

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



nummer 115 mei 2021

Redactioneel

De landelijke Fietzersbond gaf vóór de verkiezingen fietsers de gelegenheid in actie te komen door een brief naar de nieuwe gemeenteraad te sturen. Bijna 14.000 fietsers gaven daar gehoor aan. Zij riepen kersvers geïnstalleerde raadsleden op om werk te maken van het verbeteren van de fietsveiligheid in hun dorpen en steden. Alleen in de gemeenten Urk en Vlieland zijn geen oproepen gedaan. In Amsterdam lieten 988 fietsers van zich horen. Daarmee stak de stad met kop en schouders uit boven alle andere steden en dorpen. Ook als je in aanmerking neemt dat Amsterdam de grootste stad van Nederland is, was de score hier naar verhouding het hoogst.

In eerste instantie denk je dat je hier trots op moet zijn, maar dan dringt het tot je door dat dit resultaat misschien meer reden is voor schaamte. Is het in Amsterdam zo beroerd gesteld met de fietsveiligheid dat naar verhouding de meeste klagers daar vandaan komen? We zijn er nog niet uit, maar voelen ons in ieder geval geroepen om ons de komende tijd nog meer in te zetten om Amsterdam fietsveiliger te maken. Hopelijk samen met de nieuwe raadsleden van Amsterdam.

Bij de omslag

Aan Reinder Rustema danken we de omslagfoto. Daarop zien we de chaos die het opheffen van het fietspad in de Spuistraat veroorzaakt. Een fietsvijandige coronamaatregel die permanent is gemaakt. Bedoeld voor de voetganger, maar de grote winnaar is de horeca met meer ruimte voor terrassen.

Aan deze OEK werkten mee:

Ad Snelderwaard (AS), Dick de Jongh (DJ), Dirk Kloosterboer (DK), Eric Plankeel (EP), Floor Fagel (FF), Frans van der Woerd (FW), Jan Pieter Nepveu (JV), Marjolein de Lange (ML), Ron Hooijenga (RH), Roland Haffmans (RoH)

Ben je actief op de sociale media?

Volg ons dan op Facebook en Twitter! En belangrijk: vind ons leuk en deel onze berichten, zo help je mee Fietzersbond Amsterdam te promoten. Bedankt!



facebook.com/
amsterdamfietzersbond



twitter.com/
adamfietst

Verhuisd?

ledenadministratie@fietzersbond.nl

Privacywetgeving

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

Klachteninformatie

- Amsterdam: 14020, 241111
- Fout geparkeerde auto's: 5530333
- Storing straatverlichting: 5972626
- Fiets-bewegwijzering:
bewegwijzeringsdienst.nl
ovv lokatie en nummer wegwijzer cc
aan amsterdam@fietzersbond.nl
- Wegdek op trambanen:
infraservice@gvb.nl
cc aan amsterdam@fietzersbond.nl
- Storing verkeerslichten:
licht@fietzersbond.amsterdam ovv
kruispunt en rijrichting

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond, 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 juli 2022. Bijdragen zijn welkom tot 10 juni op oekredactie@fietzersbond.amsterdam

Fietzersbond afdeling Amsterdam

Wg-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794
amsterdam@fietzersbond.nl
fietzersbond.amsterdam
Facebook: amsterdamfietzersbond
Twitter: @adamfietst

Het kantoor is geopend op woensdagen van 10 tot 13u.

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

Onderafdelingen

Amstelveen: amstelveen@fietzersbond.nl
Diemen: diemen@fietzersbond.nl

Foto voorpagina: Reinder Rustema

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Vormgeving: Sandra du Maine

Druk: Rodi Rotatiedruk

Lid worden

De Fietzersbond 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.fietzersbond.nl

Oudere buurten in Nederlandse steden zijn overbelast met rijdende en stilstaande voertuigen. Vooral auto's, maar ook fietsen. Om de druk te verlichten zoekt men de oplossing in deelvervoer: één fiets of één auto wordt door meerdere personen gebruikt. Hieronder laat Dirk Kloosterboer zien dat uit experimenten met deelfietsen in Utrecht, Rotterdam en Amsterdam blijkt dat er nog geen goed werkbaar model is. Voor een rendabel systeem zijn gereserveerde plekken door de hele stad nodig. En zelfs dan blijft waarschijnlijk nog subsidie van de gemeente nodig. Frans van der Woerd zet daarna de eerste conclusies uit Amsterdamse experimenten met deelvervoer op een rij, vat de discussie daarover binnen de gemeente samen, maar ook die binnen de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond.

Heeft de deelfiets een toekomst in Amsterdam?

In 2017 werd Amsterdam overspoeld door 'deelfietsen', ofwel huurfietsen die op de openbare weg worden aangeboden. Dat zorgde voor veel irritatie en een verbod (zie daarover de vorige OEK). Nu zijn ze er weer. Waarom biedt de gemeente alsnog ruimte aan deelfietsen? En gaat het concept wel werken in een stad waar iedereen al een fiets heeft?



In vergelijking met 2017 gelden er nu strengere regels. Verhuurbedrijven moeten een vergunning hebben. Je kan een fiets alleen inleveren op een daarvoor aangewezen locatie. Dat moet voorkomen dat ze op plekken worden achtergelaten waar dat hinderlijk is. Volgens een woordvoerder van de gemeente zijn er tot nog toe relatief weinig klachten binnengekomen.

De belangrijkste aanbieder is momenteel Donkey Republic, met fietsen in Oost en rond de Zuidas. Daarnaast zijn er deelfietsen van Flickbike (Nieuw-West) en van Go About (Zuidoost), en elektrische deelbakfietsen van Cargoroo in het oosten van de stad. Dit artikel gaat vooral over de 'gewone' deelfietsen.

Een analyse van de huidige deelfietsenrekken laat zien dat ze meestal aan belangrijke fietsroutes liggen en dat er vaak een ov-halte in de buurt is. De afstand tussen twee deelfietsenrekken is door de bank genomen ruim 350 meter hemelsbreed.

Deelfietsen moeten een rol gaan spelen in de 'buurthubs' die de gemeente wil opzetten. Dat zijn voorzieningen op loopafstand waar je bijvoorbeeld kan parkeren en een auto of fiets kan huren, en misschien ook terecht kan voor

sociale voorzieningen. De gemeente hoopt dat deze hubs gaan zorgen voor een efficiënter gebruik van de openbare ruimte. De plekken waar nu deelfietsen worden aangeboden zouden in de toekomst kunnen uitgroeien tot buurt-hubs, maar dat wordt van geval tot geval bekeken.

Gaat het werken?

De deelfiets speelt dus een belangrijke rol in de plannen van de gemeente, maar gaat zo'n systeem hier werken? Het Amsterdamse experiment liep vertraging op en enkele bedrijven trokken zich terug, maar dat heeft naast financiële redenen ook te maken met corona. Na de zomer verschijnt een eerste tussenevaluatie van het experiment. De gemeente Utrecht heeft onlangs de vergunning van Donkey Republic ingetrokken omdat het bedrijf de afspraken niet nakwam. Volgens het stadsbestuur is het verhuurbedrijf tot de conclusie gekomen dat "het aanbod in Utrecht minder rendabel is dan aanvankelijk werd verwacht, ook in vergelijking met andere (buitenlandse) steden, waar men in veel gevallen overheidssubsidie ontvangt." Donkey Republic had 300 à 400 fietsen in Utrecht staan waar gemiddeld 80 ritten per dag mee werden gemaakt; dat komt dus neer op ongeveer anderhalve rit per fiets per week.

Een woordvoerder van Donkey Republic zegt dat het gebruik van de fietsen in Amsterdam hoger ligt dan in Utrecht. Ze denkt dat het concept hier levensvatbaar is, maar dat hangt ook af van de beschikbare parkeerplekken. Het bedrijf zou graag in de hele stad actief willen zijn, inclusief drukke locaties, bijvoorbeeld bij stations (dat zijn natuurlijk plekken waar de ruimte schaars is). Verder zouden ze graag elke 150-200 meter een fietsenrek willen hebben.

Afhankelijk van hoe je die wens precies interpreteert, kom je al snel op een paar duizend fietsenrekken in de hele stad. Stel dat je per rek tien plekken reserveert voor deelfietsen, dan zijn dat tienduizenden plekken. Dit is natte-vingerwerk, maar het geeft een idee. Ter vergelijking: Amsterdammers hebben volgens de gemeente 850 duizend fietsen, waarvan een groot deel buiten op straat geparkeerd staat.

Zijn deelfietsen rendabel?

Het lijkt nog niet zo eenvoudig om geld te verdienen met deelfietsen. Flickbike heeft volgens de gedeponeerde jaarrekeningen een oplopend negatief eigen vermogen: met de huidige waarde van het bedrijf zouden ze bij lange na hun schulden niet af kunnen lossen. Donkey Republic maakt forse verliezen, maar hoopt vanaf 2024 winst te maken. Het bedrijf verwacht veel van subsidies van lokale overheden, waarbij ze opmerken dat openbaar vervoer ook gesubsidieerd wordt.

