

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



nummer 105 november 2018

Achter de voorpagina

Uit de serie foto's van de fietstocht die Sharon Dijkma op uitnodiging van en met fietsdeskundigen van onze afdeling onlangs maakte, kozen wij voor een foto waarop ze zich laat voorlichten door haar gidsen. Dat was immers het doel van deze tocht. Maar ook nogal statisch, dat beeld. En het mooie was nu juist dat de wethouder zélf zich fietsend in de verkeersjungle die Amsterdam ook is, begaf. Voor publicatie van een fietsende Dijkma kregen wij van het gemeentelijke departement communicatie geen toestemming. Dat beeld wil je toch juist communiceren? Van de wethouder verkeer die, met het groene coalitieakkoord als bagage, op de fiets haar nieuwe werkgebied verkent. En uitstraalt dat ze de voordelen van het fietsen erkent? Of ze een fiets bezit, of ze naar haar werk fietst, is ons onbekend. Via google leverde 'Sharon Dijkma fiets' geen 'hit' op. Het departement plukte voor haar en de meefietsende ambtenaren groene fietsen uit de gemeentelijke stalling. Die deelfietsen hadden natuurlijk een rode kleur moeten hebben. Als eerbetoon aan Jos Louwman die zich, naast het runnen van zijn rode deelfietsenonderneming, al jarenlang inzet voor de fiets en het veiliger fietsen in onze stad. Hij pleit aan de vooravond van zijn dertigjarig jubileum voor 'nieuwe hoffelijkheid': het groeiend aantal verkeerde voorbeeld gevende fietsers baart hem grote zorgen. Daarmee vergeleken is de 'door rood zonde' van onze nieuwe burgemeester, die wél regelmatig op de fiets wordt gespot, een peulenschil. Veel minder ophef leverde het door omstandigheden niet verschijnen van uw OEK in juni op: één reactie van een bezorgde lezer. Het groeiend aantal ingezonden brieven stelt ons echter gerust. Bedankt!

Marcel van Kempen, hoofdredacteur

AALV

U bent van harte welkom op onze jaarlijkse algemene ledenvergadering op woensdag 16 januari 2019, 20:00 uur, WG plein 84

Verhuisd?

ledenadministratie@fietsersbond.nl

Privacywetgeving

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

Klachteninformatie

Amsterdam: 14020, 241111

Fout geparkeerde auto's: 5530333

Storing straatverlichting: 5972626

Fiets-bewegwijzering: 0882696747

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 Fietsersbond, verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 5000 en wordt gratis bezorgd bij alle Amsterdamse leden, en geïnteresseerde actiegroepen en instellingen.

In de OEK weergegeven opvattingen hoeven niet overeen te komen met die van het bestuur of de redactie.

De volgende OEK verschijnt in maart 2019
Bijdragen zijn welkom tot 1 februari via oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Fietsersbond afdeling Amsterdam

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

amsterdam@fietsersbond.nl

fietsersbond.amsterdam.nl

Facebook: amsterdamfietsersbond

Twitter: @adamfietst

Het kantoor is doorgaans geopend op woensdag en donderdag van 10 tot 14 uur. Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, bel dan even.

Onderafdelingen

Amstelveen: amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen: diemen@fietsersbond.nl

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Eindcorrectie: Terri Kester

Beeldredactie: Marcel van Kempen

Vormgeving: Sandra du Maine & MSDL

Druk: Rodi Rotatiedruk

Lid worden

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

U bent al lid vanaf € 2,17 per maand

lid.fietsersbond.nl

Noord is hot!

Maar de fietsvoorzieningen zijn nog Siberisch koud. . .

Een groeiend aantal publiekstrekkingen, steeds meer creatieve bedrijven en massale woningbouw: Noord is 'booming'. En dan is er ook nog de Noord-Zuid lijn met twee nieuwe stations. Het gaat zo snel dat de gemeente het zelf niet kan bijhouden, zeker op fietsgebied. De wijk-contactpersonen Noord ontwikkelen een Noordse Fietsvisie, afgeleid van de door onze afdeling opgestelde Stedelijke fietsvisie 2025.

Sprong over het IJ

Behalve met de pont, is Noord maar via één andere route per fiets bereikbaar: over de Amsterdamse- en Schellingwouderbrug. De Fietsersbond, betrokken Noorderlingen en ondernemers hebben zich jarenlang hard gemaakt voor een extra fietsverbinding. En met succes: vlak voor het zomerreces van vorig jaar besloot de gemeente tot een fors pakket aan nieuwe IJ-oeververbindingen tussen het NDSM-terrein en het Hamerstraatgebied. De eerste maatregelen, meer en grotere ponten, zijn al gaande. Daarnaast worden de beroerde fietsroutes naar het IJpleinveer tussen nu en 2021 verbeterd met een nieuwe fietsbrug over het Noordhollands kanaal en herinrichting van de fietsroute over de ODE-brug. Veruit de meest besproken maatregel: in het verlengde van de Jan Schaeferbrug komt er, naar verwachting in 2025, een nieuwe brug over het IJ. Wij praten mee over het ontwerp van de Javabrug, met name over de vorm en de hoogte, met het gemeentelijke projectteam, Rijkswaterstaat, tot aan de minister en Tweede Kamer toe. Een meer westelijk gelegen verbinding tussen het Stenen Hoofd en Noord, een brug of een tunnel, laat vooralsnog op zich wachten. Dat de auto en het OV al decennia lang vier vaste verbindingen hebben, wordt daarbij voor het gemak buiten beschouwing gelaten.

Laks fietsbeleid

Maar hoewel Noord en de rest van de stad zo meer en meer worden verbonden en het in Noord drukker en drukker wordt, is dit nog niet geland in het gemeentelijk verkeersbeleid. Eind vorig jaar is er een Netwerkstudie naar de auto in Amsterdam Noord gedaan. De conclusie is dat er door de groei knelpunten in het autonetwerk gaan ontstaan. "Een robuuste aanpak van de opgaven in Noord lijkt alleen mogelijk door een brede inzet van maatregelen, waaronder fietsstimulering, OV en betaald parkeren." Tegelijkertijd beperkt het Meerjarenplan Fiets, ook uit 2017, zich op veel onderdelen tot het gebied "binnen de Ring A10, ten zuiden van het IJ". Ook in de "Inventarisatie plusnet fiets" gaat het vooral over "binnen de Ring A10, ten zuiden van het IJ". Noord is nog steeds de blinde vlek van het gemeentelijk fietsbeleid. Zo is er vijf jaar na de start van het bejubelde Oostveer nog geen

fietspad naartoe vanuit het Noorden, zelfs geen enkel plan om het aan te leggen.

Dat zit wel SNOR

Noord mocht wél meedoen in het project Snorfiets naar de rijbaan (SNOR). Dat voornemen werd 13 september jl besproken in de commissie MLD (o.a. Verkeer) van de gemeenteraad. Bij de documentatie zat een interessant kaartje getiteld "Drukke per fietspad binnen de Ring A10". En op dat kaartje is duidelijk te zien dat er in Noord veel drukke en te smalle fietspaden zijn. Eigenlijk niet anders dan ten zuiden van het IJ. Zó druk dat Noord, gelukkig, gewoon mee kon doen met het SNOR-project. Drukke is immers het argument dat de gemeente hanteert om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen.

Noord/Zuid lijn

De metrolijn heeft 3,1 miljard euro gekost, dus je zou denken dat met zo'n budget en jarenlange voorbereiding de fietsvoorzieningen in orde zouden zijn. Was dat maar waar. De geplande fietsenstalling bij station Noord (1300 plaatsen) is nog niet klaar en bij station Noorderpark zijn alleen wat nietjes geplaatst. Er zijn inmiddels nietjes bijgeplaatst, maar volstrekt onvoldoende. Waarom is hier niet, zoals bij station Noord, een grote stalling gepland? De fietsroutes naar de stations geven hetzelfde beeld. Vanuit station Noorderpark wordt gewerkt aan een "entree-route" naar het Noorderpark. En



Station Noord

dus is het fietspad daar, de hoofdroute naar het station vanuit noordelijke richting, zonder aankondiging alweer weken volledig afgesloten.

Auto's op fietspad

De hoofd fietsroute uit oostelijk Noord naar station Noord is een tijdelijk fietspad dat zigzaggend over het parkeerterrein van het Buikslotermeerplein loopt. Het fietspad was zó onduidelijk dat automobilisten daar hun auto midden op het fietspad parkeerden. De wijkcontactpersoon van Noord Oost heeft dit knelpunt besproken met de projectmanager van het Centrumgebied Amsterdam Noord. In goed overleg is er nu een afscheiding tussen fietspad en parkeerterrein aangebracht. Dit gebied gaat nog jaren op de schop, dus aandacht voor een enigszins begaanbaar fietspad blijft een voortdurend aandachtspunt.

Winkelcentra

De winkelcentra in Noord, zoals het Buikslotermeerplein en het Waterlandplein, zijn gericht op autobezoekers. De bereikbaarheid voor fietsers is slecht en onveilig. Fietsersbondleden in Noord hebben onderzoek gedaan naar de fietsbereikbaarheid van het winkelcentrum Waterlandplein. Die blijkt heel slecht te zijn. Bij het ontwerp van het plein ging het om de auto, niet om de fiets. Er zijn slechte



Waterlandplein

fietsroutes naar het winkelcentrum, ontbrekende oversteekmogelijkheden om het winkelcentrum per fiets te bereiken, geen veilige fietsroutes direct om de winkels heen en slechte fietsparkeervoorzieningen. De Fietsersbondleden hebben het onderzoek aangeboden aan stadsdeelbestuurder Saskia Groenewoud en willen met haar in gesprek om de situatie te verbeteren. Bij het Buikslotermeerplein ontbreekt een fietspad langs de zuidzijde van het winkelcentrum. En wie deze route neemt om richting metrostation of stadsdeelkantoor te fietsen, moet, net als bij de noordelijke route, dwars over het parkeerterrein onder een donker viaduct en met voortdurend het gevaar op de loer dat er een auto achteruit steekt. Ook voor deze situatie wordt nu in

overleg met het stadsdeel naar een - tijdelijke - oplossing gezocht.

