

# OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond



## EN NU DOORFIETSEN

Twee strijders voor een veiliger fietsklimaat. De een, Dick de Jongh, is vanwege zijn bijzondere verdiensten benoemd tot erelid van onze afdeling. De ander, Michael van der Vlis, die als wethouder verkeer eind jaren zeventig het fietsbeleid in Amsterdam startte, is onlangs overleden. De activist en ambtenaar, ogenschijnlijk tegenpolen, vonden elkaar in een gemeenschappelijk gevoel: de waarde van de fiets.

Er is veel, ontzettend veel verbeterd sinds die jaren, maar het Walhalla van een echte fietsstad is nog steeds niet bereikt. Zie de tragische beelden die deze editie van de centerfold 'sieren'. Zie de vele nieuwe knelpunten met ongewenste obstakels en ingezonden brieven. Maar kijk vooral om u heen, al fietsend, en zie het voortrazende, vervuilende verkeer dat nog altijd voorrang krijgt.

De voortekenen voor een definitieve doorbraak zijn gunstig. De verkiezingsuitslag kan zorgen voor een stevige wind in de rug. En dus kijken we met optimisme uit naar de fietspassages in het groengekleurde coalitieakkoord. Onze voor de verkiezingen gepresenteerde visie 'Amsterdam 2025' is kleurloos. Het bepleit een gemeenschappelijk doel: een schone, gezonde stad met ruime banen voor fietsers.

MARCEL VAN KEMPEN

de **OEK ZOEKT** iemand voor de **OPMAAK**  
[oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl)



**Foto's:** Rob Croes (voorzitter), Frans Busselman, Stadsarchief Amsterdam, Louis Nagtegaal, Kees Bijleveld, Jan Pieter Nepveu, Dick Mulder, Johan Kerstens, Gerrit Jongkind

**Tekeningen:** Aleida Leeuwenberg

**Eindcorrectie:** Hendrina Kester

**Vormgeving:** 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

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 november. Bijdragen zijn welkom tot 1 september op [oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl)

### Fietsersbond afdeling Amsterdam

WG-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794  
[amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)

[www.fietsersbond.amsterdam.nl](http://www.fietsersbond.amsterdam.nl)

Facebook: [amsterdamfietsersbond](https://www.facebook.com/amsterdamfietsersbond)

Twitter: @adamfiest

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

### Onderafdelingen

*Amstelveen:* [amstelveen@fietsersbond.nl](mailto:amstelveen@fietsersbond.nl)

*Diemen:* [diemen@fietsersbond.nl](mailto:diemen@fietsersbond.nl)



## Dick de Jongh erelid

**Dick de Jongh, van het begin af aan betrokken bij de Fietsersbond Amsterdam, is onlangs benoemd tot erelid. Een gesprek met een bevlogen en veelzijdig fietsactivist.**

### **Hoe begon jouw werk voor de Fietsersbond Amsterdam?**

Het begin verliep wat moeizaam. Men was bezig met het opzetten van een mooie interne structuur maar ik wilde juist aan het werk, resultaten zien. Ik ging me bezighouden met de knelpuntennota, een overzicht van onveilige situaties en wat je daaraan zou kunnen doen.

Een van de meest problematische knelpunten was de kruising tussen de Weesperzijde en de Nieuwe Amstelbrug, daar waar lijn 3 de Ruyschstraat inrijdt. Dat was een drukke driehoekige asfaltvlakte, met tweezijdig doorgaand autoverkeer in alle richtingen. Stapje voor stapje is het daar beter geworden. De situatie bij de school is veiliger geworden, er zijn fietspaden gekomen, en er mogen bijna geen auto's meer overheen. Het blijft een lastig punt daar maar dit is het hoogst haalbare.

Een mijlpaal was de Berlagebrug. Ooit was dat een zesbaans autoweg met een stoep erlangs; als fietser moest je maar zien hoe je eroverheen kwam. Toen de ring A10 en de Gaasperdammerweg er waren, zei de Fietsersbond: nu hoeven al die auto's niet meer over de Berlagebrug, dus nu moet er een fietspad komen. De eerste dag dat het fietspad open ging ben ik gaan

kijken: de autofile stond tot in Diemen, precies zoals de tegenstanders voorspeld hadden. Maar al snel kozen de automobilisten de nieuwe routes. Overigens is er daarna evengoed nog een hevige strijd losgebarsten en zijn de fietspaden nog bijna op de stoep terechtgekomen.

### **Hoe ziet het werk van een fietslobbyist er uit?**

Het is vooral commissiewerk, waar we praten met ambtenaren. Dat commissiewerk heeft als voordeel dat ze wel moeten luisteren en dat alles wat je zegt wordt genotuleerd. Bovendien krijg je zo op den duur echt een gevoel dat je aan het samenwerken bent. Lobbyen in de zin van een wethouder of raadslid aanschieten was niet echt iets voor mij. Dat liet ik liever over aan mensen die daar meer talent voor hadden.

### **Wanneer keerde het tij voor fietsers in Amsterdam?**

Wethouder Van der Vlis is daarvoor heel belangrijk geweest, net als de oprichting van Parkeerbeheer en de komst van de wielklem. En soms ook landelijke maatregelen, bijvoorbeeld de verplichting om op 50 kilometerwegen aan twee kanten een fietspad aan te leggen. Inmiddels zijn we in de binnenstad al zover dat iedereen begrijpt dat er keuzes gemaakt moeten worden. Het

gaat heel duidelijk de kant op van: auto's eruit, en weg met parkeren in de openbare ruimte. In de buitenwijken kan dat nog wel, daar is meer ruimte.

### Hebben fietsers dan de strijd gewonnen?

Dat niet. De belangen van de fietsers botsen soms met die van het GVB, een club die veel groter, rijker en machtiger is dan wij. Waar we vaak ook last van hebben zijn ontwerpers. Een aparte kleur voor het fietspad strookt al niet met hun gevoel van esthetiek, dus dan zeggen ze tegen zo'n wethouder: "Maar jij wilt toch een mooie stad?" Dat niemand dan nog weet wat voetgangersgebied is en wat fietspad, nemen ze op de koop toe.

### Wat vind je zelf je grootste succes?

Dat Amsterdamse verkeersambtenaren willen weten wat wij als Fietsersbond van iets vinden. Ze vinden onze inzichten en ideeën blijkbaar heel bruikbaar. Er zijn natuurlijk ook ambtenaren die de Fietsersbond maar een irritante club vinden. Dat zijn uiteraard geen goede ambtenaren.

### Je bent professor in de logica, komt dat bij het werk voor de Fietsersbond nog van pas?

Nee, totaal niet, en gelukkig maar. In de logica gaat het om gelijk hebben, en bij de Fietsersbond om gelijk krijgen.

Johanna Kroon

Foto voorpagina: actie in 1984 met in het midden Dick de Jong



Berlagebrug eind jaren zeventig



Berlagebrug 1982

## Wat wil de Fietsersbond voor Amsterdam?

De bouw van de omstreden Willibrordusgarage kost de gemeente net zoveel geld als men overheeft voor 2,5 jaar fietsbeleid. Terwijl er in Amsterdam 900.000 fietsen zijn, en in de Willibrordusgarage slechts plaats is voor 250 auto's.

Als het aan de Fietsersbond ligt, zou de gemeente het fietsbudget als volgt uitgeven:

- **Maak het Hoofdnet en Plusnet Fiets veel aantrekkelijker voor fietsers:** brede fietspaden, alle gemotoriseerde tweewielers die harder kunnen dan 25 km/u naar de rijweg. Verbind die straten met handige tussenschakels, zodat je overal makkelijk en veilig kunt komen. Nu zijn er nog te veel hinderlijke oversteekpunten, bijvoorbeeld op de routes Helmerstraat/Leidsegracht en Schinkel/Kostverlorenvaart. Verder pleiten we voor fietsbruggen over vaarwegen en drukke autowegen.
- **Verbeter kruispunten en verkeerslichten:** met meer opstelruimte, en veel sneller groen licht voor fietsers.
- **Meer ruimte voor fietsers, voetgangers en OV** in drukke straten met veel winkels, horeca en bezoekers, zoals de Kinkerstraat en de Beethovenstraat. De **auto is te gast**, met meestal eenrichtingverkeer en weg met de parkeerplaatsen.
- Er moeten **meer fietsparkeerplekken** komen, en dat mag ten koste gaan van het aantal autoparkeerplaatsen.
- Op alle straten binnen de A10 een **maximumsnelheid van 30 km/uur**.

Zie onze volledige visie op :

[www.fietsersbond.amsterdam.nl](http://www.fietsersbond.amsterdam.nl)

# De fiets zou uitgangspunt moeten zijn van verkeersbeleid

**Wat hebben Utrecht, Amstelveen en Lansingerland met elkaar gemeen? Het zijn allemaal steden die volgens fietsers bij de top-100-fietssteden van Nederland horen. In tegenstelling tot de zelfbenoemde fietshoofdstad Amsterdam, dat zo graag pronkt met haar massaal fietsende bewoners.**

De afgelopen 25 jaar groeide het aantal fietsverplaatsingen in Amsterdam met 50 procent, terwijl het aantal verplaatsingen per auto met 20 procent daalde en die per OV gelijk bleven (Amsterdamse Thermometer Mobiliteit 2016). Tegelijkertijd gingen echter alle miljardeninvesteringen in infrastructuur, zoals de tweede Coentunnel en de Noord-/Zuidlijn, naar auto en OV: je kunt zeggen dat het verkeersbeleid van Amsterdam 25 jaar achterloopt op de Amsterdammers. Om nog wat zout in de wond te strooien wordt nu de burgemeester voor de rechter gedaagd omdat hij de „overtredingen” van de fietsers onvoldoende bestrijdt, en wordt de fietser als meedogenloos roofdier geschetst door Holleeder-biograaf Auke Kok (NRC Amsterdambijlage, 15 maart). Geen investering maar criminalisering, zo staat de fiets er hier in 2018 voor.

