speerpunten van het Amsterdamse bestuurscollege? Waarom heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid dan tijdens de ochtendspits op vier plekken in onze stad video-opnames gemaakt van stukjes fietspad? De conclusie is dezelfde: die fietspaden zouden eigenlijk, gezien de drukte, minstens tweemaal zo breed moeten zijn.

Het is een raadsel waarom dat onderzoek is gedaan, tenzij je je realiseert dat de gemeente zich geen raad weet met het 'meer fietspaden' speerpunt. Daar heeft de gemeente niet alleen geen geld voor over, bovendien ontbreekt de politieke wil om er ruimte voor te maken. Die ruimte gaat namelijk ten koste van de parkeerplekken van auto's en die zijn nog steeds heilig. Waar de gemeente geld voor heeft,

is onderzoek dat betaald wordt door het Rijk en dat dus niet zo duur is. Daar komt bij dat het nieuws van dat onderzoek de aandacht afleidt van het feit dat er in feite op straat niets verbetert. Met zulk nieuws lijkt de gemeente goed bezig, maar eigenlijk worden de fietsers met een kluitje in het riet gestuurd. Intussen heeft D66 laten weten dat alle problemen worden opgelost als er zelfrijdende auto's komen. Volgens hen zijn er dan nauwelijks nog parkeerplekken nodig. Dromen is ook een geliefde vorm van problemen ontwijken.

Heeft dat onderzoek dan helemaal niets nieuws opgeleverd? Is het geen nieuws dat fietsers op drukke fietspaden gemiddeld wat langzamer rijden dan op rustige? Nee, dat wist iedereen al. Wel verrassend is dat de gemiddelde snelheid op het drukste fietspad hoger (en dus niet lager) bleek dan op de minder drukke. En allicht nog verrassender is dat op dat drukste en snelste fietspad 20% van de fietspadgebruikers ook nog naar muziek luisterde, meer dan op de

andere onderzochte fietspaden. Dat blijkt uit de tellingen van de onderzoekers maar zij lijken dat niet op te merken.

Er is hen, moeten we vrezen, wel meer ontgaan, want ze maken ook het voorbehoud dat bij het tellen langzame fietsers voor voetgangers kunnen zijn aangezien en hardlopers voor fietsers. Dus misschien kwam de gemiddelde snelheid op dat drukste fietspad zo hoog uit omdat de langzaamste fietsers voor voetgangers zijn versleten en niet zijn meegeteld (we nemen dan aan dat zich daar in de ochtendspits geen hardlopers wagen). Het nieuws is dus eigenlijk dat fietsers het niet van dit soort onderzoek moeten hebben. En dat het voor het nog steeds groeiende aantal fietsers in de stad voorlopig alleen maar drukker en beroerder zal worden.

JK

Het onderzoek is te vinden op:

bit.ly/fietsdrukte

Dit artikel werd eerder gepubliceerd in Wijkkrant Lydia



De wielrijdersbond en de fiets

Verkeer in de stad heet een nieuwe ANWB nota, die de landelijke Fietsersbond omschrijft als een 'fundamenteel andere benadering' en 'echt een hele grote stap.' Tegelijk wordt toegegeven dat de beschrijving erg algemeen blijft en dat de uitwerking beperkt en vaag is. Algemene stellingen missen een vertaling naar de inrichting en indeling op straat.

Vreemd voor een nota met de subtitel: **Een ontwerpaanpak van de stedelijke openbare ruimte**. In het voorwoord schrijft de ANWB directeur: *'Vanuit de belangenbehartiging voor alle mobilisten lijkt de ANWB de aangewezen organisatie te zijn om met voorstellen te komen.'* Allen zijn gelijk, maar sommigen zijn meer gelijk dan anderen.

De ANWB nota gaat binnen de bebouwde kom uit van vier typen wegen met maximum snelheden van respectievelijk 10, 20, 30 en 50km/uur.

De 20km/uur categorie is nieuw vergeleken met de gebruikelijke wegingdeling van Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig gaat uit van woonerven met stapvoets rijden, 30km gebieden en 50km wegen. Op 50km wegen is een lagere snelheid op de kruisingen nodig. Want kleinere snelheidsverschillen vergroten de veiligheid. De nieuwe categorie 20km/u wegen is voor fietsers. En de gemotoriseerde tweewielers krijgen de 30 km/u wegen!

Op de 50km/u wegen kiest de ANWB, traditiegetrouw, voor autodoorstroming: *'Door de verkeersregeling aan te passen (voorrangsregeling, groene golf) en door het aantal opstelvakken bij kruispunten te vergroten, kan men de capaciteit van het kruispunt en van route vergroten.'*

En de fiets?