In Amsterdam krijgen deelfietsbedrijven momenteel geen subsidie of andere steun. Wel mogen ze gratis gebruik maken van de speciale fietsenrekken. Deze rekken worden aangeduid met de tekst 'Alleen parkeren voor deelfietsen', maar het is niet verboden om je eigen fiets in zo'n rek te zetten en daar wordt dan ook niet tegen opgetreden (voor de wet is er geen verschil tussen een privéfiets en een deelfiets). Sommige deelfietsenrekken staan inmiddels vol

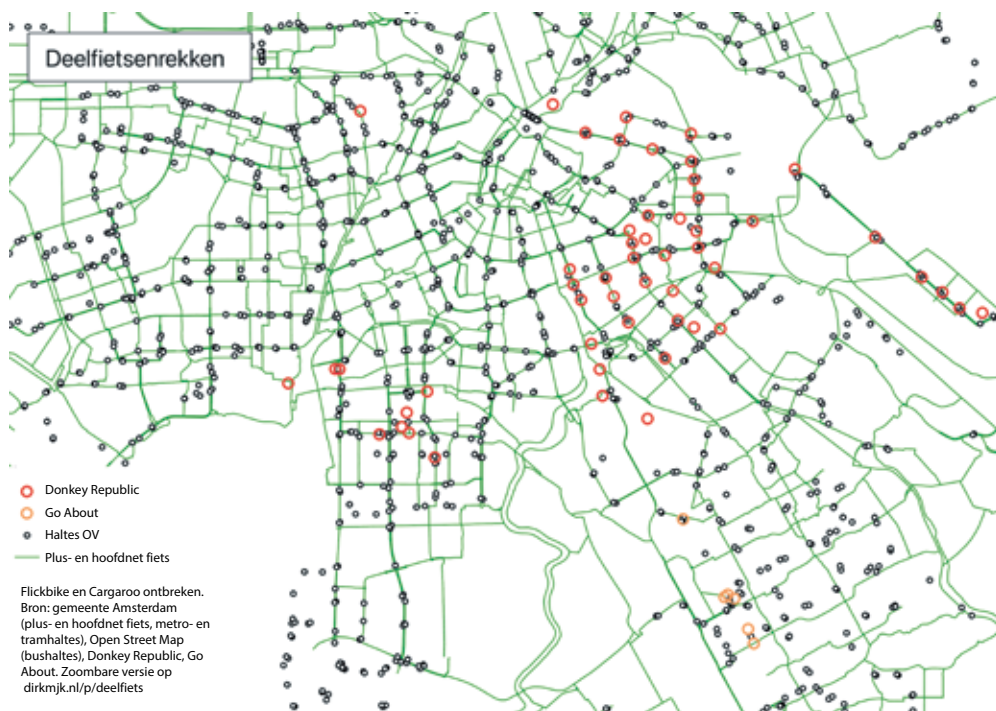
met gewone fietsen.

In het Meerjarenplan fiets (2017) ging de gemeente ervan uit dat mensen hun eigen fiets misschien opgeven in ruil voor de deelfiets. Op zich is dat niet uitgesloten; de lease-fietsen van Swap laten zien dat niet iedereen het nodig vindt om een eigen fiets te hebben. Tegelijk is het een gok: het vereist een fijnmazig en betrouwbaar aanbod van goede deelfietsen. Dat betekent een flink beslag op schaarse openbare ruimte, terwijl je van te voren niet weet of het ook echt gaat werken.

In recente stukken is de gemeente wat voorzichtiger. De deelfiets wordt nu gezien als een soort flexibele ov-fiets, die je gebruikt in combinatie met andere vervoermiddelen zoals het openbaar vervoer. Dit moet leiden tot minder gebruik van auto's en scooters en minder 'stationsfietsen' (privéfietsen die een plek bezet houden in de stationsstalling).

Conclusie

De huidige experimenten zijn kleinschalig en richten zich op enkele specifieke doelen, zoals aansluiting op stations in Zuidoost of het toegankelijk maken van het Westelijk Havengebied. Je kan je afvragen of dat voldoende gebruikers oplevert voor een renderend bedrijfsmodel. Het lijkt plausibel dat de verhuurbedrijven na verloop van tijd zullen aandringen op een flinke uitbreiding – of concluderen dat de Amsterdamse markt toch niet zo interessant is. (DK)



Deelfietsen in Rotterdam

Rotterdam - waar minder gefietst wordt dan in Amsterdam - heeft een ambitieus beleid voor deelfietsen en -scooters. De gemeente wil dat overal binnen 200 meter een 'deeltweewieler' beschikbaar is en dat deelfietsen zeker vijf keer per dag verhuurd worden.

Wat vind de fietsersbond?

In 2017 ontstond er flinke chaos door over de stad rondgestrooide deelfietsen. Daarom startte de gemeente proeven met deelmobiliteit waarbij een vergunning nodig is voor het stallen van deelvoertuigen op de openbare weg. Iets anders dus dan OV-fietsen en huurfietsen die op eigen terrein gestald worden. Dit type deelvervoer komt in twee soorten: met en zonder vaste standplaats. De deelvoertuigen worden gevonden via een smartphone.

De proef met vaste standplaats betreft 2400 deelauto's (Greenwheels e.d.), 100 deelfietsen langs de westmetro en 100 elektrische bakfietsen van Cargaroo in Oost en de Rivierenbuurt. Zonder vaste standplaats rijden er 700 e-scooters van Felyx en Check, en 200 deelauto's van Car2Go e.d.

Uit de rapportage over deelauto's en deelscooters van eind 2021 blijkt dat e-scooters 90% van de tijd stil staan, 4x per dag gebruikt worden met een gemiddelde ritlengte van 4 km. Deelauto's met een vaste standplaats staan 78% van de tijd stil, worden 1,3x per dag gebruikt met een ritlengte van 65 km. Deelauto's zonder vaste plek staan 90% van de tijd stil, worden 4x per dag gebruikt en hebben een ritlengte van 15 km. De proeven met deelfietsen en bakfietsen lopen nog te kort om conclusies te trekken.

Wat wil de stad met deelvervoer in Amsterdam?

Dat is de grote vraag, evenals de vraag onder welke voorwaarden de stad er beter van wordt. Wethouder De Vries besprak afgelopen maart de eerste resultaten van de proeven met belanghebbenden, waaronder de Fietsersbond. De eensgezindheid was opvallend: deelauto's, scooters en fietsen hebben alleen meerwaarde als ze 1) openbare ruimte vrijmaken (dus minder geparkeerde auto's!) en 2) de openbare ruimte leefbaarder maken (dus geen rommelig geparkeerde scooters en fietsen!). Dit betekent denken vanuit het algemeen belang, niet vanuit individueel gemak of financieel belang van aanbieders.

Wat vinden wij?

Wij zijn blij met die uitgangspunten. Deelvervoer is volgens ons niet per definitie positief, maar moet zijn plek verdienen. Daarmee zijn voor de Fietsersbond de e-scooter en free floating deelauto gediskwalificeerd: de e-scooter functioneert als "luze fiets" voor jong-volwassenen, en vervangt fiets en OV. Daarbij zijn ze slecht voor de verkeersveiligheid en verrommelen ze drukke gebieden.



Deelauto's zonder standplaats worden weinig gebruikt, en dan vooral voor ritten binnen de stad.

Een deelauto met vaste standplaats is nuttig voor zover zo'n auto meerdere prive-auto's vervangt. Dus alleen als per saldo autoparkeerplaatsen verdwijnen uit de omgeving. Ook deelfietsen zonder vaste plek zien wij niet zitten: onnodig in een stad met een hoog percentage fietseigenaren. Daarbij functioneert de OV-fiets uitstekend als na-vervoer (van trein en metro). En huurfietsen zijn voldoende beschikbaar voor toeristen. Over de deelbakfiets bereiken ons gunstige berichten: wijkbewoners zonder auto kunnen zo toch zwaardere vrachten vervoeren.

Meer diversiteit

Wel is er behoefte aan meer diversiteit in het aanbod van deelauto's en deelbakfietsen. De gemeente denkt daarvoor aan buurthubs waar diverse types deelauto's en fietsen beschikbaar zijn voor bewoners in een straal van 200 à 300 meter. Volgens ons een goed idee, mits aan een aantal voorwaarden voldaan wordt:

- 1) Per saldo minder autoparkeerplaatsen op straat;
- 2) aanbod vanuit de vraag, niet vanuit de aanbieders;
- 3) diverse soorten auto's, ook voor klein vrachtvervoer;
- 4) ook vrachtfietsen;
- 5) een app die gebruikt kan worden voor alle voertuigen van alle providers.

Zo'n opzet past uitstekend in de Agenda Amsterdam Autoluw. In Antwerpen hebben ze een uitstekend doel voor opgeheven autoplekken: dat worden 'stalplaatsen' voor de fiets, waardoor stoepruimte vrijkomt voor voetgangers. Win-win-win dus. (FW)

In vergelijking met Amsterdam koppelt Rotterdam nadrukkelijker sociale doelstellingen aan de plannen. De gemeente vindt het belangrijk dat deeltweewielers overal beschikbaar zijn, ook in de armere buurten ten zuiden van de Maas. Verder lijkt de gemeente bereid om geld te steken in de deelfietsen als dat nodig is om ze betaalbaar te maken voor alle Rotterdammers.

UIT DE WIJKEN

Nieuw-West

Overdekte stallingen op de stations Sloterdijk en Lelylaan

Op de drukke stations Sloterdijk en Lelylaan in Nieuw-West kun je tot nu toe je fiets alleen stallen in de open lucht. Met name over station Sloterdijk bereikten ons de laatste jaren klachten over te weinig fietsplekken. Inderdaad, de vele rekken staan vaak overvol. Jarenlang is er gewerkt aan plannen voor overdekte stallingen. En nu gaat het ervan komen.

Afgelopen februari stemde de gemeenteraad in met een overdekte stalling op Sloterdijk. De ingang komt aan de Changiweg, zuidelijk van het station ten oosten van de tramhalte. Er is plaats voor 4000 fietsen, verdeeld over twee verdiepingen. De bouw is gepland in 2023-2024.

Een belangrijke verbetering waar we blij mee zijn! De nieuwe stalling zal goed bereikbaar zijn vanuit het zuiden, vanuit Slotermeer, Slotervaart en Bos en Lommer. Vooral als men – zoals gevraagd – een rechtstreekse verbinding maakt vanaf de Kimpoweg. De bereikbaarheid vanuit het noorden is wel een probleem. Langs de Basis- en Transformatorweg zullen de komende jaren tienduizenden woningen gebouwd worden volgens het plan Haven-Stad. Voor

die toekomstige bewoners blijft de spoorlijn voorlopig een moeilijk te nemen hindernis. Voor hen zullen er ook aan de noordzijde van het spoor (Hatoweg) goede stallingsmogelijkheden moeten komen.

Station Lelylaan wordt volledig vernieuwd. Naast een tramlus en een smallere rijbaan op de Lelylaan heeft een overdekte stalling vanaf het begin in de plannen gezeten. Die komt ten zuiden van de huidige stationshal, met de ingang richting Calandlaan. Met 2800 fietsplekken op de begane grond. April-mei liggen de plannen ter inzage. De 1000 openlucht plekken ten noorden van de Lelylaan blijven, maar worden wel verplaatst.