Er zijn grote lichtpunten, met dank aan wethouders Litjens en Van der Burg: het Muntplein werd autovrij, er wordt gewerkt aan een fietsringweg rond het centrum, en de Sprong over het IJ kan uitmonden in een grote verbetering van fietsverbindingen tussen de IJ-oeveren. Dat we er nog lang niet zijn, blijkt uit de dagelijkse fietservaring op het wegennet. Dat netwerk bestaat grotendeels uit smalle straten waar alle verkeer gemengd wordt, en dan krijg je situaties zoals in de Spiegelstraat: een jungle waar het recht van de sterkste geldt, meestal logistiek- en bouwverkeer. Dit heeft eraan bijgedragen dat 44 procent van de Amsterdammers zich onveilig voelt op de fiets en het aandeel fiets in het verkeer de afgelopen jaren daalde in de stadsdelen Centrum, Oost en West.

De vraag is of die ervaring de komende jaren gaat veranderen: investeringen in de fiets zijn onderbelicht in de meeste Amsterdamse verkiezingsprogramma's. In verkiezingsdebatten praatten de politici veel liever en daadkrachtiger over parkeergarages en nog een metrolijn van 6,6 miljard. De noodzakelijke investering in het Plusnet Fiets van een half miljard, genoemd in een voetnoot in het meerjarenplan Fiets, noemt vrijwel geen enkele politicus: weer een koude regenbui voor de fietsende kiezer. Wie het verbeteren van het Plusnet genoeg beleid vindt, mist visie: een drukke mierenhoop als Amsterdam vereist efficiënt ruimtegebruik. De fiets leent zich daar uitstekend voor en zou het uitgangspunt van verkeersbeleid moeten zijn: niet alleen bij de inrichting van straten, ook met versnelde aanleg van de fietsring en de fietsverbindingen uit de Sprong over het IJ. Ook buiten de A10 is veel te winnen, met

fietsssnelwegen van het centrum van Amsterdam naar IJburg, Almere en Zaandam. Dat vraagt wel iets meer dan de recent aangekondigde 30 miljoen voor het gebied tussen Haarlem en Almere. In perspectief: alleen het Zuidasdok, 1 kilometer lang, kost al 1,8 miljard. Met zo'n bedrag kun je 25 jaar achterstand in fietsbeleid in één keer inhalen, en vergeet niet: één euro voor fietsinfrastructuur bespaart er twee op auto en OV. Infrastructuur voor de fiets is relatief goedkoop, heeft een hoge vervoerswaarde en maakt kostbare nieuwe metro's en snelwegen overbodig. Er is bovendien draagvlak bij zowel bevolking als politieke partijen, omdat de meeste politici én hun kiezers zich per fiets verplaatsen. Fietsinvesteringen zijn dan ook een linkse noch rechtse hobby: ze leveren domweg het meeste vervoer per euro én per vierkante meter op. Dat de fiets ook nog bestand is tegen de komende energietransitie is mooi meegenomen.

Is ons voorstel dus om heel Amsterdam over te leveren aan overhaaste fietshuften, zoals Auke Kok stelt? Integendeel: zoals de A10 het autoverkeer in het centrum liet afnemen, doet een fijn doortrappende fietsringweg dat met fietsverkeer. Leid je de fietser zo om de grachtengordel, dan krijg je een rustiger centrum en een leefbare stad. Maar ja, Amsterdam is geen Utrecht. Het eerste college dat de fietser voorrang geeft op auto en metro moet hier nog worden benoemd. Wie pakt de handschoen op?

*Etto C Eringa en Jeroen Verhulst  
gepubliceerd in NRC Handelsblad, 24-3-2018*

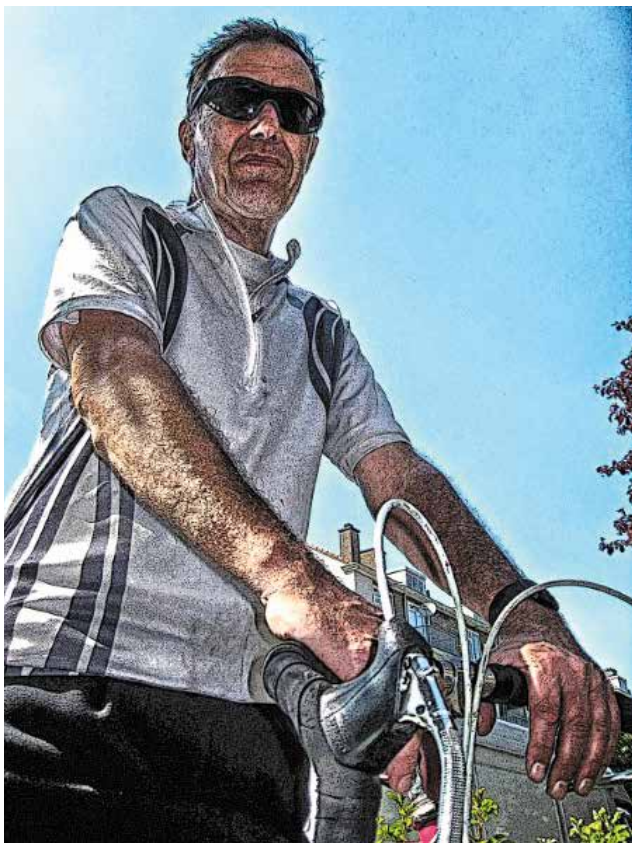


Van mailen naar meepraten:

# Fietsersbond in de CVC

**Onze afdeling heeft sinds een half jaar zitting in de Centrale VerkeersCommissie (CVC). Als adviserend lid toetsen wij gemeentelijke verkeersplannen op fietsvriendelijkheid en fietsveiligheid.**

Wie zich bezighoudt met het in goede banen leiden van het verkeer in de stad heeft houvast nodig. Wat is nuttig en nodig voor de verschillende soorten verkeersdeelnemers? En hoe kan, mag of moet dat vorm krijgen zodat mensen zich zo snel, veilig en comfortabel mogelijk kunnen verplaatsen? Dan gaat het om maten en materialen, maar ook om wettelijke regels en beleidskaders. De CVC is de plek waar de Amsterdamse verkeersplannen beoordeeld worden voordat ze worden uitgevoerd of in de inspraak gaan: voldoen ze aan de verkeerskundige eisen en zorgen ze voor veiligheid en efficiënt verkeer?



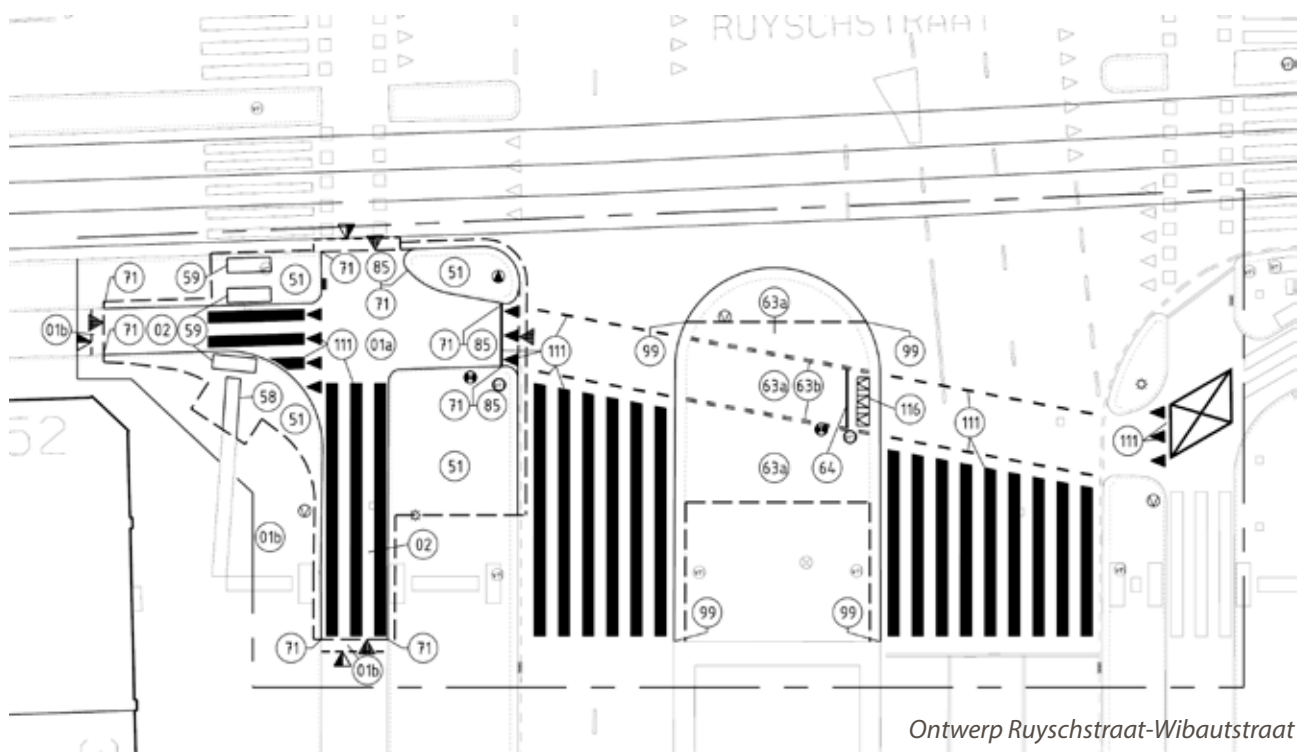
Johan Kerstens neemt sinds november 2017 namens de Fietsersbond deel aan de wekelijkse vergaderingen van de CVC. Om te adviseren over de fietsbaarheid van de plannen en meer in het algemeen de fietsersbelangen te bewaken.. Hij is in verschillende functies al jarenlang actief voor de afdeling. "Tot 2014 hadden de stadsdelen hun eigen ambtelijke verkeerscommissies, waar onze beleidsmedewerkers of vrijwilligers lid van waren. Ik was vooral actief in Zuid en West en kon zo direct meepraten

over verkeerskundige zaken in die stadsdelen. Plannen die raakten aan vitale verkeersroutes, de zgn. hoofdnetten, moesten echter ook voorgelegd worden aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Ambtenaren klaagden over dit dubbele werk dat niet alleen extra tijd kostte, maar soms ook tot tegenstrijdige adviezen leidde."

