

# OEK

*op eigen kracht*



## Redactioneel

De Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond laat op verschillende manieren van zich horen. Van oudsher gaat dat via de OEK, waarin de actieve leden verantwoording afleggen aan de achterban (zo'n 3500 leden) en als het zo uitkomt een uitvraag of oproep doen. In het digitale tijdperk kwam er de website bij om onze standpunten (incl. kritiek en wensen over de fietssituatie in Amsterdam) in de openbaarheid te brengen en daarmee iedereen te bereiken die die website onder ogen krijgt. Daarna begonnen we een digitale Nieuwsbrief die – sinds kort – vrijwel maandelijks wordt toegezonden naar zo'n 2000 abonnees (gratis voor iedereen). En ten slotte twitteren we al een tijdje via @adamfietst. We hopen dat al deze communicatiemiddelen helpen om te bereiken waar we naar streven: meer bekendheid van en draagvlak voor ons streven naar meer en veiliger ruimte voor fietsers in Amsterdam.

Of die inspanning ook daadwerkelijk zoden aan de dijk zet, weten we niet. We houden geen boekhouding bij van gewonnen en verloren zaken, laat staan dat we daar een balans van kunnen opmaken. We weten ook niet of de vier kanalen waarover we zenden even nuttig zijn, al weten we wel dat de OEK noodzakelijk is. Eigenlijk zijn we benieuwd naar wat de lezers van de OEK hiervan vinden. Vindt u dat u voldoende geïnformeerd wordt over het doen en laten van uw belangenbehartiger? Leest u naast de OEK ook de nieuwsbrief en/of kijkt u ook weleens op onze website of op Twitter? Kan het beter? En zo ja, hoe dan? We zijn benieuwd naar uw mening, graag via oekredactie@fietsersbond.amsterdam.

### Aan deze OEK werkten mee:

Aan deze OEK werkten mee: Luuk van Beek (LB), Nico Bot, Sybilla Claus (SC), Floor Fagel (FF), Roland Haffmans (RHa), Ron Hooijenga (RHo), Johan Kerstens (JK), Dirk Kloosterboer (DK), Marjolein de Lange (ML), Aleida Leeuwenberg (AL), Florrie de Pater (FP), Ad Snelderwaard (AS), Frans van der Woerd (FW), eva

Bij de omslagfoto: Zie de pagina's 12 en 13.

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 begin 2024. 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  
Twitter: @adamfietst

Lees onze maandelijkse nieuwsbrief:  
[fietsersbond.amsterdam/nieuwsbrief](https://fietsersbond.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 Fietsersbond Amsterdam te promoten.



facebook.com/  
amsterdamfietsersbond



twitter.com/adamfietst

### Verhuisd?

ledenadministratie@fietsersbond.nl

### Privacywetgeving

Wilt u weten hoe vertrouwelijk wij met uw adresgegevens omgaan?  
[fietsersbond.nl/privacy](https://fietsersbond.nl/privacy)

### Klachteninformatie

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

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](mailto:amstelveen@fietsersbond.nl)

Diemen: [diemen@fietsersbond.nl](mailto: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](https://lid.fietsersbond.nl)

# Gemeente neemt registratie fietsongevallen over

## Meldpunt groot succes

Fietsersbond Amsterdam sluit het Meldpunt Fietsongevallen na een jaar met succes af. Er kwamen ruim 310 meldingen binnen. De gemeente Amsterdam gaat nu zelf een registratie van fietsongevallen voeren via ziekenhuizen en ambulances, zoals de Fietsersbond graag wilde.



### Ambulancegegevens

Driekwart van alle fietsongevallen in Nederland blijft doorgaans onder de radar. Het totale aantal blijft echter stijgen, terwijl Amsterdam en de regering juist streven naar vermindering. Het doel van het meldpunt lag voor de hand: gemeente, registreer dit beter, zodat er effectief maatregelen kunnen volgen om de veiligheid van fietsers te vergroten.

Verkeerswethouder Melanie van der Horst heeft zich ingezet om de registratie van fietsongevallen op orde te krijgen. Vanaf dit najaar heeft de gemeente toegang tot de ambulancedata over 2022, waar het verkeersveiligheidsbeleid dan veel beter mee kan worden afgestemd.

### Eerste Hulpstations

De meeste fietsers gaan na een (soms ernstig) ongeval zonder ambulance, op eigen houtje naar huisarts of ziekenhuis. Deze ongevallen werden niet meegeteld in

eerdere registraties. Daarom is het fantastisch nieuws dat de wethouder ook onze andere wens honoreert om VeiligheidNL in te schakelen. Dit Kenniscentrum Letselpreventie werkt nauw samen met afdelingen Spoed Eisende Hulp (SEH) van ziekenhuizen in heel Nederland. Verpleegkundigen ondervragen daar slachtoffers van fietsongevallen en krijgen zo een goed beeld van het soort ongelukken en de toedracht. Samen met de ambulancegegevens komen zo ook gevaarlijke locaties naar boven. Dankzij die input heeft de gemeente Utrecht al diverse straten waar meerdere fietsongevallen gebeurden, kunnen aanpakken om de veiligheid voor fietsers te verbeteren.

VeiligheidNL benadert nu alle ziekenhuizen met SEH-posten in de Vervoerregio Amsterdam met het verzoek om data te delen en eventueel verdiepend slachtofferonderzoek (enquêtes) te doen. (SC)

### Cijfers

Van de 300 geregistreerde meldingen komt 30% uit het Centrum, 17% uit Zuid, 16% uit West, 12,5% uit Oost. In bijna één op de twee gevallen gaat het mis op een vrijliggend fietspad: 47%. Bijna een derde gebeurt op een kruispunt (30%). Hieruit blijkt dat de gemeente er niet onderuit kan om iets te doen aan de vaak smalle en overvolle fietspaden in de oudste stadsdelen. Te denken valt aan het instellen van een maximumsnelheid, en/of het toelaten van snelle fietsers tot de rijbaan als daar in december 30 kilometer als maximum wordt ingevoerd.

Van de tegenpartij, die vaak wordt aangewezen als veroorzaker van het ongeval, reed 27% in een auto, 25% op een e-bike, 12,5% op een brommer/scooter, en 9,4% op een gewone fiets. Het eigen vervoer van de melders is in 70% een gewone fiets en in 15% een e-bike. Bij 82% van de ongevallen was een tegenpartij betrokken. 85% van de melders deed geen aangifte, slechts 12% van alle ongevallen is door de politie geregistreerd. Wie kwamen er te hulp? In 33% van de gevallen een ambulance, 25% SEH of huisarts, 23% politie.



## Achtergrond

Uit de meldingen kwam al snel een patroon naar voren. Juist asociaal gedrag van andere hard rijdende fietsers leidt in de oude wijken van Amsterdam tot gevaar en valpartijen. Bovendien is de impact in zo'n ongeval vaak groot. Dit leeft echt heel breed bij de melders: fietsers zijn bang geworden, het plezier gaat eraf. De behoefte om dát verhaal ergens kwijt te kunnen, is groot.

Toen deze problemen in beeld kwamen, wilden we die met feiten onderbouwen. Daarom hebben we in november 2022 snelheidsmetingen gehouden op fietspaden en in het Vondelpark. Het bleek dat veel op

gevoerde e-bikes met gemiddeld 30 km/u rondscheuren. Een enorm verschil met een standaard fietser die gemiddeld zo'n 18 km/u rijdt.

Daarom wil de Fietsersbond dat opvoeren van e-bikes wordt aangepakt. En een maximumsnelheid van 20 km/u op drukke, smalle fietspaden en in parken. Zeker als vanaf december de maximumsnelheid voor auto's op veel wegen in Amsterdam teruggaat naar 30 km/u, biedt dat een mooie gelegenheid om risicovolle snelheidsverschillen te beperken. Als het bord 'verplicht fietspad' verdwijnt van die overvolle smalle fietspaden, kunnen snelle fietsers op de rijbaan terecht. (SC)

## Meldpunt Amstelveen

Dankzij aandacht in de lokale pers heeft het meldpunt van de Fietsersbond Amsterdam in vrij korte tijd meer dan 30 meldingen uit Amstelveen binnen gekregen. Opvallend veel daarvan gingen over gevaarlijke situaties op rotondes. De nieuwe rotondes bij de Beneluxbaan sprongen eruit, maar ook de rotonde bij de Keizer Karelweg/Kastanjelaan en die bij de Laan van de Helende Meesters/Groenelaan werden meerdere malen genoemd. Rode draad bij de meldingen is dat automobilisten vaak gericht zijn op vlot doorrijden en te weinig afremmen voor rotondes en kruisingen. Als ze dan een fietser met voorrang treffen, lukt het ze niet altijd meer om tijdig te remmen. Dat komt vooral vaak voor bij fietsers van links op tweerichting-rotondes. De rotondes bij de Beneluxbaan kunnen nog veiliger gemaakt worden door duidelijker te waarschuwen voor kruisende fietsers, en door snelheidsremmende maatregelen te nemen, zoals hogere drempels, een stopbord, of een maximumsnelheid van 30 km/uur. We zullen daarvoor voorstellen aan de gemeente doen.

De meldingen bevestigden ook de al eerder gesignaleerde problemen op het akelig smalle en drukke Kazernepad: veel reacties wezen daarbij op gevaarlijke situaties, waarbij vaak fatbikes en andere elektrische fietsen betrokken waren. Gelukkig heeft de gemeente inmiddels plannen om dit pad te verbreden.