Wij zijn blij met deze stalling, waardoor er per saldo ook plaatsen bijkomen. Goed bereikbaar vanuit Slotervaart-Zuid en Osdorp. Een minpunt is het verdwijnen van de tweede fietsoversteek van de Lelylaan, ten oosten van het metrostation. Ons is een vervangende oversteek beloofd, maar die is in het huidige plan (nog) niet opgenomen. Onzeker is ook de bouwperiode: tot nu toe werd 2023-2025 genoemd, nu is dat plotseling 2026-2028 geworden. O ja, beide stallingen krijgen een bemand servicepunt. En, zoals bij de andere Amsterdamse stations, wordt stallen de eerste 24 uur gratis. (FW)





West

Project Mercatorpark neemt aantal van onze suggesties over.

Het project Mercatorpark voorziet in veel nieuwe woningen in het gebied rondom zwembad Mercatorplaza. Onze inspraak op het Stedenbouwkundig Plan heeft ertoe geleid dat een aantal van onze suggesties worden meegenomen. Zoals voldoende en goed bereikbare fietsenstallingen en een betere aansluiting van de fietsroute door het Rembrandtpark op de fietsroute langs de Jan van Galenstraat. Maar

een fietsroute door het gebied die de verkeersveilige fietstunneltjes onder de Jan Evertsenstraat en de Jan van Galenstraat verbindt komt er niet. Het project heeft daar o.a. een schoolplein gepland waarover men geen doorgaande fietsroute wil. Wij denken dat gezien de school en de aanliggende woningen er toch zeker wel gefietst zal worden. De daadwerkelijke bouw is voorzien vanaf 2025. (ML)

Nieuwe fietsenrekken

De gemeente heeft een echt Amsterdams fietsenrek ontworpen, in overleg met o.a. de Fietzersbond (zie hier: bit.ly/3DSqYSI). Het rek is geschikt voor de vele verschillende fietsen die er nu zijn. Fietsen met kratjes of brede banden, kinderfietsen en elektrische fietsen. Je kunt hem uitproberen op het Haarlemmerplein.

Al eerder liep Amsterdam voorop in de ontwikkeling van fietsenrekken. Midden jaren 80 nam Amsterdam het voortouw – ook in samenwerking met de Fietzersbond – bij het ontwerpen van een diefstalbestendig fietsenrek. Het eerste fietsenrek met aanbind-mogelijkheid ter wereld.

De plaatsing van het 1500-ste Amsterdamse fietsenrek werd in 1985 gevierd met een feestelijk bord.

De meeste van die eerste Amsterdams fietsenrekken zijn inmiddels weer verdwenen, maar voor het kantoor van de Fietzersbond is er nog een te vinden.



MIJN MENING

Hoe de Sprong over het IJ in het water viel

Eigenlijk moest de Javabrug (tussen Java-eiland en het Hamerkwartier in Noord) nu al in aanbouw zijn, maar Rijkswaterstaat (RWS) stak daar – gesteund door de provincie en partijen met waterbelangen – een stokje voor. Een gezamenlijke commissie van RWS en de gemeente bracht halverwege 2020 in een rapport advies uit met de naam *Genereus verbonden*: twee bruggen in het verlengde van de Binnenring. De ene vanaf het Azartplein in Oost en de andere vanaf de Haparandadam in West, dus ver uit het centrum. Anderhalf jaar later verscheen de gemeentelijke uitwerkingsnota van dit advies met een planning waarin de oostelijke brug voorzien wordt in 2030 en de westelijke in 2040. Over de periode tot 2030 zwijgt deze nota.

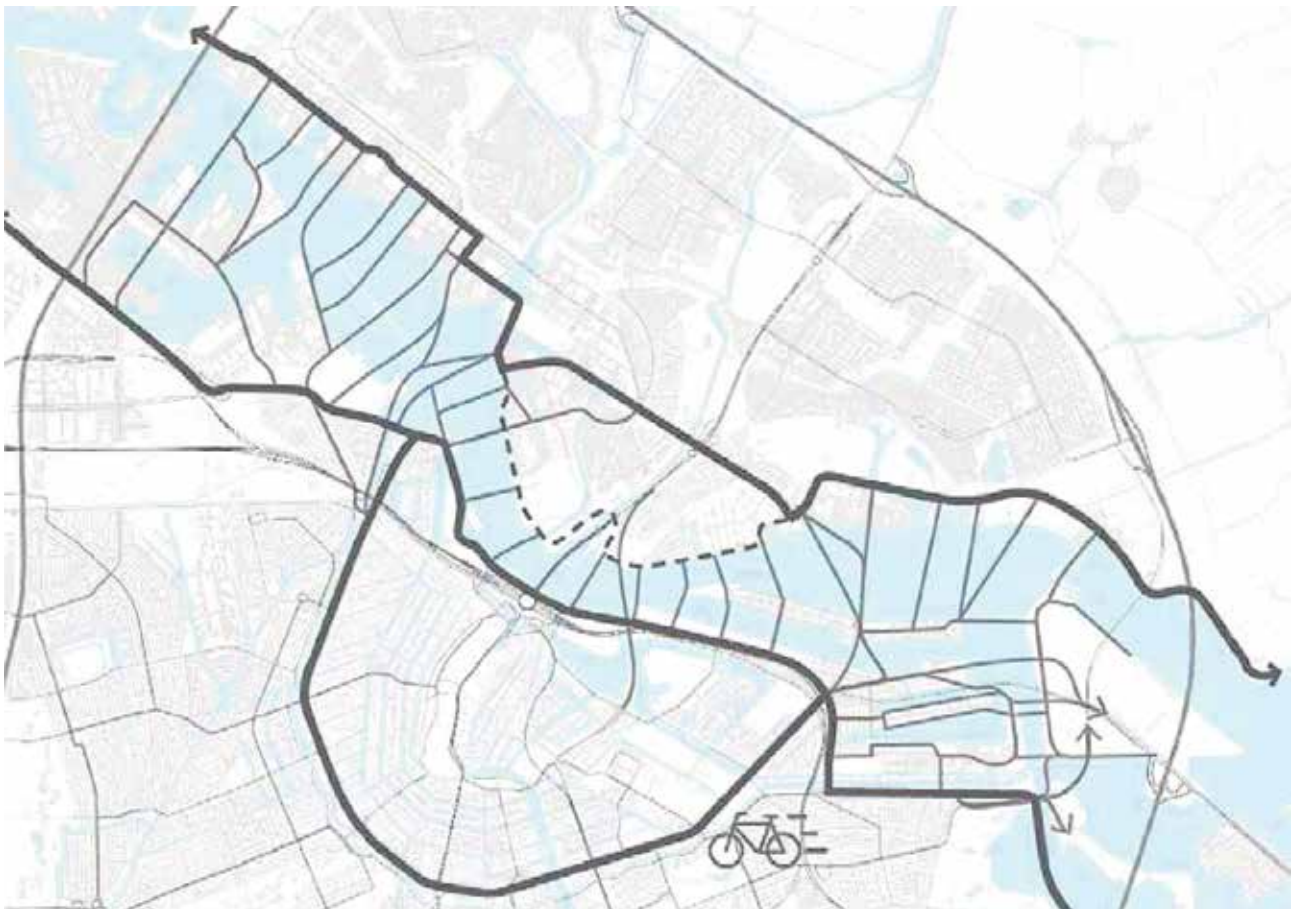
Dat zwijgen is zorgelijk, want intussen blijft het gebruik van de bestaande ponten groeien, terwijl de capaciteit gelijk blijft. De nota noemt wel als mogelijkheid een Javaveer, op die plek van het IJ waar de vaarroute het smalst is. Of dat voldoende tegemoet komt aan de stijgende behoefte valt te betwijfelen: van een pont die drie keer per uur oversteekt met een vaartijd die langer is dan

die van het huidige Oostveer valt nauwelijks verlichting te verwachten. En het is maar de vraag of de gemeente dat veer wel echt wil.

Uitwerking of uitkleding?

De uitwerking van de gemeente verschilt sterk met de diagnose in *Genereus Verbonden*. In het rapport staat dat “nieuwe (en dringend noodzakelijke) oeververbindingen kunnen helpen bij het verlichten van de druk op het stationsgebied”. Ook valt de uitwerking moeilijk te rijmen met de constatering dat “de relatief grote afstand tussen de vaste verbindingen andere pontverbindingen wel noodzakelijk maakt”. Bovendien is van het dringende advies om te komen tot “een meer fijnmazig netwerk van (lokale) verbindingen tussen wijken” – inzichtelijk gemaakt met onderstaande schets – in de uitwerking niets terug te vinden.

Die laatste aanbeveling (meer verbindingen) sluit wel aan bij een belangrijke eerste stap uit de vorige IJ-plannen van de gemeente, namelijk de verbetering van de



Vervoerswaarde-analyse met 40 verbindingen (bruggen of ondiepe tunnels).

veren. Maar in de nieuwe uitwerkingsnota is daarvan niets terug te vinden. Alleen het geplande rechte trekken van het tot voor kort slecht benutte IJ-pleinveer is inmiddels gerealiseerd. Maar deze verbetering steekt zeer pover af tegen de analyse in het advies waarin – zoals de schets laat zien – niet minder dan 40 mogelijkheden staan aangegeven.

In de uitwerkingsnota staat ook niets over een betere benutting van het Distelwegveer met een goede aansluiting op het bestaande fietsnetwerk. Omdat ook in Genereus Verbonden de Stenen Hoofdverbinding met Noord al is geschrapt, blijft er een flink verbindingsgat in het gebied tussen de Pontsteiger en CS. Ook de keuze van de afgelegen plek van de Westbrug, de Haparandadam, is niet gelukkig. Die keuze wordt bepaald door de eis dat het vaarverkeer niet mag worden gehinderd. Door diezelfde eis zijn ook plekken zoals het Barentzplein of de Pontsteiger afgevalen, ook al sluiten die veel beter

aan op de binnenring dan de Haparandadam, gelegen voorbij de moeilijk doorfietsbare Houthaven. Op dat punt heeft Genereus Verbonden al flink aan ambitie ingeboet.