Toen in 2014 de stadsdelen werden opgeheven, verdwenen ook de lokale verkeerscommissies en werden plannen van de gemeente alleen nog door de CVC beoordeeld. Dit betekende dat de invloed van de Fietsersbond afnam, want de afdeling had geen zitting in de CVC. Kerstens: "De Fietsersbond ontving wel de stukken van de CVC en kon die via email van advies en commentaar voorzien. Een flinke klus, waarvan niet altijd duidelijk was welke invloed het in de CVC had." Toen in 2016 de subsidie voor de betaalde medewerkers van de afdeling stopte, werd de advisering aan de CVC via de mail voortgezet door vrijwilligers. Vooral Jeroen Verhulst speelde een belangrijke rol in het afstemmen met actieve leden en het verwoorden van de adviezen van de Fietsersbond aan de CVC. Maar het bleef onbevredigend dat vaak niet duidelijk was wat er met onze adviezen werd gedaan. Klachten daarover, ook van Cliëntenbelang (belangenbehartiger van mensen met een beperking), en een reorganisatie van de CVC, leidden er in de loop van 2017 toe dat de CVC de Fietsersbond en Cliëntenbelang uitnodigde om aan hun vergaderingen deel te gaan nemen. Een mooie kans, maar ook een grote opgave, want de CVC vergadert elke week en om er goed aan mee te kunnen doen heb je deskundigheid en ervaring nodig.

En nu zit Kerstens iedere dinsdagmiddag om de tafel met verkeersambtenaren, iemand van de politie, medewerkers van het GVB (dat ook de Vervoerregio Amsterdam vertegenwoordigt) en MET (de dienst die het tram- en metronetwerk beheert), en het andere extern adviserende lid van Cliëntenbelang. "Een week van tevoren ontvangen we de agenda en de stukken. De digitale versie daarvan stuur ik dan rond aan de leden van de Knelpuntengroep van de afdeling. Zij geven reacties op plannen in straten die ze goed kennen en sturen dat ook weer rond, zodat uiteindelijk in onderling digitaal overleg alle plannen van een min of meer afgewogen advies worden voorzien."

Gevraagd naar het effect van de inbreng en de positie



Ontwerp Ruyschstraat-Wibautstraat

van de afdeling binnen de CVC is Kerstens voorzichtig positief. "Vijf maanden is eigenlijk te kort om een conclusie te kunnen trekken. We zijn natuurlijk blij dat we mee mogen praten. En ik krijg de indruk dat de overige leden van de CVC onze inbreng waarderen, ook al zijn ze het lang niet altijd met ons eens. Geen wonder, gezien de soms botsende belangen van de verschillende partijen."

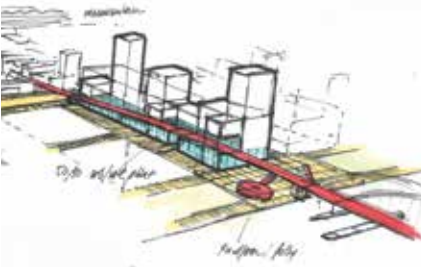
Toch worden er resultaten geboekt. Dat kan gaan om kleine verbeteringen voor fietsers, zoals een doorsteek of een betere bocht, maar soms ook fundamentele zaken, zoals een voorstel om ergens een fietsstraat te maken, inclusief een stevige reductie van het aantal auto's daar. Lang niet altijd heel indrukwekkend, maar het bepaalt wel de veiligheid van het fietsen, en niet te vergeten het comfort en de reisduur. Kerstens: "Van de discussies in de CVC steek ik ook heel wat op. Hoewel de voorzitter erop staat dat de CVC geen werkgroep is waar gebrainstormd mag worden, ervaar ik die vergaderingen soms wel zo. Per slot zitten er allemaal ambtenaren die ieder op zijn/haar gebied zeer deskundig en ervaren is. Overigens lijken plannen die nu bij de CVC komen vaak strenger afgebakend dan in de stadsdeelverkeerscommissies van vroeger. Problemen of kansen die net buiten de plangrens liggen, konden vroeger nog wel eens worden meegenomen in de verdere planvorming, nu is daar veel minder sprake van. Dat is jammer. Ook staat de beslissruimte nogal eens onder druk. Op dit moment bijvoorbeeld komen veel plannen voort uit het project Versnelling van het OV van de Vervoerregio Amsterdam. De fietser is daar nogal eens de dupe van, maar verzet ertegen is vaak futiel, vooral wanneer uitvoering onontbeerlijk is voor de uitvoering (en financiering) van andere plannen die daarmee samenhangen."

Is Johan Kerstens niet bang dat deelname aan de CVC vergaderingen een vorm van 'inkapseling' is waardoor de slagkracht van de Fietsersbond verzwakt? Kerstens: "Ik begrijp die angst, maar vooralsnog geloof ik dat er op deze manier meer gewonnen wordt dan verloren. Niet alleen worden wij wijzer over wat er in de gemeente omgaat, ook hoop ik dat onze inbreng een gunstige invloed heeft op het denken van de andere partijen. Overigens valt die andere partijen beslist geen fietsvijandigheid of -onnozelheid te verwijten, integendeel. Hoe dan ook, via de CVC kunnen we in een vroeg stadium invloed uitoefenen op plannen. Ook op plannen die volgens ons ongewenst zijn. Daarnaast staat de weg naar actievoeren nog altijd open."

Als we vragen of het bijwonen van de CVC vergaderingen (zo'n 45 per jaar) niet erg zwaar is, zegt hij dat dat meevalt. Maar het zou wel handig zijn als we iemand zouden kunnen vinden die deze rol met hem zou willen delen.

*Marcel van Kempen*

De Fietsersbond is op zoek naar mensen die willen meedenken over verkeersplannen en bijdragen aan de adviezen voor de CVC. Heb je belangstelling in fietsen en verkeer, en ben je niet bang voor (technische) tekeningen, dan is dit een leuke manier om betrokken te zijn. Dat kan voor je stadsdeel of, als je ervaring hebt opgedaan, door mee te doen aan de CVC. Wij zorgen voor ondersteuning en helpen je deskundig te worden. Voor deelname aan de CVC is een kleine vergoeding mogelijk.



## Javabrug

Voor de inpassing van de brug in de omgeving zijn zes varianten uitgewerkt. Deze verschillen in ligging, aanloop en aanlandplek. Eind dit jaar beslissen college van B&W en gemeenteraad over de precieze locatie. Pas daarna, in 2019, neemt de gemeenteraad een definitief besluit over de komst van de brug.

Mooi is dat er nu 3 varianten zijn waarbij fietsers aan de zuidzijde op hoogte blijven tussen de Jan Schaeferbrug en Javabrug. Dat scheelt hellingen en bochten. Punten van zorg zijn o.a. de aansluiting van de brug op het fietsnetwerk, en de te smalle fietspaden op de Jan Schaeferbrug voor de verwachte 30.000 fietsers per dag. Ook de hellingen vormen risico's, die geven hoge snelheden brug af.

Van de 6 varianten lijkt variant D voor fietsers de meest aantrekkelijke. Die blijft vanaf de Schaeferbrug op hoogte en gaat via een gestrekte route naar noord. Wel moet in die variant nog een goede aansluiting op de Havikslaan komen. In alle varianten zijn aan weerszijden liften voor voetgangers en daar kan ook een fiets in. Het publiek op een van de informatieavonden bracht nog een zevende variant naar voren, die mogelijk nog onderzocht gaat worden: rechtdoor naar de Motorka-

de vanaf een nieuwe brug over de IJhaven westelijk van de Schaeferbrug en het Djakartahotel, aansluitend op de Piet Heinkade.

De zes varianten zijn te zien op [www.amsterdam.nl/javabrug](http://www.amsterdam.nl/javabrug). Op deze pagina kunt u tot 18 mei uw mening geven. De Fietserbond houdt ook de vinger aan de pols.

## Vernieuwing Kinkerstraat

In 2018 wil stadsdeel West samen met bewoners en ondernemers een nieuwe inrichting ontwerpen voor de Kinkerstraat Midden en West, tussen Bilderdijkstraat en de Kinkerbrug. In 2016 is Kinkerstraat Oost, tussen de Nassaukade en Bilderdijkstraat, al heringericht. In de komende periode worden bodemonderzoek en verkeerstellingen uitgevoerd en moeten uitgangspunten en randvoorwaarden worden vastgesteld. Na de zomer start de participatie met een serie inhoudelijke bijeenkomsten. Wilt u een actieve rol in het ontwerpproces spelen? Aanmelden kan via [kinkerstraat@amsterdam.nl](mailto:kinkerstraat@amsterdam.nl)

## Extra parkeerplekken De Hallen

De capaciteit van de fietsparkeergarage onder De Hallen wordt uitgebreid met 800 plekken naar een totaal van 1.400, inclusief een buurtstalling. Een tweede entree vanaf het Bellamyplein wordt in de zomer gerealiseerd. De nieuwe fietsparkeerplekken in de garage komen op voormalige autoparkeerplekken, die meestal leeg waren. Rond de Hallen is fietsparkeren bovengronds alleen nog toegestaan in rekken en vakken.