Er staat: *'Op deze kruispunten is slechts een beperkte groentijd voor de fiets beschikbaar, met als gevolg lange wachttijden (of door rood rijden).'*

Op 50 km/u wegen mag, als het kan, ook de fiets zo hard gaan: *'alleen als het fietsdomein zodanig is ontworpen, dat de kans op een botsing tussen een snelle en een langzame fiets geminimaliseerd wordt, en dat traditionele ('langzame') fietsers zich prettig voelen, ondanks dat hetzelfde domein ook door snelle fietsen gebruikt wordt.'*

De fiets mag van de ANWB nota indien mogelijk uitwijken naar het 30 km gebied: *'...door rustige straten te fietsen met weinig verkeerslichten, wat ook zorgt voor minder drukte op de fietspaden langs het hoofdnet en minder druk op de grote kruispunten.'*

Is het om de fietsroute te verbeteren of om de autoroute te versnellen? Over de kwaliteit van deze 30 km fietsroutes zwijgt de nota! In de praktijk is zo'n 30 km fietsroute lang niet altijd mogelijk. Dat beseft ook de ANWB. Misschien kan dan een 50 km weg terug gebracht worden tot een 30 km route, mits een andere route toegevoegd wordt als 50 km autoroute, benadrukt de nota. Ook hier wordt het autobelang voorop gesteld.

De nota wil de ruimte voor voetgangers verbeteren, want lopen is gezond en goedkoop en neemt weinig ruimte in. En daarmee kan *'voor de kortste afstanden lopen aantrekkelijker gemaakt worden dan de fiets te pakken'* en *'Dat vermindert de drukte op het fietspad en het vermindert de fietsparkeerdruk.'*

Het is dus vooral de fiets die moet wijken voor de voetgangers van de ANWB. Geen aanbeveling tot minder

autogebruik en minder autoparkeren om looproutes te verbeteren. Zo kennen we de autoclub weer.

De nota komt met een indeling in een groot aantal voertuigfamilies op basis van gewicht en breedte. *'Met deze indeling kunnen de verkeersmilieus duidelijk worden door verschillen in gewicht en snelheid tussen voertuigen te verkleinen.'* Hoe dat precies gaat maakt de ANWB niet duidelijk.

Hoe behandelt deze nota de bekende hinderlijke snorscooters? Die term ontbreekt in de nota, enkel de opmerking *'de huidige snorfiets valt, afhankelijk van zijn gewicht, ofwel in voertuigfamilie B van de fietsachtigen of in familie C van de lichte motorvoertuigen.'* en *'in alle gevallen zal de berijder zich moeten houden aan de regels die voor die familie gelden.'*

Het gewicht staat voorop! Snelheden koppelt de nota niet aan voertuigen maar aan de wegingdeling. Snorfietzers moeten zich aan de snelheid van de bijbehorende wegtypes houden. Maar dat is nu precies het allergrootste probleem met snorfietzen: ze zijn, op een enkele met een heel klein motortje na, volledig ontworpen om met gemak 40-50km/uur te rijden. Dat berijders van snorfietzen zich op een fietspad aan de regels zullen houden is wensdenken dat al lang ontkracht is door de praktijk.

RH

De nota is te vinden op: www.anwb.nl/belangenbehartiging/verkeer/verkeer-in-de-stad

Floor Fietst

Een cactus mee op de fiets

De Admiraal de Ruyterweg af fietsen richting Westerpark is voor mij een moment van bezinning. Vanaf de kruising met de Jan van Galenstraat wordt dit fietspad zienderogen steeds rustiger. Totdat ik de Haarlemmerweg moet oversteken. Daar is het druk, en moet je lang wachten voor je kunt oversteken. Bij het verkeerslicht wacht ik geduldig op groen. Dan duikt achter mij iets donkergroens op. Ik geef een gil. 'Waarom schrik je?' klinkt een vriendelijke vrouwenstem. De stem is van een fietser met een enorme krat voorop, waaruit een torenhoge

cactus steekt. 'Ik vind het best eng wat u doet, zeg ik. 'Het valt wel mee, zo zwaar is hij niet.' Liefkozend wrijft ze over het stekelloze gedeelte van het groene gevaarte. Als hij maar niet beschadigt, gaat ze verder. 'Ik hoop dat u niet beschadigt, wees alsjeblieft voorzichtig,' roep ik. 'Dank u!' Het licht is groen en snel spurt ik het Westerpark in. Af en toe kijk ik achterom. De vrouw blijft achter me fietsen en ik begin steeds harder te trappen. Stel dat die cactus uit haar kratje valt, dan

maakt hij een stekelige landing in mijn nek, of in haar gezicht. Als ik de fietsende cactus eindelijk kwijt ben, stap ik af en ga op een bankje zitten. De bibbers nog in mijn benen. Je ziet mensen van alles meezeulen op hun fiets, en zelf doe ik het ook weleens. In eerste instantie denk ik dat het me nooit gaat lukken, dat er verschrikkelijke ongelukken gaan gebeuren, maar gedurende de rit lijkt ik er steeds behendiger in te worden. Maar een torenhoge cactus meeneemen? Nee, dat zal ik nooit doen!

