

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



nummer 117 februari 2023

Hommage aan de Fietsflat

Nu de nieuwe stalling De Entree open is, zal – na jarenlange trouwe dienst – de fietsflat verdwijnen. Door velen gebruikt, soms vervloekt als er geen vrije plek te vinden was, of je fiets niet terug te vinden was. En voor menig toerist het eerste Amsterdamse fietswonder dat ze onder ogen kregen. Zonder twijfel was de fietsflat ook de meest gefotografeerde stalling van de stad, misschien wel van de wereld.

Als hommage aan de Fietsflat willen we een verzameling aanleggen van mooie, leuke, aangrijpende beelden van de Fietsflat. Heb jij mooie beelden die je wilt delen? Stuur ze naar: fietsflat@fietsersbond.amsterdam.

In de volgende OEK en op onze site publiceren we een selectie. De fotografen van de drie mooiste foto's krijgen een grote print van hun beeld.

Sneller groen

Fietsers klagen nogal eens dat ze vaak lang moeten wachten voor stoplichten. Soms is lang wachten onvermijdelijk, bijvoorbeeld op heel drukke kruispunten. Maar dankzij de inzet van de Fietsersbond en deskundige ambtenaren zijn de Amsterdamse verkeerslichten in zo'n 90% van de gevallen behoorlijk goed afgesteld voor fietsers. Beter dan in een hoop andere steden. Toch zijn er ook in Amsterdam kruispunten waar het niet lekker loopt. De Fietsersbond wil daar wat aan doen en jouw hulp kunnen we daar goed bij gebruiken. Ken je plekken waar je als fietser te lang moet wachten, doe dan mee aan onze 'Sneller Groen' campagne. Ga naar onze website (fietsersbond.amsterdam/ft6n) of meld je via licht@fietsersbond.amsterdam.

Aan deze OEK werkten mee:

Aan deze OEK werkten mee: Ad Snelderwaard (AS), Cas Dinter (CD), Dirk Kloosterboer (DK), Floor Fagel (FF), Florrie de Pater (FP); Frans van der Woerd, Aleida Leeuwenberg (AL); Ron Hooijenga (RH), Roland Haffmans (RoH), Marjolein de Lange (ML), Jan Pieter Nepveu (JPN) eva

Aankondiging AALV

De eerstkomende Algemene ledenvergadering van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond (AALV) zal plaatsvinden op woensdag 22 februari om 20 uur. Wie de vergadering wil bijwonen en/of de stukken wil ontvangen, kan dit melden via info@fietsersbond.amsterdam

Verhuisd?

ledenadministratie@fietsersbond.nl

Privacywetgeving

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

Klachteninformatie

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

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond, verschijnt 2 keer per jaar in een oplage van 4000 en wordt gratis bezorgd bij alle Amsterdamse leden, geïnteresseerde actiegroepen en instellingen.

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

De volgende OEK verschijnt in september 2023. Bijdragen zijn welkom op oekredactie@fietsersbond.amsterdam

Fietsersbond afdeling Amsterdam

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

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@fietsersbond.nl
Diemen: diemen@fietsersbond.nl

Foto voorpagina: Cas Dinter

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Vormgeving: Sandra du Maine

Druk: Rodi Rotatiedruk

Lid worden

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen.
U bent al lid vanaf € 2,50 per maand lid.fietsersbond.nl

ACTUEEL

Wij willen een brug!

Zo'n 60 mensen verzamelden zich in de stromende regen voor het Stadsdeelkantoor in Noord. Een vrolijke en kleurige stoet vertrok daarna met vlaggen achterop de fiets richting Stadhuis. De jongste deelnemer was twee, de oudste moet tegen de 75 zijn geweest. Op de pont scandeerde de inmiddels drijfnapte, maar opgewekte en geharnaste groep: Wat willen wij: een brug over het IJ! Het was weliswaar wat weer betreft een vreselijke dag, maar wel een goed tijdstip voor een demonstratie om van de gemeente te vragen haast te maken met een paar fietsbruggen over het IJ. Al jaren is het overvol op de ponten. En bedenkend dat in de komende jaren het inwonertal flink stijgt, zullen ponten alleen beslist niet meer voldoen om die honderdduizend mensen dagelijks te vervoeren. Het College gaat zich nu buigen over de voorjaarsnota. En daar moet volgens de demonstranten een som geld in worden opgenomen om te beginnen met de bruggen.

Dit dringende verzoek werd onder de luifel voor het stadhuis overgebracht aan wethouder Melanie van der Horst. Tevens werd een petitie met bijna 3000 handtekeningen aangeboden. Zij was het helemaal eens met de



demonstranten dat die fietsbruggen er moeten komen, maar dat geld, dat was het probleem. En het zoeken naar geld is altijd een politieke, geen bestuurlijke keuze. Meerdere deelnemers uitten hun twijfels over het vele geld bestemd voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol. Is dat echt belangrijker dan een goede fietsverbinding naar Noord?

Onder het genot van een lekker bandje, genoot men nog even na van de fietstocht. Velen vertrokken snel daarna om bij een warme kachel – met droge kleren aan – bij te komen. (FP)

Twée jaar deelfietsen in Amsterdam

In OEK 115 besteedden we aandacht aan deelvervoer, in het bijzonder deelfietsen. Is dat iets dat we nodig hebben of nuttig kan zijn in Amsterdam? Na de chaos die deelfietsen in 2017 in de stad veroorzaakten, waren we sceptisch. Frans van de Woerd volgde het openbare debat erover en Dirk Kloosterboer peilde de Amsterdamse politiek. Hun bevindingen bevestigen onze eerdere scepsis.



Sinds 2021 lopen er experimenten met deelvervoer-tweewielers in Amsterdam. Het gaat om vier bedrijven die hun tweewielers op de openbare weg mogen stallen. Soms op vaste standplaatsen, soms in een bepaald gebied van de stad ('free floating'). De bedrijven krijgen geen subsidie van de gemeente. Een overzicht van het huidige aanbod is te vinden op amsterdam.nl/deelvervoer.

Wat zijn de eerste ervaringen? Die werden besproken op 14 december j.l. in Pakhuis De Zwijger. Verkeerswethouder Van der Horst maakte één ding duidelijk: voor de gemeente is deelvervoer enkel een middel om de stad autoluwer te krijgen. Daar is de Fietzersbond het helemaal mee eens.

Hieronder zet ik de praktijkervaringen tot nu toe op een rij. Vervolgens de uitkomst van de discussie op 14 de-

cember en het standpunt van Fietzersbond Amsterdam. Uitgangspunt daarvan is: *deel-tweewielers moeten ruimte besparen op de openbare weg en geen nieuwe vormen van overlast veroorzaken*. Tot nu toe voldoet alleen de deelbakfiets Cargaroo aan die eisen.

Drie soorten tweewielers

1. Deelfietsen van Donkey Republic

Het gaat om 200 fietsen rond NS-stations en rond de Zuidas. De fietsen moeten terug naar vaste standplaatsen. De Nederlandse markt wordt opgezet vanuit Vlaanderen, waar Donkey in Antwerpen met subsidie een stadsdekkend net uitrolt. Het gebruik in Amsterdam – vooral door toeristen – varieert tussen 4x per dag in de zomer en 1x per dag in de winter.

In de discussie bleek het bedrijf duidelijk teleurgesteld

over het gebruik. Nu is het niet kostendekkend. Donkey verwacht pas lokale gebruikers te krijgen als er ook vaste standplaatsen komen in woonwijken. Over dat laatste heeft de gemeente nog geen standpunt.

De Fietsersbond is altijd kritisch geweest op deelfietsen in Amsterdam, gezien het hoge eigen fietsbezet en goede alternatieven zoals OV-Fiets, Swapfiets en fietsverhuurbedrijven (voor toeristen). De kleinschalige start zal waarschijnlijk doodbloeden door te weinig klanten. Maar opschalen betekent een grote claim op de openbare ruimte. Uitbreiding kan alleen onder strenge voorwaarden, zoals ruime beschikbaarheid buiten de ring A-10 en standplaatsen alleen op bestaande auto-parkeerplekken. Verder zijn speciale regelingen voor bewoners met vervoersarmoede nodig.

2. Deelbakfietsen van Cargaroo

Het gaat om 100 deelbakfietsen in de Rivierenbuurt en Oost. Iedere deelbakfiets moet terug naar zijn eigen standplaats. Cargaroo is een Nederlands bedrijf. Huren kost 6 euro per uur. Het huidige gebruik is gemiddeld 4x per dag.

Cargaroo ziet zichzelf als schakel tussen fiets en auto: inwoners zonder auto kunnen zo zelf goederen vervoeren die niet veilig op de fiets kunnen. Cargaroo wil graag uitbreiden naar de hele stad. Binnen de ring A-10 zonder subsidie, buiten de ring is subsidie nodig vanwege het verwachte lagere gebruik. Bij de aanwezige bewoners en ambtenaren heeft Cargaroo een positief imago.



De Fietsersbond vindt dit een creatief initiatief dat ondersteuning verdient omdat het meerwaarde biedt aan autoloze stadsbewoners. Het aantal standplaatsen is beperkt en kleinschalig. Door terugkeer naar de eigen standplaats is er geen gevaar voor zwerffietsen. Graag uitbreiden dus!

3. Deelscooters van Felyx en Checq

Het gaat om ruim 700 elektrische deelscooters met gele nummerplaat die je overal 'free floating' kunt achterlaten binnen de ring A-10. Huren kost een kwartje per minuut (15 euro/uur). De scooters worden gemiddeld 7x per dag gebruikt. Voor een rit van gemiddeld 4 kilometer (à 2,5 euro).

Felyx en Checq zijn tevreden met het gebruik. De gemeente krijgt intussen regelmatig klachten over hinderlijk achtergelaten scooters in drukke stadsdelen. Daarom is recent besloten om in het centrum 13 verplichte

Gemeenteraad wil grip op 'deelmobiliteit'

Als het aan de gemeente ligt wordt 'deelmobiliteit' een alternatief voor privébezit van auto's en andere vervoermiddelen, en een aanvulling op het openbaar vervoer. In de praktijk lukt dat nog niet zo goed, zo blijkt uit de Rapportage deelmobiliteit 2022. Gemeenteraadsleden willen meer grip, maar de wethouder kijkt het liever nog even aan.

De gemeente heeft een vragenlijst op laten sturen naar gebruikers van deelvoertuigen. De respons was laag en het is onduidelijk hoe representatief de resultaten zijn. Met die slag om de arm lijken deelauto's vaak in plaats te komen van openbaar vervoer en deelscooters lijken vooral een alternatief voor openbaar vervoer en fiets. Deelfietsen vervangen vooral het openbaar vervoer en lopen, en lijken met name populair onder dagjesmensen en toeristen.