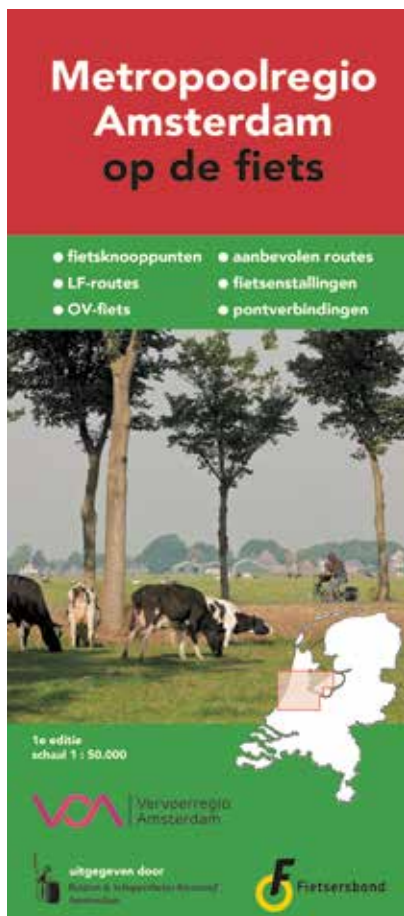
## Fietsen op IJburg

Onze afdeling kreeg het verzoek een bijeenkomst over fietsen op IJburg te organiseren. Om meer inzicht te krijgen in de ervaringen van fietsers, konden bewoners via een online enquête hun mening geven. De resultaten vormden de inhoudelijke insteek voor de bijeenkomst in de Flexbieb, waar ook diverse gemeentebambtenaren aan deelnamen. En daar bleek dat de genoemde knelpunten met betrekking tot fietsparkeren deels al worden opgepakt. De kruispunten op de IJburglaan / Pampuslaan zullen nader onder de loep worden genomen. Er zal worden bekeken of op sommige gedeelten ruimte genoeg is om het eenrichtingsfietspad te vervangen door een tweerichtingsfietspad. Helaas bleek een verbod voor snorscooters op de Nescio-brug niet haalbaar.

## Inspraak en bezwaar

De afdeling adviseert en overlegt op allerlei manieren, zoals bijvoorbeeld in de CVC. Regelmatig laten we ook van ons horen via een inspraakreactie of bezwaar op gemeentelijke plannen. De afgelopen tijd gaven we o.a. reacties op het nieuwe *Ontwerp voor de Sloterwegrotonde*, het *Beleidskader Verkeersnetten* en de *Concept Nota Deelfietsen*. En we maakten bezwaar tegen het *Instellen van een voetgangersgebied in het Westerpark*. Alle reacties, zienswijzen, bezwaarschriften, brieven, nota's enz. vind u op onze website [www.fietserbondamsterdam.nl](http://www.fietserbondamsterdam.nl) In het *Archief*, onder het kopje *Verzonden*.





# Nieuwe fietskaart

**Metropoolregio Amsterdam op de fiets** beslaat Amsterdam en wijde omgeving: van Alkmaar-Zuid tot Hilversum, van Noordzee tot en met Lelystad.

De kaart toont snelle, veilige en comfortabele fietsverbindingen in de Metropoolregio. Ook alle pontverbindingen met vaartijden zijn opgenomen, evenals bewaakte fietsenstallingen en toeristische informatie zoals recreatiegebieden, musea, molens, hoge duintoppen, zwemplekken en campings. Ideaal dus voor fietstochten in de wijde omgeving van Amsterdam.

De kaart kwam tot stand door samenwerking van Fietzersbond, Vervoerregio Amsterdam en Cito-plan. Het is de opvolger van *Stadsregio Amsterdam op de fiets*. Actieve leden van de 35 afdelingen van de Fietzersbond in het kaartgebied hebben met hun fietservaring en kennis van de infrastructuur een belangrijke bijdrage geleverd. De kaart is daardoor zeer compleet en bevat ook toekomstige fietspaden, bruggen en routes. De kaart is financieel mogelijk gemaakt door Vervoerregio Amsterdam en wordt uitgegeven door Buijten en Schipperheijn.

*Metropoolregio Amsterdam op de fiets 1e editie*  
 schaal 1:50.000

ISBN 978-90-5881-993-2; € 6,75 (op ons kantoor € 1 korting voor leden)  
 verkrijgbaar bij boekhandel, VVV en op ons kantoor

## Nieuws uit Amstelveen

### Burgemeester Colijnweg

Nadat de provincie te kennen had gegeven dat de fietsroute vanaf de rotonde naar de Ringvaart moest verdwijnen voor de aansluiting van de N201 op de A9, is er veel overleg geweest tussen Projectorganisatie Provincie, Gemeente Amstelveen, Amsterdamse Bos en de lokale afdeling van de Fietzersbond. Er was overeengekomen dat er een nieuwe fietsverbinding zou worden aangelegd vanaf de rotonde naar de Bosrandweg, inclusief een nieuwe fiets-/wandelbrug. Omdat het project ten einde liep, heeft de provincie het begrootte bedrag à €200.000 op de rekening van het Amsterdamse Bos gestort met de voorwaarde dat deze voor de uitvoering zou zorgen. In de jaren daarna heeft de Fietzersbond regelmatig om een voortgangsrapportage verzocht maar nooit iets ontvangen. Eind vorig jaar heeft de Fietzersbond hierover een klacht ingediend bij de Amstelveense wethouder Jeroen Brandes. De wethouder is daarna in overleg getreden met de directeur van het Amsterdamse Bos en vernam dat het depotbedrag aan andere fietsverbeteringen in het bos is besteed. Een brief van de Amstelveense afdeling aan de directeur Amsterdamse Bos om opheldering werd niet beantwoord. Daarom heeft de afdeling nu een brief aan de gedeputeerde bij de Provincie Noord-Holland gezonden. We wachten nog op een antwoord.

### Weesfietsen

In Amstelveen was er (nog) geen weesfietsenbeleid. Sinds dit voorjaar heeft de gemeente een zogenaamd aanwijzingsbesluit genomen voor de maximale stallingsduur van 14 dagen bij het busstation, de sneltramhaltes en in het Amsterdamse Bos. Hiermee kan de gemeente zorgen dat deze stallingen niet onterecht bezet gehouden worden met weesfietsen.

### Amsterdamse Bos

Het gebied rondom het hockeystadion in het Amsterdamse Bos is ingrijpend gewijzigd. Er zijn heel veel parkeerplaatsen bijgemaakt en ook het fietspad Jan Tooroplaan is hiermee autovrij gemaakt.

Cor Roof





# Snorscooter naar de rijbaan

Het laatste deel van de procedure tot inwerkingtreding van de AMvB

De wetswijziging (Algemene Maatregel van Bestuur, AMvB) die nodig is om de snorscooter (officiële naam 'snorfiets') op de rijbaan te laten rijden, ligt ter goedkeuring bij de Raad van State. Hier wordt de wet vooral op zijn juridische kwaliteit beoordeeld. Mocht de verplaatsing voor het gerecht worden aangevochten, dan moet de wetswijziging standhouden. Op dit moment is nog niet te zeggen hoe lang de Raad van State erover zal doen om tot een advies te komen. Dat kan variëren van minder dan een maand tot meer dan drie maanden.

Uitgaande van een positief advies betekent dit dat de AMvB in werking treedt zodra deze gepubliceerd wordt in het Staatsblad. De gemeente verwacht dat dit pas op 1 januari volgend jaar zal zijn. Voordat de gemeente tot invoering kan overgaan moet er eerst door de gemeenteraad een ontwerp-verkeersbesluit worden genomen. Tegen dit ontwerp-verkeersbesluit kan iedereen een 'zienswijze' indienen. Na lezing van alle zienswijzen stelt de gemeente een Nota van beantwoording op. Het definitieve verkeersbesluit wordt aan het college voorgedragen als er zekerheid is over de datum waarop de AMvB in werking zal treden.

Dit alles betekent dat SNorfiets Op Rijbaan (SNOR) bij een positief advies van de Raad van State en goedkeuring in de gemeenteraad van Amsterdam waarschijnlijk pas in het voorjaar van 2019 in kan gaan. Daarna moeten we afwachten of de snorscooters daadwerkelijk op de rijbaan gaan rijden. Zonder voldoende handhaving zal dat niet het geval zijn.

## Milieuzone

Intussen is op 1 januari van dit jaar een milieuzone ingevoerd. Brom- en snorfietzen ouder dan 2010 zijn verboden in de bebouwde kom. Het effect daarvan zal snel merkbaar moeten zijn in de vorm van minder brom- en snorfietzen op straat en op de fietspaden. Omdat ook hier naleving zal moeten worden afgedwongen met handhaving, is het afwachten wat het uiteindelijke resultaat zal zijn. De gemeente zet voornamelijk in op handhaving met camera's: zichtbare en 'stille' camera's fotograferen kentekens van rondrijdende brom- en snorfietzen.

## Brandbrief aan coalitie partijen: Start met maatregelen om scooteroverlast terug te dringen

Begin april hebben Fietsersbond Amsterdam en de actiegroep 'Geef het Fietspad Terug!' een 'brandbrief' gestuurd aan de fractievoorzitters van de coalitiepartijen (GL, D66, PvdA en SP). Daarin roepen we ze op om in het coalitieakkoord aandacht te besteden aan de veiligheid van de fietsers. We stellen vast dat fietsers niet tot het voorjaar van 2019 kunnen wachten tot er misschien enige verbetering komt door SNOR. De nieuwe coalitie moet meteen na aantreding alle maatregelen onderzoeken die juridisch haalbaar zijn. Dit kan volgens ons om te beginnen door betaald kentekenparkeeren in te voeren. Geef de brom- en snorfietzen parkeerplekken op straat waarvoor betaald moet worden en takel verkeerd geparkeerde scooters weg.

*Teeja Arissen*

# Derde verennota, verwaterd fietsbeleid

In 2015 verscheen de *Nota Veren 2018*. Twee jaar later kwam de *Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ*, met daarin het hoofdstuk *Optimalisatie veren*. In januari verscheen de derde verennota, een update van die uit 2015.

De *Optimalisatie veren* streefde naar een betere fietsverspreiding in het drukke centrum. Met nieuwe veren aan de oost en westzijde van het bestaande centraal gelegen Buiksloterwegveer en het IJpleinveer. In deze nieuwe nota lijkt de veren optimalisatie voorbij; er is geen sprake meer van het Javaveer(verbeterd Oostveer) noch van het Eyeveer of Bundlaanveer(verbeterd Distelwegveer).