FF

De verheffing van de fietstaxi

Bij de Gemeente Amsterdam loopt op dit moment de licentiaaanvraag voor nieuwe vergunningen voor fietstaxi's. Zo'n vergunning is drie jaar geldig en gaat in per 1 april 2016. Er worden vergunningen voor maximaal 100 fietstaxi's afgegeven, evenveel als er nu zijn. **Thomas Wuts** werkt als zelfstandige fietstaxichauffeur en legt uit hoe de branche in elkaar zit en wat er verandert.

De voornaamste verandering per 1 april 2016 betreft het maximum aantal fietstaxi's dat per vergunning mag worden geëxploiteerd. Dit wordt van 25 naar 10 teruggeschoefd. Op dit moment is het merendeel van de taxi's in handen van een paar grotere bedrijven met een meervoudige vergunning. Die verhuren hun fietstaxi's aan chauffeurs voor bedragen die kunnen oplopen tot 500 euro per week voor

twee chauffeurs, een voor overdag en een voor de nacht. Zij zijn nu met zijn vijven goed voor circa 75% van de totale vloot. De overige vergunningen zijn verdeeld over éénpitters, die meestal zelf hun fietstaxi besturen. Het bedrag dat een huurder nu wekelijks moet afdragen legt een grote druk op de chauffeur. Dit leidt niet zelden tot een mentaliteit waarbij niet klantgerichtheid en

redelijkheid maar doelgerichtheid en onredelijkheid voorop komen te staan. Dat is voor de Gemeente reden het maximum aantal fietstaxi's per bedrijf terug te brengen naar hooguit tien. Er ontstaat dan meer prijsconcurrentie tussen het grotere aantal verhuurbedrijven, hoopt men, en de controlerende en coachende lijntjes tussen verhuurder en chauffeur worden korter en scherper. De toekomst zal uitwijzen in hoeverre deze nieuwe regels een positieve impuls geven aan de kwaliteit van de fietstaxi.

TW

De flitsbus en de fietser

Het GVB bezuinigt en wil met snellere bussen dezelfde routes rijden. Er zijn dan minder bestuurders en minder bussen nodig. Nu ligt er het plan voor een snelle busverbinding tussen Schiphol en Sloterdijk, de Westtangent.

Over het gehele traject van deze Westtangent gaat de fietsinfrastructuur achteruit. De bus krijgt meer vrije busbanen, waardoor er fiets- en voetgangersoversteekplaatsen verdwijnen of verslechteren. De bussen zullen door ruimere bochten belangrijke fietsroutes met hogere snelheden gaan kruisen. De wachttijd voor fietsers bij verkeerslichten neemt toe omdat de Westtangent voorrang krijgt op het andere verkeer. De Fietsersbond heeft in een inspraakreactie de nadelen voor fietsers van dit plan aangegeven en alternatieven aangedragen.

In de wijk Nieuw Sloten, waar de flitsbus dwars doorheen gaat, zijn de gevolgen voor de fiets het grootst. Bij de rotonde Anderlechtlaan-Sloterweg zullen fietsers hun voorrang verliezen. Dit is gevaarlijk en hinderlijk voor hen omdat het heel ongebruikelijk is en leidt tot verwarring. Auto's moeten wel voor auto's wachten maar niet voor

fietsers. Bovendien levert het weinig voordeel voor de bus op, die hoe dan ook voorrang moet verlenen aan autoverkeer. En voor auto's wordt het aantrekkelijker om straks niet de autoroute via de Oude Haagseweg en de Johan Huizingalaan te kiezen, maar de sluiproute door Nieuw Sloten.

De huidige brede, groene middenberm op de Anderlechtlaan verandert in een busbaan. Dagelijks steken honderden fietsers, onder wie veel schoolkinderen, deze laan over via het Tervurenpad, een belangrijke fietsverbinding door de wijk. Met de busbaan wordt de opstelruimte voor fietsers hier veel te krap. En fietsers moeten dan behalve twee autobanen ook nog eens twee busbanen oversteken. Wij pleiten ervoor geen aparte busbaan over de Anderlechtlaan aan te leggen maar de bus gewoon over de weg te laten rijden. Of laat de flitsbus over de Huizingalaan rijden, langs het Slotervaartziekenhuis, en

over de Oude Haagseweg. Die route voorkomt in Nieuw Sloten de risico's voor voetgangers en fietsers.

