

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



nummer 114 november 2021

Bij de omslag

Coolblue staat bekend als een klantvriendelijk bedrijf en etaleert zichzelf ook graag als zodanig. Dat is niet de reden waarom het met een bedrijfswagen in de étalage van onze omslag staat. Die reden is wat grimmiger en toont de keerzijde van die klantvriendelijkheid. Het beeld spreekt voor zich zou je zeggen, maar wat je niet ziet is dat de bestelbus op de foto vrijwel zeker een ontheffing heeft om op voet- en fietspaden te parkeren als er op de weg geen ruimte is. Inderdaad, te gek voor woorden. En dan te bedenken dat het kruispunt waarop dit akkefietje plaats vindt, verderop in deze OEK in de rubriek Opgeloste knelpunten voorkomt. Het had net zo goed bij de nieuwe knelpunten kunnen staan. Net als al die andere fietspaden waar dit regelmatig gebeurt.

Redactioneel

Zo'n 10 jaar heeft Marcel van Kempen zich ingezet voor de OEK. Vooral de laatste 5 jaar was hij onmisbaar, toen hij de verantwoordelijke taak van eind/hoofredacteur op zich nam. In die hoedanigheid heeft hij de OEK 'smakelijker' gemaakt. Geen makkelijke opgave, want het noeste werk van actieve leden vertaalt zich niet altijd makkelijk in opwindend leesvoer. We zijn Marcel (en niet te vergeten z'n mede-OEKers) daar dankbaar voor. Maar nu is Marcel verhuisd naar buiten de stad en bovendien heeft hij het te druk gekregen met andere zaken. Zonder Marcel als hoofredacteur zullen we proberen er het beste van te maken (zie hieronder). En we verheugen ons dat Marcel wel mede-OEKer blijft.

Oproep

Driemaal per jaar verschijnt de Oek, hét fietsblad van Amsterdam vol informatie over zaken die fietsers aangaan. We maken de Oek met een aantal actieve leden en zijn op zoek naar versterking! Mensen die aan de vorm en inhoud een bijdrage willen leveren en zo samen een mooi en interessant blad kunnen maken. Wil jij meewerken aan het berichten over fietsstad Amsterdam? Laat het ons weten via: oekredactie@fietsersbond.amsterdam

Aankondiging AALV

De eerstkomende Algemene ledenvergadering van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond (AALV) zal plaatsvinden op woensdag 12 januari 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@fietsersbond.amsterdam 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 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 april 2022. Bijdragen zijn welkom tot 25 maart op oekredactie@fietsersbond.amsterdam

Fietsersbond afdeling Amsterdam

Wg-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794
amsterdam@fietsersbond.nl
fietsersbond.amsterdam
Facebook: [amsterdamfietsersbond](https://facebook.com/amsterdamfietsersbond)
Twitter: [@adamfiets](https://twitter.com/adamfiets)

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: Els Fruin

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Vormgeving: Sandra du Maine

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 € 2,50 per maand [lid.fietsersbond.nl](https://fietsersbond.nl)

Hoe maken we de fietspaden weer veilig?

Snelle jongens verdrijven fietser van het fietspad

Kwetsbare fietsers haken massaal af omdat ze het te eng en te druk vinden op de Amsterdamse fietspaden. Een belangrijke oorzaak is het groeiend aantal snelle en brede fietsen en bestelvoertuigen. Volgens de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond kan het zo niet langer. Er moeten keuzes gemaakt worden. Daarom pleiten wij voor een maximum snelheid van 20 kilometer op de fietspaden. En alle snellere/zwaardere/bredere tweewielers moeten naar de rijweg.

Sneller, zwaarder en breder

De fietspaden binnen de ring zijn te smal, ze zijn te vol en bovendien is er een explosie gaande van nieuwe, snelle elektrische voertuigen. Zij kunnen tot 45 km/u rijden (of nog harder), terwijl de gemiddelde fietser 18-20 km/u gaat. Snelheidsverschillen veroorzaken meer risico, vooral voor de gewone en kwetsbare (oudere, jonge, beperkte) fietser.

Verschillen in gewicht brengen ook meer risico met zich mee. Dus bij elke extra eetkoerier met bak voorop op het fietspad zijn de gewone fietsers in het nadeel. Hetzelfde geldt voor e-bakfietsen, flietskoeriers, *fat bikes*, *e-choppers* en *cargo bikes*. Dit vergalt niet alleen het fietsplezier, maar kan ook bij een botsing of lichte aanraking ernstige gevolgen hebben. Ouderen zijn fysiek nog kwetsbaarder, dus bij hen kan dit fataal uitpakken.

En grotere breedtes eisen meer ruimte ten koste van anderen op het fietspad, waar de ruimte nu al te krap is voor de gewone fietsers.



Want zeker binnen de ring A-10 zijn de meeste fietspaden maar 2 meter of nog minder, smaller dan de eigen normen van de gemeente. Gewone fietsers delven het onderspit wanneer bezorgfietsers zich gedragen volgens het recht van de sterkste.

De politiek loopt hopeloos achter

De verschillen in snelheid, massa

en breedte onder fietsen zijn een gevolg van de toenemende verschillen in motorisch vermogen. En door de snelle ontwikkeling van elektrische accu's kun je dat grotere vermogen aan de buitenkant van de voertuigen nauwelijks zien of horen. Moeten al die *fat bikes* en *cargo bikes* dan geen kenteken hebben? Dat zou je denken, maar de kentekenplicht geldt op dit moment alleen voor tweewielers met meer dan 250 Watt vermogen. En met een goed ontworpen fiets kan je met 250 Watt zomaar 40 km/u halen. Maar nog belangrijker: veel nieuwe tweewielers met groot elektrisch vermogen zijn nog niet officieel toegelaten, hebben dus geen kenteken en glippen zo door de mazen van de bestaande wetgeving. Sommige fabrikanten wijzen er in de kleine lettertjes nog wel op dat hun voertuig in feite illegaal is, maar dat weerhoudt maar weinigen. Tenslotte blijkt de snelheidsbe-



grenzer op dat soort voertuigen in de praktijk een wassen neus. Het is al lang bekend dat snorscooters massaal worden opgevoerd. Bij fat bikes is dat helemaal niet meer nodig: een simpele knop volstaat om van een trapfiets een motorfiets te maken.

Ondertussen gaat de explosie van elektrische voertuigen door. Veel zijn er al toegelaten door de EU en dan kunnen ze in Nederland niet worden geweigerd. Wel kan de overheid bepalen op welke plek op de openbare weg ze moeten rijden. De politiek komt echter maar langzaam in beweging. Het ministerie werkt aan nieuwe regels voor deze zogenaamde Lichte Elektrische Voertuigen (LEV's). De minister lijkt alle tweewielers tot 55 kg naar het fietspad te willen sturen, dus ook cargo bikes van 1 meter breed, die daar dan niet harder dan 25 km/u mogen. Volgens ons is dat een heilloze weg, waardoor met name oudere en kwetsbare fietsers verder zullen afhaken. Ook de Amsterdamse wethouder van verkeer erkent dat senioren ophouden met fietsen omdat ze het te eng en te druk vinden.

Keuze voor 20 kilometer

De Fietsersbond komt op voor het belang van fietsers, met name de kwetsbare groepen daaronder. Hun belang is dat ze kunnen blijven fietsen, zonder (terechte) gevoelens van onveiligheid op het fietspad. Het is daarom onvermijdelijk om duidelijke keuzes te maken. Wij pleiten daarom voor een maximum snelheid van 20 (i.p.v. 25) kilometer op alle fietspaden, natuurlijk ook die in parken, waar dat sowieso van belang is voor rust en veiligheid. Dat kan door op fietspaden uitsluitend gewone (OEK) fietsen en fietsen met trapondersteuning toe te staan. Die laatste moeten gegarandeerd niet harder

kunnen dan 25 km/u en door gewicht of breedte geen onnodig gevaar vormen voor andere fietsers. Daarbij moeten fietsen op het fietspad niet breder zijn dan 75 centimeter.

Alleen op deze manier blijven de verschillen in snelheid, gewicht en breedte op de fietspaden binnen de perken. En om de bescherming van kwetsbare fietsers compleet te maken zijn volgens ons fietspaden ook nodig op GOW30 wegen (van 50 naar 30 afgeschaalde Gebieds-OntsluitingsWegen).

Alle overige twee- en driewielers (LEVs) rijden dan op de rijweg. Daarvoor moet het fietspad onverplicht worden. De invoering in Amsterdam van 30 km/u als standaardsnelheid voor auto's, waarschijnlijk in 2023, is een uitstekend moment om dit te doen. Die LEV-rijders hoeven dan niet beducht te zijn voor snelle auto's, net zomin als ze dat nu zijn in de bestaande verblijfsgebieden.