## Versnel het in de vaart nemen van het Eyeveer

Drie centrumveerverbindingen, een oostelijke, een centrale en een westelijke, zijn dringend nodig. Dat verdeelt de centrumdrukke over drie gelijkwaardige veren. En daarmee over drie minder belaste aansluitende fietsroutes. Aan de westzijde gaapt nu een gat, ondanks de roep om een extra westelijke veerverbinding bij de inspraak. Versnel dus het in de vaart nemen van het Eyeveer. Zeker nu het rechte trekken van het IJpleinveer waarschijnlijk vertraagt (door o.a. onduidelijkheid van aansluitende fietsroutes aan de zuidzijde). Tegen hoge kosten (tonnen per jaar) mogen verkeersregelaars spitsfietsers nu van (te) volle ponten weren en naar de volgende sturen. De tijdelijke veren vanaf de Westerdoksdijk naar NDSM en Distelweg gaan binnenkort weer naar hun oude Houthaven stek. Deze zijn nauwelijks een alternatief voor de drukke centrumveren.

## Aansluitende fietsroutes

Ook de uitvoering van betere aansluitende fietsroutes ontbreekt in deze derde nota. Met het sterk groeiend verengebruik schreeuwen de fietsroutes Martelaarsgracht, Westerdoksdijk en Odebrug om verbetering.

## Scoterverbod en scooterveer

Voor het Buiksloterwegveer wil de gemeente een scooterverbod. Daarmee wordt het IJpleinveer een scooterveer en dat maakt het Buiksloterwegveer nog drukker met fietsers en voetgangers. En komen er nog meer scooterbewegingen op de drukke oost-west verbinding achter CS. Scooters horen in de IJtunnel, waarmee ALLE centrumveren scootervrij kunnen worden.

## Gemeentelijk verkeersbeleid

De steeds drukker wordende IJverbindingen maken het gemeentelijk verkeersbeleid scherp zichtbaar. Voor de auto de vierbaans IJtunnel snelweg dwars door het centrum. Die route wordt nog rianter met het verdwijnen van de stadsbussen en het grootste deel van de streekbussen uit de tunnel (door de opening van de NoordZuidlijn).

Geruisloos verdween ook het oude plan om de Weesperstraat van vier naar twee rijstroken te versmallen. Fietsers die naar de andere oever willen, moeten zich behelpen met steeds drukker veren en dus stijgende spitsvertraging.

Gretig verwijst de gemeente naar de plannen voor fietsbruggen. Een Javabrug duurt nog vele jaren en ligt ver uit het centrum vergeleken met de IJtunnel. In de gemeentelijk glazen bol halveert de Javabrug het Buiksloterwegveer gebruik. Sprong over het IJ kwam met een veel lagere inschatting.

Vermindert het dienstbetoon bij het Buiksloterwegveer sterk met een forse frequentieverlaging en/of beprijzing na opening van de Javabrug?

Tekenend voor het fietsbeleid is ook dat een vaste oeververbinding voor fietsers in het centrum uitgesloten wordt. Wel is bij het Buiksloterwegveer een voetgangerstunnel voorzien met volgens berekeningen weinig gebruikers. Toch sluit de zich wereldfietsstad noemende gemeente fietsers in deze centrumtunnel uit!

Roland Haffmans



# Gedenktekens voor gevallen fietsers



*Margit Widlund  
20 mei 1974 - 3  
augustus 2001  
27 jaar  
Dam*



*Mirella de Reijke  
27 November 1983 - 11 September 2005  
22 jaar  
Stadhouderskade*



tekst en foto's: Pete Jordan



Boris Kouwen  
28 november 1996 - 19 juni 2009  
12 jaar  
Marnixplein



Floor van der Wal  
27 januari 1985 - 25 maart 2011  
26 jaar  
Mercatorplein



Celina van den Hoeven  
25 januari 2001 - 6 oktober 2016  
14 jaar  
Oosterpark



# Postvak in

## OEK 103: Fred Redemeijer

Nu pas, met Pasen 2018, lees ik de OEK van november 2017 en de berichten over het overlijden van Fred Redemeijer. Ik schrok ervan zijn foto in de OEK te zien staan. Fijn dat jullie zo over hem schrijven. Een paar keer per jaar meld ik me op ons kantoortje op het WG terrein om de OEKen te halen die ik moet rondbrengen. Zo leerde ik Fred kennen. Zo leerde ik hem waarderen. Ik benijdde hem niet toe hij problemen kreeg met lopen. Hij was altijd een goed gastheer. Ik plakte de etiketten op de OEK en hoorde van hem wat er allemaal rondging bij de ENFB. Het spijt me dat hij nog meer 'ziek' niet verwerkt kreeg.

*Jan van Mierlo*

## OEK 103: Haarlemmerhouttuinen

Ik woon in de buurt van de Haarlemmerdijk/-straat en doe daar een deel van mijn boodschappen. Als voetganger en als fietser. Ik heb gemerkt dat sinds de dijk/straat fietsvriendelijker is ingericht en er zebra's zijn aangelegd, de situatie voor voetgangers riskanter is geworden. Je wordt zelfs op het zebra's haast omvergereden en vaak wordt verontwaardigd gereageerd als je oversteekt. Daarbij komt dat fietsers soms dwars op de stoep parkeren en op "uiteinden" van de zebra's. De gemeente heeft over ditzelfde asociale gedrag vernomen van de winkeliers, en is daarom op het idee gekomen om de dijk/straat (iets) minder fietsvriendelijk te maken. Degenen die daar toch met de fiets moeten zijn, kunnen best over kinderkopjes rijden. Dat lijkt me toch echt niet onoverkomelijk.

*Hennep Hendriks*

## OEK 103: Knelpunten

Twee knelpunten in Oost wil ik van harte ondersteunen. De Borneostraat is inderdaad een ideale fietsroute, alhoewel taxi's daar krankzinnig hard rijden over de trambaan. De genoemde alternatieve route over Sumatra- en Javastraat is voor fietsers levensgevaarlijk. Veel auto's die bezig zijn met andere dingen, parkeren, deur zomaar opengooien zonder kijken of er fiets

aankomt etc. Er is ruimte genoeg voor fietsers op de Borneostraat. Ik voorspel dat iedereen over het trottoir gaat fietsen. En het is inderdaad ongelooflijk dat de brommers nu ook op het fietspad van de Schellingwouder - en Amsterdamse brug komen. Het wordt daar steeds gevaarlijker om te fietsen. Daarnaast lopen er vrij veel kampeerders van de camping Zeeburg over het fietspad. Die buitenlanders hebben geen idee van fietspaden.

*Janny Barends-de Jong*

## OEK 103: Geen plek op Sloterdijk

Mijn partner en ik zaten een jaar geleden ook met het probleem waar wij onze klacht over stallingsmogelijkheden voor de fiets moesten deponeren. Wij hebben toen de klacht verwoord en toegezonden per e-mail aan de verantwoordelijke wethouder. Met twee foto's die het probleem goed illustreren. We kregen antwoord van zijn assistente dat het probleem de aandacht heeft. Maar nu



ruim een jaar later is de situatie nog even hopeloos. O.i. zouden fietsers beloofd moeten worden met een kopje thee bij aankomst met je fiets bij het station. Je maakt immers dat een ieder ander meer ruimte heeft dan als dat jij je met de auto verplaatst. Minder files. Dat moet de VVD toch aanspreken. En vrijer kan ademen. Daarentegen word je nu als fietser gedwongen een kwartier van je tijd te gaan zoeken of er nog wel een plekje vrij is voor je rijwiel. Onlogisch. De wethouder is het spoor

bijster. Overigens zag ik bij station Driebergen een bordje waar je als fietser wat aan hebt. Is het rek vol, dan word je verwezen naar een plek waar nog wel ruimte is. Fietsvriendelijk en kleine moeite zo'n bord te plaatsen.

*Gerrit Jongkind*

In de laatste OEK beschrijft Marijke Schauikes de problemen bij het zoeken van een plekje voor haar fiets bij station Sloterdijk. Ik herken dit volledig. Het gebeurt regelmatig dat ik daar geen plek voor mijn fiets kan vinden, en ik zie heel vaak ook andere fietsers daar druk zoeken naar een plekje voor hun fiets. Jammer.

*Evelien Quelle*

### **Nietjes wegbezuinigd**

Al lange tijd zijn een aantal mensen uit ons buurtje bezig om fietsennietjes geplaatst te krijgen. Stadsdeel Zuidoost zegde ze vorig jaar toe, maar maanden later was er nog niets geplaatst en bij navraag kregen we van de ambtenaar te horen dat helaas het geld voor 2017 op was. In 2018 zou ons buurtje aan de beurt zijn. En ja hoor, op maandag 15 januari zag ik ineens fietsenrekken klaar staan om geplaatst te worden. Rekken??? Wij hadden om nietjes gevraagd! De plaatsen?? Niet waar wij het graag wilden: dode hoeken voor de appartementen, toevallig ook nog overdekt. Dus opende ik thuis direct mijn iPad en stuurde een mail met vragen naar de ambtenaar. Het antwoord: zij wist nog van niks, gaat het uitzoeken, maar er is gekozen voor rekken i.p.v. nietjes omdat rekken goedkoper zijn! In een rek passen de huidige kratten niet, maar ook mijn ouderwetse mandje heeft er moeite mee en je krijgt er een slag van in je wiel! Bovendien is het heel ingewikkeld om de fiets die middenin staat, goed vast te zetten en weer los te maken. Onze gemeente kiest dus voor de goedkoopste oplossing die voor de burger de onhandigste en duurste is.

Naschrift: Inmiddels kan ik melden dat de rekken verplaatst gaan worden naar de plekken die wij hadden voorgesteld. En dat we bij een volgende ronde er nog rekken bij krijgen. Maar de nietjes zijn wegens bezuini-

gingen vanuit de centrale stad van de baan.