Ook elders hindert de Westtangent de fiets, zoals bij de kruising van het Brettenfietspad met de inrit van busstation Sloterdijk. De bochten worden verruimd zodat de bus flitsend kan doorjakkeren naar en van het busstation. En ook alle andere lijnbussen kunnen dan met een hoge snelheid het fietspad over. Op de kruising zouden snelheid verlagende maatregelen genomen moeten worden, voor fietsers wel te verstaan. Er zijn op dit punt al diverse ongevallen met letsel geweest en door deze aanpassing wordt de kruising nog gevaarlijker en moeilijker voor fietsers. Ze moeten voorrang verlenen aan afslaan bussen, die vaak van schuin achter komen, waarbij de zware pilaren van het spoorviaduct het zicht beperken. Ook op andere plekken kruist de Westtangent het Brettenpad en verslechtert de situatie voor fietsers.

Hoewel de eerste halte na Sloterdijk op de Van der Vlugtlaan is, slingert de flitsbus eerst door het bedrijvengebied en negeert de kortere Haarlemmerweg. Dat duidt op een slordige routekeuze. De Fietsersbond pleit ervoor de route van de Westtangent te verleggen naar de Haarlemmerweg. Dat scheelt weer een paar knelpunten.

In Osdorp wordt Meer en Vaart met een nieuwe busbaan moeilijker oversteekbaar. En de huidige prettige schuine fietsoversteek Lelylaan-Hoekenespad wordt vervangen door een hinderlijke fietsslinger.

Op dit moment worden de ruim 520 inspraakreacties verwerkt in een Nota van Beantwoording. Ondertussen worden de plannen verder uitgewerkt en naar verwachting in het najaar aan de gemeenteraad voorgelegd.

RH en HR



Knelpunten

Opgelost

Centrum

Fietsers kunnen nu via de **Cuyperspassage** onder het CS door, in plaats van eromheen. Aan de achterkant van het station rijd je, na het passeren van de shared space, zo de pont op. Autoverkeer is van het maaiveld verdwenen. Aan de centrumzijde van de passage is de doorstroom op de kruising Prins Hendrikkade-Martelaarsgracht nog wel een knelpunt. Het is daar te krap voor de vele fietsers. Dat zal verbeteren als de Prins Hendrikkade wordt gesloten voor doorgaand autoverkeer, naar verwachting over een jaar of twee.

Het fietspad langs het water van de **De Ruyterkade** tegenover de Kamer van Koophandel is tweerichtingen geworden. Fietsers vanaf de Westerdoksdijk die naar het Centraal Station, de ponten of de Cuyperspassage willen, hoeven nu niet meer twee keer voor niets een drukke autocorridor over te steken.

De lastige haakse oversteeek op de **Oosterdokseiland-brug** is iets vloeiender gemaakt en er is iets meer opstelruimte. Het fietspad naar het CS is helaas verdwenen.



De brug tussen Centrale Bieb en Dijkgracht heeft een oprit, dus je kan op je fiets blijven zitten als je de brug over wil, handig! Nog wel even tussen de hekjes doorslingeren.

Wie via het **Oosteinde** de Stadhouderskade wilde oversteken naar de Hemonystraat, moest een onlogische slinger maken. Veel fietsers hadden dat niet in de gaten. Na een aantal ongelukken heeft de gemeente de situatie aangepakt. De onlogische slinger zit er nog steeds maar is nu prachtig vormgegeven en kan niemand meer ontgaan.



Zuid

Er is een nieuw tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde van de **Kennedylaan** tussen Veluwelaan en Stadsdeelkantoor. Dit was dringend nodig voor o.a. de bereikbaarheid van het Stadsdeelkantoor nu de fietsoversteek over de Kennedylaan bij de Uiterwaardenstraat- Graafschapsstraat om veiligheidsredenen is opgeheven. De Fietsersbond heeft zich sterk ingezet voor dit fietspad. Het ontbreken van de oversteeek blijft een gemis.

De nieuwe fietspaden vanuit de RAI richting Beethovenstraat door het **Beatrixpark** zijn heel riant, Vondelparkbreedte als je de voetgangerszone meerekent. De Fietsersbond is het met de buurt eens dat het fietspad tussen de nieuwe speelplaats en het water overbodig is. Het is mooi dat de enorme bakken bij de RAI verdwenen zijn, maar het nieuwe pad heeft wel heel wat groen gekost.