Was de beoogde Javabrug nog ontworpen als een fietsbrug, in de uitwerkingsnota wordt de Oostbrug een trambrug met ruimte voor de fiets. Uit berekeningen blijkt dat met deze brug het aantal fietsoversteken van het IJ niet of nauwelijks toeneemt en dus dat de gebruikers van de nieuwe brug vooral fietsers zijn die voorheen met de pont overgingen. Pikante bijkomstigheid is dat men veronderstelt dat fietsers op de Oostbrug een gemiddelde snelheid hebben van 15 km/u in 2030 en 18 km/u in 2040. Blijkbaar gaat men er vanuit dat in de loop van de tijd fietsers zonder hulpmotor – voor wie zo'n gemiddelde niet goed haalbaar is – op deze brug steeds meer een uitzondering gaan vormen. (RoH)

Minder fietsers in het Centrum

Voorheen was het plan Sprong over het IJ mede bedoeld om in het Centrum minder fietsers te krijgen. Nu probeert de gemeente – lijkt het – met andere ingrepen het fietsgebruik naar en van de IJ-ponten te ontmoedigen, zoals de herinrichting van de Nieuwezijds Voorburgwal en de Spuistraat. Ook in de plannen voor de Geldersekade is het fietspad verdwenen. (RoH)

Het fietsluwe stadsdeel

Amsterdam streeft naar een autoluwe stad en meer ruimte voor de fiets. We zien steeds meer fietsers, maar in drie stadsdelen (Noord, Nieuw-West en Zuidoost) laten fietsers het afweten. Daar probeert de gemeente iets aan te doen. In onderstaand stuk onderzoekt Roland Haffmans hoe de ontwikkelingen in stadsdeel Zuidoost zullen uitpakken.

'In de jaarlijkse Monitor Fiets van 2018 staat dat "de stijging van het aandeel fiets in Zuidoost t.o.v. 2017 (van 25% naar 37%) opvallend is. Naar de reden moet nader onderzoek worden gedaan. Volgend jaar zien we dus of deze stijging zich heeft doorzet in 2019." Helaas, in de Monitor Fiets van december 2021 ontbreken zowel de gegevens van 2019 als het resultaat van het aangekondigde "nader onderzoek".

Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank (van juni 2021) biedt betere gegevens en meldt een aandeel fiets van 16%. Een flink stuk lager. Wel ligt de fietspendel tussen Zuidoost en overig Amsterdam hoger, op 23%. Nu is Zuidoost in de Monitor kleiner dan Zuidoost in het Mobiliteitsplan Zuidoostflank. In die laatste is ook de strook tussen het spoor en de A2 opgenomen die zich uitstrekt van het Amstelstation tot het AMC. Tot dat gebied behoort ook de nieuwbouwwijk tussen de Berlage brug en de A10,

die dicht bij het centrum ligt en daarom een groter fietsgebruik kent.

In het Mobiliteitsplan staan een aantal opmerkingen die voor fietsers van belang zijn. Een drietal daarvan wijzen op pijnpunten die onze aandacht vragen. De eerste opmerking gaat over het in ontwikkeling genomen bedrijventerrein (de strook van hierboven) tussen het Amstelstation en het AMC. Er staat dat "grote delen van het fietsnetwerk door verlaten gebieden lopen, langs achterkanten van gebouwen en weinig plint) bebouwing".

Befietsbaarheid

Door dat gebied (tussen Berlagebrug en AMC) loopt de belangrijkste fietsroute pal langs een drukke autoroute. Die laatste – ruim 3 km tussen de afrit A9 en A10 – kent zo'n 8-tal voor de auto afgestelde verkeerslichten.



Hinderlijk voor fietsers. Ook hinderlijk is dat het fietspad langs het spoortraject van de Spaklerweg plaats heeft gemaakt voor de autoverbinding met de A2. Fietsen zijn op dit moment aangewezen op een 2 km lang 2-richting tegelfietspad dat slecht is onderhouden en veel zijwegen kent. Ook hinderlijk (al liggen er plannen om het te asfalteren).

Verder hebben fietsers richting Zuidoost te maken met de moeilijk doorfietsbare wijken van Duivendrecht en Diemen. Wie wel eens vanuit de Middenweg naar Zuidoost probeert te fietsen, kan dat beamen. Alleen de fietsroute langs de Weespertrekvaart en de Rozenburglaan oostelijk van de Gooiseweg fungeert als een echte doorfietsroute tot de Gaasperplas. En dat komt dan mede door de verhoogde dreven en fietsvoorrang op de kruisende buurtstraten.

Zuidoost is ooit aangelegd met een geheel vrijliggend fietsnetwerk op maaiveld en verhoogde dreven voor de auto. Maar met de sloop van de hoogbouwflats

verdween ook een deel van deze fietspaden. Ook werden enkele dreven verlaagd die nu voor hinderlijke fietskruisingen zorgen, en soms voor rotondes met fietsvoorrang. Het Bijlmerpark veranderde in een kaal Mandela-sportpark, waarbij enkele doorgaande fietsroutes zijn verdwenen. Door de nieuwe bebouwing bij station Diemen-Zuid moet je meer omfietsen. Ten behoeve van de verbreding en verdieping van de A9, verdween de fietstunnel naar de Gaasperplas en Weesp. Het gebrekkig geworden fietsnetwerk met onaantrekkelijke routes langs lelijke bebouwing, maakt fietsen onaantrekkelijker en bevordert zo het omgekeerde van wat men wenst, geen autoluwe maar een fietssluwe stadswijk (16% fietsaandeel).

Nulgroei

Het Mobiliteitsplan zegt te streven naar een nulgroei voor de auto. Dat streven stuit op een hindernis: "voor de meeste nieuwe woningen en kantoren die nu gebouwd worden, gelden hoge parkeernormen ofwel ruime

parkeergelegenheid. De extra parkeerplaatsen ook voor 2040 maken de nulgroei moeilijker, uitbreiding van het (H)OV heeft dan ook minder effect, omdat de auto volop beschikbaar blijft.”

Het is dus roeien tegen de stroom in als men d.m.v. parkeer-beperking het autoaandeel onder de 50% en het fietsaandeel boven de 20% wil krijgen. Ook is een belemmering dat “voorwaarde voor parkeermaatregelen is dat de alternatieven op orde zijn, wat wil zeggen dat er eerst duidelijkheid moet zijn over de toekomstige metrocapaciteit en onderzoek gedaan wordt naar een nieuwe HOV”. Dus: beter OV moet voorkomen dat mensen die hun auto niet kunnen parkeren uit Zuidoost verdwijnen. En hoe komt het aandeel fiets dan boven de 20%? Welnu:

“Het huidige fietsgebruik in de Zuidoost-flank is relatief laag, ondanks de goede fietsinfrastructuur. Het fietsnetwerk in de Zuidoost-flank is nagenoeg compleet. Door het groeiend aantal fiets- en autoverplaatsingen, nemen de knelpunten bij een aantal gelijkvloerse kruispunten toe, en zijn maatregelen nodig zoals de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen of door prioriteit te geven aan de fietser en het autoverkeer te beperken of te doseren. Ook ontbreekt, mede door stedelijke vernieuwingen, hier en daar de logica van het fietsnetwerk.”

Kortom, voor fietsbevordering bestaat er eigenlijk geen plan. Kennelijk gaat men er vanuit dat als de knelpunten worden opgelost, de fietsers vanzelf wel komen. (RoH)

Het AMC

Het AMC was ooit een binnenstedelijk ziekenhuis. Nu is het een belangrijke stedelijke bestemming omgeven door een ruime parkeervlakte en gelegen bij de gemeenterand en provinciegrens. De auto bereikbaarheid nabij twee snelwegafslagen is heel goed. De grote loopafstand naar het nieuwe station beperkt het OV gebruik. De (fiets)afstand uit andere stadsdelen loopt op tot zo'n 20 km, vergelijkbaar met de fietsafstand tussen de Haarlemse Grote Markt en

de Dam!

De innige samenwerking met het VUMC en de ruime uitbreidingsmogelijkheden lokken verplaatsing van onderdelen van de VUMC naar het AMC uit. Het autogebruik daarheen zal daardoor nog verder toenemen en de nagestreefde nulgroei zal nog moeilijker worden. En de fietsbereikbaarheid van de medische zorg zal achteruitgaan. (RoH)

Meer buurtstallingen voor de fiets?

Op verzoek van de gemeenteraad onderzocht de gemeente de mogelijkheid te komen tot meer buurtstallingen voor fietsen in de vooroorlogse stad. In januari kwam het bestuur met een reactie. Daarin staat dat in die wijken de fietsparkeerdruk op straat meer dan 150% is en dat bestaande buurtstallingen (die een schamele 4% van de benodigde capaciteit voor hun rekening nemen) “nagenoeg vol zijn en wachtlijsten kennen, zonder dat er op dit moment actief reclame wordt gemaakt”. Ook blijkt dat “er geen kwantitatief onderzoek gedaan is naar de totale behoefte aan buurtstallingen.” In Utrecht exploiteert de gemeente zelf zo'n 40 buurtstallingen, maar “de kosten zijn flink groter dan de opbrengsten.” Die kosten nemen bovendien toe, “omdat de (huur)prijzen van de panden toenemen en de prijs voor exploitatie tevens omhoog gaat. Een deel van de panden is verouderd en vraagt groot onderhoud.” De vooruitzichten voor verdere uitbreiding zijn in Utrecht dan ook niet goed. Onze gemeente ziet navolging daarom dan ook niet zitten: het in 5 jaar tijd openen van 15 stallingen met elk 50 parkeerplekken zou minstens €1,2 miljoen kosten (onderhoud niet meegerekend en uitgaand van een jaarabonnement

van €200 per plek).

Zijn fietstrommels dan geen alternatief? Ook dat ziet de gemeente niet zitten: ze zijn niet ruimte-efficiënt en “staan op gespannen voet met de primaire functie van de openbare ruimte: verblijven en verplaatsen”. Met dit laatste bedoelen ze dat “fietstrommels zeer nadrukkelijk aanwezig zijn in het straatbeeld en afbreuk kunnen doen aan de uitstraling van de openbare ruimte”. Bovendien zijn ze “gevoelig voor vandalisme, plak en klad” en “is structureel extra inzet nodig om het gebruik goed te regelen”.

Overigens is er ook “geen overschot aan fietsparkeer-ruimte bij werkgevers die mogelijk gebruikt kan worden om buurtstallingen voor bewoners te realiseren.” En niet alleen omdat “bij de bouw van veel kantoorgebouwen weinig fietsparkeerplaatsen zijn gerealiseerd”.