In veel meldingen spelen haastige verkeersdeelnemers een rol. Zij rijden te hard, halen in op plaatsen waar dat niet kan, of nemen ten onrechte voorrang. Vooral fatbikes, elektrische fietsen en scooters hebben de neiging zich met hoge snelheid tussen de fietsers door te wringen, waarbij ze regelmatig fietsers ten val brengen. Sommige automobilisten met haast slaan af zonder te kijken of negeren haaiantanden voor het fietspad, met groot gevaar voor fietsers die voorrang hebben en verwachten. De ongelukken die ze daarmee veroorzaken, hebben vaak een grote impact op de slachtoffers. Een campagne zou mensen kunnen helpen zich meer bewust te worden van hun verantwoordelijkheid in het verkeer. (LB)



## De laatste melder

"Op maandag 3 juli om 9.35 uur werd ik – komend van rechts – door een appende expat op een e-bike van mijn fiets gereden ... Resultaat: gelukkig alleen een scheur/breuk in de radius (spaakbeen). Nu, zes weken later waarvan vier in het gips, word ik steeds bozer, ook op mezelf. Niet gemeld: bij deze alsnog. Geen naam van de veroorzaker, maar wel medische en materiële schade. Zes weken niet sporten, vier weken niet autorijden, en fietsen kan ik ook nog niet. Het golfseizoen is naar de knoppen. Twee keer per week moet ik naar fysiotherapie, want de hand herstelt maar heel, heel langzaam. Ik ben 66, geniet vanaf dit jaar van mijn prepensioen, maar mijn leven is heel onhandig en continu pijnlijk door zo'n stom mens op een e-bike dat met een rotvaart kwam aanrijden, aptte en mij niet zag. En niet wist dat rechts voorrang had. De hel!"

# Slecht beheer fietsnetwerk

Het Amsterdamse fietsnetwerk (Plus- en Hoofdnet Fiets) is cruciaal om snel, veilig en comfortabel door Amsterdam te fietsen. Gezien de wens van de gemeente om autoluw te worden, kan de waarde van dit fietsnetwerk niet worden overschat. En toch gaat het er niet goed mee. Hoewel er door de gemeente veel is gedaan aan het verbeteren van kruispunten, is een aantal onderdelen ervan verslechterd. Fietsersbond Amsterdam heeft een inventarisatie gemaakt van wat er verslechterd is, wat aangetast dreigt te worden en wat beter kan. Uit die inventarisatie kunnen een paar algemene conclusies getrokken worden.

## Wie gaat over het fietsnetwerk?

Sinds enige jaren zijn de stadsdelen verantwoordelijk voor onderhoud, behoud en eventuele uitbreiding van dit netwerk – voor zover het binnen hun grenzen valt. Voorheen lag die verantwoordelijkheid bij de Centrale Stad, waar men zicht had op het belang van het totale, de hele stad omspannende netwerk. Die verandering is een gevolg van het feit dat men het stadsdeel-budget voor herinrichtingen en kleine aanpassingen aan het netwerk verhoogd heeft van 5 naar 20 miljoen euro. Daardoor kunnen de stadsdelen over de besteding ervan beslissen, tenzij het om een wijziging gaat die gevolgen heeft voor het netwerk buiten hun stadsdeelgrenzen. Een probleem daarbij is dat stadsdelen vaak geen duidelijk besef hebben van het stadsdeel overstijgende belang van het fietsnetwerk, terwijl er bij de Centrale Stad geen instantie meer is die dat stedelijk belang bewaakt. En zo kan het gebeuren dat een onschuldige ingreep in een stadsdeel het totale netwerk wezenlijk beschadigt zonder dat daar in de Centrale Stad een haan naar kraait. Voor de Fietsersbond is dat ook een probleem: want waar moeten we nu aankloppen als zulke schade dreigt te ontstaan? Bij het stadsdeel dat de schade niet beseft of bij de gemeente waar niemand er over gaat?

## Conclusies van de inventarisatie

**Fietspaden** - Soms kan het weghalen van smalle fietspaden de fietser ten goede komen (bijvoorbeeld als ze worden vervangen door een brede fietsstrook of een voldoende brede fietsstraat), maar vaker zien we een verslechtering. De Spuistraat is hiervan het beruchtste voorbeeld. Het fietspad, dat veel gebruikt werd, is weggehaald en de rijbaan is aangewezen als een fietsstraat. Maar de rijbaan van 3,40m is daar veel te smal voor, en sowieso te smal voor een voor fietsers veilige straat met gemengd verkeer. Als vrachtwagens midden op straat stil staan – en dat gebeurt nogal eens – kunnen de fietsers er noodgedwongen alleen op de stoep langs. En wan-

neer een auto met haast zich langs een langzame fietser probeert te wurmen, ontstaat er gevaar. Deze benarde situatie zien we vaker, zoals bij de plannen voor de Marxstraat Noord. Ook het besluit om deze richting op te gaan in de Plantage Middenlaan is zeer zorgwekkend. **Shared Space** - Steeds vaker worden fietsers op het fietsnetwerk geconfronteerd met stukken 'shared space'. Dan is snel, veilig en comfortabel fietsen er niet meer bij. De Nemo-route met de brug naar het Oosterdokseiland – officieel shared space geworden – is een voorbeeld waar fietsers steeds meer worden verdrongen door groepen wandelende toeristen. Door het afsluiten in het Centrum van oost-westverbindingen worden de resterende routes te druk. Ook in parken worden doorgaande fietsers in toenemende mate geconfronteerd met shared space, zoals op het drukke fietspad door het Noorderpark. Dat is ronduit onveilig, omdat veel fietsers daar moeten kunnen doorrijden om op tijd op hun werk te komen en de pont te halen.

**Wegdek** - Nieuw wegdek op fietspaden en -stroken is voor fietsers steeds vaker onprettig om te rijden. Tegels komen los te liggen in droge zomers of worden door boomwortels omhoog gedrukt; klinkers verzakken, wat grote oneffenheden veroorzaakt, met name bij putdeksels en andere ingebedde objecten. Een dieptepunt vormen de akelige keitjes op de Dam, Spui en recentelijk uitgebreid tot achter het Paleis). Terwijl bekend is dat oneffen wegdek (tegels, klinkers, keitjes) 40% meer inspanning vergt van de fietser, en ernstige hinder oplevert voor oudere mensen en bij het vervoer van kwetsbare voorwerpen. In Zuid krijgen veel fietspaden tegels, waar asfalt logischer zou zijn.

We hebben de gemeente in een brief op deze verslechteringen aangesproken en uitgenodigd voor overleg. (FP)



**Fietspad verbreed, maar opnieuw met tegels en hoekige putdeksels en een onnodig verhoogde haakse stoeprand**

# Van 50 naar 30: Hoe wordt dat een succes?

Het gemeentebestuur heeft in 2021 besloten dat de snelheid van al het verkeer in Amsterdam terug moet naar 30 kilometer per uur. "30 als het nieuwe 50", zoals de landelijke Fietsersbond al jaren bepleit. Wij zijn als afdeling dan ook blij met dit besluit. Ondertussen is de invoeringsdatum bekend: 8 december 2023. Op die datum wordt de maximumsnelheid op alle wegen binnen de ring A10 ten zuiden van het IJ 30 km, met uitzondering van de IJ-Boulevard, de Wibautstraat en de President Kennedylaan. Buiten de ring A10 en in Noord blijven een aantal wegen voor doorgaand verkeer 50 km (wegen met vrijliggende fietspaden en zonder parkeerplaatsen). Maar ook daar wordt ruim 95% van alle wegen 30 km.

Leiden deze plannen tot veiliger (fiets)verkeer? Volgens de Fietsersbond niet automatisch. Er zal ook geïnvesteerd moeten worden. Het is bekend dat de politie slechts op 30 km wil handhaven als de weginrichting "gelooftwaardig" is, wat wil zeggen dat er voldoende snelheidsremmende maatregelen genomen zijn. En daar zit hem nu de kneep: Amsterdam stelt nauwelijks geld beschikbaar om wegen bij de omschakeling naar 30 km aan te passen. Minder dan 2 miljoen euro per stadsdeel, en daarvan moeten ook nog de honderden 30 km-borden betaald worden.

## Te weinig investeren

Wat wil de gemeente doen? Bij nieuwbouw en bij groot onderhoud van doorgaande wegen wordt de rijbaan versmald. Zo is de nieuwe Amstelstroomlaan in het Bajeskwartier aangelegd met 2x 3,10 meter brede rijbanen. Ook worden 7 meter brede 2-richtingswegen versmald tot 2x 3,10 meter rijbanen met een middenberm (Burgemeester Roellstraat in Geuzenveld). Nuttig, maar brede toepassing van deze wegbreedte zal nog vele jaren vergen.

Tot december 2023 wordt vooral met verf gewerkt. Op een aantal plekken wordt met witte verf de suggestie van een middengeleider gewekt, in de hoop dat auto's vaart minderen. In 2024 worden juist witte lijnen zwart geschilderd, om aan te geven dat het nu een 30 km-

weg is. Verder experimenteert men met dunne flexibele paaltjes pal aan de rijbaan, die automobilisten schrik moeten aanjagen (Willemsparkweg). In 2024 komen er extra smiley kasten die op te hoge snelheid attenderen. Over extra flitspalen om hardrijders te beboeten lopen nog gesprekken met het Openbaar Ministerie (de gemeente mag deze zelf niet inzetten). Conclusie van de Fietsersbond: Amsterdam is de juiste richting is ingeslagen, maar de gemeente toont nog te weinig actie om met een gerust hart aan de 30 km-stad te beginnen.

## Snelheidsremmers en een nieuwe wegingdeling

Actieve leden van de afdeling hebben aangegeven waar in ieder geval fysieke maatregelen nodig zijn. Het gaat dan om lange, rechte wegen die uitnodigen tot snel rijden. Denk aan de Cruquiuskade (Centrum), de Beemsterstraat en Waddenweg (Noord), Zeeburgerdijk en Pontanusstraat (Oost), Stadionweg en Olympiaweg (Zuid), Postjesweg en Van Diemenstraat (West) en Pieter Calandlaan (Nieuw West). Op die drukke wegen zijn echt snelheidsremmers zoals drempels nodig. Ook waar fietsers en voetgangers drukke autowegen kruisen zijn drempels en plateaus nodig: Buikslotermeerplein-Zuid (Noord), Insulindeweg en Middenweg (Oost), Stadhouderskade (Zuid), Jan van Galenstraat (West) en Meer en Vaart (Nieuw West). We adviseren de gemeente met klem om dit vanaf 2024 snel op te pikken.