In Oek 96 schreven we over de enorme kolossen beton die waren verzezen bij de **kruising Willemsparkweg-Obrechtstraat**. Ze stonden behoorlijk in de weg, vernauwden de doorgang en belemmerden het zicht. Dankzij aanhoudende protesten van verontruste bewoners is de situatie nu verbeterd. De betonnen bakken zijn een stuk lager gemaakt waardoor er weer ruimtelijkheid is ontstaan. Ook zijn de fietspaden meer naar de rijbaan verlegd, wat veel overzichtelijker is bij het oversteken.

Goed dat de fouten hersteld zijn. Jammer dat er zoveel geld mee verspild is.

Oost

Vanaf de zomer was de fietsroute tussen het Muiderpoortstation en de Watergraafsmeer als gevolg van woningbouw onderbroken bij **Oostpoort**. Alsof dat niet erg genoeg was, was ook de tunnel onder het spoor tussen de Celebesstraat en de Polderweg gesloten. Veel fietsers (en scooters) trotseerden hekken, borden en handhavers en reden over het schoolplein van basisschool De Kraal.

Een onwenselijke situatie, en daarom wordt voor de duur van ongeveer twee jaar een alternatieve noord-zuid route aangelegd, iets ten oosten van de huidige, en wordt ook de tunnel weer toegankelijk.

West

De fietsstrook tussen **Rozengracht en de Clerqstraat** is verbreed zodat fietsers stad-uit meer ruimte hebben en niet meer komen vast te zitten langs de autofile.



Fietsers over de **De Clerqstraat** hebben bij de kruising met de Bilderdijkstraat meer opstelruimte en staan wat verder naar voren, hard nodig voor de grote stroom fietsers hier.

Dreigend

De rotonde op het **Haarlemmermeercircuit** waarop fietsers nu in alle richtingen voorrang hebben, dreigt te verdwijnen. Fietsers in de oost-west richting zullen er dan een gevaarlijke en tijdrovende oversteek verkrijgen.

Het plan voor de **Westtangent**, een snelle nieuwe GVB buslijn tussen Sloterdijk en Schiphol, betekent op verschillende plekken in Nieuw West een achteruitgang voor fietsers. Zo worden oversteeken opgeheven, of ze worden gevaarlijker of minder vloeiend. Door ruimere bochten kunnen bussen met een hogere snelheid het busstation Sloterdijk in en uitrijden, waardoor fietsers op het Brettenpad meer gevaar lopen.

Nieuw

Vorig jaar melde de Oek al: 'De actie van de gemeente in 2013 om massaal onnodige paaltjes te verwijderen en de overige paaltjes beter vorm te geven had succes. Minder succesvol is dat er daarna op veel plaatsen weer paaltjes verschijnen, zelfs in nieuwe, gevaarlijker vorm. Is de gemeente dan zo vergeetachtig?'

Op steeds meer plekken staan nu **dikke verzinkbare palen met een grote witte verhoogde voet**. Bij de Amstelveenseweg ingang van het Vondelpark staan er drie op een rij. De 90 cm brede voeten nemen daar dus 2,7 meter van de 6,5 meter brede baan in! Waarom die grote voeten? De palen zijn er ook in een uitvoering zonder voet. Vooralsnog wist niemand bij te gemeente het ons te vertellen. Wel dat er wordt gekeken naar flexibele palen zoals ook al in Amstelveen worden gebruikt.

De westelijke fietsoversteek over de **Haarlemmerweg op de kruising met de Admiraal de Ruyterweg** gaat verdwijnen. Fietsers die vanaf het station komen, moeten dan twee keer wachten voor de verkeerslichten, op krappe opstelvakken.

Onopgelost

Sinds maart 2014 vaart het Oostveer van het Azartplein in Oost naar de Zamenhofstraat in Noord. Als je vanaf het pontje verder noordwaarts wil, is het door het **Vliegenbos** het snelst. Het wegdek in het bos is deels vernieuwd maar hier en daar heel slecht. Het is officieel een voetgangersgebied maar er wordt veel gefietst. De omweg is te groot. Er is nog geen zicht op wanneer de route wordt verbeterd. Wel is hij nu opgenomen in allerlei beleidsdocumenten zoals Sprong over het IJ en de concept Strategienota Hamerstraatgebied. Ook wordt hij waarschijnlijk als ontbrekende schakel toegevoegd aan het Hoofdnet Fiets. Kans dat de route wordt verbeterd wordt dus wel groter.





