

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond



Bij de omslagfoto

In de vorige OEK kreeg op deze plaats een stukje omleiding – te zien op de omslagfoto – een pluim. Daarmee werd impliciet een oude rubriek in ere hersteld: de ‘fietsduim’ voor “een positief initiatief waar de Amsterdamse fietser van profiteert”. Maar helaas: de schijn bedroog. Zoals een lezer ons duidelijk maakte, was de pluim wel op z’n plaats, maar werd hij op de verkeerde hoed gestoken. Wat we zagen was een fietser die langs een bouwwerk fietst op een afgezet stuk rijbaan. Daar was niets bedrieglijks aan: een keurige omleiding. Alleen was hij bedoeld voor voetgangers en niet voor fietsers. De fietser op de foto hoorde om te rijden, maar deed dat niet en verdiende dus eigenlijk een omgekeerde duim.

Toch was daar een pluim op z’n plaats. Niet zozeer voor de keurige omleiding (dat hoort gewoon zo), als wel voor iets onzichtbaars. Een bewoner daar had gemerkt dat nogal wat fietsers gebruik maakten van dat ‘noodtrottoir’ en had daar eigenhandig met witte verf een stippellijn op geschilderd met rechts voetgangers- en links fietssymbolen. Vooral om de voetgangers te waarschuwen voor fietsers die het niet laten kunnen. Daarmee verdient die bewoner een pluim. Kortom: schijn bedriegt.

En dat doet de schone schijn op de voorkant van deze OEK ook. De lezer hoeft alleen maar verder te lezen om daar achter te komen. Een nieuwe rubriek?

hoofdredacteur a.i.

Aankondiging AALV

De eerstkomende Algemene ledenvergadering van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond (AALV) zal plaatsvinden op dinsdag 31 augustus om 20 uur.

Wie de vergadering wil bijwonen en/of de stukken wil ontvangen kan dit melden via amsterdam@fietsersbond.nl

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: 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 4000 en wordt gratis bezorgd bij alle Amsterdamse leden, geïnteresseerde aktiegroepen en instellingen.

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

De volgende OEK verschijnt in november 2021. Bijdragen zijn welkom tot 1 september op: oekredactie@fietsersbond.amsterdam

Fietsersbond afdeling Amsterdam

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

E-mail: amsterdam@fietsersbond.nl

Internet: fietsersbond.amsterdam

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

Twitter: [@adamfietst](https://twitter.com/adamfietst)

Het kantoor is doorgaans geopend op maandagen van 13 tot 16u en op woensdagen van 10 tot 13u.

Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, bel dan even.

Onderafdelingen

Amstelveen: amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen: diemen@fietsersbond.nl

Foto voorpagina: Archief fietsersbond

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Opmaak: Johan Kerstens

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. Ga naar: fietsersbond.nl

Behoud het fietsnetwerk!

Eind mei lagen er opeens drempels in de Negen Straatjes, een maatregel van stadsdeel Centrum. Het stadsdeel constateert dat er steeds meer spanning ontstaat tussen fietsers en voetgangers, vraagt zich af of deze stromen nog wel samengaan, en maakt meteen het afschalen van overbelaste fietsroutes tot beleid.

Een deel van de Negen Straatjes behoort tot het hoofdnet fiets, samen met het plusnet een bescheiden routenetwerk waar fietsers gefaciliteerd behoren te worden. De drempels evenwel waren van het soort dat op campings gebruikt wordt tegen autoverkeer: buitengewoon hinderlijk voor fietsers en veroorzakers van valpartijen. Binnen een week heeft de gemeente ingegrepen en de drempels verwijderd.

Tot op zekere hoogte is het te begrijpen dat het stadsdeel fietsers om het centrum wil leiden in plaats van er doorheen. Maar maak dan een écht goede fietsring en verzorg een paar duidelijke routes door het centrum. Wat er nu gebeurt ontbeert visie: hier een stukje goede fietsroute, daar wat fietsers naar de rijbaan, en af en toe een hinderlijk obstakel.

Langzamerhand is iedereen ontevreden: voetgangers en slenteraars klagen over te snel en massaal fietsverkeer, fietsers zien de populairste vervoersvorm in de verdrukking geraken.

Nu de toeristen terugkeren, zal de strijd om de ruimte in de binnenstad opnieuw in volle hevigheid losbarsten. De Fietsersbond zet in op het behoud van het plus- en hoofdnet.

Jan Pieter Nepveu



Reageren?

Mail naar: amsterdam@fietsersbond.nl o.v.v. Fietsroutes Centrum

Fietsers gediscrimineerd in binnenstad

Als het aan de UvA ligt, heeft het Binnen Gasthuisterrein toekomst als voetgangersgebied waar fietsen wordt ontmoedigd. Maar de Fietsersbond wil ruimte voor fietsers. De botsende zienswijzen trokken aandacht tot over de landsgrenzen. 'Trouble in cyclists' paradise', kopte de Guardian.

"Hahaha, this is 'trouble' a lot of cities would like to have," reageerde gemeenteraadslid Raadslid Zeeger Ernsting op Twitter. Natuurlijk, de problemen van fietsers in Amsterdam zijn bescheiden als je ze vergelijkt met die in buitenlandse steden, waar de auto nog heer en meester is. Toch zou het Amsterdam, dat zich im-

mers zo graag profileert als fietsstad, sieren om fietsers in het centrum niet slechts te gedogen maar overal welgemeend welkom te heten.

Lang werd er gefietst via toegangswegen als de Leidsestraat, de Reguliersbreestraat en de Mozes en Aaronstraat. Die brede routes zijn in de tweede helft van de vorige eeuw voor fietsers gesloten. Fietsers moesten hun weg vinden via andere, vaak smallere straten. Die straten vulden zich met hordes toeristen waardoor de mogelijkheden voor het fietsen werden beperkt.

Lees verder op p.4



Legenda

Overbelast

1. Haarlemmerstraat
2. Korte Prinsengracht
3. St Antoniebreestraat
4. Damstraat - Oude Doelenstraat - Oude Hoogstraat - Nieuwe Hoogstraat
5. Spui, Rokin, Lange Brugsteeg, Grimburgwal, Binnengasthuisstraat, Vendelstraat
6. Rembrandtplein, Bakkerstraat
7. Thorbeckeplein, Rembrandtplein, Halve Maansteeg, Kloveniersburgwal, Nieuwmarkt, Gelderse Kade
8. Amstel (tussen Munt en Blauwbrug)
9. Herengracht
10. Wijde Heisteeg - Heisteeg
11. Elandsgracht - Berenstraat - Wolvenstraat - Oude Spiegelstraat - Raamsteeg - Rosmarijnsteeg
12. Leliegracht - Oude Leliestraat - Torensteeg - Molsteeg
13. Spuistraat

Hoofd- en Plusnet Fiets in de Binnenstad

Zodra ondernemers en universiteiten er bij de gemeente op aandringen het fietsverkeer in hun straat te ontmoedigen, kan het opeens snel gaan. Er verschijnt een bordje voetgangersgebied, zoals recent op de Zeedijk; soms komt er een stoeprandje bij, zoals in de Bakkerstraat; en met wat pech volgt als sluitstuk een hek, zoals in de Reguliersdwarsstraat. Gaandeweg verandert de binnenstad in een voetgangersgebied waar fietsen enkel nog wordt gedoogd.

Voor fietsers resteert de periferie van het centrum. Daar zijn de fietspaden overbelast, de fietsers gejaagd. De routes rond het centrum liggen veelal in een autorijke omgeving en zijn daarom voorzien van veel verkeerslichten.

Het centrum heeft slechts enkele routes die zijn aangegeven als hoofd- en plusnet fiets (zie kaart hierboven)

en aan de bijbehorende kwaliteitseisen moeten voldoen. Laten we daar zuinig op zijn.

Eén van die routes ligt op het Binnen Gasthuisterrein. Het is niet logisch om die fietsroute op te heffen zonder goede alternatieven te creëren. De Nieuwe Doelenstraat wordt door de UvA als alternatief aangeprezen maar zal de extra drukte niet aankunnen.