Maar hoe garandeer je dat e-bikes niet harder gaan dan 25 km en dus niet opgevoerd zijn? Als je het criterium gebruikt dat alles boven de 100 Watt motorvermogen naar de rijbaan moet, geldt dat ook voor veel ouderen. Die hebben vaak al een e-bike (bijna allemaal 250 watt), maar blijven doorgaans onder de maximum snelheid en willen veilig op het fietspad kunnen blijven

rijden. Dus dat lijkt niet de juiste weg. Beter lijkt het om het Ministerie te vragen om e-bikes die eigenlijk geen e-bike zijn, zoals de fatbike (met een gashendel) in ieder geval naar de rijbaan te sturen. Een bedrijf als Van Moof moet erop worden aangesproken dat ze hun e-bikes zo produceren dat ze gegarandeerd niet kunnen worden opgevoerd. En daarbij hoort natuurlijk handhaving: campagnes om te hard rijdende e-bikes aan te houden, te testen en de opgevoerde in te pikken!

Heb je andere ideeën hoe het probleem van te hard rijdende e-bikes op te lossen, laat ons dat dan weten via amsterdam@fietsersbond.nl.

FvdW

Onze oproep aan de politiek

Maak de Amsterdamse fietspaden weer veilig. Door een duidelijke keuze te maken voor de gewone fietser (OEK en gewone e-bikes met trapondersteuning). En laat je niet verleiden door het flitsende, quasi-duurzame imago van die snelle e-bikes. Want niets doen dreigt tientallen jaren verkeersveiligheidsbeleid teniet te doen.



De Spuistraat – verloren voor de fietser?

Al sinds juli 2020 kunnen fietsers in de Spuistraat geen gebruik meer maken van het fietspad. Dat is met hekken gesloten en opengesteld voor voetgangers. Dit zou tijdelijk zijn vanwege corona. Het stadsdeel Centrum wil nu het fietspad voorgoed opheffen en van de Spuistraat een fietsstraat maken. Maar die wordt zo smal dat fietsers flink gehinderd worden en zelfs gevaar lopen.

De Spuistraat behoort tot het hoofdnet fiets. Dat is niet voor niets, het is de beste verbinding tussen Amsterdam Noord en Zuid en wordt dagelijks gebruikt door duizenden fietsers, waaronder veel schoolkinderen. De aantallen fietsers zullen toenemen met de explosieve groei van Noord. Er lag een redelijk fietspad, ingeklemd tussen een op veel plekken breed trottoir en de smalle rijbaan. In de komende paar jaar zal de straat nog drukker worden door werkzaamheden op de Nieuwezijds Voorburgwal. Auto's, vrachtwagens, transportfietsen, e-bikes en fietsers zullen dan massaal de Spuistraat nemen. Dan zou je als fietser blij zijn als je dan nog op een veilig fietspad zou kunnen rijden.

Als de plannen van het stadsdeel Centrum doorgaan, zal die fietser met al dat andere verkeer samen moeten rijden op een rijbaan van 3,50 meter breed, die effectief nog smaller uitpakt. Want bij elke vuilniswagen die stopt voor een vuilniszak en elke lossende vrachtwagen is de doorgang praktisch afgesloten. Fietsers zijn vergelijkbaar met water, het stroomt door. Fietsers zullen dan het trottoir opgaan en daar blijven rijden. Of ze proberen zich langs zo'n vrachtwagen te wringen, wat link is. Ze hebben



namelijk haast, omdat ze op tijd op hun werk of op school moeten zijn. In de plannen spreekt men van een fietsstraat, dus met auto te gast. Maar wat gebeurt er in de praktijk? De automobilist wordt ongeduldig vanwege langzame fietsers voor zich en probeert er voorbij te raken. Of, als het een geduldige bestuurder is, gaan de fietsen achter hem dringen en zullen proberen er via de stoep of de weg langs te komen.

Kortom het fietsen tussen Noord, het Centrum en Zuid wordt moeilijker en onveiliger, terwijl in een autoluwe stad de fietsers juist gefaciliteerd zouden moeten worden, vooral op het hoofdnet fiets van de stad.

Er is een eenvoudig alternatief: het fietspad weer openstellen voor fietsers totdat het werk aan de Nieuwezijds Voorburgwal voorbij is. En intussen nadenken over een grondige herinrichting. Want dan kan er een echte autoluwe fietsstraat komen.

FP

Ons 'programma' voor 2022-2026

In de zomer hebben we de politieke partijen ons 'verkiezingsprogramma' gestuurd. Die waren voor de verkiezingen van maart 2022 hun partijprogramma's nog aan het updaten. Zo lieten we ze weten hoe ze fietsers in Amsterdam en omstreken echt een dienst kunnen bewijzen. Samengevat komt dat neer op deze 9 punten:

1. Fiets en voetganger staan op één
2. Stel overall 30 km/u in – ook buiten de ring A10
3. Behoud bestaande fietsvoorzieningen in alle drukke 30 km/u straten
4. Pak ontbrekende schakels in het fietsnetwerk aan
5. Laat de Centrale Stad het Hoofd- en Plusnet Fiets bewaken
6. Hef in woonstraten aan één zijde autoparkeren op
7. Alle fietspaden en fietsstroken in rood asfalt
8. Korter rood voor fietsers en weg met onnodige verkeerslichten
9. Overall voldoende parkeervoorzieningen voor fietsers



Wie precies wil weten wat we willen, leze ons manifest 'Na de woorden nu de daden!' (bit.ly/3Cwhviu)

Van 50 naar 30 km

De gemeente heeft een plan gemaakt om veel wegen, waarop nu nog 50 km per uur mag worden gereden, af te waarderen (of zo je wilt op te waarderen!) tot 30 km per uur. Goed idee?



De Fietzersbond lobbyt hier al jaren voor en is hier natuurlijk blij mee. Immers, minder ongevallen en als er dan toch een ongeval gebeurt, dan is die minder heftig dan met een snelheid van 50 km/u. Daarbij worden straten rustiger en beter oversteekbaar voor voetgangers en fietsers.

De Agenda Autoluw gaat uit van de veronderstelling, dat bij 30 km/u auto en fiets vanzelf kunnen mengen. Dat dus bestaande fietspaden en fietsstroken kunnen vervallen. Een grote misvatting! Veilig mengen van auto en fiets kan alleen bij weinig auto's met een lokale bestemming: maximaal 250 auto's per richting in het spitsuur of maximaal 5.000 auto's per dag op een tweerichting-weg. Dan is een fietsstraat een goede mogelijkheid als die breed genoeg is. Bij meer (doorgaand) autoverkeer moeten bestaande fietsvoorzieningen volgens de Fietzersbond behouden blijven. Ervaringen tijdens de Corona-pandemie in 2020 hebben de noodzaak hiervan bevestigd: mengen van fiets en auto bleek al meteen gevaarlijk op de Rijnstraat, en ook in de rustiger J.P. Heijestraat bleek gemengd verkeer onveilig, ondanks 30 km-borden en autodrempels.

In Amsterdam kennen we nu slechts twee soorten wegen: de Gebiedsontsluitingsweg (GOW) en de Erftoegangsweg (ETW). Deze indeling voldoet met de nieuwe plannen niet meer, omdat een GOW waar 50 km op mag worden gereden niet meteen een ETW wordt als het 30 km regime gaat gelden. Daarom wordt er van nu af aan gewerkt met drie categorieën: GOW50, GOW30 en ETW. Die categorieën zijn van belang, omdat voor elk ervan

hen een keuze voor de inrichting wordt gemaakt, bv klinkers op de rijbaan en rood asfalt op de fietsstrook. Of verplicht fietspaden bij GOW50.

Het college zegt toe dat voorlopig de fietsvoorzieningen op de GOW30 wegen zullen blijven. Dat betekent bijvoorbeeld dat je voorlopig van de fietsstroken op de Koninginneweg of de Van Wou gebruik kunt blijven maken. De angel zit wat ons betreft natuurlijk in dat woordje voorlopig. GOW30 wegen hebben blijvend fietsstroken of fietspaden nodig, tenzij het aantal auto's zodanig afneemt dat je er een fietsstraat van zou kunnen maken.

Ook bij lagere verkeersintensiteiten dan bovengenoemd moeten fietspaden of -stroken soms behouden blijven. Dat zijn bijvoorbeeld de straten met busverkeer op de rijbaan, die door hun grootte extra gevaar veroorzaken. En het betreft verbindingen in het Hoofd- en Plusnet Fiets. Deze "lange lijnen van het fietsnetwerk" zijn immers bedoeld voor snel, comfortabel en veilig doorfietsen. Doorgaande, eenduidige fietsvoorzieningen zijn nodig om deze functie te kunnen vervullen. Voor komen moet worden dat lappendekens ontstaan van fietspaden, woonstraten, van asfalt en klinkers, zoals de afgelopen jaren in Zuid Oost.

De Fietzersbond Amsterdam heeft nog wel drie zorgen. In de eerste plaats vraagt invoering van het 30 km-plan een geloofwaardig budget. Met name buiten de vooroorlogse stad zullen extra drempels e.d. nodig zijn om de 30 km daadwerkelijk af te dwingen. Onze tweede zorg is de handhaving. Juist op niet extreem drukke wegen zal de neiging blijven om te hard te rijden. Foto-camera's kunnen helpen. Onze derde zorg is de groeiende mix van tweewielers – in breedte en snelheid – op fietspaden en -stroken.