De deelvoertuigen worden vooral te huur aangeboden binnen de ring, ten zuiden van het IJ. De 'buitengebieden' zijn blijkbaar commercieel minder interessant voor de verhuurbedrijven. Terwijl huurvoertuigen misschien daar juist van nut kunnen zijn, vanwege de langere afstanden en het beperkte

aanbod van openbaar vervoer.

In de gemeenteraad lijkt er vrij brede steun te zijn om over te stappen van een vergunningstelsel naar een concessiestelsel. Op die manier kan de gemeente meer eisen stellen, bijvoorbeeld om huurauto's aan te bieden buiten de ring en om het aanbod betaalbaar te houden.

Als het aan Farley Ashruf (PvdA) ligt, gaat de gemeente nog een stap verder en wordt deelmobiliteit ondergebracht bij de concessie voor het openbaar vervoer. Op die manier kan je zorgen dat het een aanvulling wordt op het openbaar vervoer, in plaats van ermee te concurreren. Elisabeth IJmker (GroenLinks) vraagt zich af of het nog wel zin heeft om door te gaan met het experiment met deelscooters, nu duidelijk is dat die weinig bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen. Wethouder Melanie van der Horst (D66) wil voorlopig doorgaan op de ingeslagen weg en pas later eventueel grote veranderingen doorvoeren. Wel stuurt ze binnenkort een 'actualisatie' van het beleid naar de raad. (DK)

opstellocaties aan te wijzen. Het is nog niet duidelijk of dat werkt.

In de discussie wordt de vraag opgeworpen of deelscooters een rol kunnen spelen in het regionale vervoer, dus over gemeentegrenzen heen. Waarschijnlijk zullen deelscooters buiten de ring A-10 niet kostendekkend zijn. De Fietzersbond was altijd kritisch op 'free floating' uit vrees voor ophoping van achtergelaten scooters op de drukste plekken in de stad. Dit lijkt inderdaad op te tre-

den. Ook krijgen deelscooters door de korte ritten iets overbodigs, iets van een 'luke fiets'. Door hun gele ken- teken zijn ze binnen de stad aangewezen op de rijbaan, maar houden berijders zich daar ook aan? En houden ze zich aan verplichte opstelvakken? Kortom: Veel risico's, veel vragen. Voorlopig daarom niet uitbreiden! En maak bedrijven aansprakelijk voor het naleven van de veiligheidsregels. (FvdW)

Rijk beloont blijven fietsen

Het Rijk heeft geld beschikbaar gesteld om ouderen (vanaf 55 jaar) aan het fietsen te houden. Een goede zaak, maar niet van gevaar ontbloot: immers van alle fiets-slachtoffers in 2021 was bijna de helft ouder dan 55 jaar. En bijna de helft van de fietsongelukken was te wijten aan eigen gedrag, zoals rem- of stuurfouten. De vraag is dus: hoe blijf je, ook na je 55ste, veilig fietsen?

Het antwoord van het Rijk is het programma *Doortrappen* dat beoogt de oudere fietsers – onder het motto *Veiliger fietsen tot je 100ste* – te motiveren om zelf maatregelen te nemen om veilig te blijven fietsen. De opzet is die ouderen per gemeente via hun sociale netwerken te benaderen en te voorzien van "tips om veiliger te fietsen, leuke fietsverhalen, oefeningen om FietsFit te worden en nog veel meer. Zo zijn er video's over verschillende soorten versnellingen en een Keuzewijzer Fiets om uit te vinden welke fiets het beste bij jou past. Ook organiseert Doortrappen activiteiten en fietsgroepen voor fietsliefhebbers die liever samen op de pedalen staan."

Ook in de regio Amsterdam hebben de afgelopen jaren Doortrappen-activiteiten plaatsgevonden, zoals gratis fietsspiegel-acties, Fietsfestivals en koffietafelgesprekken. En de allereerste editie van het Doortrappen Magazine kwam uit, speciaal voor de regio Amsterdam. Bij al deze activiteiten was het doel om fietsveiligheid en ouder worden bespreekbaar te maken.

Een van de activiteiten is de verkiezing van de Beste Doortrapper van het Jaar. En omdat die verkiezing per stadsdeel georganiseerd is, leidde dat in Amsterdam tot vier Beste Doortrappers van 2022.

Zo werd in Nieuw-West Ben Lamfers genomineerd door een medelid van zijn fietsgroep. Reden: Ben is de voorrijder van de groep en hij zet veel fietsroutes uit. Ook geeft hij veel handige tips over veilig fietsen. Ben kreeg

de 'Beste Doortrapper'-bokaal en mag zich officieel Beste Doortrapper 2022 van Amsterdam Nieuw-West noemen. Dezelfde eer viel Wim Crezee te beurt in stadsdeel Oost omdat hij "na veertig jaar kantoorwerk een omslag maakte in zijn leven: hij is fietskoerier geworden." Zo'n carrièreswitch "vergt lef, maar Wim is er maar al te blij mee dat hij nu lekker buiten mag werken. Eén tot twee keer per week fietst hij door Amsterdam op zijn koelbak-fiets om onder meer bloemetjes te bezorgen." In Zuidoost was het Wil Jonkers die het tot Beste Doortrapper 2022 van dat stadsdeel schopte. Zij werd door haar partner genomineerd "omdat hij trots is op haar fietsprestaties. Zo fietsten ze in 2015 samen helemaal van Amsterdam naar de Dolomieten in Italië en weer terug. Op fietsen zonder ondersteuning."

Doortrappen Amsterdam is nog lang niet klaar. De komende jaren wil men nog veel meer 55-plussers inspireren om (veiliger) te blijven fietsen. Wie daar meer over wil weten, kan terecht op de website www.doortrappen.nl en de Facebookpagina Doortrappen Amsterdam.



Goed nieuws voor iedereen die nog niet op de hoogte was van het bestaan van *Fietsstad Amsterdam* of het boek te duur vond: het is tegen sterk gereduceerde prijs (€ 9,90) te koop bij de Stadsboekwinkel in het Stadsar-

chief aan de Vijzelstraat of Scheltema op het Rokin. In het boek wordt duidelijk en smakelijk opgedist hoe de fiets Amsterdam heroverde, welke rol de Fietzersbond daarbij speelde, en wat de huidige uitdagingen zijn.

HELAAS: Meldpunt Ongevallen groot succes

Ons Meldpunt Ongevallen is op weg naar 250 meldingen. Wat is er sinds de oprichting in juli gebeurd? Wie zijn de slachtoffers? Wat is hen overkomen?

Slachtoffer nummer 100 viel op de Van Hallstraat en kreeg als troost bloemen. Dat haalde AT5, nu.nl en Het Parool. Nummer 200 schrijft dat zij/hij op weg van Nieuw-West naar Oost bijna dagelijks wordt aangereden door een e-fiets of scooter: "Ik ben bang en gefrustreerd, de fietspaden zijn niet veilig."

Dat vat het algemene onbehagen onder fietsers binnen de ring A10 samen. Weliswaar blijft de auto het dodelijkst, maar steeds vaker rijden fietsers elkaar aan, op vaak overvolle fietspaden. De gevolgen zijn groot: revalidatie duurt vaak lang, fietsplezier wordt aangetast en angst overheerst. Melder nummer 180 signaleert 'een tweedeling waarin de sterkste/snelste wint, namelijk de elektrische fietser, die roekeloos en de verkeersregels negerend voorrang neemt.' Opvallend vaak worden illegaal opgevoerde Van Moofs, fatbikes, e-koeriers, bakfietsen en deel-scooters genoemd als daders. Helaas blijkt door de combinatie van hogere snelheid en grotere massa bij een botsing de rustige, lichtere fietser meestal de pineut.

Om het te hard rijden te belichten, hebben wij snelheidsmetingen gehouden op fietspaden en in het Vondelpark. De typische maximumsnelheid van opgevoerde e-bikes was daar 30 km/u. Dat is een schrikbarend verschil met de gemiddelde OEK-snelheid van 18 km/u. Snelheidsverschillen leveren meer risico op. Ons nieuws over de illegale hardrijders haalde ook Het Parool. Het invoeren van een maximumsnelheid van 20 km/u op de vrijwel altijd smalle fietspaden binnen de ring A10 zou helpen. Dat kan vanaf 2024, want dan kunnen snellere fietsers naar de rijbaan omdat daar dan 30 km/u voor alle verkeer geldt.

Het doel van ons tijdelijk Meldpunt blijft dat de gemeente zelf begint met een deugdelijke ongevalsregistratie. Dat kan via VeiligheidNL dat in het hele land gegevens van ambulances en spoedeisende hulpafdelingen van ziekenhuizen inventariseert. Zodra locaties en oorzaken bekend zijn, kan het verbeteren van de fietsveiligheid gericht aangepakt worden. Wij praten met ambtenaren om dit voor elkaar te krijgen, en sturen gemelde locaties naar de stadsdelen.

Wie zijn de slachtoffers?

Melder nummer 180

Gregor Schaefer is een van de weinige fietsende Amsterdammers die stopt voor voetgangers op zebra-paden. Maar toen hij dat afgelopen maand deed op de fietsstraat in de Sarphatistraat, bleef een oudere me-

neer toch staan. Schaefer: "Ik maakte met handgebaren duidelijk dat hij over kon steken. Toch verroerde hij zich niet. Links van mij zag ik vervolgens twee personen op e-bikes, beiden oortjes in, die mij razendsnel inhaalden." Schaefer raakte aan de praat met deze Behoedzame Oversteker. "Hij was recent aangereden door iemand op een elektrische fiets in Haarlem. Sindsdien is hij extra voorzichtig op straat en laat hij die e-fietsers altijd voor gaan."



Het stemt Schaefer droevig. "Ik heb het idee dat fietsers op e-bikes zich voelen als bestuurders van SUV's. Onaantastbaar, heel snel, modern en hip. Ze vergeten dat er ook mensen zijn die langzamer reageren en zich nu niet meer veilig voelen. Ik vind het vooral vervelend als mensen hierdoor plekken mijden of minder fietsen." Schaefer besloot een melding te maken. Hij pleit voor een maximale snelheid van 20 km per uur op het fietspad. Is dat niet wat langzaam? "Iedereen die sneller wil, kan naar de autorijbaan, waar vanaf 2024 een maximum geldt van 30 km/u. We hebben generaties lang 15 tot 20 km/u gefietst. Waarom moet dat opeens sneller? Als je langzamer rijdt, zie je ook meer."

