

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



nummer 116 september 2022

Van de redactie

'Ergernissen' over 'wangedrag'

Geregeld doen leden van de Fietzersbond bij ons hun beklag over misdragingen van fietsers. Veelal met het verzoek om ons daarover uit te spreken, en liever nog om daar iets aan te doen. Op de omslagfoto zien we zo'n steen des aanstoets: een spookfietser (goed kijken!). Kunnen we daar geen eind aan maken, dat spookfietsen?

Die vraag beantwoorden we verderop. Hier moeten we beginnen met een bekentenis van de maker van de foto. Zij was hier zelf ook gekomen nadat ze er eerst voorbij gereden was. Toen bedacht ze zich, keerde om en fietste een stukje terug (ook als spookfietser!) om de foto te maken. Maar ze keerde niet om vanwege die andere spookfietser, maar was aangeslagen op een andere situatie waarvan zij dacht dat wij daar iets tegen zouden moeten doen. Namelijk het feit dat ze, toen ze daar eerder langs fietste, moest inhouden en bellen voordat de klant en de monteur bij de scooterhandel het fietspad voor haar vrij wilden maken. Eigenlijk ging het haar om het feit dat er op deze plek op de Admiraal de Ruijterweg een vergunning is verleend aan een bedrijf dat door gebrek aan ruimte de gehele stoep plus berm geannexeerd heeft voor de bedrijfsvoering. Nota bene op een plek waar alles sowieso te krap is: stoep, fietspad én berm. En waar het nog steeds drukker wordt met fietsers.

Of wij daar iets tegen kunnen doen? Die vraag kunnen we meteen beantwoorden: dat doen we al. Althans, dat proberen we. Al jaren. Vaak zonder succes. Zoals hier.

Over wat we nog meer doen en proberen, niet zelden met succes, kunt u meer lezen in deze OEK. Hopelijk met plezier.

Aan deze OEK werken mee:

Ad Snelderwaard (AS), Ben Diepstraten (BD), Dirk Kloosterboer (DK), Floor Fagel (FF), Ron Hooijenga (RH), Roland Haffmans (RoH), Marjolein de Lange (ML), Jan Pieter Nepveu (JPN)

Lees onze maandelijkse nieuwsbrief:
fietzersbond.amsterdam/nieuwsbrief

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.



[facebook.com/
amsterdamfietzersbond](https://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 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 begin 2023. Bijdragen zijn welkom op oe kredactie@fietzersbond.amsterdam

Fietzersbond afdeling Amsterdam

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

Openingstijden WG-plein 84: donderdags 10-13 uur
Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, bel dan even.

Onderafdelingen

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

Foto voorpagina: Effie Guener

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 fietzersbond.nl/word-lid

De Fietzersbond en het gedrag van fietsers

Regelmatig komen bij de Fietzersbond Amsterdam klachten binnen over wangedrag van fietsers. Vaak met het verzoek er voor te zorgen dat fietsers zich minder misdragen en zich beter aan de verkeersregels houden. De ergernis van de klagers herkennen we. Ook de leden van de Fietzersbond hebben – net als andere weggebruikers – te maken met ergerlijk, hinderlijk en gevaarlijk gedrag van mede-fietsers.

Maar moet de Fietzersbond zich dit probleem aantrekken? Of sterker nog, moet de Fietzersbond verantwoordelijkheid nemen voor de oplossing daarvan? Dat is volgens ons allerm minst vanzelfsprekend. Immers, net zoals de ANWB niet verantwoordelijk is voor automobilisten die door rood rijden, of de Vereniging Eigen Huis voor huiseigenaren die hun burens het leven zuur maken, zo kunnen de misdrijvingen van fietsers niet de Fietzersbond aangerekend worden. Maar we trekken het ons wel aan. En we hebben ons dan ook de vraag gesteld of, en zo ja, hoe wij ons als Fietzersbond kunnen inspannen om dat wangedrag van fietsers tegen te gaan.

Laten we wel wezen: wij kunnen geen effectieve rol spelen bij de voorlichting over en het handhaven van de verkeersregels. Die taak hoort thuis bij de overheid, zoals het onderwijs en de politie. Denk daarbij aan: zonder licht fietsen in het donker, of geen voorrang verlenen aan voetgangers op zebra's.

Wat wij wel willen, kunnen en ook daadwerkelijk doen is meedenken, adviseren en actievoeren als het gaat om de inrichting van de openbare ruimte. Want die inrichting is medebepalend voor de kans dat het gedrag van fietsers kan ontsporen. Denk aan spookfietsen, stoep-fietsen, foutparkeren en roodlicht negatie.

Daarom hieronder een aantal voorbeelden van hoe een fietsvriendelijke inrichting vriendelijk fietsgedrag bevordert

Spookrijden

Het aanleggen van brede fietspaden die fietsers in twee richtingen mogen berijden, voorkomt spookrijden – d.w.z. tegen de richting fietsen. Een bijkomend voordeel van brede fietspaden is dat fietsers goed naast elkaar kunnen fietsen zonder andere fietsers te hinderen en ook hoeven bakfietsen niet hinderlijk te zijn. Verder is er met voldoende ruimte geen reden om op de stoep te fietsen. In Nieuw-West zijn een aantal voorbeelden van zulke fietspaden te zien met ook op rotondes 2-richtingsverkeer.

Meer oversteekmogelijkheden voor fietsers

Spookrijden is ook vaak het gevolg van het feit dat



een straat niet veilig kan worden overgestoken. Dit probleem wordt veroorzaakt door fysieke blokkades (bijv. heggen, hekken, geparkeerde auto's, verhoogde tram- of busbaan, hoge stoepanden; zie foto omslag) of door druk autoverkeer. Zijn er bovendien maar weinig geregelde oversteekplaatsen en ligt je bestemming verderop tegen de rijrichting in, dan is het verleidelijk om je weg te vervolgen door de stoep te gebruiken of op het fietspad te spookrijden. In dit soort situaties bieden 2-richtingsfietspaden een oplossing. Andere opties zijn het verwijderen van obstakels die het oversteken moeilijk maken of het verkleinen van de afstand tussen de oversteekmogelijkheden.

Vervangen of anders inrichten van kruispunten met verkeerslichten

Vaak moet een fietser die op een kruispunt met verkeerslichten linksaf wil slaan, twee keer voor rood wachten. Het is dan erg verleidelijk om ruim vóór het kruispunt de straat over te steken om bij het kruispunt via de stoep linksaf te gaan en iets verderop weer naar de rechterkant van de straat over te steken. Zeker waar de stoepen breed zijn, is dat een verleidelijk alternatief. Maar zulk gedrag wordt voorkomen als kruispunten met verkeerslichten worden vervangen door rotondes waarop fietsers voorrang hebben. Een andere mogelijkheid is het kruispunt zó in te richten dat fietsers bij een kruising links kunnen voorsorteren op een opstelstrook voor fietsers vóór de auto's over de breedte van de rijbaan. Bij zo'n zgn. Opgeblazen Fiets Opstel Strook (OFOS; zie foto onder) hoeven fietsers bij het linksaf slaan alleen rekening te houden met tegemoet komend verkeer, wat overzichtelijker, dus makkelijker en veiliger is. Een OFOS heeft meer voordelen: fietsers kunnen vóór de achterop komende auto's de kruising over en lopen ook minder risico bij groen in tijdnood te komen. Ook het risico van dodehoek-ongevallen wordt kleiner: de kans wordt kleiner dat een rechtsaf slaande (vracht)auto een recht door



gaande fietser rechts van zich over het hoofd ziet.

Nog een andere mogelijkheid is om auto's en fietsers niet gelijktijdig groen licht te geven. In plaats daarvan krijgen alle fietsers op de kruising gelijktijdig groen licht, terwijl de auto's rood licht hebben. Alle fietsers kunnen dan in een keer het kruispunt oversteken, zowel recht als diagonaal, waarbij ze onderling de normale voorrangregels in acht nemen. Belangrijk is wel dat de wachttijd voor fietsers niet onevenredig lang wordt (en door rood rijden verleidelijk). Zie ook pag. 6 e.v..



Alle fietsers tegelijk groen (Groningen)

Wat dat wachten betreft zou het – overal waar dat veilig kan – voor fietsers mogelijk en toegestaan moeten zijn om bij rood licht rechtsaf te slaan. Waar de fietser na het rechtsaf slaan direct weer op een fietspad of fietsstrook terechtkomt, hoeft dat niet gevaarlijk te zijn. Veel fietsers brengen het rechtsaf door rood rijden al in de praktijk. Wanneer de gewenste vrije doorgang belemmerd wordt door andere fietsers ontstaat de verleiding er omheen te rijden. Soms probeert men snel met een ruime boog links om de wachtende fietsers heen gaan en hen voor te zijn vóór het verkeerslicht op groen springt. Omdat die route niet zonder risico is, wordt ook wel gekozen

voor de stoep als doorgang. Op ruime kruisingen wordt het de afslaande fietser makkelijk gemaakt door het fietslicht voorbij het kruisende fietspad te plaatsen (ook niet probleemloos).

En dat brengt ons op een belangrijke oorzaak van rood licht-negatie: fietsers moeten steeds langer wachten op groen. Dat gebeurt vooral op kruisingen waar trams of bussen rijden die hun eigen lichten op groen en die van anderen op rood kunnen zetten. Natuurlijk maken die wel enige aanspraak op die voorrang als ze goed gevuld zijn met passagiers, maar zo'n ingreep mag natuurlijk niet veroorzaken dat de wachttijd voor het andere verkeer ongeloofwaardig lang en daardoor onacceptabel wordt. Ook in zulke situaties kunnen de verkeerslichten soms helemaal verdwijnen. Voorbeelden waar dat gebeurd is zijn de kruising bij de Munt en op het Alexanderplein.



Meer en beter fietsparkeren

Omdat er nog steeds groei zit in het aantal fietsers, neemt ook het aantal geparkeerde fietsen toe. Maar de mogelijkheden om fietsen veilig, comfortabel en dicht bij de plaats van bestemming te parkeren, lijkt niet of nauwelijks toe te nemen. De Fietsersbond is daarom sterk voorstander van het vervangen van autoparkeerplaatsen door fietsparkeerplaatsen. Daardoor zal de plaag van geparkeerde fietsen op de stoep minder worden.



Ook is het noodzakelijk dat er bij ingangen van supermarkten en andere drukbezochte plekken voldoende fietsparkeerplaatsen (voor kort parkeren) beschikbaar zijn. Omdat je fietstassen niet zo degelijk kunt afsluiten als de kofferbak van een auto, kan je van fietsers niet verlangen dat zij hun fiets vol met boodschappen lange tijd onbeheerd achterlaten wanneer ze een winkelkarretje willen terugbrengen of een snelle boodschap in een andere winkel willen doen. Ook zullen veel fietsers er tegenop zien als ze ver moeten lopen met zware boodschappentassen.