Waarom wordt er zo moeilijk gedaan? Fietsers gebruiken weinig ruimte. Geef ze die ruimte royaal en houd daarbij een duidelijke wegingdeling aan. Uiteindelijk zijn ook de voetgangers daarbij gebaat. (JPN)

Meer over problemen in de binnestad: p.21



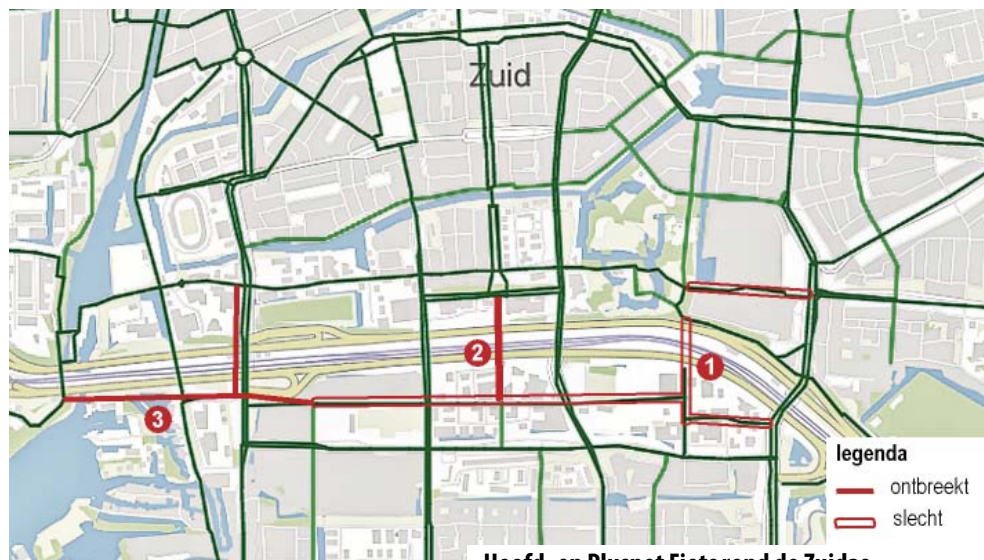
Tien jaar fietslobby voor de Zuidas

De Zuidas is de strook van 500 meter ter weerszijden van de ringweg A-10 Zuid, tussen Schinkel en Amstel. De Zuidas is booming. Na een aarzelende start met vooral kantoorgebouwen, worden de resterende open plekken snel volgebouwd met appartementen. Het fietsverkeer neemt snel toe, niet alleen vanwege Station Amsterdam Zuid maar ook door de steeds groeiende werkgelegenheid.

Hoe kan de fiets een zo groot mogelijke rol spelen in dit dichtbebouwd gebied? Dit heeft de Fietsersbond in 2015 uiteengezet in de Fietsvisie op de Zuidas. Dat stuk kwam tot stand na discussies met bedrijven en instellingen. Kern van de aanbevelingen was om het fietsnetwerk fijnmaziger te maken, liefst met autoluwe, ontvlochten routes, en met tweerichtingsfietspaden aan beide zijden van drukke autowegen. Hoe is de stand van zaken in 2021? Hieronder beperken we ons tot de ontwikkelingen in het fietsnetwerk. De stallingen, waaronder drie mooie fietsenstallingen rond Station Zuid, blijven buiten beschouwing. Bij plannen voor de toekomst komt regelmatig het Zuidasdok ter sprake, de ondertunneling van de ringweg A-10 tussen de Amstelveenseweg en de Europaboulevard. De blijvende onzekerheid over dat plan frustreert ook diverse fietsprojecten.

Autoluwe fietsroutes

Is het fietsnetwerk fijnmaziger geworden, met meer ontvlochten routes? Precies in het midden ontbreekt de cruciale NoordZuid-verbinding: de Minerva-as tussen Minervalaan en Mahlerplein onder Station Zuid door (2 op de kaart). In intensieve samenwerking met de bewoners hebben wij tevergeefs gestreden voor de aanleg van deze verbinding. Terwijl in 2020 wel een nieuwe voetgangerstunnel, de Brittenpassage, onder de A-10 door is geschoven. Een gemiste kans. Meer oostelijker is bij de bouw van het Zuidasdok een fietstunnel tussen het Beatrixpark en de Vivaldistraat voorzien (1 op de kaart). Met doortrekken richting Heenvlietlaan zal een aantrekkelijke, autoluwe fietsroute ontstaan tussen Zuid en Buitenveldert. Maar realisatie duurt nog vele jaren. Voor de volledigheid noemen we aan de westkant de route Piet Kranenburgpad - Jachthavenweg, beter bekend als de Sportas. Zoals in eerdere OEKs besproken, wordt deze route wel verbeterd, maar is de keuze voor de route door het Amsterdamse Bos voor ons een bittere teleurstelling.



Hoofd- en Plusnet Fiets rond de Zuidas

Het aantal Oost-West-routes was beperkt: de Groene Zoomroute en de De Boelelaan. De Groene Zoomroute spring eruit, als centrale, autoluwe fietsroute vanaf de Schinkelsluis aan de westkant via onder meer Strawinskylaan en Beatrixpark naar de Amstel, met een afsplitsing door de RAI richting Rooseveltlaan. In het verleden bestond er grote onenigheid over deze route met het Projectbureau Zuidas. Zij wilden de Strawinskylaan verlagen naar straatniveau, waarmee de tunneltjes zouden verdwijnen. Dat idee is nu verlaten, maar in die tijd is wel het gebouw van Stibbe bovenop de route gezet waardoor het tunneltje onder de Beethovenstraat slechter toegankelijk is geworden. De tak door het RAI-terrein wordt door de RAI verwaarloosd, te vaak afgesloten en verbeteringen worden gedwarsboomd. De Gemeente houdt zich op dit punt stil. Het is een continue zorg om, samen met bewoners, deze route te behouden en te verbeteren. Een aanvullende route door het Beatrixpark, die beter op het tunneltje aansluit, is op aandringen van bewoners en Fietsersbond aangelegd. Helaas zal deze route in de loop van 2021 voor minstens twee jaar dichtgaan voor de bouw van een aantal woonblokken in het park. Waar deze route terugkomt na die tijd is nog onzeker, en hangt ook af van het Zuidasdok. Aan de westkant staan de fietspaden langs het westelijke deel van het IJsbaanpad nu ter discussie.



Naast de Groene Zoom en De Boelelaan is een derde route dwars door de Zuidas noodzakelijk. Dat wordt de Mahlerlaan, net ten zuiden van de A10, ook al staat dat nog nergens officieel in de plannen. Op het centrale deel van de Mahlerlaan zal aan de noordkant een tweerichtingsfietspad worden aangelegd. Dit is toegezegd als een soort genoegdoening voor het ontbreken van de Minerva-as. Maar de uitvoering laat eindeloos op zich wachten, zodat de Mahlerpleinstalling nog altijd slecht bereikbaar is. Binnenkort wordt een fietsoversteek over de Parnassusweg bij de Mahlerlaan gemaakt, zodat de Mahlerroute iets meer gestalte krijgt. Oostelijk van de Beethovenstraat loopt de Mahlerlaan over in de Ravellaan met eenzelfde tweerichtingsfietspad aan de noordkant. Helaas komt dat fietspad er niet eerder dan 2022. Hoe de verbinding met de Europaboulevard eruit gaat zien is nog niet duidelijk.

Aan de westkant stuit de Mahlerroute op de Amstelveenseweg. Daar is geen oversteek, maar er wordt al jaren gesproken over een fietsbrug over de Amstelveenseweg in het verlengde van de Mahlerlaan (3 op de kaart). Een logisch plan. Fietsers kunnen dan met de A-10 mee over de Schinkel richting Oeverlanden en Schiphol. De plannen voor een fietsbrug over de Schinkel, zuidelijk van de A-10, zijn al jaren oud. Maar het wachten is – het wordt eentonig – op het Zuidasdok.

Langs drukke autowegen
Hoe staat het met de wens van tweerichting-fietspaden langs drukke autowegen? De zware Noord-Zuid-autoroutes, met aansluiting op de A-10, zijn de Europaboulevard en de Amstelveenseweg. Beiden hadden tot voor kort overal tweerichtingsfietspaden. Maar bij de Amstelveenseweg hebben de fiet-

sers onlangs een veer moeten laten: onder de A10 wordt het fietspad aan de westkant één richting. Voetgangers hadden bij het metrostation meer ruimte nodig. Bij de twee iets minder zware autoroutes, de Parnassusweg-Buitenveldertselaan en de Beethovenstraat-Van Leyenberglaan, zijn op cruciale stukken tweerichtingsfietspaden. Bij de Buitenveldertselaan is aan de westkant het tweerichtingsfietspad in de loop der tijd vanuit de stad stukje bij beetje bevochten. Het loopt nu tot aan de A.J. Ernstraat en binnenkort tot Cannenburg. Onlangs is het gelukt om voor de oostkant van de Beethovenstraat ten zuiden van de A-10 fietsen in twee richtingen te krijgen bij het imposante gebouw The Valley. Maar ondertussen is behoud van het noodzakelijke tweerichtingsfietspad aan de westkant tussen de Mahlerlaan en de De Boelelaan nog allerminst zeker.

De drukste Oost-West autoroute, de De Boelelaan, is er een met lange wachttijden bij de verkeerslichten. Op zich zijn de fietspaden goed; een klein deel zal binnenkort een fietsstraat worden. Met grote moeite zijn wij er in het verleden in geslaagd om bij de VU het zeer noodzakelijke tweerichtingsfietspad aan de zuidkant te krijgen.