Melder nummer 196

Clien Waardenburg vond het altijd een gevaarlijk stukje: het kruispunt vanaf de Vrijheidslaan richting Berlagebrug. Zij benoemt meerdere problemen: "Voor het stoplicht sta je altijd met veel fietsers te wachten. Als die stroom de drukke Amsteldijk oversteekt, kunnen er ná de autoweg ook fietsers van rechts komen. Die hebben voorrang. Daardoor moeten sommige fietsers óp de rijweg wachten tot ze verder kunnen."

Op de Berlagebrug wordt het fietspad een stuk smaller. Daar zag Waardenburg het laatst misgaan. "Er reden te veel fietsers naast elkaar, waardoor een jonge vrouw de autorijweg op viel. Ze rolde zichzelf razendsnel terug het

fietspad op. Daar heb ik haar helpen opstaan. Ze stond helemaal te shaken. Ze had wat pijn aan haar been, verder viel het gelukkig mee. Ik heb haar gerustgesteld, en na een tijdje gingen we verder." Waardenburg besloot het ongeluk te melden. "Ik dacht: ik ben al 100 jaar lid van de Fietzersbond, laat ik dit stukje eens onder de aandacht brengen." Wat moet er gebeuren? Simpel:



"Tijdens corona liep ik hier vaak en realiseerde me hoe weinig ruimte voor fietsers en voetgangers er eigenlijk is. Ik hoop dat het fietspad naar en op de Berlagebrug veel breder wordt gemaakt. Er is nu een drukke vierbaansweg, midden in de stad. Waarom? Maak het een boulevard waar je lekker kunt fietsen en wandelen."

Melder nummer 204

"Ja, dat was 'm. Zo'n soort fiets." Op het kruispunt waar Nikoletta enkele maanden geleden is aangereden door een fatbike, ziet ze dezelfde soort voorbij komen. We staan op de Van der Madeweg, richting Tuinpark Dijkzicht. Destijds wilde ze een nieuwe route uitproberen richting IKEA. Ineens voelde ze een schouder haar

linkerschouder aanraken. "Ik hoorde hem niet aankomen, hij kwam uit het niets. Ik probeerde oogcontact te maken, maar dat lukte niet." Nikoletta viel met fiets en al op de grond.



Een groenwagen-bestuurder wuifde naar de jongen op de fatbike, angevend dat het wel mee zou vallen. Daarop fietste deze door. Mensen in het Tuinpark zagen het misgaan en belden wél een ambulance. Ook brachten zij haar thuis. Nikoletta's knie was flink opgezwollen, ze kon drie weken haar bed niet uit. De meeste schade is mentaal: "Het duurde twee maanden voordat ik in staat was weer iets te doen. Ik ben nog steeds bang op de fiets." Nikoletta kwam acht jaar geleden uit Hongarije hier wonen. Zij hield van onze fietspaden. Die liefde is bekoeld: "Ik voel me niet meer veilig. Het is een fietspad, geen racebaan. Door de scooters was het al onveilig, maar met de opgevoerde e-bikes is het helemaal uit de hand gelopen." Wat wil ze lezers meegeven? "Maak oogcontact. En de gemeente moet e-bikes op snelheid controleren."

Portretten en afbeeldingen door Abel Vos

Kan '30-20-10' niet beter?

De winnaar van het vorige innovatielab van Bike City (bikecity.amsterdam.nl) was '30-20-10'. Dat was een pleidooi om in de stedelijke verkeersruimte uit te gaan van 3 stroken met de 3 genoemde maximum-snelheden. Het was bedoeld om langzaam- en snelverkeer beter te scheiden. Hoe dit pleidooi zou moeten worden uitgewerkt is onduidelijk en ook niet goed voorstelbaar: mogen fietsers die zich bekwaamd hebben in het langzaam fietsen (≤ 10 km/u) op het trottoir? Moeten voetgangers die hard lopen (> 10 km/u) op het fietspad of de rijbaan?

Dat kan volgens mij niet de bedoeling zijn. Daarom hierbij een realistische en kansrijke vereenvoudiging. Benoem op wegen met fietspaden, de com-

binatie van die fietspaden en het trottoir als (woon)erf. Een erf is een verkeerskundig welgedefinieerd concept: daar geldt een maximum-snelheid van 15 km/u. Vereenvoudig '30-20-10' nu tot '30-15' en verbiedt op erven voertuigen met een vrijwillige motor (d.w.z. auto's, snor/bromfietsen en e-bikes).

Deze benadering heeft een bijkomend voordeel: een erf kent geen hoogteverschillen en dus moeten – als dat onderscheid nodig is – fiets- en voetpad gelijkvloers worden aangelegd. Dat is niet alleen goedkoper maar ook wordt hierdoor een belangrijke oorzaak van zgn. eenzijdige fietsongevallen (en ongemak voor voetgangers) uitgesloten: verhoogde haakse stoepranden. (CD)

UIT DE WIJKEN

AMSTELVEEN

Plannen nieuwe Amstelveense wethouder verkeer

Op 7 december hadden Cor Roof en Luuk van Beek, Fietzersbond-lid in Amstelveen, een overleg met de nieuwe Amstelveense wethouder voor verkeer, Herbert Raat. Hij bleek samen met Veilig Verkeer Nederland te onderzoeken hoe de verkeersveiligheid voor fietsers kan worden verbeterd. Hij wil graag dat de Fietzersbond hier ook aan bijdraagt. Dat hebben we vanzelfsprekend toegezegd en we wezen hem op de initiatieven



Kazernepad

die er al op dit vlak zijn, zoals het Meldpunt van de Fietzersbond Amsterdam dat inzicht in de oorzaken van ongelukken geeft (zie pag. 6-7). Ook hebben we erop aangedrongen om bij het ontwikkelen van nieuwe wijken (De Scheg, Legmeer) al in een vroeg stadium na te denken over het stimuleren van fietsgebruik. Dat kan door aantrekkelijke routes naar andere delen van Amstelveen in het ontwerp op te nemen, waarbij gevaarlijke kruisingen met de hoofdwegen voor auto's zoveel mogelijk vermeden worden. Aan het begin van het nieuwe schooljaar wil de wethouder een campagne lanceren om ouders te ontmoedigen hun kinderen met de auto naar school te brengen. Dat zorgt nu nog voor veel gevaarlijke situaties.

We bespraken ook de veiligheid van fietsers op het 'Kazernepad', waar regelmatig gevaarlijke situaties voorkomen. Dat is vooral een gevolg van de grote drukte en de aanwezigheid van snelle elektrische fietsen, snorfietsen en scooters. De wethouder wil handhaven op bromfietsen en scooters (die daar niet mogen rijden), maar wat betreft snelle elektrische fietsen staat de landelijke wetgeving helaas nog weinig toe. Daarnaast wil de wethouder het pad graag verbreden naar

gemiddeld 4 meter. Dat zal echter tijd kosten vanwege de kosten en de verplichting verwijderd groen elders te compenseren. De Fietzersbond zal druk blijven uitoefenen om de verbreding zo snel mogelijk te realiseren en tot die tijd met de afdeling Verkeer naar mogelijkheden zoeken om al op korte termijn verbeteringen door te voeren.

Ten slotte hebben we gewezen op het belang van goede stallingsmogelijkheden. Vooral in het Stadshart en rondom OV-haltes is je fiets stallen nu vaak een probleem. Volgens de wethouder is er nu budget voor een bewaakte fietsenstalling bij het Stadshart en een betere fietsenstalling bij de Sacharovlaan. Die eerste zou – vanwege de dan verdiepte A9 – vóór 2026 gerealiseerd moeten worden. We wezen ook op het belang van het verwijderen van weesfietsen, zodat er ruimte ontstaat in de nu vaak overvolle rekken. Amstelveen heeft daarvoor sinds 2018 een beleid, maar dat wordt in de praktijk niet uitgevoerd. De wethouder gaat daar nogmaals naar kijken. Ook wil hij in 2023 samen met de Fietzersbond een motie indienen bij de Vervoerregio Amsterdam om het mogelijk te maken fietsen in de sneltrams van de Amstelveenlijn mee te nemen.

CENTRUM

Het Dagelijks Bestuur (DB) van stadsdeel Centrum heeft een ontwerp laten maken voor het herinrichten van de Nieuwe Spiegelstraat. In november werden wij daarvan op de hoogte gebracht vlak voordat het ter kennisname naar de stadsdeelcommissie ging. Het DB had haast omdat het aansluiting zocht bij de

werkzaamheden in de Kerkstraat. Het ontwerp was in de voorafgaande maanden tot stand gekomen in overleg met ondernemers en omwonenden. Het DB wilde het plan graag delen met de Fietzersbond, aldus het begeleidend schrijven: "het gaat tenslotte om een Plusnet Fiets".

Wij hebben de stellige indruk dat er in de binnenstad lichtzinnig wordt omgegaan met het Plusnet Fiets. Overleg vindt voornamelijk plaats met bewoners en ondernemers uit de buurt, wie de belangen van de doorgaande fietsers uiteindelijk worst zal wezen. Wij denken dat met het oog op de bereikbaarheid van de stad en de verkeersveiligheid, het Plusnet Fiets bij herinrichtingen leidend behoort te zijn. Maar onder druk van buurtbelangen wordt het veeleer gezien als een noodzakelijk kwaad. Daardoor krijg je dus een Plusnet Fiets met de maximale variatie in kwaliteit die we allemaal zo goed kennen.

Wie kent niet het belang van de Nieuwe Spiegelstraat voor doorgaande fietsers? De dichtstbijzijnde alternatieve routes gaan over de Vijzelgracht en de Leidsegracht. Daarom hebben we de stadsdeelcommissie aangeschreven, opdat zij het ontwerp voor de Nieuwe Spiegelstraat niet slechts ter kennisgeving zou aannemen.

Wat ons betreft komt er een eind aan haakse stoepbanden in krappe profielen op Hoofd- en Plusnet Fiets. Wij bepleiten de handhaving van de bestaande band (rand van witte klinkers) in de Nieuwe Spiegelstraat. Een haakse verhoogde band beperkt niet alleen fietsers maar levert ook gevaar op voor voetgangers (struikelen, enkel verstuiken etc.).

De stadsdeelcommissie heeft het ontwerp voor de Nieuwe Spiegelstraat uiteindelijk niet besproken. We verwachten daarom dat de Nieuwe Spiegelstraat dezer maanden zal worden uitgevoerd naar wens van de omwonenden en ondernemers: een smalle rijbaan in rode klinkers ingekneld tussen hoge banden.