*Margriet Berger*

### **Weg met die fietstas!**

Fietsenrekken zijn bedacht in een tijd dat er eigenlijk maar 1 type fiets was. Nu zijn er verschillende wielmaten en banddiktes. Met te dikke of te dunne banden of sterk afwijkende wielmaten zijn ze hinderlijk in het fietsenrek; zet ze liever vast bv. aan een "nietje". Een meer frekwente ergernis zijn de fietstassen die men op de fiets laat zitten. De klassieke fietstas bestaat uit 2 tassen die zo breed met elkaar verbonden zijn dat deze niet over de schouder kan worden geworpen en gedragen. Over de onderarm dragen - vooral met inhoud - kan zwaar zijn. Vroeger nam men dat voor lief om diefstal van de fietstas te voorkomen. De dief had een nuttige functie! Men zet nu vaak andere tassen met de boodschappen in de zijtassen. Die zijtassen laat men verder op de fiets zitten tot hinder van andere rekgebruikers, die bij de verankering van hun fiets aan de voorkant moeten zijn. De oplossing is eenvoudig: neem 50 cm nylon koord ca. 1 cm dik, schroei de einden, maak aan de ene kant een lus en aan de andere kant een knoop; dit kan je gebruiken als verbindingsstuk tussen 2 hengseltassen. Ik heb er 2, de één iets kleiner en passend in de ander. Ik verdeel de boodschappen over de twee tassen en maak er een 'instant-fietstas' van, die ik gemakkelijk over m'n schouders kan dragen en zo 2 handen vrij heb.

*Dick Mulder*





# Michael van der Vlis

6 mei 1944 – 3 april 2018

Op 3 april overleed Michael van der Vlis, wethouder voor o.a. verkeer van 1978 tot 1990. Toen Van der Vlis in 1978 aantrad als wethouder startte hij met fietsbeleid in Amsterdam. En hij vroeg de Fietsersbond daaraan samen te gaan werken met de gemeente. In de jaren ervoor had de Fietsersbond niet alleen actie gevoerd voor meer aandacht voor fietsers, maar ook een nota geschreven met fietsknelpunten en concrete oplossingen. Bovendien had ze Van der Vlis van advies gediend bij de nota over voetgangers en fietsers die hij als raadslid schreef.

Eenmaal wethouder, stelde Van der Vlis de werkgroep fietsknelpunten in, waarin ambtenaren samen met de Fietsersbond oplossingen gingen bedenken en realiseren. Binnen de Fietsersbond leidde dit nog tot enige discussie. Zouden de idealen niet verwateren als er compromissen met de ambtenaren gesloten werden? Van de andere kant kon samenwerken ook juist leiden tot betere aandacht van ambtenaren voor fietsen.

En dat lukte. De werkgroep fietsknelpunten realiseerde in de loop der jaren vele verbeteringen voor fietsers.

Met de wethouder was er geregeld overleg over de voortgang binnen de werkgroep en de grotere lijnen van het verkeersbeleid. Af en toe leidde dat tot felle discussies. Van der Vlis realiseerde zich als geen ander dat een scherpe discussie tussen Fietsersbond, ambtenaren en politiek tot de beste resultaten zou leiden. Een andere mijlpaal in zijn wethouderschap was het parkeerbeleid voor auto's. Door dit beter te regelen, werd het een belangrijk beleidsinstrument om tegelijk ruimte te vinden en inkomsten te genereren. Essentiële zaken om fietsvoorzieningen te kunnen maken, wat onder Van der Vlis' wethouderschap volop gebeurde.

Michael van der Vlis realiseerde een keerpunt in het beleid voor ruimte en verkeer waar alle Amsterdammers tot op vandaag de vruchten van plukken. Een compacte stad waar fietsen voor iedereen goed mogelijk is. Als Fietsersbond zijn we hem dankbaar voor de kans die hij bood om mee te werken aan verbeteringen voor fietsers. Door die samenwerking én de discussie is Amsterdam een echte fietsstad geworden.

*Marjolein de Lange  
i.s.m. André Guit, Dick de Jongh en Clazien Sleebos*

## 'Binnen 15 jaar is de auto weg uit de binnensteden'

**Op 14 maart 2018 werd in Rotterdam het congres Happy Mobility gehouden. Het ging niet alleen over verkeer, maar ook over sociale mobiliteit. Want het een is verbonden met het ander.**

Mensen in arme buurten aan de rand van de stad, vaak migranten, hebben geen auto of fiets en geen geld voor het OV. Die mensen missen daardoor kansen op ontwikkeling, contacten en werk. Rotterdam investeert daarom in fietslessen, ruilfietsen en andere fietsvoorzieningen.

Een ander opvallend punt op het congres was dat volgens veel sprekers de particuliere auto in de stad z'n langste tijd heeft gehad. Pascal Smet, de Brusselse

verkeersminister, verwacht dat het binnen 10, 15 jaar over zal zijn. Volgens zijn berekeningen kunnen 25.000 elektrische deelauto's volstaan voor heel het Brusselse particuliere vervoer. Tenminste, als meerdere passagiers met verschillende bestemmingen die auto's ook zouden delen. Het horrorscenario is wat er in San Francisco is gebeurd: daar heeft de komst van Uber geleid tot een verdubbeling van het autoverkeer.



# Andere tijden: wielrennen

## In Major Taylor raast door Nederland beschrijft Jan Mulder de opkomst en ondergang van een wielersportfenomeen.

Bakfietsen, vouwfietsen, fixies.... De markt wordt overspoeld met allerhande fietsen. Maar denk niet dat dat iets is van vandaag of gisteren. Eind 19de eeuw, als de 'safety bike' de norm wordt, zijn er volgens De Kampioen wereldwijd meer dan duizend fietsmerken in de handel. Er wordt al volop geëxperimenteerd. Het Amerikaanse merk Orient adverteert bijvoorbeeld met fietsen voor één tot tien personen, en op de baan wordt zelfs al gebruikgemaakt van een elektrische hulpmotor.

Het is een greep uit de rijkdom aan informatie die is verwerkt in Major Taylor raast door Nederland, geschreven door Jan Mulder. Het levensverhaal van Taylor, een zwarte Amerikaan, dient als leidraad voor een fascinerend beeld van de wielersport en haar helden tot ongeveer 1910.

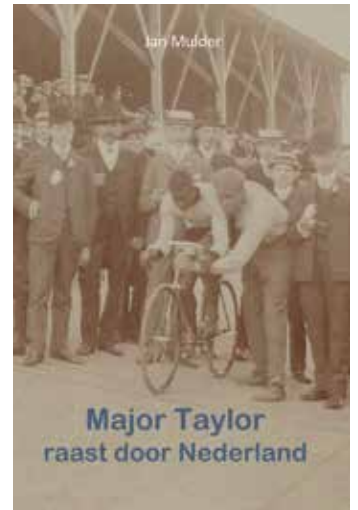
### Van krantenjongen tot miljonair

Major Taylor is een fenomeen. In het racistische Amerika van die tijd schopt hij het letterlijk van krantenjongen tot miljonair. Al vóór de eeuwwisseling worden overal in Amerika wielervedstrijden georganiseerd, op banen van beton, hout, gras of gravel. In 1897 wordt Taylor beroepsrenner en twee jaar later is hij wereldkampioen. Hij verdient veel geld, maar wordt zwaar gediscrimineerd. Zo wordt een briefje, getekend 'white riders', onder zijn deur geschoven: "Als je wilt blijven leven, moet je oprotten."

Geen wonder dat Taylor na uitgebreide onderhandelingen een uitnodiging van een Franse promotor om in Europa wedstrijden te komen rijden accepteert. Tijdens zijn tweede Europese tour staat Amsterdam op het programma. Olympia, de oudste wielersportclub van Neder-

land, organiseert de wedstrijd, op een houten baan aan de Zeeburgerdijk. Jaap Eden, die op negentienjarige leeftijd tegelijkertijd wereldkampioen schaatsen en wielrennen was, is een van Taylors tegenstanders. Zeven jaar na zijn laatste kampioenschap is zijn roem echter verbleekt. Tegen Taylor heeft hij geen schijn van kans.

'De zwarte cycloon' (een van Taylors bijnamen) blijft triomfen vieren in Amerika, Europa en Australië. Van een reis naar Australië brengt hij zelfs een kangeroe mee. Maar net als Jaap Eden, die na een veelbewogen leven aan de drank raakt en op 51-jarige leeftijd overlijdt, jaagt ook Major Taylor zijn miljoenen erdoorheen en sterft jong, eenzaam en berooid. Van een sociaal vangnet is in die dagen nog geen sprake.



### Historisch perspectief

Jaren geleden hoorde Jan Mulder van een Amerikaanse collega over het bestaan van Major Taylor. Online archieven en zoekmachines maakten nader onderzoek mogelijk, zodat de auteur Taylors levensverhaal in historisch perspectief kon plaatsen. Van een zieke Koningin Wilhelmina tot een natuurramp op Martinique, het wordt allemaal beschreven. Major Taylor wordt in eigen land postuum geëerd: hij kreeg een standbeeld en er is een wielersportbaan naar hem genoemd.

*Terri Kester*

*Major Taylor raast door Nederland*

*SBN 978-94-6345-138-3, € 19,95*

Er komen dus kansen om de stad fiets- en mensvriendelijker te maken. Maar: dan moet je er op tijd bij zijn, voorbereid zijn op tegenstand en het spel goed spelen. Daarom een paar tips voor activisten:

1. In het lobbycircuit blijven mensen vaak bij hun eigen groepje zitten: fietsers bij fietsers, smart mobility deskundigen bij smart mobility deskundigen. Zet iedereen bij elkaar en zoek naar integrale oplossingen. Haal er dus ook stedenbouwkundigen en architecten bij.
2. Verwacht niets van het Rijk. Daar is het ideaal dat iedereen met 130 kilometer per uur de stad in kan blijven scheuren.

3. Verkoop je plannen voor een betere stad niet met teksten of slogans, maar laat er overtuigende – groene en gezonde – artists' impressions van maken.

Tot slot een tip van Pascal Smet, de verkeersminister van Brussel. Hij ondervond felle tegenstand bij zijn plannen om vervallen Brusselse pleinen op te knappen en autovrij te maken. Na de opknopbeurt riepen juist zijn felste tegenstanders dat het al die tijd HUN idee was. Zijn filosofie: "Je moet als politicus niet steeds de mensen achterna lopen maar ze gelukkig maken tegen hun wil in!"