Beleidsmedewerkers wegbezuinigd

Einde van een tijdperk

Wouter Haver en Gerrit Faber waren tot 1 januari de beleidsmedewerkers van de Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond. Beiden hadden een baan van 32 uur. Gedreven en bevolgen gingen ze te werk, terwijl ik ze van een 'bakkie zwart' voorzag. Maar wat voerden ze eigenlijk in hun schild, en hoe zal het de Fietsersbond vergaan zonder hen?

Het werk van Wouter Haver en Gerrit Faber zag er afwisselend uit. Naast de punten van de Centrale Verkeers Commissie (CVC) op een rijtje zetten, stukken bekijken en reacties geven op beleidsnota's, gebeurde er altijd wel iets anders tussendoor. Een mail of telefoontje van een buitenlandse student die iets wilde weten, een fietser of een ambtenaar met vragen.

Per dag hadden ze zeker één keer een bespreking over verkeerszaken, een afspraak bij de gemeente of spraken ze in bij de raadscommissie. Hun adviezen werden over het algemeen erg serieus genomen. Ze kwamen op veel verschillende plekken, vertelt Wouter, bijvoorbeeld in een bouwkeet op spoor 15 van het Centraal Station, en ook wel eens in een sjiek hotel. Daarnaast ontmoetten ze veel mensen van verschillende pluimage. Gerrit: 'Ik denk dat dit één van de leukste banen ter wereld is. Het is fijn als je

serieus genomen wordt, ziet dat je iets bereikt. Letterlijk op straat.' Zo heeft hij een tijdje geleden een handig opstelvak bedongen bij een oversteek aan de De Ruyterkade achter het Centraal Station. De gemeente wilde daar eerst een fietsenrek plaatsen, maar dat was helemaal geen handige plek. Nu denkt Gerrit, telkens als hij daarlangs komt: dat is mooi 'mijn opstelvak.' Volgens de beide mannen is het in dit werk de kunst om te kiezen en te plannen. Er komen zoveel dingen op je af, het is een illusie om dat allemaal te kunnen behappen. Belangrijk is dan ook dat je kunt timen, je moet weten wanneer wie een besluit neemt en dan het juiste moment kiezen om met een ambtenaar te gaan praten. Tact en een positieve benadering is van groot belang. Je moet voorstellen niet zomaar afbranden maar met oplossingen komen. Hoe kan het beter? Fietsen is iets positiefs waar

iedereen uiteindelijk zijn voordeel mee doet.

En de subsidiestop? Gerrit: 'Doodzonde voor de stad!' Wouter: 'Het is een relatief klein subsidiebedrag waarmee Amsterdam veel geld bespaarde. Met anderhalve baan konden we ontzettend veel berekenen, ook door de samenwerking met de actieve leden. Wij waren veel goedkoper dan het inhuren van een verkeerskundig bureau.'

Gerrit: 'Door de adviezen over het inrichten van de straat konden dure herinrichtingen worden voorkomen, maar ook ongelukken.' Wouter: 'De nieuwe situatie geeft de Fietsersbond een kans om weer meer actie te gaan voeren.'

Gerrit en Wouter hebben inmiddels nieuwe werkzaamheden: Wouter werkt bij reizigersvereniging Rover en Gerrit doet tijdelijk opdrachten voor de landelijke Fietsersbond en de provincie Noord Holland. En blijven ze lid van de Fietsersbond? Gerrit: 'Ja natuurlijk!' Wouter: 'Absoluut!'

FF

Ingezonden brief

Effe dimme

Bestaan ze nog, de stadslichten? De winter geeft ons tot nu toe veel regen en te hoge temperaturen. Het wordt laat licht en vroeg donker. Naast de drukte van dagjesmensen en toeristen, al dan niet op de fiets, valt dan des te meer een ander ongemak op: de verblinding door koplampen. Vooral bij de vele bruggen en bij verkeersdrempels

schijnen koplampen soms recht in je ogen. En als het wegdek nat is, gaat het glinsteren, zodat de verblinding nog sterker wordt. Nu de verlichting van de auto steeds beter wordt, wordt dit voor de fietser steeds hinderlijker en komt ook de verkeersveiligheid in het geding. Vroeger had elke auto 3 lichtstanden: stadslicht, dimlicht en groot licht. Het zou mooi zijn als er nu weer met stadslicht gereden mocht worden. Dan wordt het straatbeeld

rustiger en kunnen wij ons weer prettiger voelen in donkere tijden. En het bespaart ook nog energie. Wij fietsers voeren dan uiteraard allemaal het verplichte voor- en achterlicht.....

René Ambags

Naschrift redactie: Stadslichten zijn niet meer toegestaan, ze zijn gevaarlijk omdat ze te weinig licht geven.