Van 50 naar 30 biedt tenslotte een uitgelezen kans om iets te doen aan de drukke, onveilige fietspaden. Uit ons Meldpunt Fietsongevallen is gebleken dat snelle e-bikes zoals fatbikes ondertussen een even groot gevaar voor de overige fietsers vormen als auto's. Fatbikes zijn feitelijk de nieuwe brommers. Dus is het logisch dat ze binnen de bebouwde kom naar de rijbaan moeten. Bij 30 km is dat volgens ons mogelijk, natuurlijk met een veilige helm op. Laat de gemeente daarom de invoering van 30 km aangrijpen om op fietspaden een maximumsnelheid van 20 km per uur in te stellen. Alle voertuigen die harder kunnen horen voortaan op de rijbaan thuis. (FW)



30 km/u in de stad

# Minder auto's, meer ruimte voor de fiets

**Amsterdam wil meer ruimte maken voor fietsers, voetgangers, spelende kinderen en groen. De openbare ruimte is echter schaars en veel ruimte wordt in beslag genomen door auto's. De gemeente heeft zich daarom voorgenomen om het autobezit terug te dringen. Gaat dat lukken?**

In het coalitieakkoord van 2018 werd aangekondigd dat Amsterdam het autobezit wil verminderen. Rutger Groot Wassink (GroenLinks) gaf destijds een toelichting in de Volkskrant: "Wij willen autobezit in de stad ontmoedigen en ervoor zorgen dat Amsterdam weer de fietshoofdstad van Europa wordt."

Eigenlijk was dat best revolutionair. Veel gemeenten willen het *gebruik* van de auto ontmoedigen en stimuleren dat mensen zich lopend, op de fiets en met het OV verplaatsen. Terugdringen van het autobezit was echter lange tijd een taboe. In 2008 noemde wethouder Tjeerd Herrema (PvdA) het een 'illusie' om de groei van het autobezit te stoppen. Autobezit werd gezien als een soort natuurverschijnsel, niet als iets wat je kunt veranderen.

## Autovrije straten

Maar in 2018 besloot de gemeente dat het roer om moest. Het belangrijkste argument was dat rijdende en stilstaande auto's een fors deel van de openbare ruimte in beslag nemen, terwijl die ruimte hard nodig is om de stad leefbaar te houden. Zeker nu de gemeente veel nieuwe woningen wil bouwen. Daarbij helpt het niet dat auto's ook nog eens steeds groter worden.

Natuurlijk zou je ook andere redenen kunnen bedenken om het autobezit terug te dringen. Als er minder auto's zijn, wordt er minder mee gereden, wat weer zorgt voor schonere lucht, veiliger straten, minder opstoppingen en gezondere Amsterdammers. Minder auto's betekent ook dat er minder energie en grondstoffen nodig zijn voor de productie ervan. Misschien kun je zelfs aanvoeren dat autovrije straten mensen gelukkiger maken en zorgen voor een afname van de criminaliteit.

Het belangrijkste middel waarmee de gemeente het autobezit kan beïnvloeden, is het parkeerbeleid. Wat niet iedereen zich realiseert, is dat het huidige parkeerbeleid autobezit juist stimuleert in plaats van ontmoedigt. Dat gebeurt vooral met goedkope parkeervergunningen en met normen die bepalen hoeveel parkeerplaatsen er moeten worden aangelegd bij nieuwbouw.

De prijs voor een parkeervergunning in Amsterdam loopt op tot 600 euro per jaar in het centrum. Dat lijkt misschien een flink bedrag, maar het ligt ver onder de marktwaarde van een parkeerplaats. Onderzoekers van de Vrije Universiteit hebben berekend dat autobezitters in de Amsterdamse binnenstad, via de goedkope

vergunningen, een impliciete subsidie ontvangen van ruim 3.000 euro per jaar per auto. Deze subsidie komt vooral terecht bij mensen met hoge inkomens. Onlangs heeft Amsterdam de tarieven iets verhoogd, maar zo weinig dat dit geen merkbaar effect zal hebben op het autobezit.

Wat wel effect kan hebben, is het verlagen van de zogenaamde 'vergunningplafonds'. Die plafonds bepalen hoeveel vergunningen kunnen worden verstrekt in een bepaald vergunninggebied. In 2018 heeft Amsterdam de plafonds verlaagd in gebieden met ongebruikte capaciteit. Hierdoor daalde het maximum aantal vergunningen in de hele stad van ongeveer 170.000 naar 140.000. Sindsdien zijn de plafonds voorzichtig verder verlaagd tot ongeveer 135.000. Vorig jaar kwamen er wel weer een paar duizend bij, door een uitbreiding van betaald parkeren in Nieuw-West.

Lagere vergunningplafonds zorgen dat nieuwe aanvragers op een wachtlijst terechtkomen. Uit het onderzoek van de VU bleek dat deze wachtlijsten leiden tot minder autobezit. Elk jaar extra wachttijd zorgt voor een daling van het autobezit per huishouden met 2 procent, zo schatten de onderzoekers. Dat betekent dus wel dat de wachttijd flink moet oplopen om het autobezit substantieel te verlagen.

Een ander instrument zijn de parkeernormen voor nieuwbouw. Momenteel moet bij veel nieuwbouw voor elke woning minstens 0,3 tot 0,6 parkeerplaats worden aangelegd, met een maximum van 1. Deze normen verhogen kunstmatig het aanbod van parkeerplaatsen en bevorderen op die manier het autobezit. Tegelijk maken ze nieuwbouw onnodig duur.

Amsterdam is inmiddels bezig om de parkeernormen aan te scherpen. In de nieuwe wijk Haven-Stad gaat bijvoorbeeld een norm van 0,2 parkeerplaatsen per woning gelden; langs de noordelijke IJ-oever een norm van 0,3. Verder heeft de gemeente aangekondigd dat de Nota Parkeernormen, met regels voor de hele stad, dit jaar wordt herzien.

## Resultaten

Als je de maatregelen analyseert, dan valt op dat ze er vooral op gericht lijken te zijn om te voorkomen dat er nieuwe auto's bij komen. Huidige autobezitters worden

grotendeels ongemoeid gelaten.

De afgelopen jaren is het autobezit per Amsterdammer licht gedaald, maar vanaf 2020 begon het weer een beetje te stijgen. Op het eerste gezicht lijkt het nieuwe beleid dus mislukt te zijn. Maar in feite is het nog te vroeg om een oordeel te vellen, want veel maatregelen zullen pas na jaren resultaat laten zien. Bovendien zal ook corona effect hebben gehad.

Het lijkt aannemelijk dat het huidige beleid de groei van het autobezit op termijn kan ombuigen naar een daling. Hoe groot dat effect zal zijn, zal onder meer afhangen van de snelheid waarmee de vergunningplafonds worden verlaagd en van de vraag hoe streng de nieuwe parkeernormen voor nieuwbouw zullen zijn. (DK)



## Wachten op de pont

Zittend op de bagagedrager dient het zadel mij als lessenaar. Ik denk, en schrijf:

De brug – wat betekent die

- voor de wielrenner?  
*Goed plan. Een sprong over het IJ! Een colletje!*
- voor de e-biker?  
*Ja, lekker, al die stakkers op hun zwoegfietsen voorbij vliegen en af en toe roepen: "Plakt je hemd al aan je rug?"*
- voor de binnenschipper?  
*Een obstakel. En een pont, daar maak je contact mee, met de marifoon. Maar contact met een brugpijler - nee!*
- voor mijn zuster:  
*Brugpijlers? Dat heeft de Nesciobrug toch ook niet? Moet-ie klappen, die brug? Waarom?*
- voor de projectontwikkelaar:  
*Schiet eens op met die brug! Als Noord aan het Centrum vastzit, vast! al is het maar met een lijntje op de kaart, dan komt Noord pas goed tot ontwikkeling!*

Naast mij stopt een kakelnieuwe fiets, met een stuur vol klokkies.

"Shit!" hoor ik.

En nog eens: "Shit! Altijd aan de overkant, die pont!"

"Hij komt alweer," zeg ik sussend. "Zie je die snor voor de kop?"

Stilte.

- "Dit rustmoment," besluit ik, "is balsem voor de ziel."
- Hij verwijdert zich.
- 'Heeft geen ziel', denk ik. (AL)



# Passage Rijks 10 jaar open

De fietstunnel onder het Rijksmuseum werd precies 10 jaar geleden – na 9 jaar afgesloten te zijn geweest – weer voor fietsers opengesteld. Op 13 mei stonden we daar even bij stil. We maakten er een soort ‘bevrijdingsdag’ van en hebben zelfs stickers uitgedeeld aan fietsers die op het punt stonden er doorheen te fietsen.

Zolang het Rijks bestaat, hebben directeurs geprobeerd dit stukje openbare ruimte bij het museum in te lijven. Dat dat tot nu toe niet is gelukt is niet alleen iets om te vieren, maar ook om te beseffen dat fietsers in Amsterdam nog steeds moeten vechten voor de ruimte die ze nodig hebben om zich veilig door de stad te kunnen verplaatsen.