Nu is wel een groot voordeel van een GOW30-weg waar de fietsvoorzieningen blijven, dat snelle en/of brede fietsvoertuigen als Light Electric Vehicles (LEV's), fatbikes en snelle e-bikes naar de rijbaan kunnen. Die maken het fietspad namelijk wel heel gevaarlijk. De Fietzersbond Amsterdam vindt dat e-bikes en andere soorten LEV's die harder rijden dan 25 km per uur en breder zijn dan 75 cm, niet op het fietspad thuis horen. Ze zal zich er daarom voor inzetten om dat voor elkaar te krijgen.

Nieuws uit de wijken

Amsterdam is een grote stad met stadsdelen die zelf groter zijn dan menige stad. Gelukkig hebben we in Amsterdam veel leden over alle stadsdelen verspreid. In sommige actiever dan in andere. Hier een overzicht van waar onze actievelingen zich in hun de afgelopen maanden voor hebben ingespannen.

Nieuw-West

De Sloterweg eindelijk autoluw?

De Sloterweg is al tientallen jaren gevaarlijk voor fietsers. Hoofdnet Fiets, maar fietsers moeten een zes meter brede weg delen met 15.000 auto's per dag! Vrijwel allemaal sluipverkeer.

Eind 2019 kwam groepen bewoners met de gemeente tot een fraai voorstel: vier camera-autoknips zouden al het sluipverkeer weren van de Sloterweg en de nabijgelegen woonwijk Nieuw Sloten (zie OEK 111). Helaas kwam er veel protest uit andere wijken en uit Badhoevedorp. De gemeente besloot daarom in 2020 een uitgebreide inspraakprocedure te starten. Najaar 2021 heeft dit geresulteerd in "voorkeursvariant 2A". En...die variant lijkt als twee druppels water op het voorstel uit 2019! Het enige verschil is dat Langsom, de weg tussen Plesmanlaan en Sloterbrug, 30 km wordt. Variant 2A blijkt de enige van in totaal 11 varianten, die zorgt voor een autoluwe Sloterweg (rond 1.000 auto's per dag) en nieuw sluipverkeer in Nieuw Sloten voorkomt.

Zowel stadsdeelbestuur als adviescommissie in Nieuw West hebben zich ondertussen uitgesproken voor variant 2A. De Fietsersbond is daar blij mee. Voor veilig

fietsen is variant 2A het beste. Met als bijkomend voordeel minder auto's over de Nieuwe Sloterbrug, waarover begin 2022 besloten moet worden. We hebben slechts een opmerking bij het huidige voorstel: maak ook de Sloterweg oostelijk van de Anderlechtlaan 30 km. Dat lijkt nu vergeten en is meer dan logisch voor een in de toekomst voor auto's feitelijk doodlopende weg.

Rest nog goedkeuring door de gemeenteraad. Dan kan de Sloterweg in 2022 eindelijk fietsveilig worden.



Noord

3 jaar geleden hebben we in Noord geprobeerd aandacht te krijgen voor de slechte fietsbereikbaarheid van het Waterlandplein. Dat winkelplein is namelijk helemaal ingesteld op het faciliteren van autoverkeer en parkeren. Met de fiets kun je ervanuit de meeste windrichtingen niet fatsoenlijk komen en het fietsparkeren laat zeer te wensen over.

Wij kregen bij het deelraadbestuur wel gehoor, men was het eens met onze bezwaren en ook met een flink deel van onze oplossingen, maar de benodigde aanpassingen waren kostbaar en dat geld was er niet. Ons werd geadviseerd mee te liften op toekomstige ontwikkel- en onderhoudsplannen in de buurt.

Nu 3 jaar later zijn er 2 nieuwbouwwoonblokken vlakbij het Waterlandplein in voorbereiding. Er zijn stukken voor de inspraak vrijgegeven. Het slechte nieuws is dat er in die stukken geen aandacht is voor de fietsverbin-

dingen naar het naastgelegen winkelcentrum. Het gaat vooral over de gebouwen die worden neergezet. Het goede nieuws is dat de grens van het grondexploitatiegebied, de zogeheten GREX, ruim om het gebied is getrokken. In een gebied dat is aangewezen als GREX kunnen de kosten die gemaakt worden, betaald worden uit de grondexploitatie.

Wij hebben daarom nu in de inspraak bij deze bouwprojecten naar voren gebracht dat er vanuit die GREX geld nodig is om de fietsinfrastructuur tussen de nieuwbouw en het winkelcentrum te verbeteren. Wij hebben als bijlage onze nota met de fietsknelpunten (uit 2019) weer ingebracht, die is nog onverminderd actueel. We zijn heel benieuwd of dit tot aanpassing van de plannen gaat leiden. Inmiddels zijn we wel uitgenodigd om mee te doen met de bewonersgroep die de openbare ruimte rondom de woonblokken verder in gaat vullen. We

hebben dus een trapper tussen de deur!
En dit is de tip: let ook op kleine woningbouwplannen

West

In West waren we de laatste tijd druk met plannen voor de Kinkerstraat, de Oranjeloper en de Bos en Lommerweg. Met wisselend succes.

Geen gerammel op klinkers in de Kinkerstraat

De Kinkerstraat krijgt tussen Kinkerbrug en Bilderdijkstraat een nieuwe inrichting. Met 'meer ruimte voor fietsers en voetgangers', zoals dat zo mooi heet. Vorig jaar al werd besloten dat fietsers stad-in een fietsstrook van 2,5 m breed krijgen, in plaats van het huidige krappe fietspad vlak langs de pilaren. Een verbetering, al had een breed vrijliggend fietsPAD onze voorkeur. Vlak voor de zomervakantie kwam de gemeente met een ontwerp waarin de fietsstrook beklinderd is. Vreemd! Want in strijd met de eisen van een Plusnet Fietsroute. En dat terwijl de rijbaan ernaast asfalt krijgt. De reden? Omdat het een 30 km-straat wordt. De redenering is dat daar klinkers horen, en omdat die niet op de rijbaan met tramrails kunnen, moeten ze op de fietsstrook (daarom zijn de fietsstroken op de Vijzelsgracht/straat beklinderd). En kromme redenering omdat die klinkereis alleen geldt in verblijfsgebieden én als er geen fietsvoorzieningen zijn (de Kinkerstraat is geen verblijfsgebied). We protesteerden, spraken erover in, en de gemeenteraad was het met ons eens.

Oranje Loper: bijna een fietsstraat

Op de route van de Dam tot de Sloterplas moeten de bruggen vervangen worden. Aanleiding om ook de weg beter in te richten. In West gaat het om De Clercqstraat t/m de **Jan Evertsenstraat**. We mochten meepraten over de plannen, maar een vrije trambaan moet er komen (want plusnet tram). Dat beperkt de

in je buurt, soms kun je er een graantje van meepikken voor de fiets.

opties voor het andere verkeer enorm. Het voorstel is om de (te smalle) fietspaden op te heffen (breder kan niet) zodat fietsers en auto's gaan mengen. Dat gebeurt wel in een 30 km-straat met drempels en een rode asfalt-loper. Volgens ons gaat dat alleen maar goed als er veel minder auto's rijden dan nu. Daarom pleitten wij voor meer autoknips (dus minder auto's die daar niks te zoeken hebben) en voor voldoende breedte zodat auto's bij het inhalen niet rakelings langs fietsers hoeven. Recent overlegden we over de langdurige omleidingen die er komen. Uitgangspunt is dat de Oranjeloper tijdens de jarenlange werkzaamheden in West altijd voor fietsers berijdbaar blijft.

Bos en Lommerweg

De Bos en Lommerweg kreeg tussen de Adm. de Ruijterweg en de Willem de Zwijgerlaan een nieuwe inrichting. De ventweg verdween, rijbanen werden smaller, er kwamen betere oversteken en de stoep werd breder. Wij deden ook onze duit in het zakje en kregen voor elkaar dat de fietspaden daar breder werden en van asfalt. Om werk met werk te maken werden ook de kruisingen met de Adm. de Ruijterweg en de Willem de Zwijgerlaan opgeknapt met meer en veiliger opstelruimte voor fietsers. Helaas is op de laatste kruising een terras dat het zicht beperkt niet aangepakt (hoewel dat wel was geadviseerd). Zo blijft oversteken voor fietsers en voetgangers daar gevaarlijk.

Tijdens de werkzaamheden aan het kruispunt met de **Adm. de Ruijterweg** moesten fietsers maar zien hoe ze van het fietspad op de rijbaan kwamen. Dankzij een tweet van de Fietsersbond werd dit ongemak snel opgelost.



Admiraal de Ruijterweg



Impressie Jan Evertsestraat

Oost

Plantage Parklaan wordt aangepast voor 30km/u

Het eerste plan voor het aanpassen aan 30km/u en het veiliger maken van de Plantage Parklaan had niet de instemming van de bewoners, bleek bij de inspraak. Deze drukke gebiedsontsluitingsweg (GOW) is in het ontwerp versmald tot een enkele rijbaan met een breedte van slechts 5,8 meter voor alle verkeer. Fietzers gaan er in dit ontwerp niet op vooruit.