Conclusie

Een goed fietsnetwerk op de Zuidas is niet vanzelfsprekend. Het eist constante alertheid. Successen op het ene stuk worden afgewisseld met frustraties over verslechteringen elders. Door de voortdurende bouwwerkzaamheden en door de ingewikkelde verkeerslichten is het lang niet zeker dat de tweerichtingsfietspaden allemaal blijven bestaan. Ondertussen ontbreken nog steeds belangrijke schakels voor een goed fietsnetwerk. Het blijft en taai gevecht om in de Zuidas een goed fietsnetwerk te realiseren, en vooral om dat netwerk op peil te houden. Ondertussen is gelukkig wel het contact met de ambtenaren van de Zuidas verbeterd. Door regelmatig overleg is er meer begrip ontstaan voor de standpunten van de Fietsersbond.

Frans van der Woerd, Florrie de Pater, Dick de Jongh





Havenstraat Nieuw knelpunt of nieuwe kans?

Sinds kort is in de voormalige gevangenis aan de Havenstraat de British School gevestigd. Dat lijkt op zich heel mooi. Een historisch gebouw hergebruikt en een school die op een kruispunt van belangrijke fietsroutes uitstekend per fiets bereikbaar is. Maar het gaat niet om een gewone school. De British School is groot – streeft naar 1100 leerlingen – en er komen leerlingen vanuit een groot gebied. Naar schatting komen er dagelijks maar liefst 400 auto's scholieren brengen en halen. Om dat min of meer veilig te laten verlopen is er in de Havenstraat vóór de school ruimte gemaakt voor een Kiss & Ride strook (K&R). Fietsers kunnen daar niet meer komen en moeten nu via een tweerichting-fietspad aan de overkant van de straat rijden.

Dat lijkt misschien een redelijke oplossing, maar de komst van de school veroorzaakt in de onmiddellijke omgeving fikse hoofdbreken en problemen:

1. de K&R-auto's moeten bij het wegrijden keren en daarbij tweemaal dat nieuwe tweerichting-fietspad kruisen, precies op het tijdstip dat daar een bijna onafgebroken stroom fietsers rijdt, zelf op weg naar school of werk verderop in Zuid.
2. Leerlingen van de British School die langs de Museumtramlijn (en Piet Kranenbergpad) op de fiets naar school komen, kunnen de plek waar ze moeten zijn maar moeizaam veilig bereiken.
3. De 'fietsenstalling' van de school (voor kinderen die op de fiets komen, is het makkelijkst bereikbaar vanaf het fietspad langs het Haarlemmermeercircuit, precies waar die het krapst is. Daar afstappen is lastig en gevaarlijk voor de fietsertjes zelf, maar zorgt ook voor hinder of erger voor het, op dat moment extra drukke, achterop komende fietsverkeer langs de Amstelveenseweg. De wanorde die daar het gevolg van is, wordt nog verergerd doordat sommige K&R-ouders hun kinderen daar op het circuit al uit de auto laten, zodat ze de lus langs de echte K&R-strook kunnen overslaan. Die kinderen moeten dan maar zelf zien hoe ze zich door de daar

ontstane fietschaos heen in veiligheid brengen.

Tot op heden zijn er in de schoolspits rond de school verkeersregelaars nodig. Niet alleen om verkeerskluwen bij de 'fietsenstalling' en de K&R-strook te ontwarren, maar ook om te voorkomen dat K&R-auto's bij het afslaan naar de Havenstraat bruto proberen de dichte stroom fietsers langs de Amstelveenseweg – die voorrang heeft – tot stoppen te dwingen.

De enige echte oplossing lijkt om van de Havenstraat een schoolstraat te maken die afgesloten wordt voor autoverkeer als de school aan- en uitgaat (zie ook p.8). Om de dan grotere aantallen fietsende scholieren te kunnen verwerken, zal ook het Haarlemmermeercircuit weer als rotonde hersteld moeten worden. Dat laatste is gelukkig niet moeilijk en wordt ook nog eens door het rijk gesubsidieerd. Dan komt er ook een eind aan de problemen die fietsers daar – ook zonder die nieuwe school – al hebben. En ouders die hun kinderen met de auto willen brengen, zullen op ruime afstand van de school moeten parkeren. Onder het Olympisch Stadion is daar bijvoorbeeld plek voor. (JK)





vóór na

Over schoolstraten gesproken

Veilig lopen en fietsen naar school wordt nogal eens bemoeilijkt door autoverkeer. Auto's, vuilniswagens en bestelbusjes die 'gewoon' door de straten in de omgeving van de school rijden en ook nog auto's waarmee kinderen naar school gebracht worden. Zo wordt het gemak van de één betaald met hinder en gevaar voor de ander.

Daartegen werden al op verschillende plekken in de stad waar men vond dat het te gortig werd, schoolzones geïntroduceerd: stukken straat waar men het gevaar te lijf gaat met markeringen (SCHOOL) op het wegdek en zebra's.

Met twijfelachtig succes en daarom wordt nu ook hier en daar geëxperimenteerd met zgn. school-straten: afgesloten voor het autoverkeer tijdens het aan- en

uitgaan van de school. Zo ook in de Chasséstraat in de Baarsjes, op het stuk straat bij de voormalige Chassékerk waar twee scholen hun in- en uitgang hebben. Sinds de meivakantie zijn auto's daar tijdens de schoolspits niet meer welkom. Een wereld van verschil! Hulde aan de ouders die nu nog het hek bewaken dat de afsluiting regelt. De proef gaat na de zomer door met uitneembare paaltjes in het wegdek. Dan kunnen die ouders weer andere dingen gaan doen.

Gemiste kans

De Piet Heintunnel gaat – wegens groot onderhoud – zo'n 15 maanden dicht, van 25 juni 2021 tot oktober 2022. In de tunnel ligt een vierbaans autoweg, dus de autofiles tussen het centrum en de A-10 Oost zullen lang zijn. Voor fietsers wordt de drukte op de Amsterdamse brug, de enige route over het Amsterdam-Rijnkanaal op dit moment, nog groter

Op websites van de gemeente wordt informatie gegeven over alternatieven. Natuurlijk tram 26, die blijft rijden door de tunnel. Maar ook voor fietsen, e-bikes en elektrische scooters (!). Via de app Togethr Cycles kan je punten verdienen. Op zich logische en goede initiatieven. Juist bij langdurige wegafsluitingen staan automobilisten immers open voor alternatieven. Maar er mist iets... een echt aantrekkelijk alternatief voor die aarzende automobilisten.

Intussen gaat de gemeente na veel discussie werk maken van een pontverbinding over het Amsterdam-

Rijnkanaal, tussen Sporenburg en Zeeburg. Als Fietsersbond willen wij op die plek liever een fietsbrug, maar als tijdelijke oplossing is de pont natuurlijk prima. Er wordt nu aan de plannen getekend. Maar... de pont gaat op zijn vroegst rond de zomer van 2022 pas varen. Net wanneer de Piet Heintunnel weer open gaat en de automobilisten die daar nu gebruik van maken hun oude routine weer kunnen oppakken.

En zo gaat een kans voor hen om hun reisgedrag te veranderen verloren.



De opening van de nieuwe stalling bij het Leidseplein betekent de sluiting van de Paradiso stalling. En daarmee het verdwijnen van bijzondere voorzieningen. Sommige om de nogal steile trap beter

behapbaar te maken: borstels langs de fietsgoot remden af bij het omlaag gaan en een rolband in de goot omhoog hielp de fiets omhoog. Die moest dan wel handremmen hebben omdat de rolband anders

alleen de wielen aan het rollen bracht en de fiets op zijn plek bleef. Zou zo'n voorziening nou ook niet iets zijn voor nieuwe stallingen waarvan de trappen voor sommige fietsers ook te steil blijken?

Afscheid van twee markante fietsenstallingen

Her en der in de stad wordt druk gewerkt aan nieuwe fietsenstallingen. Eind mei opende de stalling onder het Kleine Gartmanplantsoen met bijna 2000 plekken. Bij het centraal station is de bouw van de grote stalling aan de Prins Hendrikkade voor 7000 plekken in volle gang. De geplande opening is 2022. Aan IJ-zijde van het station is men net begonnen met de 'IJ-boulevard', een wandelgebied langs het water met daaronder een stalling voor 4000 fietsen.

Om plaats te maken voor nieuwe of omdat de nieuwe stalling hun functie over neemt verdwijnen er ook stallingen. Markante plekken die er nu niet meer zijn. Hier wat laatste beelden.

Via Youtube zijn beelden van de bouw van de grote stalling vóór CS te zien: bit.ly/3gf22uz (livestream) en bit.ly/3gjPkd0 (timelapse).