Toen er meer dan 20 jaar geleden geld beschikbaar kwam voor een toekomstbestendige vernieuwing van het Rijksmuseum, werd daarvoor een prijsvraag uitgeschreven. Het Spaanse architectenbureau Cruz en Ortiz won die wedstrijd. Van de Nederlandse fietscultuur hadden ze geen benul en in hun ontwerp positioneerden ze de nieuwe ingang in het midden van de onderdoorgang. Voor fietsers en voetgangers bleef er onvoldoende ruimte over. Bewoners die dat ontdekten, kwamen in opstand en vormden de actiegroep Red



de Onderdoorgang, waar de Fietserbond Amsterdam zich bij aansloot. Eén van de bewoners maakte een nieuw ontwerp op basis van de eerste schetsen van de oorspronkelijke architect Cuypers. Na een flinke lobby en acties besloot stadsdeel Oud-Zuid in 2005 dat de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers was en niet voor de entree van Cruz en Ortiz. Ondanks het chagrijn van velen die vonden dat een stadsdeel daar toch niet over kon beslissen. Volgens sommigen ging een stadsdeel over de vergunning voor een patatzaak, niet over zoiets grandioos als het Rijksmuseum.

De zaak leek beklonken, totdat Wim Pijbes in 2008 aantrad als nieuwe directeur van het museum. Een Rotterdamse straatvechter, zo werd hij genoemd. En hij ging meteen in

de aanval met het bewerken van de nieuwe bestuurders van een intussen twee keer zo groot geworden stadsdeel Zuid. En met succes: zij besloten dat fietsers in het vervolg maar om het museum heen moesten fietsen. Dat was ook veiliger, zoals onderbouwd in een duur consultancy-rapport. Maar de Fietserbond schoot flinke gaten in die onderbouwing: goed beschouwd bleek fietsen in de onderdoorgang veiliger dan om het museum heen. Uiteindelijk moest de gemeenteraad een besluit nemen, want per slot ging het om het wijzigen van het Plusnet Fiets en daar gaat de gemeenteraad over. Wethouder Eric Wiebes overtuigde de raad ervan dat alles moest blijven zoals het was en daarmee was de onderdoorgang gered voor fietsers.

# In het zonnetje gezet

Er valt voor fietsers altijd wel wat te klagen, maar er bestaan natuurlijk ook lichtpuntjes, onverwachte cadeautjes die aandacht en lof verdienen. Bijvoorbeeld als wegwerkzaamheden tot een fietsvriendelijker inrichting leiden. Hieronder zetten we twee voorbeelden daarvan in het zonnetje.

In beide gevallen gaat het om omgewerkte kruispunten waar fietsers echt tevreden over kunnen zijn. Omdat ontwerpers en uitvoerders hun best hebben gedaan om de fietsruimte zo vergevingsgezind en fietsvriendelijk mogelijk te maken. Dus geen onnodige oneffenheden, geen akelige randen of ander ongerief waaraan fietsers zich onbedoeld kunnen bezeren of verwonden. Vooral op kruisingen is dat van groot belang. Daar moet immers de aandacht van fietsers volledig op het verkeer gericht kunnen zijn en niet worden afgeleid door risico's op de grond. Niet alleen nodig voor de veiligheid van die fietsers zelf, ook hoeven ze niet bang te zijn dat ze – door onvoorspelbare uitwijk-bewegingen – andere fietsers in gevaar brengen.

**Voorbeeld 1:** de kruising van de Bok de Korverweg met de J.M. den Uylstraat in Nieuw-West.



Eén foto (boven) volstaat om duidelijk te maken wat bij het veranderen van die kruising goed is gegaan: asfalt, tegels en banden zijn zoveel mogelijk gelijkvloers aangebracht. Als het goed is, loopt bij regen alle water naar de bermen. Dus niet alleen ontbreken gevaarlijke oneffenheden, ook is de kans op plassen op het fietspad minimaal.

**Voorbeeld 2:** de kruising van de Admiraal de Ruyterweg met de Jan van Galenstraat in West



Hier moest de bestaande situatie aangepast worden en is er ook voor gekozen het wegdek voor zowel fietsers als voetgangers zo effen en obstakelvrij mogelijk te maken. Een uitdaging vormde het vlak terugbrengen van bestaande putdeksels en kolken voor de afvoer van regenwater.

Op één plaats resulteerde dat in een combinatie van kolk en putdeksel,



op een andere plek werd een stoep-kolk vervangen door een vlakke straatkolk.



# Kunnen fietspaden zomaar weg?

Toen in de Spuistraat de fietspaden werden opgeheven en de rijbaan fietsstraat werd genoemd, hebben we bezwaar gemaakt. De straat is immers veel te smal, waardoor vooral bescheiden en kwetsbare fietsers gevaar lopen. We werden met een kluitje in het riet gestuurd: 'Geduld, dit is tijdelijk en later wordt het beter'. Intussen is het – twee jaar later – eigenlijk alleen maar erger geworden. Bovendien komen er ook van onbescheiden snelle fietsers veel klachten: zij blijven er steken achter de vele auto's die daar rijden of – erger nog – breeduit laden of lossen.

Nu heeft datzelfde stadsdeel Centrum besloten om ook in de Plantage Middenlaan de fietspaden op te heffen. Nodig om de smalle trottoirs te kunnen verbreden. De fiets-ellende die dat veroorzaakt, bestaat trouwens nu al want de fietspaden zijn wegens werkzaamheden al enige tijd afgesloten. En daardoor is het nu dus al zonneklaar dat ook hier de veiligheid of zelfs het bestaansrecht van vooral kwetsbare fietsers in het geding is: een te smalle straat – met bovendien nog een voor tweewielers gevaarlijke busdrempel. Ook nu hebben we geprotesteerd, en opnieuw bot gevangen.

Wel hebben we nog hoop, want het besluit van het stadsdeel zal voor advies worden voorgelegd aan het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit. Bij een negatief advies van dat Toetsteam zal het voorstel aan de wethouder moeten worden voorgelegd. Pas als de wethouder toch akkoord gaat, kan de uitvoering beginnen. Maar blijft zo'n akkoord uit, dan zal dat stuk Plantage Middenlaan weer worden hersteld in de oude staat.

Onze hoop is dat dat zal gebeuren en die vindt steun in wat elders in de stad gebeurt.

## Het kan en moet beter

Intussen wordt namelijk op de Bilderdijkstraat een proef voorbereid. Daar gaat de maximumsnelheid voor gemotoriseerd verkeer omlaag naar 30 km/u en dan mogen fietsers met lef in plaats van het fietspad de rijbaan gebruiken. Dat kan omdat ze daar met de door hen gewenste snelheid thuishoren. Maar het grootste voordeel is dat het (te) smalle fietspad, waar inhalen nauwelijks mogelijk is, bevrijd wordt van fietsers die dat toch niet kunnen laten en zodoende vooral kwetsbare fietsers de stuipen op het lijf jagen (of erger). En er is meer winst te verwachten: niet alleen keren rust en veiligheid terug op het fietspad, ook hoeven voetgangers niet langer beducht te zijn voor onbezonnen fietsers die in hun haast menen langzame fietsers via de stoep te moeten inhalen.

Deze proef juichen we toe, omdat we ervan overtuigd zijn dat pas met zo'n aanpak recht gedaan wordt aan het gemeentelijke motto 'Meer ruimte voor voetganger en fietser'.

Er is trouwens nog een reden om deze aanpak te kiezen: het laatste stukje Oranje Loper, de Jan Evertsenstraat, behoudt voorlopig zijn fietspaden. Die zijn weliswaar erg smal, maar ze hebben – net zoals die op de Bilderdijkstraat – vergevingsgezinde schuine stoepbanden. Daardoor hoeft het ruimtegebrek fietsers niet fataal te worden. Ook al is dat behoud een bezuinigingsmaatregel, het kan zomaar uitpakken als een uitbreiding van de proef in de Bilderdijkstraat. Daarmee krijgt die proef meer kans te laten zien dat in een 30 km/u stad (die al per december van dit jaar begint!) fietspaden meer fietsers ongeschonden op de pedalen krijgt en houdt. In zo'n 30-stad zijn bij druk doorgaand autoverkeer fietspaden een noodzaak voor bescheiden en/of kwetsbare fietsers die zich slecht op hun gemak – of zelfs opgejaagd – voelen als ze de rijbaan moeten delen met auto's en snelle (al dan niet gemotoriseerde) tweewielers.

## Verkeersveiligheid

Laten we wel wezen. Het gaat hier om twee in onze stad in omvang toenemende groepen: kwetsbare fietsers (ouderen, kinderen, toeristen) en gemotoriseerde 'fietsers'. Samen vormen zij de grootste groep verkeersslachtoffers. Ook al een groep die alleen maar groter wordt. Die ontwikkeling moet gekeerd worden, en zonder het effectief scheiden van die twee verkeerssoorten lijkt dat kansloos. Wij hopen daarom dat het behoud van de fietspaden in straten zoals de Jan Evertsenstraat, de Bilderdijkstraat, de Plantage Middenlaan en de Spuistraat, een uitdrukkelijk streven wordt van een aangescherpt verkeersveiligheidsbeleid in Amsterdam.

## APPENDIX

Recent nog verscheen een rapport (van de SWOV) van een onderzoek naar het verschil in veiligheid van fietspaden versus fietsstraten op 50 km/u wegen in Amsterdam. Daaruit bleek dat op zulke wegen met fietspaden 50 tot 60% minder fietsongevallen plaatsvonden. Ontbreken fietspaden, rijdt er een tram en parkeren er auto's langs de stoep, dan is de kans op fietsongevallen 2x zo groot.

Bedenk dan dat de meeste fietsstraten in Amsterdam waar te veel auto's rijden enkel verschillen van die gevaarlijke 50 km/u wegen (zonder fietspaden en met auto-langsparkeren) qua snelheid: 20 km/u lager. Bedenken we ook dat in de jaren '90 30 km/u werd ingevoerd in woonbuurten, niet om de kans op ongevallen te verminderen, maar om de kans op dodelijke ongevallen te verminderen, dan hoeven we niet op te kijken van de recente toename van fietsongevallen. En hoeven we ook niet lang na te denken over wat nodig is om die trend te keren.