De Fietzersbond heeft er begrip voor dat het fietsparkeren zoals nu op veel drukke plekken gebeurt, aan banden wordt gelegd, maar dan moet wel voldaan zijn aan de voorwaarde dat er voldoende fietsparkeerplekken beschikbaar zijn.

De Fietzersbond is ook voor een beleid van het verwijderen van fietswrakken en weesfietsen, zodat meer fietsparkeerplaatsen beschikbaar komen voor fietsen die in gebruik zijn. Wij ondersteunen daarom de zogenaamde 6 weken-regel, die maakt dat de gemeente fietsen mag weghalen die langer dan zes weken ongebruikt in een rek staan.

Fietzersbond start meldpunt voor fietsongelukken

Het gaat slecht met de verkeersveiligheid van fietsers in de stad. Maar hoe slecht? Door onvoldoende registratie weten we dat niet.

Neem het ongeluk van een fietser in de Spuistraat onlangs. Hij reed tegen het plotseling openslaande portier van een taxi. De klant die dat deed maakte zich uit de voeten en liet het slachtoffer met twee gebroken tanden, een kapotte fiets en een kapotte laptop achter bij de chauffeur. Die bracht de gewonde man naar de Spoedeisende Hulp van het OLVG.

Dit ongeluk, met een grote impact op de betreffende fietser, verdwijnt geruisloos in de vergetelheid, samen met vele andere.

Met straten als de Spuistraat, waar het fietspad is weggehaald en de fietsers weer tussen de auto's

moeten rijden, zijn we terug bij af.

De fietspaden zien we ook steeds onveiliger worden met (opgevoerde) E-bikes, brede zware cargobikes, fatbikes en racende maaltijd- of boodschappenbezorgers.

Juist nu willen we cijfers over het aantal fietsongelukken en informatie over waar en hoe die gebeuren. Om daar enig zicht op te krijgen en om fietsers de kans te geven hun fietsongeluk ergens te documenteren, start Fietzersbond Amsterdam een Meldpunt Fietsongevallen. We pretenderen niet dat dit meldpunt voorziet in een echte en volledige registratie. We houden het daarom maar tijdelijk in de lucht, tot mei 2023.

De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de registratie van fietsongevallen. Zij voert die taak

onvoldoende uit. Aan een gebrekkige registratie heb je niet veel. Daar kun je geen conclusies op baseren over de verkeersveiligheid van fietsers. Door het Meldpunt Fietsongevallen willen we een (klein) deel van het fietsleed zichtbaar maken en de gemeente aansporen haar taak serieus op te pakken.

Het meldpunt is hier te vinden: fietzersbond.amsterdam/meldpunt



Evaluatie camera handhaving snorfietser naar de rijbaan

De gemeenteraad heeft onlangs een tussentijdse rapportage ontvangen over de camerahandhaving op snor- en bromfietsen op de rijbaan (SNOR) in de vorm van een brief aan de Raad en de wethouder. De evaluatie is positief: 'Dat snorfietser op de rijbaan rijden draagt bij aan een leefbare en zorgeloze stad met minder ongevallen, en een veiliger fietsklimaat in de stad.'

De camerahandhaving ging 8 november 2021 in met 17 camera's, die van plek konden wisselen. In een half jaar tijd werden voor zowel snor- als bromfietsen bijna 10.000 boetes uitgeschreven. De mate waarin men zich aan de regel hield nam toe. Maar misschien wel het belangrijkste is de constatering dat de aantallen ongelukken van snor- en bromfietsers afnam.

GOED OM TE WETEN

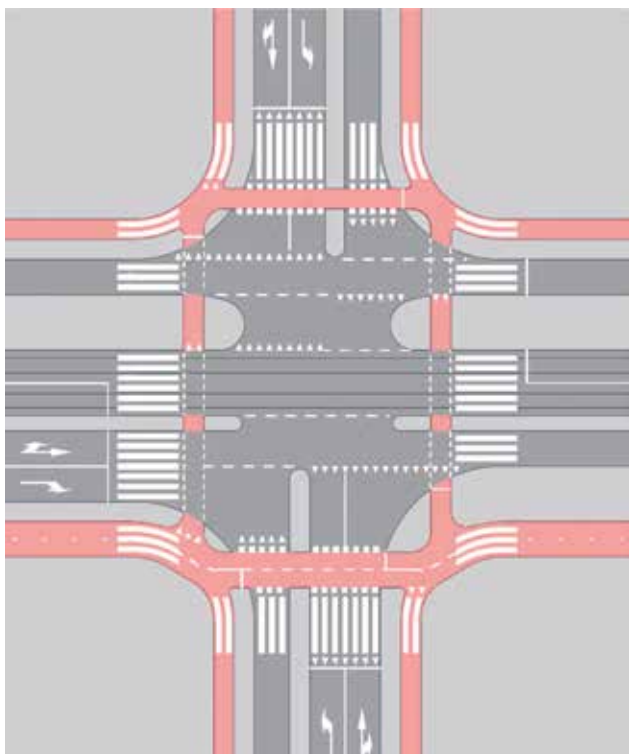
Fietzers tegelijk groen

Wanneer je als fietser groen hebt en je kruist fietsers uit een andere richting, die kennelijk ook groen hebben, is dat schrikken. Soms is het zelfs gevaarlijk. Kan en mag dat zomaar, fietsers tegelijk groen? Wat vindt de Fietzersbond daarvan?

Zoals wel vaker bij kwesties met verkeerslichten is een antwoord niet eenvoudig. Daarom eerst iets over kruispunten met verkeerslichten (VRI-kruisingen) en over hoe die in Amsterdam voor fietsers zijn ingericht. En waarom.

Kruising met VRI

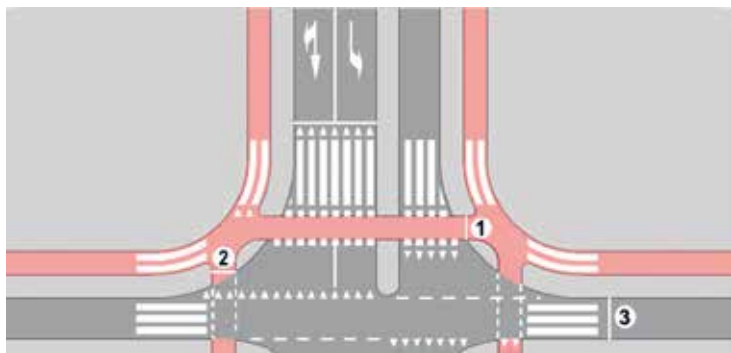
Een VRI-kruising ziet er in Amsterdam vaak uit zoals hier:



Hier kruisen twee wegen elkaar. Meestal gaat het om wegen (donkergrijs) met vrijliggende fietspaden (rood). De horizontale weg is de voorrangsweg, zoals te zien is aan de haaiantanden die erlangs staan. Zonder verkeerslichten heeft alle verkeer dat van links naar rechts en omgekeerd rijdt, voorrang op alle verkeer dat van boven naar beneden en omgekeerd rijdt. Het verticaal rijdende verkeer ziet dat aan de haaiantanden en de witte blokmarkering langs de rode fietsstrook die ze moeten kruisen.

Stopstrepen op verschillende posities

Kijken we nu van dichtbij naar de bovenkant van de kruising:



De daarop ingetekende nummers 1, 2 en 3 staan bij de witte stopstrepen: daar moet je voor stoppen als het verkeerslicht – dat ernaast staat – rood is. Wat opvalt is dat de stopstreep voor auto's (3) vóór de zebra staat, maar die voor de daarnaast rijdende fietsers (1) een stuk verder: voorbij de zebra en ook voorbij het kruisende fietspad. Dat geldt ook voor stopstreep (2). Voor fietsers en auto's gelden dus verschillende stopposities. Daarmee pakt de kruising voor fietsers anders uit dan voor auto's.

Kruising tussen fietsers onderling blijft meestal buiten de verkeerslichtenregeling

Op de meeste VRI-kruisingen in Amsterdam gaat het om wegen met fietspaden. Fietzers uit verschillende richtingen kruisen elkaar waar de fietspaden kruisen, en die 'fiets-fiets kruisingen' liggen meestal buiten de verkeerslichtenregeling. Dat komt doordat de stopstreep en het verkeerslicht voor fietsers voorbij de zebra en de kruising van de fietspaden zijn geplaatst, pal voor de oversteek van de rijbaan voor het autoverkeer. Voor de kruising tussen fietsers en voetgangers geldt daardoor op de meeste kruispunten hetzelfde: die wordt niet geregeld met een verkeerslicht.

Deze aanpak heeft verschillende voordelen. Eén daarvan is dat fietsers buiten de lichten om rechtsaf kunnen ('rechtsaf vóór rood'). Een ander voordeel is dat de met licht geregelde oversteek voor fietsers en

voetgangers zo kort mogelijk is. Daardoor wordt de tijd die ze nodig hebben om over te steken ook korter. En door die korte oversteektijd worden de wachttijden voor rood voor automobilisten ook korter. En omdat er daardoor minder auto's wachten en ze minder groen-tijd nodig hebben, wordt de wachttijd voor iedereen korter. De kruising wordt zo sneller, maar dat niet alleen, hij wordt ook veiliger omdat de verleiding om het rode licht te negeren geringer wordt. Een bijkomend veiligheidsvoordeel is dat met deze inrichting wachtende fietsers ver voor de auto's staan opgesteld zodat automobilisten ze minder gauw over het hoofd zullen zien. Bovendien zijn veel fietsers ook al overgestoken vóórdat rechts afslaande auto's op het punt van de kruising komen waar zij de fietsers kunnen aanrijden. Ook dat bevordert de veiligheid, evenals het feit dat afslaande automobilisten minder lang hoeven te wachten (op doorgaande fietsers) en hun geduld dus niet onnodig op de proef gesteld wordt.

Als de langzaam verkeerskruising buiten de verkeerslichtenregeling valt, gelden voor fietsers en voetgangers onderling de standaard voorrangregels. Fietsers op het fietspad langs de voorrangsweg hebben voorrang op kruisende fietsers en op de zebra hebben voetgangers voorrang. Dat werkt over het algemeen best goed. Maar er zijn aandachtspunten.