Zuid

Ook de fietsstroken op de **Koninginneweg** in asfalt! Het was een strijd, maar het is gelukt. De Fietzersbond heeft zich stevig ingezet om ook de fietsstroken bij de herinrichting van de Koninginneweg in rood asfalt terug te krijgen. Er waren in het plan weer klinkers opgenomen net als in de Kinkerstraat, waar na een stevige lobby van ons klinkers in het plan werden vervangen door rood asfalt.

In de commissievergadering waar we natuurlijk hebben ingesproken, betoogde Anne Marttin dat haar boodschappen bij het fietsen over klinkers de tas bijna uit sprongen. Andere raadsleden stemden ook bijna unaniem tegen de klinkers en stelden rood asfalt voor en streetprint op de trambaan. Omdat dit in korte tijd al het tweede plan voor de herinrichting van een belangrijke doorvoerroute was dat op het punt van materiaalgebruik terug werd verwezen naar de tekentafel, is gevraagd om het beleid op dit punt aan te passen. Dat deze beleidswijziging is doorgesijpeld binnen de gemeentelijke organisatie kan worden afgeleid uit het feit dat uit de Nota van beantwoording op de Nota van Uitgangspunten voor de Van Woustraat de fietsstroken daar ook in rood asfalt terugkomen. We hopen dat we op dit punt gelijk hebben. Het scheelt ons veel tijd, want lobbyen is een tijdrovende bezigheid.

Weesp geactiveerd

Op 1 november kwam een groepje enthousiaste Weespers bij elkaar om de Fietzersbond Weesp te activeren. Na een introductie van de activiteiten van de Fietzersbond Amsterdam, kwamen de knelpunten voor fietsers in Weesp ter sprake. Genoemd werden de doodlopende fietsroute na de Papenlaan waar die verder gaat als voetpad en de ontbrekende afbakening van de hellingbanen bij het fietspad over het Amsterdam Rijnkanaal naast de spoorbrug waar je, als je niet uitkijkt zo het kanaal in kunt rijden. En ook het slechte wegdek op belangrijke fietsroutes, zoals op de

Een alternatief ontwerp werd gemaakt door een bewoner waarbij de huidige twee rijbanen worden gehandhaafd en de trambaan wordt vergroend. De centrale verkeerscommissie wordt nu gevraagd beide ontwerpen (opnieuw) te beoordelen. De inspraak verloopt moeizaam door misverstanden tussen gemeente en bewoners.



Koninginneweg

Hoogstraat, en slechte oplossingen voor fietsparkeren op een aantal plaatsen of te weinig parkeerplekken. Bij een volgende bijeenkomst in december zullen de knelpunten verder in kaart worden gebracht. Daarna zal bekeken worden wat de beste strategie is om die aan te pakken. Zo zou de inventarisatie van knelpunten de basis kunnen zijn voor gesprekken met politici en ambtenaren.

Heeft u zin om mee te doen of heeft u aanvullingen of ideeën, meldt u dan bij amsterdam@fietzersbond.nl o.v.v. Activiteiten Weesp.

'Alles wat je nodig hebt, kun je voor elkaar krijgen'

Elke zaterdag- en zondagochtend staat er een bijzondere fiets aan de Admiralengracht. Ibraheem Babiker (52) uit Osdorp zit in de fiets, kopje thee erbij en een radiootje.

'In het weekend breng ik mijn 3 kinderen (9,7 en 6 jaar) naar Arabische taal- en cultuur-les en hier wacht ik op ze. Dit is een mooi plekje, aan het water. Eerst was onze fiets open, mijn kinderen waren vaak ziek, en ik ook. Met een auto kun je andere mensen ziek maken, door de luchtvervuiling. Dat wil ik niet, ik wil leven in respect voor de natuur en mijn omgeving.' Dus er was een fiets nodig waarin Ibraheem en zijn kinderen tegen weer en wind beschermd zijn. Hij ontwierp en bouwde een overkapping voor zijn elektrische bakfiets van de Redding. De overkapping bestaat uit 7 betrekkelijk kleine delen glasvezel/polyester. Die pasten nog net op zijn balkon. Daar deed hij het voorbereidende werk. Bij de montage kreeg hij hulp van fietsenmaker Kamal in het Buurt Meeting Point Wildeman.

'Ik had nog nooit zoiets gedaan, maar je kunt tegenwoordig zo'n beetje alles maken wat je wil, met behulp van instructies op het internet en advies van leveranciers. Ik heb eerst geëxperimenteerd met een overkapping voor alleen de berijder, in combinatie met de meegeleverde overkapping van de bak, maar dat ving veel wind. Dus ik wilde een beter gestroomlijnd ontwerp. Ik heb een blessure aan mijn been, en heb er heel rustig, 2 jaar, elke dag een klein beetje aan gewerkt' Zijn vrouw – die ook een bakfiets rijdt – en zijn kinderen zijn heel blij met de fiets. Ze krijgen veel opmerkingen en enthousiaste reacties, buren en familie vinden de fiets heel handig. De kinderen gaan ermee naar school, naar het zwembad, en ook de boodschappen gaan erin. Eén keer

zijn ze naar Purmerend gereden, helaas was de batterij leeg op de terugweg. 'Het is fijn dat we ermee op het fietspad kunnen, de fiets is 80 cm breed, dat is smaller dan sommige andere bakfietsen. Bakfietsen zijn enorm populair en de prijs is gestegen, ook van onderdelen. Voor een goede voorband betaalde ik eerst 18 euro, nu 36. Het materiaal voor de overkapping kostte 500 euro. Als zo'n fiets door een fabrikant verkocht zou worden, zou dat mensen uit de auto kunnen halen, denk ik.' 'Nederland is gebouwd door mensen, 4 meter onder zeeniveau. We weten niet wat de toekomst gaat brengen, deze zomer waren er bosbranden en overstromingen. We moeten echt stoppen met fossiele brandstoffen, hogere prijzen gaan daarvoor niet helpen. Echt actieve verandering is nodig. We moeten overstappen op fietsen en elektrische auto's, en schonere industrie.'

Ibrahim wil zijn fiets nog schuren en verven. Daarvoor zoekt hij een ruimte, liefst een beetje in de buurt van Osdorp, tegen betaling. Heeft u iets? Neem contact op met Ibraheem: 06-84061718



Kiezen en delen

Met het Witte Fietsenplan zorgde Provo voor een wereldprimeur. Al is fietsen delen ook nu weer het devies, bij de nieuwe aanbieders staat het winstoogmerk toch voorop.

Ze zijn er in het rood, geel, blauw en waarschijnlijk pimpelpaars. Soms hebben ze blauwe banden, soms de chique uitstraling van hout. Deelfietsen, huurfietsen, leenfietsen, OV-fietsen en Swapfietsen. Voorwaarden, kosten en kwaliteit lopen uiteen. Maar één ding hebben ze gemeen: de fietser is niet de eigenaar van de fiets. De komst van slimme sloten, gps en smartphones heeft allerlei nieuwe mogelijkheden geschapen. De aanbieders roepen om het hardst hoe gebruiksvriendelijk hun systeem is. Of de gebruiker een lekke band kan plakken doet er niet toe, want daarvoor wordt gezorgd. Het Witte Fietsenplan ligt meer dan een halve eeuw achter ons, maar ook toen al verloor idealisme het van de hebzucht: veel fietsen werden gestolen.

Wildgroei

Leden van de Fietzersbond maken meestal gebruik van eigen fietsen. We zijn geïrriteerd als er weer eens een rek vol staat met slordig geparkeerde deelfietsen, of als we acuut moeten remmen voor een slingerend groepje OV- of MacBike-gebruikers. In de zomer van 2017 was er zo'n wildgroei van deelfietsen ontstaan dat de gemeente een algeheel verbod afkondigde. Sindsdien is er een vergunningstelsel ingevoerd.

Volgens een recent rapport van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) zijn we toe aan de vijfde generatie deelfietsen, flexibele systemen met of zonder vaste standplaats. Als de regering deelmobiliteit wil stimuleren, moeten volgens het instituut zelfs subsidies bespreekbaar zijn, want voor deelfietsen wordt weinig of geen groei verwacht.

OV-fiets op kop

Momenteel steekt de OV-fiets met een marktaandeel van 75 procent met kop en schouders boven de andere aanbieders uit. De OV-fietsers hebben vaak ook een eigen fiets, en hun profiel verschilt van dat van andere deel- en huurfietsgebruikers. Het totaal aantal deelfietsen in Nederland schat het KiM op 27.500. Dat lijkt veel, maar de ANWB plaatst dit aantal in perspectief door te melden dat er wereldwijd 10 miljoen deelfietsen zijn; in Beijing en Sjanghai bij elkaar al zo'n 4 miljoen. De gemeente Amsterdam heeft een rapport gepubli-



ceerd over deelauto's en -scooters, waarin fietsen nauwelijks worden genoemd. Het is de bedoeling dat over de deelfiets volgend jaar gerapporteerd wordt. De Swapfiets vormt een verhaal apart. Zeven jaar geleden lanceerden vier studenten van de TU Delft een startup die omafietsen te huur aanbood, met korting voor studenten. Bij pech werd de fiets binnen één dag omgewisseld. Er is sindsdien heel wat veranderd. De huidige eigenaar van Swapfiets, Pon Bikes, is de grootste fietsenproducent ter wereld. De miljoenenverliezen, waarvan een paar jaar geleden sprake was, worden door de multinational – ooit bijna synoniem met Volkswagen – moeiteloos geabsorbeerd.