# Stap(je) voor stap(je) beter

Zo'n 15 jaar geleden startten twee gemeentelijke projecten die dienden om het fietsnetwerk in Amsterdam te verbeteren. In 2008 een special van de Centrale Verkeers Commissie (CVC) en een jaar later een lijst met doorstromings-knelpunten in Amsterdam.

Die CVC special kwam er ook op initiatief van de Fietsersbond die de bijeenkomst mede organiseerde. De centrale vraag was of de richtlijnen die de CVC voor de fiets hanteerde aanvulling of aanpassing behoeften. Het antwoord was: ja. De lijst met knelpunten in de doorstroming van het verkeer uit 2009 werd opgesteld door de Werkgroep Oplossen Doorstromingsknelpunten op Amsterdamse Netwerken, kortweg WODAN. Die club maakte al langer lijsten met knelpunten, maar alleen voor de auto en het OV. In 2009 werd er voor het eerst vanuit hun perspectief ook naar de fiets gekeken. Ook hier waren wij nauw bij betrokken.

Er is toen een verzameling foto's gemaakt van knelpunten en verbeterpunten. In deze spread blikken we terug en kijken naar hoe het nu zit met de punten die toen speelden.



**Tweede Hugo de Grootstraat:** Meer breedte, om te beginnen bij en voorbij verkeerslichten.



**Kinkerstraat:** Meer ruimte voor fietsers... maar niet langer een vrijliggend fietspad.



**Kattenburgerplein:** Zonder lastig eilandje meer ruimte, die met de schuine middenas ook slimmer is ingedeeld..



**Nemo Westzijde:** Helling i.p.v. trappen waarvoor fietsers moesten afstappen. Ook aan de oostzijde van het gebouw.



**De Ruijterkade:** Nieuw land gemaakt om ruimte te creëren voor voetgangers en fietsen in twee richtingen.

# OVER HET IJ

## De sluipende veerverschraling in Amsterdam

Na het mislukken van het plan van de gemeente voor een brug tussen het Java-eiland en Noord – de Javabrug – kwamen gemeente en Rijkswaterstaat gezamenlijk met het plan *Genereus verbonden* voor twee fietsbruggen (na 2030 of 2040) en een Javaveer. De gemeenteraad stemde in met deze voorstellen. Maar nu blijkt uit nader onderzoek dat dat Javaveer nautisch onmogelijk is en dus van de baan. En dat roept natuurlijk de vraag op: hoe groot is de kans dat (één van) die fietsbruggen en/of de voetgangerstunnel bij nader onderzoek ook onmogelijk blijken?

### Uitbreiding noodzakelijk

Het schrappen van het Javaveer door het College kreeg nauwelijks aandacht. Dat, terwijl dat de huidige overbelaste CS-veren had kunnen ontlasten, een veerbezuiniging die nauwelijks aandacht kreeg. Waarom wordt het geschrapte Javaveer niet vervangen door een nieuwe veerverbinding, zoals naar de Westerdoksdijk, om alsnog voor minder druk op de CS-veren te zorgen? Met het ontbreken van uitbreidingsvoorstellen kiest de gemeente – al dan niet bewust – voor een toekomstige verschaling van de veerverbindingen.

Gemeentelijk onderzoek laat zien dat de komende tien jaar het aantal veren in de spits verdubbeld moet worden, wil men de vraag aankunnen en de kwaliteit van de geleverde diensten behouden. Grofweg moet dan elk jaar een nieuw veer worden toegevoegd. Gezien de groei van het verkeer van en naar Noord een verdubbeling van het aantal ponten in de spits, dus geen drie maar zes veren bij de Buiksloterweg. Beslist nodig, gezien het voorstel voor een mogelijke bezuiniging op het veer tussen NDSM en CS. De eventuele komst van de Oostbrug – over ten minste tien jaar als vervanging van het Oostveer – maakt een flinke groei van de veren niet minder noodzakelijk. Ook is het de vraag hoe de provincie Noord-Holland deze fors stijgende veerdrukke beoordeelt, gelet op hun uitspraak in het programma-akkoord: *“We zetten ons in om een onbelemmerde*

*doorvaart van de scheepvaart mogelijk te maken, in elk geval op de route van de Zeesluis IJmuiden naar de Oranjesluizen in Amsterdam”.*

De verwachte toename van veerreizigers, maakt het noodzakelijk – wil men de huidige veerkwaliteit in stand houden – om snel een nieuwe veerverbinding te starten. Gezien het huidige gebrek aan materieel en personeel wordt dat een proces van jaren. Met uitstel van de veeruitbreiding, kiest de gemeente daarom voor een toekomstige verschaling van de fietsverbinding met Noord.

### Bezuiniging nu al zichtbaar

De gevolgen van de bezuinigingen en de personeelskrapte zijn nu al zichtbaar. In de spits zet het IJpleinveer twee ponten in die elke 6 minuten afvaren. Valt één pont uit, zo is de huidige ervaring, dan wordt dat elke 12 minuten varen, met als gevolg een nog grotere drukte bij het Buiksloterwegveer waar reizigers naar uitwijken. Overigens is ook op dit veer al bezuinigd: voeren vóór corona in de spits vier ponten (elke 4 minuten een afvaart), nu is dat teruggebracht tot drie ponten (elke 6 minuten een afvaart). Gezien de toenemende drukte – die ook de gemeente verwacht – zal de gemiddelde wachttijd voor pontgebruikers de komende jaren nog langer worden, zeker als de gemeente bezuinigt op de uitbreiding van de vloot.

Overigens zijn ook bij de drie GVB-veerverbindingen over het Noordzeekanaal de gevolgen van bezuiniging merkbaar. Voor deze oversteken heeft het GVB vijf nieuwe ponten aangeschaft ter vervanging van de circa 80 jaar oude ponten. De betrouwbaarheid van die geheel nieuwe veren schat het GVB klaarblijkelijk niet hoog in. Want van de vijf ponten zijn er steeds twee buiten gebruik voor onderhoud/reserve. Daardoor is het niet mogelijk om in Velsen een tweede pont in de vaart te houden, tot ergernis van de gebruikers en de gemeente. Ook daar verdubbelt de gemiddelde wachttijd in de spits. (RHa)



# Fatbikes, moeten we daar blij mee zijn?

## Interview met Phatfour-fabrikant Mels van Hoolwerff

Plotseling opdoemende en langs flitsende fietsen, afsnijdingen en twee fysieke aanrijdingen kort na elkaar maken dat ik tegenwoordig veel alerter ben in het verkeer. Vooral op de fietspaden, waar ik me voorheen veilig waande tussen mijn soortgenoten. De vele elektrisch ondersteunde fiets-achtige voertuigen die erbij zijn gekomen: onder meer e-bikes, bakfietsen en speed pedelecs, hebben zodanig verschillende snelheden, dat 'mijn' plek op straat onveilig is gaan aanvoelen.

Een uitnodiging om aanwezig te zijn bij de presentatie van het nieuwste type fatbike van het merk Phatfour is aanleiding om het bedrijf te vragen hoe zij kijken naar deze kwestie. OEK – op eigen kracht, de naam zegt het al – staat kritisch tegenover de fatbike, meld ik van tevoren, maar eigenaar Mels van Hoolwerff wil me best te woord staan.

### Jij bent oprichter en eigenaar van Phatfour. Hoe is dat zo gekomen?

“Een vriendje en ik bedachten dat het leuk zou zijn om een eigen variant op de fatbike te maken. Het was nog niet erg concreet geworden, maar ik laste er wel zelf al één in elkaar en reed daarmee door de stad. Op de J.P. Heijestraat werd ik staande gehouden door een fietsermaker die me vroeg: “Wat moet die fiets kosten?” Ik had daar nog niet over nagedacht, maar zei toen: “2000 euro”. “Doe maar twee,” zei hij. En zo is het begonnen.

De eerste 50 heb ik zelf gelast. Daarna heb ik investeerders gezocht om de productie op te schalen. Nu is er een fabriek in Hardenberg, waar de frames worden gelast. Hier in Hoofddorp worden de fietsen geassembleerd.”

### Hoe goed loopt je bedrijf?

“Het bestaat pas sinds 2019, maar we produceren er nu al duizenden per jaar en we horen tot de top drie van Nederlandse fatbike-merken. In het buitenland staan we nog aan het begin. We zouden alleen al via de dealers die we nu hebben het dubbele kunnen verkopen dan we nu doen, maar omdat we alles zelf maken, kunnen we de productie niet zo snel opvoeren.”

### Wijkt jullie fatbike af van andere, buitenlandse fatbikemerken?

“Jazeker. Wij leggen het accent meer op het fietsen, Nederland is tenslotte een fietsland. Dus je moet iets doen om vooruit te komen. Maar het kenmerk van fatbikes dat ze niet optimaal zijn vormgegeven om spierkracht om te zetten in voorwaartse beweging, blijft. Je zit dus lager en de pedalen zitten voor het zadel. Daarvoor krijg je comfort terug en je komt niet bezweet aan op je werk.”

### Er is kritiek op fatbikes en andere e-bikes. De maxi-

mumsnelheid van 25 kilometer per uur wordt massaal ontdoken, omdat opvoeren heel makkelijk is en vooral jongeren dat graag doen. Met veel ongelukken als gevolg. Is deze kritiek je bekend?

“Jazeker. Ik wil daarbij wel een kanttekening plaatsen. Er zijn veel meer jongeren gaan fietsen op een e-bike, die ook grotere afstanden afleggen. Dan is het logisch dat ook het aantal ongelukken stijgt. Is de kans op een ongeval door jongeren per gereden kilometer op een e-bike hoger dan op een gewone fiets? Pas als we die feiten kennen, weten we in welke richting we oplossingen moeten zoeken. Daarnaast denk ik dat, omdat veel jongeren zijn overgestapt van scooters naar e-bikes, het aantal scooterongelukken drastisch is afgenomen.”