*Johanna Kroon*



## Opgeloste knelpunten

### Centrum

Langs het IJ tussen CS en het Westerdok ontbrak een goed tweerichting fietspad tegenover de Kamer van Koophandel. Wilde je vroeger geen spookfietsers zijn, dan moest je twee keer dezelfde stroom auto's kruisen. Het pad was een tijdlang provisorisch tweerichting ingericht maar is nu echt bijna klaar. Nu kan je fietsen over een IJ-fietsboulevard van Silodam tot Borneolaan. De boulevard moet nog worden doorgetrokken langs de Van Diemenstraat naar de Houthavens en in de toekomst naar Havenstad. Ook het kruispunt bij de Westerdokskade is verbeterd, al blijft het daar een moeizame onderneming om via een smal nieuw steunheuveltje dat in een stroom van auto's ligt, de overkant te bereiken. De route is daardoor onaantrekkelijk als alternatief voor de Haarlemmerstraat. Daarbij komt dat ter hoogte van de Kamer van Koophandel overstekende passagiers van cruiseschepen en fietsers elkaar regelmatig flink in de weg zitten.

De verbouwing van het Weteringcircuit is nog gaande. Maar een belangrijke verbetering is reeds in gebruik: het nieuwe fietspad richting Amstel, ter hoogte van het

Tweede Weteringplantsoen. De haakse bocht, waar je taxi's voorrang moest verlenen is er verdwenen; een hele verbetering, die lang op zich heeft laten wachten. Helaas moeten fietsers nog steeds voorrang geven, dus optimaal is het nog niet.

### Oost

In combinatie met een waterkering is een fietsbrug gebouwd over de Ringvaart bij Science Park, als verbinding tussen de McGillavrylaan met en de Indische buurt. Hij is niet van groot doorgaand belang maar ontlast de drukke kruising van de Molukkenstraat bij de Praxis. Vermeldenswaard is dat bij deze over korte afstand heel steile brug een bordje stond: Er wordt bij gladheid niet gestrooid. Dat bleek te zijn omdat hij deze winter nog niet op een strooiroute was gezet. Uiteindelijk werd er bij gladheid overigens toch wel wat zout op de brug gestrooid.

### Noord

Drie jaar, zo niet langer, is er gewerkt aan een snelle busverbinding over de Klaprozenweg en werden fietsers verwezen naar de Papaverweg. Dat was vooral voor





*Nassauplein*



*Hemweg*

fietsers vanuit de Bongerd en Tuindorp Oostzaan een erg lange omweg. Nu ligt er een tweerichting fietspad langs de noordzijde van de brug en is de fietsverbinding voor hen veel beter dan voorheen.

### **West**

De Spaarndammertunnel is geopend en de leefomstandigheden in de Spaarndammerbuurt en Houthavens zijn verbeterd. Fietsers hoeven nu niet meer ellendig langs de drukke autoweg te rijden noch eindeloos te wachten om deze te kunnen oversteken. Maar met name bij de westelijke tunnelmond veroorzaakt het autoverkeer meer ellende (zie Nieuwe Knelpunten).

Grotere opstelvakken bij de verkeerslichten, een afslagvak en bredere oversteekplaatsen zullen de vele fietsers op het Nassauplein wat meer ruimte geven. De aanleg heeft vertraging opgelopen door een waterleidingbreuk. Ons voorstel om ook de wachttijd voor fietsers te verkorten, heeft het bij de (vorige) wethouder helaas niet gehaald. Auto's zouden namelijk iets langer moeten wachten. Hier ligt een inkoppertje voor het nieuwe college...

### **Westpoort**

Op de fietsroute over de Theemsweg naar Halfweg was het altijd lastig de drukke Australiëhavenweg over te steken. Maar sinds de aanleg van een rotonde voor het autoverkeer, is de fietsoversteek voorzien van een midden steunpunt. Dat maakt het oversteken makkelijker en veiliger. De fietsers hebben geen voorrang, want dat is de regel bij rotondes buiten de bebouwde kom.

Fietsers komen makkelijker bij de Hemfont, doordat de oversteek en het laatste stukje fietspad is verbreed en wat verplaatst. Dankzij een extra brede strook voor de afrijdende fietsers, wordt wie haastig komt aanrijden niet meer gehinderd op zijn laatste meters voor de pont.

### **Zuid**

De De Lairessestraat is prachtig geworden met vrijliggende fietspaden. Wel belemmeren geparkeerde auto's het zicht vanuit de zijstraten op het autoverkeer dat van links en rechts komt. Soms, zoals bij de Banstraat, is dat best link.



*Australiëhavenweg*



*De Lairessestraat*



Osdorpplein



Jan Tooropstraat

## Nieuwe knelpunten

### Centrum

Als gevolg van de maatregelen bij de munt en de beperkte capaciteit van de kruising Sarphatistraat/ Weesperstraat, is de Amstel-Oostzijde een sluiproute geworden. Die begint met links afslaand verkeer van de Sarphatistraat naar de Amstel en veroorzaakt daar fietsgevaarlijke situaties. Om het te ontmoedigen, zijn paaltjes geplaatst op de brug bij de nieuwe Keizersgracht. Ter verdere ontmoediging is ook nog eens een rechtsaf gebodsbord aan de uitgang van de Nieuwe Keizersgracht geplaatst, zodat auto's de Weesperstraat alleen kunnen nemen stad uit. Niettemin is er nog veel sluihverkeer, dat massaal het gebodsbord negeert. De gemeente hoopt dat de druk op de Sarphatistraat zal afnemen zodra de werkzaamheden aan de Mauritskade zijn voltooid.

### Nieuw-West

Tijdens de sloop en bouw van het winkelcentrum Osdorpplein is de fijne fietsverbinding via de Don Boscostraat en het Dijkwegpad binnendoor naar Osdorp Zuid en Nieuw Sloten volledig omgeploegd. Je moet nu omrijden via de drukke Meer en Vaart en eindeloos wachten op het onaangename kruispunt Meer en Vaart - Lelylaan. Dit ongemak valt nog enigszins te billijken zolang de werkzaamheden duren, maar de route zal domweg niet terugkomen. Er is voldoende ruimte, en er wordt in Osdorp al relatief weinig gefietst. Onbegrijpelijk!

In de Jan Tooropstraat ter hoogte van het August Allebéplein lag een fijn fietspad, totdat hier de straat werd omgetoverd tot een modieus 30 km-gebied.

Komend vanaf de Postjesweg rotonde eindigt het vrijliggende fietspad plotseling, en vooral in het donker is dat vervelend. Dit deel van de Jan Tooropstraat is überhaupt te druk om in te richten zonder vrijliggende fietspaden. Fietzers rijden zich klem tussen het autoverkeer en parkeerders.

Het oude tegelpad langs de Frans Bastiaansestraat is vervangen door een prachtig asfaltpad. Alleen zijn de aansluitingen voornamelijk onlogisch aangelegd. Vanaf de Krijn Breurstraat moeten fietsers een flinke rand op. Aan de zuidzijde (iets ten noorden van het viaduct) ligt de aansluiting met het bestaande fietspad in een krappe slinger, waar (snor)fietzers gemakkelijk op elkaars weghelft komen.

De kruising Schipluidenlaan - Wittgensteinlaan is vervangen door een rotonde. Weinig mis mee, ware het niet dat het bijbehorende korte fietspad op de Wittgensteinlaan, dat vroeger overigens gewoon doorliep, eindigt zonder rugdekking.

Bij station Lelylaan zijn de fietsenstallingen vanaf de fietspaden onhandig te bereiken. Veel mensen fietsen



Frans Bastiaansestraat



Witgensteinlaan



Bij Rijksmuseum

dwars over het busstation of over de trottoirs langs de P+R. En voor wie een OV-Fiets wil huren: die zijn al zeker vijf jaar vrijwel niet verkrijgbaar.

Op het Delflandplein is het onvolprezen Wijkpraktijk-team blijkens een poster bezig om het plein fietsvrij te krijgen. Het is te wensen dat ze ook voor nieuwe fietsenrekken ijveren. Op het Osdorpplein geldt een soortgelijk verhaal: hier zijn meer rekken nodig, van goede kwaliteit.

### West

De aanzuigende werking van de Spaarndammertunnel op het autoverkeer heeft ertoe geleid dat fietsers (en voetgangers) het westelijk deel van de Spaarndammerdijk niet meer kunnen oversteken. Vanzelfsprekend willen zij dat wel, bijvoorbeeld bij het Zonnehoekpad. Ter ontmoediging heeft de gemeente daar nu rood-witte hekken en gele waarschuwborden geplaatst. Fietsers (en voetgangers) worden geacht zich te begeven naar een oversteek over de Nieuwe Hemweg in Westpoort. Daar mag het minder gevaarlijk wezen maar auto's rijden er wel krankzinnig hard. Goede drempels kunnen verbetering brengen. Hoe dan ook zullen er

fietsvriendelijker oplossingen bedacht moeten worden dan hekken en borden.

### Zuid

Waarom toch die ruimtevretende heuvels midden op de fietspaden? Nu is er weer één verzezen tegenover de uitgang van het Vondelpark bij de Amstelveenseweg. Vermoedelijk is hij bedoeld om auto's te weren maar fietsers zijn er weer mooi klaar mee.

Fietsers die groen licht hebben om bij het Rijksmuseum de autorijbanen van de Stadhouderskade over te steken, moeten voorrang verlenen aan kruisende fietsers. Want de Stadhouderskade is een voorrangsweg en dat geldt ook het fietspad. Bij de gemeente en de politie kan men het maar niet eens worden over de vraag of de voorrang op het fietspad niet omgekeerd kan worden ten gunste van de overstekenden. De Fietsersbond bepleit een uitbuiging van het fietspad Stadhouderskade, zodat het verder dan vijf meter van de rijbanen komt te liggen. Dat zou voldoende moeten zijn om de voorrang om te kunnen draaien.