Fietsers (deels) op hetzelfde moment groen

Zo kan het dat op sommige kruispunten fietsers uit verschillende richtingen op hetzelfde moment groen hebben. Bijvoorbeeld wanneer fietsers tegelijk groen krijgen met auto's die linksaf gaan. Daardoor kunnen fietsers eerder groen krijgen, en het is ook voordelig voor fietsers die na de oversteek linksaf willen. Als het meezit kan dat in één keer. Maar waar fietsers elkaar kruisen kan er ook ongemak ontstaan wanneer fietsers uit verschillende richtingen elkaar tegenkomen en onderling moeten uitmaken wie vóór gaat.



Dat ongemak vinden we als Fietsersbond aanvaardbaar, want fietsers hoeven zo minder lang te wachten. Wel zouden we graag een bord willen dat fietsers erop

attent maakt dat kruisende fietsers ook groen kunnen hebben. Zo'n bord bestaat nog niet.

Overigens wordt op steeds meer kruisingen van fiets-spaden een kruismarkering op het wegdek aangebracht.



Zo'n kruismarkering werkt attentie-verhogend en kan fietsers op het idee brengen overgestoken fietsers niet de weg te versperren en voor te laten gaan, ook al hoeven ze dat formeel niet te doen. De attentiewaarde kan nog verhoogd worden door de fietskruising iets te verhogen. Deze maatregel is – zoals de foto hierboven laten zien – toegepast op de kruisingen Wibautstraat – 1ste Oosterparkstraat en Prins Hendrikkade – Gelderse Kade. In het algemeen blijkt dat een goede vormgeving van de kruising veel kan uitmaken.

Overigens wordt het verhoogde kruisvlak op de Prins Hendrikkade (hierboven) ontsierd door een korte hardstenen inritband, bedoeld om de fietsers er hardhandig aan te herinneren dat ze voorrang moeten verlenen. Daar zijn we als Fietsersbond niet blij mee, omdat het voor kwetsbare fietsers pijnlijk kan uitpakken.

Kunnen fietsers en voetgangers het onderling regelen?

In Amsterdam hebben de meeste kruisingen met verkeerslichten zebra's over de fietspaden. Die zebra's zijn meestal – zoals we boven zagen – niet mee-geregeld met de verkeerslichten. Dat betekent dat overstekende voetgangers daar officieel altijd voorrang hebben op de fietsers. Maar de praktijk is anders: fietsers stoppen in zo'n geval vrijwel nooit. Niet alleen omdat dat voor die fietsers – wanneer ze verderop groen hebben – niet makkelijk is, maar omdat stoppen eigenlijk onmogelijk is als fietsers onderdeel zijn van een 'klont' fietsers.

De Fietsersbond vindt dat er op dit soort plekken geen zebra over het fietspad zou moeten liggen, zoals de praktijk is in (vrijwel) alle andere gemeentes in Neder-

land. Dat er in Amsterdam bij verkeerslichten wel zebra's over fietspaden liggen is ingegeven door de wens voetgangers en gehandicapten een 'duidelijker positie te geven'. De Fietzersbond vindt dat geen verstandige keuze. Enerzijds kan van fietsers die op een groen licht afrijden redelijkerwijs niet verwacht worden dat ze stoppen – vooral als ze onderdeel zijn van een 'fietsklont'. Anderzijds weten voetgangers dit en meestal wachten ze op dergelijke punten even tot de fietsers voorbij zijn. Maar voor slechtiende voetgangers is dit een lastige situatie. Hoe dit probleem het best opgelost kan worden is punt van voortgaande discussie tussen de gemeente, de Fietzersbond en Cliëntenbelang, de Amsterdamse organisatie voor mensen met een beperking. Daar zijn we voorlopig nog niet uit.

Haaientanden andersom

Op sommige kruispunten doen zich problemen voor die wel door ingrepen op de fiets-fiets-kruising kunnen worden verbeterd. Op een kruising waar in alle richtingen ongeveer evenveel fietsers rijden, kan een kruismarkering op het wegdek fietsers helpen het kruisen soepel te laten verlopen. Maar soms is meer gewenst en een voorbeeld daarvan vormt de oversteek over de Amstelveenseweg van fietsers van en naar het Vondelpark. Hier is een extra ingreep gedaan (foto onder).



De Amstelveenseweg is de voorrangsweg zoals te zien is aan de vier haaientanden bij de 3 op groen wachtende fietsers links. Wat anders is dan normaal zijn de drie haaientanden op de plek waar een andere fietser rechtsaf het Vondelpark inrijdt. Samen met het voorrangsbord daar, met een onderbord dat wijst op kruisende fietsers, vertellen die aan fietsers op de Amstelveenseweg dat ze voorrang moeten verlenen aan kruisende fietsers van en naar het Vondelpark. Deze ingreep kan/mag (juridisch) eigenlijk niet: een weg (de Amstelveenseweg) kan niet voor één verkeerssoort (auto's) wel en voor een andere verkeerssoort (fietsers) niet een voorrangsweg zijn.

Toch is die juridische ongerijmdheid hier toegepast. En met reden. Wat wil het geval? De twee kruisende wegen zijn qua fietsstromen ongelijkwaardig: de fietsstroom in en uit het Vondelpark is misschien niet groter dan die op de Amstelveenseweg, maar wel compacter. De Vondelpark-fietsstroom wordt namelijk door rood licht ingedikt tot grote 'fietsklonten'. Bovendien hebben die fietsers bij groen licht een extra urgentie om door te rijden (en dus weinig aandacht voor kruisende fietsers). Vandaar die drie haaientanden en het voorrangsbord waardoor fietsers langs de Amstelveenseweg gemaand worden de Vondelpark-fietsers voor te laten gaan. Hoewel deze ingreep in theorie problematisch is, heeft ze zich hier in de praktijk al jaren bewezen. En zou daarom volgens ons een voorbeeld moeten zijn voor de kruising van de Museumstraat (onderdoorgang Rijksmuseum) met de Stadhouderskade (de voorrangsweg). Zie foto onder.



Fietsers langs de Stadhouderskade houden vaak wel even in wanneer de grote kruisende stroom groen licht heeft, maar er doen zich hier regelmatig chaotische taferelen en (bijna) aanrijdingen voor. De Fietzersbond pleit ervoor om op deze fiets-fiets-kruising ook de haaientanden om te draaien. Er schijnt een pilot te komen.

Overigens heeft men elders in Nederland VRI-kruisingen aangelegd waar alle fietsers op alle takken tegelijk groen (AFTG) hebben. Groningen is een voorbeeld, evenals Rotterdam. In Amsterdam is dat nog niet geprobeerd. Eén reden is dat AFTG meestal meer tijd in de regeling kost en daardoor tot langere wachttijden leidt. Vanuit de Fietzersbond pleiten we er in ieder geval niet voor. (ML)

UIT DE WIJKEN

Nieuw-West

Onze contactpersonen in Nieuw-West zochten na de verkiezingen contact met de nieuwe fracties in de Stadsdeelcommissie Nieuw-West. Dit is wat ze hen op het hart bonden.

Als vertegenwoordigers van de Fietzersbond, afdeling Amsterdam hopen wij dat de nieuwe stadsdeelcommissie Nieuw-West zich in zal zetten voor goed en veilig fietsen. In een stadsdeel waar helaas relatief (nog) weinig wordt gefietst, zijn een goed fietsnetwerk en voldoende stallingen belangrijk. Dat betekent in de eerste plaats behoud van het bestaande goede fietsnetwerk. Verbreding van een aantal te smalle oost-west fietspaden is wenselijk (Heemstedestraat, Vlaardingenstraat). Er ontbreken belangrijke schakels in de noord-zuid fietsroutes in de Ringspoorzone. De meeste GebiedsOntsluitingsWegen worden volgens de plannen van "Amsterdam 30" 30 km-wegen (GOW30). Wij vragen U erop te letten dat met het oog op de fietsveiligheid op drukke GOW30 wegen fietspaden en fietsstroken behouden blijven.

Voor de Fietzersbond blijven aparte fietsvoorzieningen nodig als op een weg meer dan 5.000 auto's per dag (2 richtingen samen) rijden.

Nu dit najaar de Sloterweg autoluw wordt, blijft de Osdorperweg over als gevaarlijke dijkweg. Het is schandalig dat het vorige dagelijks bestuur het dringende advies van de vorige adviescommissie niet heeft opgevolgd: 1) wel 30 km instellen, maar zonder aanpassing van de weg; 2) geen (digitale) autoknip, waardoor het aantal auto's inclusief vrachtauto's gevaarlijk hoog blijft voor fietsers. Na 20 jaar discussie dreigt zo opnieuw pappen en nathouden. Wij vragen U met klem om van het nieuwe dagelijks bestuur wel effectieve maatregelen te eisen.

Vanuit de Fietzersbond hebben wij regelmatig contact met belangrijke projecten als Sloterdijk/HavenStad, Vernieuwing Station Lelylaan, Schinkelkwartier, Oeverlanden en de Nieuwe Sloterbrug. Wij stellen U graag onze fietsexpertise ter beschikking. En hopen in de komende jaren vruchtbaar samen te werken voor een fietsveilig Nieuw-West.



Noord

De noorderlingen onder de leden van de Fietzersbond komen er vaak niet onderuit knelpunten in Noord te signaleren. Gelukkig zijn er ook goede punten te melden. Zoals de volgende.

Werengouw: die tussen de Volendammerweg en

de Schoorlstraat een grote onderhoudsbeurt krijgt. Zeer tot onze tevredenheid worden daarbij de fietspaden verbreed en geasfalteerd. Wij vinden wel dat de opknapbeurt tot aan het Buikslotermeerplein zou moeten. Want het fietspad tussen Schoorlstraat



en Buikslotermeerplein is te smal (noordzijde) of van hobbelige tegels voorzien (zuidzijde). Ook zijn we nog in gesprek met de ontwerpers over verbetering van de bereikbaarheid van het Waterlandplein vanaf de Werengouw. Dat zou ook prima in dit project kunnen worden meegenomen.

Purmerweg: Er wordt alweer maanden aan de Purmerweg gewerkt. Ook hier komen er geasfalteerde fietspaden.

Th. Weeversweg: De Fietzersbond heeft een aantal keren bij de gemeente aan de orde gesteld dat de nieuwbouw aan de Zuidgorsstraat vanuit de Th. Weeversweg niet op de fiets te bereiken was. Het fietspad Th. Weeversweg zou iets verlengd moeten worden richting IJdoornlaan. En jawel: het fietspad is inmiddels verlengd. Top!