Eind april 2021 sloot de fiets(parkeer) pont aan het IJ om plaats te maken voor de bouw van de IJboulevard: een nieuwe stalling

met 4000 plekken onder het water. De pont dateert van het voorjaar van 2007 en had ongeveer 400 officiële plekken. In de praktijk zullen

er vaak meer gestaan hebben. Zo vlak bij de ingang van het station wil iedereen wel een plekje.



Amsterdam Bike City

Platform over fiets (bikecity.amsterdam.nl)

Amsterdam en de regio hebben een platform over fietsen in het leven geroepen: Amsterdam Bike City. Via het platform worden kennis en ervaring over fietsen gedeeld en versterkt. Dat gebeurt met bijeenkomsten over fiets-relevante thema's, fietsinnovatielabs, ontvangst van bezoekers en het opzetten van een netwerk van partijen die betrokken zijn bij fiets.

Kern van het platform is een website (bikecity.amsterdam.nl) waar informatie te vinden is over bezoeken, netwerk en evenementen, en een grote verzameling kennis en voorbeelden over fietsen in Amsterdam en de regio.

Het platform wordt uitgevoerd door bureau RHDHV in samenwerking met Fietsersbond Amsterdam en communicatiepartner Lukkien.

Vanuit de Fietsersbond werk ik mee aan het fietsplatform. Mijn belangrijkste taak is het ontvangen van delegaties en adviseren over inhoud.

Door de pandemie konden live bijeenkomsten en het ontvangen van delegaties niet doorgaan. In plaats daarvan zijn onder meer 'Do-it-Yourself-fietsroutes' ontwikkeld. Deze routes voeren je langs voor fietsers interessante plekken in de stad en de regio. Met de kennis in de website en de routes door de regio kan iedereen ontdekken wat Amsterdam tot fietsstad maakt en welke uitdagingen daar bij (zijn) komen kijken. (MdL)

De DO-it-Yourself-routes zijn op verschillende manieren te volgen: routebeschrijving, online kaart en gpx-bestand voor navigator. Deze zijn te vinden op: bit.ly/2UtM0Ey

Op het kantoor van de afdeling zijn prints van de routebeschrijving beschikbaar.

Over de Gaasp

Al een paar jaar zag meneer EK fietswegwijs-bordjes die een fietsverbinding over de Gaasp, tussen het Diemberbos en de Gaasperplas, beloofden. Een gepland fietspad over de Gaasp, langs de brug van de A9 waar jarenlang aan gebouwd is om hem breder te maken. De hellingbaan voor fietsers aan de kant van het Diemberbos kreeg vorm. Op de bordjes werd de bestemming 'Gaasperplas' bedekt met zwart afplaktape. Dat werd hier en daar weggehaald. En menig fietser zag dat als een uitnodiging om alvast een kijkje te nemen, maar stuitte na het bestijgen van de hellingbaan op hek met daarachter een



fietspad in – wel erg langzame – aanleg.

Zou hij het nog meemaken dat hij eroverheen kon?, dacht 88-jarige EK, toen hij op een zondagmiddag voor het hek stond. En toen kreeg hij gezelschap van twee andere fietsers die brutaalweg met enige moeite langs het hek manoeuvreerden en verder reden over het betonnen dek dat nog fietspad moest worden. En ze reden door. EK twijfelde. Zou hij ook langs dat hek gaan? Officieel mocht het niet. Maar hij zag er al zolang naar uit over die brug te kunnen fietsen. Een welkome aanvulling op de fietsrondjes die – met dat hij ouder werd – noodgedwongen steeds kleiner geworden waren.

EK waagde het erop. Ook hij ging langs het hek en volgde het fietsspoor van het tweetal voor hem. En zo fietste hij op een plek waar nog bijna niemand geweest was. Halverwege werd hij vereeuwigd. Helemaal oversteeken liet hij over aan de jongelui. Zelf fietste hij voldaan terug. Uitzierend naar de echte opening, die – volgens de gegevens van Rijkswaterstaat (zie link hieronder) – bij verschijnen van deze OEK al een feit moet zijn.

Zie voor meer: bit.ly/2TYQhQ8

Rechtzetting

Routeplanner (nog) beter dan we dachten

In de digitale nieuwsbrief van mei berichtten we over werkzaamheden in Landelijk Noord. Daarbij vermeldden we dat die werkzaamheden weliswaar staan aangegeven op de kaart van de routeplanner van de Fietsersbond (wat handig is), maar dat de planner daar in de adviezen geen rekening mee houdt (en dat is pech). Dubbel pech, want wat blijkt: de planner houdt daar wel degelijk rekening mee! Die blijkt dus nog handiger dan we dachten.

We werden op onze fout gewezen door Michiel Bardet, één van de vrijwilligers in Amsterdam die de routeplanner met actuele informatie voedt. Hij legt uit dat het juist één van de sterke punten van de planner is dat hij wél rekening houdt met wegopbrekingen en automatisch de optimale omleiding berekent. Dat is overigens een hele opgave in Amsterdam, aldus Michiel. Er zijn zó veel werkzaamheden – en bij sommige werkzaamheden verandert de situatie van week tot week of zelfs van dag tot dag – dat je niet altijd zo actueel kunt zijn als je zou willen. Voor langdurige wegopbrekingen, waar de situatie relatief statisch is, kunnen de vrijwilligers het wel bijbenen. Mede dankzij de digitale nieuwsbrief van de gemeente over de

belangrijkste wegwerkzaamheden.

Maar omdat werkzaamheden nogal eens langer duren dan de gemeente gepland heeft, is eigen waarneming toch het meest betrouwbaar. Al kunnen de vrijwilligers natuurlijk niet elke dag op alle plekken gaan kijken, en kun je dus niet blind varen op de planner.

Hoewel, als er wat meer vrijwilligers waren zoals Michiel, dan zou meer gebied gedekt kunnen worden en ook het ‘eigen waarnemen’ behapbaarder worden. Daarom – voor wie zich aangesproken voelt – een link naar de plek waar je je kunt oriënteren en aanmelden: routeplanner.fietsersbond.nl/pagina/word-vrijwilliger kortweg: bit.ly/3vbr56N)

En voor wie nog niet weet waar de routeplanner te vinden is: routeplanner.fietsersbond.nl of als app te downloaden op je smartphone.



Agenda Amsterdam Autoluw

Hoe staat het daarmee?

In 2020 zijn in stadsdeel West 258 autoparkeerplekken verdwenen en kwamen er 48 fietsparkeer-plekken bij. Stadsdeel Centrum verloor 515 autoplekken en won 13 fietsplekken. Daarnaast is stadsdeel Zuid 205 autoplekken armer en 97 fietsplekken rijker geworden, terwijl Oost 36 autoplekken kwijtraakte en 8 fietsplekken erbij kreeg, zo valt te lezen in de rapportage Agenda Amsterdam Autoluw.

Gezien de enorme behoefte aan fietsruimte is dat erg weinig. Eigenlijk is het sowieso anders dan je zou verwachten als je uitgaat van het feit dat 10 fietsen passen



op de plek van 1 auto. En wat blijkt: 70% van die opgeheven autoplekken verdwenen bij kapotte bruggen en kademuren.

Dat ligt anders in Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Daar verdwenen resp. 65, 189 en 36 plekken voor auto's; voor fietsers kwam er niet één bij. In die gewesten kan het niet liggen aan schade aan bruggen en kades; misschien hebben fietsen daar minder ruimte nodig?

In diezelfde rapportage ziet de gemeente de opbrengst van de 1271 verdwenen autoplekken van de zonnige kant: “deze zijn dus niet meer beschikbaar om te parkeren,” zeggen ze.

Maar ze zeggen niets over de tegenvallende ruimtelijke winst voor voetgangers en fietsers, de eigenlijke belofte van Autoluw. En de vraag is dan ook: waarom zijn de autoplekken die wegens schade aan bruggen en kademuren zijn verdwenen, niet buiten deze Agenda gehouden en gewoon extra in mindering gebracht? Waarom moeten de fietsers en voetgangers opdraaien voor de autoschade aan bruggen en kades?

Fietspaden

De afgelopen 40 jaar kwamen er fietspaden op de meeste grotere straten in de stad. En op sommige belangrijke fietsroutes in buurtstraten. Die fietspaden maakten fietsen veilig en mogelijk voor iedereen, jong of oud, stoer of kwetsbaar. En dat blijkt. De fietspaden zijn nu soms overvol. Ook door de onstuitbare populariteit van fietsen met een motortje.