Verkeersplein zoekt vrijwilligers

Verkeersplein Amsterdam is het loket voor alle verkeers-educatie op scholen in Amsterdam in opdracht van de gemeente. Elk jaar helpen leden van de Fietzersbond bij het praktisch verkeersexamen en bij het fietsen naar de middelbare school. Ook dit jaar zoekt Verkeersplein hiervoor vrijwilligers.



Hulp bij het Praktisch Verkeersexamen

Van maart t/m juni doen veel leerlingen van groep 7 of 8 van basisscholen in Amsterdam verkeersexamen. Ze fietsen een route door de stad en worden bij verschillende controleposten beoordeeld op hun deelname aan het verkeer.

Als vrijwilliger help je minimaal één dag samen met ouders op een controlepost langs een route.

Hulp bij het fietsen naar de middelbare school

Van april t/m juni fietsen leerlingen uit groep 8 de route naar hun nieuwe middelbare school. Dit gebeurt in groepjes van vier kinderen onder begeleiding van een ouder, leerkracht en/of vrijwilliger.

De route wordt in de klas voorbereid. Als vrijwilliger fiets je minimaal één keer met een groepje mee.

Wil je vrijwilliger worden bij Verkeersplein Amsterdam?

Meld je aan of vraag meer informatie bij annette.terpstra@verkeerspleinamsterdam.nl
www.amsterdam.nl/verkeersplein

Soms is de tram fijner

November 2015

Soms is de tram fijner, staat er op diverse billboards in de stad. Een grote afbeelding van een fietsende vrouw in de stromende regen. Ze draagt een poncho, heeft een paraplu in haar hand, rode Dirk van den Broek tassen om haar voeten fungeren als regensokken. De foto doet me denken aan een vriendin. Telkens als ik de reclame voorbij zie komen zeg ik haar even gedag en moet zachtjes grinniken. De tekst 'Soms is de tram fijner' zette mij even aan het denken. Diverse gedachtes gingen door me heen: wie bepaalt dat de tram fijner is, ook al giet het? En: is de tram echt zo comfortabel, terwijl het stroomt van de regen? Uit ervaring weet ik dat je dikwijls moet overstappen om op de

plaats van bestemming te komen, en dat je dan koukleumend bij een halte staat waar de regen alsnog tegen je broekspijpen aan waait. Ik herinner me overvolle trams, regenjassen die ruiken naar natte hond, beslagen ramen, hoestende mensen in mijn nek, en ik denk bah, dat wil ik niet, geef mij maar de fiets, hoe hard het ook regent. Of ben ik nu een koppige sukkel die nooit zijn principes laat varen? Nee, dat ben ik niet. Ik denk terug aan een tijdje geleden. Toen kreeg ik bijna ruzie met een vriend omdat ik met de tram was gekomen. Ja, ècht! Die dag hagelde en stormde het zo hevig dat ik het gevaarlijk vond om te fietsen. Hij vond me een slappeling. Het komt weleens voor dat ik met iemand op stap ga en dat die

persoon geen beschikking heeft over een fiets. We spreken dan op een bepaalde plek af, zodat ik lekker de fiets kan pakken. Maar soms gaan we wandelend de stad in, en pakken we de tram terug. Koppig ben ik dus allerminst, al blijf ik het zonde vinden van mijn geld. De ritjes zijn behoorlijk prijzig geworden. Naar aanleiding van de posteractie 'Soms is de tram fijner' had ik een gratis dagkaart aangevraagd. Deze moest je verzilveren voordat het nieuwe jaar begon. Het leek me leuk en leerzaam om een dagje door de stad te touren, de stad vanuit een ander perspectief te bekijken. Het is er niet van gekomen. Fietsen zit nou eenmaal in mijn bloed en ik voel me niet compleet als ik de fiets niet onder mijn kont heb.

FF

De sleutelman

Op een zondagochtend een paar maanden geleden, toen ik bij het Sloterdijkstation mijn fiets van het slot deed, zag ik tot m'n schrik een grote sleutelbos in het ringslot van de fiets naast de mijne. En terwijl de zadels van de andere fietsen nog nat waren van de regen, was dat van de paarse omafiets met het kinderzitje droog. De eigenaar had de fiets waarschijnlijk maar een paar minuten geleden gestald. Misschien had de fietser nu net het perron bereikt en ineens beseft dat zijn of haar sleutels weg waren. Ik bewaakte daarom de fiets en wachtte op een haastige terugkeer van de fietser.