Nieuwe Purmerweg: het fietspad tussen Waddenweg en Buiksloterdijk is vernieuwd. Er is een mooie nieuwe asfaltlaag aangebracht. Dat was ook nodig want er zaten veel hobbels van boomwortels in. Helaas heeft men niet gelijk de afwatering verbeterd. Een gemiste kans, want de Fietzersbond had dit gebrek al een aantal malen gemeld bij het stedelijke project "aanpak plassen op fietspaden". Na een nieuwe melding door de Fietzersbond beloofde de gemeente om de afwatering alsnog aan te pakken door de aanleg van zinkputten. Hoewel het nog niet is uitgevoerd, zetten we dit toch alvast maar bij de verbeteringen, als aanmoedigingsprijs.

Men kan zich aanmelden voor de nieuwsbrief van Noord via: fietzersbondnoord@gmail.com

Oost

Middenstrook fietsstraat Weesperzijde

Bij de Fietzersbond kwamen klachten binnen over de nieuwe inrichting van de Weesperzijde. Daar wordt nu een fietsstraat aangelegd met een gebolde klinkerstrook in het midden. Na de eerste werkzaamheden bleken die klinkers gevaarlijke randen te vertonen in de lengterichting. Dat is niet de bedoeling. Het Dagelijks bestuur van Stadsdeel Oost had namelijk besloten dat er een vlakke middenstrook moest komen met klinkers zonder velling-rand. (De Centrale Verkeerscommissie had overigens met klem tegen een middenstrook geadviseerd.) We trokken aan de bel, waarop de omgevingsmanager liet weten dat

men de fout al had ingezien en op zoek was naar een verbeterde uitvoering. Enige tijd later gingen we dat samen met de uitvoerder bekijken: nu waren de voor fietsers gevaarlijke randen vlak gemaakt. Maar het blijft jammer dat de middenstrook in klinkers is uitgevoerd. Zo'n strook in een ander materiaal maakt het wegdek minder robuust, helemaal als er auto's en andere zware voertuigen overheen rijden. Een middenstrook in asfalt zou op de lange duur beter en goedkoper geweest zijn.

We vermoeden dat de keuze van het stadsdeelbestuur voor een beklinkerde middenstrook een nawee is van de eerdere wens het hele wegdek in klinkers uit

te voeren. 'Om de snelheid van fietsers te remmen'. Daar heeft de Fietzersbond met succes bezwaar tegen gemaakt. Op zo'n belangrijke en drukke fietsroute is een gesloten wegdek (asfalt) nu eenmaal de veiligste optie. We ontkennen niet dat een hoge snelheid van veel fietsers voor voetgangers – vooral als ze slecht ter been zijn – lastig kan zijn als die willen oversteken. Maar voor dat probleem bestaan betere oplossingen dan een middenstrook in klinkers.



Zuidoost

Groen Gaasperdam

Eindelijk zijn alle 14 fietspaden die de Gaasperdammerweg-A9 kruisen gereed. Die snelweg loopt dwars door Amsterdam Zuidoost. Ten zuiden ligt Gaasperdam, ten noorden liggen de Bijlmermeer en Bullenwijk. Van 2016 tot 2022 heeft Rijkswaterstaat de Gaasperdammertunnel aangelegd en zijn de verbindingswegen met de A1 en de A2 verbreed en vernieuwd. Op de Gaasperdammertunnel is het Brasapark aangelegd, een groenstrook van 75 meter breed en bijna 3 km lang die tevens het Nelson Mandelapark verbindt met het Gaasperpark. Om een goede fietsverbinding tussen noord en zuid te behouden zijn er in totaal 14 fietspaden die de Gaasperdammerweg kruisen. Het nieuwste fietspad, dat in mei 2022 als laatste is geopend, loopt over de westelijke ingang van de Gaasperdammertunnel

en heeft nog geen naam. Er ligt een verzoek bij de gemeente Amsterdam om dit fietspad het Spoorparkpad te noemen. In 2021 is immers het Spoorpark aangelegd in Amstel III, dat loopt van Station Bijlmer/Arena tot aan het Amsterdam UMC locatie AMC. Het fietspad is onderdeel van de groene loper langs het spoor van Amsterdam naar Utrecht.

De vrijwilligers van de routeplanner hebben er de afgelopen jaren voor gezorgd dat alle wegafsluitingen en nieuwe fietspaden zijn bijgehouden zodat fietsers op de juiste wijze de Gaasperdammerweg konden kruisen. Nu is het mogelijk om met de 30 km lange fietstocht *Groen Gaasperdam* alle over- en onderdoorgangen te 'befietsen' en alle kunstwerken van de Gaasperdammerweg te bewonderen. Van west naar oost kom je de volgende kruisingen tegen (jaartal van voltooiing):

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|
| • Lemelerbergweg (2017) | • Kelbergenpad (2021) |
| • Muntbergweg (2017) | • Nellesteinpad (2021) |
| • Haarlerbergpad (2017) | • Geerdinkhofpad (2021) |
| • Ingang Gaasperdammertunnel (2022) | • Provincialeweg viaduct Gaasp (2017) |
| • Abcouderpad (2021) | • Stammerdijk viaduct Gaasp (2017) |
| • Bijlmerpleinpad (2021) | • Diemberbostunnel (2016) |
| • Reigersbospad (nieuw 2021) | • Driemondtunnel (2016) |

Met als kers op de taart: Gaasp (2017), de nieuwe fietsbrug parallel aan de Gaasperdammerweg. Onderweg kom je door alle parken in en rond

Gaasperdam.

Pauline Weder, Vrijwilliger Routeplanner Fietzersbond



Fietsroute Groen Gaasperdam (30km)

De fietstocht is als voorgeplande route te vinden in de fietsrouteplanner van de Fietzersbond (routeplanner.fietzersbond.nl) en loopt via de 14 fietspaden die de Gaasperdammerweg-A9 kruisen en via het Spoorpark, Nelson Mandelapark, Gaasperpark, Bijlmerweide, Diemberbos, Gaasperzoom en de Hoge Dijk. De start is bij Station Holendrecht. Er zitten 7 korte heuvels in naar het Brasapark en twee hoge bruggen over de Gaasp (de maximale stijging is 5%).



tunnel – de jaren vijftig – maakten meer dan 40.000 fietsers per dag gebruik van de tunnel. Maar in 1975 was dit cijfer gedaald tot slechts 4.700 fietsers. Vandaag is het zelfs nog minder.

Onlangs daalde ik via één van de lange houten roltrappen af in de

Terwijl Amsterdammers al decennia lang dromen van een fietstunnel onder het IJ, leven fietsers in Rotterdam die droom al sinds de jaren '40 van de vorige eeuw.

Wanneer ik in Rotterdam ben – één of twee keer per jaar – ga ik er altijd heen en bezoek een van de grote fietsmonumenten van Nederland. Of ik nu wel of niet aan de andere kant van de rivier moet zijn, altijd rij ik door die vorstelijke fietsbuis van de Maastunnel. Op de fiets een Nederlandse waterweg oversteken door er onderdoor te gaan? Vorstelijk!

Als Amsterdammer benijd ik die gelukkige Rotterdammers die door de Maastunnel fietsen alsof het niets bijzonders is. Ik ben met de fiets meer dan 7.000 keer met de pont het Amsterdamse IJ overgestoken. Maar tochtjes met een pont, dat komt vaak neer op wachten tot-ie komt, natregenen en grote menigtes moeten verduren. De Maastunnel daarentegen betekent noch wachttijden, noch regen en beslist geen drukte. In de hoogtijdagen van de

Maastunnel en fietste de 585 meter van het ene eind van de tunnelbuis naar het andere. Toen draaide ik me om en fietste weer terug. Toen deed ik het nog een keer. En opnieuw en opnieuw en opnieuw. Elke rit kostte me bijna precies 100 seconden (een gemiddelde snelheid van 21 km/u). Terwijl ik heen en weer fietste, realiseerde ik me dat ondergronds fietsen niet heel anders is dan bovengronds fietsen. Natuurlijk, er zijn de flauwe hellingen omlaag en omhoog en, ja, de regen kon me niet deren. Maar verder fietste ik precies zoals ik ergens anders fiets. Maar toen ik stond te kijken naar hoe fietsers de roltrappen gebruiken, ontdekte ik wat fietsen in de Maastunnel zo fascinerend maakt. En dat was niet de tunnel zelf. Het unieke was het 'rijden' op de lange houten roltrappen. Die roltrappen hebben 72 seconden nodig om je omhoog of omlaag te brengen (nog steeds even lang als in de jaren '40). En dus brengt een fietser meer tijd door op de roltrappen van en naar de tunnelbuis (144 seconden) dan dat hij nodig heeft om daar doorheen te fietsen (circa 100 seconden).

In oktober 1949, op het drukste uur van de week – tussen 17 en 18 uur op een doordeweekse dag – telde men 6.590 door de Maastunnel rijdende fietsers (gemiddeld 110 per minuut). Op een recente doordeweekse dag, zelfde tijd, telde ik maar 390 fietsers in de tunnel (6,5 per minuut). 68% van hen ging naar het zuiden, weg van het stadscentrum.

Ervaren tunnelgebruikers zijn makkelijk te herkennen. Ze stappen van hun fiets en betreden praktisch in één en dezelfde beweging moeiteloos



Rotterdam

de roltrap. In één vloeiende overgang transformeren ze sierlijk van fietser naar roltrapper. Maar het meest opvallende kenmerk van Maastunnel-oudegedienden is dat ze de roltrap oprijden en dan meteen het voorwiel van hun fiets dwars zetten, waardoor de zwaartekracht geen vat op hun fiets krijgt. Nieuwkomers in de tunnel, daarentegen, die hun stuur niet dwars zetten, hebben een spannende rit voor de boeg. Het gewicht van de fiets, de steile helling van de roltrap en de evenwijdigheid van de twee fietswielen kunnen op die manier samenspannen om de fiets omlaag te trekken. Ik zag een duidelijke nieuweling worstelen om het gewicht van haar fiets 72 seconden lang de baas te blijven. Toen ze eindelijk de bodem bereikte, slaakte ze een luide zucht en zei tegen me: "Ik ben dit gewoon niet gewend!"

Interessant is dat in de eerste decennia van het bestaan van de tunnel fietsers verplicht waren hun voorwiel niet dwars te zetten. Het idee was dat de roltrappen alleen op die manier het maximale aantal fietsers konden verwerken. Die regel werd streng gehandhaafd door ambtenaren die zich daartoe aan weerszijden van de roltrappen posteerden. Tijdens het uur dat ik daar had postgevat, zette 89% van de fietsers op de roltrappen hun voorwiel dwars. Van de overige 11% moesten velen vechten om te voorkomen dat hun fiets hen ontglipte en omlaag tuimelde.