Helemaal van mij

Bij toeval spot ik een Swapfiets-winkel in de Bilderdijkstraat. Ik zet mijn bejaarde Koga Miyata, die helemaal van mij is, even neer en maak een praatje met een van de medewerkers. Hij vertelt dat Swapfiets drie winkels heeft in Amsterdam, waar binnenkort nog een vierde bijkomt. De klant heeft de keus uit zes soorten fietsen, waarvan twee elektrisch. Vanaf 17 euro heb je een maand-abonnement, en reparaties worden in principe binnen 48 uur uitgevoerd.

Hier geen olievlekken of overalls, maar strakke jeans en t-shirts met het bedrijfslogo. Voor de meeste klanten is de voertaal Engels. Swapfiets is tegenwoordig bijna overal in Europa te vinden, en de sprong naar Amerika wordt overwogen.

Het klinkt allemaal geweldig. Toch stap ik met een tevreden gevoel weer op mijn Koga en trek een sprintje. Domweg gelukkig in de Bilderdijkstraat.

Tekst en foto: Terri Kester



Fietsparkeer info

Waar mag je je fiets parkeren, en hoe lang? En waar mag het niet? Wat doe je als je fiets is weggeknipt? En waar zijn vrije parkeerplekken te vinden?

Met het uitrollen van uitgebreid fietsparkeerbeleid, verschijnt in de stad ook meer en meer informatie over fietsparkeren. Van fietsparkeer-verboden en verwijzingen naar stallingen tot info over wat te doen als je fiets is weggeknipt. De mooiste vorm van fietsparkeer-info is misschien wel het fietspar-



keervak: informatie en voorziening in één, en een uitermate robuust en hufterproof ontwerp. Alleen wel kwetsbaar bij harde wind.

Hier en daar begint fietsparkeer-info te lijken op parkeer-info voor auto's. Bijvoorbeeld de dynamische fietsparkeer-informatie-panelen die precies aangeven hoeveel plekken op elk moment in een stalling beschikbaar zijn. Weliswaar is er voor fietsers nog geen P-route, maar die zal er ook wel nooit komen – flexibel en ruimte-efficiënt als fietsers zijn.

Fietsparkeer informatie is trouwens niet nieuw. Dat blijkt als je de Beeldbank van het Stadsarchief doorzoekt. Ook daar overheersen de fietsparkeerverboden.

(tekst/beeld ML + Stadsarchief)





Fiets met ingebouwde technologie

In mijn straat woonde een buurjongen waarvan ik wist wanneer hij de deur uitging en op zijn fiets stapte. Hij had namelijk een fiets die tegen hem sprak. Niet met een stem, maar met een indringend geluid. Het was – telkens weer – alsof ik een soort van dreun op mijn hoofd kreeg dat vervolgens nog even nagalmde.

Een paar weken geleden stond hij op een zondagmorgen bij zijn voordeur. Vergezeld van een paar grote dozen. Ik vroeg waarom dat was.

“Ik ga verhuizen,” antwoordde hij.

“Waarheen?”

“Naar ergens in Amsterdam maar dan heel ver weg,” zei hij cryptisch.

“Je bedoelt zeker Amsterdam Noord?”

“Ja, maar dan nog verder. Ik ga helemaal naar Nieuwendam!”

“Wat gaaf! Weet je dat het daar best mooi is?”

“Nou, ik ben vooral blij dat ik een nieuwe start kan maken met mijn leven, want het is al een tijdje uit met mijn vriend.”

Ik was blij voor hem, maar ook voor mezelf. Nu was ik verlost van het dagelijks terugkerende geluid van zijn Van Moof fiets. Ik wist dat hij erg verguld was met dat ding. Het is een fiets met stijl en dat vond ik precies bij hem passen. Hij ging altijd heel modieus gekleed.

Soms kreeg ik een compliment van hem over hoe ik eruit zag. Dat was dan vooral als ik de deur uitging voor een etentje.

Laatst was ik op Zeeburgereiland, een hagelnieuwe buurt in aanloop naar IJburg.

Tussen de luxe appartementen bevond zich een prachtig skatepark. De zon scheen en het was er gezellig druk met spelende kinderen. Ik zat op een bankje en plots hoorde ik weer dat indringende geluid.

Van Moof, wist ik meteen. Voor mij stonden een man en een vrouw. Ze hadden beiden precies dezelfde fiets. Van Moof in zachtblauw. Het waren werkelijk knappe fietsen, maar een van die fietsen blééf maar herrie maken.

Moest dat nou?

Ik besloot een praatje met ze te maken.

De man vertelde dat ze samen dezelfde fiets hadden gekocht.

Ik begrijp trouwens niet wat er nou zo leuk aan is om samen precies dezelfde fiets te hebben als je al lang en breed volwassen bent. Het doet mij denken aan mijn jeugd, toen ik samen met een vriendinnetje hetzelfde poloshirtje droeg. Zij een roze en ik een blauwe. En we spraken vervolgens af dat we het allebei aan zouden trekken naar school.

Ik bekeek de fietsen eens goed en zag dat er geen slot op zat.

“De sloten zijn helemaal ingebouwd,” zei de man trots. “En er zit een ingebouwd GPS systeem in. Als hij gestolen wordt, kun je hem opsporen. Je ziet alleen maar het frame, en je moet een code invoeren als je het slot wilt openen. Doe je het verkeerd, dan hoor je een geluidje.”

Dát geluidje dus.

“Hoe moet het dan als je de code vergeten bent?” vroeg ik.

“Dan mag je het nog twee keer proberen.”

“En dan?”

“Dan blokkeert je fiets.”

“Krijg je hem dan nooit meer open?”

“Dan moet je één minuut wachten en dan mag je het weer drie keer proberen. Ik was het net aan het oefenen met mijn vrouw. We hebben de fietsen net gekocht en zij werd er een beetje zenuwachtig van.”

“Aha! En was u dan niet nerveus?”

“Nee hoor, ik vind het alleen maar leuk!”

Ik ben dus niet de enige die zenuwachtig wordt van technologie, dacht ik opgelucht.

Overigens zou ik het erg op prijs stellen als het geluid wat vriendelijker ging klinken.

Meer van: “Probeer het nog een keer, het komt echt goed!”

Of beter: gewoon helemaal geen geluid!

Boekbespreking

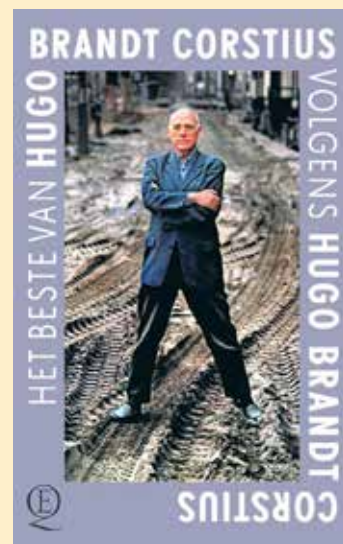
Wat niet velen weten is dat het Witte Fietsenplan van Provo (Luud Schimmelpennink) eigenlijk niet nieuw was. Het werd al 10 jaar eerder voorgesteld door Hugo Brandt Corstius, beter bekend onder talloze pseudoniemen. Wat nog minder mensen weten is dat deze fervente fietser de fiets niet alleen zag als een geniale vinding van de mens, maar ook als een enorme misser van de natuur. Hij publiceerde daar een stuk ('Fietsen') over in het studententijdschrift *Propria Cures* op 14 juni 1958, waaruit ik hier een stukje citeer:

"Van het standpunt van de filosoof gezien is de vinding van de fiets veel wereldschokkender dan die van auto of paard-en-wagen. De laatsten immers schakelden slechts de levende of de dode natuur in om ons sneller voort te bewegen, terwijl de fiets ons onze eigen krachten laat gebruiken, maar op efficiëntere wijze: na een half uur fietsen bent u vier keer zo ver als lopend terwijl u even weinig moe bent en geen benzine of haver verbruikt hebt.

Het rijwiel is dus een correctie op het werk van onze schepper en we overdrijven niet wanneer we de onbekende uitvinder Prometheus noemen. Het lijkt op het eerste gezicht wat veel gevraagd dat God de adem had moeten blazen in het frame van een, op Hem gelijkende, tweewielige Adam, maar tenslotte is het

menselijk lichaam, zoals we het nu kennen minstens zo gecompliceerd als een levende fiets zou zijn. Er is ook geen obstakel voor een mensbouw in fietsvorm, al zou het natuurlijk van ons fietsmodel afwijken waar die typisch is aangepast aan het onhandig tweebeinig wezen dat zich thans als superieur geschapen beschouwt. Zo zou de ketting kunnen verdwijnen door een spier op het achterwiel."

