

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



nummer 119 februari 2024

Redactioneel

In deze OEK neemt een bijzondere columnist, Pete Jordan, afscheid van ons. Pete is niet alleen bijzonder omdat hij het zo lang (18 jaar!) heeft volgehouden, maar ook vanwege zijn bijzondere kijk op fietsen die hij bovendien op een innemende manier onder woorden weet te brengen. Of in beeld via de talloze beeldverhalen van hem op de pagina's 12 en 13. De extra lange afscheidscolumn waarop hij ons trakteert, spreekt wat dat betreft voor zichzelf. De redactie van de OEK kan niet anders dan zich dankbaar bij dit afscheid neerleggen, maar klampt zich vast aan de hoop dat hij het in de toekomst toch nog eens op z'n heupen krijgt. In deze OEK houden we natuurlijk ook – daar is per slot de OEK voor – de leden op de hoogte van waar de actieve leden zich druk om maken en mee bezig houden. Deze keer is er niet alleen veel aandacht voor 'buitengebieden', maar ook voor fietsstraten of bijna-fietsstraten. Niet toevallig, want ook de gemeente is daar druk mee: in het kader van de maatregel '30 km in de stad' verliezen per slot fietspaden hun oorspronkelijke reden van bestaan. Zo presenteren we (op p9) de uitkomst van onze enquête over de Kinkerstraat waar het fietspad is opgeheven, en leggen we (op p20) uit wat er nodig is om de zogenaamde 2e Fietsring tot een succes te maken. Tenslotte bieden we ook (op p17) een kijkje in de keuken van het SWOV dat onderzoek doet naar de vraag wat veiliger is, een fietspad of een fietsstraat. Een vraag die niet zo makkelijk blijkt te beantwoorden. Evenmin trouwens als de vraag (op p11) hoe het zit met paardenpoep op het fietspad.

Bij de omslagfoto

De Van Woustraat, ooit voor fietsers zo'n beetje de gevaarlijkste plek van Amsterdam, is eindelijk getemd. Onder andere door de straat bij de Stadhouderskade voor auto's af te sluiten. Niet met een hek, maar met twee fietspaden en twee toegankelijke tramhaltes. Of hierdoor al het gevaar geweken is, moet nog blijken, want vooralsnog lappen veel automobilisten dit 'hek' (en meer) aan hun laars.

Aan deze OEK werkten mee:

Anne Colenbrander (AC), Aleida Leeuwenberg (AL), Ad Snelderwaard (AS), Dick de Jongh (DJ), Dirk Kloosterboer (DK), Ed Eringa (EE), Floor Fagel (FF), Florrie de Pater (FP), Frans van der Woerd (FW), Jopie Buijs (JB), Johan Kerstens (JK), Jan Pieter Nepveu (JN), Marjolein de Lange (ML), Paul Gabler (PG), Pete Jordan, Ron Hooijenga (RH), Teeja Arissen (TA), Yuki Cheng (YC) e.a.

Lees onze maandelijkse nieuwsbrief:
fietsersbond.amsterdam/nieuwsbrief
Aanmelden: bit.ly/3TWQNeY of:



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: bewegwijzeringdienst.nl
ovv lokatie en nummer wegwijzer cc aan amsterdam@fietsersbond.nl
- Wegdek op trambanen: infraservice@gvb.nl
cc aan amsterdam@fietsersbond.nl
- Storing verkeerslichten: licht@fietsersbond.amsterdam ovv kruispunt en rijrichting

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond, verschijnt 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 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
X (Twitter): @adamfietst

Het kantoor is geopend op donderdagen van 12 tot 15 uur
Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, bel dan even.

Onderafdelingen

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

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 € 2,75 per maand lid.fietsersbond.nl

Meldpunt succesvol afgesloten

Gemeente werkt aan betere registratie fietsongevallen

In augustus zijn we gestopt met het meldpunt, zoals we al in de vorige OEK meldden. Intussen is een betere ongevallenregistratie op gang gekomen.

Ruim een jaar hielden we het meldpunt voor fietsongevallen in de lucht. Gedurende de laatste vier maanden haakte ook Amstelveen aan. Daar werden relatief veel meldingen gedaan en ook lukte het goed de Amstelveense pers te interesseren. Anders dan de Amsterdamse meldingen wezen de Amstelveense op specifieke, gevaarlijke plekken, zoals grote rotondes met autoverkeer en het Kazernepad. De meldingen zijn met de gemeente Amstelveen besproken en de eerste oplossingen zijn in voorbereiding. In totaal kwamen op het meldpunt

ruim 300 meldingen binnen. We zijn verheugd dat de gemeente Amsterdam hard gewerkt heeft aan een betere ongevallenregistratie. Mede dankzij de inspanningen van Wethouder Melanie van der Horst kwamen medio december 2023 ambulancegegevens over het jaar 2022 van de Regionale Ambulancevoorziening beschikbaar. Zo krijgt de gemeente inzicht in waar ongelukken gebeuren, welke voertuigen bij een ongeval betrokken zijn en in welke leeftijdscategorie de slachtoffers vallen. Ongevallen met e-bikes worden als een aparte categorie



geregistreerd. De eerste resultaten van de verbeterde registratie zijn al binnen. Er blijken vier(!) keer meer ongevallen met fietsers plaats te vinden dan op grond van politiegegevens kon worden vastgesteld. De volgende stap van de gemeente is het beschikbaar krijgen van gegevens van de Spoedeisende Eerste Hulp posten. Voor een goede registratie zijn die onontbeerlijk: de meeste slachtoffers van fietsongevallen komen daar immers zonder ambulance terecht. (TA)

Verkeersplein Amsterdam zoekt hulp

In het voorjaar leggen de leerlingen uit groep 8 het praktisch verkeersexamen af en verkennen op de fiets de route naar hun toekomstige middelbare school in Amsterdam. De organisatie daarachter is Verkeersplein Amsterdam dat in opdracht van de gemeente Amsterdam op scholen verkeerseducatie verzorgt.

Op weg naar het voortgezet onderwijs

In mei en juni fietsen leerlingen uit groep 8 de route naar hun middelbare school. Dit gebeurt in groepjes van 4 kinderen onder begeleiding van een ouder, leerkracht en/of begeleider van Verkeersplein Amsterdam. De route wordt in de klas voorbereid en het fietsen vindt plaats op een ochtend tussen 9:00 uur en 12:00 uur. Als begeleider bij dit project fietst u minimaal één keer met een groepje mee.

Help mee bij het Praktisch Verkeersexamen in Amsterdam

In maart t/m juni 2024 doen weer vele leerlingen van groep 7 of 8 van basisscholen in Amsterdam fietsexamen op één van de zes examenparcoursen. De leerlingen fietsen een uitgezette route door de stad en worden

bij verschillende controleposten beoordeeld op hun deelname aan het verkeer. Als begeleider van dit project helpt u één of meer dagen samen met ouders op één van de controleposten langs een route. Een examendag duurt van 8:30 uur tot ongeveer 14:00 uur.

Vergoeding

Verkeersplein Amsterdam vergoedt €10.- per activiteit. Wanneer u meer dan 5 keer meehelpt ontvangt u een extra attentie. Wanneer u een nieuwe begeleider voor Verkeersplein Amsterdam werft, dan ontvangt u €10.- extra. Als afsluiter van het schooljaar organiseren we jaarlijks een borrel voor alle begeleiders.

Word ook begeleider en meld u aan!

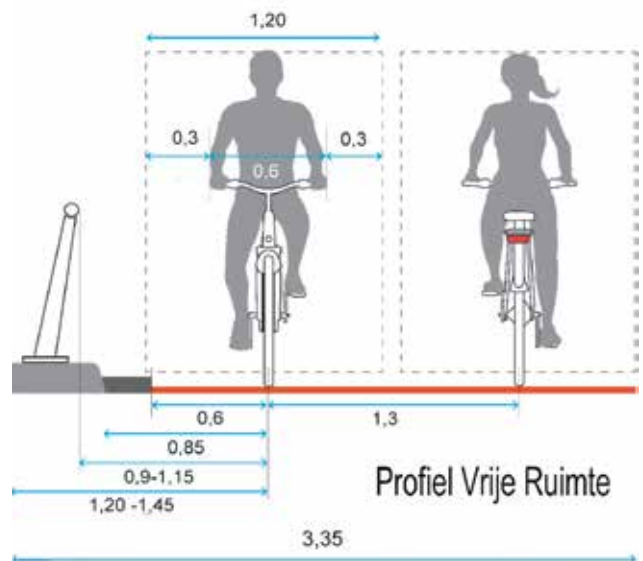
Bent u 18 jaar of ouder en lijkt het u leuk om ons team te komen versterken? Meld u dan aan bij Kamiel Koops via: kamiel.koops@verkeerspleinamsterdam.nl



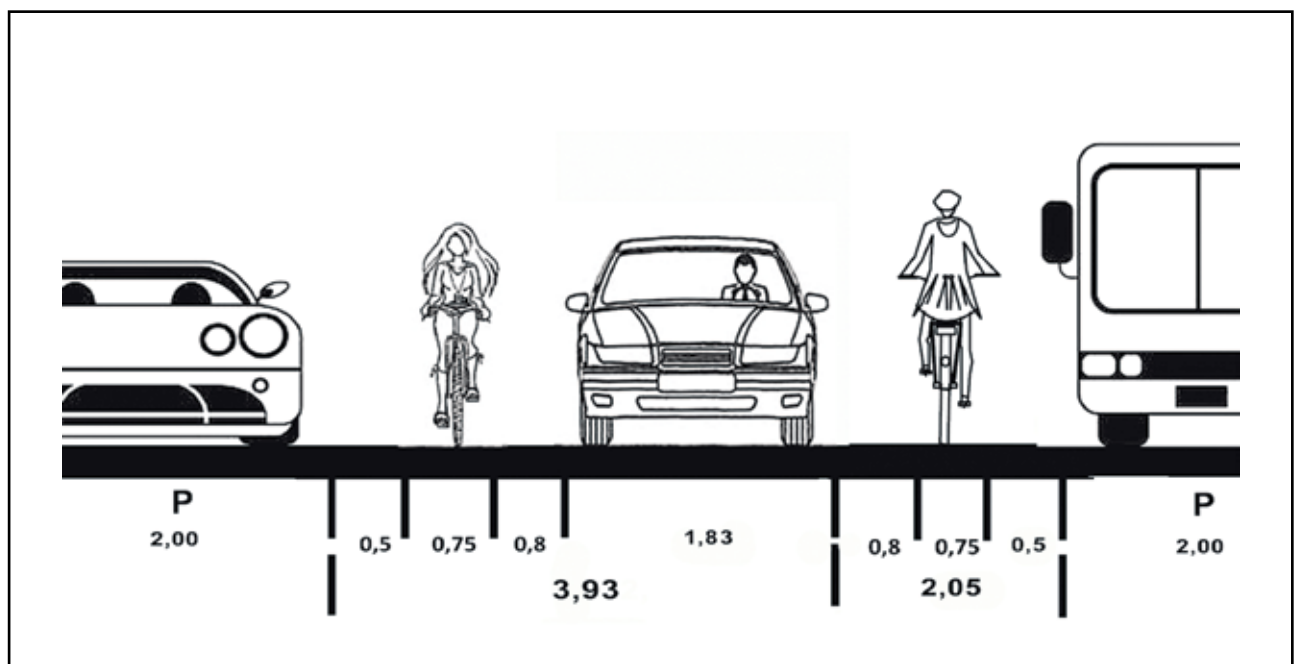
Hoe breed moet een fietspad zijn?