Het succes werd een probleem. Onder de leus 'Meer ruimte voor fietsers en voetgangers' verdwijnen er nu her en der fietspaden. Met 30 km/u en minder auto's en veel fietsers zou dat



verdwijnen

veilig zijn. De 'artist impressions' bij de plannen tonen een ideaal: altijd zonnig en (bijna) geen auto's. Maar hoe wordt het werkelijk? Een rijbaan is weliswaar breder dan een fietspad, maar daar rijden ook auto's, soms best veel. En hoe gaat het op een krappe rijbaan en met (fout) parkerende auto's? Worden de fietsers niet gebruikt als menselijke remmers om het autoverkeer in toom te houden?

Om een idee te krijgen: hier een aantal straten waar fietspaden verdwenen zijn of (mogelijk) gaan verdwijnen.

Beeld en tekst: Marjolein de Lange (& Stadsarchief)





Kazernepad



Leidseplein

Opgeloste knelpunten

Amstelveen

De noord-zuidroute langs het KAZERNEPAD in Bovenkerk zakte langzaam in het veen en werd eind 2018 afgesloten. Heel vervelend, want het pad tussen Zetterij en Noorddammerlaan is een belangrijke schakel in de veelgebruikte regionale fietsroute die Westwijk en Amsterdam verbindt. Er was een hoop geduld nodig – ruim twee jaar – maar toen hadden we ook wat: een nieuwe damwand is geplaatst en de sloot verlegd zodat het fietspad kon worden verbreed. Sindsdien voldoet het pad aan de kwaliteitseisen van het regionale snelfietsnet.

Centrum

Bij het LEIDSEPLEIN onder het Kleine-Gartmanplantsoen is een ondergrondse fietsenstalling gebouwd voor tweeduizend fietsen. Hoewel velen hun fiets het liefst zouden parkeren voor de deur van het café of theater, valt er toch ook wat voor te zeggen dat je fiets droog staat en bewaakt wordt. De fietstrap van de stalling bevindt zich tegenover het Max Euweplein. De andere in- en uitgang (zonder fietstrap) ligt meer centraal bij het Leidseplein. Voor mensen met beperkingen of zware fietsen had de stalling wel makkelijker toegankelijk mogen zijn. Voor anderen is een avondje uit op de fiets naar het Leidseplein weer wat comfortabeler geworden.

Nieuw-West

Na meer dan twee jaar lang buiten gebruik te zijn geweest, is het fietspad langs de JOHAN HUIZINGALAAN tussen de Plesmanlaan en Louwesweg (zuidwaartse richting) nu weer open. Het wegdek was er na werkzaamheden in voorjaar 2019 slecht aan toe. Dit stuk plusnet fiets werd niet zoals je zou verwachten dadelijk hersteld maar in plaats daarvan langdurig afgesloten. Er gebeurde niets, behalve dan dat er hekken in het wegdek werden geschroefd. Maar nu is het fietspad eindelijk opgeknapt en voorzien van een strakke laag rood asfalt.

Oost

Bij het Tropeninstituut is het fietspad langs de MAURITSKADE verder van de rijbaan gelegd, zodat fietsers van en naar de Linnaeusstraat voortaan ruimte hebben om zich op te stellen. Een bijkomend voordeel is dat het pad nu achter een rij platanen is gelegen waardoor een aangenaam bomenlaantje is ontstaan.

Johan Huizingalaan



Mauritskade





Nieuwe Purmerweg



Panamalaan

Nieuwe knelpunten

Noord

Het vrijliggende fietspad langs de NIEUWE PURMERWEG bij het Plan van Gool is opnieuw geasfal-teerd. Dat is prettig want boomwortels hadden er flinke-hobbels veroorzaakt. Helaas heeft men niet in één adem ook de hier vaak voorkomende wateroverlast aangepakt. Het water stroomt nu naar beneden en blijft staan onder het viaduct onder de Waddenweg, waar het een nieuw knelpunt vormt.

Oost

Gedurende de bouw van appartementen bij de Cruquiuskade is het fietspad langs de westzijde van de PANAMALAAN afgesloten. Fietsers worden geacht over de Keerwal helemaal langs de andere kant van het trein-spoor te rijden. Dat is een ongeloofwaardige omleiding, zeker voor wie komt aanfietsen over de Cruquiusweg. Spookfietsen en tegen de richting oversteken zijn de voorspelbare gevolgen. De werkzaamheden duren tot 2023.

Zuid

In de HEEMSTEDESTRAAT liggen sinds kort fietspaden, een na jaren opgelost knelpunt zoals we in OEK 112

meldden. Wat we toen niet wisten, is dat in de nieuwe inrichting een nieuw knelpunt zit ingebakken. Peter van Fenema maakte ons daarop attent. Het gaat om parkeerplekken voor gemotoriseerde tweewielers. Het probleem is dat die niet te bereiken zijn vanaf de rijbaan, maar alleen vanaf het fietspad. Maar daar zijn die voertuigen niet toegestaan. We gaan er vooralsnog vanuit dat hier sprake is van een ontwerpfout, omdat de fietsparkeervakken wel bereikbaar zijn vanaf de rijbaan terwijl fietsers daar niet mogen rijden.

Zuidoost

Het ABCOUDERPAD is van oudsher een doorgaande noord-zuid fietsverbinding, een wezenlijk onderdeel van het plusnet fiets, een bewegwijzerde route, een knooppuntenroute, een herkenbaar houvast voor iedereen op weg naar andere delen van de stad. Het helpt dan niet als een deel van die route verandert in een voetpad, zoals dat is gebeurd in de Amsterdamse Poort.

Jan Pieter Nepveu

Foto's: Jan Pieter Nepveu, Willeke Koops, Guda Oly



Heemstedestraat



Abcouderpad

Floor fietst



Een hongerige gast

Ik had afgesproken om met twee vrienden een dagje te fietsen richting Monnickendam. Helaas moest vriend Paul uit Zandvoort afzeggen omdat hij ging zingen bij de uitvaart van zijn buurman. Wel wilde hij 's avonds komen eten bij vriendin Gerry. Als we met z'n drieën gefietst hebben eet hij namelijk altijd bij haar. "Dat is prima," had Gerry gezegd. "Hoe laat? Half zes?"

"Nee, doe maar vijf uur," had Paul geantwoord. Mijn vriendin stemde in.

"Is hij nou helemaal gek geworden om vanuit Zandvoort naar Amsterdam te komen, alleen voor het eten? En dan al om vijf uur op de stoep staan, terwijl wij misschien wel langer willen fietsen?!" zei ik verontwaardigd.

Tijdens de fietstocht bekende Gerry dat zij het ook nogal mesjogge van hem vond. Ze had hem gebeld met de mededeling dat hij maar moest wachten, mocht ze om vijf uur nog niet thuis zijn.

"We gaan niet haasten om op tijd terug te zijn!" voegde ze er resoluut aan toe.

"Zo is dat!" beaamde ik. Het idee dat je op de tijd moet letten, legt een schaduw over een fietstocht. Die schaduw trok nu weg. We gingen namelijk niet alleen fietsen, we gingen ook lekker op terrasjes zitten, nu dat weer kon.

Zittend aan het water met een ijsje in de hand, kwam ik er weer op terug. "Wat gek toch dat hij alleen wil komen eten." "Hij zal het wel makkelijk vinden," opperde mijn vriendin. "Hij vindt het ook vast gezellig," zei ik. "Bovendien kook jij altijd lekker. Laat je hem deze keer ook drie euro voor het eten betalen?" "Natuurlijk, de boodschappen zijn voor mij toch ook niet gratis!" Ik grinnikte.

"Als hij moet wachten tot jij thuis bent, kan hij een wandeling maken," overpeinsde ik. "Je woont prachtig tussen Vondel- en Rembrandtpark in. Dan kan hij letterlijk de boom in!"

Ik moest lachen om mijn eigen opmerking, en zag hem al zitten op een tak met bungelende benen en een knorrende maag. Gelukkig was het niet mijn verantwoordelijkheid om op tijd te zijn. Was dat wel zo geweest, dan had ik de hele dag bezorgd op de klok gekeken. Al had ik honderd keer tegen mezelf gezegd dat hij de boom in kon.

"We gaan met het Oostveer terug. Het geeft niet of we lang op de pont moeten wachten," zei Gerry. Toch merkte ik dat ik harder begon te trappen. Het zou lullig zijn als de pont net voor onze neus weg zou varen en we daardoor later zouden zijn. We hadden geluk, hij lag aan de kade. Ik zwaaide driftig en de kapitein liet ons er nog op, al weet ik niet of het daardoor kwam. De vaartijden weet ik trouwens sowieso niet uit mijn hoofd, en dat wil ik graag zo houden. Anders ben ik structureel 10 minuten te vroeg. Niet weten wanneer de pont gaat, dat geeft gewoon een bepaalde rust. Blindelings de vaart erin zetten met fietsen en dan op het nippertje de pont halen, dat is pas effectief.

Gerry was overigens keurig op tijd om haar hongerige gast te ontvangen.