Landelijk Noord

En dan is er nog het prachtige "Noord buiten de Ring" oftewel: landelijk Noord. Bijna 100 jaar gelden vroegen dorpen in Waterland om aansluiting bij Amsterdam. Zij hoopten uit de armoede en misère te geraken "als Amsterdam zich over hen ontfermde", zo valt in oude stukken te lezen. Voorwaarde voor aansluiting was wel dat Amsterdam zou zorgen voor een goede infrastructuur. Dat laatste is er helaas bij ingeschoten. Wegen als de Liergouw en de Poppendamergouw liggen er heel



Liergouw

beroerd bij en zijn gevaarlijk voor fietsers, waaronder veel scholieren. Actievoerders wisten dit onderwerp op de agenda te krijgen van de gemeenteraadcommissie MLD. Ook de Fietsersbond heeft bij dit onderwerp ingesproken en gepleit voor goede vrijliggende fietspaden naar Zunderdorp en Ransdorp. De wethouder heeft een onderzoek toegezegd. De hoop is nu dat er geld voor vrijgemaakt gaat worden in de komende begroting(en).

Wordt Noord wel gehoord?

De Fietsersbond heeft bij de raadscommissie vergadering ingesproken onder de titel "Wordt Noord wel gehoord?" en heeft er bij de gemeenteraad op aangedrongen in Noord de fietsknelpunten aan te pakken. En ook om aan Noord de middelen toe te delen die het gebied dringend nodig heeft. Het mag duidelijk zijn: waar auto en OV centraal staan in elk bouwproject en gebiedsontwerp in Noord, worden de fietsers nauwelijks gezien door de bestuurders. Met de Fietsvisie Noord die wij nu ontwikkelen, zal de Fietsersbond aangeven hoe die aanpak er uit zou kunnen zien. Het uitgangspunt: een fijnmazig fietsnetwerk waarmee iedereen vlot, comfortabel en veilig door en naar Noord kan fietsen.

Tekst: Nico Bot, Caro Beerhorst, Ed Eringa
Foto's: Louis Nagtegaal

SNOR: het verkeersbesluit

Op 13 augustus publiceerde de gemeente Amsterdam het Ontwerp Verkeersbesluit inzake het verplaatsen van snorfietzen naar de rijbaan. Zes weken heeft het ontwerp ter inzage gelegen, wat resulteerde in 4.500 reacties. Eind november publiceert de gemeente haar reactie op de vele zienswijzen en zal het definitieve Verkeersbesluit genomen worden.

Beperkte toepassing

SNORfiets Op Rijbaan (SNOR) wordt niet toegepast op de belangrijkste doorstroomwegen. Welke dat zijn kunt u zien in het Ontwerp Verkeersbesluit en ook in onze zienswijze. Wij vinden de argumentatie voor de keuze van de doorstroomwegen zwak en het zal op een aantal plekken – zoals de IJ-Boulevard - tot onveiligheid op het fietspad leiden. Waar de snorfietzen niet op de rijbaan zullen gaan, moeten er volgens ons op korte termijn concrete plannen komen voor verbreding van de aanliggende fietspaden. SNOR wordt niet toegepast op bromfietspaden. Een gemiste kans, temeer omdat de gemeente in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid de belofte doet waar mogelijk van bromfietspaden fietspaden te maken. Wij bepleiten daarom een tweede fase waarin dit gerealiseerd kan worden, evenals het toepassen van SNOR op smalle en drukke fietspaden buiten de ring. Wij zijn verheugd dat de snorfietzen eindelijk naar de rijbaan gaan op een groot deel van de wegen binnen de ring, maar vinden de maatregel niet ver genoeg gaan.

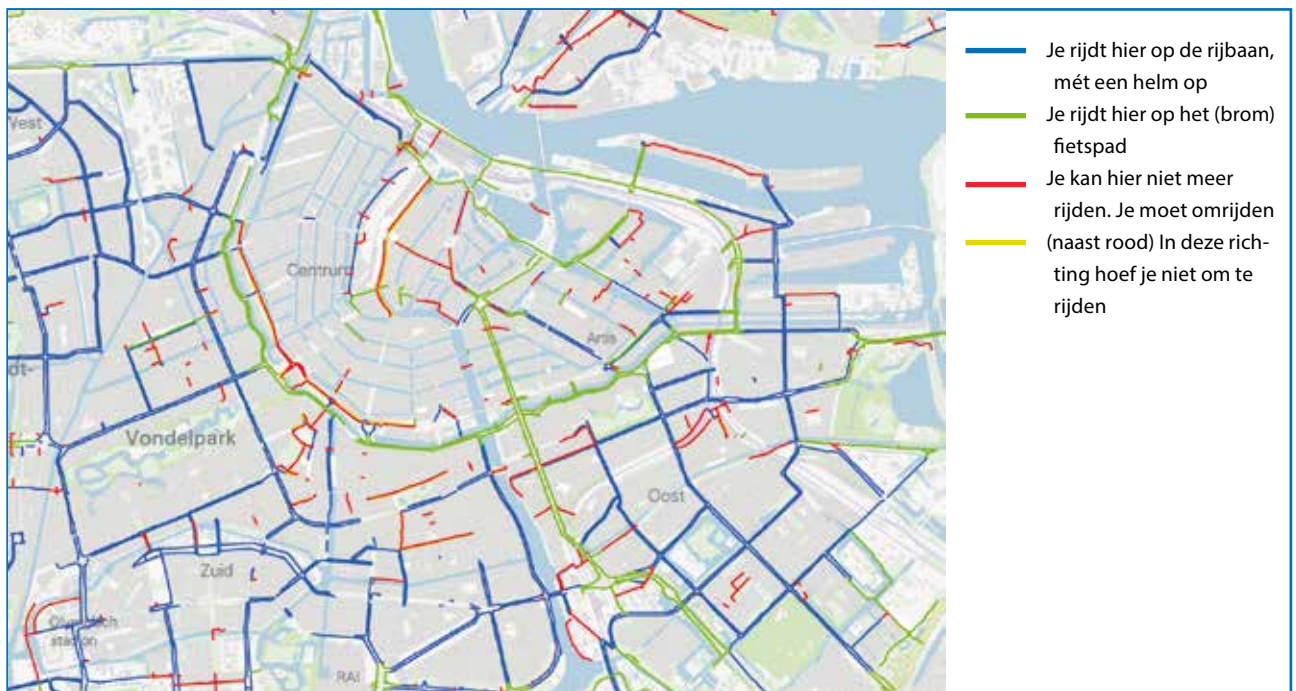
Doorsteekjes, handhaving en monitoring

Wanneer een weg met vrijliggende fietspaden een doorstroomweg kruist, worden de snorfietzen op enige afstand voor het kruispunt naar het fietspad geleid via 'doorsteekjes' en na de kruising met de doorstroomweg weer teruggeleid naar de rijbaan. Wij zien vooral de nadelen van deze oplossing. Het invoegen van snorfietzers op het fietspad zal extra gevaar opleveren voor fietsers en het invoegen van de snorfietzers na de kruising op de rijbaan zal extra gevaar opleveren voor snorfietzers. In Amsterdam is structureel sprake van tekortschietende handhaving. Wij verwachten dat dit ten aanzien van SNOR niet anders zal zijn. Om na verloop van tijd te kunnen beoordelen in hoeverre SNOR werkt, is monitoring van groot belang. De projectleiders van SNOR zeggen monitoring zeer serieus te nemen. Toch is nu al duidelijk dat het moeilijk zal zijn de ongelukkenregistratie sluitend te krijgen, maar de naleving van SNOR zal met camera's worden uitgevoerd en dat is veelbelovend.

Teeja Arissen

U vindt onze zienswijze op fietsersbond.amsterdam.nl ('Nieuws')

Kleurenkaart voor scooters



Fietsen met de wethouder

De nieuwe wethouder Verkeer en Vervoer Sharon Dijksma liet zich tijdens een rondje door de stad informeren over de fietsvoorzieningen. De Fietsersbond fietste mee.

De aanwezige ambtenaren toonden successen, wij keken zuinig, en wethouder Sharon Dijksma luisterde aandachtig. Ziedaar in een notendop de beschrijving van het rondje op de fiets op een zonnige donderdag in september. Op het Mr Visserplein, een klein eindje van het stadhuis, kon de wethouder aanschouwen hoe dankzij relatief beperkte maatregelen de fietsers meer ruimte hadden gekregen en de doorstroming was verbeterd. Wij hebben de aanpassingen geprezen en meteen ook gevraagd of niet vaker voorsorteervakken en kruisen aangebracht kunnen worden. De wethouder liet doorschemeren dat voor dit soort tamelijk eenvoudige maatregelen de kosten geen bezwaar hoefden te zijn.

Fietsers apart

Langs het groene Wertheimpark kwamen we in de Plantage Middenlaan, waar ter hoogte van de Hollandsche Schouwburg Jeroen Verhulst, actief lid van de Fietsersbond, al stond te wachten. De laan, waar vooral nog fietsers en trams rijden, zal opnieuw worden ingericht. In het ontwerp maken de fietspaden plaats voor een straat met auto's en fietsers, en krijgen trams

vrij baan. Jeroen betoogde dat fietsers beter apart kunnen blijven en auto's beter op de trambaan rijden - een overtuigend verhaal. Het bevat ons namelijk niks dat her en der fietspaden worden opgeheven. Volgens de wethouder moeten er keuzes worden gemaakt.