Nog iets opmerkelijks: 92% van de roltrap-gebruikers stond links van hun fiets. Een vergelijkbaar deel van de bevolking (circa 90%) is rechtshandig. Zou er een verband zijn tussen deze twee feiten? Ik testte deze hypothese door iemand die rechts van z'n fiets stond aan te spreken en te vragen: "Meneer, bent u linkshandig?"

'Nee, ik ben rechtshandig,' blafte hij en haastte zich de tunnel in.

Het was de kleinst mogelijke steekproef, maar hij toonde aan dat mijn hypothese onjuist was.



De 43 meter lange roltrappen van de Maastunnel waren 75 jaar lang de langste roltrappen van Nederland. Aan deze bijzonderheid kwam een eind toen in 2017 bij station Vijzelgracht van de Noord/Zuidlijn roltrappen met een lengte van 47 meter in gebruik genomen werden. Hoewel deze langere roltrappen veel dichterbij mijn huis staan, beleef ik er niet veel plezier aan: je mag er geen fietsen op meenemen. Dus voorlopig moet ik nog naar de Rotterdamse Maastunnel om aan mijn lange-roltrap-met-fiets-gerief te komen.

Pete Jordan



MIJN MENING

Verdichting voor fietsgebruik?

In 2040 moet het aantal inwoners van stadsdeel Noord verdubbeld zijn. Dat betekent veel meer bebouwing, vooral in de (voormalige) bedrijfsgebieden. Een van die gebieden is het Hamerkwartier langs het IJ, waar bijna 7000 nieuwe woningen voorzien zijn, in aantal vergelijkbaar met wat al verzeen is en nog moet opschieten in het NDSM-gebied en Buiksloterham. Bij de ontwikkeling van het Hamerkwartier (rood omcirkeld in afbeelding) wordt het bebouwde oppervlak acht maal zo groot. Twee derde daarvan is voor woningen, één derde voor bedrijven en voorzieningen met als doel maximale benutting van de parkeerruimte. Om het autogebruik daar te matigen kiest men in het Mobiliteitsplan Hamerkwartier voor 'autoluw', in de zin van parkeerluw. Dat wil zeggen met een scherpe parkeernorm voor wonen (0.3 pp per woning) en betaald parkeren in de omliggende wijken. Het plan kiest niet voor de auto ontsluiting via de Van Hasseltweg, maar via de Meeuwenlaan, waarmee de stijgende autodruk vooral merkbaar zal worden op fietsroutes zoals die van de Motorkade en de Meeuwenlaan, waar het autogebruik toeneemt met een factor van 1,6 en het fietsgebruik met een factor 7.

Voor het openbaar vervoer (OV) zijn

bewoners en gebruikers van het Hamerkwartier vooral aangewezen op de metrohalte Noorderpark, hemelsbreed op minder dan de gebruikelijke 800m afstand. De minimale loopafstand vanaf het Hamerkwartier is zo'n 500 m. Verderop lang het IJ moet je wel 1200 m lopen naar de metro. Toch vindt het Mobiliteitsplan een nieuwe openbaar vervoersverbinding via de toekomstige Oostbrug weinig aantrekkelijk!

Autoluwe variant

"Een hoofdrol voor lopen, fietsen en OV is alleen mogelijk als het gebied een hoge verblijfskwaliteit krijgt." Maar hoe die "verblijfskwaliteit" zal verbeteren wordt in de plannen niet duidelijk. Wel is duidelijk dat uitgerekend aan de Motorkade – de fietsroute met de belangrijke Java-fietsverbinding – een parkeergebouw gepland is. Ook de belangrijke fietsroute langs de Meeuwenlaan krijgt veel meer auto's te verwerken en wordt daardoor moeilijker oversteekbaar, ook voor voetgangers naar en van de metrohalte. Hoe het gewenste "hoogwaardige loop-netwerk" uitgevoerd wordt, blijft duister.

Verder vindt men aanvullende fietsverbindingen zoals die naar het Java-eiland, de doorgaande fietsroute langs het IJ, een fietsroute door het Vliegenbos (gestippeld op

routekaartje rechts) geen "randvoorwaarde" voor dit plan.

Met de keuze voor het 'parkeerluwe' model, stijgt het fietsaandeel van 26% naar 31%, hoger dan het Amsterdamse gemiddelde van 26%, maar lager dan de gemeentelijke streefwaarde van 35%. Met de komst van een Javafietsbrug zou deze streefwaarde wel gehaald worden. Helaas heeft de gemeente deze fietsbrug geschrapt en blijkt een fietstunnel ook onbespreekbaar. Nu de fietsroute Meeuwenlaan veel drukker gaat worden, zou meer aandacht moeten gaan naar een aantrekkelijke loop- en fietsroute langs het IJ naar de IJplein-pont. Dat verhoogt het aandeel lopen en fietsen. Toch komt het mobiliteitsplan niet met het voorstel tot een snelle aanleg van die nieuwe route. Van de medewerkers van de Hamerbedrijven komt nu 36% op de fiets naar het werk, ondanks de ruime autoparkeermogelijkheden die zich voor de helft op eigen terrein bevinden! Onbegrijpelijk is dat men daar, ondanks de forse verdichting, toch een 10 procentpunt lager fietsaandeel verwacht!

De ambitie van "een hoofdrol voor lopen en fietsen" vraagt om aantrekkelijke loop- en fietsroutes. Toch is de ruim 800 m langs het IJ naar het IJpleinveer – heel bruikbaar als prettige route – (nog) geen onderdeel



van het Hamerkwartier plan. Van alle stedelijke bedrijfsgebieden waar de gemeente (veel) meer woningen wil toevoegen ligt het Hamerkwartier het meest centraal, bijna op loopafstand van de veerpont naar CS. Als de gemeente daar al afziet van aantrekkelijker loop- en fietsroutes, wat kunnen we dan nog verwachten van de beoogde versterking van loop- en fietsroutes elders (Havenstad, Amstel III)? Daarnaast lijkt de noodzakelijke versterking van het OV onbetaalbaar, vooral om het tijdig beschikbaar te hebben.

Moeten we concluderen dat we opnieuw afstevan op een van die



gebieden waarvan de verblijfskwaliteit mede door de te hoge autodruk

onder de maat blijft? (RoH)

Mopperen op elkaar

Als een van de 'kantoormedewerkers' van de afdeling zie ik dat we regelmatig mailtjes ontvangen waarin geklaagd wordt over het gedrag van medefietsers. Met daarbij de vraag of we daar niet wat aan kunnen doen. Ook onder de actieve leden van de afdeling wordt naar mijn idee meer en meer gemopperd over het gedrag van medeweggebruikers. Bij al dat geklaag en gemopper moeten vooral de bezitters van een elektrische fiets het ontgelden. Als je zonder 'goede reden' een e-bike bezit, zeker als het een VanMoof fiets of een Fatbike betreft, dreig je al snel als asociale fietser te worden weggezet. Ik vraag me daarbij af of het gedrag van die fietsers echt zoveel slechter is dan het gedrag van andere fietsers. Of wordt de ergernis vooral gewekt door de omvang van deze elektrische (bak-)fietsen en de vaak grote snelheidsverschillen tussen deze fietsers en de op-eigen-kracht-(of OEK-)fietsers die het zonder elektrische ondersteuning doen? Een snelheidsverschil waarvan we dachten verlost te zijn toen de scooter van het fietspad verbannen werd.

Mijn indruk is dat ik zeker zo vaak gehinderd wordt door OEK-fietsers. En ook al zou het wel zo zijn dat ik meer hinder heb van allerlei soorten e-bikes, dan blijft voorop staan dat ik liever heb dat iemand zich per e-bike verplaatst dan met een auto of een scooter. De bezorging aan huis met een elektrische bestel(-bak)fiets vind ik een hele verbetering ten opzichte van al die bestelbusjes en maaltijd bezorgende scooters die door de stad racen.

Wel ervaar ik, net als veel andere fietsers, meer stress en ergernis als ik door de stad fiets dan enkele jaren geleden (zie kader voor mijn persoonlijke top-5 van erger-

nissen). Dit heeft naar mijn idee verschillende oorzaken.

- Allereerst het intensiever gebruik van de fietspaden. Mede door de inzet van de Fietzersbond hebben steeds meer mensen de overstap naar de fiets gemaakt. De ruimte die voor fietsers is bestemd is echter niet evenredig toegenomen. Uit de psychologie is bekend dat als je maar genoeg mensen in een te kleine ruimte plaatst, er vanzelf conflicten ontstaan. Ik merk dan ook duidelijk dat ik de relatief rustige fietspaden in Nieuw-West als minder stressvol ervaar dan de overvolle fietspaden binnen de ring. Ook heb ik daar minder last van snelheidsverschillen en van brede bakfietsen op de meeste fietspaden, ondanks het feit dat de scooters er nog op het fietspad moeten rijden. De Jan Evertsenstraat is, als toegangsweg naar het gebied binnen de ring, hier een ongelukkige uitzondering op.

- Het intensiever gebruik van de fietspaden is gepaard gegaan met een groeiende diversiteit aan fietsen (van kinderfiets tot Urban Arrow) en gebruikers (van relaxte pubers die na school rustig terug naar huis fietsen tot commerciële vervoerders op snelle e-bikes of elektrische bakfietsen). Al deze groepen zijn verplicht om van hetzelfde fietspad gebruik te maken, wat vraagt om conflicten.

- Bij het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte worden de belangen van fietsers onvoldoende als uitgangspunt genomen. Het lijkt erop dat die van OV en auto voorop staan. Dit heeft als effect dat de gerealiseerde infrastructuur soms 'uitnodigt' om je niet aan de regels te houden (straten die niet oversteekbaar zijn, lange wachttijden bij verkeerslichten voor fietsers). Hierover meer op onze website (bit.ly/3dQAz3E) in het



artikel 'Een fietsvriendelijke inrichting bevordert vriendelijk fietsgedrag'.

- En tot slot moet genoemd worden dat – wat ik zelf ook merk – men zich met het stijgen van de jaren sneller gaat ergeren aan gedrag dat op jongere leeftijd volkomen acceptabel gevonden werd. Wat dat betreft is het misschien goed om af en toe eens in de spiegel te kijken voor we te snel gaan mopperen.

Als het aan mij ligt, steken we minder energie in mopperen en veroordelen van medeweggebruikers die noodgedwongen ook gebruik moeten maken van het beperkte fietspad, maar steken we die energie in het realiseren van aanpassingen in de infrastructuur met als doel dat er minder conflicten ontstaan tussen diverse soorten fietsers.