Wie denkt "Dit smaakt naar meer", kan terecht in de boekhandel. Intussen dreigt een volgende wereldschok: de uitroeiing van de fiets door wat zich nu nog voordoet als een hogere vorm daarvan: de e-bike (zie ook p. 23). Als dan de mens zich door-ontwikkelt tot cyborg en zich integreert in de e-bike, zouden twee missers van de natuur in één klap zijn rechtgezet. Wat zou Hugo daarvan gevonden hebben?



Prijswinnende foto

De foto in OEK 113 plaatst ons voor raadsels. Hebben lezers er zich tevergeefs het hoofd over gebroken? Of sprak hij zo weinig tot de verbeelding dat men daar niet eens aan begon? We zullen het nooit weten, want er kwam geen enkele reactie op binnen. En uit arremoeude heeft de jury daarom besloten dat de fotograaf de winnaar is en de prijs krijgt. En uit angst voor nog zo'n uitglijder proberen we het deze keer met een wat eenvoudiger opgave (rechts).

Oplossing naar oe kredactie@fietsersbond.amsterdam.

En o ja, u wilt natuurlijk weten waar we in de vorige OEK naar moesten raden: een aantal putdeksels op een hoek van de H.J.E. Wenckenbachweg (onder).



Stoplicht

Wanneer men op de fiets naast het knopje van de stoplichtbediening staat, een knopje waarvan boze tongen beweren dat het helemaal niet werkt en zelfs niet eens is aangesloten, is het belangrijk het duidelijk zichtbaar voor iedereen in te drukken. Dit moet dan, als het licht nog niet op groen gesprongen is, om de dertig seconden herhaald worden, zodat ook de mensen die zich later bij de troep wachtende fietsers hebben aangesloten kunnen zien dat degene die bij het knopje staat zijn of haar verantwoordelijkheid neemt en niet gewoon op haar of zijn telefoon staat te loeren en de rest van de wereld maar voor het rode stoplicht laat verrekken, of, net zo erg, arrogant uitstraalt denken te weten dat op het knopje drukken totaal geen zin heeft, omdat dat knopje een eerste klas staaltje volksverlakkerij van jewelste is. Nou, dat maken we zelf wel uit, of we geloven in dat knopje of niet! Als wij helemaal achterin de spitskluit staan, of

het nou regent, mist of dat de zon schijnt, dan willen we dat de die figuur daar rechts voor zijn verantwoordelijkheid neemt. Steek die hand uit, druk de knop in, zeg daarbij het liefst ook nog duidelijk 'Zo', of 'Ach ja, nog een keertje.' Dat geeft de mensen rust en vertrouwen in de medemens, in plaats van knarsentandende ergernis en de aandrang om van het rijwiel te springen, die flutfiguur vooraan van zijn stalen ros te keilen en zelf luid en duidelijk, voor iedereen zichtbaar het knopje in te drukken, waardoor het licht onmiddellijk op groen springt, de held wordt overreden door duizend elektrische baboes, en die daarna, wegens kromme wielen en het opnieuw op rood gesprongen licht, alsnog te laat gaat komen.

Jeroen Blankert

jeroenblankert.nl

Postvak in

Dubbele ergernis

Aan de volgende verkeerssituatie erger ik me. Het betreft de Spuistraat waar het fietspad in het kader van de corona situatie is afgezet ten bate van de voetgangers. Volgens mij is het zinloos, het voetpad in de Spuistraat is al redelijk ruim en in de praktijk zie ik de voetgangers geen gebruik maken van het 'voormalige' fietspad. Het gevolg is wel dat de fietsers nu tussen het overige verkeer in de Spuistraat hun weg moeten vinden, terwijl de rijbaan daar niet erg breed is. En er is een andere situatie waar ik me zorgen over maak. Het gaat over de Spoorweg-onderdoorgang van de Korte Prinsengracht ter hoogte van de Haarlemmer Houttuinen. Er is daar eenrichtingsverkeer voor auto's komende van de Korte Prinsengracht richting het IJ. Aan de linkerzijde van de weg is een tweerichtingfietspad. Het gebeurt echt heel regelmatig dat een auto het fietspad op rijdt. Ik zelf ben me een paar keer rot geschrokken omdat opeens een

auto mij daar tegemoet reed. Het is wachten op een ongeval.

Trudy Beelen

REACTIE

U legt de vinger op twee zere plekken. Over die op de Spuistraat schrijven we uitvoerig op p. 5, maar het probleem op de Korte Prinsengracht is ook de gemeente opgevallen. En ze hebben het aangepakt (zie p. 18).

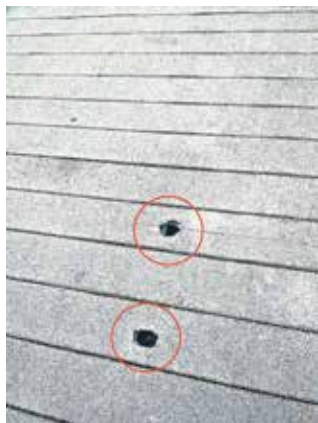
Helmplicht

In het Parool lees ik dat u liever een focus op verkeersveiligheid ziet en een helmplicht niet direct ziet zitten. Wat de verkeersveiligheid betreft is met de elektrische fietsen op het fietspad de dynamiek wel veranderd. Ik vraag me oprecht af of fietsers weten dat hun VanMoof-fiets is afgeleverd met een rem en als wielrenner hang ik wel eens achter een vanMoof en zie dan dat die fietsen

Melden of niet melden

“Als u op straat iets ziet waarvan u wilt dat het gemaakt of opgeruimd wordt, dan kunt u dat bij de gemeente melden.” Dat staat op de website van de gemeente in de rubriek Melding openbare ruimte en overlast (bit.ly/3qHYy9t). Vroeger deed ik dat nogal eens, melden, maar na een tijd steeds minder omdat ik merkte dat er vaak niets mee gedaan werd. Nu doe ik het nog zelden. En soms laat ik het expres na, omdat ik bang ben dat het verkeerd afloopt. Zoals in onderstaand geval.

Nog net in Halfweg kun je vanaf de Osdorperweg



afslaan naar een fietspad. Eerst een bruggetje over en dan de Osdorperbovenpolder in fietsen. In het wegdek van dat bruggetje zaten twee gaatjes en dat heb ik gemeld. Ik was bang dat ze groter zouden worden of dat de zwakke plek groter was dan de gaatjes en dat fietsers en voetgangers er

gevaar liepen. Lange tijd bleef een reactie uit, nabellen leidde eerst tot niets, toen tot de mededeling dat men het geval nader ging onderzoeken en daarna niets



meer. Intussen moest ik er maar op vertrouwen dat bij inspectie gebleken was dat het defect niet zo erg was. Anders had men er toch wel eerder iets aan gedaan? Na meer dan een jaar gebeurde er iets dat leek op een tijdelijke fix: een triplex plankje dat de gaatjes afdekt. Is dat een verbetering? Tja, de gaatjes zijn bedekt en – wie weet – biedt het plankje enige stevigheid. Maar stel dat je daar fietst en het is er donker of het plankje wordt door sneeuw of bladeren aan het zicht onttrokken? Kan zo'n plankje dan niet veel gevaarlijker zijn dan die twee gaatjes? Intussen heb ik al enige tijd geleden elders op het bruggetje een nieuw gaatje ontdekt. Maar ik heb dat niet gemeld. Stel je voor dat ze daar ook zo'n plankje op schroeven! Zo kun je dus een bewuste niet-melder worden.

JK

met gemak 35 KM rijden. Overigens zou ik met zo'n snelheid al lang een helm op hebben. Het punt is dat als zo'n elektrische fiets een andere fiets raakt, de impact daarvan ook voor de niet-elektrische fietser groot is met die snelheden. Hoewel ik het met u eens ben dat allereerst de focus op verbeteren van verkeersveiligheid zou moeten liggen, denk ik dat een helm voor iedereen toch misschien nodig gaat worden, al was het maar ter bescherming van jezelf voor de tamelijk roekeloze elektrische fietsers op het fietspad.

Loes Knotter

REACTIE

Elders in deze OEK kunt u lezen hoe wij gewone fietsers tegen het elektrische geweld willen beschermen: zonder dat ze zelf een helm op hoeven en daarom misschien liever maar niet meer fietsen. Dat laatste kan toch nooit de bedoeling zijn.

Havenstraat

Weer een mooie, zeer informatieve OEK is er onlangs op de mat geploft. Hulde aan de redactie en de onvermoeibare onderhandelaren. Eén lacune viel me op in het stuk 'Havenstraat' op pagina 7. Als ik komende van de Amstelveenseweg (dus west-oost) of om het circuit heen vanuit de Cornelis Krusemanstraat, de Havenstraat in wil slaan, dan blijkt dat onmogelijk: er is eenvoudig geen afslagmogelijkheid voor fietsers naar het tweerichtingpad tegenover de K&R-strook van de nieuwe British School. Een oliedomme ontwerpfout, en in elk geval een nieuw knelpunt.

René Kurpershoek

REACTIE

U hebt volkomen gelijk. En dit is niet het enige fietsknelpunt daar. Een schoolstraat zou daar volgens ons de beste oplossing zijn (zie: bit.ly/3wgTda2).