Sarphatistraat

Op het Alexanderplein is gekozen voor het weghalen van de verkeerslichten en het omdraaien van de voorrang. Dat bevat ons dan weer wel. De grote stroom fietsers over de Sarphatistraat (fietsstraat) hoeft nu niet meer te wachten op verkeer uit de Plantage Middenlaan. Wel hebben wij zorgen over de trambaan, in de Sarphatistraat en op andere delen van de Binnenring. Op de trambaan wordt namelijk hard gereden, door het OV en door vergunninghouders, wat linksaf slaan en oversteken maakt tot een hachelijke onderneming voor fietsers. Bij het Amstelhotel ging het niettemin - ieder voor zich en god voor ons allen - linksaf richting de Weesperzijde. De Weesperzijde, één van de drukste fietsroutes in Amsterdam, zal een nieuw aanzien krijgen. De gemeederen worden beziggehouden door de vraag: asfalt of klinkers? Wat ons betreft volgt men de richtlijnen. Die schrijven voor: rood asfalt. De wethouder zei dat bij materiaalkeuze ook bewoners een stem moeten hebben. Dat hebben wij in onze oren geknoopt voor als bijvoorbeeld de autocorridor Amsteldijk eens toe is aan een opknapbeurt.

Meer nodig

De Pijp worstelt met een gebrek aan ruimte voor fietsen dus werd daar een bezoek gebracht aan de buurtfietsstalling op de Gerard Doustraat 90. De aantallen fietsen die nog buiten stonden in aanmerking nemend, is deze stalling een druppel op een gloeiende plaat. Te meer omdat er ook nog scooters gestald moeten worden. De stalling is bovendien niet voor iedereen even handig gelegen. Kortom: er is in De Pijp meer parkeerruimte nodig en daarover is iedereen het wel zo'n beetje eens. Vermeldenswaardig ten slotte is dat het verkeerslicht bij de Hemonystraat voor het kruispunt over de Stadhouderskade meteen op groen sprong. Dat gebeurt zelden of nooit en kwam de wethouder van pas. Om drie minuten voor vier was ze terug bij het stadhuis, precies op tijd voor haar volgende afspraak.



*Tekst: Jan Pieter Nepveu
Foto: Gemeente Amsterdam*

De fiets in Coalitieakkoord en Kamerbrief

In mei presenteerde het nieuwe college haar plannen voor onze stad. Hoe staat het met de positie van de fiets in dit groene coalitieakkoord? Een maand later kwam er ook fietsnieuws uit Den Haag.

De Gemeente: Een nieuwe lente Een nieuw geluid

“Alleen durf en vastberadenheid zijn nodig om onze mooie, levende, lieve stad te laten doen wat zij als geen ander kan: schitteren! Wij realiseren ons terdege dat onze geformuleerde visie op de stad ook vraagt om duidelijke keuzes.” Zo eindigt de inleiding van het coalitieakkoord, waarna er een opsomming volgt van de voornemens. In de hoofdstukken Kansengelijkheid, Werk en Bestaanszekerheid, Omzien naar Elkaar, Inclusief en verbonden en Veiligheid geen woord over de fiets. En toch kan je er makkelijk doorheen fietsen, want op de fiets is iedereen gelijk, fietsen naar het werk is een zegen, de fiets zorgt voor werkgelegenheid, op de fiets zie je de ander wat een band scheidt en fietsen moet veiliger worden. In Bouwen, Wonen, Ruimtelijke Ordening komen we in twee ‘afspraken’ wel de fiets, zei het indirect, tegen: “de fietsbrug Sluisbuurt gaat door, maar de investeringen worden pas voorzien op het moment dat een voldoende aantal woningen is opgeleverd.” En “de tunnel (autotunnel, red.) voor de ontsluiting van het Sciencepark wordt uitgesteld. Onderzocht wordt in het licht van de ambitie met betrekking tot de autoluwe stad in hoeverre de tunnel noodzakelijk is.” Een mager aandeel voor het vervoermiddel dat bij uitstek een rol kan spelen in de dichtslibbende stad. Het hoofdstuk eindigt met de mededeling dat er meer ‘leefstraten’ komen; of de fiets hier welkom is wordt niet duidelijk gemaakt. In Duurzaamheid en Groen ontbreekt de fiets weer. Van deze schrik bekomen, gaan de lichten gelukkig wél op groen in Mobiliteit en Luchtkwaliteit, waarin “we voorrang geven aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer en komen met een ambitieuze Agenda Amsterdam Autoluw. Een Parkeervrije Grachtengordel, Stadshart zoveel mogelijk autovrij, Parkeerluwe woonstraten, meer ruimte in stadsstraten voor voetganger en fietser, ‘Knips’ in plus/hoofdnet auto. Het huidige meerjarenplan fiets wordt aangescherpt. We zetten in op het zoveel mogelijk verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur in woonstraten. De snorfiets gaat van het fietspad.” De afsluitende hoofdstukken zijn weer fietsloos. In Democratisering en Samenwerking wordt nog wel een appèl gedaan op alle Amsterdammers, want “bewoners hebben net zulke goede, zo niet betere, ideeën als het stadsbestuur.” Het burgerinitiatief in de Frans Halsstraat is daar een voorbeeld van.



Burgerinitiatief in de Frans Halsstraat

De Kamer: Ambities Fiets

Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat Stientje van Veldhoven heeft in een Kamerbrief (12-06-2018) de Tweede Kamer geïnformeerd over haar ambities om het fietsgebruik te bevorderen. De brief opent met de vele maatschappelijke voordelen van het fietsen en de positieve bijdrage van de fiets aan ‘nationale doelen zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid.’ Er wordt 100 miljoen ingezet voor fietsroutes en fietsstallingen in de vorm van cofinanciering: gemeenten en provincies kunnen projecten indienen. Daarmee verwacht de Staatssecretaris een investering voor de fiets van een kwart miljard. “Bij het prioriteren van projecten kijk ik naar het potentiële om een overstap van auto naar fiets of fiets+OV te bewerkstelligen.” De Staatssecretaris wil met werkgevers het fietsgebruik in woon-werk verkeer gaan bevorderen, er komt een onderzoek naar de aanleg van meer snelfietsroutes en aanvullend onderzoek naar de positieve effecten van meer fietsgebruik. Ook veilig fietsen en ongevallenregistratie zijn speerpunten. Ze besluit haar brief met concrete doelstellingen: “200.000 extra fietsforensen in deze kabinetsperiode en gezamenlijk meer concreet maken hoe wij drie miljard extra fietskilometers in 2027 gaan halen.”

Tekst: Marcel van Kempen

Foto: Kees Bijleveld

Jong geleerd...

De Fietsersbond zou graag zien dat het dagelijkse halen en brengen van kinderen naar school vaker met de fiets gebeurt. OEK nam poolshoogte bij twee scholen in verschillende delen van de stad.

Montessorischool De Eilanden, Centrum, gemiddelde afstand naar school 300m

Bij De Eilanden zijn ophalers per auto met een lan-taartje te zoeken. Geen wonder, want in het centrum zijn parkeerplaatsen schaars en duur. Op een bankje wacht Lisse op haar oppaskinderen, Liam van acht en Coco van elf. Zij wonen zo dichtbij dat ze naar school kunnen lopen, maar fietsen doen ze ook graag. Voor Lisse is deze school op het Bickerseiland bekend terrein. Ze heeft hier acht jaar op school gezeten en fietste toen iedere dag van en naar stadsdeel Westerpark. "Het Haarlemmerplein was toen best gevaarlijk en onver-

zichtelijk, gelukkig is dat nu een stuk beter." Even later komt David aanfietsen. Hij komt Floor ophalen. De vriendin van zijn dochter, die op een woonboot in de Houthavens woont, gaat achterop. Zelf woont hij in Noord, waar zijn vrouw vanmiddag hun dochter Juno uit school haalt. "Dat is momenteel heel lastig, want je moet tussen de werkzaamheden door laveren." David is voor Juno op zoek naar een tweede-hands kinderfiets: "Helaas heeft mijn speurtocht op Marktplaats tot nu toe niets opgeleverd."

Basisschool De Kinderboom, Amsterdam-Noord, gemiddelde afstand naar school 1.3km

Bij De Kinderboom, naast metrostation Noorderpark, komen de meeste afhalers lopen of per scooter. Ik raak in gesprek met Nada, die pas een paar maanden in Amsterdam woont en nog geen Nederlands spreekt. Ze komt uit Casablanca, heeft lang in Madrid gewoond en beschouwt zichzelf als Europeaan. Ze komt haar jongste zoon Elias ophalen. Apetrots op zijn nieuwe fiets poseert hij voor de foto. "Voor nieuwkomers als wij is het lastig dat hier zo weinig wegwijzers zijn," zegt Nada, "Gelukkig

heb ik mijn GPS." Anneke, geboren en getogen noorderling, neemt haar vijfjarige kleinzoon Jairo achterop. Eens per week haalt ze hem van school; vaker als dat nodig is. Jairo heeft al een fietsje, maar zijn ouders vinden hem te jong om vanuit Vogeldorp de drukke Meeuwenlaan over te steken. Fietsroutes zijn in Noord goed aangegeven, vindt Anneke, "maar met kinderen blijven kruisingen altijd gevaarlijk."

Tekst en foto's: Terri Kester

Lisse en Liam



David en Floor



Nada en Elias



Anneke en Jairo



‘Minder behendige fietsers hebben het moeilijk in Amsterdam’

Verkeersdeskundige Brian Gould uit het Canadese Vancouver was 2 maanden in Amsterdam om de fietsinfrastructuur te bestuderen en opnames te maken voor zijn Youtube kanaal, [smallplaces.ca](https://www.youtube.com/channel/UC8vYk1p1p1p1p1p1p1p1p1p1). Op dat kanaal toont hij goed ontworpen publieke ruimtes en fietsvoorzieningen in grote steden, vooral Vancouver.