Het gaat daarbij om het behouden van fietspaden, het verbreden van fietspaden, de aanleg van fietsstraten en het instellen van een maximumsnelheid op het fietspad. En natuurlijk ook het verplaatsen van de snelle en brede

fietsen naar de 30-km rijweg zodat het vrijliggende fietspad weer een fietspad wordt waarop ook de zwakkere fietser zich thuis voelt. Omdat ik aanneem dat de snelle fietser (e-bike of racefiets) liever doorfietst op die 30-km rijweg dan het fietspad te moeten delen met OEK-fietsers, zorgt deze strategie ervoor dat de diverse categorieën fietsers niet tegenover elkaar komen te staan, maar een gezamenlijk belang hebben.

Intussen moet de overheid meer werk maken van het voorlichten over en het handhaven van de regels die bedoeld zijn om veilig en ontspannen in de stad te kunnen fietsen. Want de nalatigheid op dit gebied kan door sommige fietsers als een vrijbrief ervaren worden om zich niet te bekommeren om hun medeweggebruikers. Denk aan de scooterrijders binnen de ring die nog steeds ongegeneerd van de fietspaden gebruik blijven maken. (BD)

Mijn persoonlijke top-5 van zaken waaraan ik me als fietser regelmatig erger.

1. Fietsers die zonder omkijken en hand uitsteken plotseling van richting veranderen.
2. Spookfietsers op het fietspad die onvoldoende ruimte laten voor andere fietsers..
3. Fietsers die al slingerend op de telefoon kijken terwijl men één hand aan het stuur heeft en in de andere hand de telefoon.
4. Opgevoerde e-bikes en scooters (Nieuw-West) op het fietspad.
5. Fietsers die bij het verkeerslicht voordringen en vervolgens tergend langzaam optrekken.

Postvak in

Jammer van de stad

Amsterdam is geen leuke stad meer. Erg jammer, het wordt veel te druk, overal staan fietsen, brommers, bakfietsen, noem maar op. De stad autovrij, dat zou heel mooi zijn.

Fietspaden zijn alleen voor fietsers, voor voetgangers is er geen plaats, maar de stoepen staan vaak ook vol met van alles. Moeders met kinderwagens kunnen nergens langs, en moeten dan vaak naar het fietspad. En daar krijg je dan te horen: 'Ga op de stoep lopen!'

Daardoor krijg je veel onrust onder de mensen. Het is jammer van de stad. Het is zo mooi om in de stad te lopen en te genieten.

A.Hoeve

Oeken

Mijn lief en ik zijn gezwicht voor fietsen met trapondersteuning. Maar we hebben gelukkig fietsen gekocht die het ook prima doen, als de ondersteuning uit staat. Dus we gebruiken de ondersteuning bewust wanneer we daar echt behoefte aan hebben en rijden vaak op onze e-bikes op eigen kracht. Wij gebruiken hiervoor het werkwoord "oeken", als in: "Ik heb het hele stuk ge-oekt." Of halverwege de fietsdag: "Ik oek nog steeds, hoor. Jij?" Met vriendelijke groet,

Line Wiener



Uitritconstructies niet altijd duidelijk

Weet u altijd feilloos wie er voorrang heeft, als de straat waar u rijdt met een kleine verhoging uitkomt op een andere weg? Waarschijnlijk hebt u te maken met een uitritconstructie, waardoor u iedereen die u kruist voorrang moet verlenen, tot voetgangers aan toe. Soms is dat onduidelijk, of kennen mensen de regels niet. Elk letselschadebureau heeft wel cliënten die het slachtoffer zijn geworden van onduidelijke voorrangssituaties rond onduidelijk vormgegeven uitritten. De ANWB pleit al vele jaren (vergeefs) voor haaiantanden. Wil de Fietzersbond dat ook, en hoe kijkt de bond verder tegen uitritconstructies aan? OEK maakt de stand van zaken op.

Ook in een drukke stad als de onze gaat voorrang nemen en krijgen doorgaans redelijk soepel, maar niet altijd. Plaatsen waar fietsers nogal eens kunnen twijfelen, zijn de vele honderden *uitritconstructies* die de afgelopen decennia overal zijn aangelegd, veelal als onderdeel van een zogenoemde *poortconstructie* (foto boven). Wie uit zo'n uitrit komt moet iedereen voorrang geven, maar de herkenbaarheid daarvan is soms ver te zoeken. De makke in veel steden is bovendien, dat je het ene moment als fietser wordt beschermd door zo'n constructie, terwijl je bij een volgende zijstraat juist zelf weer vol op de rem moet om iedereen voorrang te verlenen.

Een uitritconstructie heeft (volgens *Richtlijn drempels, plateaus en uitritten*, CROW):

- Een verhoogd, doorlopend trottoir langs de doorgaan- de weg, eventueel ook een doorlopend fietspad
- Schuine inritblokken aan beide zijden van de uitrit
- Geen bochtbanden

Uitritconstructies worden toegepast op de overgang van twee soorten wegen. In de termen van Duurzaam Veilig, het landelijk programma voor verkeersveilige weginrich- ting, zijn dat: hoofdwegen, ook wel GebiedsOntsluitings- Wegen genoemd (GOW), en buurtstraten, die ErfToegangs- Wegen (ETW) heten. Toen Duurzaam Veilig in de jaren 90 werd ingevoerd, heeft Amsterdam uitvoerig besproken tot welke categorie alle straten behoren, ETW of GOW, welke inrichting daarbij hoort, en hoe de overgang tussen ETW en GOW eruit moet zien. De poort – en uitritconstructies die daar het resultaat van zijn, zijn inmiddels bij (vrijwel) alle zijstraten van hoofdwegen te vinden (zie boven). De meeste zijn goed uitgevoerd en werken prima: de voorrang is duidelijk en kruisend verkeer wordt afgeremd. Op ETW

geldt een maximumsnelheid van 30 km/u, op GOW geldt nu een maximumsnelheid van 50 km/u, maar dat gaat eind 2023 binnen de ring A10 in meeste gevallen ook naar 30 km/u, met het project 30 in de stad.

17 miljoen deskundigen

Als aan de juiste criteria wordt voldaan, qua vormgeving en inrichting, mag van weggebruikers worden verwacht dat zij een uitrit herkennen en zich daarnaar gedragen, zo staat in de wet. De praktijk is weerbarstiger: uitritten zijn er in honderden varianten en vermommingsen. Frans Heijnis, projectmanager verkeer en vervoer van het CROW, de in- stantie die alle richtlijnen voor de infrastructuur uitbrengt, was destijds medeauteur van de *Richtlijn drempels, plateaus en uitritten*: "Wij hebben de wijsheid natuurlijk niet in pacht, maar dit is een onderwerp waar zogenoemd iedereen verstand van heeft, met 17 miljoen deskundigen. De weg- beheerder wil met een uitritconstructie niet de voorrang regelen: hij wil niets anders dan ermee de hiërarchie in het wegnnet duidelijk maken. Wie een uitrit verlaat, verricht zoals dat heet een 'bijzondere manoeuvre', juridisch gezien, waarbij je al het kruisende verkeer voorrang moet verle- nen, ook voetgangers. Het kan best zijn dat die kennis bij veel mensen wat is weggezakt. Die gaan dan misschien uit van het verwachtingspatroon dat als je van rechts komt, je bijna automatisch altijd voorrang hebt. Maar dat geldt dus niet als je zelf uit een uitrit komt. Het zou nuttig zijn die kennis over het verlaten van een uitrit weer wat naar voren te halen."

ANWB

De ANWB pleitte al in 2007 sterk voor het aanbrengen van

haaiantanden bij alle uitritconstructies, om elke onduidelijkheid over de voorrangsregels uit de weg te ruimen. Anno 2022 zijn er alleen nog maar meer uitritconstructies bijgekomen, soms op gevaarlijke punten. OEK sprak met verkeersdeskundige Stefan Westerman van de ANWB: "Sinds onze oproep voor haaiantanden bij elke uitrit, zijn er wel wat verschuivingen geweest. We moeten blijven uitgaan van de *common sense*, het gezond verstand: je zou willen dat elke weg in één oogopslag meteen voor iedereen zo duidelijk is, dat er geen verkeersborden of wat dan ook nodig zijn. Maar als het dan toch moet: een uitritconstructie telt stevast een aantal vaste onderdelen, en als één daarvan ontbreekt of fout wordt uitgevoerd, wordt het daardoor eigenlijk meteen weer een gewone kruising. Dat zie je dus in heel veel situaties. Zijn er bijvoorbeeld toch weer straatklinkers gebruikt waar dat trottoirtegels hadden moeten zijn. Voorrang is veel te belangrijk om dat van dit soort dingen af te laten hangen. Als je als fietser zeker meent te weten dat je voorrang hebt en een beetje doortastend bent, kan dat heel slecht aflopen als de voorrang toch niet zo geregeld is als je zelf dacht."

Fietsersbond

De afdeling Amsterdam van de Fietsersbond vindt uitritconstructies een goed middel om de voorrang en hiërarchie tussen verschillende soorten wegen aan te geven. Marjolein de Lange van de FB: "Dan moeten ze wel goed zijn uitgevoerd en op de juiste plek worden toegepast. Goede uitvoering betekent een duidelijke oprit aan beide kanten (met 'inritbanden') en doorlopende stoep en fietspad over de uitritconstructie. Daarmee is de voorrang duidelijk en wordt de snelheid van in- en uitrijdend verkeer



geremd."

In Amsterdam worden uitritconstructies soms ook op andere plekken toegepast. De Lange: "Een mooi voorbeeld vinden we de Damstraat en de Hoogstraten (foto boven). Deze route is net als de zijstraten een ETW, een buurtstraat. Maar het is ook een belangrijke doorgaande route voor fietsers en voetgangers. Sinds de herinrichting begin deze eeuw sluiten de zijstraten met uitritconstructies aan op deze doorgaande voet- en fietsroute. Met inritbanden aan beide kanten en een doorlopende stoep maken de uitritconstructies de doorgaande route herkenbaar en is duidelijk dat fietsers en voetgangers en de enkele auto's daar voorrang hebben."

"Haaientanden toevoegen om slecht vormgegeven uitritconstructies te verbeteren, vinden we eigenlijk een lapmiddel. Liever zien we dat de uitritconstructie beter wordt vormgegeven, of dat er voor een andere duidelijke vorm van voorrang wordt gekozen. Want we zijn groot voorstander van voorrang voor belangrijke fietsroutes door ETW." (RH)

Deelfiets uitproberen

In Amsterdam loopt een experiment met 'deelfietsen', ofwel commerciële fietsverhuur op de openbare weg. In de vorige OEK (115) vroeg ik me af hoe kansrijk zo'n systeem is. Een belangrijke vraag bleef echter onbeantwoord: rijden die fietsen een beetje lekker?