AT-5 vroeg de Fietzersbond om commentaar nadat zich in oktober een ernstig ongeval had voorgedaan

op de Prins Hendrikkade bij de Kikkerbilsuis. Deze plek kenden wij al als een knelpunt sinds het fietspad op de brug richting CS was opgeheven. Sindsdien fietsten veel mensen over de drukke rijbaan, onder wie ook de lokale wijkcontactpersoon van de Fietzersbond. Hij toonde voor de camera van AT5 hoe hij zich regelmatig – weliswaar met weerzin en schroom – begaf tussen het snelverkeer op de rijbaan of de voetgangers op de stoep.

De reactie van de wegbeheerder laat zich raden: men heeft het fietspad nu over een nog langere afstand afgesloten, zodat je al bij de IJ-tunnel moet oversteken. Daar heeft de Prins Hendrikkade niet minder dan zes rijstroken en sta je eindeloos te wachten tussen verkeerslawaaï en wolken fijnstof. Dit staaltje van symptoombestrijding legt andere knelpunten bloot. De nare oversteekplaatsen en het ontbreken van een fatsoenlijke, veilige doorgaande route aan de overzijde van de PH-kade, zijn de werkelijke aanleiding voor de verkeersovertredingen bij de Kikkerbilsuis.



NOORD

Gesprekken met de nieuwe stadsdeelcommissie

De wijkcontactpersonen in Noord hebben hun Fietsvisie Noord geactualiseerd (zie vorige OEK en onze website: fietzersbond.amsterdam/pap6) en de fracties van de nieuwe stadsdeelcommissie en het DB-lid Verkeer uitgenodigd om kennis te maken, de visie toe te lichten en te bespreken hoe de samenwerking er in de komende bestuursperiode uit zou kunnen zien. Drie fracties reageerden daar positief op: de PvdA, GroenLinks en D'66. Ook het DB-lid reageerde positief.

Hans van Lent en Eva van den Berg hebben gesproken

met Wijbe Langeveld van GroenLinks. Hans hierover: *“Wijbe is een fervent en enthousiast fietser en hij kent Amsterdam-Noord al best goed. In het gesprek kwamen veel fietsonderwerpen ter sprake, van de bruggen over het IJ tot kleinere aandachtspunten bij ons in de buurt. Onze nieuwe fietsvisie lag bij hem op tafel, dus dat was een mooi uitgangspunt. Punten als veilige en prettige fietspaden, ruimte voor groen, aandacht voor goede fietsmogelijkheden bij nieuwe woningbouwprojecten zijn de revue gepasseerd, onder meer voor de nieuwe woonwijken in Buiksloterham en de Klaprozenbuurt. Wijbe was al verrassend goed op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen. Ik heb meteen geprobeerd hem lid te*

maken van de Fietzersbond en een OEK bij hem achtergelaten. Al met al een heel fijn gesprek en Wijbe wil zich graag samen met ons inzetten voor meer of betere fietsmogelijkheden in Amsterdam-Noord."

Caro Beerhorst en Nico Bot spraken met bestuurder Silke Tijkotte en haar assistent Juilan Talma van D'66. Over dit gesprek:

"We hebben verteld dat we ons vooral concentreren op de veiligheid, comfort, snelheid en toegankelijkheid van het Hoofd- en Plusnet Fiets. Daarbij hebben we hen een print van het Hoofd- en Plusnet gegeven en op de achterzijde een print van de fietsstructuur uit het Mobiliteitsplan Noord. We hebben aangegeven dat bij nieuwe ontwikkelingen de openbare ruimte nogal eens wordt ingericht zonder rekening te houden met 1. het bestaande Hoofd- en Plusnet Fiets binnen het ontwikkelgebied, 2. een goede aansluiting vanuit het te ontwikkelen gebied met de omgeving, 3. een goede (her)inrichting van de openbare ruimte vanuit het belang van de fiets en 4. goede omleidingsroutes en bebording voor fietsers tijdens de bouwwerkzaamheden. Het werd een geanimeerd gesprek, omdat Silke en Julian diverse gesignaleerde punten herkenden. Beide partijen vonden het een erg prettig gesprek en onze gesprekspartners gaven aan dat ze bij ons aan zouden kloppen als ze een vraag over fietsen in Noord hadden."

Gemma Kenter en Frits Siewers hebben gesproken met Canan Uyar van de PvdA. Gemma schrijft: *"het was een prettig gesprek over onder meer de Sprong over het IJ, bestuurlijke zaken, de westelijke ontsluiting en fietsparkeren. Aan Canan gaven we mee dat de wijkcontactpersonen graag bijtijds betrokken willen zijn."*

Caro Beerhorst en Frits Siewers spraken met DB-lid Yasmine El Ksaihi (bestuurder), Chiel van de Camp (V&OR gebiedsadviseur) en Mehmed Hasic (programamanager realisatie stadsdeel Noord). Caro hierover: *"Yassmina gaf aan dat ze veiligheid een centraal thema*

vindt en de verbreding van de kijk op fietsen naar sociale aspecten (gezondheid, obesitas, bereikbaarheid van alle voorzieningen voor alle doelgroepen e.d.) ook belangrijk vindt. We hadden het over het belang van het Plusnet (zij is weer meer gaan fietsen sinds ze bestuurder is en verbaast zich over fietspaden die zomaar ophouden), snelle en vlotte verbindingen in Noord en met de omliggende stadsdelen en gebieden (inclusief bruggen). Ook stonden we stil bij de bereikbaarheid van voorzieningen en het verdwijnen van de OV-fietsen bij station Noord (wisten ze nog niet, gingen ze achteraan). We gingen vrij uitgebreid in op het belang van het vroegtijdig betrekken van belanghebbenden zoals de Fietzersbond bij fysieke projecten. Yassmina is voornemens een reguliere overlegvorm te creëren met ons en met de voetgangers/gehandicapten-behartigters. We hebben daar positief op gereageerd. Het was een prettig gesprek."

Losliggende tegels op het fietspad Werengouw

Een lid stuurde in oktober een mail naar de Fietzersbond Amsterdam over losliggende tegels op de Werengouw. Die zijn sowieso al gevaarlijk, maar in de herfst lagen er bladeren op het fietspad en waren de losse tegels daardoor ook nog eens niet goed te zien. De melding daarvan bij de gemeente werd afgedaan met een verwijzing naar gepland Groot Onderhoud. Op de vraag of de wijkcontactpersonen in Noord dit punt wilden oppakken, deden Caro Beerhorst en Nico Bot vervolgens allebei een melding bij de gemeente, met daarin de opmerking dat we geen genoegen namen met een verwijzing naar het Groot Onderhoud. Dat kon namelijk nog wel even duren en onveilige situaties moeten altijd direct worden opgelost als onderdeel van het Dagelijks Onderhoud. Ook stuurden ze een mail naar de gebiedsmakelaar van de gemeente voor de Waterlandpleinbuurt en vroegen hem zijn invloed uit te oefenen. Deze acties hielpen. De volgende dag meldde de gemeente dat de losliggende tegels weer vastgelegd waren. Een succesvolle actie! Tot genoegen van de oorspronkelijke melder.

WEST

Kinkerstraat (bijna) klaar

Na een jaar van werkzaamheden is de Kinkerstraat tussen de Bilderdijkkade en de Jan Pieter Heijestraat sinds eind december weer berijdbaar. Bredere trottoirs en ruime fietsstroken: 2,30 meter breed rood asfalt exclusief een 20 cm breed klinker-gootje (bij de tramhaltes en zijstraten zijn de trottoirs en fietsstroken

smaller). Stad-in rijdt autoverkeer nu op de trambaan. Fietsparkeren is wat uitgebreid, en er zijn een aantal laad- en losplekken. Voor autoparkeren is officieel geen plek meer.

Maar de eerste dagen na de opening staan er al flink wat auto's fout geparkeerd op de fietsstrook, fietsers moeten dan uitwijken over de auto/trambaan. Ook

lijkt het alsof auto's sneller rijden dan voorheen. Waar ze eerst op een smalle rijbaan tussen geparkeerde auto's en de verhoogde trambaan reden, is er nu een breed asfaltvlak zonder fysieke snelheidsremmers. Die liggen overigens wel op de fietsstroken, bij de zijstraten. We zullen de komende tijd in de gaten houden hoe de nieuwe inrichting functioneert. Tot augustus 2023 wordt gewerkt aan het laatste stuk – tussen de Jan Pieter Heijestraat en de Kinkerbrug. Daar wordt het verkeer omgeleid via parallelle buurtstraten.

Oranje Loper in West

De geplande herinrichting van de De Clercqstraat en de Jan Evertsenstraat vraagt al sinds 2019 onze aandacht omdat daar de (smalle) fietspaden gaan verdwijnen. Stad-in komt er een fietsstraat en stad-uit een rijbaan met fietsstrook. Een belangrijk punt voor de Fietzersbond is dat de fietsstraat de aanbevolen breedte van 4,50m krijgt. Daar is volgens ons in ieder geval op de Jan Evertsenstraat ruimte voor. De gemeenteraad was dat met ons eens en hierop

gingen de ontwerpers nogmaals aan de slag. Ze konden een iets bredere fietsstraat inpassen.

Maar in december ontstond een nieuw probleem. De OV-baan moest breder en de rijbaan smaller omdat daartussen meer 'schrik-afstand' nodig is dan aanvankelijk bedacht: omdat trams en bussen daar met 50km/u auto's voorbij kunnen rijden. We werden nog wel uitgenodigd voor een overleg, maar eigenlijk was dit al beklonken.

Het resultaat: stad-in een fietsstraat van 4,10m breed, stad-uit een rijbaan van 2,50m naast een fietsstrook van 1,70m. Bij deze maten is de afstand tussen fietsers en inhalend autoverkeer te krap, gevaarlijk voor zwakkere fietsers.

Fietzers dreigen nu dus in de knel te komen omdat het OV zo nodig met 50 km/uur wil kunnen rijden (en de nood- en hulpdiensten 70 km/u). Kunnen raadsleden hier nog iets aan doen, of kan de gemeente geen kant op omdat ze afhankelijk is van de financiering voor de herinrichting die voor een belangrijk deel komt uit de pot voor het versnellen van het OV? (Zie Postvak Uit voor ons raadsadres in deze kwestie.)

ZUID

Veel fietspaden in Zuid zijn en worden verbreed: Parnassusweg, Van Leijenberghlaan, J.M. Coenenstraat. Helaas wordt deze verbetering overschaduwed door het feit dat dat allemaal met tegels in plaats van asfalt is gebeurd, ook bij andere wegen zoals de Europa-boulevard, de Buitenveldertselaan en de Churchill-laan. We vroegen het stadsdeel om opheldering en kregen te horen dat asfalt ten koste zou gaan van de "restlevensduur" van een groot aantal bomen langs de fietspaden. Wel zijn er extra dikke tegels gebruikt die minder snel omhoog komen.