**Ik denk dat het probleem met jongeren is dat ze wel graag hard willen rijden, maar minder inzicht hebben in de verkeerssituatie.**

“Mocht na degelijk onderzoek blijken dat jongeren veel meer ongelukken maken op e-bikes, dan ben ik voorstander van een leeftijdsgrens. Maar we doen er alles aan om gevaarlijk rijden onmogelijk te maken.

Andere merken en – eerlijk is eerlijk – ook onze eerste modellen gebruiken uit Azië afkomstige ‘drivetrains’, die zo in elkaar zitten dat de fietsen makkelijk op te voeren zijn. VanMoof en andere ‘concullega’s’ hebben zelfs een appje waarmee je je fiets sneller kunt laten rijden of – omgekeerd – bij controles terug kunt zetten naar de fabrieksinstellingen. Daar ben ik ab-so-luut geen voorstander van. Wij hebben voor ons nieuwste model zelf een drivetrain ontwikkeld, waardoor de snelheid niet met een gashendel kan worden geregeld, je zelf moet trappen om vooruit te komen en de snelheid niet boven 25 kilometer per uur komt. Ik durf niet te beweren dat dit systeem onkraakbaar is, maar je hebt specialistische apparatuur en bestandjes nodig om instellingen te veranderen en dan nóg kun je niet harder dan 30. En áls een van deze fietsen is opgevoerd of opgevoerd is geweest, dan kunnen we dat zien en vervalt de garantie. Ondanks deze strenge maatregelen is dit ons best-verkopende model ooit. Opvoerbaarheid is dus geen doorslaand argument om een bepaalde fiets te kopen. Het model verkoopt zo goed door zijn coole uiterlijk. En ik schat dat 90% van de gebruikers van deze fiets binnen de maximumsnelheid blijft. Ik hoop dat andere merken ook meer gaan doen om het opvoeren te bemoeilijken, want uiteindelijk gaat het tegen de hele sector werken als onveilige excessen blijven bestaan.”

### Wat voor vernieuwingen willen jullie aanbrengen in jullie volgende modellen?

“Onze fatbikes worden al vaak als gezinsfiets gebruikt. Deze lijn doortrekkend, denken we aan fietsen die voor meerdere doeleinden te gebruiken zijn. Bijvoorbeeld als alternatief voor de nogal lompe en veel ruimte innemende bakfiets. Je kunt een met een beugel beschermd bankje achterop maken, waarop twee kinderen tegen-

over elkaar kunnen zitten.”

### Wil je naast wat je al hebt gezegd me nog iets meegeven voor de OEK-lezer?

“Stigmatiseer de fatbike niet, maar geef hem een kans. Ik denk dat dit vervoermiddel prima kan helpen bij het bereiken van de klimaatdoelstellingen. Niet iedereen is van het consuminderen, dus geef ze een comfortabel alternatief voor de auto.”

### Ik denk niet dat er sprake is van een stigma, maar van concrete gevoelens van onveiligheid door snelheidsverschillen, onervaren jonge fietsers en onfatsoenlijk gedrag. Stel dat het – anders dan jij wilt – te gemakkelijk blijft om e-bikes op te voeren, zou het dan een oplossing zijn om ze in de categorie ‘brommers’ te plaatsen, met alles wat daarbij hoort, zoals helmplicht, rijbewijs, kenteken en verplichte verzekering?

“Dat zou slecht zijn voor de markt voor e-bikes. Mensen willen dat niet. Kijk naar de speed pedelecs: daarvan worden er per jaar 6 à 7.000 verkocht, tegenover een miljoen gewone e-bikes.”

### Tijd voor een proefrit.

Mels legt kort uit hoe de fiets werkt. Eigenlijk alleen de mate van ondersteuning instellen en fietsen maar. Ik stap op en moet even de neiging onderdrukken om het zadel hoger te willen zetten. Hij zit comfortabel en ik kan me voorstellen dat dit verslavend werkt. Maar dat wil ik natuurlijk niet. Ik probeer met hard trappen boven de 25 km/u te komen. Ik kom tot 26, 27 en meld dat na terugkomst aan Mels. “De snelheidsmeter wijkt een beetje af”, is zijn verklaring. (AS)

## STOP of POTS

### STOP

Bij het ontwerpen van de openbare ruimte kiest de overheid voor het **STOP**-principe: eerst komen de **S**tappers aan hun trekken, dan de **T**rappers, dan het **O**penbaar Vervoer en op de laatste plaats de **P**rivé auto. In de Amsterdamse politiek wordt dat wel aangeduid als ‘de voetganger keizer, de fietser koning, etc.’ Of nog beknopter: ‘Meer ruimte voor de voetganger en de fietser’. Maar hoe pakt dat in de praktijk uit?

### POTS

Volgens Roland Haffmans blijken de plannen voor de herinrichting van de Oranje Loper er eerder op te wijzen dat het omgekeerde **POTS**-principe is toegepast.

De Nota *Uitgangspunten Oranje loper De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat* maakt dit volgens hem duidelijk:

1. Gezamenlijk gebruik van de trambaan met de auto kan niet, het autoverkeer is te druk. Voor een fietsstrook in beide richtingen is geen ruimte mede omdat de autoparkeerruimte niet gemist kan worden. Ook kan in één richting het autoverkeer niet verminderd worden. Dat is **P**.
2. Het OV moet 50 km/u kunnen blijven rijden en daarvoor een vrije baan hebben. Dat is **O**.
3. Voor de **T**rappers is er ruimte voor een minimale fietsstrook van 1.8 m.
4. En voor de **S**tappers resteert de voor een drukke winkelstraat ondermaatse loopruimte van 2.2 m.
5. Bij elkaar maakt dat **POTS**.”

En zo wordt de Amsterdammers een **POETS** gebakken.



# UIT DE WIJKEN

## Nieuw-West

### *Tijdelijke pontonbrug over de Ringvaart*

Amsterdam en de Vervoerregio werken al een aantal jaren aan de doorfietsroute Amsterdam Zuidas- Oeverlanden- Schiphol. Een belangrijk onderdeel van deze route is de brug over de Ringvaart in de Oude Haagseweg. Over die brug uit 1935 liep eens de eerste rijksweg van Amsterdam naar Den Haag. Nu ligt er een tweerichting-fietspad, helaas wat smal en verouderd.

De oude brug is der dagen zat en moet vervangen worden. Begin 2024 wordt de bestaande brug gesloopt, in september 2024 moet de nieuwe brug opengaan. Met een nieuw 4,5 meter breed fietspad, dat doorloopt aan beide kanten van de brug. Een minpunt is de helling aan de Amsterdamse kant, die met 3,5% fors is.

Voor fietsers is de brug over de



Ringvaart afgesloten in de periode januari-september 2024. Dat zou 4 kilometer omrijden betekenen via de Sloterbrug. Gelukkig hebben de bouwers een tijdelijke voorziening bedacht: een pontonbrug over de Ringvaart, 50 meter zuidelijker van de oude brug. Via omlegging van

enkele andere fietspaden in de omgeving wordt het omrijden zo beperkt tot 200 à 500 meter. Een stuk beter, en dat zonder hellingen! Wij denken dat dit een mooie en creatieve oplossing is. Wij zijn benieuwd naar jullie ervaringen met de pontonbrug in 2024.

## Noord

### *Overleg*

De Fietsersbond Noord en de stadsdeelbestuurder voor Verkeer Yasmine El Ksaihi hebben met elkaar afgesproken om regelmatig de fietsknelpunten in Noord te bespreken. Het laatste gesprek was in juni. De Fietsersbond had op verzoek van Yasmine een lijstje opgesteld van de belangrijkste verbeterpunten. Yasmine gaat deze punten intern bespreken en in het volgende overleg komen we er op terug.

### *Wildgroei in goten*

De laatste tijd worden in Noord de goten van de fietspaden slecht schoongemaakt, met als gevolg

wildgroei en verstopping van de kolken. Het groen groeit regelmatig tot op een kwart van het fietspad. We maken daar regelmatig melding van, maar dat leidt voorsnog nauwelijks tot actie.

### *Top 5 van herinrichtingen bij omzetting 50 > 30 km*

We hebben een Top 5 opgesteld van straten, waarvan herinrichting het meest urgent is. We hebben aan de gemeente voorgesteld om hier met de herinrichting te starten:

1. Zuidzijde Buikslotermeerplein, tussen Weeversweg en Waddenweg, want er rijden hier veel (winkelende) fietsers en de situatie is onveilig;



2. Beemsterstraat, tussen IJdoornlaan en Jisperveldstraat / Valkkoogstraat, want er fietsen hier veel ouders en kinderen naar het Friendship Sportcentrum en sportpark de Weren;
3. Zuideinde, want: er rijden hier veel fietsers (o.a. van en naar Oostzaan), de weg is in slechte staat en niet veilig voor fietsers;
4. Buiksloterdijk / Landsmeerderdijk, tussen Bongerdbrug en Kadoelerweg, want er rijden hier veel fietsers, ook veel kinderen en het wegdek is in slechte staat. Op de fietsuggestiestrook, vooral aan de kant van de woonboten, wordt permanent geparkeerd, zelfs bij de drempels;
5. Waddenweg tussen Meeuwenlaan en Waddendijk, want redelijk veel autoverkeer inclusief bussen, er wordt hard gereden, gevaarlijk voor fietsers.

### **Verbetering infrastructuur Landelijk Noord**

Een aantal jaren geleden is er door bewoners uit Landelijk Noord actie gevoerd voor verbetering van wegen en paden. De Fietsersbond heeft toen ingesproken bij de gemeenteraad. Toenmalig wethouder Dijksma zegde toe dat er een verbeterplan zou komen. Nu, een aantal jaren later, is er dan een projectleider gestart.