Er wordt nog gezinspeeld op de rol die zgn. wijkhubs zouden kunnen spelen. In de Hubsvisie Amsterdam ziet men voor zulke hubs als belangrijke functie “het stallen van privéauto's, -fietsen, -motoren en -brommobielen, voornamelijk omdat er in de openbare ruimte beperkt parkeerplaatsen zijn.”

100 jaar Kinkerstraat

beeld: Stadsarchief Amsterdam



copyright Roeland Koning





beeld: gemeente Amsterdam

De komende anderhalf jaar krijgt de Kinkerstraat een nieuwe inrichting. Onder het motto 'meer ruimte voor voetgangers en fietsers' gaat de straat grondig op de schop. Een goede aanleiding voor een 'geschiedenis in beelden'. Het beeldverhaal van de Kinkerstraat is ook verkeers-historisch interessant. Want van niet veel straten is de invloed van de opkomst van de auto – die ongebreideld beslag legde op de ruimte van de stad – zo uitvoerig in beeld gebracht door gemeentelijke diensten.

- 1920: Een levendige straat met allerlei gebruikers, behalve auto's
- 1985: Fietsers in de knel
- 2023: Artist impression van de toekomst

Vanaf 2020 wordt er weer gesproken over een herinrichting. Dit keer via een verkiezing tussen twee varianten. In de ene variant rijden fietsers stad-in op een fietsstraat, die ze moeten delen met auto's. In de andere variant rijden automobilisten op de trambaan en hebben fietsers een vrije fietsstrook. De Fietsersbond had graag nog een derde variant gezien, met een fietspad in plaats van een fietsstrook – zodat fietsers geen hinder hebben van (fout)parkeerders.

Uiteindelijk wordt gekozen voor de optie met de fietsstrook. Niet het allerbeste voor fietsers, maar wel een verbetering vergeleken met de huidige situatie. (ML)

Postvak in

Het artikel 'Hoe maken we de fietspaden weer veilig?' in de vorige OEK 114 lokte 3 reacties uit:

1. "Geen lol meer aan om hier te fietsen"

Op die door u gestelde vraag wil ik graag reageren.

Afgelopen september heb ik als fietser enige ervaring met die lagere snelheid opgedaan in Frankrijk. Wat vond ik het daar ontspannen fietsen in provincieplaatsen als bijv. Tours en zelfs in Parijs. Terugkomend van die 1500 km en meteen weer de drukte van onze stad lopend, maar vooral ook weer op de fiets ervarend, was ik direct weer heel gespannen: te weinig ruimte voor de fietsers – fietsers en automobilisten die elkaar geen ruimte gunnen en zich beiden nogal eens niet aan de verkeersregels houden.

Ik vind er kort gesproken: geen lol meer aan om hier te fietsen. Ik zal het wel blijven doen, want het is zo'n gemakkelijk voertuig. Volgens mij is de wet van de remmende voorsprong in Nederland aan de orde. Ik kwam op mijn fietstocht in een stad waar de fietsen zelfs de tram in mochten en in steden waar de fietspaden dubbel zo breed waren als de autoweg. De spoorwegen lieten fietsen ook in de spits toe (gratis voor zolang het geen TGV's waren). Kortom: een hemel op aarde. Ik geef meteen toe: er zijn veel minder fietspaden in Frankrijk, maar er komen er wel steeds meer. En mijn ervaring is dat automobilisten meer achting voor de fietser hebben (net als in België). Dat merk ik trouwens ook hier: automobilisten met een buitenlands nummerbord gedragen zich bepaald fietsvriendelijker – uit beleefdheid of uit angst? Ik heb dat niet onderzocht; ik vermoed dat beide speelt.

Marie-Laurence van Asperen de Boer(-Eicholtz)

2. "Een redelijk overzichtelijke opzet"

Met heel veel in het artikel was ik het eens. Het blijft een spagaat als er maximumsnelheid is van 20km/U (of 25) terwijl een 250W elektromotor makkelijk 40km/U haalt. Voor dat veilige fietspad zou je een maximum aan het vermogen moeten stellen van 100W. Alle zwaardere motor-aangedreven dingen, 250W en meer, moeten dan naar de 50km/u rijweg, en mogen dan ook max 50km/u. Dat omvat dan automatisch alle zwaardere transportfiets-achtigen, die dat hogere vermogen wel nodig hebben. Die 45km/u is onzin naast de 50km/u. De 25km/u e-bikes gaan met max 100W op het fietspad. De 250W-plussers mogen nog maar 30km/u waar dat het maximum wordt, net als alle andere weggebruikers, en op sommige wegen 40km/u. Dit lijkt een redelijk overzichtelijke opzet, zonder veel lastige grensgevallen

die benoemd moeten worden.

Gjalt Huppes

3. "Alle ebikes naar de rijbaan en onder de 16 jaar geen ebike"

Al jaren lid en een fervent fietser. Goed dat jullie de veiligheid en het gevoel van veiligheid op de fietspaden promoten en proberen te beschermen. Het wordt te druk op de fietspaden. Ik rijd ook vaak op m'n ebike met 25 km/u. Dat is langzamer dan met m'n racefiets. Maar toch doe/hou ik mijn helm op. Waarom promoten jullie niet meer het gebruik van een fietshelm? En waarom adviseren jullie de politiek niet om de ebikers te verplichten een helm te dragen? We moeten er toch alles aan doen om niet in het ziekenhuis te belanden? Daar is het al druk genoeg!! Bij skiën is het heel wat vlugger usance geworden er een te dragen. Misschien een enquête houden wat mensen ervan weerhoudt om een fietshelm te dragen? Mijn advies is toch gewoon: alle ebikes naar de rijbaan en onder de 16 jaar geen ebike. Die hockey-kindjes racen veelal op een VanMoof (die gaan standaard al te snel) naar Pinoké, ronduit dramatisch.

Carl ter Beek

Melden

Bij deze een formeel bedoelde melding van mij over het fietspad in de Van Hallstraat. Het gootje is exact het formaat om je voorwiel in gevangen te houden, net zoals de tramrails. Mijn zoontje is er al 1 keer in terecht gekomen en is onderuit gegaan, maar stond gelijk weer op gelukkig. Ik zelf ook. Na een inhaalmanoeuvre kwam het fietshelmpje van mijn zoon dat ik voorop mijn rekje had hangen door de zwenking tussen mijn knie en stuur terecht. Ik raakte daardoor in het gootje en kon er niet meer uit sturen en ging grandioos onderuit met een schuiver over de stoep.

Het gootje bestaat nu uit drie rijen klinkers die in de lengterichting liggen, waarbij de middelste het laagste ligt om een mooi gootje te vormen. De oplossing is wat mij betreft simpel. Leg een klinker plat, zoals normaal. En dan liefst naast een vergevingsgezinde stoeprand. Zouden jullie dit kunnen rapporteren via de gebruikelijke kanalen? Hoe kan ik er zelf het beste melding van maken bij de gemeente?

Reactie:

Klik op de homepage van de gemeente (amsterdam.nl) op het vakje "Melding openbare ruimte en overlast"

Brusselaars fietsen in Amsterdam

Hoe vergelijken twee studenten uit België het fietsen in Amsterdam met dat in Brussel? Lis en Manon schreven het voor ons op.

Een fietstocht in het hart van Amsterdam, voor ons Brusselse studenten een verademing om zoveel lotgenoten op de weg te vinden. En zoveel soorten fietsers die we zien passeren: bakfietsen, elektrische fietsen, steps en zoveel meer. Dat zie je in Brussel ook wel, maar bijlange niet op zo'n grote schaal als hier. Onze tocht begon aan het Centraal Station vanwaar we via de Spuistraat naar het Koningsplein trokken. Wat ons allereerst opviel is hoe vlak Amsterdam is, en hoe gemakkelijk we vooruit gaan. In Brussel bereik je namelijk je bestemming stevast bezweet door het befietsen van alle hellingen. Wat onze tocht dan wel weer bemoeilijkte, waren de toeristen die van alle kanten de straat oversteken. Die heb je dan weer een stuk minder in onze geliefde thuisstad. Verspreid over onze volledige route zagen we fietsen geparkeerd, we hadden vooraf al vernomen dat Amsterdam meer fietsers dan inwoners telt en dat werd ons meer dan duidelijk. Wat ons nog meer opviel was dat bij verschillende zijstraten van de Spuistraat fietsers aangemaand werden om af te stappen van hun fiets om naar de grachten te bewegen, ons leek dat een weinig productieve maatregel aangezien weinig fietsers dit ook effectief deden en je als voetganger met fiets nog meer ruimte inneemt in de dunne straatjes dan als fietser.

Wat je in Brussel dan weer wel steeds vaker ziet is dat op de rijweg een fietser-sjabloon geveerd wordt om aan te



geven dat daar een fietspad loopt, terwijl in Amsterdam het merendeel van de fietspaden afgezonderd zijn en aangeduid worden door een volledig rood gekleurde rijstrook. Uit navraag bleek wel dat Amsterdam steeds meer fietspaden schraapt als die aan beide zijden van een weg liggen en gereduceerd worden tot één tweerichtingsfietspad. Dit lijkt ons dan weer een stap terug in de anders goed voorziene fietsstad.

Toen we onze weg vervolgden richting het Rijksmuseum, ging alles wel weer vlot en konden we genieten van het uitzicht toen we de poort van het Rijksmuseum doorfietsten. Deze doorgang, werd ons verteld, komt af en toe in opspraak: of hij al dan niet bevrijd moet worden van fietsverkeer. Als je het aan ons vraagt, klinkt een volmondig 'nee'. Als fietser vrije beweging kunnen genieten in je eigen stad lijkt ons een vanzelfsprekend gegeven. Als we rondvragen hoe dit in Amsterdam loopt, blijkt dat steeds vaker fietsers ruimte moeten afstaan aan voetgangers en toeristen. Jammer, want de goede fietsvoorzieningen en alom aanwezige tweewielers lijken ons juist net een troef voor Amsterdam als vakantiebestemming. Ook onze daaropvolgende rit door het Vondelpark paste bij ons in het plaatje van Amsterdam als stad waar mensen 'leven' en kunnen genieten van vrije beweging en groen.