Poeloever



Ijpleinveer

Opgeloste knelpunten

Amstelveen

Klein maar fijn: er is een doorsteekje met een brug gekomen tussen de Keizer Karelweg en het Kazernepad. De verbinding stond al jaren op de kaart ingetekend en is ten slotte gerealiseerd met de bouw van de nieuwe woonwijk **Poeloever**.

Centrum

Het is de vraag of er eigenlijk niet te veel auto's rijden, maar laten we de oplevering van de fietsstraat **Sarphatistraat** Zuid, tussen Frederiksplein en Weesperplein, aanmerken als een heuglijk feit. De straat is voorzien van rood asfalt, fietsers hebben meer ruimte gekregen, automobilisten zijn te gast (30 km).

De drukke fietsverbinding **Amstel** oostzijde tussen Blauwbrug en Hoge Sluis is autoluwer gemaakt. De rijrichting is veranderd zodat alleen bestemmingsverkeer er nog wat heeft te zoeken. Het is weer een voorrangsroute en daarvan profiteren de vele fietsers.

Voorheen reden met enige regelmaat automobilisten van de **Korte Prinsengracht** per ongeluk over het fietspad onder het viaduct Haarlemmer Houttuinen. De wegbeheerder heeft markeringsvlakken en fietsymbolen aangebracht om zulke vergissingen te voorkomen.

Korte Prinsengracht



Er is een nieuwe aanlanding gebouwd voor het **Ijpleinveer**, zodat die beter aansluit op de Nieuwmarktroute. De vernieuwing maakt deel uit van de Sprong over het IJ. Ook in Noord worden de aansluitingen verbeterd.

Noord

De **Elzenhagensingel** is een mooie noord-zuid fietsroute geworden in centraal Noord. Hij wordt straks ook verbonden met de Buiksloterdijk en het "ambtenarenpad" van het Buikslotermeerplein naar het Ijpleinveer. Dan is het een fijne en rechtstreekse fietsroute naar het centrum, die kan wedijveren met de noord-zuidroute via het Buiksloterwegveer.

West

Het kruispunt **Bos en Lommerweg - Admiraal de Ruijterweg** is voorzien van bredere fietspaden en van rechts-voor-linksaf vakken. Die vakken heten zo omdat je eerst iets naar rechts gaat om vervolgens linksaf te gaan.

Tegelijk met groot onderhoud in de **Jan van Galenstraat** zijn er verbeteringen aangebracht voor fietsers. De Jan van Galenstraat kreeg nieuw asfalt op de rijbaan tussen de Adm. de Ruijterweg (AdR) en de Willem de Zwijgerlaan (WdZ). Meteen werden beide kruispunten

Elzenhagensingel





Bos en Lommerweg



Erasmusgracht

aangepakt. Bij de kruising met de AdR zijn er nu grotere opstelvakken gekomen voor fietsers en is een lastige knik in het fietspad op de zuidwesthoek verdwenen. Bij de WdZ kwam er een derde opstelvak voor auto's stad-in. Auto's rechtsaf hebben nu een eigen vak en krijgen niet meer tegelijk groen met fietsers rechtdoor. Als iedereen zich aan de lichten houdt, kan een dodelijke aanrijding als in 2020, niet meer gebeuren. Helaas kreeg het fietspad niet overal nieuw asfalt, wat gezien de hobbels over boomwortels wel wenselijk was.

Een fiets/voetgangersbrug over de **Erasmusgracht** tussen Laan van Spartaan en de Kolenkitbuurt wordt aangelicht met lampjes in het wegdek. Al vanaf het begin bleken die lampenglaasjes niet bestand tegen het geweld waaraan ze werden blootgesteld. Klagen over het niet werken hielp niet, totdat na jaren de brug is opgekalefaterd met een nieuw wegdek en nieuwe glaasjes. We waren nog net op tijd om de ongeschonden staat vast te leggen.

Abcouderpad



Zuid

Voorheen kon je de **Van Baerlestraat** bij de Ruysdaelstraat niet anders oversteken dan via een oncomfortabele voor voetgangers bestemde route. Het GVB lag letterlijk en figuurlijk dwars. Toch is de oversteek nu verbeterd, veiliger geworden en behoorlijk bruikbaar voor fietsers. Misbruik door automobilisten lijkt binnen de perken te blijven.

Het nieuwe profiel van de **Ceintuurbaan** tussen Ferdinand Bolstraat en Sarphatipark is een lichte verbetering. De rode kleur suggereert een fietsstraat maar het aantal auto's is veel te hoog. Daarom is er toch ook maar een fietsstrook toegevoegd. Monumentale bomen stonden in de weg van een eventueel vrijliggend fietspad. Misschien is met dit profiel een voorschot genomen op een autoluwere toekomst. Vooralsnog bestaat de verbetering eigenlijk alleen maar uit het ophogen en verruimen van parkeerplaatsen zodat auto's daar niet meer uitsteken. Dubbelparkeren blijft natuurlijk mogelijk.

Zuidoost

Bij het **Abcouderpad** in de Amsterdamse Poort duiden verkeersborden op een voetpad. Dit hoewel het een doorgaande fietsroute naar het centrum is. De wegbeheerder heeft nu een extra bord geplaatst zodat er geen twijfel kan bestaan: het Abcouderpad in de Amsterdamse Poort is een (brom)fietspad.

Nieuwe knelpunten

Centrum

Op de **Haarlemmerdijk** is een zebrapad geplakt dat niet voldoet aan de geldende verkeerstechnische normen. Het heeft een hoge kunststof drempel en is daardoor behalve hinderlijk, ook nog eens een potentiële veroorzaker van eenzijdige ongevallen. Langzaam fietsen over zulke hobbels vraagt een behendigheid die veel ouderen niet meer bezitten. Als plotseling iemand oversteekt moeten zij helemaal afstappen en vervolgens weer helemaal opstappen.

Het fietspad langs de Stopera is tussen de Ir. B. Bijvoetbrug en de Blauwbrug verboden voor fietsers. Zolang de handhaving niet ter hand wordt genomen, maakt het feitelijk weinig uit en zodra de Waterloopleinmarkt naar z'n oude stek terugkeert, zal het verbodsbord vanzelf wel weer verdwijnen, is de verwachting. Anders hebben we hier toch wel een serieus probleem...

Noord

De Zwarte Gouw is als gevolg van een renovatie langdurig afgesloten tot augustus 2022. Extra storend is dat ook het kruispunt Zwarte Gouw - Volendammerweg al die tijd ontoegankelijk is waardoor je niet meer over de Volendammerweg naar Waterland kan fietsen (of wandelen).

Zuid

De nieuwe bushaltes in de Paulus Potterstraat zijn aangelegd op een manier zoals we die zeker de laatste vijftig jaar nergens meer hebben gezien. De fietsstroken zijn daar verwijderd. Fietsers moeten de bus links passeren in een smalle overgebleven ruimte.

Jan Pieter Nepveu

met bijdragen van: Nico Bot, Anne Colenbrander, Ed Eringa, Johan Kerstens, Willeke Koops, Marjolein de Lange, Eric Plankeel, Dirk Jan Veldman



Haarlemmerdijk

Hondenlosloopbeleid

In de openbare ruimte moeten honden aan de lijn. Maar er zijn uitzonderingen: plekken die de gemeente daar voor aanwijst. Die heten hondenlosloopgebieden. Daar heeft de gemeente net een nieuw beleidskader voor gemaakt met het waar, hoe en waarom ervan. En een uitgangspunt: "het gezamenlijk gebruik, dus door mensen met en zonder honden". Plus het hoe: "vanwege de druk op de openbare ruimte moeten de verschillende belangen in een gebied zorgvuldig worden afgewogen." Het daarom is impliciet gebleven. Er was inspraak en toen heb ik gesuggereerd dat losloopgebieden

beter niet vlak langs hoofd- en plusnet-fietsroutes kunnen liggen. Anders krijg je dat honden en fietsers onverwacht en ongewild met elkaar in aanraking komen. Dat is mij in het verleden herhaaldelijk

overkomen en menigmaal had dat slecht kunnen aflopen. Ik zocht op of de gemeente iets met mijn suggestie gedaan had, maar kon daar in de tekst daar over vinden. Wel zag ik op de digitale



Hondenlosloopgebied Tom Schreursweg

kaart met losloopgebieden (bit.ly/3k6izSY) een fors losloopgebied pal langs het Christoffel Plantijnpad. Ook blijkt er langs de Tom Schreursweg en het drukke fietspad door het Westerpark een losloopgebied te liggen (groen op de afbeelding). Kennelijk heeft mijn belang bij het afwegen van de belangen van fietsers en honden(bezitters) niet voldoende gewicht in de schaal gelegd. Overigens viel mij nog een

merkwaardigheid op. Het kader acht het wel nodig dat kleine losloopgebieden (< 500 m²) een fysieke afscheiding of omheining krijgen. Tenminste, als ze minder dan 25m van een "rijbaan met gemotoriseerd verkeer" of minder dan 10m van een "solitaire (brom)-fietspad" liggen. Aan die voorwaarden lijken de losloopgebieden langs zowel het fietspad in het Westerpark als de Tom Schreursweg te voldoen. Ware het niet dat de strookjes groen waar

het om gaat zo'n kilometer lang zijn en daarom in vierkante meters niet voldoen aan de voorwaarden. Trouwens, ook als ze die lengte niet hadden zou een afscheiding of omheining daar niet mogelijk zijn. In beide gevallen zou het hek praktisch alle ruimte innemen die de honden daar nu hebben om los te lopen: aan beide kanten van de weg enkel een schuine slootkant.