Is dat nog steeds een vraag? In OEK 112 gaven wij er al een duidelijk antwoord op: breder dan ze nu zijn, en breder dan de officiële (CROW) voorschriften. De conclusie was dan ook “dat het hoog tijd is dat er een geactualiseerd beleidskader komt waarin duidelijk en eenduidig wordt bepaald welke ruimte echte fietsers – sterk en zwak – nodig hebben om veilig te kunnen fietsen. En niet alleen op fietspaden, maar overal op straat.”

In Amsterdam is het tot nu toe gebleven bij het vrijblijvende motto ‘meer ruimte’ en de afspraak dat fietsstraten met verkeer in één richting minimaal 4,5 meter breed zijn. Maar landelijk heeft de CROW in december zo’n geactualiseerd beleidskader gepubliceerd. Met daarin twee verbeteringen. Ten eerste heeft men vastgesteld dat fietsers een tweemaal zo grote afstand ten opzichte van de stoeprand nodig hebben als eerder werd aangenomen (geen halve maar een hele meter). En ten tweede erkent men dat fietsers meer ‘slingerruimte’ nodig hebben: geen 25 maar 60 cm. Alles bijeengenomen leidt dat tot de conclusie dat een tweerichting-fietspad in de stad meer dan 3 meter breed moet zijn, wil iedereen daar veilig kunnen fietsen (zoals op bijgaand plaatje aangegeven). Teleurstellend is wel dat de CROW opnieuw geen aandacht besteedt aan de ruimte die fietsers buiten fietspaden nodig hebben, zoals in de straat die in Amsterdam het meest voorkomt: met auto’s in één richting en fietsers in beide richtingen. Volgens ons zou die eigenlijk 6 meter breed moeten zijn (zie afbeelding



hieronder uit OEK 112), maar in de werkelijkheid zijn ze nooit breder dan 3,85 meter en bovendien worden ze tegenwoordig zelfs smaller aangelegd (3,20 meter!). De gedachte daarbij is dat krapte nodig is om te voorkomen dat auto's fietsers inhalen. Maar daarbij ziet men over het hoofd dat door die krapte tegemoetkomende fietsers ook niet zonder gevaar gepasseerd kunnen worden. En dat kan toch niet de bedoeling zijn? Hoe het zij, wij zullen er de gemeente op blijven wijzen dat ze zich moeten aanpassen aan de actuele landelijke normen en dat overal waar de rijloper te krap is, de randen daarvan geen obstakel mogen vormen voor fietsers. (JK)



UIT DE WIJKEN

Nieuw-West

Overdekte stalling op het Osdorpplein

Het centrale plein van het winkelcentrum Osdorpplein is vanouds auto- en fietsvrij. Daarom staan fietsnietjes, in de open lucht. Nu wordt voor het eerst gebouwd aan een overdekte fietsenstalling. Die komt in de Mix, dat nu gebouwd wordt op de plek van het gesloopte stadsdeelkantoor. In de Mix komt cultuurcentrum Het Verhalenhuis, met daaronder de openbare stalling voor 400 fietsen.

De Mix moet in 2025 klaar zijn. De Mix ligt aan de zuidkant van het vernieuwde winkelcentrum Osdorp. Het drukste deel ligt echter aan de noordwest-(Hema, Albert Heijn, Dirk van de Broek) en noordoostkant (West Market). Overdekte fietsenstallingen op die plekken zouden zeer welkom zijn. Voorlopig zijn daar helaas nog geen plannen voor. (FW)

West

Ruimte voor groen, niet voor fietsen

Al jaren is er sprake van dat de Witte de Withstraat in de Baarsjes vergroend zou worden. Toen tram 7 er niet meer reed werden er wat versmallingen aangebracht zodat auto's langzamer zouden rijden, maar een echte herinrichting was het niet: de (deels opgevulde) tramrails bleven gewoon liggen. Nu zijn er weer een paar aanpassingen gedaan: groene perkjes op de oude tramhaltes en een minder brede rijbaan aan de uiteinden.

Door een gebrek aan fietsparkeerplekken waren er op het stuk aan de kant van de Jan Evertsenstraat veel omvallende fietsen op het strookje tussen fietspad en stoep (links op de foto). Nu daar een rijbaan voor auto's is opgeheven, was er hoop op flink wat extra fietsparkeerruimte - maar helaas kwam er een groot perk (groen op foto rechts) en niet zo'n grote plek voor fietsenrekken. Zo is het probleem van omgevallen fietsen op rijbaan en fietspad nog steeds niet verholpen. (AC)



Duivendrecht

Voltooid groot onderhoud Rijksstraatweg vraagt toch blijvende aandacht

Na twee jaar bedrijvigheid is het groot onderhoud van de Rijksstraatweg eind november afgerond. De drie hoofddoelen waren het optimaliseren van het

rijcomfort van de fietspaden, het verkeersveiliger inrichten en het optimaliseren van de afwatering en riolering. Voor het rijcomfort werd de bestaande tegelverharding vervangen door betonnen fietspadelementen



van easypath.nl. Dat is een verbetering want de vierkante kleine tegels lagen nogal eens los en zorgden voor gevaarlijke situaties. De fietspaden nodigen nu uit tot doorrijden maar de vraag rijst of de veiligheid daarmee wel gediend is. Aan de aansluitende noord- en zuidzijde van de Rijksweg hanteert de Gemeente Amsterdam het Plusnet voor de fiets. Dat zijn onderdelen van het

hoofdnet, waar fietsers in principe voorrang krijgen als ze andere verkeersdeelnemers kruisen zodat de doorstroming optimaal is. Met de inrichting van de fietspaden is daar rekening mee gehouden. Echter op het traject van 1,2 km Rijksweg aan de westzijde, wordt het fietspad doorkruist ten behoeve van 21 zogenaamde 'tuinparkeerders': vanuit een lastige hoek wordt het fietspad loodrecht overgestoken om de auto in de aangrenzende voortuin te plaatsen (zie foto). Omdat de Rijksweg onder de gemeente Ouder-Amstel valt, kan de gemeente Amsterdam verkeerstechnisch hier niets doen om het aantal ongevallen te voorkomen. De gemeente Ouder-Amstel bepaalt hier haar eigen beleid los van de gemeente Amsterdam. Voor fietsers, komend vanuit Amsterdam Centrum richting Amsterdam Zuidoost, is het aan te raden voorzichtigheid te blijven betrachten en beducht te zijn op deze 'tuinparkeerders'. (PG)

Noord

De missende ketting van Noord

Bent u weleens in Amsterdam-Noord geweest, en ging u erheen met het Distelwegveer? Als uw eerste antwoord "ja" luidt, is het tweede antwoord waarschijnlijk "nee". Of u bent nu aan het googelen waar het Distelwegveer vaart.

Het zij u vergeven. Het Distelwegveer is een pont van de Pontsteiger naar een bouwplaats in Noord, lokaal bekend als de Buiksloterham. Vaart een paar keer per uur tot 19:00, en niet in het weekend. En nomen est omen: de wegen naar die pont toe vanuit Noord zijn kronkelig, lang, winderig en vol met vrachtwagens met bouwmaterialen. Dat zie je terug in het gebruik: waar de ponten naar de Buiksloterweg en NDSM-werf uitpuilen met fietsers, vervoert het Distelwegveer zo'n 2 procent van alle fietsers tussen Noord en de rest van de stad.

Kan dat beter? Nou, het MOET beter: de Buiksloterham, het gebied rond het Distelwegveer, ondergaat op dit moment een metamorfose van groezelig industrieterrein naar een hippe woonwijk voor gezinnen. De massa's nieuwe tweeverdieners daar fietsen dagelijks naar hun werk, en in het weekend naar hun vrienden in het centrum. En dan opent in 2024 naast de Buiksloterham ook nog eens een congrescentrum voor 5000 bezoekers, zonder extra vervoer.

De Buiksloterham is in de makelaarsfolders de groene, circulaire wijk van de toekomst. Tot nu toe is het een gebied met een belabberde fietsinfrastructuur, ontworpen voor en door Shell en andere industrie. Met een matige verbinding met het centrum. Omdat de pont weinig vaart op een slecht bereikbare plek en met een lang vaartraject, moet er worden "geoptimaliseerd". Makkelijker naar de pont toe, korter varen en meer afvaarten. Voorbeeld is het IJpleinveer,



dat werd opgepimpt om het Buiksloterwegveer te ontlasten, en het resultaat mag er zijn: recht naar de overkant, 10 keer per uur, met twee nieuwe geasfalteerde fietsroutes van Waterland tot aan de Stopera. Kan dat ook bij de Distelweg? Zeker, en dat gebeurt ook: er komen nieuwe en betere fietsroutes naar de noordelijke aanlegplaats via nieuwe bruggen in 2027 en 2028, en daarnaast... OK, verder is er dus nog niets gepland. Enter de Fietzersbond, die sinds 2020 lobbyt voor meer en snellere overtochten. Dat leidde tot een onderzoek, nogal eens een kluitje voor in het riet maar nu mochten we meedoen. Opdracht aan bureau Movares: laat zien wat kan en niet kan bij dit veer.

Resultaat: als de pont niet meer aanlegt bij de Pontsteiger (traject 1) maar bij het Stenen Hoofd (traject 2), dan ben je sneller aan de overkant, kan de pont vaker varen en zijn mensen sneller bij bestemmingen in het centrum. Dan wordt het traject Distelweg - Haarlemmerplein - Marnixstraat deel van de fietsring rond het centrum, waardoor er meer mensen om en minder mensen door het centrum fietsen. Al is nog niet duidelijk of het Haarlemmerplein de dan zwaardere belasting met fietsers aankan.

Bonus van een nieuwe aanlanding bij het Stenen Hoofd: er gaan dan minder ponten naar de Pontsteiger, precies wat Rijkswaterstaat wil: niet

méér ponten vanwege kruisende scheepvaart. Bij verplaatsing kan de pont vanaf de NDSM-werf naar de Pontsteiger dus óók vaker varen. Eén aanpassing, twee efficiëntere ponten. Rijkswaterstaat, eigenaar van het IJ, is voor en noemt het een kansrijk voorstel. Verplaatsing van de noordelijke aanlegplaats voor een korter traject (traject 3), waarmee je ook sneller aan de overkant kunt komen, is lastiger: op veel plekken rond de Distelweg heeft de gemeente het niet voor het zeggen en op andere zit nog zware industrie. Er is nog een plekje leeg, maar dat kost wel een paar miljoen.