Ook een treurige zaak is de herprofilering van de fiets- en voetpaden langs de westkant van de Amstel-veenseweg ter hoogte van de A10. Alle ruimte en aanbind-mogelijkheden om fietsen te parkeren zijn verdwenen. Het is de bedoeling dat fietsers aan de overzijde parkeren. Maar bij een weg die zo slecht oversteekbaar is als de Amstelveenseweg is dat natuurlijk absurd. Wij proberen te bereiken dat er alsnog parkeerruimte wordt geschapen, maar de weg daarnaartoe is moeilijk. Contact met het project is buitengewoon slecht geweest, ook over het tweerichtingsverkeer dat ze alsnog willen opheffen. Zuidas en Stadsdeel Zuid nemen tot nu toe een afwachtende houding aan.



Parnassusweg

Stalling D de b

Eind januari ging de nieuwe
bij het Centraal Station open
fietsen onder het water van
Vanaf 2018 is eraan gebouwd
grond wegbaggeren, water
maken en daarna het water
Een indrukwekkende klus w
niets meer van te zien is. Da
jaar bouwen.

Bij het werk is ook het Oper
de Prins Hendrikkade verkle
het time lapse filmpje dat h
ly/3Cfn07d
Tekst en beeld: Marjolein de



februari 2020



januari 2021



mei 2021

De Entree: bouw

De fietsenstalling De Entree
in. Met ruimte voor 7000
fietsen op het Open Havenfront.
Het plan: damwanden slaan,
water wegpompen, het gebouw
weer terug laten komen.
Nu is de straat nu vrijwel
klaar om hier beelden van vijf

het Havenfront vergroot, en
klaar is. Dat is mooi te zien in
de foto's hier te vinden is: <https://bit.ly/3k8m8m8>

de Lange

januari 2022



maart 2022



oktober 2022



ELDERS

Fietsen in Berlijn

In de vorige OEK lieten we twee Brusselaars aan het woord over fietsen in Amsterdam. Deze keer laat Roland Haffmans zijn fietslicht schijnen over Berlijn.

Naast Brussel en Parijs wil ook Berlijn de fiets meer ruimte geven. Bijvoorbeeld in belangrijke winkelstraten met (doorgaand) autoverkeer. Zo is een klein gedeelte van de lange doorgaande Friedrichstrasse als proef afgesloten voor auto's: met meer ruimte voor de voetganger en terrassen. In het midden van de straat is een strook vrijgelaten als fietspad voor fietsers niet sneller dan 20 km per uur!

Maar ook hier gaan, net als bij onze Negen Straatjes, stemmen op om van dit stuk straat een voetgangersgebied te maken. Fietsers verliezen dan hun doorgaande route en moeten omrijden via een, als fietsstraat ingerichte, parallelle straat. Voor meer fietsruimte op doorgaande wegen wordt de rechterrijstrook ingericht als fietsstrook, soms afgescheiden door een rij paaltjes tegen autoparkeren.

Berlijn kiest ook voor groen om een fietsstrook aan te geven. Een brede witte band moet het rijdend verkeer op afstand houden, een brede schampstrook moet de fietsers beschermen tegen (openslaande portieren van) geparkeerde auto's.

Voor het Berlijnse stadsgebied is een netwerk van fiets-snelwegen ontworpen, waarvan de oost-west route (van 38 km) de langste is en 89 kruisingen met verkeerslichten kent. De routes volgen gedeeltelijk fietsstraten en buurtstraten, gedeeltelijk doorgaande autoroutes waar voldoende ruimte is voor brede fietspaden/stroken.

Regel is dat de route per kilometer tot niet meer dan 30 seconden vertraging leidt. Gaat men, om dat te berei-



ken, de afstelling van de verkeerslichten aanpassen? Het is nog wachten op een redelijk uitvoeringstempo. Want zo'n ingrijpend plan wordt al gauw een speelbal van de politiek, zodat de uitvoering stokt. Dat gebeurt al bij de Friedrichstrasse, maar overal waar het plan autoparkeerplekken kost, ontstaat verzet, net als bij ons. En waar de route door een park of ander groengebied loopt, borrelt protest op bij natuurverenigingen – hier ook niet onbekend. (Meer informatie: www.infravelo.de) (RH)

Is het gras in Haarlem groener?

Sinds kort wordt in Amsterdam afgeweken van de richtlijn om bij onderhoud van fietspaden tegels te vervangen door asfalt. In stadsdeel Zuid is dat gebeurd bij onder meer de Parnassusweg, de Europaboulevard en de Buitenveldertselaan. Ook de J.M. Coenenstraat krijgt bredere fietspaden, maar niet verhard met asfalt. Bij navraag blijkt de noodzaak van een Bomen Effecten Analyse (BEA) de oorzaak te zijn. Sinds 2019 is bij werkzaamheden overal waar bomen staan zo'n BEA verplicht. In de hierboven genoemde gevallen was de conclusie dat door de toepassing van asfalt "de restlevensduur van

een groot aantal bomen ernstig beperkt zou worden". Want "een asfaltpakket inclusief een fundering is al snel 30 cm dik. En dat betekent dat een hoop wortels worden beschadigd tijdens het aanleggen van het werk." Wel past men in dit soort gevallen extra dikke tegels toe (80mm) die moeten voorkomen dat ze door worteldruk omhoogkomen.

Is dit niet een alarmerend bericht? Immers, als deze BEA overal in Amsterdam op dezelfde manier gaat worden toegepast, zouden we wel eens op den duur al onze geasfalteerde fietspaden kunnen verliezen. Want fiets-

paden waar geen bomen langs staan, zijn een zeldzaamheid. Het bericht vormt ook een schrijnend contrast met een project uit Haarlem. Daar werd het fietspad op de hele westzijde van de Rijksstraatweg vernieuwd. Het fietspad had door wortelopdruk veel hobbels, maar “door de combinatie van betonplaten en asfalt zijn die nu verdwenen”. Men koos daar voor zogenoemde EasyPath-platen. “Door het gewicht daarvan kunnen de wortels de platen niet omhoog drukken en blijft het fietspad vlak. Tegelijkertijd zijn de platen onschadelijk voor boomwortels.”

De vraag is dus: schiet Amsterdam met BEA te ver door of heeft Haarlem geen oog voor bomen? (CD)



MIJN MENING

Fietsstraat of fietsstrook?

De gemeente Amsterdam mag graag pronken met haar fietsstraten. Maar dan moeten die wel aan voorwaarden voldoen, en daar schort het in de praktijk nogal eens aan. Tot die voorwaarden behoren een voldoende breedte, maar ook de afwezigheid van doorgaand autoverkeer (zie kader). Wordt aan die voorwaarden niet voldaan, dan is de fietser beter af met (voldoende brede) fietspaden of fietsstroken.

Is het in België wettelijk verboden om fietsers in een fietsstraat in te halen, in Nederland is dat niet zo. In Nederland biedt de status van ‘fietsstraat’ geen enkele wettelijke bescherming tegen het gevaar van auto’s die snel en/of rakelings fietsers inhalen. Vooral bij fietsstraten met auto’s in één richting en fietsers in beide richtingen, komen vooral de fietsers in de tegenrichting in de knel. Dan is een brede fietsstrook beter: die schept door de witte scheidingstreep afstand tussen de fiets en de passerende auto. Een fietsstraat mist die markering die de automobilist op afstand houdt. Met als gevolg dat auto en fietser bij het passeren dicht bij elkaar komen dan

de officiële norm (0,80 m). Voorbeelden van zo’n fietsstrook-straat zijn inmiddels aangelegd op de 1ste Const. Huygensstraat tussen Overtoom en PC-Hoofdstraat. De Linnaeuskade was vermoedelijk ook beter af geweest als er geen fietsstraat van gemaakt was, maar hij was uitgerust met brede fietsstroken en een smalle rijbaan. En waar hij aantakt op de drukke Archimedesweg, wrekt zich een tweede zwakte van fietsstraten, die al eerder aan het licht kwam op het Frederiksplein. Op de verfietsstrate binnenring verdween op de kruising Frederiksplein-Westeinde de OFOS – de Opgeblazen Fiets Opstelstrook. Daar konden fietsers zich voorheen bij rood licht vóór de wachtende auto’s opstellen. Door het (te) grote kruisingsvlak en de voorrang voor de tram kunnen hier de wachttijden voor fietsers flink oplopen. Nu moeten fietsers achter of naast de auto’s wachten (zie foto). Bij grote drukte wordt het dan voor fietsers moeilijk om bij groen allemaal over te steken. En dat lokt weer het negeren van rood licht uit, en neemt de onveiligheid van deze belangrijke fietsroute toe. (RH)

Fietsersbond Amsterdam is op 16 september j.l. met de gemeente overeengekomen dat bij de berekening van de benodigde breedte van een fietsstraat voortaan uitgegaan wordt van

1. een 2,30m brede auto (bestelbus incl. spiegels) en
2. 2,20m fietsruimte (een fietser heeft 1,40m ruimte nodig en de schampafstand tussen fiets en auto vereist 0,80m).

De normbreedte voor een fietsstraat met auto’s en fietsers in dezelfde richting is daarmee 4,50m.



Hoe zou de fietsprofessor dit aanpakken?



Aan het eind van mijn interview met Abel Vos voor de vorige OEK zei Abel: “lees ‘Het recht van de snelste’. De auteurs van dat boek – Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet – 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?”

Dat zette me aan het denken over het verkeer in Amsterdam. De langzamere fiets heeft daar terrein gewonnen op de auto, dus je zou van een succes kunnen spreken volgens de filosofie van Thalia en Marco. Maar ik merk dat veel fietsers – inclusief ikzelf – zich ook zo snel mogelijk willen verplaatsen. Ik voel me de laatste jaren minder op mijn gemak als ik door de stad loop of fiets. Als ik loop dan moet ik beter opletten voordat ik oversteeek, want sommige fietsers die aan komen rijden, zijn sneller bij je dan vroeger normaal was. Ook als ik fiets, ben ik bedacht op elektrische fietsen die plotseling opdoemen en rakelings passeren. Dit levert meer stress op dan auto's, omdat ik en andere fietsers dezelfde ruimte delen, terwijl auto's hun eigen plek hebben en je ze aan hoort komen rijden.