Wat ben je hier komen filmen?

Ik ben geïnteresseerd in de non-verbale wijze waarop fietsers met elkaar onderhandelen over wie er voor mag. Dat doen we in Noord-Amerika minder, bij ons richt iedereen zich op borden, stoplichten en verkeersregels. Dat non-verbale onderhandelen gaat verrassend goed, maar wat me wel opvalt is dat het hier riskant is om voorzichtig te zijn. Want als je aarzelt, dan gaat iedereen voor. En als je daarna alsnog kordaat in beweging komt, breng je jezelf juist in de problemen. Dat fenomeen heb ik bij het Rijksmuseum gefilmd.

Hoe is het voor fietsers in Vancouver?

Het gaat vooruit. In de jaren negentig kwamen er fietsroutes door rustige zijstraten, nu zijn ze er ook op de hoofdstraten. Sindsdien zijn er inderdaad veel meer mensen gaan fietsen. Zo'n 10 tot 15 procent van het woon-werk-verkeer gaat inmiddels per fiets, in sommige buurten zelfs nog iets meer.

Heb je nog aanbevelingen voor het Amsterdamse gemeentebestuur?

Wat me opvalt is dat we in Vancouver veel meer aandacht hebben voor wat we noemen all ages and abilities. Kruispunten moeten door kinderen, ouderen, gehandicapten, kortom door iedereen veilig en gemakkelijk overgestoken kunnen worden en daar wordt de infrastructuur op ontworpen. In Amsterdam ligt de nadruk meer op snel oversteken en met heel veel mensen tegelijk - en dat is hier natuurlijk ook nodig. Maar daardoor vraag ik me wel af of je kinderen en andere kwetsbare groepen nog wel met een gerust hart door het verkeer kunt sturen.

Tekst: Johanna Kroon

Foto: collectie Brian Gould

Vervuilende snorfiets: niet (ver)kopen maar slopen!

“Denkt u erover om uw snorfiets van de hand te doen? Dan is 2019 een goed moment. U kunt dan namelijk subsidie aanvragen voor de aanschaf van een schoon vervoermiddel. Voor een fiets krijgt u 250 euro subsidie, voor een e-bike 450 en voor een elektrische snor- of bromfiets 750. Voorwaarde is wel dat u uw snorfiets verkoopt.”

Aldus de gemeente **Amsterdam** op haar website. Of dit de vervuiling tegengaat valt zeer te bezien, want de eigenaar mag zijn/haar snorfiets gewoon aan een andere Amsterdammer verkopen. En met het veel lagere

subsidiebedrag voor fietsen spreekt de gemeente ook geen voorkeur uit voor een echte fietsstad.

In **Rotterdam** hebben ze het beter begrepen. In het Gemeenteblad 2018 noteert het college dat “de gemeente Rotterdam hard werkt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit om zo de gezondheid te verbeteren en het derhalve wenselijk is de ontwikkeling en inzet van subsidie voor demontage van brom- en snorfietzen als instrument te stimuleren. Voorwaar een doeltreffend instrument om de stad schoner te maken.

MvK

Postvak in

Vluchtheuvel en fatsoen

Als voetganger ben ik erg blij met de "ruimtevreterende heuvel" bij het Vondelpark (laatste foto in OEK 104), want ik gebruik deze als "vluchtheuvel". Ik ben nog steeds een fietser (en ENFB-lid), maar door afnemend gezichtsvermogen fiets ik minder en ben ik steeds vaker voetganger. Het is, zeker in de spits, nauwelijks te doen dit fietspad over te steken. Fietzers gedragen zich ten opzichte van voetgangers over het algemeen bijzonder slecht. Zelfs als het fietserslicht rood is, komen er kamikaze-fietsers aangesneld van weerskanten, die niet wensen af te remmen, laat staan te stoppen. Of er komen scooters om de hoek van de Amstelveenseweg. Ik verlang soms erg naar fatsoenlijke fietsers, die eens stoppen voor een zebrapad, hun fietsen niet zodanig parkeren dat je de straat niet meer op kunt, die fietsen niet op de blindengeleidestrook zetten terwijl verderop nog voldoende vrije plekken in de rekken zijn, die niet hele afstanden fietsend over de stoep afleggen, enz. Dus als er ooit een ENVB wordt opgericht word ik meteen lid!

Ineke van Heumen

Beste Ineke,

Goed te vernemen dat je als voetganger baat hebt bij deze ruimtevreterende heuvel. De Fietsersbond is er in het algemeen evenwel geen voorstander van dat de wegbeheerder, om welke reden dan ook, obstakels plaatst op drukke routes. Dat fietsers zich fatsoenlijk aan verkeersregels dienen te houden, daarover zijn we het helemaal eens!

Jan Pieter Nepveu

Fietsersbond in de CVC

Mijn vraag gaat over het ontwerp Ruyschstraat-Wibautstraat (OEK 104, pagina 7) en die lijkt ergens op de

oversteek bij het Rijksmuseum zijde Stadhouderskade.

Als ik op de tekening van links aan kom fietsen en bij groen licht naar rechts oversteek, kom ik aan de overkant van de straat haaiantanden tegen. Dit betekent dat ik fietsers van rechts voorrang moet verlenen terwijl ik groen licht heb. Het kruis voor vrijhouden kruising is goed, maar in de praktijk nooit voldoende. De haaiantanden moeten daar niet het overstekend fietsverkeer tegenhouden, maar de fietsers die van rechts komen en toch voor rood moeten wachten. Net als bij het Rijksmuseum: fietsers die bij groen licht een drukke weg oversteken moet je niet op die weg laten wachten op andere fietsers van rechts, maar doorgang verlenen. De fietsers van rechts moeten haaiantanden krijgen. Het blok voor vrijhouden kruising is altijd goed/ondersteunend bij de haaiantanden. Jullie zijn goed bezig en succes met deze uitdaging.

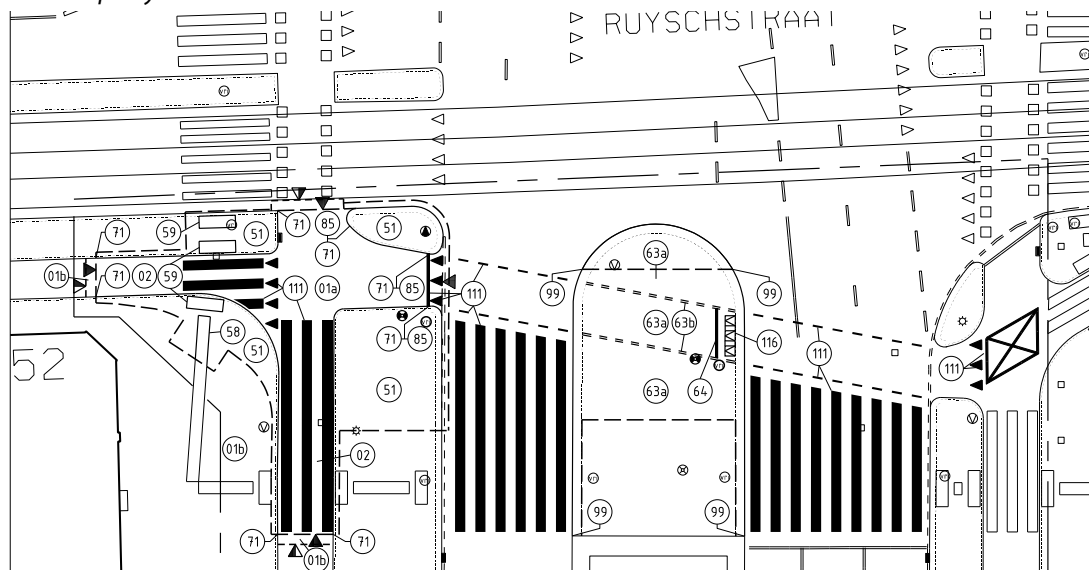
Hedwig Janssen

Beste Hedwig,

De Fietsersbond Amsterdam vindt dat in geval de belangrijkste fietsroute de voorrangrichting kruist, de voorrang tussen de fietsers omgedraaid moet kunnen worden. Regelgeving bepaalt echter dat het fietspad dezelfde voorrang heeft als de hoofdweg. Alleen als het fietspad meer dan tien meter afstand van de weg ligt, kan de voorrang tussen fietsers onderling anders zijn dan op de rijbaan. Op kruispunten in Amsterdam is daar meestal geen ruimte voor. De Fietsersbond Amsterdam bepleit daarom de minimum afstand te beperken tot vijf meter, zodat de voorrang tussen fietsers vaker omgedraaid kan worden.

Jan Pieter Nepveu

Ontwerp Ruyschstraat-Wibautstraat.



Scooters van fietspad (OEK 105 en eerdere edities)

Bedankt voor het stuk van Teeja Arissen over ontwikkelingen van het beleid bij de Gemeente Amsterdam. Ik wacht ook met smart op echte maatregelen om de scooters van het fietspad te verbannen. Goed om te lezen dat die brandbrief is gestuurd. Met de winst van GroenLinks verwacht ik dat dit soort zaken echt de aandacht krijgt en dat we nog dit jaar iets merken op de weg. Maar daarvoor moet er echt actie worden ondernomen. Ik ben ook erg benieuwd of de Milieuzone meetbare resultaten oplevert. Iedereen weet waar de camera's hangen en die zijn makkelijk te vermijden. Trouwens, zouden die camera's ook ingezet kunnen worden voor snelheidscontroles? Ik word regelmatig onaangenaam verrast door veel te hard rijdende scooters. Ik heb ergens gelezen dat de Gemeente inzake de Milieuzone maar twee handhavers inzet voor de hele stad.