Hoe gaat het verder? De gemeente wil volgend jaar graag laten zien dat ze IJ-oeververbindingen verbetert, omdat er een grote golf extra passagiers aankomt. De combi van een verbeterd Distelwegveer en een verbeterd Houthavenveer kan precies het toonbeeld van daadkracht zijn dat de gemeente volgend jaar goed kan gebruiken. Mark my words: het Stenen Hoofdveer komt eraan. (EE)

Op 22 december maakte de gemeente bekend dat vanaf 1 januari 2024 het Distelwegveer ook 's avonds gaat varen (tot 23 uur). En tussen NDSM en Pontsteiger gaat tussen 16 en 20 uur een tweede pont varen; in het weekend vaart tussen 11 en 18 uur een extra pont.

Centrum

De Nieuwezijds Voorburgwal (kortweg: Nieuwezijds) is vernieuwd. Op het eerste gezicht mag het resultaat er wezen: het ziet er mooi uit. Maar of het ooit een populaire fietsroute zal worden, is maar de vraag. Hieronder een overzicht van wat een aantal proef-fietsers ervan vonden.

Meer ruimte voor fiets, voet en OV was bij de herinrichting van de Nieuwezijds het vertrouwde motto. Dat is ten dele geslaagd: bijna alle autoparkeerplekken zijn verdwenen, er is éénrichtingverkeer ingevoerd, met in de tegenrichting een vrijliggend fietspad. Maar het is opvallend hoe weinig mensen er eigenlijk fietsen. Nu is het om hier vanaf het Stationsplein te geraken al geen sinecure. Na de hordes Prins Hendrikkade en Martelaarsgracht. sturen de meeste fietsers bij het Hekelveld naar rechts en verdwijnen in de Spuistraat. En dat voor een plusnet fietsroute.



Fietsdoorsteek geblokkeerd door geparkeerde tweewielers

Misschien is het nog wennen (want lang afgesloten) en mogelijk wordt het aantal fietsers op de Nieuwezijds ook gedrukt doordat het maar weinig aansluitingen heeft die bruikbaar zijn voor fietsers die niet

op weg zijn naar stadsdeel Zuid.

Zo is er bij de Molsteeg in theorie een verbinding met de Leliegracht (een belangrijke route naar west), maar de fietsoversteek daar staat meestal vol met een ondoordringbare haag geparkeerde fietsen. Wie hier toch via de Molsteeg wil geraken, ziet zich haast gedwongen op de Nieuwezijds eerst een stukje tegen de richting in te rijden om bij de tramhalte via een zebra over te kunnen steken naar de goede kant. Om vervolgens daar in conflict te raken met lotgenoten die ook wegens gebrek of onvindbaarheid van oversteekmogelijkheden noodgedwongen tegen de richting fietsen.

Wie vanuit de Rosmarijnsteeg, het verlengde van de Elandsgracht (ook een zware route naar west), de Nieuwezijds op wil, moet om de rijbaan te bereiken ook eerst zigzaggen en hobbelen over een voetpad en een trambaan met sierranden. Bovendien lopen er voetgangers in de weg – op winkeldagen best veel – die zich gedragen als in een voetgangersgebied. Kortom, de Nieuwezijds biedt maar beperkte gelegenheid om erop of eraf te geraken. Alleen achter het Paleis is ruimte voor afslaan. Hoewel... hier ben je op het zogenaamde Paleisplein, een soort replica van de Dam, waar je stuitert over een keitjestapijt en waar de (hoofdniet-)fietsroutes nauwelijks zijn te traceren. En waar ook scherpe bochten, tramrails, onverwachte haaiantanden en verkeerslichten alle aandacht opeisen! En niet te vergeten de automobilisten en voetgangers die niet lijken te weten wat er van ze verwacht wordt met als gevolg onverwacht gedrag. Het gaat, althans zolang het niet te druk is.

Waar de rijbaan gedeeld wordt met het autoverkeer is hij eigenlijk te smal. Je krijgt er onherroepelijk een taxi of bestelbusje achter je aan. Ze voorbij laten



gaan is op eigen risico met die hoge haakse stoepbanden. Regelmatig wordt de weg geblokkeerd door leveranciers. Bij de Nieuwezijds Kolk lijkt het fietspad verdacht veel op een ventweg en dus wordt het door leveranciers en de politie van Bureau Burgwallen ook zo gebruikt. Menig fietser gaat dan de stoep maar op.

De afwisseling van fietspad en met auto's gedeelde rijbaan geeft ook verwarring. Die onduidelijkheid wordt extra in de hand gewerkt door een combinatie van de borden 'fietspad' en 'maximale snelheid 30 km' (zie foto). Sommige automobilisten kiezen daar de trambaan, andere het fietspad. De enigen die nooit hoeven te twijfelen, zijn de trambestuurders. Bij het zogenaamde Postzegelpark kunnen automobilisten niet anders dan hun weg vervolgen op de rijbaan met fietsers. Bij de daartoe noodzakelijke draai dienen ze in te voegen bij achteropkomend fietsverkeer en tegelijkertijd niet te botsen met tegemoetkomende fietsers. Haaiantanden moeten dat in goede banen leiden. Voor wie hier voor de eerste keer komt is de situatie haast niet te begrijpen.

Wat ten slotte opvalt, is hoe beroerd het straatwerk er al vlak na de oplevering bij ligt. Rioolputten liggen diep verzonken en veel randjes zien er slordig uit. Op sommige plekken zijn de keitjes en klinkers door het verkeer stuk gereden. Met name achter het Paleis liggen hier en daar de keien los, wat de aandacht afleidt en het fietsplezier vergalt. Hopelijk valt dat met wat goede wil nog op te lossen.

We kunnen concluderen dat wat op straat is neergelegd, geen recht doet aan de plusnet-status van de fietsroute. Duidelijk heeft een andere ambitie van de straatinrichters de overhand heeft gekregen, namelijk een verblijfsgebied creëren. (JN)



Wat vinden fietsers van de vernieuwde Kinkerstraat?

Na 18 maanden verbouwen werd afgelopen zomer de vernieuwde Kinkerstraat feestelijk geopend. Wat is er veranderd? Stad-in rijdend heeft een te smal fietspad vlak langs pilaren het veld geruimd voor een brede fietsstrook naast de rijbaan voor trams en auto's. Aan de overkant – waar net als voorheen tussen de Bilderdijkkade en de Jan Pieter Heijestraat geen autoverkeer is – is de fietsstrook verbreed. Verder zijn ook de stoepen breder geworden en zijn er meer fietsparkeerplekken. Voor auto's daarentegen zijn in de Kinkerstraat parkeerplekken geheel verdwenen; er zijn enkel nog laad- en losplekken.

Benieuwd naar wat fietsers van de nieuwe inrichting vinden, organiseerde de Fietsersbond dit najaar een online enquête. Hieronder een samenvatting van de resultaten.

Resultaten

Een grote meerderheid (70%) van de 146 respondenten vindt het fietsen in de vernieuwde Kinkerstraat beter, of zelfs veel beter dan voorheen. Ruim de helft (56%) geeft de nieuwe Kinkerstraat een rapportcijfer van 8 of hoger, terwijl de oude Kinkerstraat van 60% een onvoldoende krijgt, een 5 of lager.

Fietsers vinden het nu ruimer, duidelijker en veiliger. Mogelijk wordt het enthousiasme over de nieuwe inrichting versterkt doordat de oude situatie behoorlijk beroerd was. Veel respondenten noemen bijvoorbeeld hoe eng en gevaarlijk het smalle fietspad stad-in vlak langs de pilaren was.

Maar het is niet alleen maar applaus wat er klinkt als



het om de nieuwe Kinkerstraat gaat. Er is ook kritiek. Zo geven velen aan dat er regelmatig (vracht)auto's op de fietsstrook geparkeerd staan. Daardoor moeten fietsers met een lastige manoeuvre en soms onveilig uitwijken over de tramrails. Ook snel rijdende auto's worden als minpunt genoemd.

Opvallend is dat fietsers die dagelijks in de Kinkerstraat komen minder positief zijn over de nieuwe inrichting dan fietsers die er minder vaak fietsen. Mogelijk stuiten de frequente gebruikers vaker op knelpunten zoals foutgeparkeerde auto's dan de minder frequente. Ook valt niet uit te sluiten dat frequente fietsers dat op drukker (spits)tijden doen en daardoor meer reden hebben voor kritiek (maar dit is een vermoeden).

Verdiert deze inrichting navolging?

Ook elders in de stad kennen we het probleem van te smalle en (over)volle fietspaden. En ook daar wordt wel voorgesteld om fietspaden weg te halen. We vroegen fietsers naar wat ze daarvan vinden.

Ongeveer de helft van de respondenten weet straten te noemen waar fietspaden zijn weggehaald. De meningen daarover verschillen. Positief is men over het stukje Eerste Constantijn Huygensstraat tussen Overtoom en PC Hooftstraat. Daar zijn nu fietsstroken naast een rijbaan met drempels en een vrijliggende trambaan. Ronduit negatief is men over de Spuistraat die nu als fietsstraat is benoemd, maar daar feitelijk te smal en te druk voor is.

Gevraagd of ook in andere straten fietspaden weg zouden kunnen, denkt slechts 6% van de respondenten dat eigenlijk alle fietspaden wel weg kunnen. Zo'n



Jacob van Vliet - Het Parool

25% heeft concrete suggesties voor waar dat wel zou kunnen, maar een even groot percentage vindt dat fietspaden niet – of zelfs nooit – weg mogen. De rest, bijna de helft, heeft deze vraag onbeantwoord gelaten.

De fietspaden die volgens respondenten weg zouden kunnen, zijn allemaal smal en druk. Zoals die in de Bilderdijkstraat en in de De Clercqstraat. Maar vrijwel iedereen noemt voorwaarden. Zoals de garantie dat het resultaat veilig is, dat er voldoende ruimte is en minder auto's rijden met een gegarandeerd lage snelheid, en vooral ook dat er geen foutgeparkeerde auto's (kunnen) voorkomen.

Ook wil ruim de helft een fietsstrook terug als de fietspaden verdwijnen, en wil maar een kwart een fietsstraat waar fiets en auto de ruimte delen.

Tot slot is er onder de vele 'losse opmerkingen' uit de enquête één die opvalt. Voor gebruikers van driewiel-fietsen blijkt het in de vernieuwde Kinkerstraat heel lastig geworden om hun fiets te parkeren. Daarvoor



is nodig dat ze de stoep op kunnen rijden, maar door de haakse stoeprand kunnen ze nu alleen nog bij de zijstraten de stoep op. (ML)

Een uitgebreidere analyse van de enquêteresultaten staat op onze website <https://fietsersbond.amsterdam/u53s>

Meningen van fietsers

Op de vraag: Is het nu beter dan eerst?