Ik ben benieuwd hoe Marco te Brömmelstroet hier tegenaan kijkt, ook omdat hij zichzelf ‘fietsprofessor’ noemt. Ik mail hem met de vraag of ik hem mag interviewen over hoe de overheid deze problemen kan aanpakken, welke kant het op moet met het verkeersbeleid en welke rol de Fietzersbond hierin kan spelen.

Marco reageert snel. Hij heeft geen tijd, maar heeft de laatste tijd al veel interviews gegeven en heeft daar verder weinig aan toe te voegen. Op mijn vraag welke interviews voor mijn vragen het meest interessant zijn, krijg ik geen antwoord en dus ik ga op zoek op internet. Ik vind en beluister interviews met BNR-radio, tijdens een congres in Spanje en met de VPRO.

Terugkerend thema is zijn vaststelling dat sinds 100 jaar het idee overheerst dat de straat iedereen en vooral mensen met snelle voertuigen moet helpen om zo snel mogelijk van a naar b te komen. Er komen steeds snellere vervoermiddelen en de inrichting van de straten wordt daarop aangepast. Dat gaat ten koste van al het andere waarvoor je straten kunt gebruiken, zoals spelen, groen en elkaar ontmoeten. “Maar we willen toch allemaal snel van a naar b?”, vraagt een kritische interviewer. “Zo zijn we opgevoed en daarom geloven we erin,” antwoordt Marco. In een ander interview geeft hij aan dat snelheid eigenlijk onbelangrijk is, omdat we door de jaren heen altijd op ongeveer een uur afstand van ons werk wonen. Als we sneller kunnen reizen, gaan we verder van ons werk af wonen, zodat de reistijd gelijk blijft. Ook de ontwikkelingen in het fietsen kunnen Marco's goedkeuring niet wegdragen. Speedpedelecs en fietssnelwegen dragen net zo goed als auto's bij aan de onveiligheid van de straten.

Hoe moet het dan?, is de vraag die zich opdringt. Marco wil bewoners van straten zelf de keuze geven hoe de straat in te richten. Hij is optimistisch, want hij ziet dat op veel plaatsen, ook in Amsterdam, de strijd om het gebruik van de openbare ruimte gaande is en dat ‘straat voor straat andere keuzes worden gemaakt dan in de afgelopen decennia’. Mijn oren spitsen zich bij deze laatste woorden, maar helaas stopt het interview meteen hierna. Geen voorbeelden van straten die zijn afgesloten voor verkeer en een nieuwe bestemming hebben gekregen als speelplek of groenvoorziening. Als ik bij mezelf naga wat ik hiervan heb gemerkt, dan denk ik vooral aan parkeerplaatsen in sommige straten in de Pijp, die verhuurd zijn naar een ondergrondse parkeergarage en zo plaats hebben gemaakt voor groen. Daardoor werden de straten weliswaar stukken aangenamer om doorheen te lopen en fietsen, maar blijven ze toch dienen om verkeer doorheen te laten rijden. En hoe groot is de marge om straten voor iets heel anders in te richten dan voor verkeer?

Alles overziend vind ik Marco's ideeën vooral theoretisch en ontbreekt de concrete uitwerking. Een samenleving zoals Marco die beschrijft, waarin we geen haast meer hebben en spel en geluk belangrijker zijn dan zoveel mogelijk spullen hebben, is toch een radicaal andere samenleving dan we nu hebben? Als we dat willen veranderen, is dat dan niet alleen mogelijk als dat wereldwijd gebeurt? En hoeveel mensen willen dat?

Vooralsnog heb ik geen antwoorden gevonden op de vragen die ik Marco wilde stellen. Ik kan zelf wel antwoorden bedenken: alle straten naar 30 kilometer per

uur, zoals de gemeente al besloten heeft, en snelle fietsers tussen de auto's laten rijden, maar wat zou Marco hiervan vinden.

Het me verdiepen in de fietsprofessor heeft voor mij vooral extra vragen oproepen. 'Fietsprofessor' vind ik

trouwens na wat ik hoorde en las niet het etiket dat het best op hem past, want fietsen zijn volgens hem net zo goed onderdeel van het probleem van onveiligheid. Zoiets als 'filosoof openbare ruimte' vind ik passender. (AS)

Nadat ik het bovenstaande had geschreven en voor commentaar naar Marco had gestuurd, liet hij weten nog wel enkele schriftelijke vragen te willen beantwoorden. Ik pakte deze kans.

Wat vind je van de aanpak om alle straten en wegen naar max. 30 kilometer per uur te brengen en de snelle fietsen tussen het snelle verkeer te laten rijden? Eventueel met helmplicht erbij?

"Van 50 naar 30 is een logische stap. Maar laten we nog steeds nadenken over straten vanuit de snelheid van het aldaar rijdende verkeer. Als je dit in een keer goed regelt en de auto's alleen nog automatisch begrensd toelaat, dan win je de hele openbare ruimte terug."

Heb je voorbeelden van straten in Amsterdam die op het verkeer zijn veroverd ten bate van andere soorten gebruik?

"Ik ben het wel met je eens dat die voorbeelden er nauwelijks zijn. Zelfs waar geen autoverkeer is, wordt daar alsnog altijd rekening mee gehouden. De Frans Halsbuurt komt het dichtst in de buurt, maar ook daar is het volledig terugclaimen van de ruimte tegengehouden door de Verkeerscommissie. De gestolde richtlijnen maken het schier onmogelijk om buiten de kaders van Duurzaam Veilig te denken. De stad Groningen heeft nu de Leidraad Nieuwe Ruimte, die wel echt expliciet ruimte vraagt voor negen andere

doelen. Overigens is het geen probleem dat ergens mobiliteit is, die was altijd al op straat, maar wel dat verkeer domineert. Het zou nooit een radicaal monopolie op het gebruik van de ruimte mogen hebben en in die zin laat Amsterdam wel mondjesmaat zien dat het anders kan. Fietsstraten zijn het slechtste voorbeeld, want daar is een radicaal monopolie voor de fietser en kan een kind nog steeds niet buiten spelen of voetballen. Er zijn wel wat straten of parkeerpleinen die volledig zijn afgesloten voor verkeer en waar bijvoorbeeld speeltuinen zijn gekomen. Recent is dat voor een groot deel op de Elandsgracht gebeurd." Ik bedankte Marco voor z'n antwoorden. Maar dat eerste antwoord riep nog flink wat vragen op. Die mailde ik per omgaande terug: "Bedoel je met 'automatisch begrenzen' het toepassen van nieuwe (voor zover ik weet nog niet operationele) technologie om de maximale snelheid van verkeer van buitenaf te beperken? En hoe vloeit hieruit voort dat je dan de openbare ruimte terugwint? En je schrijft 'nadenken vanuit de snelheid van het aldaar rijdende verkeer'. Dan beschouw je die snelheid als gegeven, terwijl je die toch wilt beïnvloeden? Of bedoel je dat de toegestane snelheid moet kloppen met de inrichting? Zoals de Wibautstraat? Die is ingericht voor sneller verkeer, dus voelt het niet natuurlijk als je daar maar 30 mag." Maar op die vragen kreeg ik geen antwoord meer. (AS)

Veiligheid

Ik zag mijn oude buurvrouw buiten komen, met haar fiets. Het stormde. Code oranje. En in dit gebied – van hoogbouw en open havenbekkens – weet je nooit uit welke hoek de wind zal aanvallen.

"Dat moet je niet doen!" riep ik. "Het waait veel te hard!" "Jaa!" riep ze. "Maar ik heb mijn helm op."

Alsof er aan een 80-jarige niet meer kapot kan dan alleen het hoofd.

Ze is heel thuisgekomen. Wat niet wegneemt dat een veiligheidsmaatregel soms tot roekeloos gedrag en meer ongelukken kan leiden.

Even terug in de tijd: jaren zestig. Ik had een brommer. Hij reed goed. Maar toen de brommerhelm verplicht werd, heb ik hem weggegeven aan een zeldzame

jongen, een jongen zonder kapsel. Het was de vetkui-ventijd.

Als ik me goed herinner, zakte de verkoop van nieuwe brommers toen met 80% in. De bromfiets verdween bijna uit het straatbeeld. Het werd minder lawaaiërig op straat, dat moet gezegd worden, maar het aantal auto's en daarmee het aantal verkeersdoden nam schrikbarend toe.

Stel dat de fietshelm verplicht wordt – lukt ze nooit, maar stel – dan ziet niemand meer dat daar een bejaarde fietst. Dan hebben we allemaal dezelfde harde hoofden. Kannietkapot, jongens, en schichten maar. Wat zullen de maniakken zich thuis voelen.

En wat doe ik dan? Ik koop een Canta. (AL)



Worden bezoekers van Amsterdam voorgetrokken boven de bewoners?

Een jaar geleden besloot de gemeenteraad om in het kader van de Sprong over het IJ twee bruggen te bouwen tussen Noord en de rest van de stad, plus een ondergrondse voetgangerspassage langsijde van de Noord/Zuidlijn. Aanvankelijk leek er geld voor tenminste één van die bruggen, maar ineens – na de verkiezingen – was dat geld er niet meer. De teleurstelling daarover werd vergroot door het feit dat de MRA (Metropool Regio Amsterdam) wel door het Rijk financieel in staat werd gesteld om de metro fors uit te breiden. Was dat ten koste gegaan van die bruggen?

Die vraag leidde niet alleen tot veel media-aandacht, maar ook tot een woordenwisseling in de Raadscommissie MOW (Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water). Ed Eringa deed daar namens de Fietzersbond ook een duit in het zakje:

“In reactie op berichtgeving in het Parool en op AT5 meldde de wethouder dat IJ-bruggen niet zouden voldoen aan de voorwaarden voor rijks-financiering omdat Zaanstad en Amsterdam-Noord niet zouden behoren tot de Novex-gebieden. Dat klopt niet, en ten behoeve van een inhoudelijke discussie breng ik graag wat achtergrondinformatie in naar aanleiding van 4 stellingen die de afgelopen weken in de pers zijn verschenen:

1. Het Rijk wilde niet meebetalen aan IJ-bruggen, en daarom komen ze er niet

Achtergrond: Amsterdam is de rijkste gemeente van Nederland en wil zelf niet betalen voor IJ-bruggen. De eerdere reservering voor de Oostbrug van 135 miljoen werd in 2021 aan andere projecten besteed. Voor de realisering van de Oostbrug of een andere nieuwe verbinding had het Rijk álles moeten betalen. Dat deed het Rijk niet bij de nieuwe metrolijnen (1,4 miljard van de regio en Amsterdam), daar werd voldaan aan de voorwaarde van cofinanciering en bij de IJ-bruggen niet.