Nick Cohn

Beste Nick,

Dank voor je schrijven. Zoals je hebt gelezen in het artikel van Teeja Arissen over SNOR (P5) hebben wij een zienswijze ingediend op de voorgenomen maatregelen.

De redactie

Volle troittoirs

Ik erger mij (wanneer ik niet fiets maar wandel) steeds meer aan de volle troittoirs in Amsterdam. Ik woon in de Rivierenbuurt, dus nog best brede stoepen en erg weinig toeristen en rolkoffers. Maar de stoep staat vol geparkeerde fietsen en scooters, en ik moet steeds (en echt, in toenemende mate) uitwijken voor op de stoep rijdende fietsers en scooters. Ik ben geheel bereid te geloven dat dit laatste komt doordat de rijbaan vol is, of verkeerd ingericht. Het is ook door alle dicht op elkaar geparkeerde auto's heel lastig geworden om de stoep op te komen (of weer af te gaan) met de fiets, dus het wordt onvermijdelijk voor fietsers om een deel van je route met de fiets over de stoep af te leggen.

Ik doe dat zelf hardnekkig lopend met de fiets aan de hand, maar ik snap wel dat anderen dat niet doen. En ze kijken heus wel uit waar ze rijden, hoor ik steeds. Ik schrik gewoon omdat ik er niet op bedacht ben en ik erger mij omdat het niet hoort en niet nodig zou moeten zijn. Dus ik erger mij eigenlijk aan de gemeente Amsterdam, die de fietsers dwingt de voetgangers hun ruimte te betwisten. Dieptepunt van mijn wandelingen is de Rijnstraat: smal fietspad waar slecht van af te komen is als je bent waar je wilt zijn, mede door de idioot grote houten bloembakken die de winkeliersvereniging op de stoep heeft neergezet, en alle geparkeerde fietsen die aan de rand van de stoep staan. En het

echte dieptepunt is de Berlagebrug, waarvan de stoepen aan beide zijden door fietsers en brommers gewoon als regulier fietspad worden gebruikt en dan tegen het verkeer in, omdat je anders zo vaak voor het stoplicht moet wachten. Bovendien staat de stoep op deze brug steeds voller met tegen de brugleuning aan geparkeerde fietsen en scooters, met name aan de centrumkant. Ik denk dat ze van de leerlingen van de school op de Weesperzijde zijn. Nou, genoeg gezeurd. Mijn vraag is dus eigenlijk: zijn er bij de fietsersbond afdeling Amsterdam mensen die zich met dit probleem bezighouden en kan ik daar eens mee praten om te horen hoe zij erin zitten, en wat ze voor plannen hebben, en eventueel meedoen?

Liesbeth Jongkind

Liesbeth is niet de eerste die dit probleem bij ons aanklaart. Wij hebben medio November met haar een afspraak om te bezien of we 'iets' kunnen bedenken om het fietsen over de stoep tegen te gaan. Voor ons is de invalshoek: is er aan de inrichting van de straat en stoep iets te veranderen waardoor het fietsen over de stoep vermindert.

Teeja Arissen

Rode Loper fietsvrij

Bij mij in De Pijp is een fiets razzia aan de gang door de gemeente. Ik woon in de Van Ostadestraat grenzend aan de Ferdinand Bolstraat, laatste stukje Rode Loper. Sinds de metro rijdt staan er in het eerste blok borden dat er geen fietsen los of naast het fietsrek mogen staan. En er wordt gehandhaafd met stickers, na een uur en daarna wordt de fiets afgevoerd. Wat is jullie standpunt en waar kunnen jullie ons mee helpen?

PS: Dit antwoordde de gemeente: "De krijtstreep zal door de medewerkers van de afdeling handhaving zijn gezet, niet om fietsers te pesten maar om de buurt leefbaar en toegankelijk te houden. Fietsers zullen er aan moeten wennen dat je niet meer altijd je fiets direct bij je voordeur kunt plaatsen maar soms zul je een stukje moeten lopen om een goede plek voor je fiets te vinden. De buitenruimte in De Pijp is beperkt!"

Rene M Huijgen

Beste heer Huijgen,

Voor het beleid van de gemeente om o.a. in de buurt van de Rode Loper geen fietsparkeren toe te staan buiten de rekken, hebben wij begrip. Maar wij hebben geen begrip voor het feit dat er onvoldoende fietsparkeergelegenheid is. Nu auto's ook in de parkeergarage onder de Boerenwetering terecht kunnen, is het tijd een aantal autoparkeerplekken op de heffen en die om te zetten in fietsparkeerplekken.

Teeja Arissen

De fiets van...

Jos Louwman (Amsterdam, 1962) is medeoprichter en directeur van MacBike fietsenverhuur. Vanuit vijf vestigingen in het centrum van Amsterdam verhuurt zijn bedrijf, opgericht in 1988, jaarlijks ongeveer 100.000 fietsen aan voornamelijk toeristen.

Merk en bouwjaar

Het is een Whike zeilfiets, gebouwd in 2013 door architect Fredjan Twigt. Samen maakten we een tocht door de Sahara. We zoefden met enorme snelheden over het zand en de verharde hoofdwegen, 1.100 kilometer in negen dagen. Voor dagelijks gebruik in de stad is het een onding. Ik fiets al twintig jaar op een 'nagebouwde' Simplex met kruisframe.

De eerste riksja

Medio jaren tachtig vond ik op straat een verwaarloosd bakfietsframe, zette er een nieuwe bak op en vervoerde voor een halve cent per meter toeristen door de stad. Standplaats Leidseplein, met de tekst 'Als een Koning in de Gouden Koets van Amsterdam' op een "officieel" promobord. De eerste zomer heb ik duizend kilometer afgelegd. Zwaar trappen, maar geweldig om te doen.

Ingeving

In 1986 fietste ik in India en dacht: wat vreemd dat er in mijn stad niemand fietsen verhuurt. Terug in Amsterdam gaf ik iemand die tip en samen zijn we een fietsenmake-rijtje begonnen. Maar hij vond me niet commercieel genoeg. Ik zei prima en heb op 21 mei 1988 met jeugdviend Arnold Gruppen MacBike opgericht.

Rood

De kleur van Amsterdam, Ajax en de PvdA. Rood is goed zichtbaar en herkenbaar voor Amsterdammers: daar fietst een toerist, rustig benaderen. Momenteel worden onze klanten alleen al bij het zien van hun rode fietsen al uitgescholden, de haat zit diep.

Gevaar op de weg

In 1993 hebben wij de eerste brochure gemaakt om klanten te wijzen op de gevaren. Mede dankzij de VVD mag Jan en alleman tegenwoordig zonder vergunningen fietsen verhuren. Die branchevreemde instanties doen vrijwel niets aan voorlichting. De gemeente mag meer doen, gedegen, want zo'n flauw filmpje met Maxim Hartman zet geen zoden aan de dijk.

Nieuwe hoffelijkheid

Dat gekakker, geslinger met de telefoon, spookfietsen of op de stoep. Het is ieder voor zich. Je moet toch om je heen kijken, zien wat de ander gaat doen? Toeristen

nemen ons gedrag over. Oh, zo moet dat, hupsakee, door rood. Ik heb onlangs bij topambtenaren gepleit voor de campagne 'Fietspreventje' en een oefenparcours voor scholieren én toeristen.

Femke Halsema

Een beetje hypocriet die ophef over haar door rood rijden. Natuurlijk moet ze het goede voorbeeld geven, net als alle Amsterdammers. Aan onze kinderen én bezoekers van onze stad.

Rode Loper Fietsensloper

Het beleid is doorgeschoten. Ik stond nota bene aan de wieg van het fietsdepot, nu halen wij daar 500 fietsen per jaar op. Ook fietsen die 3 cm buiten de lijntjes stonden! Wat wrang is: fietsen uit het depot worden opgekocht door een BV van een ex-ambtenaar, die 1 euro voor een wrak en slechts 40 voor een goed exemplaar betaalt.

Actie voeren

Dat zit in mijn genen. Ik pleit voor een totale herverdeling van de verkeersstromen. Alle verkeer maximaal 25 km per uur, de taxi's van de trambaan en geen voorrang meer voor het GVB. Dan kunnen alle verkeerslichten opgeheven worden, 'Shared space' in optima forma.

Lekker sleutelen

Ik merk nog steeds verbazing onder mijn werknemers als ik een bandje sta te plakken. Het is een louterende bezigheid. Mensen helpen, daar ligt écht mijn passie. Ik heb een hekel aan telefoneren en andere facetten van het 'directeurtje spelen'.

Jubileum

Op 14 december openen we een expositie met al onze wapenfeiten in de vestiging Waterlooplein 289. Foto- en filmmateriaal. Unieke posters: 'Trap je vriendin naar Italië, huur een tandem.' En de foto-actie 'Share your MacBike moment'. Het meest trots ben ik erop dat we 2 miljoen buitenlandse bezoekers hebben aangespoord thuis ook te gaan fietsen.

Interview: Marcel van Kempen

Foto: Kees Bijleveld





Ik ga op reis en neem mee: mijn fiets

Soms neem ik mijn fiets mee in de trein. Eerst is er de uitdaging hoe je veilig en wel op het perron komt. Niet alle stations zijn uitgerust met goede liften. In dat geval neem ik hem mee op de roltrap en dat gaat - al mag dit officieel niet - best gemakkelijk. Er zijn echter nog steeds stations met alleen stenen trappen, zoals Haarlem Spaarnwoude.

Ik neem het gootje langs de zijkant van de trap dan maar, maar wat is dat? Ze bevinden zich bijna altijd aan één kant. In theorie zou je denken; een gootje is een gootje en niet zeuren verder, maar ik mis de behendigheid om mijn fiets aan de linkerkant naar boven of naar beneden te begeleiden.