Floor Fagel

Prijswinnende foto

De foto in OEK 112 van de 'redelijke veilige, maar nog niet optimaal vergevingsgezinde' stoeprand leverde verrassend weinig reacties op.



Dat de lezers die wél reageerden, zich beklagden over de moeilijkheidsgraad, verbaasde ons niet. Het mag eigenlijk een wonder heten dat er überhaupt reacties waren, want we vroegen naar een 'niet vergevingsgezinde drempel' en die is op de foto niet te vinden. Wel een: niet vergevingsgezinde stoep.

Lex de Lang fietste 'op eigen kracht' en 'zonder te zoeken' naar de Hobbemakade 77: 'de vergevingsgezindheid van de voetgangers wordt hier overigens wel erg op de proef gesteld, door de hinderlijk op de stoep geparkeerde fietsen. Hoewel die ANWB-paal van de parkeerga-

rage ook wel erg uitnodigend is om je fiets aan vast te maken.' Hans Koenen miste ook een uitdaging: 'een makkie gezien de foto op de voorpagina en het verkeersbord met 'Museumkwartier'. De volgende keer weer wat moeilijker!' Herman Willems behoefde niet eens naar het plaats delict te fietsen: 'jammer dat op de foto het bord Museumkwartier en de huisnummers te zien waren'. Hij voegt nog wel een interessant weetje toe: 'de panden 77 en 78 eindigen op de hoek met de Ceintuurbaan, alwaar 'boevenadvocaat' Peter Plasman kantoor houdt'. Ook Hans van Lent had voor de broodnodige uitdaging de foto liever zonder makkelijk makend verkeersbord gezien. Hij is wel positief over het fietspad: 'Amsterdam is – meestal – best goed bezig. Dat mag ook weleens gezegd worden.'

De winnaar van de fietskaart is Lex de Lang. En als de lezers vragen om een grotere uitdaging, om meer speurwerk, dan kunnen ze het



krijgen. Voor wie zijn of haar bandjes zelf plakt, levert de foto een bizar beeld op: een Simson reparatiedoos extra large! Waar heeft de gemeente dit betere plakwerk toegepast? Veel succes!

Marcel van Kempen
Foto: Marjolein de Lange

Stuur de oplossing naar
oe kredactie@fietsersbond.amsterdam

Fietsknelpuntenkaart Weesp

Tobias van den Briel uit Weesp is lid van GroenLinks waar hij in het lokale bestuur zit als lid van de commissie Stadsontwikkeling en Beheer (SOB). Hij ontwierp en publiceerde een digitale knelpuntenkaart voor fietsend Weesp.

We vroegen Tobias naar het hoe en waarom.

Tobias: 'De knelpuntenkaart is er gekomen omdat ik als fietser in Weesp vaak verkeerssituaties tegenkwam waarvan ik dacht "Hè?! Wie heeft dit nou bedacht?" Er zijn kruisingen die levensgevaarlijk zijn voor fietsers, tenzij je bereid bent een half uur te wachten. Je ziet daar dat mensen uit armoe vaak met de fiets naar het zebepad lopen en daar dan maar oversteken. Er zijn ook punten die zo gevaarlijk zijn dat je je kinderen er niet langs durft te sturen, en die liggen dan uitgerekend tussen de woonwijken en de sportvelden. Ook rotondes zijn soms erg gevaarlijk.

Vijf jaar geleden heb ik besloten een digitale kaart te maken waarop mensen gevaarlijke situaties kunnen

Na de gemeenteraadsverkiezingen van 2018 koos de gemeenteraad van Weesp voor samenvoeging met de gemeente Amsterdam. Zelfstandig blijven vond men geen optie. In een referendum sprak 56,5% van de bewoners zich daar ook voor uit.

Voor ons de vraag: wat betekent dat voor de fietsers in Weesp? En natuurlijk voor de Fietsersbonders uit Weesp? In ieder geval krijgen zij voortaan ook de OEK bezorgd. Dat is inmiddels al geregeld. En om dit feit luister bij te zetten plaatsen we hier een eerste bijdrage over Weesp in ons gezamenlijke ledenblad. Mogen er meer volgen!

melden. Populaire onderwerpen zijn gevaarlijke situaties, fietsparkeren en gevaarlijke obstakels als gevolg van wegwerkzaamheden. Mensen kunnen niet alleen melden waar knelpunten zitten, maar ook waarom ze het een knelpunt vinden.

Het meeste werk is niet zozeer het beheer van de kaart, maar zorgen dat mensen gevaarlijke situaties melden. Dat moeten we steeds onder de aandacht brengen, anders verdwijnt de knelpuntenkaart snel uit het zicht. Wat ook helpt is dat we steeds blijven communiceren wat er naar aanleiding van meldingen is gebeurd. Als een probleem is opgelost dan besteden we daar natuurlijk veel aandacht aan, en ook het lokale Weesper Nieuws bericht er dan over. We communiceren natuurlijk ook over meldingen waar niets mee is gebeurd, zo proberen we de wethouder scherp te houden op de belangen van fietsers.

Met elke melding wordt uiteindelijk wel iets gedaan, maar dat 'uiteindelijk' duurt vaak wel heel erg lang – helemaal als het een grote ingreep is. Dan moet je vaak wachten tot het hele kruispunt op de schop gaat.

Ieder jaar openen we een fietsmeldpunt voor Weespers om hun fietsknelpunten door te geven. In de kaart zijn alle meldingen over specifieke punten letterlijk overgenomen (zover mogelijk).

De punten zijn onderverdeeld in

- onwenselijke/gevaarlijke situaties
- fietsparkeren
- openbare ruimte

Opmerkingen of vragen?

Mail naar fietsmeldpuntweesp@gmail.com



Tobias van den Briel overhandigt de fietsknelpuntenlijst Weesp aan de wethouder van verkeer

Het prettigste is het natuurlijk als een groot probleem met een simpele ingreep verholpen kan worden. De verkeerssituatie wat verduidelijken kan bijvoorbeeld al helpen. Soms helpt een bord dat waarschuwt voor een naderende gevaarlijke situatie.

Mijn belangrijkste doel is dat kinderen gewoon kunnen blijven fietsen. Dat wordt steeds lastiger, want auto's worden steeds groter en zwaarder terwijl er steeds minder mensen inzitten. Waarom we accepteren dat er auto's ter grootte van een tank door onze smalle straatjes rijden is me een raadsel.

Van mij zouden alle auto's weg mogen uit de binnensteden. Streng parkeernormen, prima, en dan ook streng handhaven. Als ik die oude foto's zie van oude steden zonder auto's, heerlijk!

Johanna Kroon

De knelpuntenkaart is te vinden via: bit.ly/3gMBock



Lezers schrijven

Verlaagde stoep

In het laatste nummer van de Oek schrijft mev. Bragt dat fietsers op de stoep helemaal geen probleem op leveren.

Wij hebben in Nieuw-west behoorlijk wat problemen met verlaagde stoepanden, om de stoep toegankelijker te maken zijn op alle hoeken verlaagde stoepanden aangelegd, zo kunnen zij zich makkelijk van het ene naar het andere deel verplaatsen. Bijkomend nadeel is dat ander verkeer dan ook heel makkelijk de stoep op duikt. Ik ben al een aantal keer bijna van sokken gered door fietsers en ook een scooter die oneigenlijk gebruik maken van de stoep. Gelukkig liep het telkens goed af, dit had ook anders gekund.

Ik heb geprobeerd om het Stadsdeel te bewegen om

hier maatregelen voor te nemen, ik heb hier al aantal suggesties voor gedaan. Maar de ambtenaren blijven op hun standpunt staan dat de weg zo veilig is aangelegd. Terwijl ik denk, dit gaat een keer fout. Dan hoop ik maar dat het niet mijn kind is die daar het slachtoffer van wordt...

Misschien kunt u ook eens aandacht aan dit voorbeeld besteden. Dank voor uw aandacht.

Sem van de Pol

REACTIE

Ik ben het met u eens. U bent niet de enige die over dit onderwerp een mail naar ons stuurt. Daarom spreek ik tegenwoordig over de stoep fietsende mensen er vriendelijk op aan, maar wel met nadruk op de onvei-

ligheid die dit brengt voor voetgangers. Je zult maar slecht ter been zijn of net een nieuwe heup hebben, of je kind rent plotseling ergens naar toe. Vaak krijg ik een verbaasde reactie, alsof de fietser zich niet kan voorstellen dat zijn of haar gedrag voor onveiligheid zorgt bij de voetganger.