"Het fietspad golfte: het is geen recht fietspad meer en op de kruisingen zorgt dat voor onoverzichtelijkheid. Positief: Nu het voetgangersgebied breder is en de voetganger de fietser direct kan zien en omgekeerd heb je meer rust op het fietspad; geen plotseling 'oversteking wild' meer."

"Het is nu echt een snelle O-W verbinding zonder gezeik van auto's. Ik kom er nu met een kind op de fiets. Voorheen was dat anders"

"While there is more space, before I didn't have to interact with cars or trucks, now they are constantly parking in the fietspad or crossing over to the sidewalk parking."

Het smalle fietspad was killing maar wat er nu heel vaak gebeurt is dat er busjes om te laden en lossen er op geparkeerd worden, ben hierdoor al een keer gevallen!!!!"

Op de vraag: Is het OVERSTEKEN nu beter dan eerst?

"Ik woon op de Kinkerstraat ter hoogte van de tramhalte richting de Hema. Auto's en scooters houden zich niet aan de doorgetrokken streep. Dus als de tram voorbij de halte staat voor het zebrapad, dan wil men oversteken terwijl een auto op de andere weghelft de tram aan het inhalen is. (...) Er wordt veel te hard gereden, als de tram stilstaat wordt die door snor-/

brommerscooters keihard ingehaald. Ik 'wacht' op de eerste dode."

"Iedere ochtend fiets ik met de kinderen op de Kinkerstraat vanaf de Kinkerbrug naar de JP Heijestraat en sla daar af. Dit is geen overzichtelijk kruispunt voor naar links afslaand verkeer. Je moet dan een rare lus terug naar stoplicht op het fietspad op de JP Heijestraat maken om correct over te steken, maar er zijn hier ook allemaal verwarde auto's en in de ochtend staat dat fietspad al vol. Het enige wat je dan kan doen is óf wachten op het fietspad en dan houd je doorgaand verkeer op óf al afslaan met onduidelijkheid wie er voorrang heeft op dat moment. Dringend advies is om naar linksafslaand stoplicht voor fietsers ter hoogte van de Primera toe te voegen."

Op de vraag: wanneer kunnen fietspaden opgeheven worden?

"Dat auto's rustig rijden zoals 30 km. Alle wegen zouden plek moeten hebben voor 3 fietsers naast elkaar. Zodat je met zijn tweeën rustig naast elkaar kan blijven fietsen terwijl een derde je inhaalt op veilige afstand."

"Dat elektrische en bromfietsen en auto's die sneller gaan dan gewone fietsers, voldoende ruimte kunnen bewaren tussen hun voertuig en de gewone fietsers, m.a.w. dat fietsers zich niet om hen druk hoeven te maken (wel achterom kijken als ze zelf een nog langzamere fietser in willen halen). Er moet ook geen risico ontstaan op plotseling openslaande deuren of auto's die uitparkeren."

Paardenpoep op het fietspad

Wanneer we het hebben over zaken op fietspaden waar je voor moet uitkijken, waar denken we dan aan? Afgewallen takken? Gevallen bladeren? Wiebelende losliggende tegels? Zand van wegwerkzaamheden? Iets geurigers?

In Buitenveldert en omstreken hebben we al geruime tijd last van paardenpoep op de fietspaden, achtergelaten door de bereden politie van een nabijgelegen politiebureau. Voor zover ik mij kan herinneren, is dit herhaaldelijk gebeurd op verschillende plekken in straten zoals de Boshuizenstraat, Van Leijenberghlaan, Beethovenstraat, Van Heenvlietlaan en de brug over de Amsteldijk aan de kant van de A10. En het meest verbijsterende aan deze situatie is dat de politie er niet veel (of eigenlijk niks) aan lijkt te doen.

Begin 2023 heb ik hierdoor een zware val gemaakt. Er fietste een meisje dat in één hand een koffer vasthield (ook een van de vele gevaarlijke dingen die je als fietser kunt doen) en zodoende het grootste deel van het fietspad in beslag nam. Toen ze op het laatste moment de grote hoeveelheid paardendrollen midden op het fietspad ontwaarde, maakte ze plotseling een grote zwaai opzij om ze te ontwijken. Ik reed ietwat links achter haar, en om te voorkomen dat ik tegen haar of haar koffer zou botsen, ging ik instinctief onmiddellijk in de remmen. En dat bleek op een onlangs gerenoveerd fietspad vol zand (nog een risicofactor!) gewoon een heel slecht idee. Je kunt je voorstellen wat er gebeurde: ik viel met fiets en al en raakte met mijn been en knie de straat zo heftig dat ik door de pijn een hele tijd niet kon praten of opstaan.

Het duurde nog maanden voordat mijn knie en been hersteld waren, en dan heb ik het nog niet over de schade aan mijn fiets. Ik probeerde het van de positieve kant te bekijken: dit gebeurde op een relatief veilige plek met bomen tussen het fietspad en de autorijweg, en ik viel op de rand van de groene berm. Het had dus veel erger kunnen zijn. Maar wat mij werkelijk frustreerde, was wat volgde (of eigenlijk niet volgde). Minstens vier keer belde ik de volgende dagen de politie om het ongeval te melden en even zoveel keren kreeg ik te horen dat dit uitgezocht zou worden en dat met de mensen van de paarden zou worden besproken hoe ze de situatie zouden kunnen verbeteren. Maar intussen werd de paardenpoep niet opgeruimd; integendeel, vier dagen later werd er een nieuwe laag drollen aan toegevoegd.

Hadden ze misschien de plaats delict niet kunnen vinden? Dat leek uitgesloten want de paardenpoep lag pal voor het politiebureau. En tot op de dag van van-

daag kan men die paardendrollen daar op verschillende plekken nog steeds zien liggen.

Ik begrijp dat de politiepaarden training nodig hebben en het is het misschien onvermijdelijk dat dit op fietspaden plaats-

vindt, maar er moeten toch manieren zijn om dit te doen zonder overlast en potentieel gevaar voor de burgers te veroorzaken? Overdag zie ik mensen de paardenpoep ontwijken door eromheen te fietsen, wat op wegen met zeer smalle fietsstroken en zonder fysieke scheiding tussen fietsen en auto's niet ongevaarlijk is. En hoe moet dat 's nachts, als er niet genoeg verlichting is en de uitwerpselen onzichtbaar? Paarden van de toeristenbussen in het stadscentrum hebben poepzakken aan om de drollen op te vangen – ik zeg niet dat dit zou werken voor de politiepaarden, maar er wordt tenminste iets gedaan om te voorkomen dat de uitwerpselen zomaar op de grond vallen. En aangezien het poepen van de paarden iets natuurlijk en onvermijdelijks is, moeten er dan geen maatregelen worden getroffen voor het opruimen, als de politie deze rondes regelmatig doet?

Tot op de dag van vandaag is dit nog steeds een probleem zonder dat er een duidelijke oplossing bij ons bekend is. En ik hoop echt dat er iets gedaan wordt, voordat hierdoor iets ergers gebeurt. (YC)

Op de website van de politie staat te lezen: "Er bestaat geen plicht om politiepaardenmest op te ruimen. Er zijn echter wel afspraken over mest op plaatsen waar het echt niet kan blijven liggen, zoals een speelplaats bij een lagere school, voor de deur van een restaurant of op een plaats waar mensen moeten oversteken die slecht ter been zijn. Daar kijken agenten of we iets kunnen doen om die paardenmest opgeruimd te krijgen. Tijdens ME-diensten gebeurt dit niet, omdat de politie dan elk moment inzetbaar moet zijn. Ook kan er geen gebruik worden gemaakt van een poepzak omdat wij bij spoedmeldingen of bij ME-inzetten op straat moeten kunnen draven en galopperen."



Postvak in



Henriette L. Duijvestijn - van der Staij schrijft:

Fatbikes maken mij (en familie) bang. Het zijn angst-aanjagende dingen. Het lijkt of iemand in de verte op een fiets aankomt, je steekt over, maar wordt dan bijna overreden, want dan zijn ze er al. Ze zoeven met hoge snelheid voor- en achter je langs. Heel eng. Voorts is het op de fietspaden niet te doen met die dingen. Teveel 2-wielers met verschillende snelheden. Tijdens de afgelopen zomermaanden heb ik met de auto een aantal keer naast Fatbikes gereden. Ik hield een aantal van die kinderen nauwelijks bij. Op de Apollolaan ging een Fatbike (op stoep en fietspad) zelfs sneller dan de toegestane maximum snelheid van de auto. 55 km reed die jongen. Sowieso gevaarlijk voor die kids die erop sjezen, maar dat is hun keus in eerste instantie. Wandelaars op de stoep of mensen die oversteken worden ook in gevaar gebracht. Ik ben 68 en loop met een stok. Gisteren stapte ik de voordeur uit (Minervalaan) en werd omver gereden door een tiener die op haar fiets, keihard over de stoep fietste, vlak langs de voordeuren. Ze zeggen niet eens meer "Sorry mevrouw". Vanavond kwam er een man in het donker uit het Vondelpark gefietst. Ik liep op de stoep en hij reed rakelings langs mij. Raakte net m'n stok. Maar ik schrok ook erg en wankelde, want ik had hem niet kunnen zien in het donker zonder licht. Het enige wat ik riep terwijl hij gewoon doorreed, was: U moet uw fietslicht aan doen! (Volgens mij nog steeds bij wet verplicht in het donker.) Maar toen riep hij heel onhebbelijk: "Doe niet zo achterlijk, stuk sjacherein". Binnenkort mogen auto's in Amsterdam nog maar 30 km per uur rijden. Met al die fietsen, Fatbikes etc. worden dat nog chaotischer, dus gevaarlijker, verkeers-situaties. De auto's die dan continu door brommers, e-bikes en Fatbikes ingehaald gaan worden... Die 55

km, daar ben ik echt van geschrokken. Misschien kan de Fietsersbond dat meenemen naar de wethouder Verkeer en de overheid.

Paulien van der Meer schrijft:

Ik fiets graag en ben dan ook lid van de fietsersbond. Het valt mij de laatste jaren op dat het fietsers in Amsterdam steeds moeilijker gemaakt wordt om dichtbij winkels de fiets te parkeren. Waardoor de boodschappen soms ver gedragen moeten worden voor je ze in de fietstas kunt doen. Lastig voor mensen met kleine kinderen en voor mensen die wat ouder zijn of een beperking hebben. Een mooie ontwikkeling is dat er steeds meer ondergrondse fietsenstallingen zijn, maar helaas zijn de toegangswegen tot deze stallingen (bijvoorbeeld bij de bijenkorf in centrum Amsterdam) vaak erg steil waardoor het moeilijk en soms zelfs onmogelijk is om de fiets deze helling op te duwen als je wat minder krachtig bent of anderszins beperkt. Ik schrijf dit in de hoop dat er aandacht komt voor dit probleem.