Als voorbereiding voor het artikel heb ik destijds een fiets uitgeprobeerd. Dat begon met het installeren van de app van fietsverhuurder Donkey Republic en het aanmaken van een account. Dat ging vrij vlot. Toen ik m'n telefoon wilde gebruiken om het slot van de fiets te openen, moest ik wel nog wat informatie toevoegen, waaronder m'n betaalgegevens.

De fiets reed op zich niet slecht, een beetje vergelijkbaar met een OV-fiets. Hij reed niet al te zwaar en maakte een redelijk robuuste indruk. Het leek me een prima fiets voor huis- tuin- en keukenritjes waarbij je niet al te veel haast hebt. Ik voelde me wel een beetje bekeken: je ziet niet zoveel mensen op fietsen van Donkey Republic en meestal zijn dat toeristen.

Toen ik de fiets na afloop in een deelfietsenrek wilde achterlaten, moest ik de app toegang geven tot de locatiege-

gevens van m'n telefoon. Op die manier controleren ze of je de fiets achterlaat op een plek waar dat mag. Donkey Republic belooft dat ze geen misbruik zullen maken van alle gegevens die ze over je verzamelen.

De rekening na een rondje door Oost was 2,20 euro. Daar is het wel bij gebleven. De app staat nog steeds op m'n telefoon, maar ik ben sindsdien geen situatie tegengekomen waarin Donkey Republic iets toevoegt aan m'n eigen fiets of de OV-fiets.

Een paar weken na de testrit kreeg ik een mailtje van Donkey Republic, of ik een enquête wilde invullen. Dat was voor een gemeentelijke evaluatie van het fietsverhuur-experiment. Zelf kwam ik in de vorige OEK alvast tot de conclusie dat het systeem in de huidige vorm waarschijnlijk niet gaat werken. (DK)

Wielerrondes in Amsterdam

Door corona hebben ze stilgelegen, maar inmiddels worden er weer wielerrondes gereden in een aantal Amsterdamse buurten. De evenementen grijpen terug op een oude traditie: rond 1950 had bijna elke buurt zijn eigen ronde.

De opzet was eenvoudig. Er werd een kort parcours uitgezet en de renners moesten dit rondje tientallen keren afleggen, zodat ze totaal 80 tot 100 kilometer reden. ('Nieuwelingen' reden vaak een kortere afstand). De organisatie was in handen van wielclubs als Olympia, Le Champion (tegenwoordig bekend van de Dam-tot-Damloop), Ulysses, De Germaan en De Gazelle. Onder de deelnemers waren wielrenners met internationale overwinningen op hun naam, maar ook buurtjongens die het wielrennen hadden geleerd op een gewone fiets met een krom stuur erop. Vrouwen deden niet mee - die kregen in Nederland geen licentie en zochten hun heil in België.

De rondes waren enorm populair. Er kwamen regelmatig tienduizenden mensen op af en de buurt was vaak betrokken bij de organisatie. In 1948 schreef de Volkskrant over de Ronde van de Eilanden: "De directie van Van Vollenhoven's bierbrouwerij stond spontaan kleedkamers voor de deelnemers af en buurtbewoners stelden zóveel premies beschikbaar, dat er zelfs moest worden geweigerd." Het meest populair was misschien wel de Grachtenrace, een race voor slagjongens op transportfietsen van het Thorbeckeplein naar de Jordaan. De jongens fietsten zo fanatiek door de bochten dat er nog wel eens iemand in de gracht terecht kwam. De editie van 1949 haalde het Polygoonjournaal, net als later de Ronde van de Markthallen.

Door hun populariteit waren de rondes een interessant werkterrein voor communistisch georiënteerde vredesinitiatieven. Bij de Ronde van het Staatsliedenkwartier werd bijvoorbeeld steun opgehaald voor de Verklaring van Stockholm tegen atoomwapens. 52 renners plaatsten hun handtekening, waaronder de winnaar. Daar werd dan weer verslag van gedaan door De Waarheid, een krant die sowieso veel aandacht besteedde aan de Amsterdamse straatrondes.

Bij de wedstrijden werd toegang geheven, de opbrengst was bestemd voor een goed doel. Dat was bijvoorbeeld de tuberculosebestrijding, of een steunfonds voor oude werknemers van de Markthallen. Vaak ging de opbrengst naar de lokale speeltuinvereniging, die het geld bijvoorbeeld gebruikte voor de organisatie van een Sint-Nicolaasfeest. In 1953 werd een speciale editie georganiseerd van de Ronde van de Eilanden, ten behoeve van de slachtoffers van de Watersnoodramp.

In 1955 werd het opeens verboden om toegang te heffen op de openbare weg en niet lang daarna werd een ver-

bod op straatrondes afgekondigd. Dat kan waarschijnlijk niet los worden gezien van de groeiende dominantie van de auto. De straat was niet langer van de buurt; voortaan stond de automobilist centraal.

Sindsdien is sporadisch geprobeerd om weer straatrondes te organiseren. Le Champion probeerde het in de jaren zeventig in de Bijlmermeer, maar kreeg geen toestemming om een stukje straat af te zetten. In 2012 pleitte stadsdeelpoliticus Michèl Tromp voor een jaarlijkse wielerronde in Nieuw-West, maar het stadsdeel kon niemand vinden die zoiets wilde organiseren.

In 2017 namen buurtbewoners het initiatief om de Ronde van de Orteliusstraat nieuw leven in te blazen. Andere buurten volgden. Net als vroeger zijn deze straatrondes een sportevenement, maar ook een buurtfeest. Wel is de vorm veranderd: er worden meer wedstrijden op een dag gereden, over kortere afstanden. De hedendaagse rondes hebben wortels in de cultuur van de fietskoeriers en worden vaak gereden op zogenaamde fixies. Dat doet weer denken aan de bezorgjongens van vroeger, die hun wedstrijden reden op doortrappers. (DK)

Wil je weten of er vroeger wedstrijden werden gereden in jouw straat? Kijk dan op dirkmjk.nl/p/wielerrondes.

Ronde van de Indische Buurt, 22 mei 1949. Bij de editie van 1953 was er een opstootje omdat de winnaar onderweg, tegen de regels in, een flesje limonade zou hebben aangenomen. Boze toeschouwers gingen verhaal halen en de politie van bureau Linnaeusstraat moest de jury ontzetten. Foto: Ben van Meerendonk





Zeeburgerpad



NZ-Voorburgwal

Opgeloste knelpunten

Centrum

De opgeschroefde kunststof drempels op het **Zeeburgerpad** waren voor fietsers behoorlijk waardeloos, en deze zomer zijn ze dan ook vervangen door meer fietsvriendelijke welvingen. Sindsdien is het Zeeburgerpad meer comfortabel en geschikt als autoluw alternatief voor de Zeeburgerdijk. Het Zeeburgerpad is een onvolprezen verbinding tussen Molen de Gooyer en de bruggen naar Noord.

Het was natuurlijk van de zotte dat je jarenlang niet over de **NZ-Voorburgwal** naar het Spui kon fietsen. Dat werd helemaal onverkoopbaar toen fietsers het fietspad langs de Spuistraat werd ontstolen. Maar zie! Nu hebben fietsers tussen Spui en Rosmarijnsteeg een tweerichtingen fietspad. Het is overigens een klein lichtje in een grote duisternis die zich momenteel verspreidt over het fietsnetwerk in de binnenstad.

West

De afscheiding tussen de rijbaan en de fietsstrook bij de **Wiegbrug** (noordzijde De Clercqstraat) was – precies waar de fietsstrook versmalt – kapotgereden. Na een melding is dat euvel verholpen.

Zuid

Het nieuwe profiel op de **Ferdinand Bolstraat** tussen Ceinturbaan en Cornelis Troostplein is een verbetering. Er zijn

Gaasperdammertunnel



geen fietspaden gekomen, maar ruime fietsstroken zonder autoparkeren ernaast, alleen een paar laad- en losplaatsen. Dat voldoet hier. De overzichtelijkheid is sterk toegenomen. Wel is de kruisende Lutmastraat-Pijnackerstraat er iets op achteruit gegaan, is bij het Cornelis Troostplein een stuk fietspad verdwenen en zijn sommige boogstralen slecht.

Op de **Parnassusweg** tussen Olympiaplein en Stadionka-de zijn de fietspaden 70 centimeter verbreed ten koste van autoparkeerplaatsen (langsparkeren in plaats van schuin-parkeren). Dat was een welkome verandering op een zeer druk fietspad. Helaas is wel gekozen voor tegels in plaats van het asfalt dat eigenlijk op het plusnet hoort. Men heeft van het beleid afgezien vanwege de bomen. Volgens ons was dat niet nodig geweest, want met de juiste techniek had ook asfalt prima kunnen worden gebruikt.

Zuidoost

Men hoort soms klagen dat men in Zuidoost zo makkelijk de weg kwijtraakt. Wie weet biedt het nieuwe fietspad ten westen van het spoor soelaas. Er ontbrak lange tijd bij de **Gaasperdammertunnel** nog één schakel, maar nu is vlak naast de kaarsrechte railverbinding tussen de stations Bijlmer en Holendrecht een fietsverbinding voltooid. Knappe fietser die hier nog weet te verdwalen ...

Nieuwe knelpunten

Centrum

Hulde voor de noord-zuid verbinding tussen de Geldersekade en de oostelijke veerpont op de **De Ruijterkade!** Maar de aansluiting is jammer genoeg ten koste gegaan van de drukke oost-west route langs het IJ. Fietsers knallen daar over steile opritten en verdwalen op een beklinkerde shared-space vlakte. De doorgaande oost-west route valt slechts met moeite te herkennen. Intussen nemen ook nog eens veel hardrijdende scooters een opritje bij een zebra-pad dat bedoeld is voor voetgangers.



De Ruijterkade



Tom Schreursweg



Kinkerstraat

Nieuw-West

De **Tom Schreursweg**, die Geuzenveld verbindt met Halfweg, is tot de Nico Broekhuysenweg omgebouwd tot een eenrichtingsweg met een fietsstrook in tegenrichting en daarnaast een halfverhard wandelpad. Dat is minder aantrekkelijk voor sluipverkeer van en naar Halfweg en dus een verbetering voor recreanten en bezoekers van de Fruittuinen van West (te voet of op de fiets). Helaas bestaat er een hoogteverschil tussen de fietsstrook en het wandelpad. Omdat ook kantmarkering ontbreekt, is dat linke soep voor fietsers, terwijl het automobilisten er niet van weerhoudt op het wandelpad te parkeren. Vermoedelijk heeft men dat ingezien en daarom zijn de fietsstrook en het voetpad inmiddels van elkaar gescheiden door een lange rij boomstammen. Dat werkt goed tegen autoparkeren, maar pakt nog steeds ongunstig uit voor fietsers en wandelaars. Fietsers moeten op een versmalde fietsstrook oppassen dat ze die stammen niet schampen, en wandelaars die de fietsstrook gebruiken (bijvoorbeeld wegens rollator of kinderwagen) kunnen – als dat nodig is – niet makkelijk uitwijken naar het voetpad.. Ook zijn er nog heel wat automobilisten die na een bezoek aan de *Fruittuinen of The Unbound Boutique Hotel* de kortste (verboden) weg naar de stad kiezen. Hopelijk zijn dit kinderziektes, net zoals het gebrek aan kantmarkering tussen rijbaan en zachte berm.