Blijft over, om hulp vragen, al wil ik het 't liefst zelf doen. In de meeste gevallen snelt iemand mij trouwens wel te hulp bij het zien van al mijn gehannes, en is mijn fiets zo boven of beneden. Gehannes op slag vergeten!

Nu mijn fiets nog in de juiste wagon zetten. Het fietsbalkon. Gezien de schaarse ruimte van zo'n balkon is het altijd passen en meten, want ik ben vaak niet de enige die zijn fiets graag meeneemt in de trein. Wat opvalt is, dat de mede fietsreizigers vriendelijk en behulpzaam zijn. Er wordt onderling afgesproken elkaar te helpen. Bijvoorbeeld als er iemand eerder uit moet. En dan volgen al snel gesprekjes op dat krappe balkonnetje, over ruime fietscoupés in een ver verleden bijvoorbeeld. En dat schept soms een band.

Laatst raakte ik aan de praat met een mevrouw. We moesten er allebei in Alkmaar uit. Zij ging naar Bergen en ik naar Schoorl. "Zullen we samen op fietsen?" stelde ze voor. Vriendschappelijk liepen we

met onze fiets aan de hand het station uit. En toen moest er geplast. Geen wc te bekennen. Ze zette haar fiets op de standaard en ging zitten. Midden op het fietspad! Twee wandelaars liepen voorbij. "Moet dat nou?" hoorde ik ze mopperen. Ja, dat moest, ook al waren de echte struiken niet eens héél ver weg.

De trein halteert. Een paar mensen met koffers van reusachtig formaat manoeuvreren zich door de overvolle coupé richting de deuren. Ook daarvoor zouden fietswagons in een behoefte voorzien. De weekend-reiziger reist graag met grote koffers, met weekendtassen of in mijn geval een fiets. "Wat slepen die mensen toch allemaal met zich mee?" vraag ik me vaak af.

Ander onderwerp: de OV-fiets. De NS wil liever zo min mogelijk fietsen in de trein, en stuurt aan op meer gebruik van de OV-fiets. Het is natuurlijk ook een ontzettend handig concept, ware het niet dat dat ze zo 'hufterproof' mogelijk worden ontworpen, met als gevolg dat ik in een mum van tijd een houten kont, en pijn in mijn knieën heb van het zware trappen. De OV-fiets is mooi en prima voor het laatste stukje van A naar B. Niet voor mensen die graag een fietstocht willen maken buiten hun eigen agglomeratie.

Dus ondanks de eventuele ongemakken blijf ik mijn fiets meenemen. Vurig hopen op de terugkomst van de fietscoupé die er ooit bleek te zijn. Bovendien maakt de gezelligheid onderling een hoop goed.

Floor Fagel

‘Fietzers nodig om steden bereikbaar te houden’

Op het Nationaal Fietscongres afgelopen juni in Rotterdam spreekt staatssecretaris Stientje van Veldhoven van Infrastructuur en Waterstaat. De zaal zit vol fietsdeskundigen en ze stelt een simpele vraag: hoeveel kilometer wordt er per jaar in Nederland gefietst? De zaal heeft geen idee. Dan ziet de staatssecretaris op de eerste rij Wim Bot van de Fietzersbond zitten en kijkt hem vragend aan. En ja hoor, Wim weet het precies: 15,5 miljard kilometer.

In haar toespraak zegt de minister dat ze de fietsers nodig heeft om de steden bereikbaar en leefbaar te houden: “Nederland loopt vast als we niet investeren in de fiets.” Het wordt volgens Van Veldhoven dan ook hoog tijd dat de fiets een “volwaardige en gelijkwaardige plek in onze mobiliteitsplannen” krijgt, en niet pas aan de beurt komt als alle ruimte al aan de auto’s is vergeven. Ook wil ze het woon-werk verkeer per fiets bevorderen, onder andere door daar via de werkgever een vergoeding tegenover te stellen.

Alsof dat allemaal nog niet genoeg is weet ‘geluksprofessor’ Ap Dijksterhuis op het congres bijna wiskundig te bewijzen dat fietsen gelukkig maakt. Geluk is namelijk

een optelsom van twee dingen: autonomie ervaren en in het hier en nu zijn. Het ontbreken daarvan maakt dan ook ongelukkig. Dat verklaart waarom voor automobilisten het woon-werk verkeer het ongelukkigste moment van de dag is: in de file ervaren ze immers nul komma nul autonomie en het ‘in het hier en nu zijn’ voelt vooral als daarin gevangen zijn. Voor fietsforensen daarentegen, zo betoogt de geluksprofessor, is het woon-werk verkeer vaak een hoogtepunt van de dag: maximale autonomie, en maximaal in het hier en nu. Stientje van Veldhoven kan dat beamen. Ook nu ze staatssecretaris is, fietst ze soms nog steeds naar haar werk.

Johanna Kroon

Beeldrectificatie

Bij het in OEK 104 (p16) gepubliceerde artikel over het overlijden van Michael van der Vlis is per abuis een verkeerde foto afgedrukt. Onze excuses. Hierbij een historische foto waarop hij wél in volle glorie prijkt: tijdens een actie met de wegsleepfiets van de Dienst parkeerbeheer.



Opgeloste knelpunten



Cruquiuskade

Centrum

Jarenlang is er van alles gedaan om de route van het Centraal Station naar het Funenpark zo beroerd mogelijk te maken. Fietsen via de Tweede Coehoornstraat bijvoorbeeld werd ontmoedigd door het plaatsen van randen, nietjes en heggetjes. En langs het water van de Eilandenboulevard wordt het fietspad gesloopt. Maar nu is er langs de Cruquiuskade, tussen de Vomar en het Funenpark, een comfortabel tweerichtingfietspad aangelegd, in rood asfalt. Het sluit aan op het fietspad langs de huizen van de Eilandenboulevard.

De Paleisstraat is per 21 juli (brom) fietspad geworden. Dit is een onderdeel van een autoluwe binnenstad. Wij hadden liever gezien dat door de Paleisstraat ook geen bromfietzers meer mochten rijden, maar die zouden te ver moeten omrijden en de Paleisstraat zou voor ons allen breed genoeg zijn. Tussen zeven en elf uur 's ochtends zal de Paleisstraat ook nog worden gebruikt door laad- en losverkeer richting Kalverstraat. De verkeerslichten bij de kruising met het Rokin blijven in werking en vergen veel geduld vanwege de trams. Daarentegen zijn de voetgangerslichten bij het zebrapad Kalverstraat uitgeschakeld.

Paleisstraat



Andreas Ensemble

Nieuw-West

De fietsroute tussen het Vondelpark en de Schipluidenlaan is bij het Andreas Ensemble verrijkt met twee fietsbruggen. De route is duidelijker vormgegeven en fietsers hebben nu voorrang bij het oversteken van de Saskia van Uijlenburgkade.

Noord

De bestaande bruggen tussen Noord en de rest van de stad dreigden een knelpunt te worden. Tot voor kort had de gemeente namelijk het voornemen om bromfietzen op de Schellingwouder- en Amsterdamse brug van de rijbaan terug te halen naar het fietspad. Maar dat pad is nu al te smal en het fietsverkeer tussen IJburg, Zeeburgereiland en Noord neemt alleen maar toe. De Fietsersbond vond het plan dan ook driewerf niks. Advies- en ingenieursbureau Arcadis heeft in opdracht van de gemeente extra onderzoek gedaan. De conclusie is dat de bromfiets op de rijbaan zal blijven. De rijbaan zal aangepast worden, zodat auto's en bussen zich vaker aan de maximum snelheid zullen houden en ook snorfietzen zich op termijn bij hen kunnen voegen.

Amsterdamsebrug



Nieuwe knelpunten



Strawinskylaan

Als onderdeel van de oost-west verbinding tussen het Noorderpark en Tuindorp-Oostzaan is over Zijkanaal I bij de Bongerd een handige fietsbrug aangelegd.

Zuid

Het fietspad onderlangs de Strawinskylaan, tussen de Beethovenstraat en station Zuid, was lange tijd een hobbelig tegelpad met een slecht wegdek. Nu ligt er veel beter fietsbaar asfalt.

Westpoort

Langs de noordzijde van de Basisweg, tussen het Telegraafgebouw en de Seineweg, was het altijd eng om te fietsen op de parallelweg. Vrachtauto's reden er hard en ook vlak langs je. Nu ligt er een apart fietspad in twee richtingen. Wel is het wonderlijk dat het fietspad halverwege oversteekt. En jammer is het dat het deels in tegels is uitgevoerd. Binnenkort zal het worden doorgetrokken naar de Hornweg. Het asfalt ligt daar al, slechts de spoorovergangen vormen nog een obstakel.

Basisweg



Zeeburgerpad

Centrum

Ze zijn als knelpunt niet nieuw maar wel kloeterig: de opgeschroefde kunststof drempels op het Zeeburgerpad. Ze zijn voor fietsers een marteling en met sneeuw of bladeren ronduit gevaarlijk. Verderop, onder het spoor door, in stadsdeel Oost, is te zien hoe het beter kan. Daar liggen prettige drempels onder het asfalt waar je als fietser geen last van hebt. Het Zeeburgerpad is, afgezien van die kunststof drempels, een handige niet heel bekende dus rustige fietsroute tussen de binnenring (Molen de Gooyer) en de bruggen naar Noord.

Noord

De Noord-Zuid-lijn heeft 3,1 miljard euro gekost, maar vermoedelijk is dat niet besteed aan de fietsvoorzieningen bij de stations in stadsdeel Noord. De geplande fietsenstalling bij station Noord (1300 plaatsen) is nog niet klaar en bij station Noorderpark staan te weinig nietjes. De fietsroutes naar de stations zijn evenmin op orde. De belangrijkste verbinding vanuit het noorden naar station Noorderpark is wegens werkzaamheden weken afgesloten, en die naar station Noord voert dwars over een onoverzichtelijk auto-parkeerterrein bij winkelcentrum Buikslotermeerplein.