René Verhoeven schrijft:

Helemaal eens met jullie actie tegen "fietsstraten" en "auto te gast" op o.a. de Spuistraat en Plantage Middenlaan, deze zijn levensgevaarlijk voor fietsers. Als bijlage een foto van een dikke vette vrachtauto op de fietsstraat op de Plantage Middenlaan. Geen ruimte voor fietsers meer over! Deze situatie is levensgevaarlijk. Hoe denkt de gemeente Amsterdam over deze situatie? Als jullie hulp nodig hebben om actie te voeren tegen "auto te gast straten" laat het me weten.



“Iedereen is gebaat bij een heldere straatinrichting”

In gesprek met Berry den Brinker

Berry den Brinker is bewegingswetenschapper én – ondanks zijn visuele beperking – fotograaf. Al op zijn twintigste was zijn gezichtsscherpte nog maar 4% van wat normaal is, maar dat weerhield hem er niet van om actief sportman te zijn, ‘s winters schaatser en ‘s zomers wielrenner, en met een gangetje van 30 kilometer per uur fietsend door de stad te scheuren. Sinds begin deze eeuw bemoeit hij zich met de inrichting van de openbare ruimte, in zowel gebouwen als op straat. Zijn missie: onnodige valpartijen voorkomen.



Berry, is het überhaupt wel verstandig als slechtziende mensen deelnemen aan het verkeer?

“De meeste slechtzienden kunnen dat. Ze missen alleen het midden van het gezichtsveld waarmee je scherp kunt zien. Buiten dat kleine stukje kan je bewegingen van grote vormen goed zien, ook al is het beeld wazig. Zo hebben ze toch een redelijk idee van wat zich in hun omgeving afspeelt. Alleen het lezen van bewegwijzering is lastig.

In Nederland worden ongeveer 70.000 mensen beschouwd als blind, omdat ze een gezichtsscherpte hebben van 5% of minder. 15% daarvan ziet helemaal niets en 25% alleen licht en donker. De rest, waaronder tot voor kort ook ik, kan gewoon en zonder een taststok deelnemen aan het verkeer. Sinds enkele jaren zie ik alleen licht en donker en fiets ik niet meer. Nu doe ik aan ‘BikeRunning’: ik ren achter mijn fietsende vriendin aan met mijn taststok vast aan de bagagedrager.

Heb je nooit verkeersongelukken gehad door je slechthoortendheid?

“Meestal ongelukjes die normaal zienden ook kunnen overkomen, zoals met een auto waarvan de chauffeur zonder te kijken wegreed uit zijn parkeerplaats of een auto die geen voorrang gaf. Ik ben wel een paar keer in botsing gekomen met zaken die eigenlijk niet midden op de weg thuishoren, en dan bedoel ik niet alleen paaltjes. Ik knalde een keer tegen een Mercedesbus die in de schemering midden op de rijbaan stond geparkeerd. In die tijd, jaren ‘80, werd er massaal dubbel geparkeerd. Na kantoortijd rijden de dubbel geparkeerde auto’s weer weg, maar deze stond er nog. Mijn fiets gleed eronder, ik botste ertegenaan.

Had je speciale trucs om in het verkeer om te gaan met je slechthoortendheid?

“Ja, maar deze ‘trucs’ zou ik ook normaal zienden aanraden om te gebruiken. Ik fietste altijd strategisch, dat wil zeggen midden op de baan. Als je langs de rand fietst,

loop je het risico om klem te raken tussen geparkeerde en passerende auto’s. In het buitenland is dat sowieso de enige manier om als fietser te overleven in drukke steden met veel verkeer en geen fietspaden. Skaters doen dat in New York ook zo. Op wegen met fietsstroken volgde ik de witte lijnen aan de buitenkant. Dan vermijd je ook eventuele openslaande autoportieren.”

Wat doe je als er geen kantmarkering met witte lijnen is?

“Langzamer fietsen.”

Sinds wanneer houd je je bezig met de inrichting van de openbare ruimte?

“In 2002 heb ik een methode ontwikkeld om te beoordelen of mensen zich veilig en efficiënt door openbare ruimten en gebouwen kunnen bewegen. Met deze methode kon ik wetenschappelijk aantonen dat markering van hoogteverschillen zoals traptreden een belangrijke rol speelt in de veiligheid van gebouwen. Later ben ik gaan onderzoeken of kantmarkering ook kan helpen om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen. Daar kreeg ik zelfs een prijs voor: de ‘Liberty Mutual Medal for Ergonomy and Safety’.”

Wat zijn enkelvoudige fietsongevallen?

“Dat zijn ongevallen waarbij alleen één fietser betrokken is. Hij of zij rijdt bijvoorbeeld ergens tegenaan of komt ten val. De eerste publicatie die beschreef dat verreweg de meeste ernstige fietsongevallen enkelvoudig zijn, verscheen pas in 2005. Uit ziekenhuisgegevens vanaf 1995 bleek dat rond de eeuwwisseling twee à drie keer zoveel ernstige ongevallen enkelvoudig waren als meervoudig, met motorvoertuigen. Inmiddels is de verhouding meervoudig:enkelvoudig 1:4. De laatste cijfers – die van 2022 – tonen een landelijke toename van ernstige verkeersongevallen met 20% tot 8.500, waarvan 80% enkelvoudig. Van de slachtoffers was 70% fietser. Vooral ouderen zijn slachtoffer, maar ook

berijders van e-bikes. Als je de veiligheid voor fietsers wilt verbeteren, dan moet je dus ook kijken hoe je het aantal enkelvoudige ongevallen kunt verlagen. Onder andere kantmarkering – witte lijnen die randen markeren – en het verwijderen van paaltjes kunnen daarbij goed helpen.”

Worden deze adviezen opgevolgd?

“Aanhangers van de Puccini-methode, die nu richtinggevend is voor de inrichting van de openbare ruimte, zijn om esthetische redenen geen voorstander van witte kantmarkering. Veel ontwerpers denken dat kleurverschillen tussen gebruikte materialen voldoende zijn om het onderscheid tussen fietspad, stoep en rijbaan aan te geven. Dat valt echter tegen: het rood van fietspaden wordt na verloop van tijd grauwer. Ook het onderscheid tussen stoeptegels en stoepranden wordt minder groot naarmate het materiaal ouder wordt, vooral als het regent of donker is.”

Je wil paaltjes verwijderen, maar die hebben toch een functie om auto's van fietspaden te weren?

“Dat wel, maar er gebeuren veel aanrijdingen met paaltjes die slecht zichtbaar zijn. Als ze echt noodzakelijk zijn, kondig ze dan aan met ribbels en witte lijnen.”

Is er meer waar de gemeente Amsterdam rekening mee moet houden bij het inrichten van de openbare ruimte?

“Binnen de ring zijn in het kader van ‘Duurzaam Veilig’, dat beoogt om op drukke straten verkeerssoorten te scheiden, veel fietspaden aangelegd op plaatsen waar onvoldoende ruimte is. Omdat fietsen steeds breder worden, denk aan bijvoorbeeld bakfietsen en steeds bredere sturen op veel gewone fietsen, moet een fietspad minimaal 2,5 meter breed zijn en moeten obstakels zoals verkeersborden, lantaarnpalen en prullenbakken minstens 30 centimeter van de rand af staan, op veilige afstand van het fietspad dus. Echter, door ruimtegebrek zijn veel nieuwe fietspaden maar 150 of 180 centimeter breed en staan palen en prullenbakken pal naast het fietspad, omdat er anders te weinig stoep overblijft voor de voetgangers. Als daar fietsen tegenaan worden geparkeerd, dan steken die soms gevaarlijk uit. Bij een te smal wegprofiel kun je, alles afwegend, beter fietsers en auto's op dezelfde baan laten rijden en op fietspaden zorgen voor een goede kantmarkering, die waarschuwt voor de stoeprand.”

Zijn er plaatsen waar je wél tevreden bent met de inrichting van de straten?

“Op veel plaatsen binnen de grachtengordel zijn brede natuurstenen stoepranden. Mooi en veilig gaan hier prachtig samen. Het materiaal verouderd niet en heeft

als eigenschap dat het licht goed reflecteert. Ook 's nachts en als het regent kan zelfs ik het goed zien. Hier zijn witte strepen dus niet nodig. Deze randen zijn bovendien redelijk breed, zodat al het straatmeubilair automatisch ver genoeg van de rijbaan wordt geplaatst. Wat mij betreft mag dat in de hele stad.”

Zijn dit ook vergevingsgezinde, schuine stoep-randen?

“Neen, maar dit is ook niet nodig: ze zijn zo goed zichtbaar dat de kans dat een fietser er tegenaan rijdt minimaal is. Ook prettig voor voetgangers, want die hebben een hekel aan fietsers op de stoep.”

Heb je alles overziend het gevoel dat het de goede kant op gaat met de veiligheid voor fietsers in Amsterdam?

“Hier en daar wel, zoals bij grote gereconstrueerde kruisingen. Fietsers krijgen daar meer ruimte. Verder ben ik benieuwd naar wat de gemeente gaat beslissen over het Beleidskader Puccinimethode. Dat gaat over materiaalgebruik bij het inrichten van straten en groen. Op zich is de methode mooi, maar naar mijn mening biedt het beleid te weinig garanties voor veiligheid. Tot eind augustus 2023 was het mogelijk om in te spreken, wat ik ook heb gedaan. Er is nog geen beslissing genomen, maar ik ben een beetje bang dat er geen standaard kantmarkering van fietspaden komt en garanties voor een veilige straatinrichting zullen uitblijven.”

Wil je nog iets toevoegen aan wat je al hebt gezegd?

“Ja, ik vraag om rekening te houden met de belangen van slechtzienden, maar wil benadrukken dat iedereen gebaat is bij goede zichtbaarheid en markering, want niemand kan scherp zien in zijn of haar ooghoeken.” (AS)



Waar het gaat om de verkeersveiligheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte zijn Fietzersbond Amsterdam en Berry den Brinker het grotendeels met elkaar eens. Zo hebben we elkaar gevonden in onze oppositie tegen het agressieve smaak-offensief van de Puccini-commissie die esthetiek te vaak laat prevaleren boven veiligheid en gebruiksgemak. Daarover schreven we al in 2020 uitvoerig in OEK 110, 111 en 112 en het laatste is daar nog niet over gezegd. Maar bij bepaalde kwesties staan wij en Berry er anders in, zoals bijvoorbeeld waar het gaat om stoepbanden. Waar Berry een voorstander is van de brede – bij regen glinsterende en daardoor goed zichtbare – natuurstenen stoepranden uit de Utrechtsestraat, zijn wij daar tegen. Niet alleen omdat ze bij regen

ook glad zijn (voor voetgangers), maar omdat ze met een haakse rand een wrede grens trekken tussen rijbaan en stoep. In de krappe ruimte die daar voor het rijdend verkeer is, kunnen fietsers er bij inhalend autoverkeer in het nauw komen en bij aanraking van die haaks opstaande stoeprand vallen en verongelukken. Daarom is de Fietzersbond voorstander van gelijkvloerse of schuine stoepbanden die bij alle weers- en lichtomstandigheden goed zichtbaar zijn en bij onverhoedse aanraking geen obstakel vormen. Als die vergevingsgezinde stoepbanden ook maar te detecteren zijn voor wie ze niet (voldoende) kan zien, zal Berry daar geen bezwaar tegen hebben. (Zie ook p.4 Hoe breed moet het fietspad zijn)

Vier fietsroutes van Weesp naar Amsterdam (en vv)

Op 24 maart 2022 werd Weesp een stadsdeel van Amsterdam. Sindsdien ontvangen fietsersbond-leden uit Weesp ook de OEK. Speciaal voor hen volgen hier 4 rustige en groene fietsroutes naar Amsterdam. Deze routes zijn natuurlijk ook voor Amsterdammers interessant al was het maar omdat Weesp op de fietsroute naar het Gooi ligt. En Weesp is natuurlijk zelf ook een bezoekje waard!