De projectleider haalt als eerste bij alle betrokkenen ideeën op. De Fietsersbond heeft als meest urgente punten genoemd:

- een vrijliggend fietspad langs de Liergouw en de

Zunderdorpergouw

- meer voetpaden langs de fietspaden, zoals langs de Zwarte Gouw is gebeurd
- verbreding van een aantal fietspaden, zoals fietspad Ransdorp - Durgerdam

Maar er kwamen al pratend nog veel meer ideeën op tafel, zoals:

- meer dwarsverbindingen aanleggen, bijvoorbeeld tussen de Poppendamergouw en de Bloemendalergouw bij Holysloot
- de voetsgangerstunnel onder A10 in het verlengde van de Dijkmanshuizenstraat ook voor fietsers toegankelijk maken en verbinden met de Zwarte Gouw
- verbetering van slechte plekken, zoals op het fietspad langs de Weersloot bij de tunnel onder de A10

De participatie van bewoners kwam ook ter sprake. De projectleider wil alleen in Landelijk Noord participatiebijeenkomsten organiseren (folder verspreiden - inloopbijeenkomsten). De FB heeft er voor gepleit om ook de inwoners van stedelijk Noord, met name de Waterlandpleinbuurt, bij de planvorming te betrekken. Voor deze inwoners is (de infrastructuur van) het landelijk gebied immers van groot belang. Enerzijds voor de verbindingroutes met het omliggende gebied en anderzijds vanwege de recreatieve waarde.

## **West**

### **Aanpak Oranje Loper minder ingrijpend**

Omdat er veel minder werk aan de bruggen nodig blijkt dan eerder gedacht, wordt het plan voor de herinrichting van de straten van de Oranje Loper flink versoerd. Daar zijn we niet rouwig om. Het plan was

namelijk dat de fietspaden zouden verdwijnen en fietsers zouden mengen met auto's op een te smalle en te drukke fietsstraat.

In het nieuwe plan blijft het grootste deel van de fietspaden behouden. Op de Rozengracht en op het deel stad-in tussen Elisabeth Wolffstraat en Nassaukade komt wel een fietsstraat. Maar met de geplande knip voor auto's stad-in bij de brug van de Da Costakade zal het aantal auto's daar beperkt zijn. Andere elementen uit het aangepaste plan zijn: veiliger inrichting van de kruisingen Adm. de Ruijterweg–Jan Evertsenstraat en Rozengracht–Marnixstraat, herschikken van ruimte op de stoepen en verwijderen van tientallen parkeerplekken



om meer ruimte te maken voor fiets en voet. Op 18 september is er een informatiebijeenkomst over het nieuwe plan voor de Oranje Loper in West, op 20 september in Centrum.

### **1143 broodnodige nieuwe fietsparkeerplekken**

In Stadsdeel West zijn het afgelopen jaar meer dan 1000 nieuwe fietsparkeerplekken gemaakt. Dankzij een systematische aanpak en keuzes maken. Op sommige plekken verdwenen daarvoor autoparkeerplekken (65 in totaal). Goed werk en ga zo door, stadsdeel West!

### **Veiliger de Jan van Galenstraat oversteken**

Door de inzet van actieve buurtbewoners is de oversteek over de Jan van Galenstraat bij de Buysbrug veiliger gemaakt. De snelheid voor autoverkeer wordt beperkt door 'busvriendelijke drempels' en grote stenen op de overrijdbare middenberm maken de rijbaan smaller en voorkomen dat auto's om de drempels heen rijden. De zebra waar bewoners ook voor pleitten, is er niet gekomen omdat dit 'schijnveiligheid' zou bieden. De buurt blijft zich inzetten voor voorrang van voetgangers op auto's.

### **Fietsstrook ipv smal fietspad in vernieuwde Kinkerstraat**

De Kinkerstraat tussen de Bilderdijkstraat en de Kinkerbrug, kreeg een nieuwe inrichting. In plaats van het smalle fietspad stad-in, vlak langs de pilaren, is er nu een brede fietsstrook. Dat sluit aan op de rijbaan die auto's en trams delen. Reguliere parkeerplekken zijn er niet meer, wel nog een aantal laad-losplekken. Al met al meer ruimte voor fietsers en voetgangers. En meer rust en veiligheid met een maximumsnelheid van 30km/u. Maar ook (wat) meer risico van parkerende auto's op de fietsstrook.

Toen het fietspad er begin jaren negentig kwam, was het een enorme verbetering. Eindelijk kon je ongestoord en veilig fietsen. Het fietspad werd een succes, zozeer zelfs dat het te druk en te vol werd. Een vrijliggend fietspad weghalen op een straat als de Kinkerstraat is een riskante stap, want een weg terug is er niet. Maar het zal op meer plekken gebeuren waar het fietspad te smal is en niet breder kan. Daarom zijn we benieuwd naar jullie ervaringen met de nieuwe Kinkerstraat. Daarvoor kun je terecht bij een enquête op onze website [fietsersbond.amsterdam/6okf](https://fietsersbond.amsterdam/6okf)

## **Zuid**

Het meest opmerkelijke in Zuid waren de talloze werkzaamheden met ongelukkige omrijroutes, met name in het Zuidasgebied, zoals nu bij de Minervalaanbrug. Geregeld worden die werkzaamheden met grote zorg voor de doorgang van het Plusnet Fiets uitgevoerd, zoals bij het Valeriusplein en de Wielingenstraat. Dat is ook zo op dit moment bij de Berlagebrug, waar aan de stadszijde een mooie tijdelijke brug is aangelegd voor fietsers en voetgangers, en waarbij snorfietsers goed geweerd worden. Soms met minder zorg, zoals onlangs aan de oostzijde Europaboulevard bij het tunneltje naar het Beatrixpark. Ook kunnen de afsluitingen extreem langdurig zijn, zoals die van het Strawinskypad bij Station Zuid. Binnenkort gaat de tweede route door het Beatrixpark die uitkomt tussen Stibbe en Akzo, waar de buurt en wij heel erg voor geijverd hebben, ook voor een aantal jaren dicht. De Gerard Doubuurt gaat over niet al te lange tijd op de schop. De wijk is druk en moet voor bewoners wel leefbaar blijven. Daarom zijn er gesprekken gevoerd en buurtpeilingen gehouden. Ook de Fietsersbond heeft een gesprek met de projectleider gehad. Er moeten keuzes worden gemaakt, omdat de openbare ruimte beperkt is: meer speelplekken, groen, parkeren voor

fietsen of voor auto's. Het gaat om het gebied tussen de Daniël Stalpertstraat, Eerste van der Helststraat, Gerard Doustraat, Quellijnstraat en de Tweede Jacob van Campenstraat. De Nota van uitgangspunten ligt tot 15 september in de inspraak. Over het algemeen hebben wij geen problemen met de plannen. Wel zijn wij het uitdrukkelijk oneens met de nadruk op de afsluiting voor fietsers van de Eerste Sweelinckstraat bij de Albert Cuyp, een noodzakelijke lokale verbinding tussen bewoners en winkels.





**Antoniesbreestraat**



**Hollandse Iepbrug**

## Opgeloste knelpunten

### Centrum

In de **St Antoniesbreestraat** is bij de Nieuwe Hoogstraat een steunpunt voor voetgangers gemaakt. Door de vormgeving ervan zullen automobilisten minder geneigd zijn om op dit rechte stuk weg extra gas te geven. Het biedt bovendien rugdekking aan linksaf slaande fietsers.

Sinds 21 juni verbindt de **Zonnewendebrug** (brug 2106) de nieuwe intensief bebouwde wijk die op Oostenburg verrijst met de Czaar-Peterbuurt. De brug voor fietsers en voetgangers ligt in het verlengde van de Cruquiusstraat. Zo hebben de Oostenburgers een goede aansluiting op de Binnenring. Enorm minpunt is wel dat fietsers wordt gevraagd af te stappen omdat er op de brug veel (bijna) ongelukken gebeurd zouden zijn.

### Noord

Dankzij de nieuwe **Hollandse Iepbrug** wissel je gemakkelijk tussen de route vanaf de IJpleinpont en die van de Buiksloterwegpont. De brug over het Noordhollandsch Kanaal, 150 meter ten noorden van het Willemsluizencomplex, verbindt de Vogelbuurt en de Van der Pekbuurt. Welke pont je kiest vanaf het CS maakt nauwelijks nog uit: gewoon de eerste pont nemen die vertrekt. Vanuit Noord is dat iets makkelijker gezegd dan gedaan, omdat je bij de brug noch de ponten noch hun vaartijden ziet.

### Oost

De Ronde **Spaklerweg** is een paar meter naar de spoordijk verschoven. Daardoor ontstond ruimte voor een 2-richtingsfietspad bij het voormalige Delta Lloyd-gebouw en is aan veelvuldig spookfietsen een eind gekomen. Meteen kon ook een ander knelpunt worden opgelost: de gevaarlijke oversteek voorlangs het treinviaduct is opgeheven. Minpuntje is dat de rotonde – waar het erg druk kan zijn – niet is gevrijwaard van Puccini. Randen zijn niet vergevingsgezind uitgevoerd, waar dat wel voor de hand had gelegen (zie over hoe het beter kan p. 10). De eigenzinnigheid van Puccini wrekt zich ook op de oversteek over de Spaklerweg. Fietsers richting de tunnel stuiteren daar over een doorgetrokken stoepband die onvoldoende is verlaagd. Opmerkelijk is de aanwezigheid van een informatiepaneel op een plek waar je makkelijk in de weg staat van andere fietsers.

De **Javastraat** staat bekend om z'n chaotische autoverkeer dat fietsers soms tot wanhoop drijft. De winkelstraat is weliswaar geen hoofdnet fiets maar voor velen toch een logische doorgangsroute. Vergeet ook niet de mensen die hier op de fiets hun boodschappen doen. Voor hen zijn de omstandigheden verbeterd sinds begin augustus auto's niet meer onder het spoorviaduct naar de Javastraat mogen rijden. De straat zelf houdt voorlopig nog wel tweerichting verkeer.