Kortom was onze ervaring als Brusselaars in Amsterdam dus heel positief. Wat ons wel bijblijft is waar Brussel inzet op meer fietsvoorzieningen, Amsterdam net soms een stapje terugzet. Wij zijn alvast benieuwd hoe dit verder uitpakt voor de befaamde 'fietser stad'.

Lis en Manon





Burgemeester Cramergracht



Linnaeuskade

Opgeloste knelpunten

Nieuw-West

Een erg groot knelpunt was het niet, maar het fietspad over het sluisje bij de **Burgemeester Cramergracht** is voorzien van strak, rood asfalt. Als het goed is wordt daar binnenkort ook de kruising met de Burgemeester van de Pollstraat veiliger voor fietsers.

Noord

Voorheen was vanaf de Th. Weeversweg de nieuwbouw aan de Zuidgorsstraat niet te bereiken per fiets. Maar sinds kort is het fietspad langs de **Th. Weeversweg** een stukje verlengd richting IJdoornlaan. Top! Eigenlijk had het tweerichting moeten zijn omdat je op de rijbaan niet mag fietsen en er aan de overzijde ook geen fietspad is. Maar vooralsnog functioneren deze tien meter nieuw fietspad naar wens.

Th. Weeversweg



Surinamestraat



Oost

Langs het water op de **Linnaeuskade** ligt een tijdelijk asfalt fietspad, zolang er wordt gewerkt aan een fietsstraat. Jammer genoeg wordt het weer verwijderd zodra de fietsstraat (gemengd verkeer) gereed is.

De betonplaten langs de **Weespertrekvaart** (die overigens behoorlijk goed lagen) zijn vervangen door rood asfalt. De ruimte voor fietsers en lopers onderscheidt zich duidelijk door het gebruik van de kleuren rood en wit. De kantmarkering is te zien en dankzij ribbels ook te voelen.

De **fietsbrug over de A2** bij de politieschool maakt deel uit van de fietsverbinding tussen Zuid en Zuidoost. Deze verbinding is verbeterd: de brug en de aansluitende tracés hebben een breed fietspad gekregen in glad asfalt. De Buitensingel is voorzien van rode fietsstroken. Hierbij moet wel de kanttekening gemaakt worden dat hardrijdend sluipverkeer op de Buitensingel nog steeds gevaar veroorzaakt.

West

Langs de **Surinamestraat**, het stukje weg tussen de Overtoomse Sluis en het Surinameplein, is aan beide zijden een tweerichting fietspaden aangelegd. Ook de oversteek over de Surinamestraat bij het plein is in twee richtingen begaanbaar. Daardoor hoeven fietsers die langs de westzijde van de Kostverlorenvaart de Surinamestraat willen kruisen, voortaan minder ver om te rijden. Een aardige verbetering, die al lang in de pijplijn

Weespertrekvaart





Nieuwe meer

zat. Ideaal zou natuurlijk een rechtstreekse oversteek zijn nabij de Overtoomse Sluis maar gezien de hoeveelheid autoverkeer zit dat er (nog) niet in.

Het fietspad langs het **Nieuwe Meer** is voorzien van strak asfalt, zodat recreanten nu lekker om zich heen kunnen kijken zonder steeds op het wegdek te hoeven letten.



Ferdinand. Bolstraat - Stadhouderskade

Zuid

Op de kruising **Ferdinand. Bolstraat - Stadhouderskade** en de aansluitende Brug 84 (Freddy Heinekenbrug) hebben fietsers meer ruimte gekregen in de vorm van brede fietspaden en een grote opstelruimte. Een minpuntje zijn de verraderlijke haakse randjes langs de fietspaden.

Nieuwe knelpunten

Centrum

Langs de waterkant van de Prins Hendrikkade bij de **Kikkerbilsuis** kan je sinds kort niet meer verder fietsen richting CS, want dan kom je op de rijbaan. Dit zal een knelpunt blijven, zolang een doorgaand tweerichtingen fietspad tussen Kattenburg en het Centrum ontbreekt, en zolang er voor fietsers uit de richting van Nemo geen fietshelling westelijk naast de IJ-tunnel gebouwd wordt.

De verplaatste aanlanding voor het IJpleinveer funtioneert nu alweer enige tijd en sluit aan op de Nieuwmarktroute. Maar nu kan de **Oostertoegang**, het stuk tussen de Gelderse kade en het IJ, de grote drukte nauwelijks nog verwerken. Dat geldt met name voor de fietsoversteek bij de spoortunnel.

Noord

Een half jaar geleden is het **Perenpad** in Tuindorp Oostzaan opnieuw geasfalteerd. Boomwortels werden ontzien en afgebakend met geel geverfde stoepranden. Helaas heeft men daarbij geen gebruik gemaakt van fietsvriendelijke vergevingsgezinde stoepranden. Ook worden de verraderlijke uitsteeksels niet aangekondigd door witte markering op de weg.

Westpoort

De onderdoorgang **Contactweg** wordt door de gemeente gebracht als een verbetering, maar voor fietsers brengt hij ook een verslechtering: een omweg. En dat staat eigenlijk haaks op de ambities voor Haven-Stad.

Jan Pieter Nepveu

met bijdragen van: Eva van en Berg, Nico Bot, Dick de Jongh, Marjolein de Lange, Florrie de Pater, Eric Plankeel

Kikkerbilsuis



Perenpad



Waarom actief? En hoe? In gesprek met Bernard Blokzijl

Bernard Blokzijl werd in korte tijd een zowel bij de Fietzersbond als bij de gemeente gewaardeerd actief lid. Hij signaleert, meldt en spreekt in. Ergernissen tijdens zijn dagelijkse fietsritten tussen zijn huis in Centrum-Oost en zijn werk in Amsterdam-Noord prikkelden hem om in beweging te komen. Wat zijn z'n ergernissen, wat heeft hij al bereikt en wat hoopt hij dat er in Amsterdam op korte termijn zal veranderen?



Bernard is sinds eind 2019 actief lid van de Fietzersbond. Privé kaart hij al regelmatig via meldingen. amsterdam.nl zaken aan waar hij tegenaan fietst en die in zijn ogen niet kloppen. Hij leverde namens de Fietzersbond commentaar op verschillende gemeentelijke Nota's van Uitgangspunten, zoals voor de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland en de inrichting van de Geldersekade.

Waarom ben je actief geworden?

"Ergernissen tijdens mijn fietstochten. Of positiever gesteld: als mijn kinderen straks naar de middelbare school gaan, wil ik dat ik ze daar met een gerust hart zelfstandig naartoe kan laten fietsen."

Noem eens een paar van je ergernissen.

Van alles, soms futiele dingen die andere mensen misschien niet opvallen, maar mij als bouwkundige wel. Bijvoorbeeld putdeksels op een hoek of in een bocht. Daar kunnen mensen uitglijden. Maar ook dingen waar bijna iedere fietser last van heeft: te smalle fietspaden, fietspaden die verdwijnen, zoals is gebeurd rond metrostation Noord bij het Buisklotermeerplein, op de Spuistraat en op de Geldersekade. Ander voorbeeld: hoge begroeiing waardoor je een bocht niet goed kunt overzien, zoals op de Waddenweg. Of neem de Klaprozenweg, die nota bene onderdeel is van de snel-fietsroute naar Zaandam. Waarom zorgen ze er niet voor dat er daar een doorlopend tweerichtings-fietspad aan één kant van de weg loopt? Nu moeten fietsers die deze drukke weg volgen enkele keren oversteken van de noord- naar de zuidkant en weer terug. Dat nodigt bijna uit tot spookfietsen.

Heb je mooie successen bereikt?

Af en toe succesjes bij meldingen. amsterdam.nl. Klachten over scheuren in het asfalt of losliggende stoeptegels worden meestal snel verholpen. Bij andere dingen hangt het er soms vanaf welke ambtenaar je klacht behandelt. Dan krijg je bijvoorbeeld bericht dat iets voldoet aan de regels en is daarmee de kous af. Als ik daarmee niet tevreden ben, dan doe ik soms dezelfde melding nog een keer. Dan heb je kans dat de klacht deze keer wordt behandeld door een welwillender ambtenaar en kun je alsnog succes

hebben.

Hier in de buurt van mijn woning ben ik blij dat ik veel mensen heb weten te mobiliseren om bij het stadsdeel hun onvrede te uiten over de situatie langs de Panamalaan en Cruquiuskade. Wegens bouwwerkzaamheden moest je komend vanaf CS twee keer de drukke Panamalaan oversteken, wat bijna niemand deed. Gevaarlijk! Maar nu wordt ook het ontbrekende deel van de Panamalaan straks een tweerichtingsfietspad. Je kunt dan het hele eind tussen de Zeeburgerdijk en CS probleemloos fietsen.

Vind je dat Amsterdam een fijnere stad wordt voor fietsers?

Op sommige plaatsen wel. De 'Eilandenboulevard' bijvoorbeeld langs de Oostenburgergracht en de Kattenburgergracht heeft nu aan de noordkant een fijn fietspad voor beide richtingen. Vroeger was dit een nare ventweg voor alle soorten verkeer. De zuidzijde van de Prins Hendrikkade is ook zo'n voorbeeld. Hele stukken aan de zuidzijde waren vroeger ventweg. Nu ligt er een tweerichtingsfietspad waar je zorgeloos kunt fietsen. En de Binnenring, met name Sarphatistraat en Weteringschans, vind ik flink verbeterd. Het principe 'auto te gast' werkt hier meestal vrij goed. De fietser heeft veel meer ruimte gekregen. Maar pas op: je kunt dit lang niet overal toepassen. Als ergens te veel auto's rijden, dan zijn ze minder geneigd om lang achter je te blijven rijden.

Dat klinkt vrij positief!