Er zijn geen verkeerslichten noch kruisingen, dus lekker doorfietsen. Vanuit Weesp ga je naar het spoorviaduct aan het eind van de Hogeweyselaan en de Leeuwenvelderweg. Hier begint het Spoorpad, een fietspad dat via de spoorbrug over het Amsterdam Rijnkanaal loopt. Aan de overkant volg je het kanaal in noordelijke richting. Als je na 5 km onder de A10 door bent gereden kun je kiezen om je route te vervolgen naar het westen via de Ringdijk de stad in, of verder recht door en dan via de Zeeburgerdijk en het Zeeburgerpad richting molen de Gooyer (Zeeburgerstraat), alwaar je bijvoorbeeld via de fietsroute Sarphatistraat in westelijke richting verder de stad in rijdt, of je rijdt via de Oostenburgergracht richting Centraal Station.

1. Fietsroute via het Amsterdam Rijnkanaal

Hoe Weespers het beste naar Amsterdam kunnen fietsen is afhankelijk van de bestemming in Amsterdam. De fietsroute langs het Amsterdam Rijnkanaal is voor bijna alle stadsdelen bruikbaar. Het is een snelle, groene route via het fietspad langs het kanaal door het laatste restje landelijk gebied, de Diemerscheeg genaamd.

2. Fietsroute via Amsterdam Zuidoost

Voor fietsers die van Weesp naar Amsterdam Zuidoost of Nieuw-West willen, is er een groene fietsroute langs de Gaasperplas, via de autovrije fietspaden door de Bijl-

mer en langs de Zuidas richting Osdorp. Ook bij deze route is het aantal drukke kruisingen en stoplichten minimaal.

Vanuit Weesp fiets je via de Gooilandseweg / Provincialeweg over het Amsterdam Rijnkanaal. Je kunt natuurlijk eenvoudig de Provincialeweg blijven volgen totdat je in Diemen komt en dan via het pad langs de Weespertrekvaart de stad in rijden en bijvoorbeeld via de Berlagebrug en RAI richting Nieuw-West. Deze route is niet ideaal, want druk, zonder vrije fietspaden en met veel kruisingen en stoplichten.

Rustiger is de route door het park ten zuiden van de Gaasperplas, via het Gaasperdammerpad en het Reigersbospad over de A9 via het Kraaiennestpad en Abcouderpad langs het Bijlmerplein, onder metrostation Strandvliet door, via de Holterbergerweg en de Buitensingel tussen metro en volkstuinten naar de fietsovergang over de A2, en dan verder via het fietspad langs de A10 de Amstel over richting de Zuidas.

Vrijwel deze hele route loopt via vrijliggende fietspaden, door parken en landerijen en de Bijlmer. De route is tamelijk complex, temeer omdat er geen enkel fiets-

pad in de buurt van de Bijlmer rechtdoor loopt. Naast bovenstaande functionele routes, zijn er twee "toeristische" routes.

3. Route langs de Weespertrekvaart

Nadat je Weesp bent uitgefietst via de 's Gravelandseweg en over het kanaal bent, kun je bij Driemond rechtsaf naar de Lange Stammerdijk om via de rustige oostelijke oever langs de Gaasp/Weespertrekvaart naar Diemen te rijden.

4. Route via Muiden

Vanuit Weesp ga je via het Fort naar de zuidoost kant van de Vecht en fiets je naar Muiden. In Muiden steek je de Vecht weer over en ga je rechtsaf naar het fietspad dat langs het Markermeer richting Amsterdam loopt ('s winters gesloten); je rijdt achter de elektriciteitscentrale van Diemen langs, verder langs de Diemerzeedijk door het Diemerpark, langs IJburg naar Amsterdam. Aan het eind kun je de Nesciobrug over het Amsterdam Rijnkanaal nemen, of rechtdoor via de Amsterdamsebrug naar Amsterdam-oost. (JB)



Je kunt altijd wel een smoes verzinnen

Het stroomde van de regen. Je band was lek, de brug stond open en toen ben je maar met de tram gegaan, maar de tram kwam niet en toen ben je te voet gegaan.

Je paraplu raakte bevangen door de wind en knakte als een zielig hoopje in je knuist. Je duwde hem in de overvolle prullenbak en liet je kleren doordrenken van nattigheid.

Toen je te laat verscheen, zei je alleen nog maar "hatsjie".

Je kunt altijd wel een smoes verzinnen

Maar nu was het de bittere waarheid.

Je zei hatsjie, kwam doordrenkt aan, je paraplu knakte door de wind, de tram kwam niet, de brug stond open en je band was lek. Het stroomde van de regen.

In het klaslokaal is het warm. Buiten staat je pappa al op je te wachten. In de regen.

Op de fiets zoals altijd. Hij staat daar als enige. Een grote paraplu in zijn handen.

Waar zijn alle andere pappa's en mamma's?

Kijk maar eens goed.

Buiten het schoolplein ziet het zwart en grijs van de metalen blikken. Blikken waar al je klasgenootjes in worden geduwd om naar huis te gaan.

Alleen jij, achterop de fiets bij pappa, gaat door de stromende regen naar huis.

FF

Hoe veilig zijn fietsstraten?

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) presenteerde tijdens het afgelopen Nationale Verkeerskundecongres twee onderzoeken naar (de veiligheid van) fietsstraten. Hieronder een korte samenvatting.

De perfecte fietsstraat

In het eerste onderzoek stelt men vast dat onduidelijk is hoe veilig fietsstraten zijn voor fietsers. Een reden is dat ze relatief nieuw zijn en er nog maar weinig onderzoek naar gedaan is. Is eigenlijk wel duidelijk wat een fietsstraat is? Men probeert het met: “een inrichtingsvorm van een straat waarop (minimaal) twee functies gecombineerd moeten worden: een stroomfunctie voor fietsverkeer en een erftoegangsfunctie voor autoverkeer. Waarbij de straat door de vormgeving en inrichting als fietsstraat herkend moet worden en autoverkeer er maar in beperkte mate en op lage snelheid voorkomt en ondergeschikt is aan de fiets. Ook moet de fietsstraat een belangrijke fietsverbinding zijn in het hoofdfietsnetwerk.

En mond vol, zij het geen nieuws. Evenmin als de drie “essentiële richtlijnen” die men poneert:

- 1) de wegbreedte is aangepast aan de verhouding fiets/auto,
- 2) de rijbaan heeft een rode verharding en
- 3) de straat is gemarkeerd met het fietsstraatbord L51 (ook al hebben fietsstraten geen juridische status).

Tenslotte blijken er nog 5 vragen onbeantwoord:

1. Wanneer is sprake van een stroomfunctie voor fietsverkeer en hoe kan bepaald worden of de straat door vormgeving en inrichting als fietsstraat herkend wordt?
2. Hoe besluiten gemeenten waar fietsstraten komen en wat zijn de redenen daarvoor?
3. Fungeert een fietsstraat altijd als een belangrijke fietsverbinding in het hoofdfietsnetwerk?
4. Worden fietsstraten ook aangelegd als maatregel om autoverkeer (op die locatie) te ontmoedigen? (Deze vraag moet met ‘nee’ worden beantwoord).
5. Wordt na aanleggen van de fietsstraat ook nagegaan of hij werkt zoals beoogd?



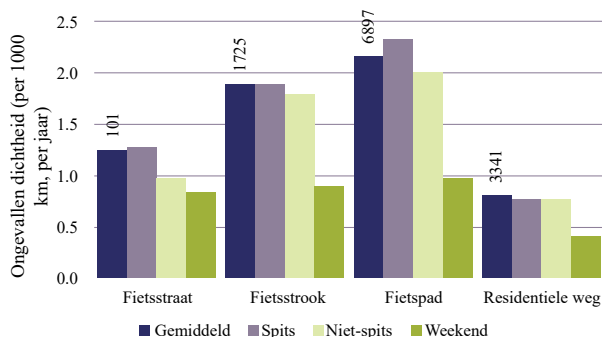
Veiligheid van fietsstraten: Een analyse van ongevallen en conflicten

In het tweede onderzoek heeft men zoveel mogelijk gegevens bijeengebracht en zodanig geordend dat op basis daarvan kan worden vastgesteld of fietsstraten veiliger zijn dan bijv. fietsstroken, fietspaden of ‘residentiële straten’ (zeg maar: buurtstraten). Het blijkt dat fiets- en auto-intensiteiten, breedtes van rij- en rabatstroken, en snelheden significante invloed hebben op conflicten en/of het comfort en de beleving van reizigers. Figuur 5 geeft een beeld van het aantal ongevallen op de verschillende fietsvoorzieningen tijdens verschillende periodes. Je ziet dan dat die aantallen voor alle periodes lager zijn op fietsstraten dan op fietsstroken en fietspaden. Dat geldt niet voor buurtstraten in het weekend.

Met andere woorden: de gemiddelde ongevallenrisico's op fietsstraten zijn significant lager dan die op fietspaden, fietsstroken en residentiële wegen. Maar uit de regressiemodellen blijkt, enigszins verrassend, dat fietsers een hoger risico lopen op fietsstraten. Ook is er een aanwijzing

dat conflict-risico's voor fietsers hoger zijn op fietsstraten met lage motorvoertuig- en fietsintensiteiten (dus met weinig fietsers en weinig auto's).

Zoals te verwachten komen beide onderzoeken tot de conclusie dat er ten eerste (nog) meer onderzoek nodig is en er ten tweede meer goede fietspaden en fietsstraten nodig zijn.



Figuur 1 Ongevallen dichtheid (per 1000 km, per jaar) voor verschillende fietsinfrastructuur types en tijdsperiodes, gelabeld met totaal aantal ongevallen



Van Woustraat **Berlagebrug - Amsteldijk**

Opgeloste knelpunten

Van Woustraat

De Van Woustraat tussen Ceintuurbaan en Stadhouderskade kreeg een nieuwe inrichting. Er kwamen brede fietsstroken en bredere stoepen, alle autoparkeerplaatsen werden opgeheven. En er is een halve knip gemaakt. Om de straat autoluwer te maken mag autoverkeer uit de Van Woustraat niet langer doorrijden naar de Stadhouderskade. Vooral nog lappen heel wat auto's dat verbod aan hun laars. Ook staan ook nog geregeld auto's illegaal op de fietsstrook. Dus betere handhaving is nodig.