JK

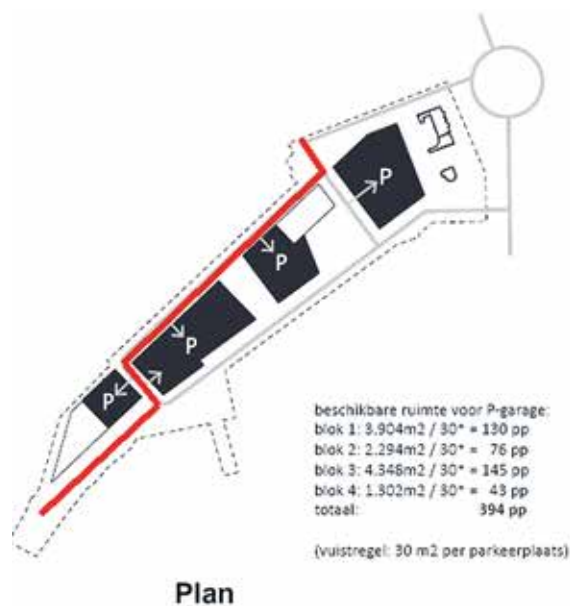
Nieuw plan Havenstratterrein

Voor het wat ondergeschoven gebiedje achter het Haarlemmermeercircuit en de tramremise worden al jarenlang vergeefse woningbouwplannen gemaakt. Nu ligt er een nieuw plan en omdat door dat gebied een al maar belangrijker wordende solitaire (plusnet) fietsroute loopt (de Sportas genaamd), moeten wij ons als Fietsersbond daartoe verhouden. Gelukkig blijken de opstellers van het plan zich bewust te zijn van het fietsbelang daar.

Toch is wat ze voorstellen op een wezenlijk punt slecht voor fietsers. Dat is te zien op het linkerdeel van de afbeelding hieronder: ze laten de fietsroute (rode lijn) niet langs het wijkje lopen, maar er doorheen. En dat betekent dat fietsers daar moeten mengen met auto's op een klinkerstraat. En niet

zomaar een straat, maar één waaraan zich ook de ingangen van 3 van de 4 parkeergarages met 394 –plekken voor auto's bevinden. Ik zie het al voor me hoe in de ochtend- en avondspits forensen op de fiets en in de auto elkaar daar in de weg zitten (of erger) wanneer ze zich naar het werk of naar huis spoeden. Dat is het laatste wat je wil, maar het is ook onnodig. Want het solitaire fietspad van de Sportas-route kan heel goed buiten de bebouwing en het autoverkeer tot aan de Havenstraat worden doorgetrokken, zoals aangeven op het rechterdeel van de afbeelding. Het zou een gemiste kans zijn als we ons hier niet hard voor maken.

JK





Parkeervrije hoofdgracht

De gemeente heeft op verzoek van de raad uitgewerkt hoe in de binnenstad één gracht helemaal zonder autoparkeren kan worden ingericht. Daarbij kwamen twee profielen tevoorschijn. In één zien we de Herengracht zoals hij sinds een aantal jaren wordt aangelegd, met verhoogde stoepen voor voetgangers. Zie afbeelding onder. Het andere ontwerp (boven) gaat uit van het historische grachtenprofiel: voetpad en rijbaan zijn gelijkvloers en worden enkel gescheiden door een rij klinkers in de lengterichting. Voor ons is duidelijk dat het rechter ontwerp de voorkeur heeft. Niet omdat we per se hechten aan de historische integriteit van de gracht, maar omdat dit wegdek voor fietsers het meest vergevingsgezind is. Dat wil zeggen, vrijwel niets in dat wegdek kan voor een fietser een obstakel vormen (als de klinkers er goed bij liggen). Het verschil met het andere

ontwerp is zonneklaar: hier dienen verhoogde haakse banden als grens tussen de verschillende functies (stoep, fietsparkeren, boomkrans). Omdat de rijbaan erg krap is – de gemeente gaat voor 3,40m –, is de kans aanzienlijk dat een fietser bij het passeren van een auto, zo'n haakse band schampt en verongelukt.

De makers van de uitwerking hebben zelf ook de profielen onderling vergeleken en ook bij hen scoorde het profiel boven veruit het hoogst. Dat geeft hoop. Nog blijer zijn we dat ook de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad daar de voorkeur aan geeft. Echt tevreden zijn we natuurlijk pas als dit profiel op alle grachten en in alle smalle straten van de binnenstad wordt toegepast. Want fietsen in een krappe ruimte zonder een vergevingsgezinde inrichting, kan ook niet als er wél auto's parkeren.



Oud en elektrisch

Meer dan 10 jaar geleden stuurde een fietsfabrikant mijn toenmalige vrouw een nieuwe elektrische fiets, als proefrij-model voor haar fietsenwinkel. Zij, op haar beurt, vroeg mij die fiets een dag lang uit te proberen

Toentertijd werden elektrische fietsen gehypet als de nieuwste grote ontwikkeling van het fietsen. Vooral oudere en andere fysiek zwakke fietsers zouden daar profijt van hebben, beweerde men. Ook zouden ze voor fietsforensen een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto.

Ik had nog nooit op een elektrische fiets gereden. Ze leken me duur, lomp en onnodig. Toch wilde ik weleens weten waar nou zoveel gedoe over was. Ik besloot de fiets te gebruiken voor m'n dagelijkse rit van Tuindorp Oostzaan naar de Oostelijke eilanden. En dus stapte ik op een ochtend op en begon te trappen. Maar dat ding ging veel sneller dan ik verwachtte en dan ik wilde. Dus stopte ik met trappen, remde en minderde vaart. Toen begon ik opnieuw te trappen. Maar weer versnelde de fiets meer dan ik wilde. En weer remde ik af.

Ik was benieuwd geweest naar het idee van een elektrische motor die mijn trapbeweging wat extra krachtig zou maken. Maar in de praktijk vond ik dat vervelend. Ik ontdekte dat ik niet sneller wilde dan ik gewoon was. En ook wilde ik niet minder kracht gebruiken dan ik gewend was. Kortom, ik zat niet verlegen om wat de elektrische fiets mij te bieden had. Beter fietsen door toevoeging van een elektrische motor leek me even onzinnig als beter lopen op schoenen met een motortje

En al had ik nog maar een paar honderd meter gereden, ik keerde om een reed terug naar de fiets-winkel. Daar verruilde ik het ding voor mijn eigen fiets met 7 versnellingen en hernam mijn reis in mijn eigen tempo en met de inspanning die mij het best beviel.

Dat was de enige keer dat ik ooit op een elektrische fiets gereden heb.

Sinds die tijd is het me opgevallen dat voortdurend het idee wordt uitgevent dat

elektrische fietsen in de toekomst de norm worden. Dat wordt gezien als 'vooruitgang'. Het wordt gepromoot door fietsfabrikanten, die daar natuurlijk een economisch belang bij hebben. Met hun hogere prijzen, zorgen ze voor hogere winstmarges. Maar ook de Vogelvrije Fietser lijkt de afgelopen tien jaar een utopie te hebben uitgedragen waarin iedereen elektrisch fietst, vergelijkbaar met de populaire gedachte dat een wereld waarin het bezit en gebruik van een smartphone vanzelfsprekend is, 'vooruitgang' is. Na tientallen jaren te hebben gefietst zonder versnellingen was vooruitgang voor mij de overstap naar een fiets met 3 versnellingen, en nu – de afgelopen 14 jaar – 7 versnellingen. In staat te zijn om bij iedere helling van een brug over een gracht te kunnen schakelen, lijkt mij voldoende 'vooruitgang'

Dit alles heeft me de laatste tijd bezig gehouden, terwijl meer en meer mensen op elektrische fietsen mij roekeloos voorbij zoeven op de straten en fietspaden van Amsterdam. Die oude argumenten ten gunste van de elektrische fiets – het in hun kracht zetten van oudere en fysiek zwakke fietsers en de lange afstandsforensen – schijnen nu vergeten. De meeste elektrische fietsers die ik in Amsterdam zie, zijn jong, fysiek vitaal en niet op weg naar een verre bestemming. Het lijkt erop dat ze gewoon sneller en zonder moeite de stad willen kunnen doorkruisen. Ook lijken ze onvoorzichtig zoals ze zich door het verkeer voortspoeden.

Met andere woorden, elektrische fietsen lijken het domein te zijn geworden van de lui en de egoïsten.

Nou, klinkt dat niet precies als het gemopper van een oude zak? Dus, wie weet. Misschien ben ik nu oud genoeg om tot de oorspronkelijke doelgroep van elektrische fietsers te behoren.

Pete Jordan

pas op!
je mag hier
maar dertig

!!! wat
was dat?

een fietser,
denk ik



30

Alf