Binnen de Fietzersbond is iedereen het er over eens dat fietsen over de stoep hinderlijk en onveilig gedrag is. Maar we staan voor een dilemma hoe hier mee om te gaan. Als belangenbehartiger van fietsers pleiten we bijvoorbeeld voor 'vergevingsgezinde' banden langs fietspaden. Dit zijn lage, schuine banden. Het voordeel van die banden is dat je als fietser niet meteen valt wanneer je de kant raakt. Dit voorkomt zwaar letsel bij fietsers, die op de vaak drukke en volle fietspaden tegen de rand aan rijden. Nadeel van deze banden is dat fietsers overal de stoep op kunnen. Zouden we dan niet meer voor deze schuine lage banden moeten pleiten? De verlaagde stoepranden in Nieuw West, die u noemt, worden aangebracht voor mensen die zich in elektrische rolstoelen of scootmobielen verplaatsen. Zonder die verlaagde stoepranden is de openbare ruimte voor hen maar beperkt toegankelijk.

Er zijn tal van redenen waarom fietsers een stukje 'stoep meepikken'. Zo staan er vaak bestelbusjes heel of half op het fietspad of is het fietspad geblokkeerd door bouw- of wegwerkzaamheden. Ook is het verleidelijk een stukje over de stoep te fietsen als je anders twee keer een brede straat moet oversteken (je moet tegen de fietsrichting in en dan naar links). Soms is de plek waar je op de stoep moet zijn slecht bereikbaar door geparkeerde auto's bijvoorbeeld. Dan gaan fietsers op een andere plek alvast op de stoep rijden. Maar we moeten toegeven dat er ook fietsers zijn, die zonder enig excuus korte of zelfs lange einden over de stoep rijden.

Teeja Arissen

Wandelpark

In de vorige OEK schreef Pete Jordan: 'Een van de grote genoegens in mijn leven is fietsen in het Vondelpark', om vervolgens een pagina lang te foeteren op al die mensen die corona-wandelen op zijn fietspad. Voor mij is het Vondelpark het meest dichtbij groen, dus ik loop er vier of vijf keer per week een rondje. Op wandelsnel-

heid. Daarom hierbij hoe ik het park beleef.

Vaak voel ik me namelijk een bermtoerist. Er rijden zoveel fietsers dat je soms behoefte hebt aan een zebra als je wilt oversteken. En de fiets is overal, want er lopen twee brede asfaltwegen door het park, dus als je het park in de lengte door wilt lopen, loop je altijd een stuk naast of over dat asfalt. Loop je trouwens over een stuk dat echt voetpad is dan moet je daar ook voortdurend uitwijken voor een fietser.

Bij het woord park denk ik aan bomen, vijvers, gras voor een picknick of om gewoon wat te zitten, en ik denk aan wandelpaden. Het Vondelpark voelt soms meer als een doorgaande weg dan als een park.

In een ander artikel in de OEK schrijft Frans van der Woerd over het geplande langelijnenfietsnetwerk. Hij is blij dat die routes door de parken lopen. Ik vind dat prima, want ik gun fietsers hun 2 kilometer groen door het Vondelpark. Het betekent echter wel dat het in de toekomst waarschijnlijk alleen maar drukker wordt. Zou dan, als compensatie, de rest van het park niet fietsluw gemaakt kunnen worden? Haal het asfalt weg aan de westkant van het park en maak daar een stuk dat echt een park is. Met paden voor wandelaars en joggers, maar niet voor fietsers.

Ik en veel gebruikers van het Vondelpark hebben het asfalt overigens nooit gezien als enkel fietspad, eerder als een soort shared space. Misschien moet de doorgaande route met het toenemend aantal fietsers echt alleen maar fietspad worden, maar kan ik dan, als wandelaar, meer eigen paadjes krijgen?

Tot die tijd vind ik het niet zo erg dat Pete Jordan wat voorzichtig moet rijden. Als een automobilist op een fietsstraat, zeg maar.

Frans van Galen

REACTIE

De parken zijn er voor iedereen, behoudens gemotoriseerd verkeer natuurlijk, en dus moeten alle bezoekers er van het groen en de rust kunnen genieten. De drukte neemt toe inderdaad, en dat gaat ten koste van die rust. Ik bezie Pete's 'foeteren' meer met een knipoog en ben het met je eens dat fietsers rekening moeten houden met de wandelende natuurgenieters.

Marcel van Kempen

Het Vondelpark is in 1864 opgericht als "rij en wandelpark". Met 'rijden' bedoelde men dan te paard of per koets en later op de fiets zoals blijkt uit deze foto's (van resp. Jacob Olie en Benjamin Stomps) van vóór 1900 uit het Amsterdams Stadsarchief.



Inhaalmanoeuvre

Uw correspondent in 'la douce France' verkent de Via Ardèche, een fietsroute in een prachtige streek die ook bij Amsterdamse fietsers populair is.

In een vorig nummer van de OEK vertelde ik hoe ik, als deeltijd inwoner van Zuid-Frankrijk, tijdens de barre lockdown van 2020 arrestatie wegens ongeoorloofd fietsen wist te vermijden.

Groeiende belangstelling

Toen ik in de tweede lockdown wat verder van huis mocht, viel me iets op. In het verleden kon je de fietsers die je tegenkwam gerust in het Nederlands groeten, want Fransen verplaatsten zich zelden per *vélo*. Nu is dat anders. Op een zonnige dag in maart haalde ik eerst een groepje gezellig kletsende Françaises in. Ze waren gekleed alsof ze de Mont Ventoux gingen beklimmen, in fel gekleurde shirts met bijpassende schoentjes, helmen en rugzakjes. Even later zag ik een grotere club fietsers, de mannen voorop, de vrouwen op enige afstand. Ook hier werd rustig gepedaleerd met alle aandacht voor een levendig gesprek. Conclusie: in de Ardèche heeft het gedwongen stilzitten geleid tot meer belangstelling voor fietsen als vrijetijdsbesteding.

Een belangrijke factor is ook dat de overheid flink investeert in de fiets-infrastructuur. Veel Nederlanders zijn bekend met de Velib-fietsverhuur in Parijs, maar ook op het platteland lukt het wel een fiets te huren. En heb je een goede fiets, dan gaat er een wereld voor je open.

Als een trein

Vandaag schijnt de zon. Een perfecte dag om de Via Ardèche te gaan verkennen. Deze *voie verte*, de term voor een autovrij fiets- en wandelpad, is aangelegd op een oude spoorwegbedding, waardoor je dwars door het landschap rijdt, langs wijngaarden en rotswanden, door tunnels en over viaducten. Het toeristische plaatsje Ruoms, niet ver van de Pont d'Arc, ligt op de route, die uiteindelijk 70 kilometer lang zal zijn. Mijn tocht begint bij het stationnetje van Vogüé. Het post-corona toerisme is nog niet op gang gekomen, maar het is een vrije dag en een flink aantal Fransen is het plezier van fietsen aan het ontdekken, vaak in



gezinsverband. Daarbij hoort natuurlijk een *pique-nique*. Ik zie dan ook hier en daar stokbroden uit rugzakken steken en bij het passeren ruik ik een rijpe camembert.

Voor de Franse vrijetijdsvietser moet een fietspad liefst mooi vlak zijn. In de Ardèche fiets je dan vaak langs een rivier of over een voormalig spoorwegtracé. Ons idee dat het leuk en spannend is om met je tong op je schoenen in je lichtste versnelling een steile berg op te klimmen en er vervolgens met ware doodsvrachting vanaf te scheuren – daar kan de gemiddelde Franse fietser met zijn alpinopet niet bij. Nu moet ik zeggen dat de herinnering aan mijn fietstochten over de steile hellingen van de Ardennen, vaak zonder helm, mij tegenwoordig koude rillingen bezorgt.

Bijzondere ervaring

"Ah, *l'inspiration!*", roept een passerende wielrenner, die ziet dat ik in de berm van het fietspad zit te schrijven. Ik kom meer groepjes wielrenners tegen, maar de meeste fietsers doen het rustig aan. Leuk om te zien hoe enthousiast iedereen is; daaraan merk je dat fietsen in je vrijetijd voor veel mensen een bijzondere ervaring is. De OEK doet niet aan tourist information. Toch moet mij van het hart dat de Via Ardèche, net als de veel langere Via Rhôna, alles te bieden heeft wat het fietsen tot een genot kan maken.

tekst en foto Terri Kester



Postvak uit

Ed Eringa sprak namens ons in bij de Raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water n.a.v. het besluit van het Rijk om financieel bij te springen bij het doortrekken van de metro naar Schiphol. Namens ons vroeg hij zich af of dat wel zo moet.

Het kabinet staat positief tegenover een bijdrage van het groeifonds in een metro naar Schiphol, maar uiterst kritisch tegenover een investering in een metro naar station Sloterdijk. De voornaamste reden is dat het stadsoverstijgende nut van deze metro niet aangetoond is, en hoogstwaarschijnlijk niet bestaat. Naar aanleiding hiervan is mijn verzoek namens de fietsende Amsterdammers aan u de investering van 700 miljoen euro van de gemeente en metropoolregio Amsterdam in metro's naar Schiphol en Sloterdijk te heroverwegen en en dit geld te bestemmen voor vaste fiets- en voetgangersverbindingen met IJburg en Noord.