Maar toch is dit voor fietsers een grote verbetering in een straat die lang bekend stond als de slechtste straat voor fietsers in Amsterdam. (ML)

Berlagebrug – Amsteldijk

Op het kruispunt Berlagebrug–Amsteldijk hebben fietsers flink meer ruimte gekregen (zie onder). En die fietsruimte is ook beter ingedeeld. Heel welkom voor één van de drukste kruispunten voor fietsers in de stad. De fietspaden op de

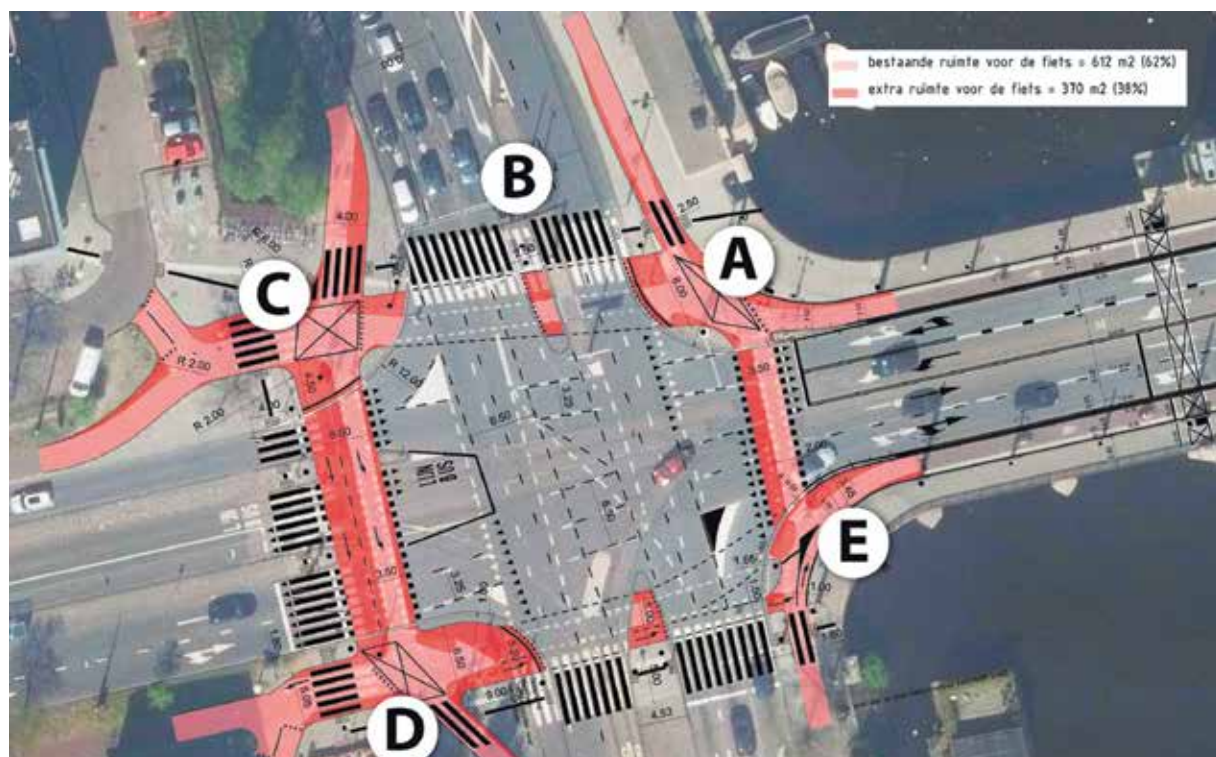
Berlagebrug zelf zijn ook iets breder geworden. Maar omdat ze nog altijd smal zijn voor de grote aantallen fietsers zijn de randen schuin, vergevingsgezind. Meer hierover op de site van Amsterdam Bike City (bit.ly/3SkYJUD). (ML)

Van Nijenrodeweg

Hier zijn de fietspaden in groot onderhoud. Het is gelukt om ze geasfalteerd te krijgen. Dat is in deze omgeving met veel bomen allerm minst vanzelfsprekend. Het gaat over een enorme lengte. Wel is er soms voor een iets smaller profiel gekozen vanwege de bomen. Jammer, maar het asfalt weegt er zeker tegen op. (DJ)

Wielingenstraat

Aan de huizenzijde is een fietspad gekomen. Dat fietspad was zeer dringend nodig. Maar hier is geen asfalt gekomen met de bomen als reden. Ook jammer is dat de bewoners zelf hebben gekozen voor behoud van de parkeerplaatsen ten koste van de voetgangersruimte. (DJ)





Plannen voor ontsluiting Zeeburgereiland kunnen beter

Amsterdam wil de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland en IJburg verbeteren en daarbij ook de fietsers voldoende ruimte en mogelijkheden bieden. We hebben de plannen bekeken en denken dat ze nog beter kunnen. Dit is wat we de gemeente hebben laten weten.

Voor fietsers zijn de plannen voor de Amsterdamse-brug het belangrijkste. Bij onze beoordeling van de vier varianten hebben wij vooral gekeken of de fietsers wel voldoende ruimte krijgen en de veiligheid van het fietsverkeer ook in de toekomst is gewaarborgd. De verwachting is dat tot 2040 het fietsverkeer op de brug zal verdrievoudigen. Na 2040 zal de brug aan vervanging toe zijn. Ook hebben we gekeken naar logische fietsroutes van en naar de brug en op het Zeeburgereiland zelf.

Toekomstbestendigheid noodzakelijk

Wij zijn tot de conclusie gekomen dat drie van de vier varianten die zijn geopperd, onvoldoende capaciteit bieden voor de toename van het fietsverkeer. Een vierde variant, zonder autoverkeer biedt kansen, al is de combinatie van fietsers en bussen van het GVB (lijn 37) een groot aandachtspunt. Daarom dringen we aan op een vervroegde vervanging van de brug door een nieuwe, die 9,1 meter boven MHW zou moeten zijn met een fiets-lus tussen het brugdek en de Zuider IJ-dijk. Ook zouden de fiets- en voetgangersvoorzieningen – willen ze toekomstbestendig zijn – 12 meter breed moeten zijn. We nemen daarbij de Nesciobrug als voorbeeld van een brug, waarvan de capaciteit nu – nog geen 20 jaar na de bouw – al niet meer voldoende

is.

Voor de zekerheid gaan we in onze inspraak ook in op de variant waarbij de brug blijft zoals die is, maar met een extra fietsbrug aan de noordzijde. In dat geval vinden we een tweerichtingsfietspad van 5 meter breed zonder hoogteverschil tussen fietspad en voetpad, voorlopig acceptabel, mits de nieuw te bouwen onderdelen ruimte bieden voor uitbreiding.

Positief zijn we over de geplande ondertunneling van het autoverkeer van en naar de Piet Heintunnel onder de Zuiderzeeweg door: voor fietsers is dat een grote verbetering. Daardoor wordt het kruispunt IJburglaan/Zuiderzeeweg een stuk rustiger en veiliger. Wij pleiten er ook voor om de ondertunneling zover door te trekken dat een ongelijkvloerse verbinding tussen de Sportheldenbuurt en de Baaibuurt mogelijk wordt.

Totaalplan nodig

Een laatste punt van verbetering zou zijn: een totaalplan voor de fietsinfrastructuur van Zeeburgereiland en IJburg, inclusief alle verbindingen naar de rest van de stad. Zo moet in elk geval een aanpassing van het kruispunt Flevoweg/Zuiderzeeweg in de plannen worden meegenomen. Ook zou de Diemerzeedijk meer gewaardeerd en gefaciliteerd kunnen worden als groene fietsroute.

Kwaliteit van het fietsnetwerk staat op het spel

Op 17 november spraken we met de wethouder van Verkeer (Melanie vd Horst) over onze zorgen om de kwaliteit van het fietsnetwerk in Amsterdam. Volgens ons gaat dat achteruit en komt dat doordat de gemeente er onvoldoende verantwoordelijkheid voor neemt en er nauwelijks toezicht op gehouden wordt. Dat heeft verschillende oorzaken. Eén is dat stadsde-

len kunnen besluiten onderdelen van dat netwerk te wijzigen zonder rekening te (hoeven) houden met de belangen van dat netwerk voor de gehele stad. Een andere oorzaak is dat de gemeente het toezicht op de kwaliteit en ontwikkeling van het fietsnetwerk verwaarloosd heeft, mede als gevolg van ambtelijke reorganisaties waardoor de verantwoordelijkheid voor dat

netwerk niet langer goed en duurzaam belegd is. En een derde oorzaak van het kwaliteitsverlies is volgens ons dat wij als belangenorganisatie de laatste jaren meer en meer op afstand worden gehouden, waardoor we niet langer tijdig geïnformeerd zijn en in een vroeg stadium van planvorming aan de bel kunnen trekken als het met die plannen de verkeerde kant op dreigt te

gaan. Dat laatste ondanks het stellige beleidsvoornemen van het college van bestuur om de burgerparticipatie in de stad te versterken. In een brief aan de wethouder na afloop van het gesprek zetten we onze zorgen nog eens op een rij. Lees hem hier: fietzersbond.amsterdam/3f3s.

Over de Tweede Fietsring

De Gemeente Amsterdam wil werk maken van een volwaardige fietsvoorziening op de zogenaamde Tweede Fietsring: Ceintuurbaan – Roelof Hartstraat – Van Baerlestraat – Eerste Constantijn Huygensstraat – Bilderdijkstraat – Frederik Hendrikstraat. Die route vervult een belangrijke rol in het fietsverkeer tussen de stadsdelen West, Zuid en Oost, wat blijkt uit het intensieve gebruik van 15 à 20.000 fietsers per dag. Maar de bestaande fietspaden zijn te smal en te druk en dus is meer ruimte nodig en daarom stelt de gemeente (in Ruimtelijke Verdieping 2e fietsring) voor om langs de hele route fietsstraten te maken van 4,5 meter breed, aan beide zijden van de vrije trambaan. Dat klinkt ons als muziek in de oren, maar bij nadere beschouwing van de plannen – deels ingegeven door bezuinigingsoverwegingen – zien we toch wel beren op de weg. Samengevat leiden die tot vier voorwaar-

den waaraan volgens voldaan zou moeten worden, wil de 2e Fietsring goed uit de verf komen, beter dan de Binnenring:

1. Fietsstraten (met verkeer in één richting) hebben een bruikbare rijloper van minimaal 4,5 meter.
2. Opheffen van fietspaden kan alleen er gegarandeerd niet meer dan 2500 auto's per dag rijden.
3. Autoparkeerplekken worden opgeheven dan wel omgezet in laad- en losplekken.
4. Realiseer de nodige fietsruimte door waar mogelijk auto's op de trambaan te laten rijden.

Op onze website (fietzersbond.amsterdam/5eva) gaan we uitvoeriger in op hoe wij denken dat de Tweede Fietsring een succes kan worden.