West

Omdat de trams 7 en 17 uit de **Kinkerstraat** wegens werkzaamheden daar afbuigen naar de Bilderdijkstraat, zocht de wegbeheerder een deugdelijke wegmarkering om fietsers te laten stoppen vóór de tramrails. Daarom ligt daar nu een gele balk waarover al ten minste twee fietsers zijn gevallen. Volgens ons ondeugdelijk en gevaarlijk.

Soms blijkt een knelpunt door toeval, bijvoorbeeld als je vanuit Sloterdijk via de Isolatorweg naar het metrostation Isolatorweg wil fietsen. Bij de kruising met de **Transformatorweg** moet je dan afstappen en lopend de middenberm oversteken. Of je moet een stuk omrijden. Dat pikken veel fietsers niet en zo is daar een olifanten-oversteek ontstaan. Het zou mooi zijn als deze oversteek nu al gewoon geregeld zou worden, nog voordat de ontwikkelingen (Havenstad) daartoe zullen dwingen.

Zuid

Het pad door het **Martin Luther Kingpark** dat de tunnel onder de Kennedylaan verbindt met de Amstel en de Zuidelijke Wandelweg, is fietsers ontnomen. Al een paar jaar geleden werd een voetgangersbord neergezet op de plaats waar voorheen een blauw bord met een fiets stond. En onlangs is ook de inrit vervangen door een haakse stoeprand. De fietstunnel onder de Kennedylaan is inder tijd aangelegd met reden. Maar op deze manier verliest hij veel van zijn oorspronkelijke bedoeling. Dit is kapitaalverspilling met de schijn van fietsertje pesten. (JPN)

Martin Luther Kingpark



Transformatorweg



UITGELICHT Interview met Abel Vos



Abel Vos (24) werd begin dit jaar lid van de Fietzersbond en meteen ook actief lid. Hij is aanjager van de online nieuwsbrief van de Fietzersbond Amsterdam, die sinds kort maandelijks verschijnt, en hielp bij het opzetten van het meldpunt voor fietsongevallen of bijna-fietsongevallen dat begin juli van start ging. Hoe voelt deze jonge hemelbestormer zich tussen het redelijk bejaarde fietzersbond-kader, wat beweegt hem en wat wil hij bereiken?

Waarom ben je lid én actief lid geworden van de Fietzersbond?

"Ik volg het YouTube-kanal 'Not just bikes' van een Canadees die in Amsterdam is komen wonen. Hij komt uit een suburb waar je zelfs de

meest eenvoudige boodschap vlak om de hoek alleen met de auto kunt doen omdat het te gevaarlijk is om te lopen of te fietsen. Als je met zijn blik kijkt naar de verworvenheden van fietsers in Amsterdam realiseer je je hoe goed we het hier hebben. Amsterdammers en vooral mensen van mijn leeftijd zien dit als vanzelfsprekend, maar er is vanaf de jaren zeventig hard voor gevochten om dit voor elkaar te krijgen. Andere Europese steden zijn lang zo ver nog niet als Amsterdam. Daar strijden bewegingen met jonge mensen ervoor om qua fietsvoorzieningen stapje voor stapje onze kant op te gaan.

Maar we kunnen niet op onze lauweren rusten. Met alle nieuwe soorten weggebruikers dreigt het hier vast te lopen. Het is tijd voor een nieuwe revolutie en daar wil ik mijn steentje aan bijdragen."

Aan wat voor revolutie denk je?

Er komen steeds meer elektrische voertuigen bij: fatbikes, speed-pedelecs, bakfietsen; noem alle soorten e-bikes maar op. Jongeren willen daar graag op rijden, dus het zal alleen maar toenemen. Je kunt daar van alles van vinden, maar het is een gegeven. Dat leidt tot steeds meer confrontaties in het verkeer. Sommige mensen durven niet eens meer te fietsen. We kunnen dit oplossen door meer ruimte op te eisen voor de fiets. De auto, die per weggebruiker veel te veel plek inneemt, moet daarvoor ruimte inleveren. Maar we moeten met de extra ruimte geen brede fietssnelwegen aanleggen, waar alles door elkaar heen racet en de e-biker zich gedraagt als een scooter 2.0. Dan krijg je een soort wilde westen. Dus: aparte stroken voor langzame fietsen en snelle fietsen op de rijbaan.

Als het lukt, dan zie ik een openbare ruimte voor me die menselijker, leefbaarder en groener is.

Wat doe je voor de Fietzersbond?

Ik maak de nieuwsbrief voor Amsterdam. Sinds kort gaat

er maandelijks een nieuwe editie online. Hij bestaat uit korte informatieve stukjes met links waarop lezers kunnen klikken die dieper in de materie willen duiken. Ik hoop met de nieuwsbrief een breder en vooral jonger publiek te bereiken dan alleen de mensen die nu lid zijn van de Fietzersbond. Om de revolutie te bewerkstelligen die nú nodig is, heb je meer jonge mensen nodig.

Hoe zie je de toekomst van OEK?

Ik vind het een verrassend goed blad. Ik houd van info op papier, het is een beetje romantisch. En ook overzichtelijk: je ontvangt hem, leest hem en ruimt hem daarna op. Heel anders dan de digitale informatie die als je niet oppast eeuwig ergens blijft hangen.

De OEK is nu vooral bestemd voor echte fans, maar we kunnen een deel van de artikelen ook gaan verspreiden via de digitale Nieuwsbrief. Het bereik wordt dan groter.

Je bent ook betrokken bij het nieuwe meldpunt voor ongelukken (fietzersbond.amsterdam/meldpunt)?

Ja, ik heb het meldpunt voor fietsongelukken en bijna-ongelukken helpen opzetten. Het is in juli gestart en binnen een maand hadden we al 100 meldingen. Een succes, maar ook zorgwekkend. Als je nagaat dat dit meldpunt nog maar een klein bereik heeft, kun je uitrekenen dat het werkelijke aantal ongevallen en bijna-ongevallen veel groter is.

Waarom dit meldpunt?

Eigenlijk moet de gemeente de ongevallen registreren, maar dat gebeurt maar voor een klein deel van het werkelijke aantal ongelukken. Als we meer weten over hoe ongelukken tot stand komen, bijvoorbeeld over de situaties waarin ze gebeuren en de soorten voertuigen die erbij betrokken zijn, kan kunnen we kijken wat er moet gebeuren qua regelgeving en handhaving. Het is positief en hoopvol dat de Fietzersbond hierover nú al in gesprek is met de gemeente.

Wil je verder nog iets kwijt aan de lezers van OEK?

Ja: lees 'Het recht van de snelste', een uitgave van De Correspondent. De auteurs Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet analyseren en zetten vraagtekens bij hoe we de openbare ruimte inrichten. Hoe vanzelfsprekend is het eigenlijk dat alles moet wijken om mensen zich zo snel mogelijk te laten verplaatsen? Kan het niet compleet anders en veel leuker? Een eyeopener! (AS)



Fietsen doe je in Brabant!

Het is begin augustus 2022 en ik ga een weekendje naar Loon op Zand in Brabant, samen met een vriendin. We mogen in het huis van haar zus logeren. In de schuur staan twee elektrische fietsen waar we gebruik van kunnen maken.

Ontzettend attent.

Nu ga ik het eens meemaken, een fietstocht op een e-bike! Loon op Zand ligt pal aan de Loonse en Drunense Duinen. We fietsen door het droge sparrengebied, en de heide staat al in bloei, dat is vroeg voor de tijd van het jaar. De bomen geven een zoete kruidige geur af, die typische dennengeur, niet in een flesje te vangen. Ik haal nog eens extra diep adem.

Zachtjes zoemend glijden we over de bospaden. Het trappen gaat licht. Ik probeer een paar standen uit, maar in de lichtste stand hoef ik al bijna geen kracht meer te zetten. Als ik overschakel naar stand twee, heb ik bijna het gevoel alsof ik op een scooter zit. De rest van de standen laat ik voor wat ze zijn, want het is behoorlijk druk op het fietspad. We hebben zoveel tegenliggers, dat we noodgedwongen achter elkaar moeten rijden, maar dat is eigenlijk niet zo erg, want er is genoeg te zien.

Wat ons tegemoet rijdt zijn voornamelijk mensen die de zestig voorbij zijn. Echtparen, fietsgroepjes, welkom in de wereld van de senioren, constateer ik, terwijl ik mijn tegenliggers vriendelijk groet. Ik ben immers te gast in het Brabantse.

De elektrische fiets: ik kan me goed indenken dat het voor ouderen een verrijking is van het leven. Men kan genieten van de omgeving, zonder zich de rambam te hoeven trappen en daardoor te worden geplaagd door hinderlijke pijnen. De gewrichten lopen niet meer zo gesmeerd als vroeger. Maar hé, je bent wél lekker buiten en in beweging. Deze 'wonderfiets' compenseert maar mooi al dit ongemak!

"Wat gaat dit comfortabel, hè?" zegt mijn vriendin. Normaal maken we regelmatig fietstochtjes op onze stadsfiets, de hare een robuuste Cortina met voordrager en terugtraprem.

"Ja, fijn," antwoord ik.

Maar toch knaagt er iets bij mij. Als we drie en een half uur gefietst hebben, ontbreekt dat lome ontspannen gevoel, waar ik zo van hou. Het enige dat ik nu voel is mijn achterwerk van het lange zitten op een zadel.

Voor een toertje in de omgeving is zo'n fiets voor mij dus niet zo geschikt. Maar ondanks dit knagende gevoel heb ik toch genoten. En ik zou graag nog eens gaan, want: 'Fietsen doe je in Brabant!' zo staat er bovenop alle knooppuntborden te lezen. Alleen, dan neem ik toch ijzerenheinig mijn eigen fiets mee. Mijn eigen fiets is nou eenmaal de fiets waar ik het meest van hou.

(FF)



Amsterdam fietst,
en het bezoek fietst mee.