Tien minuten later stond ik daar nog en begon ik me af te vragen wat ik moest doen. Ik wilde de fiets niet aan z'n lot overlaten, als al te makkelijke prooi voor een dief, maar ik kon daar ook niet de hele dag blijven oppassen. Dus scheurde ik een strookje papier af en schreef: 'Ik heb je fiets op slot gezet en de sleutels meegenomen. Bel me en ik geef je de sleutels terug als je weet hoe ze er uit zien.' Ik zette mijn mobiele nummer erbij en ondertekende met 'De Sleutelman'.

Vier uur later ging mijn telefoon. De beller zei dat hij m'n briefje gevonden had en wist dat op één van de autosleutels 'VW' gegraveerd stond. Een uur later kwam hij bij mij aan de deur. Hij vertelde dat hij zich pas in Zandvoort had gerealiseerd dat hij z'n sleutels niet bij zich had. 'Toen ik op Sloterdijk terug kwam, was ik zo blij dat mijn fiets daar nog stond met jouw briefje in het slot,' zei hij, 'daarom is dit voor jou.' Hij gaf me een fles witte wijn.

Een paar weken later, toen ik mijn fiets op de stoep voor mijn huis op slot zette, zag ik het weer: een sleutelbos bungelend aan het ringslot van een naast mij geparkeerde fiets. Dit keer een vrij nieuwe, zwarte sportfiets. Ik deed de fiets op slot, stak een briefje van De Sleutelman in het sleutelgat en nam de sleutels mee. Twee uur later werd ik gebeld door een buurman die precies wist om wat voor sleutels het ging. Ik gaf ze hem toen hij even later aan mijn deur kwam. 'Bedankt,' was alles wat hij zei voor hij zich weg spoedde. Hij leek gegeneerd dat hij z'n fiets niet op slot had gezet.

Een paar weken daarna verliet ik 's morgens de basisschool van mijn zoon, en wéér trof ik naast de mijne een fiets die een zo langzamerhand vertrouwde aanblik bood: een bosje sleutels aan het

ringslot. Deze tamelijk nieuwe, witte moederfiets zou vast van een van de ouders zijn die op elk moment uit de school kon komen. Zeven of acht minuten later, nadat zo te zien alle andere ouders het gebouw verlaten hadden, gaf ik de bewaking op. De Sleutelman zette de fiets op slot en schreef op een briefje dat de sleutels bij de balie van de school konden worden opgehaald.

Toen, op een avond na een film met een vriend, liep ik van The Movies naar mijn fiets. Ik opende het ringslot maar kon de sleutelbos met de sleutel van het kettingslot niet vinden. Hij zat in geen van mijn zakken.

Ik raakte in paniek: hoe moest ik het slot open krijgen waarmee mijn voorwiel zat vastgeketend aan het frame?

Pas toen zag ik dat de ketting er helemaal niet was. Ik was flink in de war maar bedacht dat ik, in de haast om de film te halen, de sleutelbos naast de fiets moest hebben laten vallen. Maar waar was dan het briefje waarop de vinder mij vertelde hoe ik de sleutels kon terugkrijgen?

Mijn vriend hielp me uit de droom: de vinder had de sleutels gebruikt om het kettingslot los te maken en te stelen. Maar omdat hij of zij de sleutel van het ringslot niet had, had hij de fiets zelf niet kunnen stelen.

Dat was de meest voor de hand liggende verklaring. Toch kostte het me grote moeite dit te accepteren. Intussen bleef ik over de Haarlemmerdijk heen en weer lopen, zoekend tussen de trossen fietsen, me hardop afvragend: 'Maar waarom hebben ze geen briefje achtergelaten? Waar is m'n briefje?'

De dag nadat ik het bovenstaande had opgeschreven, en dacht dat mijn column daarmee af was, stond ik op de Ferdinand Bolstraat mijn fiets van het slot te halen. Toen ik opzij keek naar de fiets naast me, zag ik – je raadt het al – sleutels die aan het ringslot bungelden.

'Niet weer!'

Helaas voor de eigenaar, had ik er genoeg van me zorgen te maken over de veiligheid van andermans fietsen. Ik deed mijn fiets van het slot en reed weg.

Na een paar meter keerde ik om. Ik zette de fiets op slot en bezorgde de sleutels bij een café daar. In het sleutelgat van het ringslot deed ik een briefje waarop stond waar de eigenaar de sleutels kon ophalen. Ik ondertekende met 'De Sleutelman'.

Pete Jordan

Mooie streek



Vuile streek

PxxB DIENST
PARKEERBEHEER
AMSTERDAM

POSTBUS 17178, 1001 JD AMSTERDAM ©1993

Doe mee! Gratis affiches verkrijgbaar via Postbus 17178, 1001 JD Amsterdam