Zeker, maar er is nog veel voor verbetering vatbaar. Als ik één ding zou mogen kiezen dat helemaal anders moet, dan is het wel het gebruik van de Puccinimethode voor het inrichten van de openbare ruimte. Sinds 2018 is dit de Amsterdamse 'ontwerpbijbel'. Terwijl deze methode inherent onveilig en onplezierig is voor fietsers. Hoge rechte stoepranden bijvoorbeeld. Of het aanbrengen van klinkerbestrating om fietsers langzamer te laten rijden. Vooral fietsers die op eigen kracht rijden hebben hier hinder van; de Van Mooffietser sjeest net zo makkelijk over klinkers als op glad asfalt. Wat ik vooral slecht vind, is dat materiaal en inrichting soms niet meer kloppen met de voorrangssituatie. Bijvoorbeeld: de fietser heeft voorrang op afslaand verkeer dat van links komt, maar moet daar wel iets kruisen dat lijkt op een trottoirband. Het idee achter deze verwarrende inrichting is dat de fietsers alert moeten blijven, maar de keerzijde is, dat de naar rechts afslaande automobilist kan denken dat hij vrij baan heeft, terwijl die er juist op geattendeerd



moet worden dat fietsers hier voorrang hebben.

Wat hoop je dat snel voor elkaar wordt gekregen voor de Amsterdamse fietsers?

Heel belangrijk: de sprong over het IJ. Ofwel een fietsbrug. Ik ben een van de mensen die namens de Fietsersbond deelnamen aan de

inspraak. Inmiddels is er groen licht. Elke partij, zelfs de nautische sector, staat achter het plan dat er nu ligt. De brug vanaf het Azartplein naar noord zal er zeker komen, maar ik vrees dat het nog 5 à 15 jaar kan duren voor ik over deze brug naar mijn werk kan fietsen. (AS)

Gedrag de boosdoener?

Walther Ploos van Amstel (lector stadslogistiek aan de Hogeschool van Amsterdam) bepleitte in een blog de afschaffing van fietspaden. "Met de ontwikkeling van nieuwe micromobiliteit, steeds snellere elektrische fietsen, bak- en vrachtfietsen, elektrische (deel)scooters en veel meer ruimte voor de voetganger is de vraag of een apart fietspad nog wel het uitgangspunt moet zijn voor de inrichting van straten. Waarom maken we de straten niet toegankelijk voor iedereen? Stop de mobiliteitsapartheid. Richt de straten in voor al het verkeer. De autoluwe plannen en de stap naar 30 km/u in Amsterdam zijn goede ontwikkelingen. Daarmee komt er meer ruimte voor diversiteit en innovatie in het verkeer." Volgens hem is de boosdoener ('olifant in de kamer') "het gedrag in het verkeer. De toegenomen drukte is ook perceptie. Niet meer appen, niet door rood rijden, niet tegen

het verkeer in rijden, stoppen voor een zebrapad, verlichting aan en je snelheid aanpassen. Kortom, meer rekening met elkaar houden. Dan lossen alle problemen zich misschien vanzelf op."

Op die stelling reageerde Bernard: "Gedrag in het verkeer is echt niet de olifant in de kamer. Juist het gedrag van veel weggebruikers maakt dat het vrijliggende fietspad voor veel fietsers letterlijk van levensbelang is. Het enige probleem is dat het fietspad steeds als vergaarbak wordt gezien van vervoersmiddelen die daar niet op passen qua massa en snelheid. De toegenomen drukte is overigens geen perceptie, maar een feit. Meer verkeersdeelnemers bij een gelijkblijvend gemiddeld gedrag betekent een groter aantal overtredingen. Van daaruit geredeneerd is het misschien eerder perceptie dat mensen zich slechter zijn gaan gedragen in het verkeer."

UITGELICHT

Geen CVC meer. Wat nu? In gesprek met Eric Plankeel

Al vanaf het begin van haar bestaan – in 1975 – probeert de Fietzersbond verkeersplannen fiets-vriendelijker te krijgen. Door in een vroeg stadium mee te praten kan de uiteindelijke inrichting van straten beter worden voor fietsers. De CVC (Centrale VerkeersCommissie) was daarbij jarenlang een goed aanknopingspunt. Hoe werkte dat en hoe zal het in de toekomst gaan, nu de CVC sinds 1 april – precies 100 jaar na de oprichting – is opgeheven? We vragen het aan Eric Plankeel – in Pacific in het Westerpark – die samen met Johan Kerstens namens de Fietzersbond deelnam aan de CVC.



Wat was en deed de CVC?

De CVC was een commissie van deskundigen die de verkeersplannen in de stad beoordeelde op aspecten als verkeersveiligheid, wegindeling, technische uitvoering en handhaafbaarheid. Daarbij ging het om allerlei plannen: kleine aanpassingen aan een straat, herinrichtingen van wegen en kruispunten en ook grootschalige plannen voor compleet nieuwe wijken. Ook plannen als '30km/uur in de stad' en 'Snorfiets naar de Rijbaan' werden door de CVC beoordeeld.

In de CVC zaten naast ambtenaren van verschillende afdelingen ook de vertegenwoordigers van de verkeerspolitie, de brandweer en het GVB. En de Fietzersbond en Cliëntenbelang, de organisatie die opkomt voor mensen met een beperking.

Wat was precies de rol van de Fietzersbond in de CVC?

De Fietzersbond mocht meepraten, maar had geen officieel stemrecht. Toch kon de Fietzersbond veel voor elkaar krijgen door anderen mee te krijgen voor verbeteringen voor fietsers. Zoals soepeler fietsbare bochten, voldoende ruimte voor fietsers, veilige oversteken en goede door-

gaande fietsroutes.

Fietsveiligheid was en is natuurlijk een speerpunt voor ons. Op dat punt hadden we altijd veel steun aan de verkeerspolitie, totdat die zich uit de CVC terugtrok.

Maar in de gemeente zijn toch ook verkeerskundigen die van fietsen weten?

Dat klopt, maar de inbreng van de Fietzersbond gaf zeker meerwaarde. Wij benaderen de plannen vanuit de dagelijkse praktijk van Amsterdamse fietsers, en met ons netwerk van deskundige fietsers hebben we inzicht in de hele stad. Daarmee hebben we meer oog voor de langere lijnen, terwijl plannenmakers zich vaak beperken tot de grenzen van hun plangebied.

Bovendien hebben we een goed geheugen van de stad, en dat is een belangrijke aanvulling waar het zicht op de continuïteit en het verleden van de gemeente nogal eens beperkt is door de projectmatige aanpak en de vele persoonswisselingen.

En de CVC is naast een adviesorgaan ook meer. Mensen die vanuit verschillende kanten met verkeer bezig zijn komen er samen en weten wat er speelt. Dat geeft ruimte voor uitwisseling bij de 'spreekwoordelijke koffieautomaat'. En voor de Fietzersbond is het soms aanleiding voor extra inzet. Zoals bijvoorbeeld bij de Radarweg. (Zie kader)

Elke week een CVC-vergadering met een stevige agenda. Hoe kon de Fietzersbond daar met louter vrijwilligers wekelijks serieuze adviezen geven?

Voor Eric is fietsen en een goede fietsstad een passie. Meedenken over de plannen van de stad, en proberen die beter te maken voor fietsers, vindt hij leuk en zinvol. Vooral als dat werk soepel en in goede samenwerking gaat. Eric is trots op het geoliede werkproces dat hij en Johan hebben opgezet om tot gedragen adviezen bij de vele plannen te komen. Het secretariaat van de CVC leverde wekelijks een hapklaar pakket stukken, die wij in een besloten gedeelde online map voor leden van de KPG ontsloten zodat zij hun reacties in een gedeeld onlinedocument konden delen, en daaruit ontstonden gezamenlijk adviezen die Eric en Johan in de CVC konden inbrengen.

Dat je het resultaat uiteindelijk concreet terug kunt zien – en befietsten! – maakt het werk extra de moeite waard voor Eric. Al kan dat wel lang duren. Tussen de eerste plannen en daadwerkelijke uitvoering liggen vaak meerdere jaren. Dat toont ook het belang om vroeg in zo'n planproces mee te kunnen denken.

De CVC is per april 2022 opgeheven. Waarom, en wat nu?

Aanleiding is dat er een nieuw systeem van advisering komt. Waar projecten eerst bij tig commissies langs moesten, die soms zelfs tegengestelde adviezen gaven, moet het nieuwe systeem sneller en duidelijker worden.

Hoe de Fietzersbond daarin zijn rol kan pakken is nog de vraag. Eric is bezorgd dat wij niet meer alle projecten te zien krijgen. Of te laat. En vooral dat projecten de bredere blik vanuit de fiets zullen gaan missen. Zo kunnen doorgaande fietsroutes beschadigd raken.

Ook zullen er minder 'resultaten van bij de koffieautomaat' zijn als er niet langer wekelijks overleg is met een groep betrokken deskundigen. Zoals het laagdrempelig melden van knelpunten en slimme aanvullingen laten meeliften met een project ('werk met werk maken').

Persoonlijk zal Eric de continuïteit gaan missen, elke week een interessante vaste klus met projecten die concreet op straat uitgevoerd gaan worden.

Het is te hopen dat de Fietzersbond in het nieuwe systeem weer een goede manier van samenwerking en overleg zal weten te vinden.

Een advies voor clubs van fietsers in andere steden. Zou je hen aanraden om in een CVC van hun stad te gaan?

Ja zeker! En als er geen CVC is, moeten ze proberen er een te laten komen. Zo krijg je overzicht van plannen die er gemaakt worden, en kun je in een vroeg stadium meedelen. Ook steden hebben er baat bij om in een vroeg stadium de lokale deskundigheid van fietsers te betrekken. Dat maakt plannen fietsvriendelijker. Bovendien is in een vroeg stadium vaak nog veel mogelijk. Een belangrijk hulpmiddel daarbij is een hoofd-fietsnetwerk dat duidelijk vastligt. Met kwaliteitseisen en middelen om het uit te voeren. Als je aan zo'n intern overleg deelneemt is het belangrijk om vertrouwen te winnen en je als betrouwbare partner te bewijzen.

Er wordt weleens gezegd dat de Fietzersbond wel erg veel invloed heeft. Ze zit (zat) in de CVC, spreekt in op plannen en lobbyt ook nog eens bij de politiek. Wat denk jij daarvan?