Jan Pieter Nepveu



Nieuwe Hemweg



Bij Amstelveenseweg



## Stadsjungle

Laatst hoorde ik dat een fietser een voetganger had doodgereden. Mijn mond viel open van verbazing want het was geen supersnelle bezorgkoerier, maar een vrouw die append op haar fiets zat. De oudere dame met rollator zag ze over het hoofd. Ik moet er niet aan denken dat ik zo iets zou kunnen doen. Multitasken is niet mijn sterkste kant en blijkbaar geldt dat voor meer mensen. Al willen ze dit misschien niet toegeven.

In dit geval ben ik het braafste meisje van de klas. De mobiel blijft tijdens het fietsen in de tas. Ritsje dicht, en diezelfde tas wordt vervoerd in mijn fietstas waarvan de klep vastgegespt zit. Door het drukke verkeersgedruis hoor ik hem dan niet eens als hij piept.

Soms lig ik weleens bijna onder een auto, omdat de bestuurder met zo'n ding bezig is terwijl hij doodleuk over de grachten rijdt. Mijn ogen moeten dus zowel in mijn voor- als achterhoofd zitten om de stadsjungle te overleven.

Een poosje geleden zag ik de film *De Wilde Stad* over dieren in Amsterdam die zich prima redden met al het voedsel dat hier te vinden is. Ook de stadsduif was alom vertegenwoordigd. Zoals iedere fietser in de stad kom ik hem regelmatig tegen. En wel pal voor mijn voorwiel. Duiven hebben de neiging zolang mogelijk te blijven

zitten, totdat het wiel bijna hun vleugels schampt.

“Het zijn snelle beesten,” zei de voiceover van de film.

Snelle beesten? Dan zouden ze toch al eerder wegvluggen als ze een fietser zien aankomen? Of zijn ze er heimelijk van overtuigd dat die fietser toch wel voor hen remt?

Het gebeurt me regelmatig dat ze mij hiermee de stuipen op het lijf jagen, en dat het me tegelijkertijd mateloos irriteert. Als je nou niet snel opzij gaat, rij ik je overhoop, denk ik dan, om vervolgens toch op mijn rem te gaan staan met de schrik in de benen.

Op de terugweg van de film liep er doorgemoedereerd een man voor mijn fiets. Ik reed gelukkig rustig en dacht dat-ie wel opzij zou gaan, maar hij bleef voor mijn wielen lopen. Net een duif, schoot er door me heen. Ik had hem bijna gevraagd waarom hij niet opzij ging, want hij zat voor de verandering niet op zijn smartphone te turen. Had hij in de gaten dat ik hem al lang gezien had? Ging hij er vanuit dat ik hem toch niet voor zijn donder zou rijden? Waarom zou hij dan haast maken?

Zowel de man, onze stadsduiven en smartphone tuurders lijken eenzelfde overtuiging bij zich te dragen: anderen zullen wel goed opletten en voor mij remmen.

Eigenlijk hebben we er door die smartphonegebruikers in het verkeer een hoop duiven bij gekregen. Met het enige verschil dat een echte duif geen mensen aanrijdt.

*Floor Fagel*

## Fahren fahren fahren...mit der Schokolade

**In het Paasweekend trok de Schokofahrt, een bonte stoet van honderd vrachtfietzers, met een zoete last van Amsterdam naar Duitsland.**

Uit de Dominicaanse Republiek worden per zeilend vrachtschip cacaobonen aangevoerd, die door de Chocolate Makers in Amsterdam-Noord op milieuvriendelijke wijze tot chocola worden verwerkt. Daarna volgt het meest sociale deel van de reis: een bonte karavaan vrachtfietzen trekt richting Duitsland, waar de chocolade wordt gedistribueerd.

In het Paasweekend vond de derde Schokofahrt plaats, met zo'n honderd deelnemers – driemaal zoveel als de tweede editie – uit alle hoeken van Duitsland. Ze verzamelden zich op Goede Vrijdag in Amersfoort, om gezamenlijk op te trekken naar Amsterdam-Noord. Daar voegde de enige Nederlandse deelnemer, Peter Blesgraaf uit Den Haag, zich bij hen. “Ik was zelf ook verbaasd dat ik de enige Hollander was.”

### In de regen op de Nieuwmarkt

Al bemoeit de ADFC, de Duitse fietsersbond, zich ook met het evenement, toch is het online Schokofahrt-netwerk de feitelijke organisator volgens Peter. Hij heeft er enorm van genoten. “Op zaterdagochtend om half negen stonden we met zijn allen in de stromende regen op de Nieuwmarkt, met in totaal ongeveer duizend kilo chocola. Er gaat een geweldige inspiratie uit van zo'n groot gezelschap gelijkgezinden, allemaal fietsliefhebbers met hart voor duurzaamheid. De groep was qua leeftijd heel gemêleerd; ongeveer eenderde

bestond uit vrouwen.”

In Zeeburg splitste de groep zich in tweeën, met bestemming noord- en zuid-Duitsland. Peter: “Ondanks de tegenwind en regen was de sfeer heel goed. We werden in Nijmegen enthousiast onthaald. Daar waren slaappleatsen voor ons geregeld. Maar door de adrenalineroes hebben we nauwelijks geslapen.” In Amsterdam heeft Peter bij vrienden gelogeerd. Veel anderen hebben de nacht daar echter in barre omstandigheden doorgebracht. Stadsdeel Noord, dat om hulp was gevraagd, liet weten niets voor de Schokofahrt te kunnen doen. “Dat moet beter kunnen. Misschien hebben lezers van dit artikel een idee voor een onderkomen waar we de volgende keer allemaal terecht kunnen?”

### Trapondersteuning

Peter hoopt dat meer Nederlanders zich zullen opgeven (peter@juiceonwheels.eu) voor de volgende Schokofahrt, die misschien al in oktober is. “Je hoeft echt geen atleet te zijn om mee te doen. Veel vrachtfietzen hebben trapondersteuning. Dat is ook wel nodig, want sommigen transportereren dertig kilo chocola. Ik wil ook anderen inspireren om zich in te zetten voor emissievrij transport. Dit evenement laat zien dat het kan.”

*Terri Kester*

# P.C. Hoofstraat

De PC Hoofstraat is mijn favoriete straat om te fietsen in Amsterdam. Nou ja, favoriet? Ik heb een heleboel favorieten. Dus laten we zeggen dat de PC Hoofstraat in mijn top 5000 staat van straten in de stad waar ik graag fiets. Toen ik nog fietsrondleidingen gaf aan groepen buitenlandse fietsfanaten, nam ik ze meestal ook mee door de PC. Daar hield ik dan halt voor een rijtje oude barrels die voor de chicste winkels van de stad geparkeerd stonden en vertelde dat het de fietsen van de klanten van Chanel, Tiffany & Co, Rolex, Dior, enzovoorts zijn. De bezoekende stadsontwikkelaars, politici en, fietsersbonders lachten en namen foto's van de aftandse roestbakken. Er waren er zelfs die me geloofden (kennelijk blind voor de geparkeerde SUVs). Ook vertelde ik ze dat mensen zoals Louis Vuitton, Calvin Klein en Tommy Hilfiger wel erg pro-fiets moesten zijn omdat zij – anders dan veel Amsterdamse winkeliers – op hun winkelruit geen stickers hadden tegen het plaatsen van fietsers daar. Je hoorde meneer Vuitton als het ware trots verkondigen: “Vive la bicyclette!”

Van de ongeveer 90 winkels in de PC lijkt Mr. Armani de enige met een anti-fiets sentiment. Op de gevel van zijn zaak hangen niet één, maar twee bordjes “Verboden fietsen te plaatsen”. Het zijn de enige fietsparkeerverbodsbordjes of -stickers in de hele straat. Vergelijk dat eens met de Haarlemmerdijk waar achter de etalageruiten van de ongeveer 135 winkels 79 van zulke stickers of bordjes zitten. (Al moet ik wel toegeven, dat dit een daling is ten opzichte van de 95 die in 2014 de winkels sierden.)

Toen de PC drie jaar geleden werd heringericht, was ik bang dat de oude barrels uit de straat zouden verdwijnen. Ook was ik bezorgd dat de nieuwe bestrating het einde zou beteke-

nen van de Gucci-fiets. De Gucci-fiets is immers mijn favoriete fiets in Amsterdam. Nou ja, favoriet? Laten we het erop houden dat hij voorkomt in mijn top 800.000 van fietsen in de stad die ik erg bewonder. Jarenlang heeft deze fiets met een slot vastgezet aan de regenpijp van het Gucci-winkelpand.

Toen de herbestrating helemaal klaar was, bleek mijn angst ongegrond. Niet de fietsen waren verwijderd, maar het auto-parkeren aan de zuidzijde van de straat was opgeheven, waardoor meer ruimte vrijkwam voor fietsen – zowel op de rijbaan als op de stoep. Minder plek voor SUVs en meer voor fietsen. En de Gucci-fiets zat nog steeds met een slot vast aan z'n regenpijp.

Vaak, wanneer ik stop om een bezoekje te brengen aan de Gucci-fiets, trekt mijn aandacht ervoor de aandacht van anderen. Eén keer kwam de veiligheidsman van Gucci naar buiten en bekeek argwanend hoe ik een foto maakte van de tegen de winkelpui vastgemaakte fiets. Een andere keer hield de veiligheidsman van de naastgelegen winkel – Bottega Veneta – me wantrouwend in de gaten. (Voor het geval je niet weet wat Bottega Veneta is, daar kun je handtassen kopen -met minder ruimte dan een tas van de Dirk van 50 cent- voor de prijs van 300 zeer degelijke fietstassen. Dat is voor sommigen een kwestie van prioriteiten, denk ik.)

Met al die veiligheidsmaatregelen daar – bewakers, bewakingscamera's en alarmsystemen tegen diefstal – moet de Gucci-fiets wel de zwaarst beveiligde fiets in de straten van Amsterdam zijn. Ik stel me zo voor dat als één van Amsterdams top-zwijntjesjagers hem zou proberen te stelen, er onmiddellijk een politie-helikopter boven de PC zou verschijnen om te helpen de arme ziel te vangen die nou net z'n oog op de verkeerde fiets moest laten vallen.



zis zing  
has no  
brakes!

pedal  
backwards

zenk  
you!