Ik geef u de volgende argumenten ter overweging:

1. De kosten zijn 1-3 miljard hoger dan de baten, zoals Decisio in 2015 berekende: Investerings in fietsinfrastructuur zijn in tegenstelling tot metrolijnen populair en kosteneffectief, zoals de MKBA's voor de Sprong over het IJ eerder aantoonde. Kort gezegd: Amsterdam kan zich de komende jaren geen nieuwe Noord-Zuidlijnen veroorloven, wel fietsbruggen en een voetgangerspassage.
2. De ontwikkeling van Noord en IJburg ligt 20 jaar voor op die van Haven-stad en hun inwoners fietsen massaal. De gemeente heeft desondanks nauwelijks geïnvesteerd in vaste fietsverbindingen met de rest van de stad, de Schellingwouder- en Amsterdamse-

brug werden betaald door het Rijk. (Bron: Monument onder het IJ).

3. In het Nationaal Preventieakkoord (2018) hebben kabinet en gemeenten zich verplicht om fietsen te stimuleren met investeringen in infrastructuur. Implementatie van dit akkoord betekent investeren in uitvoering van het advies van de commissie-D'Hooghe, zodat IJburgers en Noorderlingen meer gaan fietsen. Voor 700 miljoen kan advies van D'Hooghe integraal worden uitgevoerd.
4. Het enorme effect van Corona op de modal split. Na een jaar corona verwachten Nederlanders veel minder te reizen per bus, tram en metro, en juist veel meer per fiets (vgl. Kennisinstituut voor Mobiliteit 2021, pagina 14).
5. Met het prioriteren van vervoer naar Schiphol boven fiets- en voetgangersverbindingen negeert het college de belangen van Amsterdammers en biedt hen meer overlast van vliegtuigen, meer luchtverontreiniging en meer Britse toeristen.

Op grond van bovenstaande argumenten meen ik dat investeringen in vaste fiets- en voetgangersverbindingen veel waardevoller zijn voor Amsterdam dan een nieuwe Noord-Zuidlijn. Ik vraag u daarom om te investeren in de populairste, gezondste en meest waardevolle mobiliteit: die op eigen kracht. (E.E)

Op 24 juni stuurde Bernard Blokzijl namens ons een reactie op het Voorlopig Ontwerp Fietsroute Nieuwmarkt. Volgens ons een gemiste kans. Hieronder de conclusie.

In het voorlopig ontwerp zitten een aantal positieve aspecten zoals het aanbrengen van steunpunten, het opheffen van de rijbaan ten noorden van de Nieuwmarkt en het wijzigen van de aansluiting op de Prins Hendrikade. Dit laat echter onverlet dat meerdere kansen om dit deel van Amsterdam echt autoluw te maken niet worden aangegrepen. Ook wordt de kans om hier een snelle en veilige fietsroute aansluitend op de veren naar Noord te verwezenlijken niet benut. Ten aanzien van de Gelderse kade voorziet Fietsersbond Amsterdam een transformatie van een wellicht niet optimaal vrijliggend fietspad naar een oncomfortabele straat waar fietsers

gehinderd of erger nog in gevaar worden gebracht door zowel rijdend als halterend auto- en vrachtverkeer met een in het beste geval een middelmatig wegdek wat binnen enkele jaren zal degraderen naar een onveilig en zeer oncomfortabel wegdek.

Volgens de Fietsersbond voldoet dit ontwerp op veel onderdelen niet aan de doelstellingen zoals genoemd in het Meerjarenplan Fiets, Duurzaam veilig en evenmin aan de doelstellingen van Maatregel 15 van Agenda Amsterdam Autoluw zelf, terwijl dit de aanleiding is voor het project zelf. Zelfs de door de Fietsersbond zwaar bekritiseerde bijlage 'Afwegingskader:



Op deze artistieke verbeelding van de gemeente is het op de Geldersekade rozengeur en maneschijn, prettig vertoeven. Wat dit beeld verbloemt is dat we hier niet te maken hebben met een "royale, directe, snelle, egale en herkenbare route", onderdeel van "een fijnmazig netwerk van autoluwe fietsstraten of vrijliggende fietspaden van ten minste 2,5 meter breed, voorzien van rood asfalt". M.a.w. er wordt niet voldaan aan de eisen die de gemeente in het Meerjarenplan Fiets zelf stelt aan deze route.

Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken' geeft aan dat op deze route andere afwegingen meer opportuun zijn dan het huidige ontwerp.

Dat Gemeente Amsterdam een plan heeft kunnen ontwikkelen waarbij een vrijliggend fietspad op een voor fietsers belangrijke route wordt opgeheven ten gunste van een beduidend slechter alternatief is voor Fietsersbond Amsterdam onbegrijpelijk. Andere (wereld)steden zijn naar Nederlands voorbeeld een inhaalslag aan het maken ten aanzien van fietsvoorzieningen en veiligheid voor fietsers. Amsterdam heeft niet alleen last van remmende voorsprong maar lijkt vooral ook een verkeerde weg in te zijn geslagen en daarmee internationaal het lachertje van de klas te worden. Dit plan neemt een

voorschot op de agenda Amsterdam Autoluw, dat nog niet is gerealiseerd en waarbij Gemeente Amsterdam weinig progressie lijkt te maken.

Fietsersbond Amsterdam vraagt om een ontwerp dat een fietsstad als Amsterdam waardig is of anderszids enkel de zogenaamde 'no regret' maatregelen door te voeren. Deze 'no regret' maatregelen zijn volgens de Fietsersbond Amsterdam het verbeteren van voetgangersoversteekplaatsen, het wegnemen van de rijbaan aan de noordzijde van de Nieuwmarkt en de hoeveelheid parkeerplaatsen te verminderen zodat er, zonder afbreuk te doen aan de fietsvoorzieningen, meer ruimte voor voetgangers ontstaat. (B.B)

De foto's hieronder laten zien hoe klinkerstraten er in het echt bij liggen. Dit zijn stukjes wegdek die nog maar net gelegd zijn.



Geluk is...

... langs de grachten fietsen, zij aan zij met een geliefde.

...’s ochtends op schooldagen deel zijn van de fietsoptocht van ouders en kinderen.

...op een fiets rijden vlak na een servicebeurt en je onoverwinnelijk voelen.

...over glasscherven fietsen, het ergste vrezen en dan merken dat je banden het overleefd hebben.

...vanuit Amsterdam naar het platteland fietsen en dan later op de dag terugkomen en in de verte de eerste contouren van Amsterdam zien.

...’s morgens de deur uitgaan en je fiets zien staan waar je hem gisteren hebt achtergelaten (mét zadel, handvatten, lichten, fietstassen, bel, enz. er allemaal nog op en aan).

...fietsen op scootervrije fietspaden.

...fietsen over de Kinkerbrug als er een hittegolf is en de koude waterspetters op je benen voelen.

...het hele stuk tussen het Paleis op de Dam en de Nassaukade over de Raadhuisstraat, Westermarkt en Rozengracht fietsen en onderweg alleen maar groen licht hebben.

...de bui zien hangen tijdens het fietsen en er in slagen een luifel, viaduct of tunnel te vinden waar je voor de regen kunt schuilen.

...op de fiets door een bui overvallen worden en geen schuilplek kunnen vinden en je er bij neerleggen dat je doorfietst en drijfmat wordt.

...op je fiets naar de pont racen, het geluid horen dat hij vertrekt, de klep omhoog zien gaan en dan zien dat de klep weer neergaat en dus toch de pont halen.

...op een paar seconden na de pont missen en genieten van de onverwachte vrije tijd om op je fiets zittend op de volgende pont te wachten.

...onder het Rijks door fietsen en tot je door laten dringen dat de Museumstraat nog steeds van de fietsers is.

...stukjes gesprek van andere fietsers opvangen en je verbeelding de rest van het verhaal laten invullen.

...van plan zijn een rustig rondje door het Vondelpark te fietsen en zo’n drie kwartier later niet meer weten of je nou vier of vijf rondjes hebt gefietst.

... zien hoe passerende fietsers een bekend gezicht herkennen en naar elkaar zwaaien en met een glimlach verder fietsen.

...op het laatste moment er voor kiezen langs een omweg door de stad te fietsen – en blij zijn met die beslissing.

...voortdurend nieuwe/verbeterde fietspaden, fietsbruggen, fietsenstallingen, fietsstraten enz. zien en denken “*Mede dankzij de Fietsersbond...*”

DE SNELWEG A9 GAAT
VOORTAAN ONDER HET
NELSON MANDELA PARK DOOR



een
wildviaduct!
We
mogen
de stad
in!

Ate