Station Noorderpark





Liergouw

Bijna honderd jaar geleden vroegen de dorpen in Waterland om aansluiting bij Amsterdam, onder voorwaarde dat Amsterdam zou zorgen voor een goede infrastructuur. Infrastructuur is er, maar het onderhoud is er bij ingeschoten. De Liergouw en de Poppendamergouw liggen er beroerd bij en zijn daardoor gevaarlijk voor fietsers, onder wie veel scholieren. De Fietsersbond bepleit vrijliggende fietspaden naar Zunderdorp en Ransdorp.

Nieuw-West

De Sloterweg rotonde is verbouwd ten gunste van auto's en bussen (Westtangent). In plaats van één rijbaan heeft de rotonde nu twee rijbanen, met daaromheen een fietspad waarop fietsers in één richting mogen rijden. De fietsers moeten op meer dan tien meter van de rotonde oversteken, irritante haakse bochten maken 'voor de veiligheid', en hebben geen voorrang meer. De Anderlechtlaan ligt binnen de bebouwde kom, en dus behoort de fietser voorrang te hebben. Maar het autoverkeer dat vanaf de A4 komt, rijdt te hard. Wat ons betreft is dat toch wel een beetje de wereld op z'n kop. Het kunstwerk de Vlindermolen staat nog wel gewoon op z'n plek en voor de snelle automobilisten valt te hopen dat ze dat tijdig opmerken...

Julianaplein



Sloterwegrotonde

Oost

Schoonheid doet lijden. Wie vanuit de richting van de Berlagebrug bij het Amstelstation ter hoogte van het Prins Bernardplein het Julianaplein oversteekt, zal merken dat het schoonheidsideaal genaamd Puccini van de gemeente hier leidt tot een oversteek met zes stoepbanden in plaats van een vloeiend asfaltfietspad. Nu hobbelt het nog niet erg, maar over een paar jaar is dat natuurlijk anders.

Diemen

De fietsroute Keulse Vaart in Diemen is vernieuwd. Een verbetering is zonder meer dat de slinger bij de tramkruising weg is. Jammer genoeg is verderop het fietspad vervangen door een fietsstraat langs de nieuwbouw.

Tekst: Jan Pieter Nepvue

Foto's: Kees Bijleveld en Louis Nagtegaal

Keulse Vaart



De kloof tussen beleid en praktijk

Eind 2016 deed de gemeente een groots kentekenonderzoek op en om de Stadhouderskade, Nassaukade en verbindingroutes met de A10 zoals de Overtoom. Gedurende twee weken werden (in samenwerking met Tom Tom) meer dan 40 miljoen voertuigpassages van het stedelijk autoverkeer geregistreerd en verwerkt.

Uit het onderzoek blijkt dat veel doorgaand autoverkeer door de aanliggende wijken sluipt. Het rapport stelt: "De beoogde hiërarchie van het verkeerssysteem werkt in de praktijk dus niet." Het beleid autoverkeer te bundelen op het hoofdnet auto is dus mislukt. Volgens het gemeentelijk beleid moet de A10 als verdeelring fungeren. De werkelijkheid is anders en het rapport verklaart: "De drie grootste corridors stad in: Gooiseweg-Wibautstraat-Weesperstraat, Piet Heintunnel en de Nieuwe Leeuwarderweg-IJtunnel functioneren uitstekend, omdat zij tot ver in de stad uit minimaal twee rijstroken bestaan." Het rapport wijst op een slechte autobereikbaarheid vanuit west en zuid. Je kunt het ook zien als een te goede autobereikbaarheid aan de oostzijde vanuit niet minder dan drie routes met een grote capaciteit.

Het onderzoeksresultaat biedt een mooie kans de autoroute IJtunnel-Weesperstraat te beperken, bijvoorbeeld door een ander IJtunnelgebruik. Maak de steeds drukker centrum punten scootervrij en verwijs scooters naar de IJtunnel. Het gemeentebestuur, ook het nieuwe, wil de goede oostelijke autoroutes juist verbeteren door veel geld te investeren in grotere afslagen van de A10 op het Zeeburgereiland en bij de Nieuwe Leeuwarderweg. Het rapport stelt voor: "Het autovrij maken van een stuk weg kan veel opleveren,

zoals bij de Van Baerlestraat ter hoogte van het Museumplein. Zo kan de Van Baerlestraat onderdeel worden van het Museumplein, een grote impuls voor het plein. De verkeerssituatie wordt voor voetgangers en fietsers veel overzichtelijker en het OV stroomt beter door."

Je zou verwachten dat de nieuwe groene coalitie zo'n opmerkelijk rapport prioriteit geeft.

Niet dus: geen enkel raadslid heeft aandacht gegeven aan het voorstel een stuk weg autovrij te maken, noch aan de grote hoeveelheid gemeten sluipverkeer of de grote autodrukke in de De Clercqstraat.

Ook vraagt het rapport om meer autoruimte op de hoofdwegen waar: "op het grootste knelpunt tot maximaal 50% extra capaciteit nodig is", zoals op de Stadhouderskade bij het Vondelpark. Dit heeft waarschijnlijk nadelige gevolgen voor de vele overstekende voetgangers en fietsers, trams en bussen. Juist dit punt wordt door de raad wél genoemd, niet door autopartij CDA of de autovriendelijke VVD, maar door D66. Pikant is dat in de nieuwe tramdienstregeling op de tramroute tussen Museumplein en Leidseplein naast de lijnen 2 en 5 ook nog lijn 12 rijdt. Zo wordt deze kruising nóg zwaarder belast.

Roland Haffmans

Handhaving 'Zeswekenregel'

Sinds 1 september 2016 mag binnen de ring A10, met uitzondering van Amsterdam Noord, een fiets niet langer dan zes weken ongebruikt in een rek of parkeervak staan. Bij het Centraal Station, op het Leidseplein en op het Van der Helstplein is dat zelfs maar twee weken. Wij ontvingen enkele berichten, zie ook 'Postvak In',

waarin het vermoeden wordt uitgesproken dat de gemeente fietsen weghaalt zonder ze eerst te labelen (stickers), wat volgens de gemeentelijke webpagina wel zou moeten gebeuren. Na het labelen moet de fiets nog een week blijven staan. Er zijn vermoedens dat op het moment van verwijdering ongelabelde fietsen alsnog van

een label worden voorzien met geanteteerde datum, die vervolgens worden gefotografeerd voordat de fiets wordt afgevoerd naar het fietsdepot. Zonder 'heterdaadje' is deze werkwijze niet te bewijzen. Wij vernemen graag uw ervaringen of signalen die u hierover opgevangen heeft: amsterdam@fietsersbond.nl

Opinie: Asociale fietsers

Ik hoor om me heen steeds meer klaagverhalen over het asociale gedrag van Amsterdamse fietsers. Ze rijden over de stoep, fietsen door rood, steken gevaarlijk over, parkeren hun fiets verkeerd, houden geen rekening met andere verkeersdeelnemers enz enz. Dit zogeheten asociale gedrag bezorgt fietsers een slechte naam. Dat is slecht nieuws, want het maakt het moeilijker om dingen voor elkaar te krijgen die goed zijn voor fietsers.

Nu heb ik geleerd dat je het gedrag van mensen pas mag veroordelen als je eerst heel goed hebt onderzocht waar dit gedrag nu eigenlijk door wordt uitgelokt. Misschien wordt het mensen wel heel moeilijk gemaakt zich sociaal te gedragen, bijvoorbeeld omdat de omgeving niet op hun behoeften ontworpen is. Vanuit dat gezichtspunt ben ik eens naar het probleem gaan kijken.

Neem een veelgehoorde ergernis: fietsers die over de stoep rijden. Inderdaad, dit zie je vaak. Maar vaak is er dan ook wat aan de hand. Bijvoorbeeld: er staat een grote bestelbus geparkeerd op het fietspad. De fietser moet van het fietspad af en moet kiezen: over de stoep, of de drukke autoweg op. Dat laatste is gevaarlijk, mag misschien niet, en de automobilist zal dit ook als asociaal gedrag betitelen. De meeste fietsers kiezen natuurlijk de stoep.

Gisteren overkwam het mij ook: in een smalle straat in Oud West stond een brede klusbus midden op de rijweg uit te laden. Aan beide kanten van de straat stonden geparkeerde auto's. Ik kon er dus aan geen van beide kanten langs. Ik ging over de stoep en omdat de rij geparkeerde auto's tot aan het volgende kruispunt reikte en ik er nergens tussendoor kon ben ik over de stoep doorgefietst tot aan het volgende kruispunt. In heel rustig tempo, dat wel.

Een grote ergernis van veel mensen is de Berlagebrug. Over de stoep aan de stadszijde wordt vaak gefietst,

eigenlijk bijna altijd door scholieren op weg naar hun school op de hoek van de Weesperzijde en de Meester Treublaan. Ik begrijp die scholieren wel. Als ze van de stadskant komen, dan moeten ze namelijk drie of zelfs vier keer het loeidrukke Berlagebrug kruispunt oversteken, middenin de spits. Gaan ze over de brug, dan hoeft het maar een of twee keer en blijven ze bovendien aan de rustige kant. Wie weet hoeveel levens van die kinderen gespaard zijn doordat ze dit afstekertje namen. Soms rijdt er tussen de scholieren een scooter, die kennelijk dezelfde afweging heeft gemaakt. Nou ja, die rijdt tenminste niet op het krappe fietspad aan de overkant, denk ik dan maar.