2. Het Rijk vindt IJbruggen een lokaal belang, Noord is volgens het Rijk geen woningbouwgebied van nationaal belang.

Achtergrond: De MRA is een Novex-locatie die aangewezen is als nationaal belang, en in de MRA is Noord aangewezen als sleutelgebied voor woningbouw. Volgens beleidsstukken over woningbouw in de MRA groeien de stedelijke gebieden ten noorden van het IJ de komende decennia door tot ruim 500.000 inwoners.

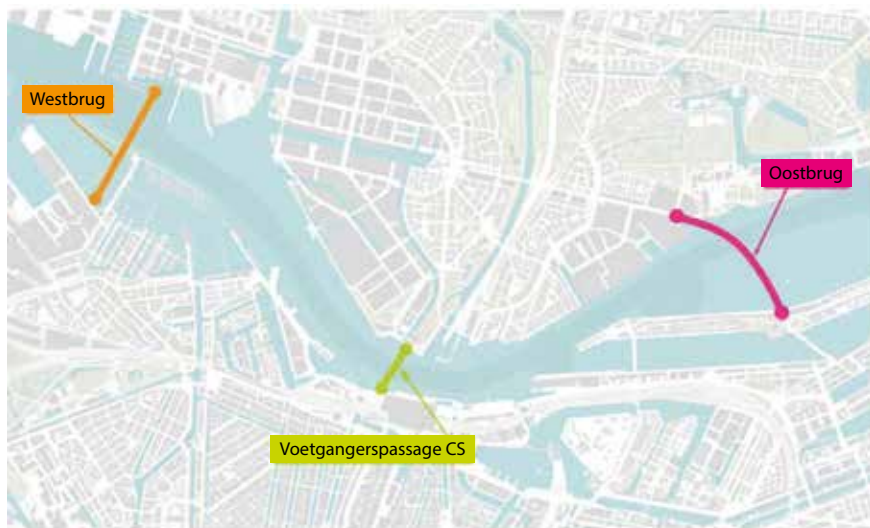
3. Het college wil IJ-bruggen.

Achtergrond: Zie (1): het college heeft tot nu toe geen geld vrijgemaakt t.b.v. de bereikbaarheid van Zaanstad en Noord ondanks de status van beide gebieden als sleutelgebied voor woningbouw binnen de Metropool Regio Amsterdam, de zgn. “ZaanIJ-lob”. Dat reserveren kan alsnog gebeuren in de Voorjaarsnota, maar er zijn geen concrete aanwijzingen dat dat gaat gebeuren.

4. Het Rijk wil alleen investeren in infrastructuur voor de auto, zoals het miljard voor een extra brug over de Nieuwe Maas in Rotterdam.

Achtergrond: Het Rijk investeert komend jaar een ongekend bedrag van 370 miljoen in fietsinfrastructuur, 2 miljoen daarvan gaan naar ontsluiting van de Zaan-IJ lob en IJburg voor fietsers.

Tenslotte: er zou ook een (Rijks)investering moeten komen in de grote randvoorwaarde voor IJ-bruggen en een tunnel bij CS: de verplaatsing van de cruiseterminal naar de Coenhaven en het behoud van de cruisesector voor Amsterdam (eerder benoemd als een nationaal belang).





Conclusie: dit college geeft qua investeringen consequent voorrang aan bezoekers van Amsterdam boven bewoners. Een metro naar Schiphol, investeringen in station Zuid voor internationale treinreizigers en een cruiseterminal in het Centrum die IJ-oeververbindingen blokkeert. Als vertegenwoordiger van fietsende Amsterdammers en Noorderlingen vind ik dat het college

meer belang zou moeten hechten aan de belangen van bewoners, en dat zou moeten omzetten in beleid. Intussen stemde een grote meerderheid van de raad voor IJ-oeververbindingen: 35 van de 45 leden stemden voor de motie van Zeeger Ernsting (GL) voor onderzoek naar financiering.

Een te smalle fietsstraat is geen fietsstraat

Op 16 januari stuurden we het volgende raadsadres aan de Raad:

Geachte leden van de gemeenteraad,
In mei 2020 zonden wij U een raadsadres "Ruimte voor de fietser bij gemengd verkeer". Wij zijn blij dat als resultaat het "Afwegingskader Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken" is aangescherpt, waarmee gevaarlijke situaties, zoals getoond in het vorige raadsadres, niet meer mogelijk zouden zijn. Helaas moeten wij constateren dat de praktijk weerbarstig is. Er worden nog steeds alleen maar te smalle rijbanen aangelegd en gepland. In de afweging vooraf, of in de uitvoering, hebben andere prioriteiten steeds weer voorrang.

Urgent is nu de aanleg van het nieuwe profiel op een deel van de Oranje Loper (Jan Evertsenstraat). Hier heeft in het uiteindelijke ontwerp een brede OV-baan met 50 km/u toch nog prioriteit gekregen boven een veilige fietsstraat. Dit ontwerp voldoet niet aan de toezeggingen in de raadsbrief ter afdoening van motie 877.21.

De route zal ook met knips niet voldoende autoluw zijn door de buurt-ontsluitingsfunctie, de vele busjes en de bevoorrading van winkels door vrachtauto's. Daarom wordt deze onmisbare route voor langzame fietsers een onveilige route, en voor snelle fietsers een onaangename route omdat busjes en vrachtauto's langzame fietsers niet kunnen inhalen. Deze foto uit het vorige raadsadres toont het probleem (foto genomen op de Weteringschans; het

profiel heeft dezelfde breedte als nu ontworpen voor de Oranje Loper): de vrachtauto kan niet veilig langs de fietser. *De straat is kennelijk echt onvoldoende breed voor én een brede OV baan (50 km/u én geschikt voor bussen) én autoverkeer in twee richtingen én brede laad- en losvakken.*

Wij verzoeken U om opnieuw de prioriteiten af te wegen en werkelijk keuzes te maken zodat er echt sprake zal zijn van meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Immers, die staan nummer 1 en 2 in uw keuze voor prioritering van verkeersmodaliteiten.





Osdorperweg



Maasstraat

Opgeloste knelpunten

Nieuw-West

Langs de **Osdorperweg**, tussen Ookmeerweg en Pieter Calandlaan, lag tot voor kort een vrijliggend fietspad waar het asfalt scheuren vertoonde. Maar onlangs is het vernieuwd en werd het voorzien van vier meter breed, vlak rood asfalt: een rustige route tussen de bomen. In zuidelijke richting kun je zonder last te hebben van verkeerslichten de Calandlaan oversteken en langs autoluwe wegen verder fietsen naar de Sloterbrug en de Ringvaartdijk. In noordelijke richting was de oversteek van de Ookmeerweg enkele jaren geleden al veiliger gemaakt.

Noord

De fietsroutes op de **Zwartegouw** en de Poppendammergouw zijn na jarenlange werkzaamheden eindelijk weer opengesteld. Het zijn veelgebruikte verbindingen door landelijk Noord, mooi dat er weer gefietst kan worden. Mede op aangeven van de Fietzersbond ligt er nu langs de Zwartegouw een voetpad. Daardoor is deze route voor zowel voetgangers als fietsers aantrekkelijker en veiliger dan voorheen.

West

Op de **1e Const. Huygensstraat** tussen Overtoom en PC Hooftstraat hebben de te smalle, slecht onderhouden tegelfietspaden plaatsgemaakt voor bredere fietsstroken. Ook is de maximum snelheid verlaagd naar 30 km/u, dat wordt opgedrongen door de verkeersdrempels en de relatieve smalle van de rijbaan. Een duidelijke verbetering en een voorproefje van hoe de zgn. Tweede Binnenring er

in de toekomst uit zal kunnen gaan zien.

Oost

De autosluiproute over de **Linnaeuskade** is een fietsstraat geworden. Over het geheel genomen zien we een verbetering. Een aanzienlijke meerderheid van de automobilisten gedraagt zich te gast, zoals het hoort. Maar er is wel erg veel parkeerruimte dicht op de straat. Het laden en lossen gebeurt op de rijbaan met versperring en oponthoud als gevolg. De aansluiting van de fietsstraat op de Middenweg is smal waardoor auto's zich klemrijden en fietsers worden gehinderd.

Zuid

De noodzakelijke oversteek van de **Parnassusweg** ter hoogte van de Mahlerlaan is er eindelijk gekomen. Daardoor ontstaat er iets van een doorgaande route, die zich in de nabije toekomst moet uitstrekken via de Ravellaan voorbij de Beethovenstraat. Deze route biedt een alternatief voor De Boelelaan met zijn drukke en gevaarlijke kruispunten. Knelpunt is nog wel dat de tweerichting oversteek niet logisch aansluit op het eenrichting fietspad langs het centrale deel van de Mahlerlaan. Steeds meer wordt zichtbaar hoe treurig het eigenlijk nog is gesteld met de Mahlerlaan ter hoogte van Station Zuid.

De **Maasstraat** is heringericht. Zoals we op meer plaatsen zien, kreeg ook hier het hoofdnet fiets de gestalte van een buurtstraat met klinkers en drempels. Specifieke maatregelen ten gunste van fietsers zijn er niet getroffen. Toch

Linnaeuskade

1e Const. Huygensstraat

Zwartegouw





Parnassusweg Kelbergenpad



Weesperstraat

is de Maasstraat nu beter dan de autoroute die zij was. Maar de weg is breed en op essentiële plekken ontbreken drempels. Fietzers hebben geen eigen ruimte meer bij de verkeerslichten voor de kruising met de Rooseveltlaan. Jammer, want in een straat als deze behoort je niet achter auto's te hoeven staan.

Zuidoost

Zuidoost heeft prachtige fietspaden. Een minpuntje voor de meer bedaalde fietser is evenwel de aanwezigheid van bromfietsen. Een pluspuntje daarentegen is het verschijnen van bromfietsdrempels op het **Kelbergenpad** bij de kruising met de Egoli. Een accuvrije fietser deint daar vrolijk overheen.

Nieuwe knelpunten

Centrum

Het ontbreken van een aaneengesloten tweerichting fietspad aan de zuidzijde van de **Prins Hendrikkade** is sinds mensenheugenis een probleem. Het valt nu extra op doordat het fietspad aan de noordzijde stukje bij beetje wordt opgeheven. Vanaf het Scheepvaartmuseum sta je eerst eindeloos te wachten voor de op- en afritten naar de IJtunnel en een paar meter verderop nog langer omdat een gemeentelijke wegblokkade je dwingt de zes rijstroken van de Prins Hendrikkade over te steken. Overstekend moet je uitkijken niet te worden aangereden door rechts afslaande automobilisten die niet doorhebben dat hun licht op rood staat. Heb je dat overleefd, dan kan je verder via een ventweg over een smalle fietsstrook tegen de richting in van het (bestel)autoverkeer.