Eric is het daar helemaal niet mee eens. Nog altijd wordt er veel vanuit de auto en het OV gedacht. En op veel plekken is autoparkeren nog een heilige koe die weinig in de weg gelegd mag worden. Vooral in de minder centrale delen van de stad. En in de centrale delen wordt de fiets vaker als probleem gezien, en krijgt horeca en commercie meer en meer ruimte. De inzet van de Fietzersbond blijft dus belangrijk. Eric hoopt dat in het nieuwe systeem van advisering daar de ruimte voor komt. Hij werkt er graag aan mee. (ML)

RADARWEG

Begin 2021 kreeg de CVC een nieuw ontwerp voor het kruispunt Radarweg – Haarlemmerweg voorgelegd. Aanleiding was dat veel fietsers tegen de richting over het fietspad aan de westkant van de Radarweg reden. Het voorstel was om dit westelijke fietspad en de aansluitende fietsoversteek over de Haarlemmerweg op te heffen. Fietsers zouden dan allemaal over het 2-richting fietspad aan de oostkant moeten rijden. Onacceptabel, vond de Fietzersbond. Hadden de plannenmakers soms alleen gedacht aan fietsers op weg naar het station dat aan de oostkant van de Radarweg ligt? Voor fietsers naar de westkant zou het plan een grote achteruitgang zijn. Zij zouden de Radarweg moeten kruisen op het drukke kruispunt met de Arlandaweg, met extra wachten en risico. Nu waren dat nog niet zoveel fietsers, maar er zouden er beslist meer komen omdat er aan de westkant een school en flink wat nieuwe woningen komen.

Toen we in de CVC het plan zagen, trokken we aan de bel. Bij het project, bij de CVC en bij de ambtenaren die

over fietsbeleid gaan. En we vonden gehoor. We spraken met het project en bekeken de situatie ter plaatse. Dat had niet alleen als resultaat dat het westelijke fietspad en de fietsoversteek behouden blijven, maar ook dat op termijn (5-10 jaar) de fietsroutes in het gebied verbeteren, zoals bijvoorbeeld de ongemakkelijke aansluiting Naritaweg - Barajasweg.

Lessen die we hieruit kunnen trekken: Goed dat de Fietzersbond dankzij de CVC op de hoogte was. Mooi dat we alert reageerden en prachtig dat door overleg er zelfs extra verbeteringen komen voor fietsers.





Vliegende flitsbezorgers

Een betrekkelijk jong fenomeen in de stad: de flitsfietser. Ik kan me nog goed herinneren dat ik de eerste elektrische pizzabezorgfiets zag. Voorheen knalden die bezorgers door de stad met lawaai-ge scootertjes. In die tijd werden er bijna nog alleen pizza's bezorgd.

Ik zag die elektrische bezorgfiets als een grote sprong voorwaarts.

Hedendaags vliegen de flitsbezorgers je letterlijk om de oren. En ze bezorgen allang niet meer alleen pizza's ...

De meest opvallende verschijning vind ik nog altijd de bezorgers van het bedrijf Getir. Met hun geel-paarse pak en fietshelm op doen ze me denken aan avatars uit animatiefilms. Ze rijden met een grote bezorgbak op hun bagagedrager, en dat vind ik dan wel weer een voordeel ten opzichte van de bezorgers met van die enorme bulten op hun rug; je hoort ze al rammelend naderen.

Het fenomeen flitsbezorger is inmiddels uitgegroeid tot een behoorlijke plaag. En dan heb ik het nog niet eens gehad over de opmars van de stadsfietsers op hun e-bikes. Ze gaan zo verraderlijk hard! Moest je in het verleden vooral goed uitkijken voor bussen, trams en autoverkeer, nu moet je eigenlijk nóg beter uitkijken als je het fietspad kruist.

Het venijn zit hem in de grote variatie aan snelheden. Het is zaak om in één oogopslag een juiste inschatting te maken. Naast het inschatten van snelheid probeer ik ook goed te kijken hoe mensen op hun fiets zitten, en hoe ze bewegen. Ik zie de e-bikers vaak kaarsrecht en stil op hun zadel zitten. De benen gaan enkel rond als een soort van formaliteit. Het is een manier van fietsen die in mijn ogen niet bepaald de schoonheidsprijs verdient, maar het is wél handig als je ze van verre al kunt herkennen.

Het oprukken van de elektrische fiets in de stad zie ik met stijgende verbazing aan, want wat is hier nou per saldo de meerwaarde van? Als je overal ogen en oren moet hebben, steeds moet stoppen bij kruispunten, zebrapaden, en verkeerslichten? En hoe kun je het geheel nou goed overzien als je zo hard gaat?

Ik vraag me tevens af, of je er echt nou zoveel tijd mee bespaart. Zelf zie ik fietstijd niet als verloren tijd, eerder als gewonnen tijd, maar dat terzijde.

De flitsbezorgers daarentegen moeten natuurlijk zo spoedig mogelijk van de ene klant naar de andere fietsen, want elke minuut kost geld.

Maar wordt de consument nou echt gelukkiger van al die bezorgdiensten?

'Trek in chocola, uw reep bezorgd in minuten.'

Hebben ze hun bestelling geplaatst met een paar muisklikken of veegbewegingen. Zitten ze lamledig op hun telefoon de track-and-trace te volgen van hun chocoladereep, terwijl ze in diezelfde tijd even een frisse neus hadden kunnen pakken door naar de winkel te gaan.

Oké, noem mij een behoudend mens, maar laat mij vooral lekker tegen de wind in trappen en met appelwangetjes thuiskomen met een boodschappentas vol lekkers. (FF)

GOED OM TE WETEN

Lussen en drukknoppen voor fietsers

Wat zou het mooi zijn als fietsers bij nadering van een verkeerslicht al ruim van tevoren gedetecteerd zouden worden en dat het licht dan – als de situatie dat toestaat – op groen springt zodat die fietsers niet onnodig hoeven af te remmen. Dat kan en gebeurt ook door lussen onder het wegdek. Maar het zijn praktische bezwaren die die droom in de weg staan. Hieronder zetten onze deskundigen op een rij wat die bezwaren zijn en wat je nog meer zou kunnen wensen.

Aan fietsers die een kruising naderen is niet te zien waar ze heen willen: gaan ze (recht) oversteken of slaan ze rechtsaf? In het laatste geval wordt er naar gestreefd die fietsers buiten de lichten om af te laten slaan (zoals recentelijk aangelegd op de kruising Marnixstraat-Rozengracht). Dat is overigens niet alleen in het voordeel van die fietsers, maar ook van de fietsers die wel rechtdoor willen: die zijn met minder, hebben minder tijd nodig om over te steken en kunnen daardoor vaker groen krijgen. Zo'n regeling is ook in het voordeel van het kruisend verkeer: als zij rood krijgen vanwege een fietser die de kruising eigenlijk niet nodig heeft (omdat-ie afslaait), krijgen ze het idee dat ze voor niks voor rood staan te wachten. Dan ontstaat de verleiding om dat (niet geloofwaardige) rode licht te gaan negeren, met alle risico's van dien.

Lussen

Toch worden er wel verre lussen aangelegd voor fietsers. Dat gebeurt met name als de fietsers die rechts afslaan in de minderheid zijn en de overstekende fietsers een ruime meerderheid vormen. Deze oplossing komt redelijk vaak voor, vooral op plekken waar veel auto's en weinig fietsers zijn. Jammer genoeg is sinds de bezuinigingen van 2008 de officiële regel dat verre inmeldlussen niet worden gerepareerd als ze defect zijn. Daar hebben we als Fietzersbond tegen geprotesteerd, maar zonder resultaat (we hebben er trouwens ook geen politieke zaak van gemaakt). Overigens zal het in de praktijk wel meevallen: als je over een specifieke niet-werkende lus klaagt, zal men er wel wat aan doen. Maar er is geen onderhoudsdienst die daar actief naar op zoek is. Of fietsen gedetecteerd worden kun je zien aan (door inslijpen ontstane) strepen op het asfalt die vaak de vorm hebben van een parallellogram. Maar dat is niet altijd zo, en nooit bij tegels.

Nog twee weetjes. De eerste is dat bij verre inmeldlussen je er vaak twee vlak na elkaar ziet. Dat is bij 2-richtingfietspaden zo om te voorkomen dat fietsers

uit de verkeerde richting gedetecteerd worden als aankomende i.p.v. afrijdende fietsers. Het tweede weetje is dat niet alle fietsen gedetecteerd worden: lichte carbon fietsen bijv. of bepaalde aluminium fietsen.

Drukknoppen

Drukknoppen hebben soms geen (merkbaar) effect. Bij het kruisen van de Wibautstraat bijvoorbeeld doen ze niets. Er is daar een groene golf voor auto's. Dan is er sprake van een starre regeling, steeds met dezelfde periode. (Mogelijk geldt die groene golf niet 's avonds of in het weekend; in dat geval werken de drukknoppen wel.) Er kunnen meer redenen zijn waarom een kruispuntregeling star is, bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden. Ook kan het gebeuren dat in bijvoorbeeld de spits de groentijden maximaal zijn voor alle richtingen. Dan doen de knoppen – in die periode – ook niets omdat de fietsers bij zulke kruispunten met het autoverkeer mee geregeld zijn (gelijk groen hebben). Er zijn ook situaties waarbij je de knop niet hoeft in te drukken: als bij een 2-richtingoversteek aan de overzijde al gedrukt is. Of als er drukknoppen voor voetgangerslichten zijn en daarop al gedrukt is. Het omgekeerde geldt niet: als een fietser via een drukknop om groen vraagt, kan een voetganger niet rekenen op eigen voetgangersgroen. De reden is dat voetgangers langer over dezelfde oversteek doen dan fietsers: is er in de regeling alleen tijd voor fietsers, dan kan het voetgangerslicht rood blijven uit tijdgebrek. Er zijn dus plekken genoeg waar, als er geen auto's zijn, het helpt als je op de knop drukt. Vooral 's avonds. Het kan dan heel goed dat de fietser, als er niet gedrukt wordt, helemaal geen groen krijgt.

Kortom, de wereld van de drukknoppen is niet volmaakt. Daarom was het systeem waarbij een drukknop licht geeft als je er niet op hoeft te drukken, zo welkom (al denken sommigen dat die lichtgevende knoppen verkeerd begrepen kunnen worden). Op dat systeem is helaas bezuinigd. Iets om actie voor te voeren.

Voorlopig is het simpelste om altijd maar op de knop te drukken, beter mee dan om verlegen. (DJ, ML, EP)



Lente

Het geluid
van slechtgesmeerde
fietsen
die eerst langzaam,
maar steeds sneller
van een helling
gaan.



ja,
dat is lente,
dat kondigt
meer koet kuikens
aan.