Hallo! - Pete Jordan

Al jaren is mijn favoriete uitdrukking uit de mond van Amsterdamse fietsers: "Hallo!" Wordt er iemand afgesneden door een andere fietser? "Hallo!" Loopt er een toerist op het fietspad? "Hallo!"

Ik hou van het sarcasme waarmee een vriendelijk bedoeld woord gebruikt wordt om te zeggen: 'Ga uit de weg!' of 'Je bent een idioot!'

En ik vind het ook een leuk idee om mijn 'afscheids'-column in de OEK de titel 'Hallo!' te geven.

Het is bijna 22 jaar geleden dat ik voor het eerst in Amsterdam kwam. Zoals ik in een van mijn eerste stukken voor dit blad vertelde, liep ik, nadat ik op Schiphol was aangekomen en de trein naar het Centraal Station had genomen, opgeheugd door de Spuistraat, op weg naar mijn eerste cursus Nederlands aan de UvA. Enkele minuten later maakte ik kennis met het Amsterdamse fietsen: een fietser vond mij op zijn weg, noemde mij een "klootzak" en fietste verder. Als Amerikaan was ik zo nieuw in Amsterdam – dit waren niet alleen mijn allereerste minuten in de stad, maar ook mijn allereerste minuten op dit continent! –, dat ik me niet had gerealiseerd dat ik op een fietspad liep.

Mijn plan was om vijf maanden in Amsterdam te blijven. Ik zou aan de UvA een semester stadsplanning studeren, leren hoe Nederlanders steden plannen en ontwerpen voor fietsen en die kennis vervolgens mee terugnemen naar de VS. Drie dagen na mijn aankomst zat ik op een bankje in het Vondelpark en bekeek de honderden fietsers die als in een optocht aan mij voorbij reden. Als gehypnotiseerd schreef ik een brief aan mijn toenmalige vrouw waarin ik zei dat ik voor altijd in Amsterdam wilde blijven. En nu, 22 jaar later, is nog steeds een van de grootste vreugden in mijn leven: gewoon in het Vondelpark zitten en kijken naar de stromen fietsers die langs komen.

Voordat ik de VS verliet, was ik in San Francisco lid van de lokale tegenhanger van de Fietzersbond. Na aankomst in Amsterdam wilde ik ook graag zo bij het fietsen betrokken worden. Maar ik had geen idee wat ik, als buitenlander, die Amsterdamse club te bieden had. Op een dag liep ik het Fietzersbond-kantoor binnen en stelde voor een column te schrijven over het Amsterdamse fietsen vanuit het perspectief van een

buitenlander. Ik was opgetogen toen de redactie van OEK 'ja' zei op mijn suggestie. Maar wie had kunnen bedenken dat ik, toen ik dat op me nam, die taak 18 jaar lang zou blijven vervullen!

Zo'n twintig jaar lang had ik er het grootste plezier in de geschiedenis en de cultuur van het Amsterdamse fietsen te onderzoeken, te fotograferen en te beschrijven. Zo schreef ik 12 jaar geleden voor de OEK een artikel over de geschiedenis van de verkeersdoden onder Amsterdamse fietsers vanaf 1900. Maandenlang had ik in het Stadsarchief politiedossiers en krantenartikelen bestudeerd, vastbesloten geen enkel geval waarin iemand in Amsterdam fietsend om het leven kwam, te missen. Tegen de tijd dat ik dat artikel schreef, had ik de details van meer dan 700 van zulke gevallen gevonden. Ik eindigde dat artikel met de toezegging van een vervolg.

Maar ja, nu moet ik tegen iedereen die de afgelopen 12 jaar op dat vervolg heeft gewacht, tot mijn spijt zeggen dat ik niet denk dat het ooit nog zal verschijnen. Toen ik ontdekte dat niet elke fietsdode in de media werd gerapporteerd en dat grote hoeveelheden politiegegevens uit het verleden simpelweg in de prullenbak waren gegoooid, besepte ik dat ik nooit in de buurt zou kunnen komen van de verwezenlijking van mijn project, te weten een volledig overzicht van alle Amsterdamse fietsdoden sinds 1900. Dus liet ik dat project schieten.

En zo schijn ik al twintig jaar bezig te zijn geweest: ik raak opgewonden over een bepaald aspect van het Amsterdamse fietsen en richt daar een bepaalde tijd intensief mijn aandacht op. Dan verslapt mijn interesse en stap ik over op een ander aspect van het Amsterdamse fietsen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor mijn project om foto's te maken van doppen van fietsbellen die van fietsen zijn afgevallen en door autobanden in het asfalt van Amsterdamse straten zijn geperst. In een



artikel in OEK 102 beschreef ik hoe ik regelmatig op zondagochtend – als het verkeer heel rustig was – op foto-jacht ging naar nieuwe door in het asfalt verslonden beldoppen. Uiteindelijk groeide mijn fotocollectie uit tot ongeveer 725 verschillende exemplaren (500 van die foto's sierden als kunst-installatie de muren van het toilet in mijn appartement.)

Toch verflauwde ook mijn belangstelling voor dit project. Al drie of vier jaar heb ik geen foto meer gemaakt van een ingestate fietsbeldop.

Ik denk dat zo'n beetje hetzelfde kan worden gezegd over het schrijven van deze column. Ooit voelde ik me ontzettend gedreven om op deze pagina's mijn gedachten te ontvouwen over fietsen en fietsers in Amsterdam. Een passie die een groot deel van de afgelopen 18 jaar duurde. Maar toen ik een idee probeerde te bedenken voor een column voor de vorige OEK, merkte ik dat er niets in me opkwam. Er was niets dat ik kwijt wilde op deze pagina's over fietsen in Amsterdam.

Wat zie ik als ik terugkijk op de ruim 50 voorgaande nummers van de OEK?

Ik fiets nog steeds in Amsterdam op dezelfde oude Gazelle met 7 versnellingen die begin 2009 als nieuwe fiets in mijn leven kwam en waar ik voor het eerst over schreef in OEK 70. Ik ben dus behoorlijk verbaasd dat die fiets mij nu al bijna 15 jaar van dienst is zonder uit elkaar te vallen of te worden gestolen. En nog steeds verbaas ik me erover dat het stukje kauwgom dat ik 9 jaar geleden op het stuur plakte (zoals beschreven in OEK 111) daar nog altijd blijft vastzitten.

In OEK 98 beschreef ik hoe ik er een gewoonte van maakte sleutels in de sloten van geparkeerde fietsen te ontdekken en dat ik die sleutels meenam en briefjes achterliet voor de eigenaren. Die eigenaren zouden later, wanneer ze de sleutels van mij terug kregen, hun dankbaarheid tonen. Ook nu nog zie ik regelmatig (3 à 4 keer per jaar?) sleutels zitten in fietssloten van geparkeerde fietsen. Maar nu bemoei ik me daar niet meer mee en hoop ik alleen maar dat de eigenaar van de fiets zelf de sleutels ontdekt voordat een dief dat doet.

In OEK 75 schreef ik over het fietsen samen met mijn toen 3-jarige zoontje als passagier in mijn toen nieuwe bakfiets. Veertien OEKs later schreef ik over hoe we toen regelmatig samen naar school fietsten op een ouder-kindtandem. Weer tien OEKs later schreef ik over het gemis dat ik voelde over dat samen naar school fietsen, toen hij (alleen) naar de middelbare school ging. Nu is dat 'kind' een 18-jarige volwassene en een van zijn passies in het leven lijkt: doelloos door Am-

sterdam fietsen. Ik vraag me af waar hij dat vandaan heeft...

Ook heb ik in de loop der jaren een paar dozijn foto-spreads bijgedragen aan de OEK. En intussen heb ik nog duizenden foto's met tientallen thema's die iets van doen hebben met fietsen in Amsterdam. Maar ik weet niet of ik ooit een van die fotoprojecten zal voltooien: verzamelingen foto's van Amsterdammers die op de fiets een ladder meedragen, of fietsend een of meer stoelen vervoeren, of een strijkplank onder de arm vasthouden. Of foto's van verschillende soorten vogels die op geparkeerde fietsen zitten, allerlei soorten bomen met fietsen eraan vastgemaakt, fietsen die zijn vastgezet met touw, etc.

Een deel van het materiaal uit mijn OEK-columns en artikelen gebruikte ik in mijn boek *De fietsrepubliek* uit 2013. Dat boek maken is een van de dingen waar ik het meest trots op ben. Ik arriveerde in Amsterdam in 2002 en wist vrijwel niets over de stad, of over Nederland in het algemeen. Behalve dat er mensen woonden die er (net als ik) de voorkeur aan gaven om zich per fiets te verplaatsen. En nog steeds verbaas ik me erover dat ik me wist te ontwikkelen van nieuwkomer in Amsterdam tot iemand die tien jaar later een boek schreef over de sociaal-historische geschiedenis van de Amsterdamse fietser. Ik vond het geweldig toen de uitgever van mijn boek zei dat hij verbaasd was dat mijn boek zoveel dingen over zijn eigen stad aan het licht bracht waar hij geen flauw benul van had gehad.

Ikzelf ben vooral gesteld op de drie hoofdstukken van het boek die het verhaal vertellen van Amsterdamse fietsers tijdens de bezetting in WO2. Wanneer ik me echt verveel en het weer niet uitnodigt om door de stad te fietsen, is iets dat ik nog steeds graag doe om mezelf te vermaken: gaan zitten en die honderd pagina's uit mijn eigen boek lezen.

Al ruim 32 jaar, sinds eind 1991, bevatte ieder nummer van OEK het werk van minimaal één columnist. Het is voor mij een groot voorrecht en een eer geweest de afgelopen 18 jaar die rol te hebben mogen vervullen op de voorlaatste pagina van de OEK. Ik ben ook vereerd dat ik getuige ben geweest van het werk van zoveel mensen die betrokken zijn geweest bij de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond.

Laten we wel wezen, fietsen in Amsterdam is niet vol-

maakt, maar toch ben ik van mening dat veel van wat geweldig en ongelooflijk is aan het fietsen in Amsterdam voor een groot deel te danken is aan de onvermoeibare inspanningen (bijna 50 jaar lang) van zoveel Amsterdamse Fietserbonders. Ik voel mij enorm bevoorrecht dat ik daarin mijn kleine rol heb kunnen spelen door mijn schrijfsels en foto's op deze pagina's te delen.

Toch is mijn werk voor OEK nog niet helemaal af. Zolang er een gedrukte uitgave van OEK bestaat, zal ik exemplaren daarvan blijven bezorgen bij de Fietserbondleden in mijn buurt in Amsterdam West. En mocht ik in de toekomst toch nog iets bedenken over het Amsterdamse fietsen dat ik schriftelijk of in foto's wil delen, zal ik het doorgeven aan de OEK-redactie. Hallo!

Pete Jordan



Onbedoeld ingestate fietsbeldoppen uit OEK 91



1) Kijk om!
Of monteer een
achteruitkijk spiegel.
2) En een functionerend
gehoor is ook geen overbodige
luxe.

Ate