Oost

De **Archimedesstraat**, die aansluit op de nieuwe fietsstraat langs de Linnaeuskade, is voorzien van fietsstroken met een breedte van 1.5 meter. Zo smal zouden ze niet meer aangelegd mogen worden. Daarmee schep je ruimte voor hardrijdende auto's. Het stadsdeel kan best beter, zoals het bijvoorbeeld op de Valentijnkade heeft laten zien.

Op de **Weesperstraat** is er vergroend en daardoor heeft het fietspad nu twee verhoogde randen gekregen. Akelig.

Er zal, vrezen we, een gevallen fietser nodig zijn voor men de fietsveiligheid daar herstelt.

Zuid

Het is betreurenswaardig dat bij de herprofilering van de fiets- en voetpaden aan de westzijde van de **Amstelveenseweg** onder de A10 bij het metrostation alle ruimte en aanbindmogelijkheden om fietsen te parkeren is verdwenen. Het is de bedoeling dat de mensen hun fiets aan de overzijde neerzetten. Dat is natuurlijk absurd bij een zo slecht oversteekbare weg als de Amstelveenseweg.

Een leverancier die z'n auto achteruit vanuit de **Paulus Potterstraat** via het fietspad het Museumplein opstuurde, verwondde een fietser. Om dat te voorkomen werd een paaltje geplaatst in een fietsoversteek. Helaas niet veilig, zoals een fietser die het paaltje over het hoofd zag, ons meldde. Toen we de situatie ter plekke schouwden, zagen we een bestelauto het paaltje omzeilen via de zebra daarnaast. Bij navraag verzekerde de chauffeur ons dat hij dat zou blijven doen, met of zonder paaltje. Het paaltje blijkt dus niet alleen onveilig, het is ook nog eens nutteloos.

Bijdragen van: Caro Beerhorst, Dick de Jongh, Ed Eringa, Frans van der Woerd, Eric Plankeel, Jan Pieter Nepveu.

Amstelveenseweg

Prins Hendrikkade

Paulus Potterstraat





Opbreking na opbreking na opbreking

De mens is over het algemeen flexibel en oplossingsgericht, en dat is maar goed ook. Is er ergens een wegversperring, dan vindt men wel een andere route. "Er zijn meerdere wegen die naar Rome leiden." Deze zin is de opmaat naar een alternatieve route die mij fluitend naar mijn bestemming zal voeren.

Maar hé, wat is dat? Op die alternatieve route stuit ik op een openliggende weg. Verbazing. Waarom niet eerst die ene weg gereedmaken voor gebruik, alvorens aan die andere te beginnen? Waarom moet dit tegelijkertijd?

Ach, zeg ik, straks is het allemaal weer mooier en dan ben je dit kleine leed zo weer vergeten. 'Het is voor het goede doel.'

Inmiddels heb ik het al iets warmer gekregen. Ik sta even stil, haal diep adem en denk diep na. Hoe nu verder? Aha, ik weet het al. Ik draai mijn stuur om en zet koers richting Overtoom. "Ah nee, niet wéér!" roep ik uit. Er doemt een hek met een reusachtig verbodsbord midden op het fietspad op. Word ik nou in de maling genomen hier? Oké, het is niet om te treiteren, het is géén muur waar je niet overheen komt, er is altijd een oplossing, suist het door mijn hoofd. En toch, na die derde wegversperring op rij begint het te borrelen. Woede wurmt zich een weg naar buiten.

Ik stap van mijn fiets en kijk naar het hek met het rood-witte bord, waar in het midden een fiets op staat afgebeeld. Andere fietsers fietsen er nonchalant omheen, maar ik ben boos. Woest. Ik pik dit niet langer en voordat ik het weet heb ik met brute kracht het hek omver geduwd. Aan de overkant kijkt een jonge vrouw mij verbijsterd aan.

Kijk vóór je! wil ik bijna roepen, maar dan komt de bezinning. Ik schaam me, en ben blij dat het schemert buiten.

Amsterdam is nooit af. Dat weet ik best. Maar beste mensen, sta even stil bij de planning van de werkzaamheden aan de weg.

Of zet in het aller, aller ergste geval een bord met koeienletters neer, met de mededeling dat het vanaf heden, tot een bepaalde datum helaas niet mogelijk is om van Amsterdam Oost naar Amsterdam West te fietsen. En wel met een héle goéde reden, een belofte van een prachtig veilig fietspad, en de welgemeende excuses voor het ongemak.

Als ik uiteindelijk thuis ben gekomen, zet ik voor mezelf een lekker kopje koffie. Dat heb ik wel verdiend na deze stress. En nadat ik me in mijn comfortabele fauteuil heb genesteld, komt de volgende vraag bij me op: waar heb ik mij nou eigenlijk zo druk om gemaakt? Zoals ik al zei, de mens is over het algemeen flexibel en oplossingsgericht, en dat is maar goed ook.

(FF)

Vertrouwen

In Amsterdam een fietsenwinkel vinden is niet erg moeilijk. Er zijn er zat.

Bijna 20 jaar geleden gaf ik mezelf de opdracht ze allemaal te fotograferen. Hoe ik daarbij kwam, weet ik niet, maar ik had het idee dat er een vast bestand aan fietsenzaken was. Dat ik ze allemaal kon vastleggen en dat was dan dat. Maar ik ontdekte al snel dat er een flinke beweging zit in het aantal fietsenwinkels. Maandelijks sluiten er een paar en worden er heel wat meer geopend. Mijn schatting toentertijd was dat Amsterdam zo'n 200 fietsenwinkels telde. Maar nu? Geen idee!

En dus is het vinden van een fietsenwinkel een makkie. Maar er één vinden waar je ervan op aan kunt dat de fietsenmaker z'n werk goed doet en je niet afzet? Dat is een uitdaging.

Gelukkig had ik er, zo'n 9 jaar geleden, één gevonden in de buurt waar ik toen woonde. Abed's zaak was praktisch om de hoek en hij bleek behoorlijk betrouwbaar. Zo was ik eens bij hem binnengekomen op zoek naar een tweedehands fiets voor mijn vrouw, en was mijn oog gevallen op een nogal duur exemplaar. Maar toen was het Abed die zei dat de fiets van mijn keus die prijs niet waard was en me op een goedkopere wees. Die kocht ik en dat bleek een goede koop.

In de loop der jaren kwam het voor dat wanneer ik Abed een kleine reparatie liet doen (bijvoorbeeld het zadel op mijn zoons fiets hoger zetten) of bij hem iets kleins kocht (ventieldopjes bijvoorbeeld), dat hij weigerde daar geld voor te vragen. Ik was behoorlijk onder de indruk. Volgens mij was hij er niet op uit om me financieel uit te kleden. En daarom liet ik Abed, vertrouwend op zijn kunnen, jaarlijks een paar fietsen (die van mij, mijn vrouw, mijn zoon en mijn gastenfiets) een onderhoudsbeurt geven. Ik kocht meerdere fietsen bij hem. Ik beval anderen zijn zaak aan.

Toen, vier jaar geleden, verhuisde ik. Niet ver, op zo'n kilometer afstand van zijn zaak. Maar nu had ik in mijn onmiddellijke omgeving meerdere alternatieven. Toch bleef ik voor reparaties naar Abed gaan. De zaken in mijn buurt vertrouwde ik niet.

Maar na enige tijd drong het tot me door dat mijn wantrouwen tegen die fietsenmakers nergens op gebaseerd was. Hoe kon ik weten dat ze onbetrouwbaar waren als ik nog nooit van hun diensten gebruik had gemaakt?

En toen mijn fiets nieuwe remkabels nodig had,

bracht ik hem naar een van die zaken in mijn nieuwe buurt. Maar na het ophalen van m'n fiets ontdekte ik, buiten gekomen, dat de remkabels op mijn fiets helemaal niet vervangen waren! En toen er aan de fiets van mijn vrouw iets moest gebeuren, bracht ik hem naar een van die andere zaken in de buurt. Ik legde uit wat eraan mankeerde (de versnellingshendel was kapot en er zat een slag in het achterwiel) en de fietsenmaker zei dat de reparatie de volgende ochtend gedaan zou zijn en ik de fiets dan kon ophalen. Ik zag het handjevol fietsen in zijn reparatiehoek die nog aan de beurt moesten komen, en had er geen vertrouwen in dat mijn fiets al de volgende ochtend klaar zou zijn. Dus zei ik dat ik de fiets overmorgen zou komen ophalen. "Je kunt overmorgen terugkomen", zei de fietsenmaker, "maar hij is morgenochtend klaar."

Twee dagen later kwam ik 's middags de fiets ophalen, maar kreeg van de eigenaar te horen dat hij er nog niet aan toe was gekomen. Bah.

Ik pakte de fiets en reed ermee naar Abed's zaak. Onderweg kwam ik langs vier andere fietsenwinkels, maar geen moment kwam het in me op om daarheen te gaan.

"Hoi vriend!" zei Abed glimlachend toen ik de fiets van mijn vrouw bij hem naar binnen reed. "Lange tijd, hè?"

Schaapachtig legde ik uit dat ik na mijn verhuizing mijn klandizie aan andere fietsenmakers had gegund. Het voelde alsof ik ontrouw opbiechtte. "Maar ik vertrouw geen van die andere meer. Ze doen niet wat ze beloven. Ik vertrouw alleen j'ou."

Hij leek in verlegenheid gebracht door wat ik zei. En keek van me weg toen hij zei: "Ach, die anderen doen het vast ook goed". Ik vertelde precies wat me overkomen was, maar Abed reageerde weer met: "Ze proberen vast allemaal hun best te doen".

Elke keer als ik dacht hem te complimenteren of positief te vergelijken met andere zaken, wimpelde hij dat af met vergoelijkende woorden.

Toen ik een paar dagen later de fiets van mijn vrouw kwam ophalen, had ik besloten zijn verweer tegen mijn prijzende woorden te omzeilen. Ik gaf Abed een fooi van 10 euro. Wanneer het erop aankwam vertrouwen te stellen in iemand die mijn fietsen maakte, voelde ik me beter als ik bij het uitdrukken van mijn dankbaarheid de daad bij het woord voegde. 'Putting my money where my mouth' is.

Pete Jordan



en hij kan
dertig!
Zo kom je
wel op tijd
op school

..... effedenke ...
dertig.... 5 kmaar
school 10 minuten.
..wekker op kwart
voor 9 - 9 uur op
school

toppie!



He