**Zonnewendebrug**



**Spaklerweg**



**Javastraat**





Ringdijk A.J. Ernststraat



Nederhoven

Langzaam maar zeker verbetert het laatste stukje **Ringdijk** bij de Weesperzijde. Nadat rond de brandweerkazerne al eerder de hekken en paaltjes waren verwijderd, zijn nu ook de stoepranden geëgaliseerd. Hierbij zij aangetekend dat aan de overkant van het water langs de Schollenbrugstraat het fietspad verdwenen is.

### Zuid

In de **A.J. Ernststraat** tussen de Buitenveldertselaan en Van der Boechorststraat is de brede asfaltweg vervangen door een smalle rijbaan voor auto's en een tweerichting pad voor fietsen. Zo kan je hier rustig fietsen zonder last te hebben van automobilisten die hun kinderen naar de Internationale school brengen, die hier sinds kort is gevestigd. Dus geen onveilige tafereelen zoals bij de British School aan het Haarlemmermeercircuit.

Het fietspad bij de **Nederhoven**, dat leidt van de Van Boshuizenstraat naar de Kalfjeslaan ter hoogte van Sportpark Het Loopveld, is door het aanbrengen van strak rood asfalt aanmerkelijk verbeterd. Wel heeft Stadsdeel Zuid laten zien weinig visie te hebben op fietsroutes in hun geheel want nagenoeg tegelijkertijd

heeft het de Van Heenvlietlaan, een aanfietsroute, ontdaan van zijn geasfalteerde fietsstroken.

Sinds een paar maanden is het mogelijk om zonder doodsangst over de **Koninginneweg** naar het Centrum te fietsen. Voorheen – wie herinnert zich dat niet? – werd je ingeklemd tussen voorbij denderende trams en geparkeerde auto's en moest je stoïcijns zien door te rijden. Die ervaring zit er niet meer in: de autoparkeerplekken zijn opgeheven en fietsers hebben ruim baan. De hele Koninginneweg is op de schop genomen. Prachtig is dat er geen auto's meer kunnen rijden over het eerste stukje Valeriusplein bij de Koninginneweg. Auto's op de Koninginneweg slaan nu niet meer af naar het Valeriusplein, wat de veiligheid voor doorgaande fietsers ten goede komt. De verkeerslichten op de kruising heeft men weggehaald, al hebben wij dat afgeraden omdat het daar om een drukke school-thuis route gaat. Het stukje Valeriusplein is veranderd in een groen omzoomd fietspad. Zo is ook de veel gebruikte route tussen het Vondelpark en het Amsterdams Lyceum nog mooier geworden.

## Nieuwe knelpunt

### Centrum

De tijdelijke afzetting van fietspaden ten behoeve van werkzaamheden langs de **Plantage Middenlaan** wordt bestendigd. Dat is besloten door de stadsdeelcommissie. Ons bezwaar dat de rijbaan te smal en te druk is om als

fietsstraat te dienen, bleek aan dovemansoren gericht. Dus zolang de gemeenteraad niet ingrijpt, kan het Plusnet Fiets daar verworden tot een lappendeken van onherkenbare en onveilige routes.

Koninginneweg Plantage Middenlaan



# Fietslessen op het WG-plein

Iedereen kan fietsen. We weten alleen niet meer hoe we het geleerd hebben. Er is enige oefening nodig voordat je een fiets onder controle hebt, zo blijkt tijdens de fietslessen die sinds kort gegeven worden bij ons kantoor op het WG-plein.

Uit de verzoeken om fietsles, die we via de mail regelmatig krijgen, blijkt duidelijk dat niet iedereen kan fietsen. Mensen die voor studie of werk naar Amsterdam zijn gekomen bijvoorbeeld. Die zien iedereen hier op de fiets en willen dat ook. Maar we krijgen ook vragen van begeleiders van mensen, die minder zelfredzaam zijn en die door te fietsen hun motoriek en hun zelfstandigheid zouden kunnen vergroten. En dan zijn er ouderen. Mensen die altijd hebben gefietst, maar die zich onzeker zijn gaan voelen op de fiets of gevallen zijn, maar die toch zo lang mogelijk willen blijven fietsen. Voor veel ouderen is het dé manier om mobiel te blijven. Zij willen tips en oefenen.

Sinds kort hoeven we de mensen die fietsles willen niet meer door te verwijzen, voor zover dat al mogelijk was. Eén van onze actieve leden is nu een erkend fietsdocent. Hij deed de opleiding aan de Fietschool, die gelieerd is aan de landelijke Fietsersbond. Die laatste ondersteunt de lessen ook door gratis lesboekjes, plus materialen voor het uitzetten van oefencircuitjes op straat (niet gratis).

Holden we vroeger achter het beginnende fietsertje aan, terwijl we probeerden hem of haar via de bagage-

drager overeind te houden, die tijd is voorbij. En dat is maar goed ook want dat is niet lang vol te houden. Nu is het allereerste begin van leren fietsen het 'flappen' (met beide voeten tegelijk afzetten) en 'loopfietsen' (met de voeten afwisselend afzetten). Beide voeten moeten plat op de grond kunnen. Voor 'flappen' en 'loopfietsen' moet je hele kleine fietsen hebben, eigenlijk kinderfietsen. Na één of twee lessen is meestal al een grotere fiets nodig, liefst met zadel én stuur die verstelbaar zijn. Vouwfietsen zijn dan erg handig.

Omdat de meeste cursisten zonder eigen fiets naar les komen, hebben we er voor gezorgd dat we zelf fietsen hebben. Maar we zouden nog wel een paar kinderfietsen en vouwfietsen kunnen gebruiken. Ook zijn er assistenten nodig om de cursisten tijdens de les te observeren, aan te moedigen en van feedback te voorzien. Het is fijn dat via een oproep in de nieuwsbrief zich al twee mensen hebben aangemeld. (TA)

*Heb je nog een kinderfiets of vouwfiets in de aanbieding, of wil je assisteren bij de lessen: geef het door via [info@fietsersbond.amsterdam](mailto:info@fietsersbond.amsterdam)*



# Floor fietst



## Mijn stadsfiets

Mijn stadsfiets heeft handremmen en drie versnellingen. Het is al een oudje, ik heb hem al zeker vijftien jaar. Ik kocht hem tweedehands, maar hij zag er toen nog behoorlijk nieuw uit.

Op een droeve dag bleef hij tijdens het fietsen halsstarrig in z'n derde versnelling staan.

De fietsenmaker constateerde dat de versnellingsbak totaal versleten was. Dat ik toch echt een andere fiets nodig had.

"Kunt u hem alstublieft proberen te repareren?" smeekte ik.

"We zullen ons best doen."

Ik kreeg een leenfiets mee, en die fietste vrij soepel. Een paar uur later kwam ik terug en de fietsenmaker had de versnelling gemaakt. "Voor zolang het duurt, hij kan elk moment weer protesteren." zei hij er eerlijk bij.

Ik was opgelucht dat ik nog een poosje op mijn eigen fiets door kon karren. Een andere fiets kopen, bäh! Het liefst wil ik dat mijn spullen het tot in de eeuwigheid blijven doen, zodat ik geen ingewikkelde beslissingen hoef te nemen met nieuwe aanschaffen.

Toch nam ik even een kijkje bij de fietsen die daar stonden. Er stonden zowel nieuwe als tweedehands fietsen. In eerste instantie wilde ik een tweedehandsje, maar dan heb je kans dat de fiets niet zolang meegaat.

Ik vertelde de man dat ik de leenfiets wel erg prettig vond fietsen.

"We hebben ook nieuwe hierboven." zei hij. Of ik er een proefritje op wilde maken. Natuurlijk wilde ik dat.

Met z'n tweeën tilde de mannen de fiets naar beneden en ik reed een paar rondjes door de straten.

Deze fiets leek mij behoorlijk prima.

Ik zei dat ik er nog een paar nachtjes over wilde slapen.

"Denk er maar rustig over na." zei de man.

Met een goed gevoel verliet ik de winkel.

Een halve week later wilde ik de fiets gaan kopen, maar niet voordat ik er nog een keer op gereden had. In de winkel trof ik twee andere medewerkers aan en ik vertelde mijn verhaal. Of ik de fiets nog een keer mocht uitproberen.

"Vooruit, maar gaat u hem dan ook echt kopen? We willen u de fiets niet meegeven als u dat niet zeker weet." zei de fietsenmaker.

"Hoe kan ik dan een beslissing nemen?" wierp ik tegen.

Zuchtend tilde de man de fiets naar beneden.

"Wilt u mijn legitimatie nog als onderpand?"

"Jazeker!"

De fiets reed opeens heel anders, veel minder fijn. Het zadel stond ook veel te laag, en ik durfde dit bijna niet aan te geven, maar met een te laag afgesteld zadel heb ik natuurlijk niks aan een proefritje. Met tegenzin ging ik terug om het te vragen.

"Is het frame wel goed voor mijn lengte? vroeg ik.

"Ja, zei de ene man."

"Nee," zei de andere collega.

Nu wist ik het echt niet meer. Ik reed een stukje door het Rembrandtpark, durfde niet te lang weg te blijven. Bij terugkeer vroeg de man of ik hem wilde kopen. Ik had daar eigenlijk geen zin meer in.

"Daar denk ik over na," zei ik.

"Oké, maar denk erom, géén proefritjes meer."

Dan koop ik deze fiets zeker niet bij u, dacht ik bij mezelf.

"Tot ziens," zei ik maar.

Ik ben nu twee maanden verder en mijn oude fiets doet nog steeds dienst.

Gelukkig maar!

mooie fiets  
hij buurvrouw

?

is geen fiets

is een luie stoel  
op wielen  
maar een stap verwijderd  
van de scootmobiel



Ale