Een andere bekende ergernis is het fietsparkeren op 'verkeerde plekken'. De vraag is natuurlijk: waar moet de fiets staan als fietsenrekken altijd vol zijn of als je je fiets daar überhaupt bijna niet in krijgt? In 200 jaar fietsparkeren is niemand er nog in geslaagd een fietsenrek te ontwerpen waar je gemakkelijk een fiets met handremmen of een breed stuur in kunt plaatsen, waar je 'm ook makkelijk weer uit kunt halen, waar je zonder je in duizend bochten te hoeven wringen je ketting aan kunt bevestigen, en waar je verlichting het fietsparkeren overleeft. Er is intussen wel een fiets ontworpen waarvan de verlichting het fietsenrek overleeft, maar op een deugdelijk fietsenrek wachten wij nog steeds.

Wat ik als OEK-verslaggever geleerd heb van ontwerpers van de openbare ruimte is dit: de slimste manier om het zogenaamd asociale gedrag van fietsers tegen te gaan, is om het juist als uitgangspunt te nemen voor je ontwerp. Fietsers kiezen van nature namelijk altijd de handigste oplossing. Een ontwerper die zijn vak serieus neemt doet daar z'n voordeel mee. Dus laten wij een beetje mild zijn richting de fietsers die ons, met hun 'asociale' gedrag, de weg wijzen naar betere oplossingen.

Johanna Kroon

Redacteuren gezocht

De OEK redactie verstrekt zich graag met Amsterdamers, of namens de onderafdelingen Amstelveners en Diemenaren, die over de fiets of het fietsen in stad en ommelanden artikelen willen schrijven.

Kunt u drie keer per jaar een inhoudelijke of verstrooiende bijdrage leveren?

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet: oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Fietsend over loze sporen

Op in onbruik geraakte spoorbanen, vooral in heuvelachtig gebied, is het aangenaam fietsen over fraaie bruggen en door tunnels. In het Ruhrgebied, zuidelijk van de bekende rivier, ligt zo'n streek met diepe dalen en steile hellingen met in een smal, diep ingesneden dal de oude stad Wuppertal.

Wuppertal was een textielstad, het Enschede van het Ruhrgebied, en is ontstaan uit verschillende aan elkaar gegroeide dorpen. Goederentransport vergde nieuwe spoorlijnen, heel ingrijpend in dit landschap. Door inzet van Wuppertalse burgers is het voormalige Nordbahnspoor in 2014 omgevormd tot een fietsroute met 6 tunnels, 23 bruggen en fraaie uitzichten hoog langs de Wupper. Na veel druk steunde ook het gemeentebestuur dit initiatief. In deze stad met een gering fietsaandeel levert deze inspanning een fraai en ruim fietspad op, net zo opvallend als het meer dan honderd jaar oude Wupper zweefspoor. Naast deze Nordbahntrasse kwam

er nog een aantal spoorfietsroutes rond Wuppertal: westelijk de slingeroute naar het nabije Solingen, oostelijk de fietsroute over het voormalige kolenspoor naar de Ruhr bij Hattingen, en noordelijk een tweede 25 km lange fiets-Ruhrverbinding naar Essen-Kettwig. Zuidelijk van Wuppertal loopt de tientallen kilometers lange Balkantrasse, een fietsspoorroute beginnend bij het station Opladen, een voorstad van Leverkusen bij Keulen. Allemaal beschreven op de verbluffend fraaie site over fietsspoorpaden: bahntrassenradeln.de

Roland Haffmans



De Rode Loper moet allure krijgen. En dus gaf de gemeente kunstenaar Frank Tjepkema opdracht de fietsenrekken op het Rokin 'te pimpen'. Over smaak valt natuurlijk niet te twisten. In de *Vogelvrije Fietser* (najaar 2018 pagina 5) prijkt een paginagrote detailfoto van deze 'Sierfietsenrekken' met een opmerkelijk onderschrift: "Normaal zien volle fietsenrekken er chaotisch uit, bijna als een oud-ijzeropslagplaats, maar door deze omlijsting krijgen al die wielen iets delicaats." Schoonheid behoeft geen verpakking!

MvK, foto Kees Bijleveld

Publicatie Fietsstad Amsterdam

Prettig en (relatief) veilig fietsen in onze stad lijkt nu vanzelfsprekend, maar bijna niemand weet dat hier strijd, beleid, samenwerking, keuzes maken en doorzetten nodig waren om van Amsterdam een fietsstad te maken. Het verhaal daarover is relevant. Als recente geschiedenis, en blik op de toekomst, over het vervoermiddel waarmee de stad zijn schoonheid en leefbaarheid kon behouden en tegelijkertijd modern mobiel kon zijn. En als inspiratie voor andere steden die kampen met de problemen van autoverkeer. Daarom heeft Marjolein de Lange, fietsdeskundige en actief bij de Fietsersbond, het initiatief genomen voor een boek over Fietsstad Amsterdam. Journalist en publicist Fred Feddes

(1000 jaar Amsterdam) gaat het schrijven. Een belangrijke bron voor het boek is ons archief, dat opgenomen zal worden in het Stadsarchief. Ook de ervaringen en inzichten van direct betrokkenen worden gebruikt: actieve leden van de Fietsersbond, (andere) actievoerders, ambtenaren en politici. Het boek wordt gepresenteerd op 4 april 2019 in het Stadsarchief. Dan opent daar ook een tentoonstelling over Fietsstad Amsterdam. Wilt u op de hoogte blijven over het boek, en/of heeft u interessante persoonlijke ervaringen met het fietsen of het fietsbeleid? Dan kunt u dat aangeven via een online vragenformulier: bit.ly/FietsstadAmsterdam



Op straat

Mijn eerste jaren in Amsterdam, toen ik in West en het Centrum woonde, had ik geen onderdak voor mijn fiets. En dus vermeed ik, zoals veel van mijn lotgenoten, het bezit van een fiets die aantrekkelijk genoeg was om de aandacht van dieven te trekken. En die tactiek leek te werken: mijn eenvoudige, onopvallende fiets zonder versnellingen lukte het de nachten op straat te overleven.

In 2003 verhuisde ik naar een adres met wat ik als een absolute luxe beschouwde: een kelderbox. Met een plek waar ik mijn fiets 's nachts kon stallen, voelde ik me zeker (en decadent) genoeg om mezelf te verwennen met een tweedehands fiets met drie versnellingen. Drie versnellingen waar de dieven niet aan konden komen!

Vervolgens verhuisde ik van Oost naar Noord naar Nieuw-West, en woonde achtereenvolgens in vijf huizen die één ding gemeen hadden: ze hadden allemaal een ruimte waar de fiets kon overnachten. Wanneer ik thuis kwam, hoefde ik niet op zoek naar een plek voor m'n fiets. Elke nacht sliep ik in met de zekerheid dat mijn fiets veilig was. En elke morgen ontwaakte ik in het volste vertrouwen dat ik mijn fiets zou aantreffen waar ik hem had achtergelaten.

Al die jaren veroorloofde ik me een nog luxere fiets (zeven versnellingen!) plus een reserve-fiets en een fiets voor gasten. Drie fietsen!

Na vijftien jaar van deze extravagantie, verhuisde ik terug naar West. Ik ben dol op het nieuwe huis, de omgeving en het uitzicht op een gracht. Goed beschouwd is alles eraan volmaakt, op één ding na: het appartement heeft geen berging voor mijn fietsen. Ik had het huurcontract nog niet getekend, of een gevoel van onvrede beekroop me. Waar ga ik mijn fietsen neerzetten? Zullen ze 's nachts wel veilig zijn? Zullen ze er 's morgens nog zijn?

Ik stond me voor de deur hier zorgen over te maken, toen mijn nieuwe benedenbuurvrouw kwam aanlopen. Geestdriftig heette ze me

welkom in het pand waar ze opgetogen over vertelde, evenals over de buurt.

“Je gaat het hier ontzettend naar je zin hebben!” riep ze uit.

“Dat denk ik ook”, antwoordde ik, “behalve dan dat ik nergens een plek heb waar ik 's nachts mijn fiets veilig kwijt kan.”

“Ik zet m'n fiets gewoon hier”, zei ze, wijzend naar een fietsenrek.

“En je fiets is nooit gestolen?”

“Nee, nooit!”, zei ze. Schouder ophalend voegde ze daaraan toe: “Nou ja, twee fietsen in 36 jaar. Dat is niet veel, toch?”

Twee was meer dan nul. Ik bleef tobben.

Een vriend suggereerde om mijn fiets in een buurtstalling te zetten. Ik mag dan op de penning zijn, ik wilde best maandelijks wat betalen voor een veilige stallingplek voor mijn fietsen. Maar de dichtstbijzijnde stalling is vier straten verderop, ongeveer 1000 stappen van mijn voordeur. 1000 stappen. Bah! Dat is verder weg dan sommige van mijn tochtjes met de fiets. (Ik schreef dat laatste voor de grap, maar helaas is het waar.)

Om er zeker van te zijn dat mijn drie fietsen de nacht op straat overleven, heb ik het drietal met verschillende kettingsloten aan elkaar vastgemaakt. Maar zelfs met al dat beschermende staal heb ik er geen moment vertrouwen in gehad dat die sloten de rovers zouden tegenhouden. Toen ik mijn zoon de met sloten samengebonden fietsen liet zien, zei hij: “Er is in Amsterdam een tekort aan parkeerplekken voor fietsen en jij zet drie fietsen aan elkaar vast in een fietsrek? Zo te zien ben jij deel van dat probleem.”

Misschien heeft de jongen een punt. Misschien moet ik gewoon terug naar het bezit van maar één fiets. Misschien dat ik, als ik me dan beperk tot één oude omafiets, geruster kan slapen

Pete Jordan



doortrappen!

ik ben moe

We moeten opschieten!
Nog 13 dagen, dan worden in Amsterdam onze fietsen geknipt!

ik wil nooit meer fietsen

ZES WEKEN REGEL LEIDT TOT VAKANTIESTRESS

Ale